de (beroeps)bevolking en op de noodzakelijk aanwezige voorzieningen. De bevolking zal zich steeds meer in en om de stedelijke gebieden gaan concentreren. Voor de leeftijdscategorie 65+ geldt tot 2020 een stijging van 14,6% in 2005 (106.000) naar ruim 20% van de bevolking (143.500).
De natuurlijke aanwas van de bevolking is het afgelopen decennium sterk teruggelopen, van 6 à 7 per 1000 inwoners naar ongeveer 3 per 1000 inwoners. Wanneer we hierbij ook nog in beschouwing nemen dat de aanwas uit migratie de afgelopen jaren is weggevallen, is het beeld van een stabiliserende bevolking compleet. De migratie uit het buitenland naar Zuidoost-Brabant is nog blijven bestaan, zij het in zeer geringe mate. De immigratie vanuit andere delen van Nederland naar Zuidoost-Brabant is omgekeerd in een emigratie: per saldo vertrekken er meer mensen naar andere delen van Nederland.

Het aantal huishoudens zal de komende jaren nog sterk blijven groeien. Het SRE verwacht tot 2020 een toename van dit aantal van ongeveer 310.000 in 2005 naar 333.000. Hierin zal de toename van het aantal eenpersoonshuishoudens relatief het grootst zijn.

Meer vrije tijd betekent automatisch meer leisure

3.4 Beroepsbevolking

Als gevolg van de dalende bevolkingsgroei zal ook de groei van de beroepsbevolking afnemen van 7,6% tussen 1995 en 2000 naar 5,3% in de periode 2005-2010. De afgelopen tien jaar is de beroepsbevolking regionaal minder sterk gestegen dan nationaal. Ook tot 2010 wordt een geringe toename (6,4%) dan landelijk en provinciaal verwacht. Eind 2005 bedraagt de beroepsbevolking van Zuidoost-Brabant 333.600 personen, waarvan 58% man en 42% vrouw is. De bruto participatiegraad bedraagt 68,1%.
Landelijk bedraagt het aandeel middelbaar opgeleiden 45% van de beroepsbevolking en hoger opgeleiden 31% van de beroepsbevolking. In de regio is het aandeel respectievelijk 47% en 33%. Met andere woorden, de opleidingsgraad ligt hoger in de regio Zuidoost-Brabant dan gemiddeld in de rest van Nederland. Gelet op de ambitie van de regio om de kenniseconomie te versterken, kan dit gezien worden als een positieve factor.

*Ontwikkeling beroepsbevolking (*1000) (2004 = 100)*

	2004	2005	2010
Noord-Brabant	1.132	1.144	1.216
Zuidoost-Brabant	333	341	360
Breda	81	101.7%	111.0%
Tilburg	93	101.5%	110.9%
Den Bosch	65	100.3%	104.6%
Eindhoven	98	101.2%	108.5%
Helmond	39	100.6%	107.0%
B5	376	380	409

Bron: bewerking van EIM, Etin Adviseurs, 2005. zakboek.economie-in-brabant.nl

3.5 Werkgelegenheid

In het vierde kwartaal van 2005 waren er iets meer banen dan in het derde kwartaal. Het aantal banen van werknemers nam met 9.000 toe. Daarmee zet het lichte herstel van de werkgelegenheid in de loop van 2005 door. Voor het eerst in tweeënhalf jaar zijn er nu meer banen dan een jaar eerder. De banengroei in het vierde kwartaal is te danken aan de zakelijke dienstverlening en de zorg. In de andere bedrijfstakken is sprake van een kleine krimp of stabilisatie.
De groei in de zakelijke dienstverlening is voor het grootste deel het gevolg van meer uitzendwerk, maar ook in branches als de computerservicebureaus, reclamebureaus en economische dienstverlening gaat het beter met de werkgelegenheid. In de collectieve sector komt de groei geheel voor rekening van de gezondheids- en welzijnszorg. In het onderwijs is de werkgelegenheid vrijwel stabiel, bij het openbaar bestuur verdwijnen gestaag banen.
In vergelijking met een jaar geleden waren er in het vierde kwartaal van 2005 11000 banen meer. Het aantal banen in de zakelijke dienstverlening

Huishoudens samenstelling in 2005 in %

	Nederland	Noord-Brabant	Zuidoost-Brabant
1 persoon	31,1%	27,3%	28,4%
2 p zonder kind	32,6%	33,7%	33,7%
2 p met kind	33,9%	36,6%	35,5%
overig	2,4%	2,4%	2,4%

Bron: bewerking van EIM, Etin Adviseurs, 2005. zakboek.economie-in-brabant.nl

*Prognose ontwikkeling huishoudens (*1000) (2005 = 100%)*

	Nederland	Noord-Brabant	Zuidoost-Brabant
2005	7.081	1.005	306
2010	103,9%	103,8%	102,8%
2015	108,0%	107,8%	105,7%
2020	111,4%	110,9%	108,1%

Bron: bewerking van EIM, Etin Adviseurs, 2005. zakboek.economie-in-brabant.nl

en de zorg groeide, met resp. 49.000 en 25.000 banen. In de industrie en het openbaar bestuur gingen de meeste banen verloren, namelijk resp. 20.000 en 11.000 banen.
In Zuidoost-Brabant nam de werkgelegenheid in de steden Eindhoven en Helmond af met respectievelijk 0,3% en 0,7%. De groei van de werkgelegenheid vanaf 1998 tot 2005 heeft voor Helmond ruim boven de gemiddelde groei van de vijftig grote steden van Nederland gelegen (zo'n 20% ten opzichte van 13%). Eindhoven deed het wat dit betreft slechter dan het landelijk gemiddelde (ongeveer 10%). Wanneer we kijken naar het aantal banen in creatieve bedrijfstakken, nodig voor innovatie, dan scoort Eindhoven ongeveer op het landelijk gemiddelde; Helmond daarentegen scoort als één na laatste van de vijftig grootste gemeenten.

Bedrijventerrein Esp in Eindhoven-Noord herbergt verschillende hightechbedrijven, die nieuwe werkgelegenheid creëren

De werkgelegenheid in Zuidoost-Brabant bedraagt in 2005 ongeveer 358.000 banen. Hiervan zit het grootste deel in de sectoren industrie, handel en zakelijke dienstverlening. Relatief gezien is het aandeel commerciële dienstverlening in Zuidoost-Brabant hoog, evenals het aandeel industrie. Industrie kent een afname van 2,8% in 2005. De toename van de werkgelegenheid zit in de sector Zorg en Welzijn en de Overheid met resp. 3,4% en 3,3%. Op basis van de werkgelegenheid wordt de productiestructuur in Zuidoost-Brabant door de industrie en met name de metaalindustrie gedomineerd.

Werkloosheid

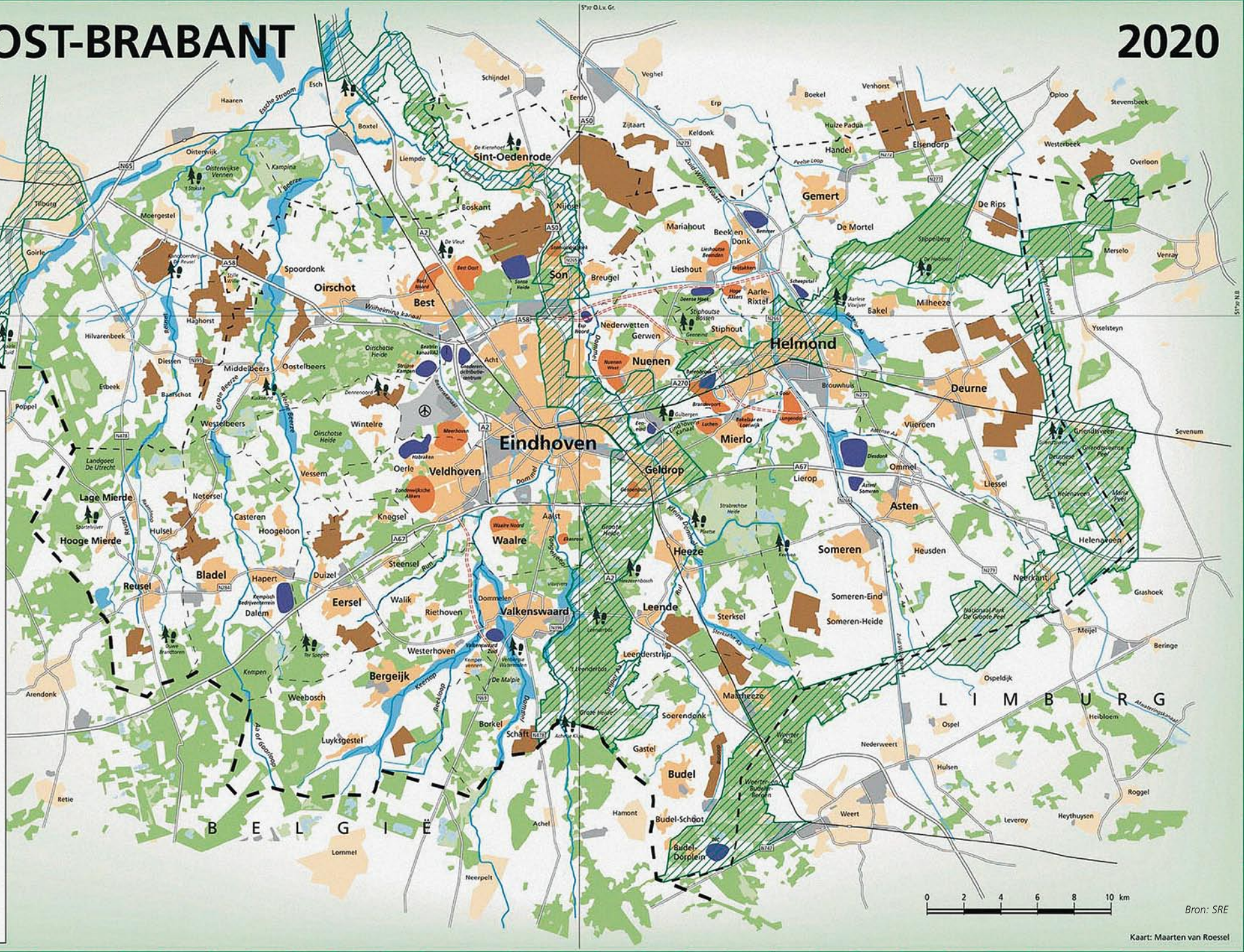
Het aantal werkzoekenden bedroeg in Zuidoost-Brabant per december 2005 bijna 30.000, ofwel 8,9% van de beroepsbevolking. Van dit aantal is ruim 1.600 jonger dan 23 jaar. De jeugdwerkloosheid in Nederland lijkt een ongrijpbaar fenomeen. Uit cijfers van het CBS blijkt dat de werkloosheid onder jongeren in de maand augustus het hoogste is. Maar liefst 14% van de jongere beroepsbevolking was in augustus 2005 op zoek naar een baan van twaalf uur of meer. Dit terwijl in de eerste helft van 2005 het aantal geregistreerde jeugdwerklozen juist gestaag was gedaald, zowel in Zuidoost-Brabant als elders in Nederland. In een inventarisatie die ontwikkelings- en adviesbureau PSW in opdracht van de provincie Noord-Brabant uitvoerde, bleek dat het tekort aan leerbanen een groot probleem is. Het gaat om een tekort van enkele honderden leerbanen per regio, vaak geconcentreerd in de laagste opleidingsniveaus.
De werkloosheid in de stad Helmond ligt een fractie onder het gemiddelde van de vijftig grootste steden van Nederland; in Eindhoven ligt de werkloosheid behoorlijk boven dit gemiddelde.

Is verplichte scholing tot 18 jaar de oplossing voor de jeugdwerkloosheid?

ZUIDOOST-BRABANT

2020

Deze kaart geeft Zuidoost-Brabant weer anno 2020. De kaart is gebaseerd op de reconstructieplannen voor dit gebied en het Regionaal Structuurplan van de regio Eindhoven. Alleen de grotere uitbreidingen zijn meegenomen. Verder zijn twee mogelijke tracés voor een nieuwe weg aan de oostkant van Eindhoven in de kaart verwerkt en een tracé voor een nieuwe N69. Over alle getoonde ontwikkelingen moeten nog besluiten worden genomen.



Hoofdstuk 4
Infrastructuur

2006

Zuidoost-Brabant
Cijfers en trends in Vastgoed

4. Infrastructuur

Voor het functioneren van de Brabantse steden en agglomeraties als stedelijk netwerk, zijn voortreffelijk openbaar vervoer en een sluitende (regionale) weginfrastructuur onmisbaar. Zuidoost-Brabant is gelegen temidden van de Randstad, het Ruhrgebied en de Vlaamse Ruit. Om het knooppunt Eindhoven vinden de belangrijkste verkeersbewegingen plaats over de snelwegen en het spoor. Bereikbaarheid is essentieel voor de internationale concurrentiekracht van stedelijke netwerken, ook voor die van Zuidoost-Brabant. Het gaat allereerst om een goede doorstroming op de hoofdverbindingsassen vanuit de Randstad naar Zuid-Nederland, België en Duitsland. Via de autosnelwegen A2, A67 en A58 worden de grootste stromen vracht en personenvervoer afgewikkeld. Maar ook om doorstroming op de Trans-Europese assen die Antwerpen via BrabantStad en Venlo met het Ruhrgebied verbinden (de A67). De aansluiting van Breda op het HSL-netwerk en positionering van Eindhoven Airport als volwaardige regionale luchthaven versterken de economische positie van Zuidoost-Brabant. Maar niet alleen de verbindingen van de regio met andere regio's is van belang; ook de afwikkeling van de dagelijkse stroom forensen en goederen binnen het gebied moet vlot verlopen om een regio aantrekkelijk te laten zijn en te houden.

Corridor vorming in Nederland

Ruimtelijke reservering uitbreidingsruimte bestaande hoofdwegen (indicatief)

4.1 Wegeninfrastructuur

Snelwegen

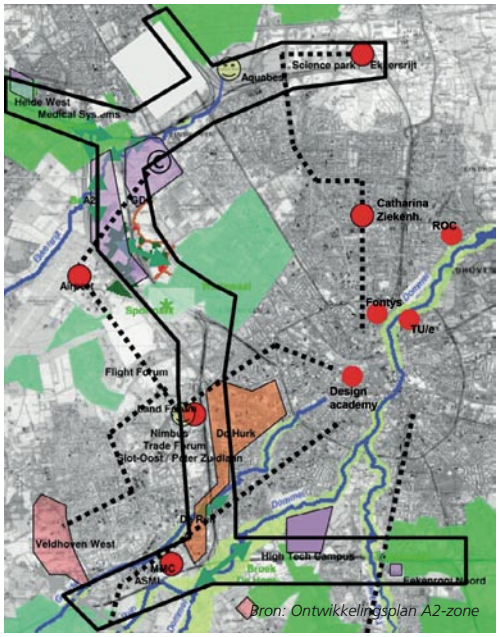
De belangrijkste verkeersassen die Zuidoost-Brabant doorkruisen, zijn de A2 (van Amsterdam naar Maastricht) en de A58/A67 (van Vlissingen via Eindhoven richting Venlo). Tevens is in 2005 de A50 (via Oss en Arnhem naar Zwolle) grotendeels gereedgekomen. De aansluiting van de A50 bij Oss op het reeds langer bestaande deel van de A50 en de nieuwe A59, zal in 2006 voltooid worden.

De A2 wordt ook wel de 'kennis-as' genoemd. Langs de 'kennis-as' bevindt zich bedrijvigheid in de zakelijke dienstverlening, zoals ICT en onderwijs- en onderzoeksinstellingen. De A58/A67 wordt de 'logistieke as' genoemd. De A58 sluit tevens aan op de A29, die uitkomt in Rotterdam. Vanuit Rotterdam komt transport op gang, dat via de 'logistieke as' richting Duitsland gaat.

Filebestrijding

Van 2000 tot 2005 is het aantal filemeldingen in Noord-Brabant afgenomen van 14,5% naar 11,4% t.o.v. het landelijk aantal filemeldingen. Het landelijk gemiddelde filemeldingen is echter gestegen. De totale filezwaarte nam in 2005 nauwelijks toe. Aanleg van spitsstroken en verbreding van wegen heeft op veel plaatsen oplossing geboden voor knelpunten. Met name rondom Rotterdam en Amsterdam doen zich nog steeds grote problemen voor. Gemiddeld heeft een auto voor het afleggen van 10 kilometer in de omgeving van Rotterdam een half uur nodig.

Op de wegen naar de regio Zuidoost-Brabant toe doen zich nog regelmatig files voor. De A2 rondom Amsterdam en Utrecht en de A50 bij de brug over de Waal worden bijna dagelijks genoemd tijdens de filemeldingen. De regio zelf



De kennis-as aan de westzijde van Eindhoven

is echter in 2005 uit de top 50 van files verdwenen. Onlangs zijn er door het Ministerie van Verkeer en Waterstaat spitsstroken en extra rijbanen aangelegd tussen knooppunt Leenderheide en Batadorp. Deze oplossingen zorgen ervoor dat er minder gebruik wordt gemaakt van sluiproutes via het dorpen en via de doorgaande stadsroutes.

A2-zone

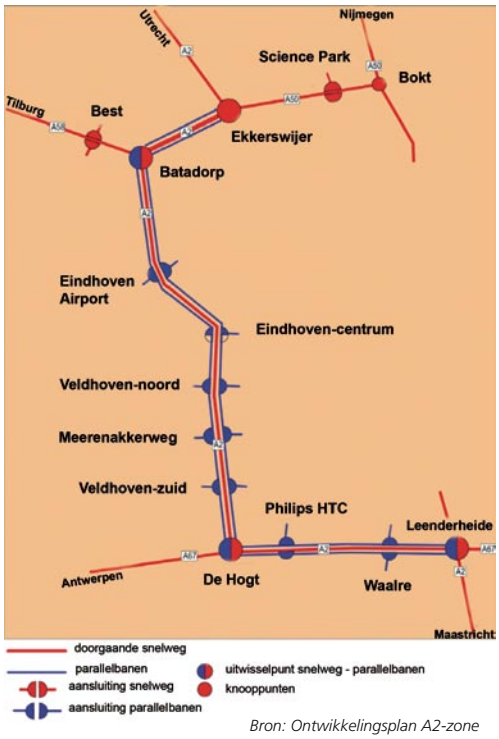
De verwachting is echter dat de komende jaren de intensiteit van het verkeer verder zal toenemen en dat op de snelwegen ten westen, noorden en zuiden van Eindhoven maar ook op de toegangswegen vanuit het oosten congestie zal ontstaan.

Na 2010 is het noodzakelijk dat de A2 vanaf Utrecht wordt uitgebreid met een derde rijstrook, die dag en nacht open is voor verkeer. De derde rijstrook wordt gerealiseerd aan de hand van de Tracéwet. Rijkswaterstaat onderzoekt voor de lange termijn twee oplossingen, genaamd:

- Maatwerkalternatief; hierbij wordt de A2 over de volledige lengte uitgebreid met een extra rijstrook die dag en nacht open is. Vanwege de beperkte ruimte op sommige plaatsen (bijvoorbeeld in Vught) wordt gezocht naar oplossingen 'op maat', bijvoorbeeld het vervangen van de middenberm door een smallere scheiding.
- Meest Milieuvriendelijke Alternatief; hierbij wordt de A2 ook verbreed met een extra rijstrook in beide richtingen, zoals bij bovenstaand alternatief, maar bij dit alternatief wordt ook meer aandacht besteed aan het beperken van de overlast voor de omgeving. Bijvoorbeeld het aanbrengen van geluidsarm asfalt, het instellen van een maximale snelheid van 100 km/uur en het aanpassen van de verlichting bij weinig verkeer. Aan de hand van bovenstaande alternatieven wordt de eventuele overlast zo veel mogelijk beperkt.

Bron: Ontwikkelingsplan A2-zone

Files zullen niet afnemen met beter openbaar vervoer



Bron: Ontwikkelingsplan A2-zone

Eenmaal op de (rode) snelweg is het aantal afslagen beperkt. Het transitieverkeer kan sneller doorstromen

Bron: Ontwikkelingsplan A2-zone

De geplande fly-overs bij knooppunt de Hogt (Eindhoven zuidwest) gaan er zo uitzien

Belangrijk knoopunt in Eindhoven-Noord (A50-A2)

Oostzijde Eindhoven

Voor de problemen aan de oostzijde van Eindhoven is de Trajectnota MER/BOSE opgesteld door het SRE. BOSE staat voor Bereikbaarheid Oostelijk deel Stadsregio Eindhoven/Helmond. Het doel van deze studie is het oplossen van leefbaarheid- en bereikbaarheidsproblemen aan de oostzijde van de Stadsregio Eindhoven/Helmond. Het tracé bestaat uit diverse maatregelen. Zo moet er rekening gehouden worden met de natuur, lucht en de omwonenden. Aangezien het tracé van grote omvang is, dient de realisatie gefaseerd plaats te vinden. In 2020 is het gehele project gerealiseerd. Het nieuwe bestuur van de gemeente Eindhoven heeft de BOSE-variant door Geldrop en Nuenen eenzijdig verworpen. Blijft over het provinciale alternatief de N279. Een parallel tracé is opgenomen langs het Eindhovens kanaal om de knelpunten op de Geldropseweg/Eindhovenseweg op te lossen.

Kruising A50/A58 veroorzaakt files tijdens spitsuur

Schone lucht

Met een aanvullend pakket maatregelen wil het Samenwerkingsverband Regio Eindhoven (SRE) letterlijk de lucht klaren. Daarbij wordt lokaal gedacht aan bijvoorbeeld roetfilters op bussen, betere doorstroming, snelheidsbeperking, weren van vrachtverkeer of zelfs een soort spitsheffing. Een studie moet uitwijzen welke maatregelen het meeste opleveren. De Europese regelgeving met betrekking tot fijnstof maken uitbreiding van het wegennet nog minder eenvoudig. Maatregelen in de eigen regio hebben betrekkelijk weinig effect omdat de vervuiling van de lucht grotendeels uit de randstad of uit het Ruhrgebied komt. De Europese normen zullen dan ook in 2010 niet gehaald worden in de regio Zuidoost Brabant

Schone lucht

en dus belemmerend werken op allerlei vastgoedontwikkelingen en infrastructurele ontwikkelingen.

Intensiteiten

De hoogste verkeersintensiteiten van Zuidoost-Brabant liggen vooral aan de westkant van Eindhoven. Per werkdag passeren hier, op de Rijksweg, tussen de 75.000 en 150.000 motorvoertuigen. Tussen Valkenswaard en Eindhoven, via Aalst-Waalre, passeren per werkdag tussen de 25.000 en 50.000 motorvoertuigen. Van de provinciale wegen heeft het traject Eindhoven-Helmond de hoogste intensiteit, namelijk 30.000 tot 60.000 motorvoertuigen per werkdag.

Projecten Zuidoost-Brabant

De aanleg van de A50 en de A59 is voor Zuidoost-Brabant van belang voor een snelle bereikbaarheid van met name pendelverkeer. Het laatste traject van de aanleg A50 aan A59 is eind 2005 van start gegaan. Wat dan nog rest is het laatste gedeelte van de nieuwe A50, knooppunt Paalgraven, wat dé verbindende schakel wordt tussen de A50 en de A59 Oss-'s-Hertogenbosch. Het knooppunt zal in mei 2007 gereed zijn voor het verkeer. In mei 2007 is de A50 dan in zijn geheel klaar. Ook de privaat gefinancierde ombouw tot autosnelweg van de A59 is in 2005 gerealiseerd.

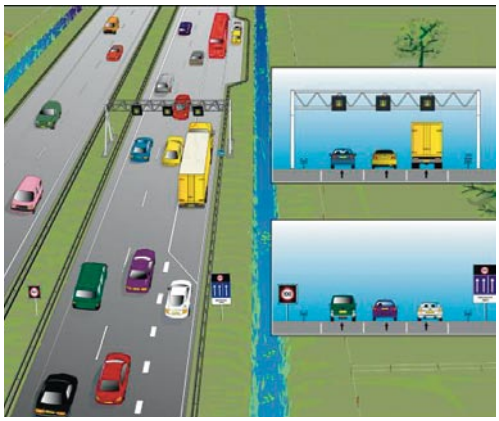
De aansluiting van de A50 op de A58 en op de toerit naar het centrum van Eindhoven, de Kennedylaan, het knooppunt A50/A58 Ekkersrijt vormt reeds enige tijd een bottleneck voor het verkeer. De ombouw van het knooppunt Ekkersrijt kan in 2006 van start gaan. Dat is twee tot drie jaar eerder dan verwacht. Voor de bouw is dan nog wel twee tot drie jaar nodig, stelt Rijkswaterstaat. Bij het knooppunt tussen Eindhoven en Son ontstonden al snel verkeersproblemen toen de A50 in september 2003 openging. Sindsdien komen de snelwegen A50 en A58 hier bij elkaar, en zorgen de verkeerslichten voor problemen. Er staan nu dagelijks files, doordat de kruisingen de hoeveelheid verkeer simpelweg niet aankunnen.

De N69 loopt van Eindhoven naar de Belgische grens en gaat dwars door Aalst en Valkenswaard. De verkeersintensiteit tussen Valkenswaard en Eindhoven bedraagt 25.000 tot 50.000 motorvoertuigen per werkdag. Men is bezig met een studie op het gebied van veiligheid, geluidshinder, luchtverontreiniging, bereikbaarheid en leefbaarheid. De verbinding Eindhoven -Valkenswaard-Lommel en Hasselt veroorzaakt in bovenstaande gemeentes enorm veel overlast. Tevens zijn de omliggende gemeentes hier de dupe van, omdat zij als sluiproute fungeren. De sluiproutes lopen door Eersel, Bergeijk en Leende. Betrokken partijen hebben in mei 2004 een Intentieverklaring N69 ondertekend. Hierin is nieuwe infrastructuur opgenomen als één van de mogelijke oplossingen voor bovengenoemde problemen. Een tijdspad voor de studie N69 is echter nog niet bekend. Aan Belgische zijde is de weg tot aan Hasselt deels als een weg met gescheiden rijbanen uitgevoerd en sluit bij Houthalen aan op de weg van Leuven naar Genk.

Intensivering gebruik

Aan de Technische Universiteit Eindhoven wordt onderzocht of het gebruik van de bestaande infrastructuur geoptimaliseerd kan worden door een beter logistiek management. Het inrichten van meer distributiecentra en het beter gebruik maken hiervan kan ervoor zorgen dat ondanks de groei

Precision has always been our second nature



Door invoering vn spitstrookrijding neemt de capaciteit toe.

Kantoorhouden in het groen.
Bedrijventerrein Esp, Eindhoven

van de economie er niet meer asfalt bij hoeft te komen. Bedrijven moeten dan wel bereid zijn te investeren in een beter logistiek management. Het op die manier beheersen van logistiek kan een bijdrage leveren aan Brainport: het uitdragen van technologie om actuele vervoersproblemen op te lossen.

Goederentreinen die dagelijks door de regio rijden

4.2 Openbaar Vervoer

Spoorwegen

Een goed en compleet OV-systeem wordt algemeen beschouwd als de ruggengraat voor stedelijke netwerkvorming. Elementen zijn: het optimaal benutten van de beschikbare capaciteit van bestaand spoor, hoogwaardig openbaar vervoer binnen alle stedelijke agglomeraties, evenals de ruimtelijk-economische ontwikkeling van knooppunten in de centra, de stadsranden en de regio. Brabantstad, de provincie Noord-Brabant en het SRE willen het OV-netwerk BrabantStad de komende twintig jaar gefaseerd uitbreiden. De regio kent meerdere spoorwegstations, waaronder twee intercitystations, die directe en snelle verbindingen hebben naar de noordvleugel van de randstad, de zuidvleugel van de randstad en naar Limburg. Het aantal spoorwegstations zal de komende jaren worden uitgebreid met een station in Brandevoort en in Acht. De ontwikkeling van goederenvervoer over de Betuwelijn zal waarschijnlijk een intensiever personenvervoer over de Brabantse spoorwegen mogelijk maken. De Betuwelijn zal in 2007 in gebruik worden genomen. Door een Light Rail systeem op te zetten kunnen binnen het stedelijk netwerk BrabantStad de afstanden qua tijd worden verkleind.

De externe bereikbaarheid is in de eerste plaats gebaat bij een goede aansluiting van Zuidoost-Brabant op het Europese HSL-netwerk door middel van shuttles naar Rotterdam/Schiphol, naar het Ruhrgebied en naar Antwerpen/Brussel.

Busvervoer

In Zuidoost-Brabant zijn alle gemeentes verbonden met een busverbinding via BBA/Hermes. Indien men het autoverkeer wil terugdringen moet voor een optimale busverbinding gezorgd worden. De overstapmogelijkheden vinden voornamelijk plaats op Centraal Station Eindhoven. Personenvervoer over langere afstanden wordt bevorderd door het inzetten van sneldiensten. Ook de grote bedrijven in Zuidoost-Brabant, zoals ASML en Philips zorgen ervoor dat hun werknemers op verschillende plaatsen kunnen opstappen op eigen busvervoer en zo geen gebruik van de auto hoeven te maken. Dit vermindert files in en om de stad en parkeerproblemen bij het bedrijf zelf.

De Phileas

Een nieuwe manier van reizen: De Phileas

Sinds oktober 2004 is de Phileas in gebruik genomen in en rondom Eindhoven. De HOV-verbinding naar Meerhoven en Veldhoven is de eerste tak van een netwerk van HOV-lijnen dat de regio wil realiseren. Het regionale netwerk gaat uiteindelijk bestaan uit de HOV-lijnen Valkenswaard-Achtse Barrier, Veldhoven Zuid-Son en Breugel, Veldhoven Noord-Nuenen, Eindhoven Airport-Geldrop en twee spoorlijnen, te weten Best-Eindhoven-Helmond en Eindhoven-Geldrop-Heeze.

Het concept is een nationaal en internationaal demonstratieproject voor kleine- en middelgrote steden. De interesse vanuit omliggende landen is enorm groot. Er worden diverse demonstraties gegeven met de Phileas. Ter demonstratie bevindt één van de 12 Phileasbussen zich in Israël. Mede door de naamsbekendheid van de Phileasbus wordt een positieve bijdrage geleverd aan Zuidoost-Brabant als toptechnologieregio en als automotive regio.

Bron: Eindhoven Airport

Bron: M+R

De nieuwe terminal van Eindhoven Airport

4.3 Vervoer door de lucht

Eindhoven Airport

Eindhoven Airport levert sinds 1995 een bijdrage aan de bereikbaarheid van Zuidoost-Brabant. De groei van de luchthaven naar 944.000 passagiers in 2005 betekent een impuls voor de internationalisering van de regio. Naast passagiers bezoeken de afhalers, wegbrengers, werknemers en dagjesmensen de luchthaven. In totaal gaat het jaarlijks om ruim 2,0 miljoen passanten. Van de passanten komt ca. 70% met een zakelijk doel. Met de komst van Ryanair en Corendon is een toename te zien in internationale passagiers, zowel met een zakelijk als leisure reisdoel. De in 2005 in gebruik genomen nieuwe terminal maakt een groei naar 1,5 miljoen passagiers mogelijk.

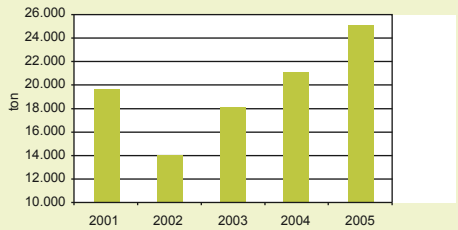
Eindhoven Airport is onderdeel van de Schiphol Group. De aandeelhouders van Eindhoven Airport zijn N.V. Luchthaven Schiphol (51%), Provincie Noord-Brabant (24,5%) en Gemeente Eindhoven (24,5%).

Lijndienst- en vakantiebestemmingen (oktober 2005-maart 2006)

Bestemming	Vertrekdag	Airline	Frequentie
London Heathrow	ma, di, wo, do, vr	KLM	3x per dag
London Stansted	dagelijks	Ryanair	2x per dag
Parijs	dagelijks	KLM/AF	3x per dag
Barcelona Girona	dagelijks	Ryanair	1x per dag
Rome Ciampino	dagelijks	Ryanair	1x per dag
Milaan Bergamo	dagelijks	Ryanair	1x per dag
Dublin	dagelijks	Ryanair	1x per dag
Istanbul	dagelijks	Corendon	1x per dag
Bestemming	Vertrekdag	Airline	Touroperator
Parijs	dagelijks	AF	diversen
Dublin	dagelijks	Ryanair	diversen
Milaan	dagelijks	Ryanair	diversen
Pisa	dagelijks	Ryanair	diversen
Rome	dagelijks	Ryanair	diversen
Antalya	di, za	Corendon	Corendon, OAD
Istanbul	dagelijks	Corendon, Inter	Cor., TUI, Neckerman
Gerona	dagelijks	Ryanair	diversen
Las Palmas	wo, za	Transavia	TUI, Neckerman
Tenerife	ma	Transavia	TUI, Neckerman
London Stansted	dagelijks	Ryanair	diversen

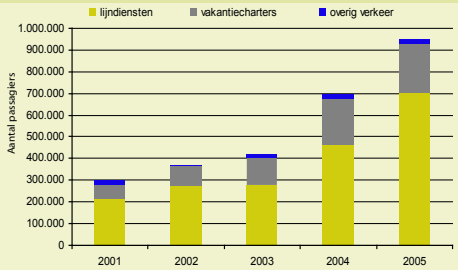
Bron: Eindhoven Airport 2006

Afgehandelde luchtvracht per truck vervoerd



Bron: Eindhoven Airport, 2005

Vervoercijfers passagiersontwikkelingen Eindhoven Airport



Bron: Eindhoven Airport, 2005

Kempen Airport

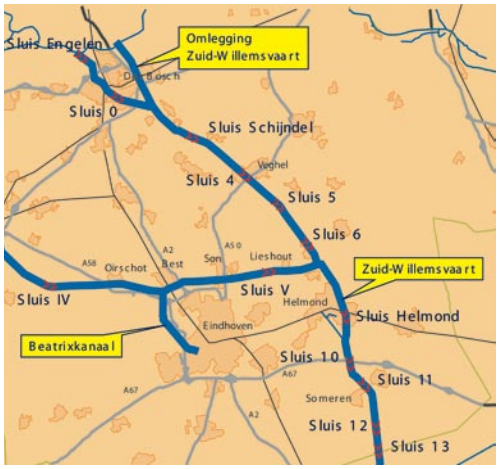
Vanaf 26 juli 1970 bestaat Kempen Airport, destijds onder de naam 'Luchtvaartterrein Budel'. Sindsdien volgden de ontwikkelingen elkaar in een hoog tempo op. Zo heeft de Minister van Verkeer en Waterstaat de luchthaven aangewezen als openbaar internationaal luchtvaartterrein. In de laatste jaren zijn de vluchtbewegingen op Kempen Airport drastisch toegenomen. Momenteel handelt Kempen Airport jaarlijks meer dan 80.000 vliegbewegingen af. Ook de zakenluchtvaart heeft de laatste jaren een enorme vlucht genomen op Kempen Airport. Steeds meer bedrijven zien de voordelen van een eigen vliegtuig en vinden in Kempen Airport de juiste partner.

Ultralight vliegen wordt steeds populairder in Nederland

Tevens maakt de privévlieger en de ultralight vlieger gebruik van Kempen Airport. Deze worden gestimuleerd door de aanwezige vliegschool en vliegclub.

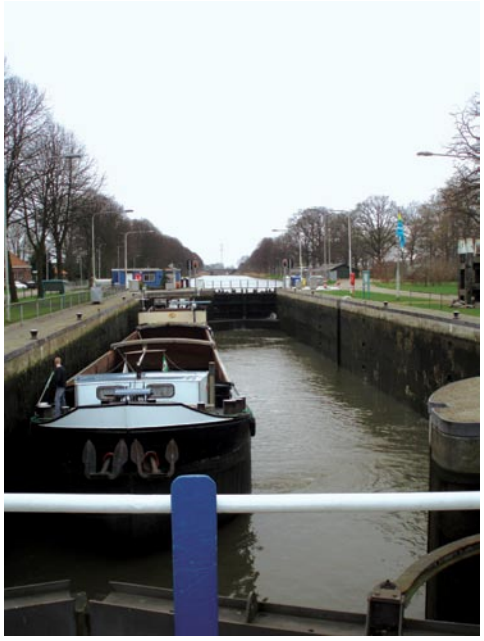
4.4 Vervoer over water

In het Nationaal Verkeers en Vervoersplan (NVVP) is de Zuid-Willemsvaart tussen de Maas en Veghel opgenomen als onderdeel van het hoofdvaarwegennet. De vaarweg dient geschikt te zijn voor scheepvaart van klasse IV. In 1996 is een eerste versie van de Trajectnota/MER uitgebracht. Hierin is het geschikt maken voor klasse IV-schepen van de Zuid-Willemsvaart van de Maas tot Veghel als hoofddoel gesteld. Hiertoe zijn in de Trajectnota/MER het nulalternatief, twee ombouwalternatieven (stadstraverse met een breedte van resp. 28,5 m en 19 m), een omleggingsalternatief en het meest milieuvriendelijk alternatief uitgewerkt. De beperkte bevaarbaarheid heeft zich vertaald in knelpunten op het gebied van verkeer en vervoer, bereikbaarheid en economie, ruimtelijke structuur, natuurlijk milieu en woon- en leefmilieu.



Knelpuntenoverzicht vervoer over water. Rode >> geven de knelpunten aan waaraan gewerkt wordt. Sluis 11, 12 en 13 zijn inmiddels aangepast.

Rijkswaterstaat heeft de afgelopen jaren hard gewerkt aan het actualiseren van de trajectnota/MER Zuid-Willemsvaart en die uiteindelijk in 2004 naar buiten gebracht. Niet alleen de regiovariant (een door de Provincie, gemeenten en waterschappen voorgestelde afwijkende ligging en uitwerking van de omlegging), maar ook nieuwe inzichten over de invulling van de kanaalzone zijn wijzigingen ten opzichte van de oude nota. Daarnaast zijn er ook veel nieuwe ontwikkelingen geweest op het gebied van beleid en wet- en regelgeving, voornamelijk voor natuur, water, lucht en geluid. Rijkswaterstaat heeft deze aanvullende informatie, samen met de regio, verder uitgewerkt in de aanvullende Trajectnota/MER. Delen van de Zuid-Willemsvaart worden momenteel gemoderniseerd. Het gaat hierbij om de sluizencomplexen tussen Nederweert en Helmond. De snelheid waarmee de vaarwegen worden aangepast aan de vraag doen vermoeden dat deze vervoersmodaliteit, hoewel milieuvriendelijk en relatief goedkoop, ook de komende jaren geen alternatief zal zijn voor het goederenvervoer over de weg.



Te smalle en ondiepe sluizen zijn een knelpunt bij vervoer over water

Hoofdstuk 5
Woningmarkt

2006

Zuidoost-Brabant

Cijfers en trends in Vastgoed

35w

5. Woningmarkt

5.1 Landelijke woningmarkt

Koopwoningen in Nederland zijn, volgens de cijfers van het Kadaster, in 2005 met gemiddeld 4,5% in prijs gestegen ten opzichte van 2004. Volgens de cijfers van de NVM is de stijging 5,4%. De gemiddelde prijs van een koopwoning in Nederland kwam eind 2005 op € 222.705. De gemiddelde prijs van een koopwoning in de provincie Noord-Brabant was € 244.063.
Er was over het algemeen geen verschil in prijsontwikkeling tussen dure en goedkope woningen. De verkoopprijzen stegen het meest in de Randstad en in het noorden van het land. De prijsontwikkeling van de verschillende woningtypen geeft onderling een weinig afwijkend beeld. Twee-onder-één-kap woningen en appartementen zijn het afgelopen jaar circa 5% in prijs gestegen, terwijl de overige woningtypen een prijsstijging lieten zien van circa 4%.

Woningtransacties

Het totale aantal verkooptransacties van woningen in Nederland in 2005 was 206.629. Dit is 7,1% meer dan in 2004. Ondanks het aanhoudend sombere vertrouwensklimaat en de inmiddels historisch lage koopbereidheid bij consumenten, blijven koopwoningen dus in trek. In 2005 heeft het Kadaster 1910 gedwongen verkopen geregistreerd. Dit is een stijging van ruim 40% ten opzichte van 2004. De gemiddelde verkooptijd in 2005 is gedaald van 87 werkdagen in 2004 naar 83 werkdagen in 2005.

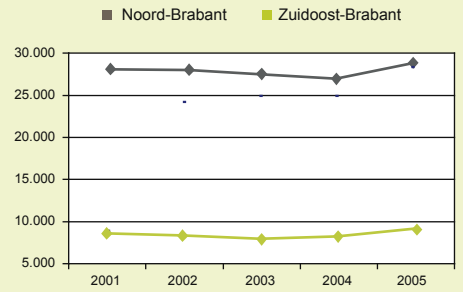
Nieuwbouw

In 2005 zijn 67.016 nieuwbouwwoningen gerealiseerd, een stijging van 5,5% ten opzichte van 2004. Hiervan was het grootste deel koop (50.116 zijnde 74,8%). Het huidige herstel van de nieuwbouwproductie wordt vooral gedragen door een stijging van het aantal gerealiseerde huurwoningen, dat inmiddels weer ligt op het niveau van begin 2000. Hoewel in 2005 ruim 30% meer huurwoningen zijn opgeleverd, wordt nog steeds slechts ongeveer de helft van het aantal huurwoningen aan de woningmarkt toegevoegd van wat gebruikelijk was in de jaren tachtig en negentig. Eind 2005 bedraagt de totale woningvoorraad in Nederland 6.858.719 eenheden. Dit is 0,7% meer dan eind 2004.
De krachtige opgaande trend in het aantal verstrekte vergunningen heeft zich ook gedurende het afgelopen jaar doorgezet. In 2005 zijn 83.273 bouwvergunningen verleend. Dit is een stijging van 8,5% ten opzichte van 2004 (76.180 nieuwbouwwoningen). In de jaren na 2006 wordt een verdere toename verwacht van het aantal bouwvergunningen, die wordt veroorzaakt door de aantrekkende economie. Zowel in het koopsegment als in het huursegment zal de nieuwbouw stijgen.

Grondprijzen

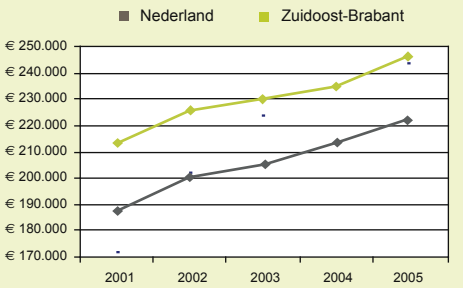
De nog steeds stijgende grondprijzen blijven een groot probleem in de woningbouw. Voor de gemeentelijke overheden vormt de grondprijs een belangrijke bron van inkomsten. De gemeenten worden geconfronteerd met hogere uitgaven en met meer verantwoordelijkheid met betrekking tot de keuze tussen verschillende soorten uitgaven. In dat licht is een verhoging van de grondprijs begrijpelijk. Gevolg hiervan is echter wel dat de woningmarkt aan de onderkant op slot komt te zitten. Starters hebben

Ontwikkeling aantal verkooptransacties van alle woningen



Bron: Kadaster

Ontwikkeling gemiddelde transactieprijs woningen Nederland en Zuidoost-Brabant



Bron: Kadaster

Mediane verkooptijd woning per type Nederland 2001 t/m 2005 (in dagen)

	Appartement	Tussenwoning	Vrijstaand	Gemiddeld
2001	43	49	100	56
2002	51	59	121	68
2003	64	73	128	79
2004	79	70	145	87
2005	77	68	143	83

Bron: NVM; eigen bewerking 2006

Appartementen La Façade, Helmond

Gereedgekomen huur- en koopwoningen

	Huur		Koop	
	NL	N-Br	NL	N-Br
2001	14.089	1.598	58.869	7.960
2002	12.654	1.269	54.050	6.670
2003	12.974	1.571	46.665	5.753
2004	14.140	2.664	51.174	7.615
2005	16.900	??	50.116	??

Bron: CBS

grote problemen met het vinden van betaalbare woonruimte. Voor woningcorporaties wordt het ook moeilijker goedkope huurwoningen aan te bieden. Zeker wanneer de subsidiëring die door veel gemeenten wordt toegepast, wanneer het gaat om de grondprijs van sociale huurwoningen, wordt verminderd of afgeschaft.

Differentiatie

De vraag naar woningen ontwikkelt zich steeds meer als een kwalitatieve vraag. Consumenten willen een woning die past bij hun leeftijd, handicap, gezinssamenstelling of een woning die past bij hun leefstijl, gevoel van veiligheid en nabijheid van familie en vrienden. Het aanbod probeert hier langzamerhand op in te spelen. De ontwikkeling van woon-zorg-combinaties, luxe appartementen in de binnenstad, de ruimte voor ruimte regeling, gated communities en aangepaste woningen voor senioren en mensen met een handicap heeft een grote vlucht genomen ten koste van het aanbod van eenvormige woningen in de traditionele Vinex-locaties. Ook is de differentiatie in de nieuwbouwwijken voor wat betreft bouwstijlen enorm toegenomen. Het voorbeeld van de wijk Brandevoort is ondertussen in heel Nederland met succes nagevolgd. Hierdoor zijn woonmilieus gecreëerd die meer aansluiten bij de behoefte van de consument.

Verdeling aantal huur- en koopwoningen

	Stads-regio	De Kempen	De Peel
2001	162.650	68.135	58.765
2002	164.381	68.379	59.254
2003	165.723	68.691	60.310
2004	167.416	69.209	61.659
2005	169.738	69.946	62.100

Bron: CBS

Oude gevels worden steeds vaker in ere hersteld: Beek en Donk

5.2 Regionale woningmarkt

De totale woningvoorraad van de regio Zuidoost-Brabant bedroeg in 2005 302.401 woningen. De voorraad is het afgelopen decennium met 12,4% gegroeid, terwijl de bevolking in dezelfde periode is toegenomen met 5,8%. De groei van het aantal woningen is het sterkst geweest in Best, Helmond en Nuenen. De gemeenten Oirschot en Cranendonck hebben de kleinste groei van de woningvoorraad laten zien in deze periode. In absolute aantallen heeft de gemeente Eindhoven uiteraard de grootste groei laten zien met bijna 10.000 woningen. Het aandeel van de huursector in het totaal aantal woningen in de regio is in de periode van 1995 tot 2006 afgenomen van 47% naar 39%.

Gezinsverdunning

De groei van het aantal huishoudens in de regio is veel meer een verklarende factor voor de toename van het aantal woningen dan de bevolkingstoename. Gezinsverdunning die met name in het stedelijk gebied heeft plaatsgevonden (Eindhoven kent 44% éénpersoonshuishoudens in 2005) leidde tot toename van het aantal huishoudens. Ook leidde de verdunning tot migratie. Meerpersoonshuishoudens verhuisden naar de randen van het stedelijk gebied en naar het landelijk gebied terwijl de éénpersoons huishoudens zich concentreerden in Eindhoven en Helmond.

Primaire doelgroep

De toename van de woningvoorraad heeft vooral de laatste paar jaar plaatsgehad in de koopsector. Dit staat in contrast met de toename van het aantal huishoudens met een laag inkomen (de primaire doelgroep) van 35% naar 37%. De primaire doelgroep concentreert zich in Helmond, Deurne, Eindhoven en Valkenswaard. In deze gemeenten zou dus ook de voorraad sociale huur- en koopwoningen het grootst moeten zijn. In de

Voorraad woningen (huur en koop) en gemiddelde koopsom Zuidoost-Brabant per 1-1-2006

Gemeenten	Voorraad woningen	Gemiddelde koopsom
Asten	6.250	€ 282.994
Bergeijk	6.980	€ 320.236
Best	11.542	€ 271.966
Bladel	7.210	€ 278.085
Cranendonck	8.410	€ 219.142
Deurne	12.220	€ 257.527
Eersel	6.830	€ 301.908
Eindhoven	94.631	€ 211.986
Geldrop-Mierlo	16.490	€ 242.353
Gemert-Bakel	10.350	€ 260.513
Heeze-Leende	5.910	€ 304.237
Helmond	36.123	€ 230.095
Laarbeek	8.290	€ 284.548
Nuenen c.a.	9.280	€ 319.274
Oirschot	6.370	€ 298.399
Reusel-De Mierden	4.580	€ 285.736
Someren	6.830	€ 274.010
Son en Breugel	6.280	€ 289.737
Valkenswaard	13.370	€ 266.613
Veldhoven	17.805	€ 240.032
Waalre	6.920	€ 326.318
Zuidoost-Brabant	**302.401**	**€ 245.929**

Bron: Kadaster; mobis.databank.nl

Gemiddelde koopsom per woningtype en aantallenpercentage in Zuidoost-Brabant in 2005

	€	%
Appartement	162.000	21%
Tussenwoning	192.000	30%
Hoekwoning	217.000	15%
2/1 kap	285.000	19%
Vrijstaand	450.000	15%

Bron: Kadaster, 2006

steden Eindhoven en Helmond is het percentage socialesectorwoningen in 2005 respectievelijk 55% en 54%. De primaire doelgroep omvat in de steden respectievelijk 40% en 44%. Met andere woorden: er is in de woningbehoefte voor deze groep in de steden voorzien. Bovenstaande neemt echter niet weg dat er fricties optreden. `Scheef' wonen zorgt voor tekorten voor de primaire doelgroep. Ook starters die goedkope koopwoningen willen verwerven, kunnen moeilijk aan woonruimte komen.

Glansrijk doorstaan: Grasrijk, Eindhoven

Woningtransacties

In 2005 bedroeg het aantal verkochte woningen in Zuidoost-Brabant 5.597. Dit betekende een stijging van ruim 600 transacties ofwel 11%. De stijging deed zich voor in alle categorieën woningen maar met name bij de appartementen en de vrijstaande woningen.

In Eindhoven en de omliggende gemeenten kostte een gemiddelde woning in 2005 € 245.929. In het 2004 was dit nog € 234.967. De stijging van de verkoopprijs bedroeg gemiddeld 4,7%. Woningen in Zuidoost-Brabant zijn in vergelijking met de rest van Nederland duurder. Dit wordt veroorzaakt doordat er verkopen in het buitengebied plaatsvinden, waarbij minder woningen worden verkocht maar waarvan de prijsklassen hoger zijn. Het landelijke gemiddelde is € 222.705.

Oude tijden herleven: Dok Suyt, Suytkade, Helmond

Nieuwbouw

Het aantal nieuwbouwwoningen dat in 2005 gereedgekomen is, bedraagt 2.340. Dit is slechts 46% van hetgeen volgens het programma gerealiseerd had moeten worden in dit jaar. In de steden is iets meer dan het gemiddelde van het jaarprogramma gerealiseerd. Tot 2010 moeten er in de regio nog ruim 22.000 woningen worden gerealiseerd waarvan bijna 13.000 in het stedelijk gebied. Van het programma is 68% koopwoning en 32% huurwoning.

Nieuwbouw Suytkade, Helmond

Woningbouwbeleid

Om het voor de kenniswerkers aantrekkelijker te maken zich te vestigen in Zuidoost-Brabant moet het beleid ten aanzien van woningbouw niet alleen zijn afgestemd op het matchen van vraag en aanbod, maar moet er ook een zekere ambitie uit naar voren komen. Vanuit de architectuur zijn voorstellen gedaan om eisen te stellen aan woningbouw buiten de steden. Omdat de kenniswerkers behoefte hebben aan een rustig, veilig en groen woon- en werkmilieu zouden eisen gesteld kunnen worden aan de inrichting van ieder perceel, bijvoorbeeld de eis van 50% beplanting met bomen. Ook vanuit andere belangengroepen worden ideeën aangedragen voor betere woonmilieus. Bijvoorbeeld met betrekking tot de inrichting van Strijp-S.

Wonen boven winkels: Wolfsberg, Deurne

Binnen het woningbouwbeleid neemt de herstructurering een belangrijke plaats in. Zowel in Helmond als in Eindhoven, maar in beperktere mate ook in andere plaatsen als Geldrop en Son en Breugel, worden wijken deels gesloopt om plaats te maken voor nieuwbouw. De herstructurering heeft in de meeste gevallen vooral de betekenis van een fysieke opgave. Door woningbouwcorporaties wordt steeds meer gepleit voor een herstructurering waarbij ook de sociale component een richtinggevende rol speelt. In de Kruidenbuurt in Eindhoven wordt gepoogd de bouw van woningen en het opzetten van nieuwe bewonersinitiatieven gelijk op te laten lopen. Men verwacht zo een beter woonmilieu te creëren en verloedering van de

Nieuwbouw: Espace in Geldrop

wijk te voorkomen. In Helmond in de Binnenstad-Oost, maar ook in andere herstructureringswijken in Eindhoven worden soortgelijke initiatieven ondernomen.

Woonmilieus

De afgelopen jaren is de woningvoorraad in de regio uitgebreid met nieuwe woonmilieus. Het hoogstedelijk wonen in de binnestad van Eindhoven is meer mogelijk geworden door de toevoeging van woontorens als de Admirant en de Smalle Haven. De uitbreiding van Brandevoort, de ontwikkeling van het nieuwe centrum in Deurne en in Best en de ontwikkeling van Suytkade in Helmond zijn ook voorbeelden van toevoegingen aan het bestaande palet van woonmilieus in Zuidoost-Brabant.

De toevoegingen zijn noodzakelijk voor de regio om haar imago van Brainport waar te kunnen maken. Ook de kwalitatieve verbetering van het bezit van de corporaties door de herstructurering van woningen, openbare ruimte en voorzieningen draagt in belangrijke mate bij aan versterking van dit imago.

Wonen in het groen: De Houttuin, Leende

De Katterug, Eindhoven, een van de eerste geslaagde toevoegingen in woonmilieus

5.3 Nieuwbouwlocaties

Strijp-S te Eindhoven

Het voormalige Philipsterrein in het stadsdeel Strijp beslaat 27 hectare, waarvan ca. 285.000 m² woonoppervlak. Er worden tussen de 2500 en 3000 woningen gebouwd. Het type woningen dat gebouwd gaat worden zijn: atelierwoningen, appartementen, stadswoningen en lofts. Men begint medio 2006 met de bouw en rond 2020 zou Strijp-S compleet moeten zijn. Creativiteit en culturele uitingen worden op Strijp-S deel van de dagelijkse gang van zaken, waardoor de levendigheid 24 uur per dag, 7 dagen per week voelbaar en zichtbaar blijft. Strijp-S wordt een nieuwe woon-, werk- en ontmoetingsplek. Strijp-S moet Eindhoven als centrum voor technologie en cultuur vetgedrukt op de kaart zetten.

Lichttoren te Eindhoven

De oude fabriek in het centrum van de stad krijgt een nieuw leven. In het monumentale industriepand worden recreatieve, culturele, commerciële én woonfuncties geconcentreerd. Het grootste deel van de Lichttoren heeft wonen als functie.

De 3 Musketiers te Eindhoven

Porthos is het eerste gebouw van de 'Drie Musketiers' die bij Winkelcentrum Woensel verrijzen. De toren is met zijn 32 verdiepingen (boven een parkeerkelder met 109 plaatsen) veruit de hoogste van de drie. Van de 108 appartementen is ruim 70% verkocht. De eerste woningen zijn in januari 2006 opgeleverd. Prijzen: € 203.500 - € 520.000 v.o.n.

Athos, waarvan de 35 appartementen zijn uitverkocht, krijgt negen verdiepingen. Het gebouw Aramis, net als Athos aan de noordzijde van het winkelcentrum, heeft vier verdiepingen. Ook hiervan zijn alle 36 appartementen verkocht. Athos en Aramis worden eind 2006 opgeleverd. Prijzen Athos en Aramis: vanaf € 189.000 v.o.n.

Porthos nadert zijn voltooiing

De Ranken te Eindhoven

De herontwikkeling van het Cassandraplein moet ervoor zorgen dat dit winkelcentrum het nieuwe kloppende hart in de wijk 'Oude Gracht' wordt. Naast een forse renovatie van de winkelpanden en de woningen boven de winkels, verrijzen bij het plein twee appartementsgebouwen, De Ranken. Deze zijn gelegen aan de rand van het park en kijken uit op de gracht. Er komen in totaal 60 appartementen (30 per gebouw) in De Ranken en op de begane grond en een deel van de eerste verdieping komt commerciële ruimte, waaronder een gezondheidscentrum.

Begin 2006 gaat de bouw van de woontorens van start. Als alles volgens planning verloopt, kunnen medio 2007 de eerste bewoners hun nieuwe appartementen betrekken. Prijzen vanaf € 279.000 v.o.n. (excl. parkeren).

Bijzondere architectuur: De Ranken te Eindhoven

Suytkade te Helmond

Suytkade is één van de eerste ontwikkelingen die Helmond van sobere industriestad tot een dynamische plaats waar mensen graag wonen, werken en recreëren maakt. Suytkade is gelegen aan de binnenstad van Helmond, een perfecte locatie voor mensen die het stadsleven willen instappen.

Tevens bevindt men zich in een groene en waterrijke omgeving, aan de Zuid-Willemsvaart en de Aa. In totaal gaat Suytkade ruim 1000 woningen tellen. Overwegend koopappartementen, waarvan de verkoop van de eerste appartementen is gestart in oktober 2004. De prijsklassen liggen tussen de € 150.000 en € 350.000 v.o.n.

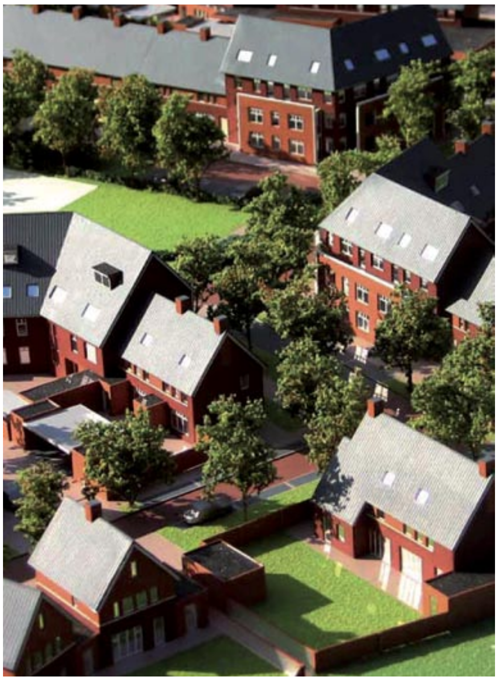
Plattegrond Suytkade

Brandevoort te Helmond

Brandevoort wordt gekenmerkt als een klassieke nederzetting op de grens van stad en landschap in het Brabantse land, tussen Eindhoven en Helmond. Men ziet er pittoreske gevels en stoepen en loopt er door kleine kronkelige straatjes. Brandevoort wordt een bijzonder dorp. Een dorp met een hart genaamd De Veste. Eromheen liggen de karaktervolle Buitens: ruimtelijke woonwijken met een typerende stijl, rust, ruimte en natuur. Het streven is om nog 3000 woningen te bouwen die opgeleverd moeten zijn rond 2017. De plannen hiervoor zijn uitgewerkt in Masterplan Brandevoort II.

Het Centrumplan te Helmond

Het centrum moet weer een bruisend hart van de stad worden. Mensen zorgen voor die levendigheid. Het bouwen van nieuwe woningen in het centrum is daarom belangrijk. Het Masterplan voorziet in verschillende woonvormen. Rondom de nieuwe boulevard komen appartementen (4-5 bouwlagen) en herenhuizen. Rondom de Watertoren zijn voornamelijk woningen met tuinen gepland. Aan de oostzijde van het nieuwe park in de Groene Corridor komen stadsvilla's en langs het kanaal komen vijf U-vormige woonblokken van 6-8 woonlagen. In totaal komen er 800 woningen (75% koop en 25% huur), voornamelijk appartementen en stadswoningen.



Onder de rook van Eindhoven, Waalre-West

Nieuwbouwprojecten overige gemeenten

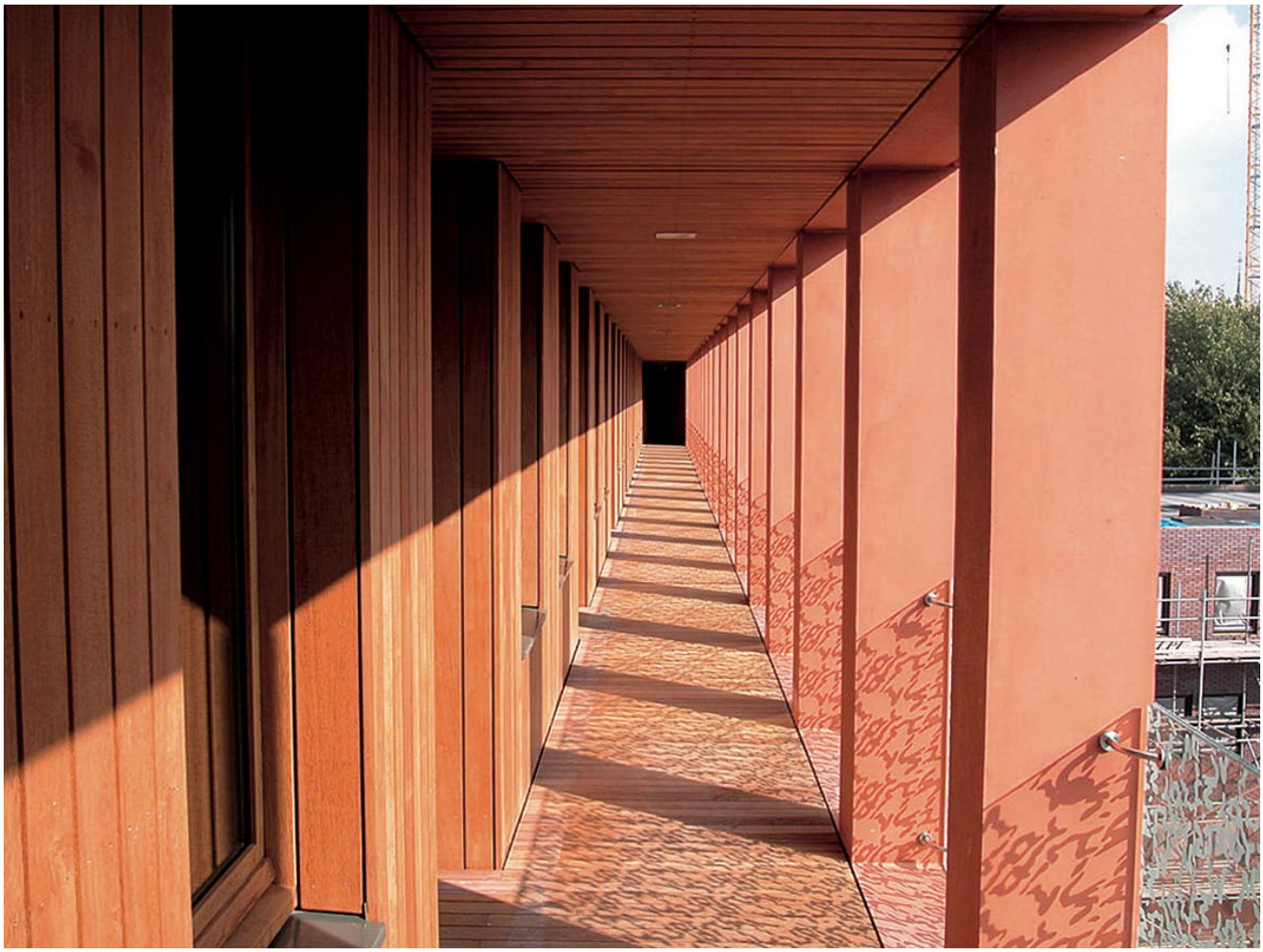
??

Nieuwbouwprojecten in Zuidoost-Brabant

Naam	Locatie	Aantal en type woningen	Prijsklasse vanaf
Laarsche velden W.	Beek en Donk	45 woningen	€ 245.000
Dijkstraten	Best	700 woningen	
Wolfsberg	Deurne	150 koopappartementen	€ 170.000 tot € 275.000
Anna Bijnsweg	Eindhoven	21 appartementen	€ 230.000
Central Parkview	Eindhoven	18 appartementen	€ 165.000 tot € 495.000
Central Parkside	Eindhoven	16 woningen	€ 210.000 tot € 320.000
De Admirant	Eindhoven	appartementen	€ 820 tot 1.425 per maand
		appartementen	€ 350.500 tot € 903.000
De Prinsentuin	Eindhoven		€ 399.500
De Ranken	Eindhoven	30 appartementen	€ 299.000 tot € 565.000
Grasrijk, 7	Eindhoven	18 patio woningen	€ 290.000
Tongelresche Akkers	Eindhoven	900 woningen, appartementen	
't Ven	Eindhoven	32 appartementen	€ 150.000
Porthos	Eindhoven	appartementen	€ 361.600
Espace	Geldrop	31 woningen	€ 229.000
St. Cyr	Geldrop	112 woningen	€ 240.000
Oude Prov. Weg	Hapert	15 woningen	€ 155.000
Park kasteelrode	Hapert	49 appartementen	€ 162.000
Binnenhof	Heeze	12 woningen	
		18 appartementen	
De Tinnegieter	Heeze	18 woningen	€ 224.000 tot € 292.000
Vondellaan	Heeze	90 woningen	
De Veste, blok 4	Helmond	appartementen	€ 245.000
		woningen	€ 229.000
De Veste, blok 5	Helmond	appartementen	€ 235.500
		woningen	€ 245.000
De Veste, blok 9	Helmond	appartementen	€ 172.600 tot € 208.500
		woningen	€ 241.800
De Parage	Helmond	28 appartementen, 43 maisonnettes	€ 655 per maand
De Uilenburgt	Helmond	6 appartementen	€ 330.000
Oostende	Helmond		€ 179.000
Suytkade	Helmond	78 appartementen	€ 155.000
Vossenberg	Helmond	52 woningen	€ 199.500 tot € 382.000
		21 huurwoningen	€ 650 per maand
Zangershof	Helmond	20 woningen	
		21 woningen	€ 474 tot € 604 per maand
Zonnekwartier	Helmond	woningen	€ 168.800 tot € 254.800
Beekse Akkers	Laarbeek		
De Houttuin	Leende	60 woningen	€ 140.000 tot € 595.000
De Baronie	Maarheeze	15 appartementen	€ 269.000 tot € 419.000
Loeswijk	Mierlo	100 woningen	€ 000.000 tot € 000.000
Berghof	Nuenen	14 woningen	€ 370.000 tot € 400.000
Kerkakkers	Reusel	23 woningen	€ 210.500 tot € 375.000
Teerlincx Staete	Someren	8 koopwoningen	€ 495.000 tot € 645.000
Waterdael	Someren	40 woningen	€ 155.000
Sonse Haag	Son & Breugel	30 woningen	€ 170.000 tot € 350.000
Fr. V. Beststraat	Valkenswaard	42 appartementen	
Cromstaete	Veldhoven	appartementen	€ 255.000 tot € 275.000
Groene Akkers	Veldhoven	300 appartementen	
Koningshoeve	Veldhoven	38 woningen	
Rosep	Veldhoven	74 woningen	
Waalre-West	Waalre	51 woningen	€ 170.000 tot € 330.000

Breath taking: Central Parkview en Parkside te Eindhoven

Mooi en gevarieerd: St. Cyr in Geldrop



In het Hart van Eindhoven, studentenflat Catharien

Hoofdstuk 6
Kantorenmarkt

2006

Zuidoost-Brabant
Cijfers en trends in Vastgoed

6. Kantorenmarkt

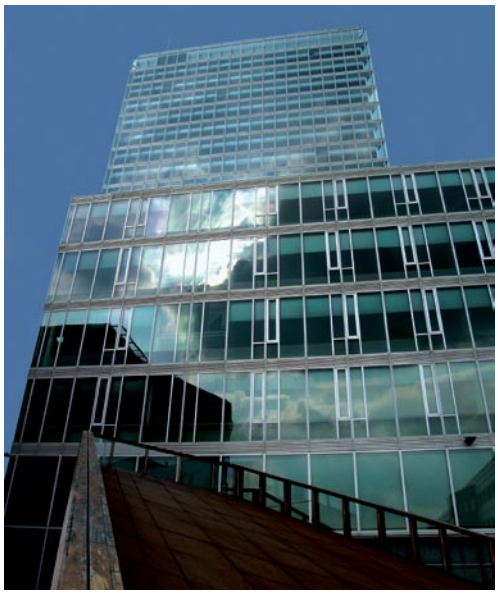
6.1 Landelijke kantorenmarkt

De kantorenmarkt is samen met de markt voor bedrijfsruimte het meest gevoelig voor conjuncturele schommelingen. Industrie en commerciële zakelijke dienstverlening reageren sterk op veranderingen in de vraag. Op deze markt zijn de wetten van de vastgoedcyclus nog steeds van kracht. Het blijkt zeer moeilijk uit het verleden voldoende lering te trekken om de grote schommelingen te voorkomen. Een van de uitingsvormen van deze schommeling is de krapte-indicator of kantorenmarktratio, het cijfer dat de verhouding tussen opname en aanbod weergeeft. Deze indicator is in 2005 ongeveer gelijk gebleven met een ratio van 30%. In 2004 bedroeg de ratio 31%. In 2002 bedroeg deze nog 38%. Deze ratio geeft aan dat er een overaanbod is. Tilburg heeft met een ratio van 65% de krapste markt in Nederland.

Hoofdkantoor BDO CampsObers Accountants en Adviseurs ligt aan de A2 in Eindhoven

Aanbod en opname

De Nederlandse kantorenmarkt heeft in 2005 zowel wat betreft opname als aanbod een stijging laten zien ten opzichte van het voorgaande jaar. Er is circa 12% meer opgenomen; in totaal ging het om circa 1,85 miljoen m². Voor de aanbodzijde was de stijging circa 17% tot circa 6,15 miljoen m². Doordat zowel de opname als het aanbod steeg, bleef de verhouding tussen deze twee ongeveer gelijk. Als gevolg van het economische herstel, dat nu lijkt te zijn ingezet, verwacht men vanaf 2006 een verdere groei in het opnamevolume voor kantoren. Omdat de opnamecyclus van kantoorruimte twee jaar achterloopt op de economische bewegingen zal een werkelijk substantiële toename van de 'voorraad in gebruik' echter pas in 2007 duidelijk worden. De meeste kantoorgebruikers in Nederland zitten in de branche zakelijke dienstverlening en automatisering. Zij huren samen ongeveer 34%. Als tweede komt de overheid, met 22% van het vloeroppervlak.


Moderne uitstraling en direct gelegen in het centrum aan het spoor

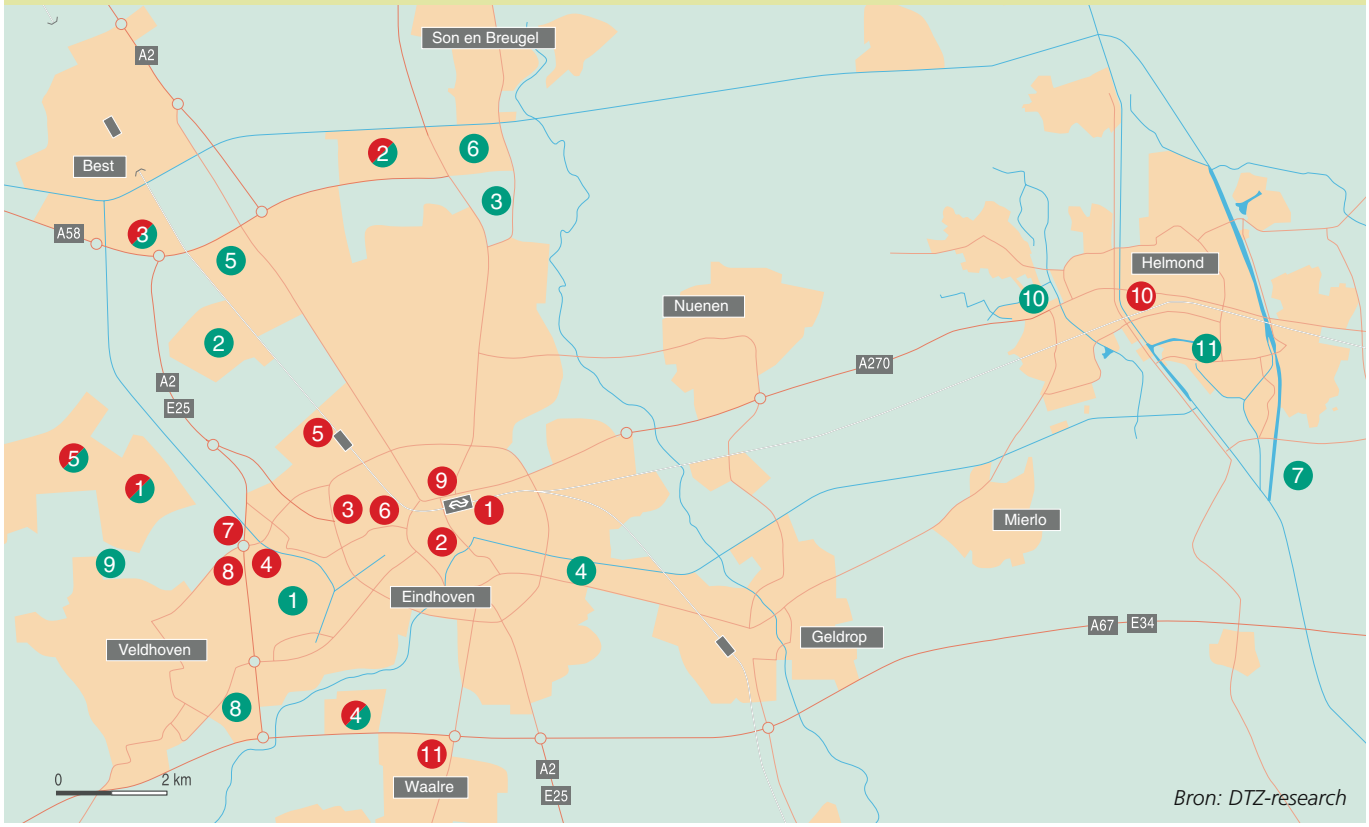
Begin 2006 bedraagt de voorraad kantoorruimte (> 500 m² vvo) in Nederland circa 44,2 miljoen vierkante meter vvo. Dit is een lichte stijging van ongeveer 2% ten opzichte van het voorgaande jaar. Het aandeel 'nieuwbouw' van het totale aanbod daalt nog steeds. Deze daling is al enkele jaren bezig. Was dit percentage in 2002 nog 56%, nu is dit nog

De Nederlandse kantorenmarkt (> 500 m² vvo)

	Voorraad per 01-01-2006	Aanbod per 01-01-2006	Opname over 2005	Tophuur €m²/pj	Aantal inwoners	Voorraad/ inwoners	kantoren-markt ratio
Nederland	44.184.000	6.150.000	1.850.000	360	16.338.000	2.69	30%
Randstad	14.587.000	2.427.600	595.300	300	2.083.554	7.00	25%
Amsterdam	5.505.000	1.217.300	281.000	360	739.295	7.45	23%
Den Haag	3.772.000	337.400	62.100	200	468.421	8.05	18%
Rotterdam	3.010.000	512.100	99.000	203	599.859	5.02	19%
Utrecht	2.300.000	360.800	153.200	190	275.979	8.33	42%
Arnhem-Nijmegen	1.415.000	238.000	79.000	225	299.225	4.73	33%
Eindhoven	1.359.000	227.800	73.200	213	208.573	6.52	32%
Den Bosch	920.000	100.000	36.700	155	134.009	6.87	37%
Breda	663.000	93.000	43.700	166	167.908	3.95	47%
Tilburg	479.000	37.000	24.200	150	199.790	2.40	65%
Maastricht	475.000	54.500	7.000	202	122.085	3.89	13%
Heerlen	442.000	32.000	9.000	173	93.989	4.70	28%
Helmond	181.000	17.000	5.300	115	85.691	2.11	31%

Bron: Dynamis en CBRE, eigen bewerking

Eindhoven, Helmond, Best, Son en Breugel en Veldhoven



Bron: DTZ-research

Kantorenlocaties

1. Stationsgebied
2. Centrum
3. Rondweg
4. De Poot van Metz
5. Strijp S
6. Stadionkwartier
7. Landforum
8. Nimbus
9. Kennedy Business District
10. Helmond centrum
11. Diepenvoorde

Bedrijventerreinen

1. De Hurk
2. Eindhoven/Acht
3. Esp
4. De Kade
5. Kapelbeemd
6. Ekkersrijt Oost + West
7. B.Z.O.B.
8. De Run 1000-6000
9. Lake Forum
10. Groot Schooten
11. Hoogeind/De Weijer

Kantoor/Bedrijfslocaties

1. Flight Forum
2. Science Park Eindhoven
3. Breeven
4. High Tech Campus
5. Eindhoven Airport

Verdeling voorraad kantoorruimte (> 500 m²) in Zuidoost-Brabant per 01-01-2006

Gemeente	Voorraad m² BVO	%	aantal m² per inw.
Nederland	44.184.000		2,7
Noord-Brabant	4.902.000	11%	2,0
Zuidoost-Brabant	1.970.000	40%	2,7
Eindhoven	1.359.000	69%	6,5
Helmond	181.000	9%	2,1
Veldhoven	117.000	6%	2,7
Best	75.000	4%	2,6
Son en Breugel	69.000	4%	4,6
Valkenswaard	36.000	2%	1,2
Waalre	24.000	1%	1,5
Geldrop-Mierlo	19.000	1%	0,5
Deurne	13.000	1%	0,4
Nuenen	10.000	1%	0,4
Oirschot	12.000	1%	0,7
Restant	55.000	3%	0,3

Bron: eigen bewerking van Bak, kantoren in cijfers 2005

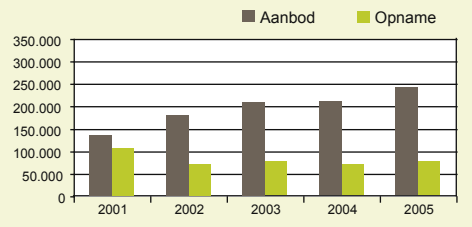
maar 17%. De oorzaak van deze daling is dat kantoorgebruikers nauwelijks uitbreidingsvraag of initiële vraag hebben, het gaat vooral om vervangingsvraag.

Op 1 januari 2006 is de totale leegstand (> 500 m² vvo) in Nederland ongeveer 13,9%, ofwel ruim 6 miljoen vierkante meter, van de totale voorraad. Dit is een stijging van circa 17% ten opzichte van 1 januari 2005. De oorzaak van deze toename komt doordat steeds meer gebouwen niet meer marktconform zijn. Ze zijn verouderd en voldoen niet meer aan de huidige eisen van kantoorgebruikers. Sommige kantoorgebouwen die verouderd zijn, worden aan de kantoorvoorraad onttrokken door het slopen van deze panden en daarvoor in de plaats nieuwbouw te plegen of het transformeren van deze gebouwen tot woningen. Toch mag transformatie niet als echte oplossing voor het probleem van langdurige leegstand worden gezien; eind 2005 was nog geen 5% van het aanbod hiervoor geschikt.

Verouderd of toch niet?

Veel kantoorgebruikers verlaten het oude te renoveren gebouw voor een nieuw kantoorgebouw met alle voorzieningen. Uitbreidingsvraag of initiële vraag is er in 2005 nauwelijks meer; het gaat vooral om vervangingsvraag. De vervangingsvraag is in veel gevallen zelfs kleiner dan het vloeroppervlak dat voor de verhuizing in gebruik was. Het aantal transacties in 2005 komt op 785, dit is 3% meer dan in 2004. De gemiddelde unitgrootte is 1669 m² per transactie.

Ontwikkeling aanbod en opname van kantoorruimte >500 m² in Eindhoven en Helmond (2001-2005)



6.2 Regionale kantorenmarkt

In Noord-Brabant heeft Eindhoven de grootste voorraad. Zuidoost-Brabant heeft een voorraad van ruim 1.970.000 m² vvo. Deze voorraad is in 2005 ten opzichte van het voorgaande jaar ongeveer gelijk gebleven. Van de kantorenvoorraad ligt 1.359.000 m² in Eindhoven, 181.000 m² in Helmond en 117.000 m² in Veldhoven.

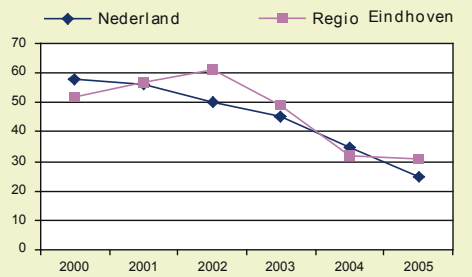
In de regio Zuidoost-Brabant is de kantorenmarktratio gedaald van 35% naar 32% in 2005. De kantorenmarkt in Eindhoven en omgeving is in relatie tot het landelijke beeld iets krapper. In 2005 is deze markt wel ruimer geworden. Het blijft echter een vragersmarkt. Het aanbod op 1 januari 2006 bedroeg 227.800 m² in Eindhoven en ongeveer 265.000 m² voor de gehele regio. Voor Eindhoven betekende dit een stijging van 18%, voor de gehele regio een stijging van ongeveer 6%. De totale opname in de regio bedroeg ruim 85.000 m², waarvan 73.000 m² in Eindhoven en 12.000 m² daarbuiten. Het leegstandspercentage ligt een fractie onder het landelijk gemiddelde van 13,8%. Voor Eindhoven is dit 12,3%, voor Helmond 11,8%.

Hoofdkantoor Savant in Helmond

Gebruikers kantoren

De kantoorgebruikers die in Zuidoost-Brabant zijn gevestigd, behoren vooral tot de zakelijke dienstverlening, ICT-sector en de technologische sector. Het gaat hier bijvoorbeeld om ICT-bedrijven, R&D gerelateerde bedrijven en kennisinstellingen. Het openbaar bestuur en overige non-profit instellingen zijn in Eindhoven ondervertegenwoordigd. De rijksoverheid heeft er de laatste jaren wel naar gestreefd om het aantal rijksdiensten in Zuidoost-Brabant te vergroten. Voorbeelden uit het verleden zijn onder andere Inspectie VROM, Onderwijsinspectie en diverse onderdelen van de Rijksgebouwendienst die naar de regio zijn gekomen. Kijkend naar het aandeel hoofdkantoren van bedrijven in Zuidoost-Brabant, blijkt dat in Eindhoven en directe omgeving weinig hoofdkantoren van multinationals gevestigd zijn. Verreweg het merendeel van deze hoofdkantoren is terug te vinden in de Randstad en dan met name in Amsterdam en omgeving.

Nieuwbouwpercentage in het aanbod per 1 januari (2001-2005)



Bron: Dynamis Sprekende Cijfers

Opname kantoren

Het afgelopen jaar is de opname voornamelijk bepaald door enkele grootschalige transacties. De gemiddelde omvang van de transacties bedroeg 2.040 m² bij een aantal van 36. Atos Origin heeft getekend voor een nieuw te ontwikkelen locatie op Flight Forum in Eindhoven (14.000 m²). Op dezelfde locatie huurde Getronics PinkRoccade 11.600 m². Beide gebouwen worden naar verwachting in 2007 opgeleverd. Daarnaast tekende regiopolitie Brabant Zuid-Oost voor circa 3400 m² in het stationsgebied. TNT Real Estate en Woningstichting Domein waren ook goed voor ieder ruim 2.000 m². BDO accountants nam ook nog eens 3400 m² af. In Helmond tekende de gemeente in combinatie met enkele uitvoeringsinstellingen voor een nieuw onderkomen (5300 m²) en nam Stichting Jeugdzorg bijna 2000 m² in gebruik. In Son en Breugel betrok het Grafisch Centrum Ekkers-

LSI project investment ontwikkelt voor Getronics PinkRoccade 13.000 m² kantoorruimte en 216 parkeerplaatsen

??? Leon tekst fig 1 = ...Ekkersrijt, Son en Breugel

rijt 1300 m² en Video Vision Holding eveneens circa 1300 m². Een internationaal vertaalbureau heeft circa 2200 m² aangehuurd in Best.

Leegstand

Ook in Eindhoven en Helmond bestaat een aanzienlijk deel van het aanbod uit verouderde kantoorruimte die niet meer voldoet aan de huidige markteisen. Een deel van de kantoorruimte wordt getransformeerd naar andere functies. Een voorbeeld hiervan is de geleidelijke verandering van de (kantoor)gebouwen die zich op het terrein Strijp-S bevinden. Met name wonen en leisure, maar ook kleinschalige bedrijvigheid en niet commerciële voorzieningen, krijgen hier een nieuwe plek.

Het combineren van functies zal steeds meer gaan gebeuren. In Eindhoven bevindt zich boven de Piazza-winkels kantoorruimte. Op veel bedrijventerreinen wordt de combinatie van kantoren en bedrijvigheid toegestaan of zelfs in de bestemmingsplannen voorgeschreven. Dit laatste geldt bijvoorbeeld voor het bedrijvenpark Brandevoort.

Huurprijzen

De huurprijzen voor eersteklaskantoorruimten zijn het afgelopen jaar stabiel gebleven. In Eindhoven werd gemiddeld € 150 per m² per jaar betaald met uitschieters naar iets boven de € 200. In de overige gemeenten lagen de huurprijzen voor eersteklaskantoorruimten gemiddeld op circa € 119 per m² per jaar. De verwachting is dat de huurprijzen in het hogere segment zich zullen stabiliseren in 2006. Er bestaat nog steeds aanzienlijke leegstand in dit segment. Een voorbeeld hiervan is de Kennedy Business toren. In het lagere segment zullen de huurprijzen verder onder druk komen te staan. Het aanbod zal niet afnemen en de vraag waarschijnlijk wel.

Omvangrijke transacties (> 1000 m²) in 2005

Plaats	Locatie	Huurder/ Koper	Metrage m²
Eindhoven	Flight Forum	Atos Origin	14.000
Eindhoven	Flight Forum	Getronics	11.600
Helmond	Hoogeind	Gemeente	5.300
Eindhoven	Centrum	Politie	3.400
Eindhoven	P. van Metz	BDO	3.400
Eindhoven	Centrum	TNT	2.300
Best	Breeven	Tedopress int.	2.200
Eindhoven	Centrum	Domein	2.000
Son & Br.	Ekkersrijt	Grafisch centr.	1.300
Son & Br.	Ekkersrijt	Video Vision	1.300

Bron: Dynamis sprekende cijfers 2006

Huurprijzen kantoren Zuidoost-Brabant in €/m² per jaar

Plaats	Locatie	2005
Eindhoven	Centrum	€ 120-175
	Flight Forum/E'hoven Airport	€ 120-150
	Rondweg	€ 118-136
Helmond	Centrum	€ 91-120
	Groot Schooten	€ 91-125
Son	Science Park Eindhoven	€ 120-129

Bron: Eigen werk