



Ontwikkelperspectief Centrum+ Helmond 2040

Gemeente Helmond



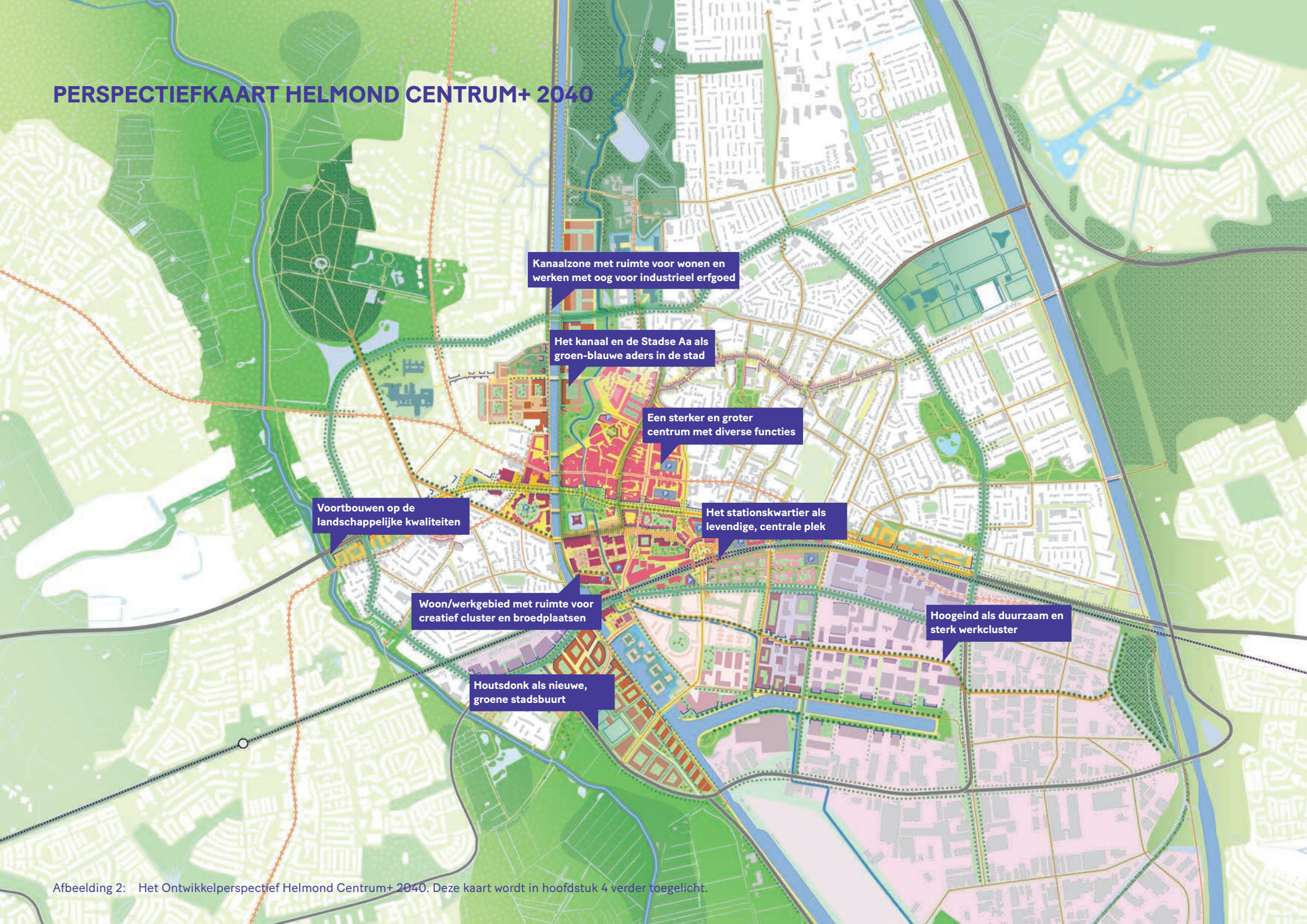
POSAD MAXWAN

strategy x design

Inhoudsopgave

Management samenvatting	5
Leeswijzer	6
1 Schaalsprong als kwaliteitssprong	7
Ontwikkelperspectief Helmond 2040	
Samenhang met andere trajecten	
Ontwikkelverhaal	
2 Welke stad zijn we nu?	15
Rijke geschiedenis	
Divers landschap	
Uniek wonen	
Industriestad	
Bereikbaarheid in de regio	
3 Welke stad willen en kunnen we zijn?	31
Ontwikkelperspectief als tactische uitwerking van de omgevingsvisie	
Ambities	
Ambities in samenhang realiseren met ruimtelijke structuren als uitgangspunt	
4 Ontwikkelperspectief	37
Perspectiefkaart Helmond 2040	
Voortbouwen op bestaande kwalitatieve structuren	
Thematische kaartlagen van het ontwikkelperspectief	
5 Sleutelprojecten	75
6 Ontwikkelpaden	95
7 Conclusies en aanbevelingen	103
Bijlage	
Analyse	

PERSPECTIEFKAART HELMOND CENTRUM+ 2040



Kanaalzone met ruimte voor wonen en werken met oog voor industrieel erfgoed

Het kanaal en de Stadse Aa als groen-blauwe aders in de stad

Een sterker en groter centrum met diverse functies

Voortbouwen op de landschappelijke kwaliteiten

Het stationskwartier als levendige, centrale plek

Woon/werkgebied met ruimte voor creatief cluster en broedplaatsen

Hoogeind als duurzaam en sterk werkcluster

Houtsdonk als nieuwe, groene stadsbuurt

Afbeelding 2: Het Ontwikkelperspectief Helmond Centrum+ 2040. Deze kaart wordt in hoofdstuk 4 verder toegelicht.

MANAGEMENT SAMENVATTING

De omgevingsvisie geeft richting aan de stad: waar willen we als stad staan in 2040, welke ambities hebben we te verwezenlijken en welke uitdagingen verdienen aandacht? Het ontwikkelperspectief laat zien hoe we daar kunnen komen.

De economie van de Brainport groeit flink, wat een grote kans is voor de steden in de Brainport en Nederland. Hoe kunnen we ervoor zorgen dat we de groei van Helmond kunnen inzetten als kwaliteitssprong voor de stad: behouden waar we als Helmond trots op zijn en verbeteren wat nu niet goed zit. Het centrum van Helmond staat voor een schaalessprong: meer kwaliteit en meer programma moeten leiden tot een aantrekkelijk, hoogwaardig en leefbaar centrum. Helmond heeft afspraken gemaakt met de regio om 10.000 woningen in het gebied rondom het station te gaan bouwen. Helmond is met vier treinstations heel goed bereikbaar, maar er wonen weinig mensen in de directe stationsomgevingen. Om de doelstellingen te halen, zijn ingrepen in de structuur van de stad op gebied van mobiliteit, groen en water noodzakelijk en randvoorwaardelijk. Een openbare ruimte die gericht is op verblijven en minder op doorgaand verkeer zorgt voor meer ruimte voor groen, water, voetgangers en fietsers.

Helmond is in 2040 een vitale, duurzame en verbonden stad van en voor iedereen.

Het centrum is levendig en biedt een aantrekkelijk vestigingsklimaat voor retail en horeca. Fietsers en voetgangers verplaatsen zich veilig en gemakkelijk door de stad. De klimaatbestendige inrichting van de openbare ruimte, duurzame en (waar mogelijk) circulaire nieuwbouw en een duurzame energievoorziening (warmtenet en duurzame opwek) dragen bij aan toekomstbestendigheid.

Het juiste programma wordt op de juiste plek toegevoegd: starterswoningen en kantoren rondom het station, gezinswoningen rondom aantrekkelijke groengebieden en dichtbij (buurt)voorzieningen in de wijken. Gebouwen langs belangrijke routes activeren de omliggende wijken. De achterzijde van de stad wordt de voorzijde, door belangrijke structuren de aandacht te geven die ze verdienen, zoals het kanaal.

De grote gebiedsontwikkelingen Houtsdonk en Stationskwartier leveren de grootste bijdrage aan de 10.000 woningen. Ook wordt op andere plekken in en rondom het centrum gezocht naar ruimte om woningen, werkplekken en voorzieningen toe te voegen. Het toevoegen van woningen draagt bij aan het inlopen van het lokale en regionale woningtekort, het bieden van meer keuze voor allerlei doelgroepen en doorstroming. Door een diversiteit in woningaanbod worden meerdere groepen aangetrokken om in Helmond te blijven wonen.

Daarnaast ontstaat er door het toevoegen van woningen meer draagvlak voor scholen, voorzieningen en OV. We behouden voldoende ruimte voor werkgelegenheid en maken ruimte voor hoogwaardige en binnenstedelijke werkmilieus inclusief makersplaatsen, bijvoorbeeld ateliers en creatieve werkplekken op het Vlisco-terrein en ruimte voor stedelijke werk- en maakmilieus op Hoogeind. Er wordt ingezet op een sterke link tussen werklocaties en onderwijs (inclusief bij- en omscholing). Voor 'traditionele' bedrijvigheid blijft ruimte op de bedrijventerreinen, maar er wordt wel kritisch gekeken naar het juiste bedrijf

op de juiste plek, waardoor overlast verminderd wordt. Hoogeind transformeert naar een duurzaam en groen bedrijventerrein en wordt goed verbonden met fiets- en wandelroutes vanaf het station.

Een robuust raamwerk van groen en water verbindt de binnenstad met de omliggende landschappen en de regio op een meer natuurlijke manier. Dit zorgt ervoor dat inwoners eerder geneigd zijn erop uit te trekken om te genieten van het landschap en de natuur. We bevorderen zo ontmoeting en stimuleren beweging.

Het Ontwikkelperspectief:

- Bouwt voort op de **Omgevingsvisie, vigerend beleid en het Ontwikkelverhaal**. Het brengt alle ambities samen in een ruimtelijk en integraal perspectief als tactische uitwerking van de omgevingsvisie.
- Presenteert een **integrale ruimtelijke vertaling** van beleidsdoelstellingen voor klimaatadaptatie, duurzame energievoorziening, natuurontwikkeling, gezondheid, mobiliteit en verdichting als voorwaarden voor een vitale economie en een stad van en voor iedereen.
- Vormt een leidraad voor **de wijze waarop verdichting** in de verschillende ontwikkel- en zoeklocaties binnen het centrum mogelijk is. Dit dient tevens als richtinggevend kader voor initiatiefnemers in de stad.
- Geeft inzicht in de te maken **bestuurlijke keuzes** op de korte en lange termijn en geeft aanbevelingen voor vervolgstappen.

LEESWIJZER

Hoofdstuk 1 legt de scope van het Ontwikkelperspectief vast en beschrijft de aanleiding en context.

Hoofdstuk 2 geeft weer op welke basis we voortbouwen: welke stad is Helmond nu, welke kwaliteiten moeten behouden worden en wat zijn de uitdagingen?

Hoofdstuk 3 beschrijft welke stad Helmond wil én kan zijn. Hier worden de ambities die leidend zijn voor het opstellen van het Ontwikkelperspectief benoemd, gebaseerd op de omgevingsvisie. Deze ambities dienen in samenhang tot realisatie te komen.

Hoofdstuk 4 presenteert het kwalitatieve raamwerk per thema, die tezamen de basis vormen voor het Ontwikkelperspectief 2040.

Hoofdstuk 5 beschrijft welke ingrepen in de belangrijkste structuren nodig zijn om dit perspectief te realiseren: de sleutelprojecten en de stadsstructuur verbeterende projecten.

Hoofdstuk 6 schetst het ontwikkelpad dat nodig is om de gebiedsontwikkelingen en sleutelprojecten in samenhang tot stand te laten komen.

In **hoofdstuk 7** komen de conclusies en aanbevelingen voor het vervolg aan bod.

In de **bijlage** is een bondig analysehoofdstuk opgenomen.

01

**Schaalsprong als
kwaliteitssprong**

"We omarmen de schaa sprong die aanstaande is. Niet als doel op zich, maar vanuit de oorspronkelijke bedoeling: Helmond sterker maken op vele terreinen. Een inclusieve stad, een fijne en levendige stad, een klimaatbestendige stad en een stad die z'n verantwoordelijkheid pakt bij de duurzaamheidsopgave waarvan de urgentie niet te onderschatten is!"

- Ambitieakkoord 2022-2026



Afbeelding 3: Burgemeester Geukerspark, Helmond

ONTWIKKELPERSPECTIEF HELMOND 2040

In 2020 hebben Rijk en de regio Brainport afspraken gemaakt over de toekomstige verstedelijking van de regio in Zuidoost-Brabant (vastgelegd in het Verstedelijkingsakkoord Stedelijk Gebied Eindhoven, juni 2022). In Helmond komen 15.000 nieuwe woningen en 15.000 nieuwe arbeidsplaatsen. Het ontwikkelperspectief richt zich specifiek op dit Centrum+-gebied, waar het grootste deel van de opgave landt: 10.000 woningen en bijbehorende werkplekken.

Het ontwikkelpotentieel van Helmond

Helmond is de stad met het grootste ruimtelijk ontwikkelpotentieel van alle G40 steden. Het hart van de stad is 'leeg' en kent een bijzonder lage dichtheid voor dit soort multimodaal bereikbare plekken. Steden die qua inwoneraantal vergelijkbaar zijn met Helmond, zoals Delft (109.000 inwoners) en de stad Den Bosch (110.000 inwoners) hebben een gemiddelde dichtheid van 55 woningen per hectare. Het centrum+-gebied blijft hier ver bij achter (met gemiddeld 35 woningen/hectare).

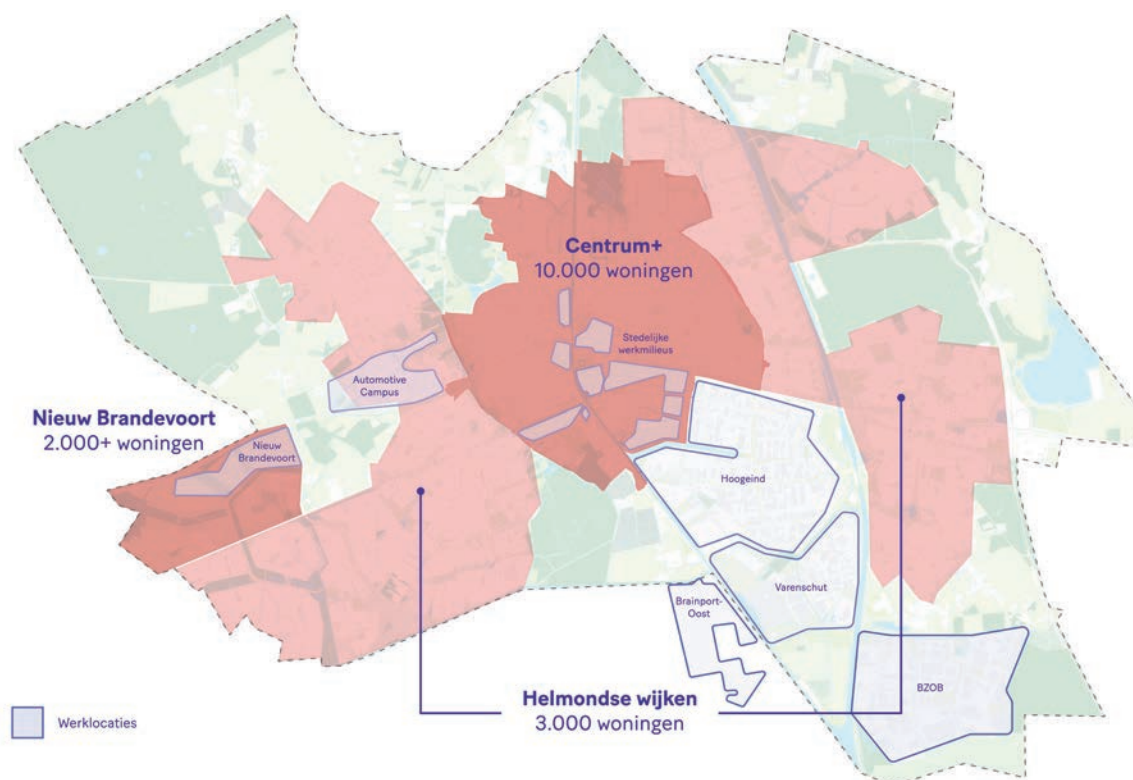
Een uitgelezen kans om het profiel te versterken

De schaa sprong gaat niet alleen om het toevoegen van woningen, maar biedt ook kansen voor het versterken van de kwaliteit in de bestaande stad. Grote delen van het 'lege gebied' bestaan uit verharding, dit biedt kansen voor vergroening. Nieuwe woningen dragen bij aan het woningtekort, bieden meer opties voor doelgroepen die het lastig hebben en meer keuzevrijheid in woningtypen. Daarnaast maakt het doorstroming mogelijk. Nieuwe inwoners en werkgelegenheid brengen mogelijkheden voor kwaliteitsverbetering. De schaa sprong van het Centrum+-gebied is ook een kwaliteitssprong voor de hele stad.

Doel van het ontwikkelperspectief

Vanuit de kwaliteiten van Helmond geredeneerd, zijn de (beleids)ambities vertaald naar een ruimtelijk kader voor het schaa spronggebied. Dit ruimtelijk kader vormt het Ontwikkelperspectief richting 2040: een perspectief waar Helmond stapsgewijs naartoe kan ontwikkelen, door verdichting hand in hand met bereikbaarheidsingrepen en maatregelen voor klimaatadaptatie, gezondheid en leefkwaliteit te realiseren. Het ontwikkelperspectief geeft richting en invulling aan de verstedelijkingsopgave voor het Centrum+-gebied in Helmond.

Het laat zien welke stad Helmond momenteel is, welke stad het wil en kan zijn en waar op ingezet moet worden om dat te worden. Het wijst cruciale projecten en ontwikkellocaties aan ter ondersteuning van besluitvorming binnen deze verstedelijkingsopgave. Slim omgaan met deze substantiële woonopgave betekent kansen om economie en samenleving een impuls te geven. De verstedelijkingsopgave gaat integraal samen met de mobiliteitstransitie, het vergroenen van de buitenruimte, het verduurzamen van de energie-infrastructuur en biedt kansen voor kwetsbare wijken.

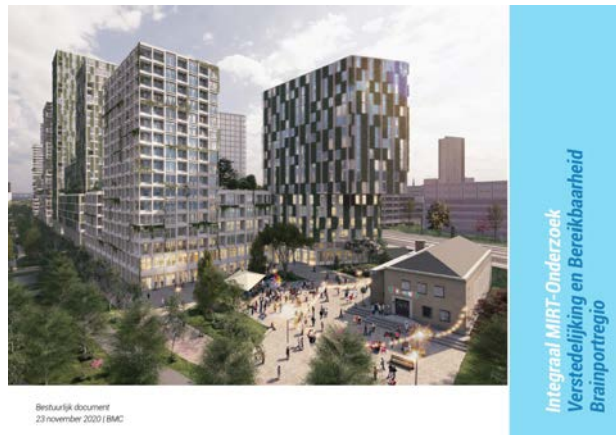


Afbeelding 4: Het ontwikkelperspectief focust zich op het Centrum+-gebied (wijken: Binnenstad, Steenweg en omgeving, Oranjebuurt, West, Stationsgebied, Annabuurt, Suytkade, Houtsdonk, Binderen, Zwanenbeemd, Heipoort, Vossenburch). Het wordt in samenhang met een aantal gebiedsontwikkelingen buiten het centrum+-gebied opgesteld, o.a. Nieuw Brandevoort, wijkontwikkelingen en de ontwikkeling van grotere werkgebieden.

SAMENHANG MET ANDERE TRAJECTEN

Het Ontwikkelperspectief bouwt voort op bestaand beleid en bestaande visies. Deze uitgangspunten zijn meegenomen in de integrale puzzel om tot een zo compleet mogelijk beeld voor de stad te komen.

Sommige visies zijn nog in ontwikkeling, waaronder de landschapvisie Groen & Gezond Helmond.



MIRT-ONDERZOEK VERSTEDELIJKING EN MOBILITEIT BRAINPORTREGIO EINDHOVEN (2020)

- Samenhangende en adaptieve ontwikkeling van verstedelijking en bereikbaarheidsopgave
- Versterken stedelijke gebied Eindhoven vanuit de eigenheid van de regio
- Toename binnenstedelijke verdichting met hoogstedelijke, gemengde milieus
- Afstemming stedelijk gebied en de subregio's Kempen, A2, de Peel
- Vergaande mobiliteitstransitie
- Rijk en (Brainport)regio hebben in 2024 (Beethovendeal) afgesproken om het MIRT-onderzoek 'Verstedelijking en bereikbaarheid Brainportregio' uit 2020 te actualiseren. Het doel van de actualisatie is maatregelen voor de middellange termijn te identificeren en hierover vervolgens afspraken te maken. De actualisatie is gericht op de periode na 2030 en is gericht op de gehele Metropoolregio Eindhoven (MRE).



OMGEVINGSVISIE HELMOND (2024)

Helmond is in 2040 een inclusieve stad, een vitale en levendige stad, natuurlijk en stad aan het water, duurzaam bereikbaar, klimaatneutraal en in 2050 klimaatbestendig en een gezonde en veilige stad.

Transitievisie Warmte Helmond

Versie 1.1, 10 december 2021



TRANSITIEVISIE WARMTE HELMOND (2021)

Voor 2050 moeten alle ongeveer 34.200 woningen in Helmond van het gas af. In verschillende buurten wordt een collectieve systemen (uitbreiding of een nieuw systeem) kansrijk geacht.



ONTWIKKELVERHAAL SCHAALSPRONG (2023)



**GEBIEDSVISIE STATIONSKWARTIER HELMOND
(2023)**

Kanaaldijk Zuid-West

RUIMTELIJK ONTWIKKELINGSPLAN HOUTSDONK



D&N STEDENBOUW



**RUIMTELIJK ONTWIKKELINGSPLAN HOUTSDONK
(2023)**



Gemeente Helmond 

WOONVISIE HELMOND (2024)



CENTRUM+ VISIE



Gemeente Helmond 

MOBILITEITSVISIE HELMOND 2040 (2023)

ONTWIKKELVERHAAL

Helmond is volop in ontwikkeling. De stad groeit; letterlijk en figuurlijk. Met de groei van de stad in het vooruitzicht krijgt Helmond de ultieme kans om kwaliteit toe te voegen aan de woon- en werkomgeving. Een kans om de positionering van Helmond te versterken en de herkenbaarheid van de stad te vergroten.

De ambitieagenda van de gemeente zet met het huidige beleid en de plannen voor de komende jaren al in op deze richting. Dit ontwikkelperspectief over de schaa sprong van Helmond brengt ontwikkelingen samen en geeft perspectief aan de wijze waarop Helmond in kwaliteit kan groeien.

Het doel van de groei is om Helmond sterker te maken en een fijne, leefbare en toekomstbestendige stad te creëren waar iedereen mee kan doen.

Als we de unieke positie van Helmond in de Brainportregio als Toekomstbestendige Makersstad kunnen vergroten, pakken we de kans om kwaliteit toe te voegen aan onze stad. Helmond wordt dan nog meer een woon- , werk- en leefomgeving voor makers van de toekomst. Daarvoor scheidt de gemeente de nodige voorwaarden samen met partners in de stad, regio, provincie en het Rijk. We willen een omgeving creëren waar de huidige en toekomstige makers in kunnen gedijen. Ruimte om te ontwikkelen, om innovaties toe te passen in diensten en producten en opleidingen te faciliteren die hier handen en voeten aan geven. Dit doen we samen als stad.



Zoeken naar koppelkansen voor onderwijs, sport, cultuur, recreatie en ontmoeting

Toevoegen van onderwijs- en werk locaties die passen bij de Helmondse economie

Creëren van een divers woningaanbod in bestaande en nieuwe buurten

Toevoegen van passende voorzieningen in het centrum en de buurten

Aanleggen van een robuust groen-blauw netwerk voor recreatieve en klimaatadaptatieve doeleinden

Aanpassingen in de mobiliteitsstructuur om de toenemende verplaatsingen op een duurzame manier te faciliteren

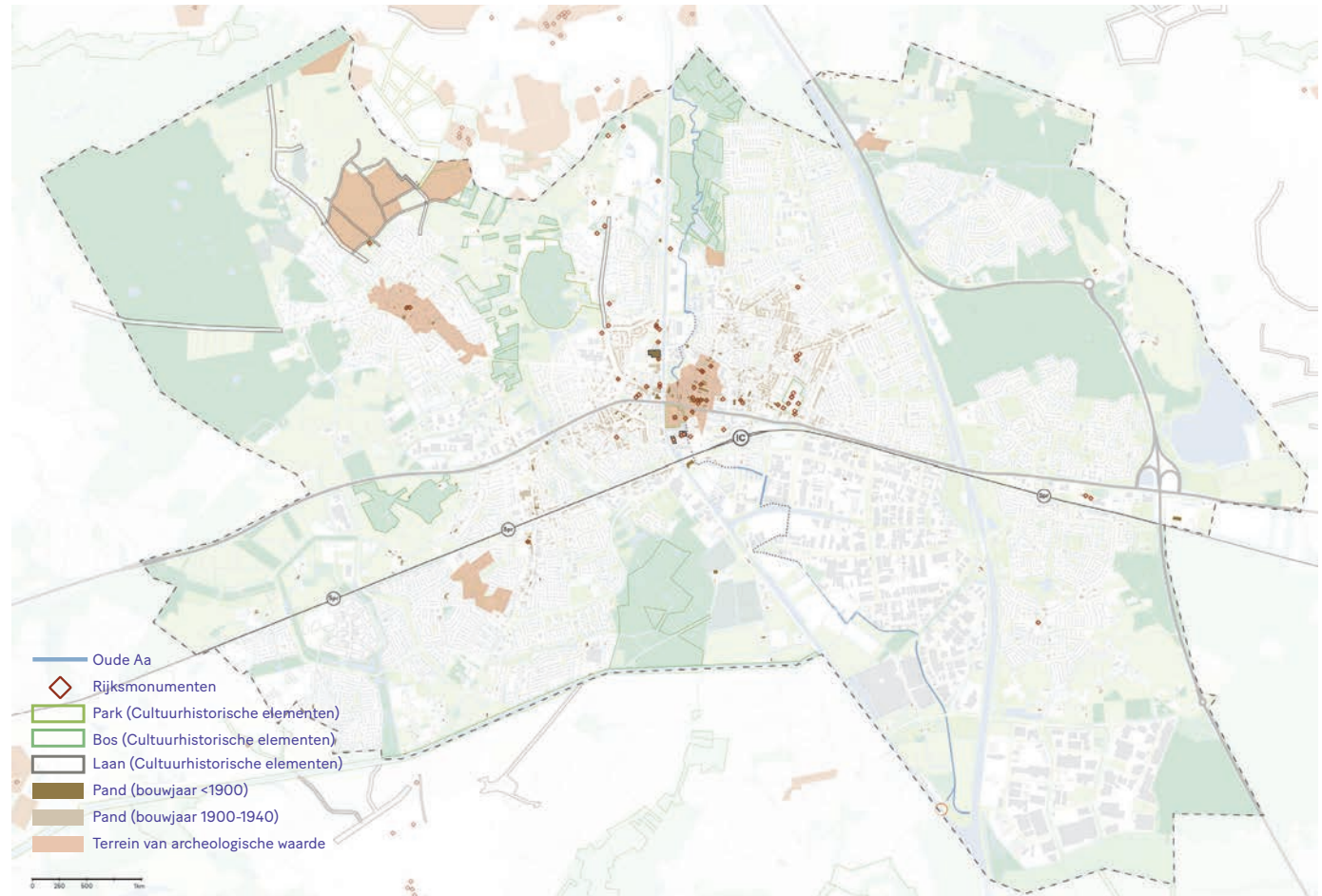
Versterken cultuur(historische) elementen

02

**Welke stad
zijn we nu?**

2.1 RIJKE GESCHIEDENIS

Helmond kent een lange geschiedenis. Omstreeks 1300 is het Kasteel van Helmond gebouwd en in 1400 volgden de stadsomwallingen en stadspoorten. Begin 19e eeuw werd de Zuid-Willemsvaart aangelegd, waardoor de industriële activiteit in de stad toenam. Textielnijverheid was de belangrijkste industrie in Helmond. In de tweede helft van de 19e eeuw werd Helmond via het spoor verbonden met Eindhoven en Venlo, wat een tweede impuls gaf aan de industrie en handel van de stad. Naast de textielfabrieken vestigden ook metaalbedrijven, een cacaofabriek, levensmiddelenbedrijven en grafische nijverheidsbedrijven zich in Helmond. In 1966 werd de Kasteel-Traverse geopend. In de tweede helft van de 20e eeuw is Helmond flink uitgebreid met nieuwbouwwijken.



Afbeelding 5: De geschiedenis van Helmond is nog goed zichtbaar in de stad en het landschap. De stad kent bijzondere panden en landschappelijke structuren die bijdragen de belevingswaarde van de stad.



1540
Stad met kasteel en 4 poorten
16



1823
Aanleg Zuid-Willemsvaart



1830
Industrialisatie en aanleg spoor



1917
Stadsuitbreidingen



1966
Opening Kasteel-Traverse

UITDAGINGEN

INFRASTRUCTURELE BARRIÈRES

Veel historische structuren zijn nog zichtbaar in de stad, maar slecht met elkaar verbonden. Ook werken sommige infrastructuren als barrières tussen de verschillende stadsdelen, bijvoorbeeld het kanaal of de Kasteel- Traverse. Hier liggen kansen om de identiteit van Helmond te versterken en de stadsdelen aan elkaar te hechten.

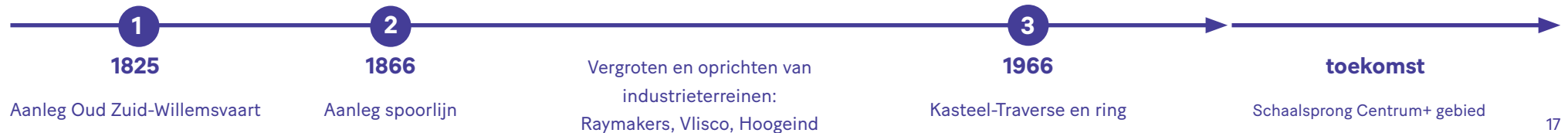
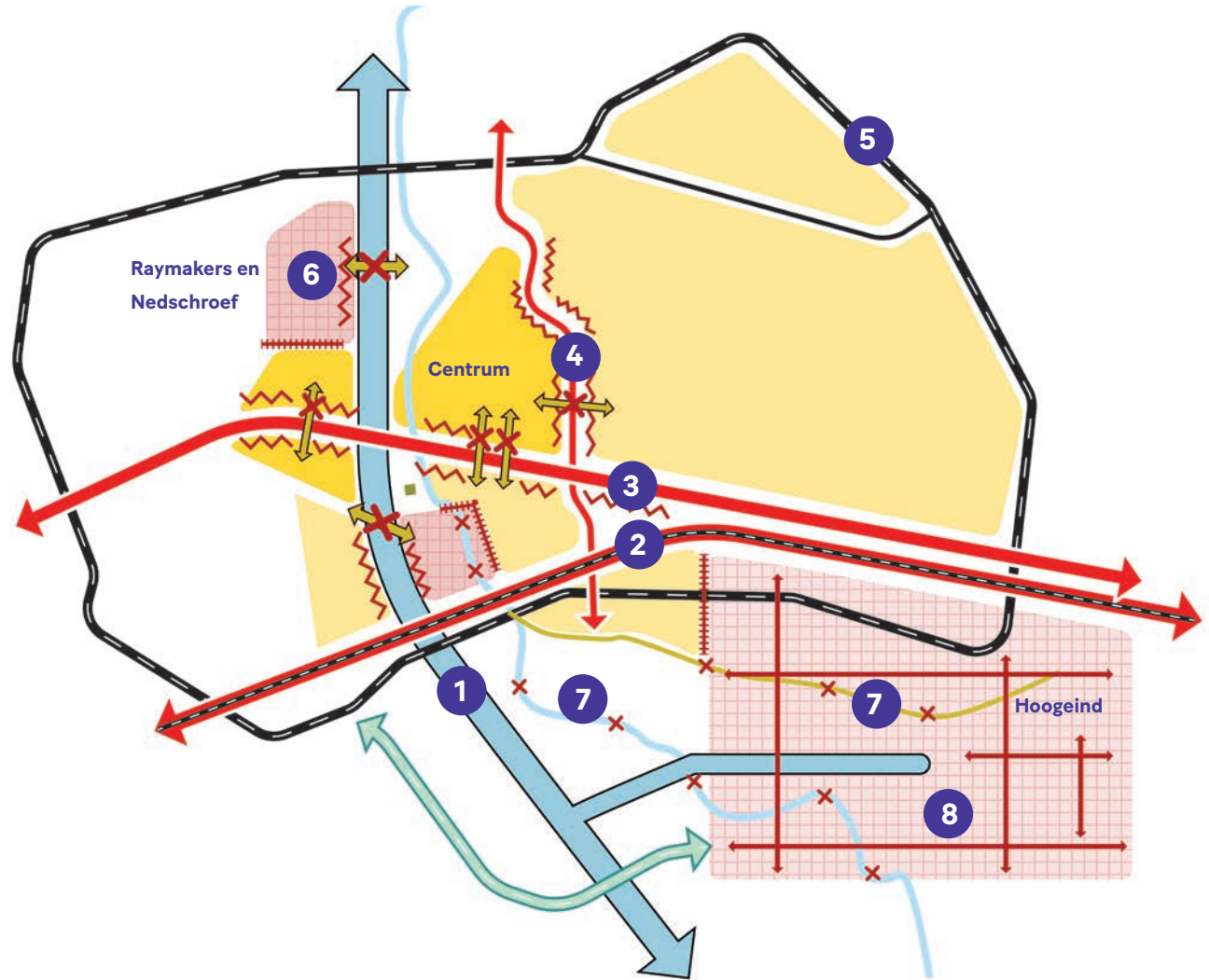
Enkele grote infrastructurele barrières

- 1 Oud Zuid-Willemsvaart
- 2 Spoorlijn
- 3 Kasteel-Traverse
- 4 Noordende / Zuidende / Stationsstraat
- 5 Ringweg

INDUSTRIETERREINEN IN HET CENTRUM

De industrieterreinen (Nedschroef/Raymakers, Vlisco, Hoogeind) hebben delen van oude structuren onderbroken:

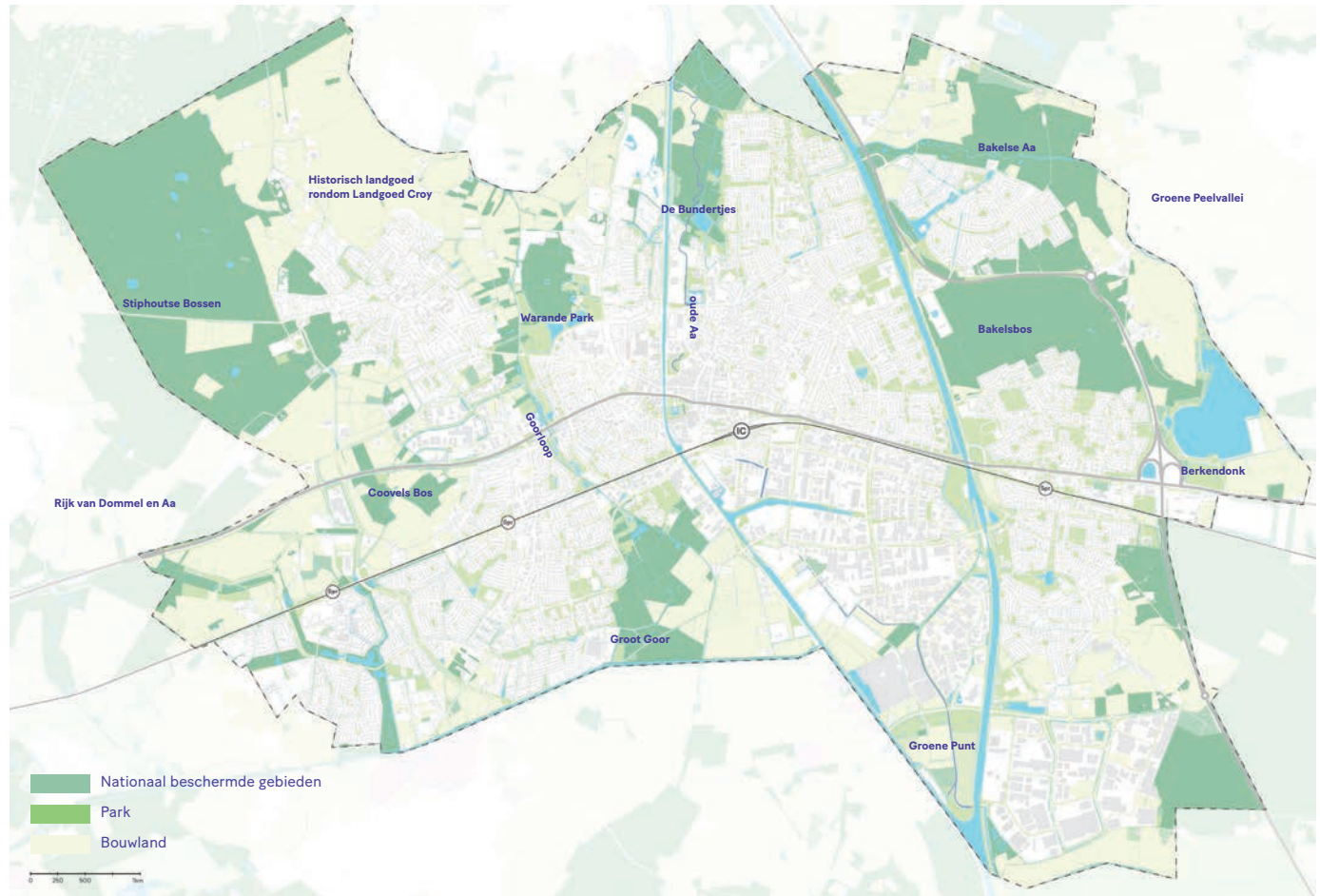
- 6 De bruggen over het kanaal
- 7 Stadse Aa en Zandstraat ten zuiden van het station.
- 8 Er is een orthogonaal grid van straten ontstaan, waaraan gebouwen met hun 'achterkant' aan de openbare ruimte grenzen.



2.2 DIVERS LANDSCHAP

Het Helmondse landschap valt in het landschapstype beekdalen en jonge zandontginningen. Van origine zijn dit relatief kleinschalige landschappen met een lange ontwikkelingsgeschiedenis, bestaande uit de afwisseling van beken, bossen, heide met vennen en agrarisch productielandschap.

Het omliggende landschap heeft een grote waarde voor de biodiversiteit en klimaatopgaven. Ook hebben deze gebieden een recreatieve functie, voor bijvoorbeeld wandelaars, fietsers of sporters. De gemeente Helmond en waterschap Aa en Maas willen de Stadse Aa 'weer thuisbrengen'. De Aa doorsnijdt tussen de Groene Punt en 't Gulden Land een groot aantal verschillende gebieden (de stad, parken, beekdalen). Het terugbrengen van de Stadse Aa zal grote kansen met zich meebrengen voor recreatie én ecologie in de stad.



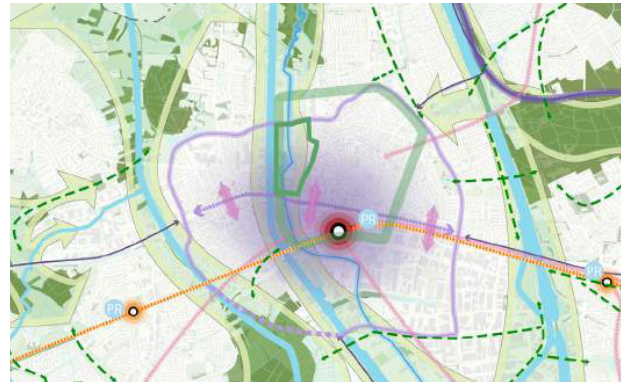
Afbeelding 6: Helmond wordt omringd door bijzondere natuurgebieden. Het groen dringt echter niet goed door in het centrumgebied. Er zijn diverse ontbrekende 'links' te identificeren.



UITDAGINGEN

BEHOUD VAN HET GROEN

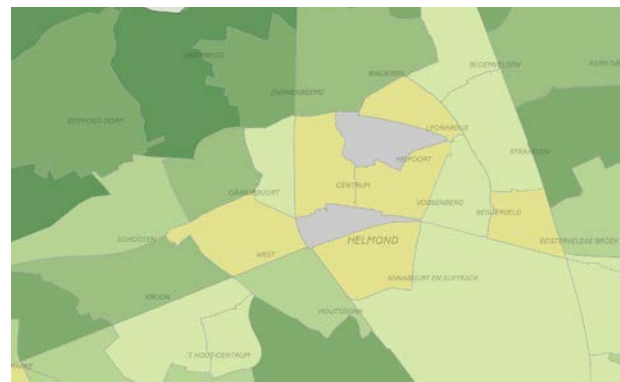
Het landschap staat zwaar onder druk door stedelijke uitbreidingen, schaalvergroting in de landbouw en de aanleg van infrastructuur. De groene structuur kan niet doordringen in de stad, omdat kwalitatieve verbindingen ontbreken. Vergeleken met het rijke, groene landschap dat Helmond ontsluit, heeft het centrumgebied weinig groen en is het bestaande groen van lage kwaliteit. De grotere infrastructuur zoals (het viaduct van) de Kasteel- Traverse en het spoor vormen hierin een barrière.



Afbeelding 7: Versterken en verbinden van de grote landschappelijke en stedelijke groenstructuren. Bron: Omgevingsvisie Helmond 2040

GEZONDHEID & LEEFBAARHEID

Verschillende wijken in het centrumgebied van Helmond scoren laag op leefbaarheid en gezondheid. Dit komt deels door de leefomgeving en deels door leefstijl. De ruimtelijke aspecten hebben vaak te maken met een tekort aan groen, sport- en speelplekken in de nabije omgeving.



Afbeelding 8: Percentage groen per buurt: hoe lichter, hoe minder groen.

KLIMAATBESTENDIGHEID

Ook Helmond krijgt in de toekomst te maken met veranderende weersomstandigheden, zoals droogte, hitte en hevige regenval. De ontwikkeling van de stad biedt kansen om de inrichting van de openbare ruimte te aan te passen en toekomstbestendig te maken. De kaart hiernaast laat zien hoezeer het centrum van Helmond te maken heeft met hittestress.

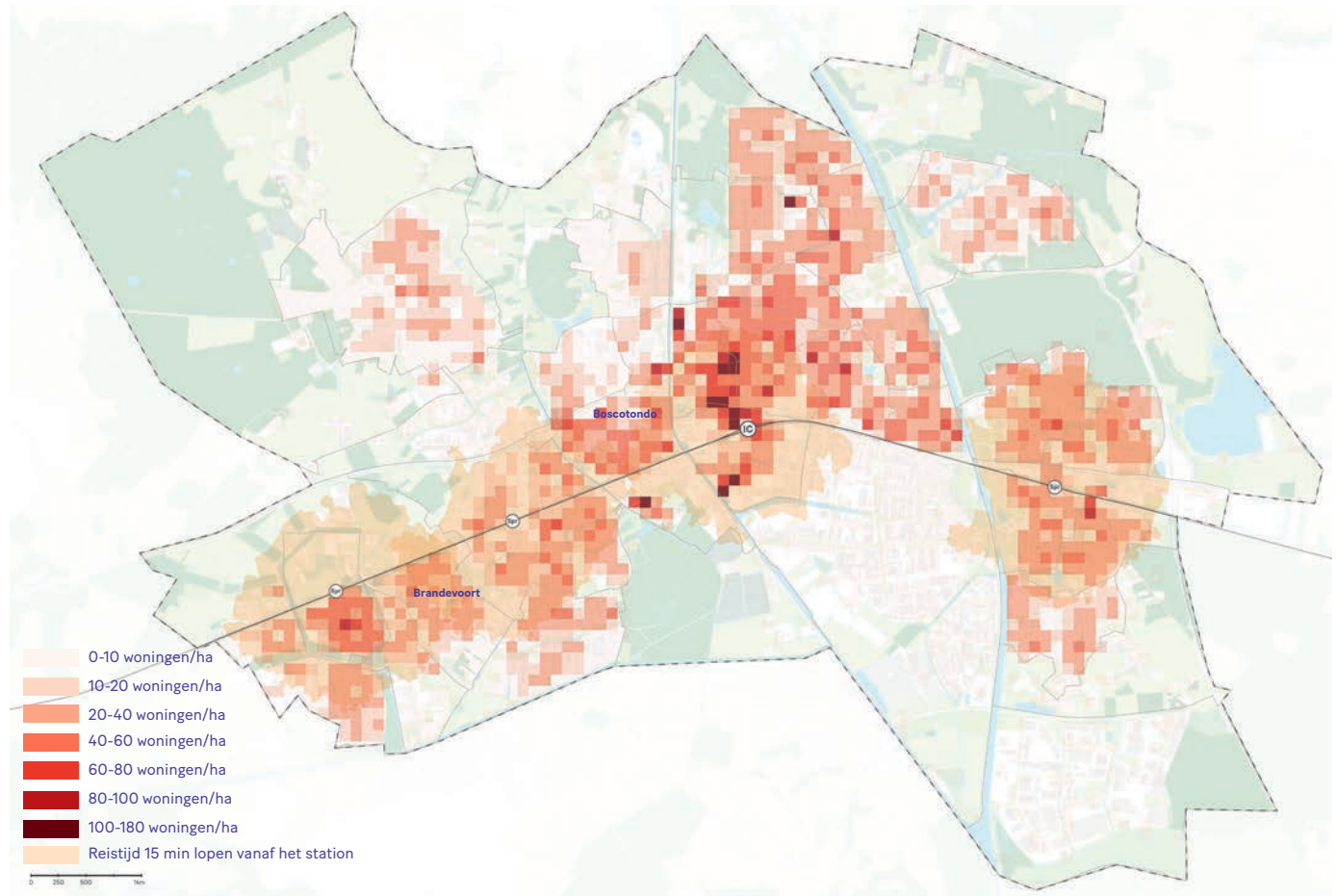


Afbeelding 9: Het stedelijk hitte-eilandeffect: hoe roder, hoe heter in de zomer. Dit komt met name door verharding en gebrek aan schaduw en groen/water.

2.3 UNIEK WONEN

Helmond heeft veel te bieden. De stad ligt centraal in de Brainport-regio en is goed ontsloten met maar liefst vier stations. Rondom de stad liggen rijke natuur en landschappen die typerend zijn voor dit deel van Brabant. In de geschiedenis van de stad is geëxperimenteerd met nieuwe woonvormen, zoals de Kubuswoningen. De Helmondse wijken hebben een eigen identiteit, waar nieuwbouwprojecten zoals Boscotondo en Brandevoort aan bijdragen.

De woningdichtheid is in het centrumgebied relatief laag voor een gemeente van deze omvang (100.000+ inwoners). Deze lage dichtheid in het centrumgebied en rondom de stations biedt daarom nog veel ontwikkelpotentie om voort te bouwen op de Helmondse traditie van uniek wonen.



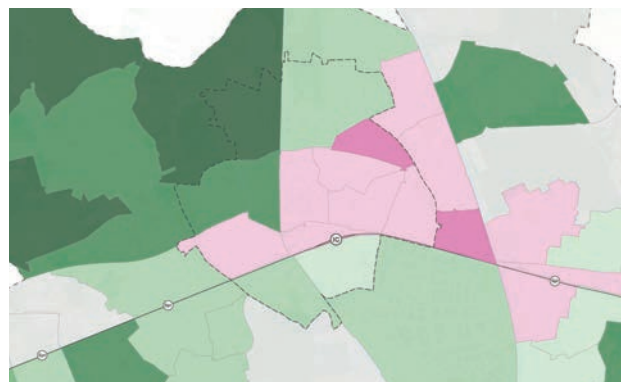
Afbeelding 10: Rondom de stations van Helmond is de dichtheid laag. Hier is dus veel ontwikkelpotentieel om de gestelde ambities te behalen.



UITDAGINGEN

TWEEDELING EN SEGREGATIE

Helmond kent een aantal kwetsbare wijken (in samenstelling en ruimtelijke uitstraling). De schaa sprong biedt kansen voor de stad als geheel en het effect reikt verder dan enkel het schaa spronggebied. De ruimtelijke ingrepen en het vergroten van draagvlak voor stedelijke voorzieningen (bijvoorbeeld onderwijs) zal een positieve invloed hebben op de Helmondse wijken in woongenot en leefbaarheid.

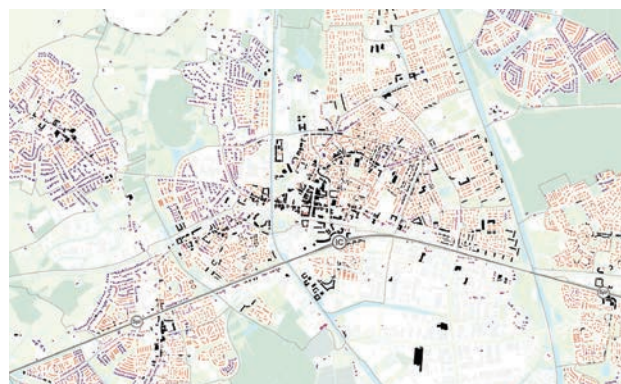


Onvoldoende
Zwak
Voldoende
Ruim voldoende
Goed
Zeer goed
Uitstekend
Geen gegevens

Afbeelding 11: De leefbarometer laat zien welke wijken goed en minder goed scoren op bepaalde indicatoren: woningvoorraad, fysieke omgeving, voorzieningen, sociale samenhang, overlast en onveiligheid (Bron: BZK, 2020)

ROBUUSTHEID VAN DE WONINGVOORRAAD

Er is een mismatch tussen vraag en aanbod: er zijn veel kleine huishoudens die een woning zoeken, maar weinig aanbod (zie ook de Woonvisie). Er is een tekort aan woningen in de sociale huursector en in de koopsector. Ook staat de betaalbaarheid van het wonen onder druk. Vooral jongeren/starters en spoedzoekers komen hierdoor in de knel. De vergrijzing en veranderingen in de zorg (langer zelfstandig wonen) vragen dat Helmonders die zorg nodig hebben dit zelfstandig moeten organiseren. Dit vraagt veel van hen, van mantelzorgers én van de woning en de woonomgeving.

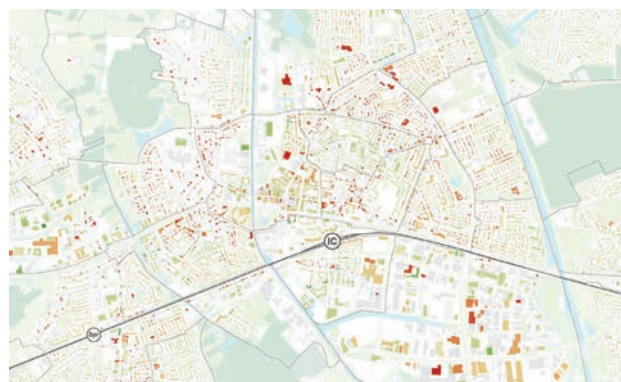


Appartement
Vrijstaande woning
Twee-onder-een-kap
Tussenwoning/geschakeld
Hoekwoning

Afbeelding 12: De woningtypologieën in Helmond. Op wijkniveau is het aanbod eenzijdig: voornamelijk grondgebonden woningen in de woonwijken en appartementen in het centrum.

VERDUURZAMING EN BETAALBAARHEID

Veel woningen in Helmond zijn aan verduurzaming of een opknapbeurt toe. Voor het klimaat én met het oog op de woonlasten. We willen energiearmoede terugdringen. Uiteraard willen we ook natuurinclusief en circulair bouwen. Dit kan in veel gevallen samengaan met andere transitieopgaven, bijvoorbeeld in de aanleg van een warmtenet, het aanpassen van straatprofielen of ondergrondse werkzaamheden. Daarom moet kritisch gekeken worden naar de bestaande wijken en hoe deze kunnen profiteren van de geplande ontwikkelingen binnen de schaa sprong.



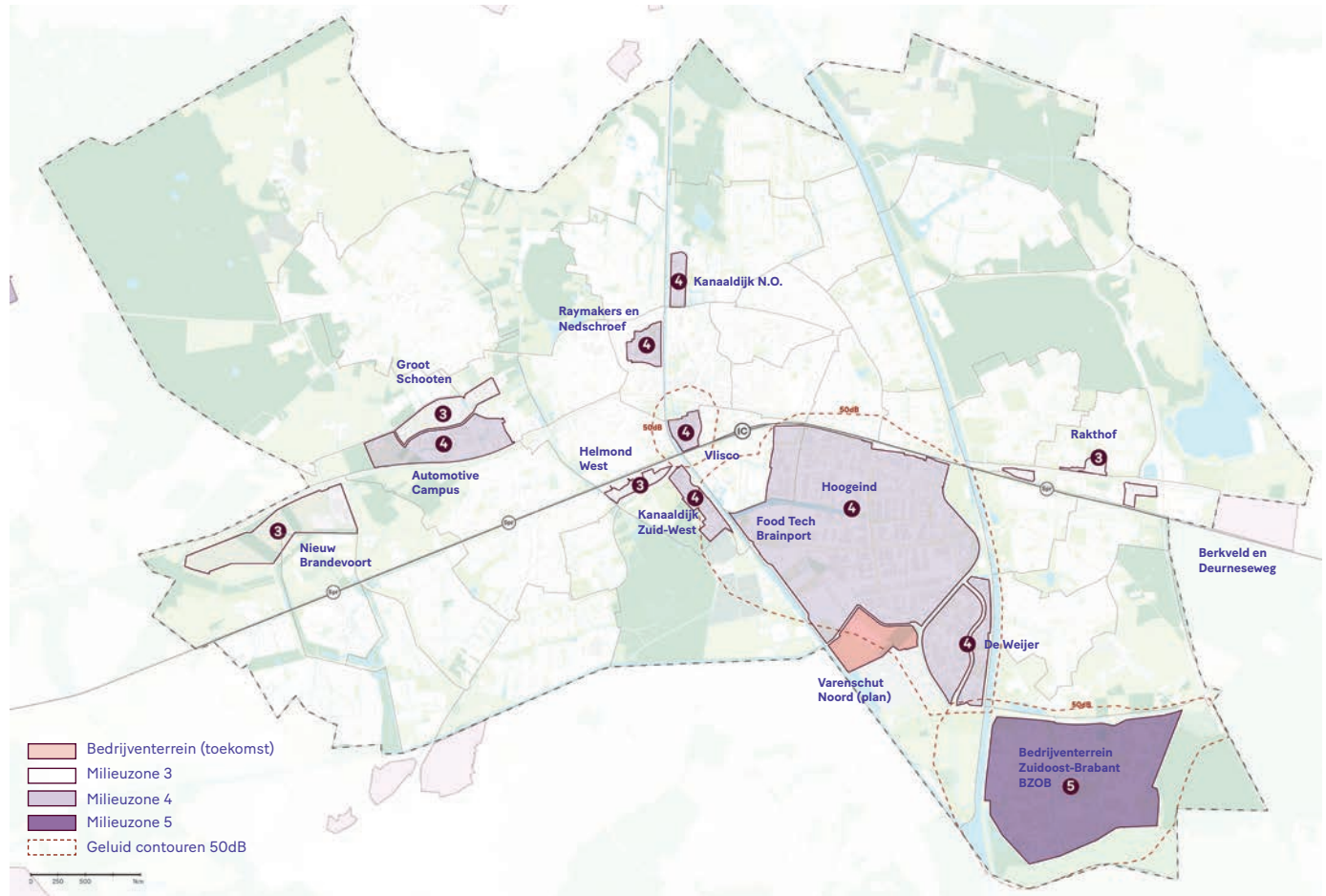
Label A++++
Label A+++
Label A++
Label A+
Label A
Label B
Label C
Label D
Label E
Label F
Label G

Afbeelding 13: Veel woningen in het centrum zijn aan een opknapbeurt toe en/of moeten verduurzaamd worden.

2.4 INDUSTRIESTAD

Helmond is al lange tijd een industriestad. Daar is steeds meer bedrijvigheid bijgekomen. Met de speerpuntsectoren automotive, food en maakindustrie zijn de huidige bedrijventerreinen de motor van de Helmondse economie. 43% van de werkgelegenheid is gevestigd op bedrijventerreinen en het belang van bedrijventerreinen neemt nog steeds toe. De bedrijventerreinen en industriële locaties karakteriseren Helmond als 'makersstad'.

De relatie tussen de werkgebieden en woonwijken ontbreekt echter. De terreinen zijn eilanden en barrières in de stad geworden. Ook hebben sommige (industriële) activiteiten een grote impact op het milieu en de gezondheid van inwoners. Om nieuwe woningen te kunnen toevoegen én de leefkwaliteit voor huidige bewoners te verbeteren is het randvoorwaardelijk om een gezonde omgeving te realiseren. Dit betekent dat er kritisch gekeken moet worden naar welk bedrijf het beste op welke plek in de stad past, rekening houdend met het belang van de bedrijventerreinen voor de Helmondse economie én kansen op de arbeidsmarkt voor elk opleidingsniveau.



Afbeelding 14: De groeiende bedrijvigheid in Helmond is met name gesitueerd op bedrijventerreinen. Deze bedrijvigheid heeft op sommige plekken een negatieve milieu-impact.



UITDAGINGEN

VERSTERKEN VAN HET ECONOMISCH ECOSYSTEEM

Helmond vervult een centrumfunctie voor regio de Peel. De bedrijventerreinen zijn de belangrijkste motoren van de economie. Bedrijven die passen binnen een stedelijk werkmilieu zijn daarom op bedrijventerreinen gevestigd. Het ontbreekt aan hoogwaardige werkmilieus voor meer innovatieve (kennisintensieve), creatieve bedrijvigheid. De Automotive Campus en Food Tech Brainport liggen ruimtelijk gezien geïsoleerd in het stedelijk weefsel. Hierdoor komen cross-overs tussen sectoren en ontmoetingen tussen mensen en ideeën niet toevalligerwijs tot stand.

DE JUISTE FUNCTIE OP DE JUISTE PLEK

De bedrijventerreinen zijn belangrijk voor Helmond: ze bieden een plek voor werkgelegenheid, economische activiteit en innovatie. De ruimtelijke ordening was ook in Helmond jarenlang gericht op monofunctionaliteit van gebieden. Op deze gebieden gaan nu verschillende uitdagingen spelen, gerelateerd aan klimaatbestendigheid en programmering. Daarom kijken we kritisch naar waar elke bedrijf het beste kan landen.

ZICHTBAAR MAKEN VAN DE MAKERSCULTUUR IN DE STAD

Helmond is een makersstad. De nieuwe economie, waarbij circulariteit en duurzaamheid hoog in het vaandel staan, biedt kansen voor een nieuwe interpretatie van deze makersstad. Er moeten betaalbare en centrale plekken komen waar Helmondse makers kunnen samenwerken. Dit concurreert op sommige centrale plekken met de woningbouwopgave.



Afbeelding 15: Door voor verschillende kleine maakbedrijven gedeelde werkruimte te faciliteren, kan kruisbestuiving en innovatie ontstaan. Kabeldistrict, Delft.



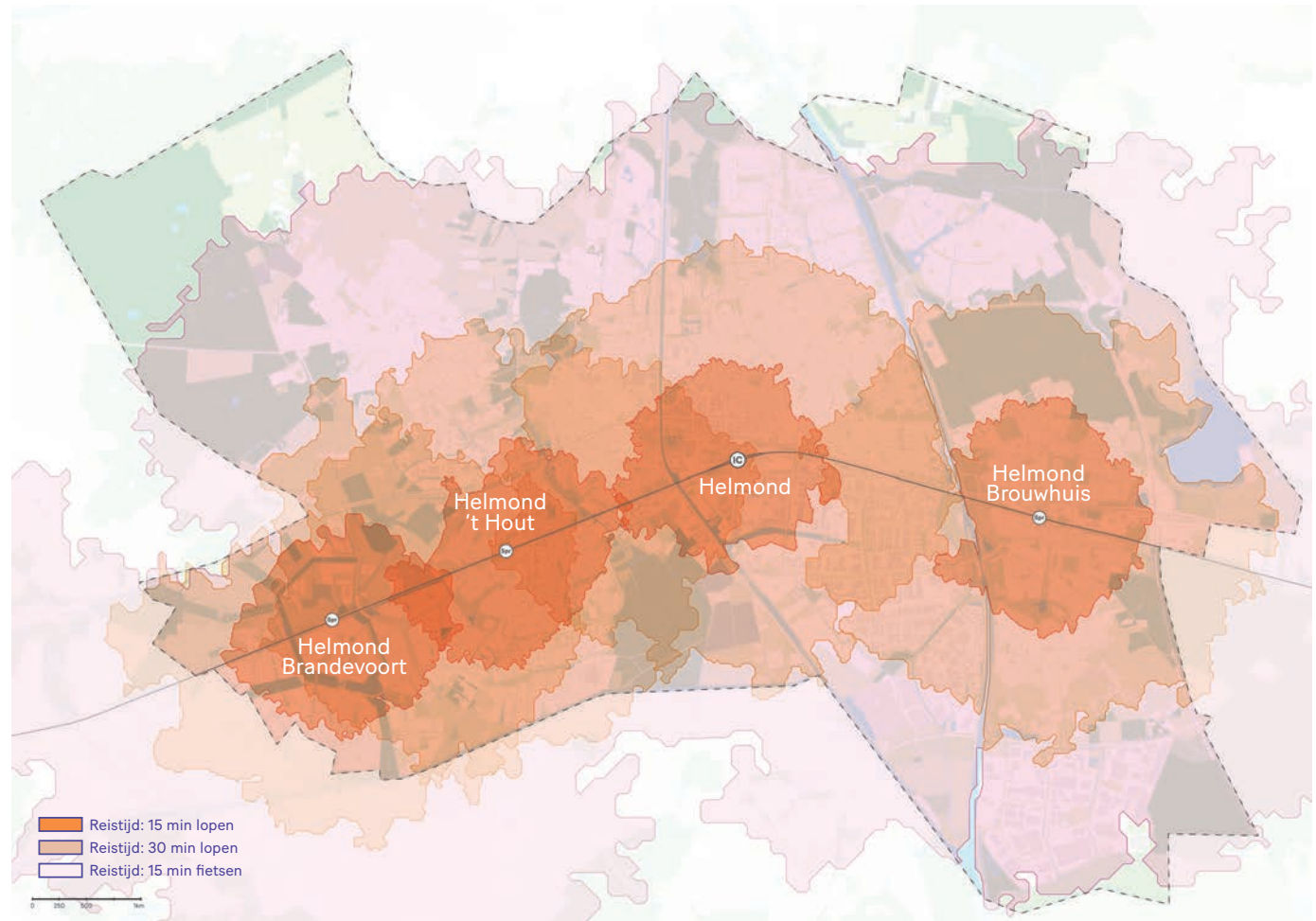
Afbeelding 16: Een groene inrichting van de bedrijventerreinen (met ruimte voor waterberging) gaat hitte op zomerse dagen en overlast na regenbuien tegen. IJsseloord bedrijven, Arnhem.



Afbeelding 17: Door op de juiste plekken in de stad de makerscultuur te positioneren, wordt er aandacht geschonken aan de historie van Helmond als makersstad. Tramkade, Den Bosch.

2.5 BEREIKBAARHEID IN DE REGIO

Bijna alle woningen in Helmond liggen in de nabijheid van een treinstation: een uniek woonkenmerk in Nederland. Inwoners van Helmond kunnen binnen ongeveer 15 minuten fietsen gemakkelijk een station bereiken. Met de trein is Eindhoven binnen 10 minuten te bereiken, van waaruit Rotterdam en Den Haag te bereiken zijn. Helmond heeft daarnaast een intercity-verbinding met Utrecht, Amsterdam en Venlo. De stationsomgevingen hebben een lage dichtheid en kennen daarom veel ontwikkelpotentieel. Woningen en werkplekken in de nabijheid van stations realiseren biedt veel kansen voor duurzame verplaatsingen binnen de regio.



Afbeelding 18: Helmond heeft vier stations. Alle inwoners in de stad kunnen deze stations binnen 15 minuten fietsen bereiken. Binnen het schaalspronggebied is het Intercity-station binnen 15 minuten lopen bereikbaar.

UITDAGINGEN

BEREIKBAARHEID

Helmond kan nog beter worden verbonden met het regionale en landelijke snelwegnetwerk. Tegelijkertijd wordt een groot deel van de stad – en de openbare ruimte – gedomineerd door autobereikbaarheid fungeren als barrières voor fietsers en voetgangers. Daardoor blijft het aantrekkelijk om de auto te pakken. Het huidige OV is in Helmond zwak en vormt geen samenhangend systeem. De aanwezigheid van vier stations biedt potentie om dit te verbeteren.

ROL VAN KASTEEL-TRAVERSE IN HET NETWERK

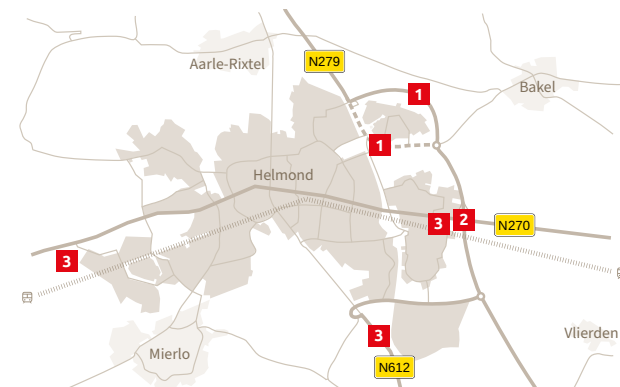
De Kasteel-Traverse speelt een belangrijke rol in het regionale verkeer. Een groot deel van de verkeersverplaatsingen over deze weg is doorgaand verkeer. Daarnaast takken belangrijke wijkontsluitingswegen binnen Helmond ook aan op deze doorgaande structuur. Om ruimte te maken voor de mobiliteitstransitie in de stad, moet de infrastructuur rondom de stad ook aangepakt worden.

GEZONDHEIDSImpACT

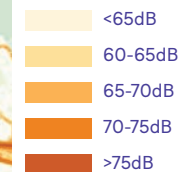
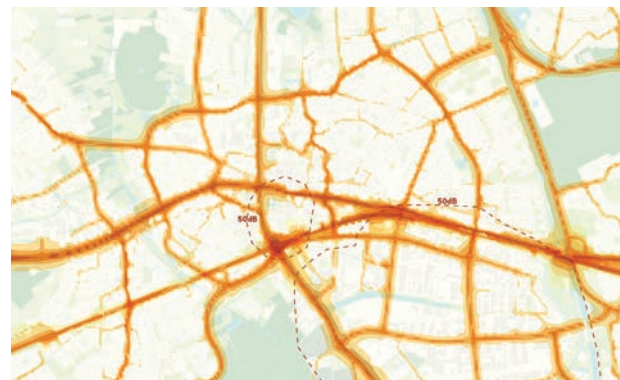
De grote wegen en het spoor hebben een negatieve impact op de directe omgeving en haar inwoners, door geluidsbelasting en slechte luchtkwaliteit. Deze problemen concentreren zich vooral rondom het kruispunt van spoor, autowegen en het kanaal nabij de Cacaofabriek en in de stationsomgeving. Ook heeft de hoofdwegenstructuur een negatieve invloed op natuur en de continue groene netwerken waar behoefte aan is. Maatregelen zijn nodig om de negatieve impact van deze structuren te mitigeren.



Afbeelding 19: In het schaalspronggebied ligt een aantal doorgaande wegen waar een maximumsnelheid van 50 km/h geldt.



Afbeelding 20: De Kasteel-Traverse als onderdeel van het regionale autonetwerk vormt momenteel een belangrijke doorgaande route. Er zijn diverse ingrepen nodig in de omliggende infrastructuur om de Kasteel-Traverse te ontlasten: 1) N279 Robuuste rand oostzijde, 2) Knooppunt N270/N279, 3) Realiseren stadsrandhubs en 4) Verbreding A67. (bron: Mobiliteitsvisie Helmond 2040).



Afbeelding 21: Geluidsbelasting door verkeer op de hoofdwegen van Helmond. De Kasteel-Traverse en het spoor zijn de meest belastende structuren.

schaalsprong als kwaliteitssprong

Het centrum van Helmond staat voor een schaalessprong: meer kwaliteit en meer programma moeten leiden tot een aantrekkelijk, hoogwaardig en leefbaar centrum. De uitdaging is daarbij ook dat iedereen meeprofiteert van deze ontwikkelingen. Dat is niet vanzelfsprekend en bovendien heeft Helmond, vergeleken met andere steden, meer inwoners die niet of moeilijk mee kunnen komen, ook in het centrumgebied (de wijken binnenstad en centrum). Ze hebben problemen met bijvoorbeeld werk, gezondheid, zorg, wonen, onderwijs of financiën.

Als stad kunnen we pas echt ontwikkelen als iedereen kan meedoen, rondkomen en vooruitkomen. Dit betekent dat iedereen moet kunnen meegroeien in een veilige, leefbare en aantrekkelijke omgeving met voldoende ruimte om te leven. We willen een stad waarin je veilig kunt opgroeien en waarin iedereen gelijke kansen heeft in het onderwijs. Daarnaast streven we naar een stad waar iedereen gelukkig en gezond oud kan worden, met een thuis voor iedereen en waar nodig zorg en begeleiding om mee te doen. Ons doel is bestaanszekerheid voor iedereen en een aanzienlijke afname van gezondheidsverschillen in 2040.

Het ontwikkelperspectief presenteert een integrale ruimtelijke vertaling van beleidsdoelstellingen voor klimaatadaptatie, natuurontwikkeling, gezondheid, mobiliteit en verdichting als voorwaarden voor een vitale economie en een stad van en voor iedereen. Hoe leveren deze ingrepen in de fysieke leefomgeving een positieve bijdrage aan de sociaalmaatschappelijke uitdagingen van Helmond?

Als we gelukkige inwoners en leefbare wijken willen met een stevige sociale basis, dan is een aantal zaken belangrijk: een goede gezondheid, financiële stabiliteit, toegang tot goede voorzieningen waar iedereen terecht kan én een sociaal leven in een buurt waar mensen bij elkaar betrokken zijn en naar elkaar omkijken.

Voor de fysieke leefomgeving doen we dit door:

- het realiseren van een gezonde, sociaal veilige en aantrekkelijke leefomgeving, met ruimte voor groen, bewegen en ontmoeten
- een toegankelijke leefomgeving met ook basisvoorzieningen op loopafstand
- passende en betaalbare woningen en ruimte voor geclusterde woonvormen waarbij mensen zelfstandig wonen en er een gezamenlijke ontmoetingsruimte is
- spreiding van doelgroepen naar draagkracht van gebieden
- ruimte voor werken waarin iedereen werk kan vinden en door kan groeien
- een comodaal mobiliteitssysteem, dat toegankelijk en betaalbaar is voor iedereen
- een betaalbare en inclusieve, duurzame energievoorziening

KWALITEIT ALS UITGANGSPUNT VOOR DE SCHAALESSPRONG

In stedelijke omgevingen verwijst kwaliteit naar elementen die het welzijn van bewoners bevorderen en bijdragen aan een aantrekkelijke, duurzame, en inclusieve samenleving. Groen, sport en spel, openbaar vervoer, zorg, onderwijs, detailhandel en horeca worden algemeen erkend als kwaliteiten om rond te wonen. Het identificeren van kwaliteit betekent deze elementen lokaliseren en onderzoeken, en vooral begrijpen hoe ze functioneren in relatie tot de buurt.

Kwaliteit is geen vast element; het kan worden gecreëerd, hersteld en versterkt, bijvoorbeeld door een gefragmenteerd historisch lint om te vormen tot een voetgangersvriendelijke route, onaantrekkelijke groene ruimtes om te toveren tot aantrekkelijke parken, en aanvullende voorzieningen toe te voegen voor de groeiende stad.

Om de kwaliteiten herkenbaar te maken, werken we met een ruimtelijk raamwerk - een set belangrijke ruimtelijke structuren met de nadruk op publieke en sociale componenten (weergegeven in de themakaarten in hoofdstuk 4). Het ruimtelijk raamwerk helpt bij het optimaliseren van de distributie van kwaliteit over de stad, zoals het combineren van openbaar vervoer met voorzieningen en werkplekken.



Meer bomen, schaduw en
beplanting in het straatbeeld

Woningen voor jongere mensen
met ruimte voor ontmoeten

Meer sociale veiligheid
door 'ogen op straat'

Ruimte voor fietsers en voetgangers
met veilige oversteekplaatsen

Buurttuin als plek voor
ontmoeting en spelen



Koppeling tussen bedrijvigheid
en onderwijs op logische plekken

School

Meervoudig ruimtegebruik,
bijvoorbeeld sporten of energie-
opwekking op daken

Sport

Woonboulevard

Werkplekken en voorzieningen op
loop- en fietsafstand van woningen

Vergroening en verduurzaming van
bedrijfsenterreinen en werklocaties

Ingang

LAB

glape
wone

We verdichten rondom kwaliteit. Een hogere dichtheid maakt het mogelijk dat meer mensen van de kwaliteit gebruik kunnen maken en creëert daarmee een kritische massa voor de doorontwikkeling en het behoud van de kwaliteiten. Het ruimtelijk raamwerk kan ons helpen bij het bepalen waar te verdichten en hoe te verdichten.

Verdichting begint vanuit het concept van transformatie. Bij het omgaan met bestaande buurten is het cruciaal om ze te erkennen als gebieden waar gemeenschap en sociale structuren al aanwezig zijn. Transformatie moet beginnen waar de urgentie het meest noodzakelijk is en waar het kan bijdragen aan de sociale en ruimtelijke uitdagingen van dat specifieke gebied.

NAAR GEZONDE EN LEEFBARE STEDEN VOOR IEDEREEN

In ons streven naar gezonde en leefbare steden voor iedereen, is het essentieel om een omgeving te creëren die een gezonde levensstijl bevordert. De schaa sprong bekeken vanuit het perspectief van gezondheid betekent het identificeren en toevoegen van elementen die bijdragen aan een betere fysieke en mentale gezondheid van inwoners.

Het begint bij een gezond omgevingsklimaat. De luchtkwaliteit en geluidsniveaus in onze woon- en werkomgeving hebben een aanzienlijke invloed op onze gezondheid. Ruimte voor groen en water gekoppeld aan beweegroutes, stimuleert niet alleen meer beweging, maar biedt ook ontspanning en rust voor bewoners. Het bevorderen van actief en veilig verplaatsen door de stad, zoals lopen en fietsen en nabijheid van voorzieningen, zoals basisvoorzieningen binnen 10 minuten fietsen, draagt bij aan de woonkwaliteit van de Helmondse inwoners.

Daarnaast is toegang tot gezonde en betaalbare voeding binnen loop- en fietsafstand cruciaal, vooral voor kinderen en ouderen. Voedselonzekerheid en ongezonde voeding hebben niet alleen gevolgen voor de gezondheid en ontwikkeling van inwoners, maar ook voor de economie. Dit is een aandachtspunt bij de programmering van nieuwe woongebieden.

RUIMTE MAKEN VOOR ONTMOETEN

De buurt is de basis van een gezonde en sociale leefomgeving, waarin mensen zich thuis voelen en sociale interactie plaatsvindt. Het is belangrijk om de buurt te herwaarderen als een ruimte voor ontmoeting en sociale cohesie. Ruimtelijke condities spelen hierbij een cruciale rol. Het is essentieel om diverse ontmoetingsplekken te faciliteren, zowel binnen als buiten. Het creëren van een passende sociale infrastructuur, zoals aangegeven in de publicatie "Ruimte maken voor ontmoeting" van de Raad voor Volksgezondheid & Samenleving en het College van Rijksadviseurs, is van vitaal belang voor het bevorderen van sociale cohesie en welzijn in de buurt.

Ook zetten we functies (zoals zorg, welzijn, onderwijs, kinderopvang) zoveel mogelijk bij elkaar, in multifunctionele accommodaties. Zo brengen we allerlei inwoners, vrijwilligers en beroepskrachten met elkaar in contact en krijgen vroegsignalering en samenwerken een betere kans. Ook wordt ingezet op goed toegankelijke (ontmoetings)plekken en voorzieningen waar mensen kunnen samenkomen, ontmoeten en activiteiten doen voor en door de wijk.

Een wijk die goed is ingericht voor mensen die zorg en ondersteuning nodig hebben levert een betere wijk op voor iedereen. Een zorgzame buurt ontstaat niet vanzelf. Er dient een stevige basis gelegd te worden bij de start in het verbinden van inwoners. Dit vraagt menskracht om nieuwe bewoners aan elkaar te verbinden, integratie en inclusie, aandacht voor het met- en naast elkaar leven van diverse doelgroepen (zoals studenten, internationale werknemers, kwetsbare groepen, 1- en 2-persoonshuishoudens, jongvolwassenen, gezinnen en (vitale) senioren). Ook dat vraagt om investeringen en middelen. Dit kan bijvoorbeeld door gericht te sturen op het regelen van 'community building' bij grotere en kleinere projecten en ontwikkelingen. Bijvoorbeeld door als voorwaarde aan de ontwikkelende partijen mee te geven dat ze niet alleen zorgen voor een ontmoetingsruimte, maar ook voor een community-builder, die (professioneel, zeker in de eerste jaren) zorgt voor activiteiten, verbinding, etc. Alleen het hebben van fysieke ruimte is niet genoeg. De gedachte dat bestaande organisaties zoals wijkcentra en maatschappelijke dienstverlening het er 'als vanzelf' wel bij gaan doen, blijkt in de praktijk niet haalbaar.

Voor een leefbare stad is het ook nodig te regelen dat er voldoende dienstverlening is, die de ondersteuning en de zorg bieden die inwoners nodig hebben. Dit betekent dat voor de omvang van de dienstverlening ook afspraken met de sociaal-maatschappelijke partners nodig zijn, zodat zij voldoende uitgerust zijn om de toename van de bevolking en hun hulp- of ondersteuningsvraag te kunnen bedienen.

03

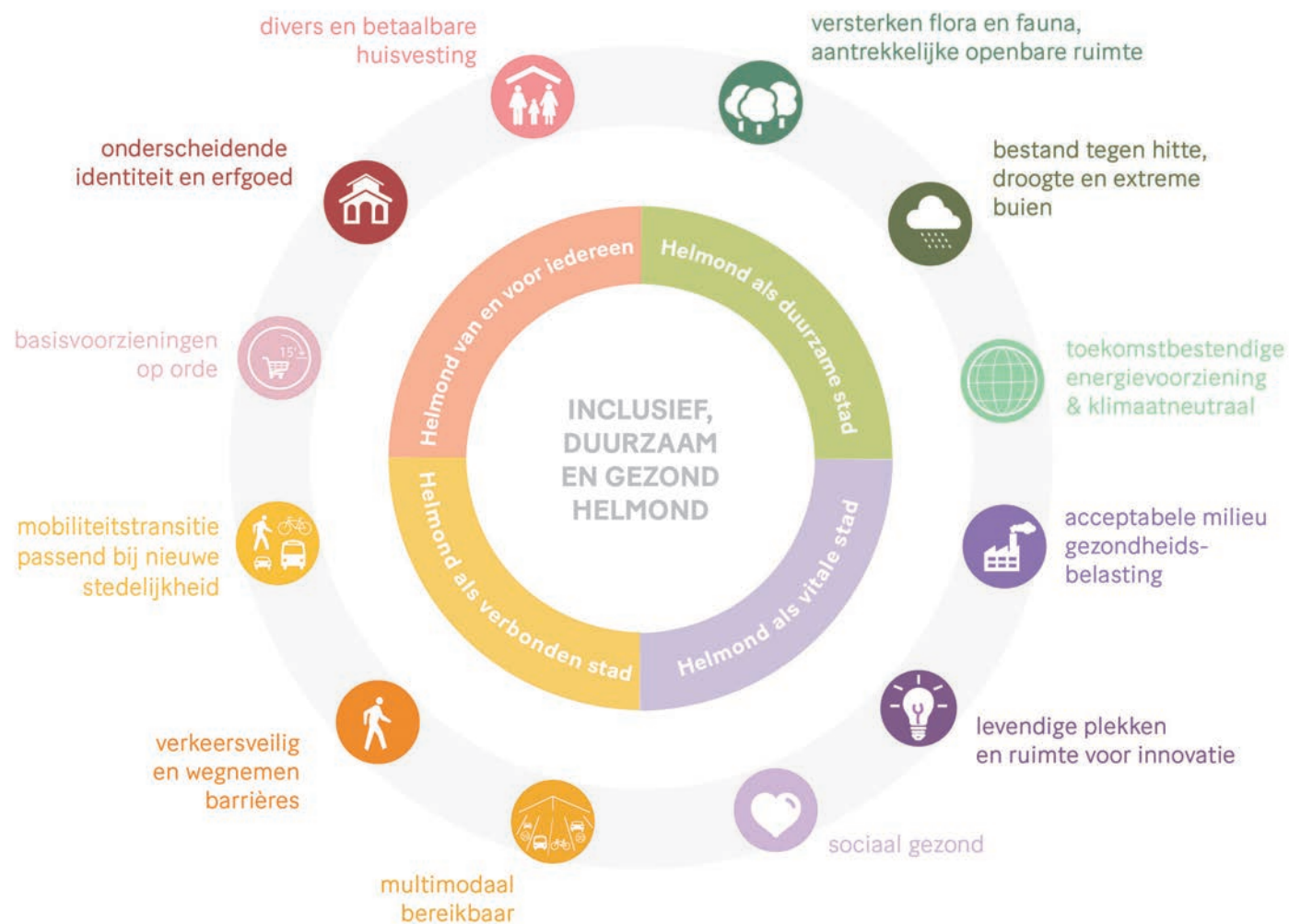
**Welke stad willen
en kunnen we zijn?**

ONTWIKKELPERSPECTIEF ALS TACTISCHE UITWERKING VAN DE OMGEVINGSVISIE

In de Omgevingsvisie Helmond 2040 worden vier thema's voor Helmond beschreven, om tot een "inclusief, duurzaam en gezond Helmond" te komen:

1. Helmond van en voor iedereen
2. Helmond als duurzame stad
3. Helmond als vitale stad
4. Helmond als verbonden stad

De ambities uit de omgevingsvisie en het bijbehorende beleid zijn samengevat in een ambitieus.



AMBITIES

Helmond van en voor iedereen



Basisvoorzieningen op orde

Basisvoorzieningen zijn voor iedereen bereikbaar binnen 10 minuten fietsafstand. Dit gaat om voorzieningen die in het dagelijks leven nodig zijn, zoals basisonderwijs, supermarkt, medische zorg, groen- en speelvoorzieningen. Bestaande wijkwinkelcentra worden behouden en waar nodig versterkt.



Onderscheidende identiteit en erfgoed

Het industriële erfgoed (zoals Vlisco) geeft karakter aan Helmond en hoort bij de stad. Door deze plekken een nieuwe, passende functie te geven, met behoud van de waardevolle identiteit, kan nieuw leven ingeblazen worden die past bij het toekomstige Helmond.



Diverse en betaalbare huisvesting

De schaa sprong biedt kansen om diversiteit aan te brengen in het woningaanbod en woonmilieus, zodat diverse doelgroepen een plek kunnen vinden in Helmond: zowel huidige inwoners als nieuwkomers. Alle nieuwbouw die wordt toegevoegd in de periode 2020-2040 moet voor 70% betaalbaar zijn.

Helmond als duurzame stad



Versterken flora en fauna, aantrekkelijke openbare ruimte

Het landschap loopt door in de stad. Iedereen heeft binnen 300 meter van de woning een koele, groene plek om te ontspannen. Het groen in de stad wordt niet alleen gebruikt door mensen, maar ook door kleine dieren en insecten.



Bestand tegen hitte, droogte en extreme buien

De openbare ruimte wordt zodanig ingericht dat zij bestand is tegen wisselende weersomstandigheden en meer extreme situaties in de toekomst. Water wordt zo lang mogelijk vastgehouden op de plek waar het valt. Fiets- en voetpaden worden zoveel mogelijk voorzien van schaduw door bomen.



Toekomstbestendige energievoorziening

Ook Helmond zet in de toekomst in op energiebesparing én opwekking van duurzame energie. Hierbij is collectiviteit een streven, om energie betaalbaar en beschikbaar voor iedereen te houden. De 10.000 woningen die erbij komen worden energieneutraal en waar mogelijk energiepositief uitgevoerd. Dit past bij de ambitie van Helmond om in 2035 klimaatneutraal te zijn.

AMBITIES

Helmond als vitale stad



Acceptabele milieu- en gezondheidsbelasting

Er wordt een passende afstand gecreëerd tussen kwetsbare functies (wonen, zorg) en belastende functies, zoals industrie en bedrijvigheid. Voor bedrijven met een zware milieu-impact wordt een andere plek in de stad gezocht, waar de werkzaamheden zonder overlast uitgevoerd kunnen worden.



Levendige plekken en ruimte voor innovatie

Helmond houdt talent vast en trekt nieuw talent aan. Er worden passende werkplekken met ruimte voor kennisdeling en ontwikkeling gerealiseerd op centrale plekken in de stad en waar mogelijk in combinatie met onderwijs. Ook wordt ingezet op het versterken van het aanbod van culturele en leisurevoorzieningen, met name in en rondom het centrum.



Sociaal gezond

De Helmondse buurten kennen een sterke sociale cohesie, waarbij burens elkaar helpen, eenzaamheid wordt tegengegaan en iedereen zich betrokken voelt om mee te doen. Ontmoetingsplekken en aantrekkelijke openbare ruimte zorgen voor (ongeplande) interactie tussen mensen van diverse leeftijds- en doelgroepen.

Helmond als verbonden stad



Multimodaal bereikbaar

In 2040 is Helmond multimodaal bereikbaar. Een schaa sprong in het aanbod van alternatieven voor de privé auto (bijv. deelmobiliteit) heeft er voor gezorgd dat men zich binnen Helmond op een duurzamere manier kan verplaatsen. Helmond blijft ook goed bereikbaar met de auto, deze worden aan de rand van het centrum opgevangen in parkeergarages.



Verkeersveilig en wegnemen barrières

Straten en kruisingen die onoverzichtelijk en gevaarlijk zijn voor fietsers en voetgangers worden aangepakt. De verbindingen tussen de verschillende wijken worden verbeterd en er worden nieuwe verbindingen aangelegd om de barrièrewerking van het spoor en kanaal te verminderen.



Mobiliteitstransitie passend bij nieuwe stedelijkheid

Het centrum wordt domein voor de voetganger en fietsers. Met het openbaar vervoer én de auto blijft de stad goed bereikbaar, maar doorstroom is niet langer de belangrijkste prioriteit. Smart mobility kan daar in de toekomst een bijdrage aan leveren.

AMBITIES IN SAMENHANG REALISEREN MET RUIMTELIJKE STRUCTUREN ALS UITGANGSPUNT

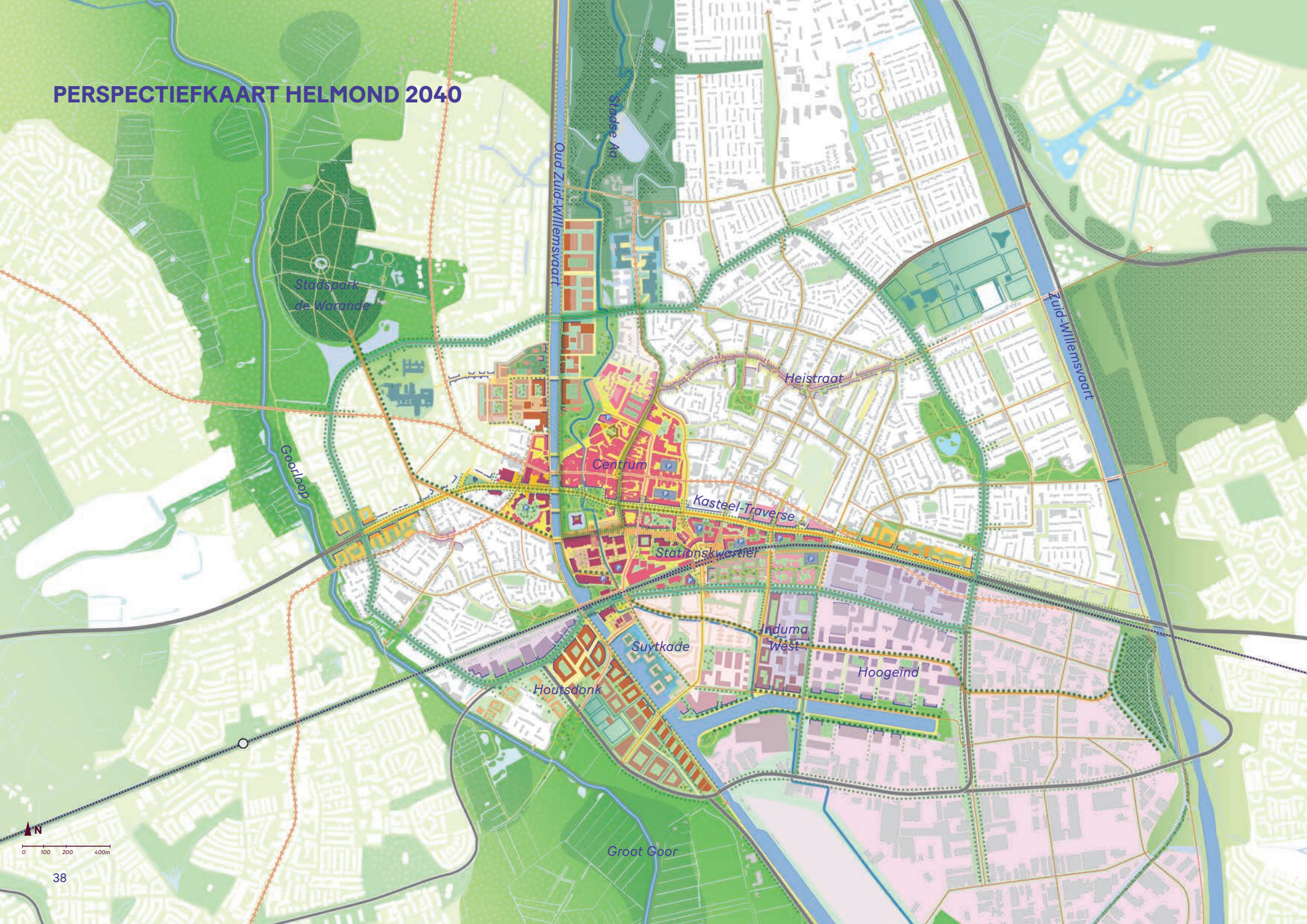
Met behulp van een perspectiefkaart maken we inzichtelijk welke kwaliteiten Helmond nu al bezit, waarop de stad voort kan bouwen. De stadsstructuren zijn vanuit meerdere invalshoeken te identificeren. Sommige hiervan zijn duidelijk aanwezig (zoals de historische linten of de Kasteel-Traversal), maar kunnen een kwaliteitsslag of aanpassing gebruiken. Andere zijn momenteel minder herkenbaar aanwezig (zoals de Stadse Aa die grotendeels ondergronds door het centrum loopt en de Zuid-Willemsvaart die door de achterkanten van bedrijfshallen wordt geflankeerd), maar hebben enorme potentie: zowel voor leefbaarheid als voor klimaatrobustheid. Naast kwaliteit liggen er dus ook opgaven in de structuren.

Op deze kwaliteiten wil Helmond voortbouwen. Het uitgangspunt hierbij is dat verdichting enkel zin heeft rondom kwaliteit: gezonde aantrekkelijke openbare ruimte, groen en water, voorzieningen en OV-bereikbaarheid. Het realiseren van (leef)kwaliteit is dus randvoorwaardelijk voor groei en verdichting. Meer kwaliteit betekent meer verdichtingsmogelijkheden. Om deze kwaliteit te realiseren moeten alle ruimteclaims die horen bij de hiervoor genoemde ambities een plek krijgen in de stad. In het volgende hoofdstuk wordt ingegaan op deze bestaande kwaliteiten, die de basis vormen voor de ontwikkeling van Helmond.

04

Ontwikkelperspectief

PERSPECTIEFKAART HELMOND 2040



PERSPECTIEFKAART HELMOND 2040

We bouwen voort op de bestaande kwalitatieve structuren, waaronder het bestaande groen-blauwe netwerk van Helmond.

Landschap

	<i>Bossen</i>
	<i>Beekdallandschap</i>
	<i>Park</i>
	<i>Buurtgroen</i>
	<i>Sportveld</i>
	<i>Water</i>

Daarop leggen we een robuust openbare ruimte netwerk aan, waarin we de belangrijkste straten en historische linten in Helmond terugbrengen en/of versterken. Deze straten verbinden de Helmondse wijken en hebben vaak een gemengd programma (wonen, werken, voorzieningen).

Openbare ruimte/netwerk

	<i>Openbare kade</i>
	<i>Historisch lint</i>
	<i>Rode loper (route naar/vanaf het station)</i>
	<i>Doorlopende verbinding voor langzaam verkeer</i>
	<i>Groene stadsring: langzaam verkeersroute rond het centrum</i>
	<i>Lokaal netwerk</i>
	<i>Representatieve gevels</i>
	<i>Aantrekkelijke plinten met programma op buurtniveau</i>
	<i>Indicatie vergroening historische omwalling (volgens Ambitiekaart Helmond als verbonden stad, Omgevingsvisie 2040)</i>

De schaa sprong zorgt voor veranderingen in bestaande wijken (zoals het stationskwartier) en daarnaast worden ook nieuwe wijken gebouwd (zoals Houtsdonk). Om sterke en levendige gebieden te realiseren, wordt binnen de wijken een bepaalde verhouding van wonen, werken en voorzieningen nagestreefd. Door hun ligging in het grotere geheel, mate van verdichting en het voorgestelde programma krijgen deze gebieden elk een eigen karakter.

Ontwikkelzones

	<i>Sterk centrum met stationsgebied</i>
	<i>Wonen naast het station</i>
	<i>Buurten aan het kanaal: Houtsdonk en Kanaalzone-Noord</i>
	<i>Buurten met voorkanten aan de Kasteel-Traversal</i>
	<i>Werklocatie arbeidsintensief (kantoren, maakindustrie, onderwijs)</i>
	<i>Werklocatie arbeidsextensief (logistiek, productie, makersindustrie)</i>
	<i>Voorzieningenclusters op stadsniveau (ziekenhuis, onderwijs)</i>

Voor de mobiliteitstransitie wordt ook ruimte gereserveerd, bijvoorbeeld voor OV-verbindingen en voor de realisatie van mobiliteitshubs (deelmobiliteit) of parkeergebouwen. Binnen het autonetwerk wordt onderscheid gemaakt tussen verschillende wegcategorieën, zoals stedelijke inprikkers, stedelijke ontsluitingswegen en stedelijke straten, waarbij speciale aandacht wordt besteed aan een goed netwerk voor langzaam verkeer (lopen, fietsen).

Elementen:

	<i>Mobiliteitshub</i>
	<i>Stedelijke inprikkers</i>
	<i>Stedelijke ontsluiting</i>
	<i>Belangrijkste routes voor langzaam verkeer</i>

VOORTBOUWEN OP BESTAANDE KWALITATIEVE STRUCTUREN

LANDSCHAP & WATER

Groenblauwe structuren

De ligging temidden van een rijk landschap en de doorkruising van verschillende waterwegen geeft Helmond een unieke woonkwaliteit. De nabijheid en kwaliteit van deze groenblauwe structuren kunnen in het schaalspronggebied beter naar voren komen. Deze kwalitatieve structuren vormen daarom de basis voor het ontwikkelperspectief.

Het water in de stad nodigt uit tot recreatie op en aan het water. Op deze manier wordt het water op verschillende plekken in de stad een drager van levendigheid en dynamiek. De Kanaalzone speelt een belangrijke rol in de toekomstige ontwikkeling van Helmond. De stad zal in de toekomst met haar gezicht richting het kanaal komen te liggen ("voorkanten aan het kanaal") en water zal een terugkerend thema zijn in de openbare ruimte rondom de Kanaalzone. De Stadse Aa wordt zichtbaar teruggebracht in het centrum en is daarmee een kwalitatieve drager van de omliggende openbare ruimte en ontwikkelkavels.

Herstel van het beekdallandschap van de Goorloop vormt ook een belangrijke opgave. Aan de zuidzijde van dit beekdal ligt een belangrijke opgave om de nieuwe wijk Houtsdonk meer met het gezicht naar het beekdal te ontwikkelen. Dit zorgt voor een meer natuurlijke overgang waarbij versterking van de natuurwaarden en nieuwe recreatieve structuren zorgen voor een meer natuurlijke overgang van toekomstig bebouwd gebied naar het beekdallandschap en natuurgebied Groot Goor.



Kasteel Helmond



Stadspark de Warande



Kanaal



Stadse Aa



Buitengebied Stiphout

Stadspark de Warande

Goorloop

Kanaal en Stadse Aa

Groot Goor

Zuid-Willemsvaart

VOORTBOUWEN OP BESTAANDE KWALITATIEVE STRUCTUREN

VERSTERKEN VAN HISTORISCHE LINTEN EN BELANGRIJKE STRATEN

Straten en linten

Het schaalspronggebied wordt doorkruist door verschillende (historische) linten. Deze functioneren niet alleen als belangrijke verbindingen tussen de Helmondse wijken, maar hebben vaak ook potentie om meer dan enkel een verbinding te worden. Bijvoorbeeld de Warandelaan-Eikenlaan als recreatieve wandel- en fietsroute richting Park de Warande, of de Heistraat die mogelijkheden voor transformatie tot een belangrijke buurtstraat met voorzieningen biedt.

De in de vorige eeuw aangelegde Kasteel-Traversal kan door transformatie een belangrijke fiets- en wandelroute worden die west- en oost-Helmond met elkaar verbindt. Het aanpassen van het huidige profiel zorgt voor nieuwe ontwikkelkavels gelegen aan deze 'stadsboulevard' en de mogelijkheid om het hart van het centrum te vergroenen.

De groene stadsring verbindt een aantal belangrijke stedelijke functies, zoals sportgelegenheden, het ziekenhuis en het omliggende landschap. Een kwaliteitsimpuls is nodig om deze route aantrekkelijker te maken voor fietsers en de oversteekbaarheid voor voetgangers te verbeteren.



De Kasteel-Traversal is een viaduct ten hoogte van het kanaal



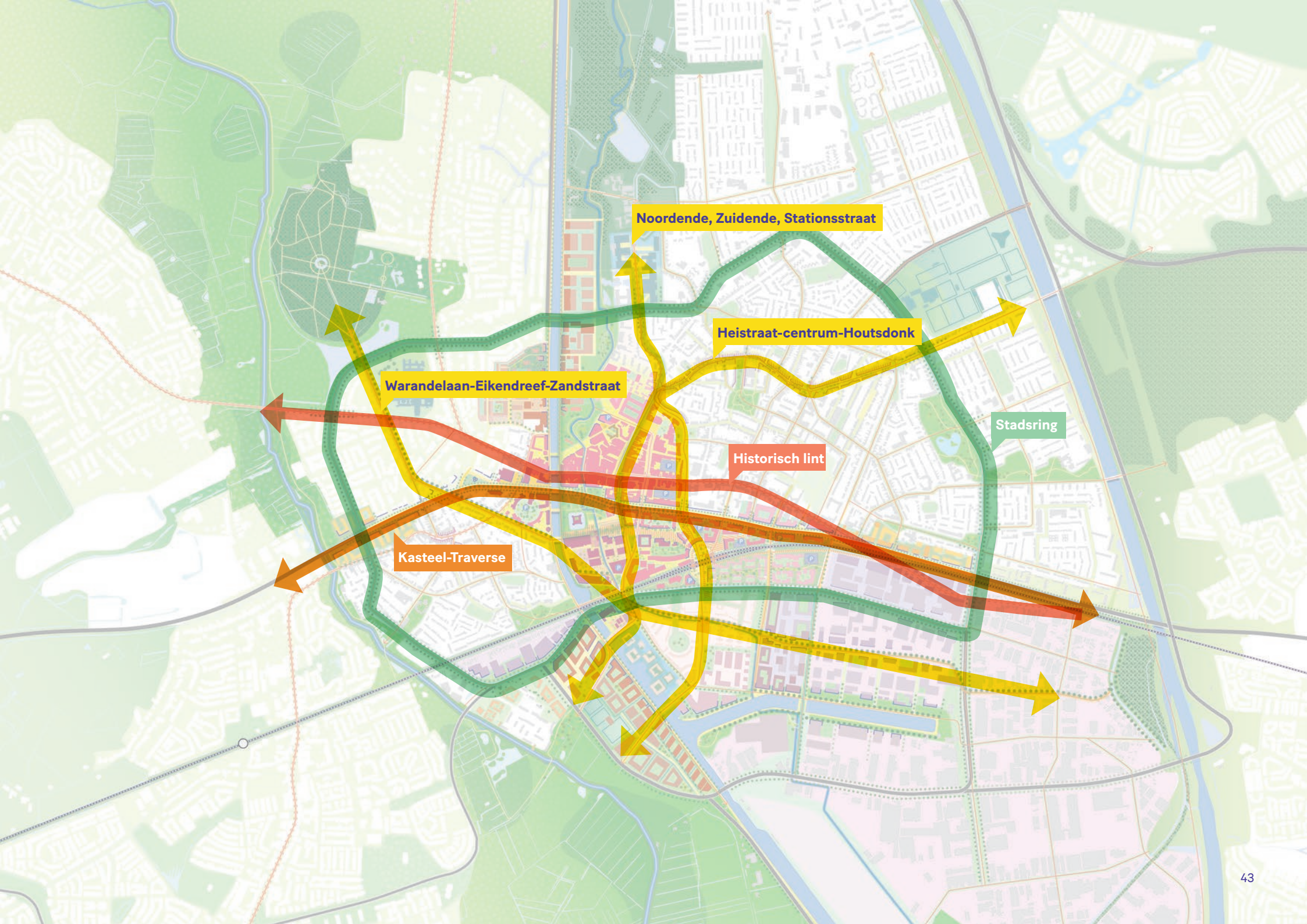
Warandelaan



Steenweg (onderdeel van het historische lint)



Kruising Deurneseweg met Wethouder van Wellaan, een druk verkeersknooppunt



Noordende, Zuidende, Stationsstraat

Heistraat-centrum-Houtsdonk

Stadsring

Historisch lint

Warandelaan-Eikendreef-Zandstraat

Kasteel-Traverse

VOORTBOUWEN OP BESTAANDE KWALITATIEVE STRUCTUREN VERRIJKEN, VERSTERKEN EN VERGROTEN VAN HET CENTRUM

Een sterk centrum

Bij een toename van 15.000 woningen in de gehele stad, waarvan 10.000 woningen in en rond het centrum, zal het gebruik van (voorzieningen in) het centrum intensiveren. Het draagvlak voor culturele, economische en recreatieve functies zoals detailhandel, horeca, musea en ontmoetingsplekken zal door de schaa sprong groter worden. Andersom zijn nieuwe voorzieningen nodig om de schaa sprong mogelijk te maken. Er zijn aanpassingen nodig om de kanaalzone te activeren, een aaneengesloten centrumgebied te realiseren en te zorgen dat mensen weer trots zijn op het centrum van Helmond. Het centrum zal zich over het kanaal uitstrekken naar de westkant, waar het culturele cluster met bioscoop, museum en theater ligt. In het zuiden begrenst de Cacaofabriek via Vlisco het centrum.

Ook het nieuw te ontwikkelen stationsgebied wordt integraal onderdeel van het Helmondse centrum, zodat bezoekers van de stad op een logische en aantrekkelijke manier het hart van de stad kunnen bereiken. De Kasteel-Traversal vormt nu een barrière tussen station, kanaalzone, cultuurcluster en centrum. Aanpassingen aan de Kasteel-Traversal zijn nodig om een aangesloten en herkenbaar centrumgebied te creëren.



Burgemeester Geukerspark



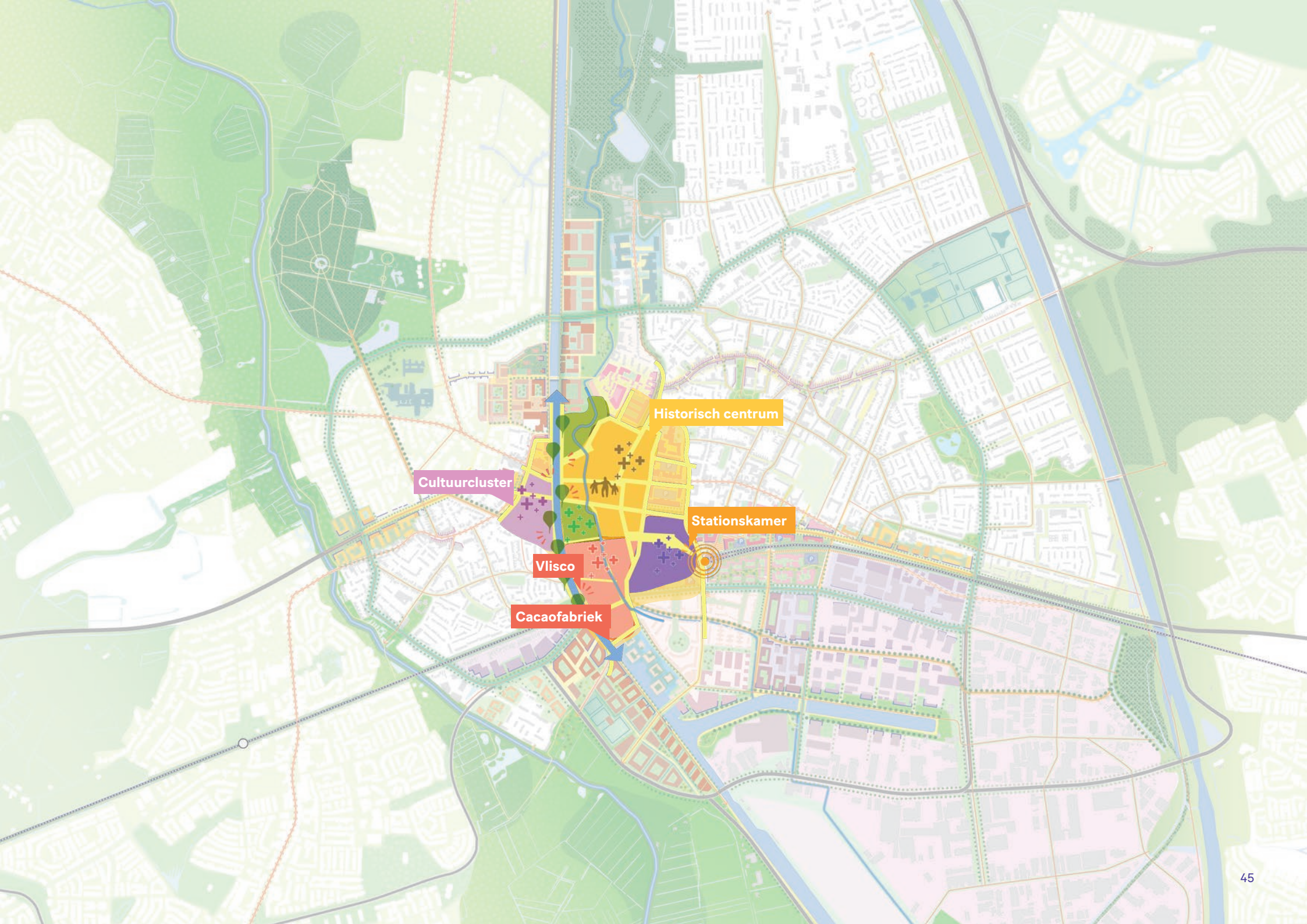
Zicht op Boscotondo



Kermis in het centrum



Stationsplein



THEMATISCHE KAARTLAGEN VAN HET ONTWIKKELPERSPECTIEF

Om de groei van de stad op een duurzame manier te laten plaatsvinden, zijn bepaalde ingrepen randvoorwaardelijk. Bijvoorbeeld het zorgen voor een energie-infrastructuur die de nieuwe 10.000 woningen in het centrale deel van de stad van duurzame energie kan voorzien en het toevoegen van voldoende voorzieningen voor de huidige en nieuwe bewoners. Maar het gaat ook om het aanpassen van grote (infra)structuren in de stad om een goede leefomgeving en een goede bereikbaarheid te realiseren. Hiervoor zijn aanpassingen in de mobiliteitsstructuur nodig, die passen bij de duurzame ambities. Het aanpassen en versterken van de groene infrastructuur van de stad draagt bij aan een robuuste groenstructuur zodat iedere inwoner van Helmond toegang heeft tot een gezonde leefomgeving.

In de volgende pagina's wordt het ontwikkelperspectief per laag toegelicht:

- De groene stad (landschap)
- De klimaatbestendige stad (klimaatadaptatie)
- De leefbare stad (voorzieningen)
 - onderwijs
 - sport en spel
 - sociaal-maatschappelijke voorzieningen
 - cultuur, erfgoed en recreatie
- De georganiseerde stad (mobiliteit)
- De gezonde stad (milieu- en geluidsoverlast)
- De duurzame stad (energie & circulariteit)
- De groeiende stad (wonen en werken)

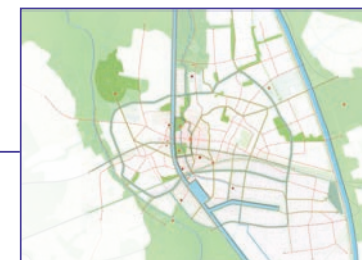
De leefbare stad (cultuur)



De groeiende stad (wonen)



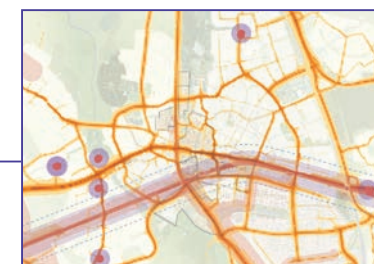
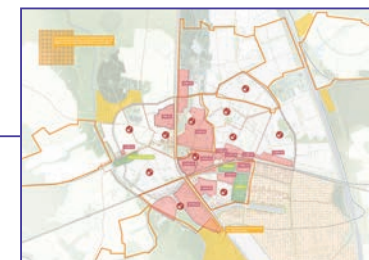
De groene stad



De klimaatbestendige stad



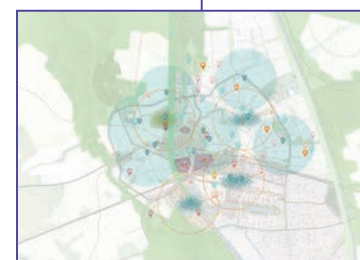
De duurzame stad



De gezonde stad

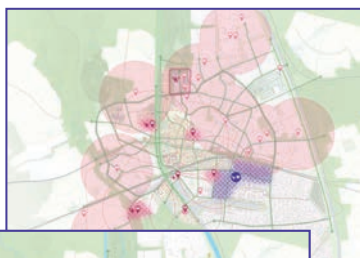


De groeiende stad (werken)



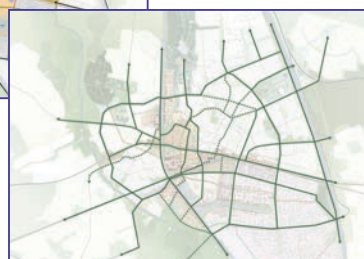
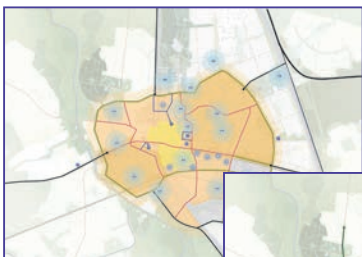
De leefbare stad (sociaal-maatsch.)

De leefbare stad (onderwijs)



De leefbare stad (sport)

De georganiseerde stad (auto)



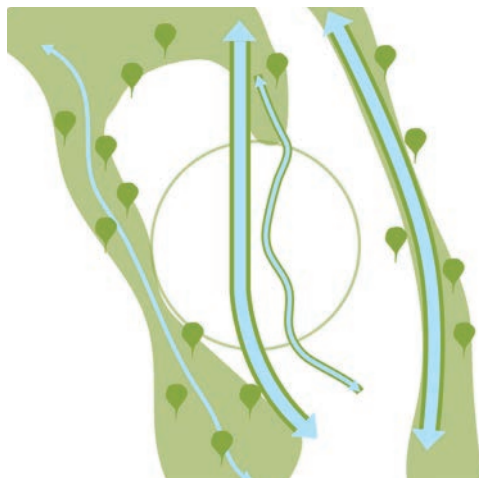
De georganiseerde stad (fiets)



DE GROENE STAD

Ecologische structuur

We werken aan een duurzame en klimaatbestendige stad. Het versterken van bestaande groenstructuren (zoals de Goorloop) en het toevoegen van ontbrekende schakels in dit groene netwerk levert een belangrijke bijdrage aan de biodiversiteit, leefbaarheid en gezondheid van alle Helmondse bewoners, dus ook aanwezige flora en fauna. Het versterken van bestaande structuren en het toevoegen van ontbrekende schakels in het groene netwerk draagt bij aan de ecologische en landschappelijke waarden. Dit gaat zowel over boven- als ondergrondse verbindingen. Ecologische kwaliteit gaat niet alleen om het zichtbare groen, maar bijvoorbeeld ook om de waterkwaliteit. Door wateroppervlakken in een systeem met elkaar te verbinden kan het water doorstromen en verbetert de waterkwaliteit. Het is belangrijk om 'mensluwe' zones aan te wijzen, waar het 's nachts donker is om lichtvervuiling te beperken.



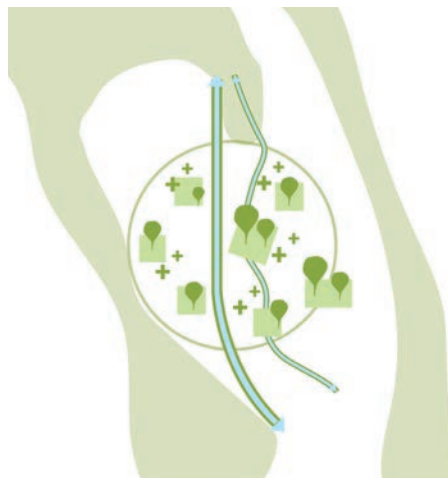
Omringend landschap en groen langs het kanaal.

Versterken van de bestaande kwaliteiten van Helmond: Goorloop, kanalen en Stadse Aa

Vergroening & Gezondheid

In 2040 zijn er meer mensen in de Helmondse buurten komen wonen en ook zij hebben groen nodig om te ontmoeten, spelen en verblijven. We behouden de kwaliteit van de wijken die al groen zijn en zijn zuinig op het bestaande groen. In Warande hebben de oude bomen en grote tuinen bijvoorbeeld een cultuurhistorische waarde. Er komen nieuwe parken en plantsoenen en de bestaande straten en pleinen worden vergroend. Meer groen (en minder autoverkeer) in de buurt zorgt voor een betere gezondheid. Bij het toevoegen van groen wordt de volgende vuistregel toegepast (3-30-300 regel):

- Vanuit elke woning kun je 3 bomen zien;
- 30% van de wijk valt in de schaduw van een boom;
- Elke woning ligt op max. 300 meter afstand van een verkoelend park(je);



Park en groene ruimte

Vergroenen stedelijke ruimten om een prettig leefklimaat te realiseren, volgen van de 3-30-300 vuistregel

Doorlopend netwerk

Eén van de belangrijke kwaliteiten van Helmond is de nabijheid van natuurgebieden ten opzichte van het centrum. Er moet geïnvesteerd worden in betere bereikbaarheid van deze waardevolle gebieden. Deze verschillende groengebieden worden onderling met elkaar verbonden tot een groenblauw netwerk dat doorloopt naar het landschap buiten de stad. Het groene netwerk binnen de stad wordt gekoppeld aan een robuust voetgangers- en fietsnetwerk, waardoor de barrières voor mens en dier om het buitengebied te bereiken worden beperkt. Vanuit de Warande kun je straks bijvoorbeeld nog beter richting het buitengebied van Stiphout met o.a. Landgoed Croy. Het doorlopende groene netwerk biedt ruimte om te bewegen, sporten, ontmoeten en af te koelen. Herstel van de biodiversiteit vraagt om natuur nog verder door te voeren, tot in de haarvaten van de stad. Daarbij hoort ook het vergroenen van gebouwen, gevels en daken.



Groene verbindingen

Vergroenen van de versteende openbare ruimtes langs fiets- en wandelpaden



Bestaande situatie

- Landschappelijk groen
- Stedelijk groen: parken
- Belangrijke groene bestemmingen op stedelijk niveau (cultuur, recreatie, erfgoed, sport)
- Recreatief netwerk (fietsen en wandelen)

Voorstel

- Belangrijke groene bestemmingen op stedelijk niveau (cultuur, recreatie, erfgoed, sport)
- Groene verbindingen voor langzaam verkeer
 - op stadsschaal
 - op buurtschaal
- Nieuwe verbindingen recreatief netwerk
- Nieuwe groene verbinding voor langzaam verkeer
- Historische omwalling

Naast de hiernaast beschreven vuistregels wordt momenteel de **basiskwaliteit natuur** opgesteld. Met nieuwe ontwikkelingen houden we rekening met deze basiskwaliteit. Zo borgen en beschermen we de natuur en het groen in onze stad. Om dit groenblauwe raamwerk ook ecologisch te laten functioneren zal het een bepaalde maatvoering en kwaliteit moeten hebben. Dit zijn belangrijke randvoorwaarden om de achteruitgang van de natuur en biodiversiteit in Helmond te keren. Hiervoor wordt onder andere ingezet op het realiseren van een basiskwaliteit natuur zowel in als buiten de stad, waarbij zowel wordt gekeken naar maatregelen op gebouwniveau als naar de stedelijke groenstructuren, agrarisch grondgebruik en natuurgebieden.

DE KLIMAATBESTENDIGE STAD

Waterberging op lokale schaal

In de toekomst zal het klimaat een steeds belangrijkere rol gaan spelen in de stad. In de zomers zal het warmer worden in stedelijke gebieden en bij hevige regenval zal wateroverlast toenemen. Het is daarom belangrijk om nu te investeren in een klimaatbestendige inrichting van straten en buurten. Groen en minder verharding in de buurt draagt bij aan vasthouden van water waar het valt. Door een fijnmazig systeem van infiltratie en lokale waterberging aan te leggen, wordt wateroverlast verminderd en zijn stedelijke gebieden bestand tegen droogteschade. Door straten en parkeerplekken te vergroenen, door bomen en lagere groenstroken toe te passen, worden de buurten koeler en zijn ze beter in staat het water op te vangen. Groen in de straten moet een waterbergende functie hebben.

Waterberging op stedelijke schaal

Op stedelijk niveau wordt gezocht naar grote waterbergingsgebieden aan de rand van de stad. Een deel van deze gebieden is al aangelegd door het waterschap. Deze waterbuffers beschermen het waardevolle landschap in tijden van droogte.

Hitte-eiland-effect

In de steeds warmere zomers warmt de stad snel op en blijft warmte ook langer hangen. Door 40% van alle loop- en fietsroutes in de schaduw van bomen te leggen, blijft het aangenaam om je lopend of fietsend door de stad te verplaatsen. Daarnaast dragen oppervlaktewater (in de vorm van vijvers, kanalen, beken en fontein) en groene gevels en daken ook bij aan verkoeling van de stad.

Bedrijventerreinen

Er gaat speciale aandacht uit naar de versteende bedrijventerreinen, waar wateroverlast en opwarming een probleem is. Deze terreinen zijn vaak ruim opgezet, met brede straatprofielen en grote volumes met veel dakoppervlakte, en bieden daarmee ruimte voor klimaatadaptieve maatregelen (zoals groene daken en vergroening van straten).

Groen aan het water



*langs de Zuid-Willemsvaart
ten hoogte van het centrumgebied*

Stedelijke ruimten



Stadspark

Groene verbindingen



Hoofdverbinding

Koppelkansen in het groen

Waar mogelijk krijgt groen een dubbele functie: niet alleen voor de ecologische en waterbergende functie, maar ook een recreatieve functie. Op sommige plekken heeft de natuur de overhand en wordt geen dubbelgebruik van het groen gefaciliteerd.



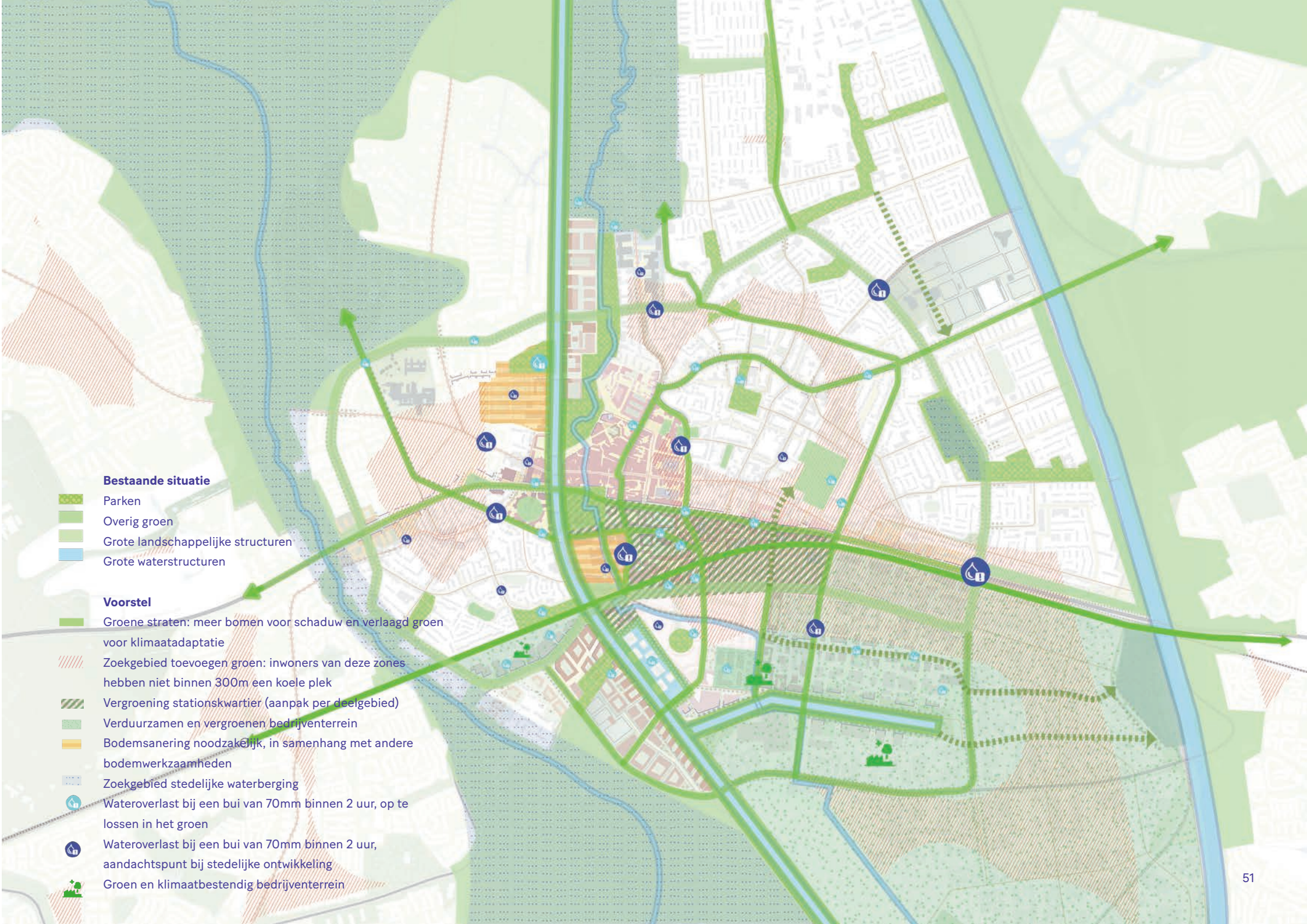
langs de Stadse Aa



Pocketpark



Lokale verbinding



Bestaande situatie

- Parken
- Overig groen
- Grote landschappelijke structuren
- Grote waterstructuren

Voorstel

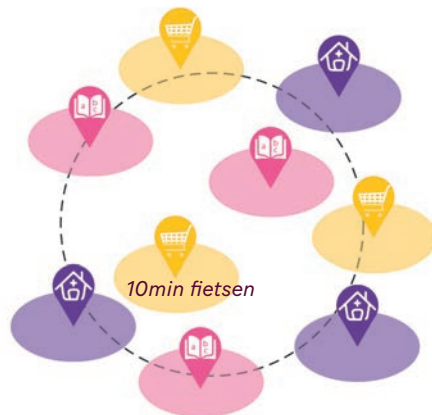
- Groene straten: meer bomen voor schaduw en verlaagd groen voor klimaatadaptatie
- Zoekgebied toevoegen groen: inwoners van deze zones hebben niet binnen 300m een koele plek
- Vergroening stationskwartier (aanpak per deelgebied)
- Verduurzamen en vergroenen bedrijventerrein
- Bodemsanering noodzakelijk, in samenhang met andere bodemwerkzaamheden
- Zoekgebied stedelijke waterberging
- Wateroverlast bij een bui van 70mm binnen 2 uur, op te lossen in het groen
- Wateroverlast bij een bui van 70mm binnen 2 uur, aandachtspunt bij stedelijke ontwikkeling
- Groen en klimaatbestendig bedrijventerrein

DE LEEFBARE STAD

Dagelijkse voorzieningen

Het streven is om voorzieningen die het dagelijks leven ondersteunen, zoals een supermarkt, de huisarts of een kinderdagverblijf, binnen korte loop- of fietsafstand vanaf de woningen te realiseren. Hierbij speelt het comfort en de kwaliteit van de routes een rol.

De leefbaarheid staat in sommige wijken van Helmond onder druk. De schaa sprong moet ervoor zorgen dat de verschillen niet verder uitgediept worden. Dit doen we door een gedifferentieerd aanbod in het centrumgebied toe te voegen, maar ook door passende voorzieningen binnen de wijken toe te voegen.



Stedelijke voorzieningen

Verschillende voorzieningen met een stedelijke en/of regionale functie, zoals het ziekenhuis, de onderwijsboulevard of het sportpark de Braak, zijn gekoppeld aan de groene stadsring. Door deze structuur kwalitatief te verbeteren, worden de stedelijke voorzieningen beter bereikbaar met de fiets en te voet.



Cultuurhistorische identiteit en 'makersstad'

Helmond is altijd een makersstad geweest. Ons industriële verleden is langs het kanaal en op diverse plekken in de stad zichtbaar, zoals het Vlisco- en Nedschroetterrein. Door de culturele en creatieve voorzieningen te clusteren langs het kanaal, willen we de identiteit van Helmond als makersstad versterken en een nieuwe lading geven.



Dagelijkse voorzieningen

binnen 10 minuten fietsen bereikbaar voor iedereen

Stedelijke voorzieningen

zoals sport- en onderwijsclusters gekoppeld aan de stadsring voor goede bereikbaarheid

Versterken cultuurhistorische identiteit van het kanaal

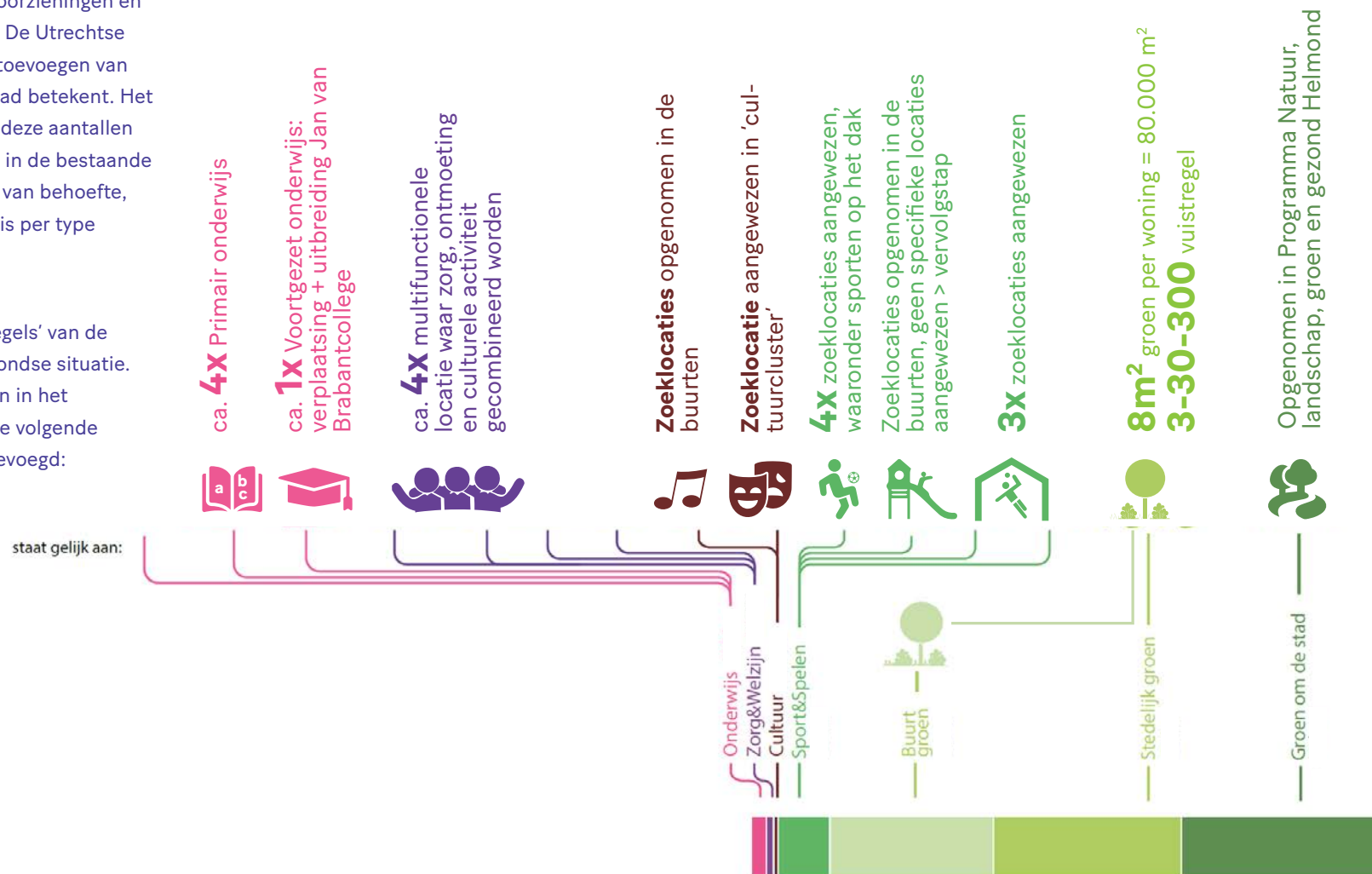
vergroten cultuurcluster over het kanaal
makersstad identiteit zichtbaar langs het kanaal

VOORZIENINGEN: AANTALLEN

Barcode

Het bouwen van nieuwe woningen, en daarmee nieuwe inwoners, vraagt om meer voorzieningen en meer kwalitatieve openbare ruimte. De Utrechtse Barcode maakt inzichtelijk wat het toevoegen van woningen daadwerkelijk voor een stad betekent. Het is een (theoretisch) rekenmodel en deze aantallen moeten zorgvuldig worden ingepast in de bestaande stad en aangepast worden op basis van behoefte, onder- en overcapaciteit. Daarvoor is per type voorziening maatwerk nodig.

In de figuur hiernaast zijn de 'spelregels' van de Barcode geprojecteerd op de Helmondse situatie. Het toevoegen van 10.000 woningen in het schaa spronggebied betekent dat de volgende voorzieningen kunnen worden toegevoegd:



DE LEEFBARE STAD: ONDERWIJSVOORZIENINGEN

Huidig

Er wordt gewerkt aan de realisatie van verschillende nieuwe basisscholen in de stad. Ook wordt er een nieuw schoolgebouw voor het Jan van Brabantcollege ontwikkeld in Suytkade, nabij de Cacaofabriek.

Visie

Zoeklocaties voor basisonderwijs/kindcentra

Zoeklocaties voor nieuwe basisscholen zijn gebaseerd op de gebieden die momenteel niet binnen een radius van 600 meter van een basisschool voorzien zijn en op de ontwikkellocaties met bijbehorende woningaantallen. Er worden vijf nieuwe locaties voor basisonderwijs voorgesteld:

1. Houtsdonk-zuid
2. Stationsgebied/Induma-West
- 3-4. Centrum (2 locaties)

Basisonderwijs op loopafstand

Voor kinderen en ouders is het belangrijk dat basisonderwijs op loop- en fietsafstand van de woning ligt. Daarom wordt een radius aangehouden van 600 meter (max. 10 minuten lopen). Door mensen te stimuleren met de fiets en te voet naar school te gaan, ontstaat een gezonde omgeving rondom de scholen. Om dit mogelijk te maken zijn aantrekkelijke, groene en veilige fiets- en wandelroutes belangrijk.

Wens voor ontwikkeling onderwijsboulevard

Rondom het ROC Ter AA en het Vakcollege Helmond komt extra ontwikkelruimte beschikbaar op de zwembadlocatie. Op deze plek is een koppeling met zorg wenselijk en een combinatie met de vrije school Peelland en de basisschool voor speciaal onderwijs De Korenaer mogelijk.

Ontwikkeling van multifunctionele accommodaties (MFA's)

Om efficiënt om te gaan met de beschikbare vierkante meters en ontmoeting tussen verschillende doelgroepen te stimuleren, wordt ingezet op het realiseren van multifunctionele accommodaties waar mogelijk. Dit zijn locaties waar bijvoorbeeld onderwijs, cultuur, (kinder) opvang en sport gekoppeld worden, waardoor activiteit gedurende de hele dag plaatsvindt. Basisonderwijs koppelen aan een wijkhuis, dagopvang, consultatiebureau, wijkteam of sporthal is bijvoorbeeld ook mogelijk.

Koppeling praktijkonderwijs en bedrijven

Helmond is een makersstad. Om de traditie van het maken voort te zetten in de toekomst en te koppelen aan nieuwe vormen van economie biedt de aanwezige bedrijvigheid in Helmond een kans. Voor het aantrekkelijk maken van praktijkonderwijs zijn een aantal zaken van belang: een goede OV-verbinding, nabijheid van bedrijvigheid voor stages en werkplekken en passende huisvesting en voorzieningen voor scholieren en studenten. Hoogeind en Vlisco zijn zoekgebieden voor de koppeling tussen bedrijvigheid en praktijkonderwijs.



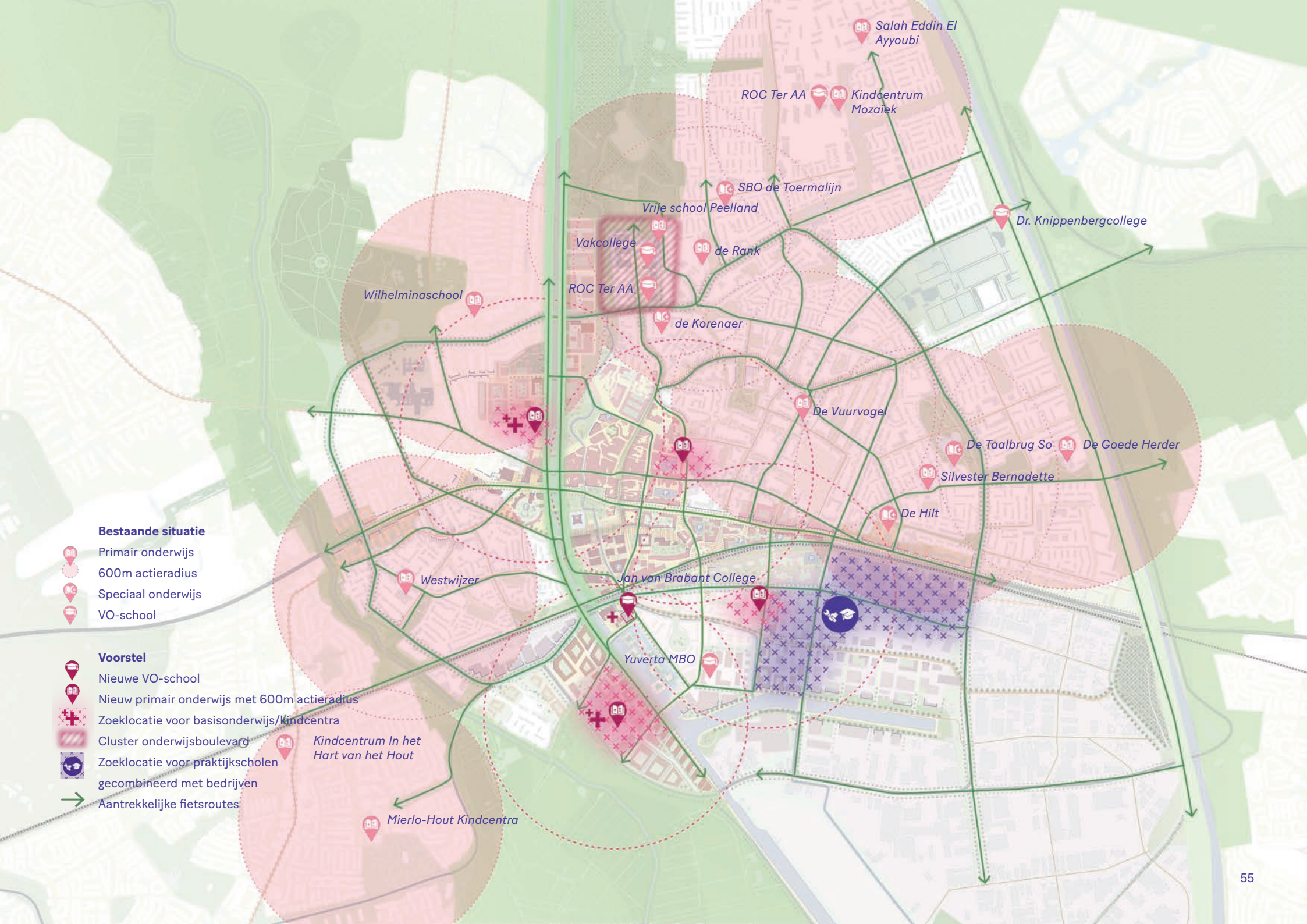
Dr. Knippenbergcollege op Campus de Braak

Ontwikkeling multifunctioneel onderwijs- en sportcluster



MFA De Westwijzer

Westwijzer is een multifunctioneel gebouw, waar jong en oud terecht kan voor allerlei activiteiten (school, opvang, zorg, sport). Het is dé ontmoetingsplek voor de wijk Helmond West.



Bestaande situatie

- Primair onderwijs
- 600m actieradius
- Speciaal onderwijs
- VO-school

Voorstel

- Nieuwe VO-school
- Nieuw primair onderwijs met 600m actieradius
- Zoeklocatie voor basisonderwijs/kindcentra
- Cluster onderwijsboulevard
- Zoeklocatie voor praktijkscholen gecombineerd met bedrijven
- Aantrekkelijke fietsroutes

Salah Eddin El Ayyoubi

ROC Ter AA

Kindcentrum Mozaiek

SBO de Toermalijn

Vrije school Peelland

Vakcollege

de Rank

de Korenaer

ROC Ter AA

Wilhelminaschool

De Vuurvogel

De Taalbrug So

De Goede Herder

Silvester Bernadette

De Hilt

Westwijzer

Jan van Brabant College

Yuverta MBO

Kindcentrum In het Hart van het Hout

Mierlo-Hout Kindcentra

Dr. Knippenbergcollege

DE LEEFBARE STAD: SPORTEN & SPELEN

Huidig

Om de gezondheid van de Helmondse inwoners te verbeteren moet men uitgenodigd worden om gebruik te maken van de beschikbare sportvoorzieningen. Sporten draagt niet alleen bij aan fysieke gezondheid, maar ook aan sociale en mentale gezondheid. Sporten in verenigingsverband is echter niet voor iedereen binnen handbereik wegens kosten of verplichtingen, daarom zijn vrij toegankelijke sportplekken in de openbare ruimte minstens zo belangrijk. Huidige binnensportlocaties moeten uitgebreid worden om te kunnen voorzien in de vraag, die nog meer zal toenemen met de schielsprong.

Visie

Zoeklocaties voor sportvoorzieningen

Campus de Braak wordt als stedelijke sportlocatie ontwikkeld, in combinatie met onderwijs. Het in Houtsdonk gelegen HVV wordt opgenomen in de toekomstige gebiedsontwikkeling. In Houtsdonk is in het hart van de buurt een multifunctionele voorziening met een sportcluster voorgesteld. Op buurtniveau wordt ruimte gezocht voor ongeorganiseerde sportaangelegenheden, zoals speeltuinen, fitnessapparatuur in de openbare ruimte of een verplaatsbare pannakooi, waar soms onder begeleiding van coaches getraind kan worden. De dekkingsgraad van speelvoorzieningen moet in alle wijken voldoende zijn.

Aantrekkelijke en veilige sport- en speelplekken

Het is belangrijk om de drempel om te sporten te verlagen. Sport- en speelplekken moeten goed toegankelijk, verlicht

en veilig zijn voor alle leeftijden. Ze worden geplaatst op plekken waar vanaf omliggende straten of woningen zicht is op de activiteit. Er is extra aandacht voor passende sport- en ontmoetingsplekken voor jongeren, bijvoorbeeld een skatepark of 'urban sports' voorzieningen langs het kanaal. Er komen ook mogelijkheden voor recreatie op het water. Het moet aantrekkelijker worden voor jongeren om naar buiten te gaan en te bewegen en elkaar daarbij te ontmoeten. Door de invulling en het beheer van een buurtvoorziening samen met omwonenden op te pakken, wordt de voorziening echt onderdeel van de buurt. Tijdelijke initiatieven in de openbare ruimte, zoals een verplaatsbare pannakooi, kunnen helpen om meer inzicht te krijgen wat waar het beste werkt.

Fiets- en wandelroutes naar omliggend recreatiegebied

Door te investeren in prettige en veilige fiets- en wandelroutes worden inwoners gestimuleerd om gebruik te maken van het groene recreatiegebied rondom Helmond, bijvoorbeeld het buitengebied van Stiphout, Landgoed Croy, Landschapspark Kloostereind, de Bundertjes en de recreatieplas Berkendonk. Aangename routes bevatten onder andere voldoende schaduw en zitgelegenheden.

Kansen voor sport

Sport kan ook op andere manieren worden ingepast in de stad, bijvoorbeeld op daken. Zowel het Vlisco-terrein als de grote dakoppervlakken op Hoozeind bieden hiervoor mogelijkheden. Het kan werknemers van het bedrijventerrein ook uitnodigen om tijdens de werkdag gebruik te maken van de sportvoorzieningen. Er wordt zoveel mogelijk gezocht naar koppelkansen voor recreatie, sport, waterberging en groen.



Floating Ecopark, Chicago

Recreatie op en aan het kanaal



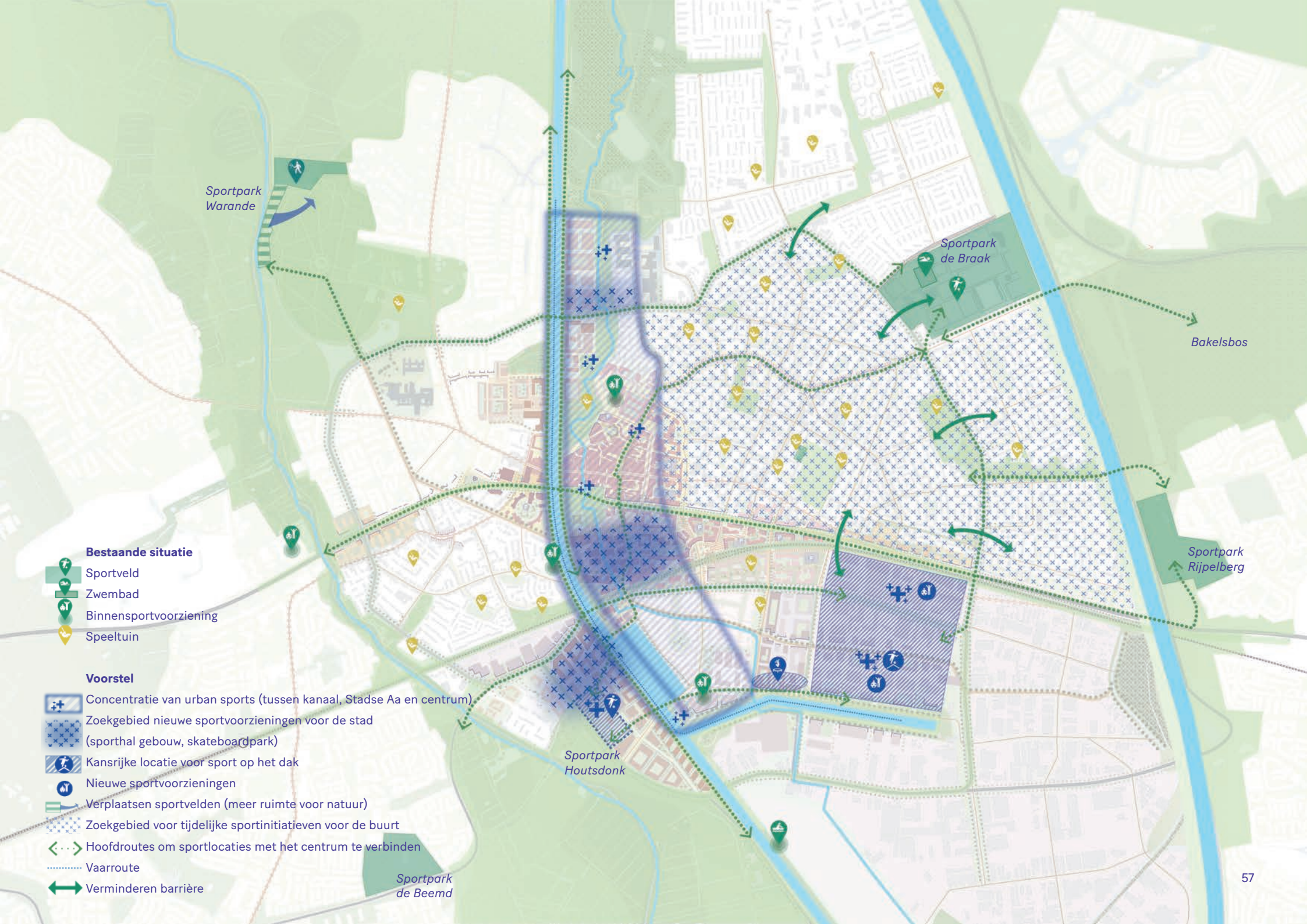
De Bundertjes, Helmond

Recreatieve fiets- en wandelroutes in de natuur rondom de stad



Burgemeester Geukerspark, Helmond

Verhalenspeeltuin



Bestaande situatie

- Sportveld
- Zwembad
- Binnensportvoorziening
- Speeltuin

Voorstel

- Concentratie van urban sports (tussen kanaal, Stadse Aa en centrum)
- Zoekgebied nieuwe sportvoorzieningen voor de stad (sporthal gebouw, skateboard park)
- Kansrijke locatie voor sport op het dak
- Nieuwe sportvoorzieningen
- Verplaatsen sportvelden (meer ruimte voor natuur)
- Zoekgebied voor tijdelijke sportinitiatieven voor de buurt
- Hoofdroutes om sportlocaties met het centrum te verbinden
- Vaarroute
- Verminderen barrière

DE LEEFBARE STAD: ONTMOETING EN MAATSCHAPPELIJKE VOORZIENINGEN

Huidig

De huidige voorzieningen in de wijk zijn niet altijd optimaal. Bijvoorbeeld voor de mogelijkheid tot samenwerken van professionals, maar ook een laagdrempelige toegang voor ontmoeting of hulpvragen. Of denk aan ruimte voor amateurcultuur. Ook zijn deze voorzieningen nog niet afgestemd op de toekomstige vraag van inwoners. Daarom is doorontwikkeling nodig op de invulling, de bestemming en bereikbaarheid van bestaande en mogelijke nieuwe multifunctionele accommodaties. Die worden zowel voor zorg- als welzijnsdoelen gebruikt.

Visie

Zoeklocaties voor maatschappelijke voorzieningen

Binnen bestaande wijken en in nieuwe ontwikkelingen wordt ruimte gemaakt voor sociaal-maatschappelijke voorzieningen en ontmoetingsplekken. Bestaande ontmoetingsplekken worden verbeterd of uitgebreid en buurten met weinig kansen voor ontmoeting krijgen nieuwe voorzieningen. Daarbij gaan we uit van de vraag vanuit de inwoners zelf. De behoeften per wijk kunnen daarmee verschillen en dus ook het aanbod. Het aanbod zelf kan georganiseerd worden vanuit het - vaak - vrijwillige stichtingsbestuur dat de wijkaccommodatie beheert, in samenwerking met andere (wijk) verenigingen en/of door professionele (gesubsidieerde) instellingen waarbij met name sociaal-maatschappelijke dienstverlening centraal staat. Want programmering, gebruik en gastheerschap zijn belangrijk om plekken van waarde te laten zijn.

Naast deze 'georganiseerde' plekken is er ook veel aandacht voor het inrichten van de buurten op zo'n manier dat men elkaar meer kan ontmoeten in de openbare ruimte en de mogelijkheid heeft om om te kijken naar elkaar.

Slim gebruik maken van beschikbare vierkante meters

Er zijn binnen Helmond voldoende vierkante meters beschikbaar voor ontmoeting, maar ze worden nog niet altijd slim ingezet. Net als bij de multifunctionele accommodaties kan het stapelen van functies bijdragen aan efficiënter gebruik van de beschikbare gebouwen en daarnaast ook ontmoeting stimuleren tussen groepen die elkaar in het dagelijks leven misschien minder snel tegenkomen (bijvoorbeeld door verschillen in leefstijl, leeftijd of woonplek). Het combineren van functies vraagt soms om kleine aanpassingen aan het gebouw, maar vooral om een mentaliteitsverandering. Een goed voorbeeld waar dit mogelijk is zijn scoutinggebouwen, die vaak een groot deel van de dag en week leeg staan.

Ontwikkelingen dragen bij aan 'de zorgzame buurt'

In nieuwe ontwikkelingen moet er ruimte gereserveerd worden voor sociaal-maatschappelijke voorzieningen, wenselijk in combinatie met zorgvoorzieningen. Daarbij moet nauwkeurig gekeken worden naar de toe te voegen woningtypen en doelgroepen en bijhorende (zorg)vraag. De ontwikkeling van mobiliteitshubs in sommige wijken biedt kansen voor het creëren van

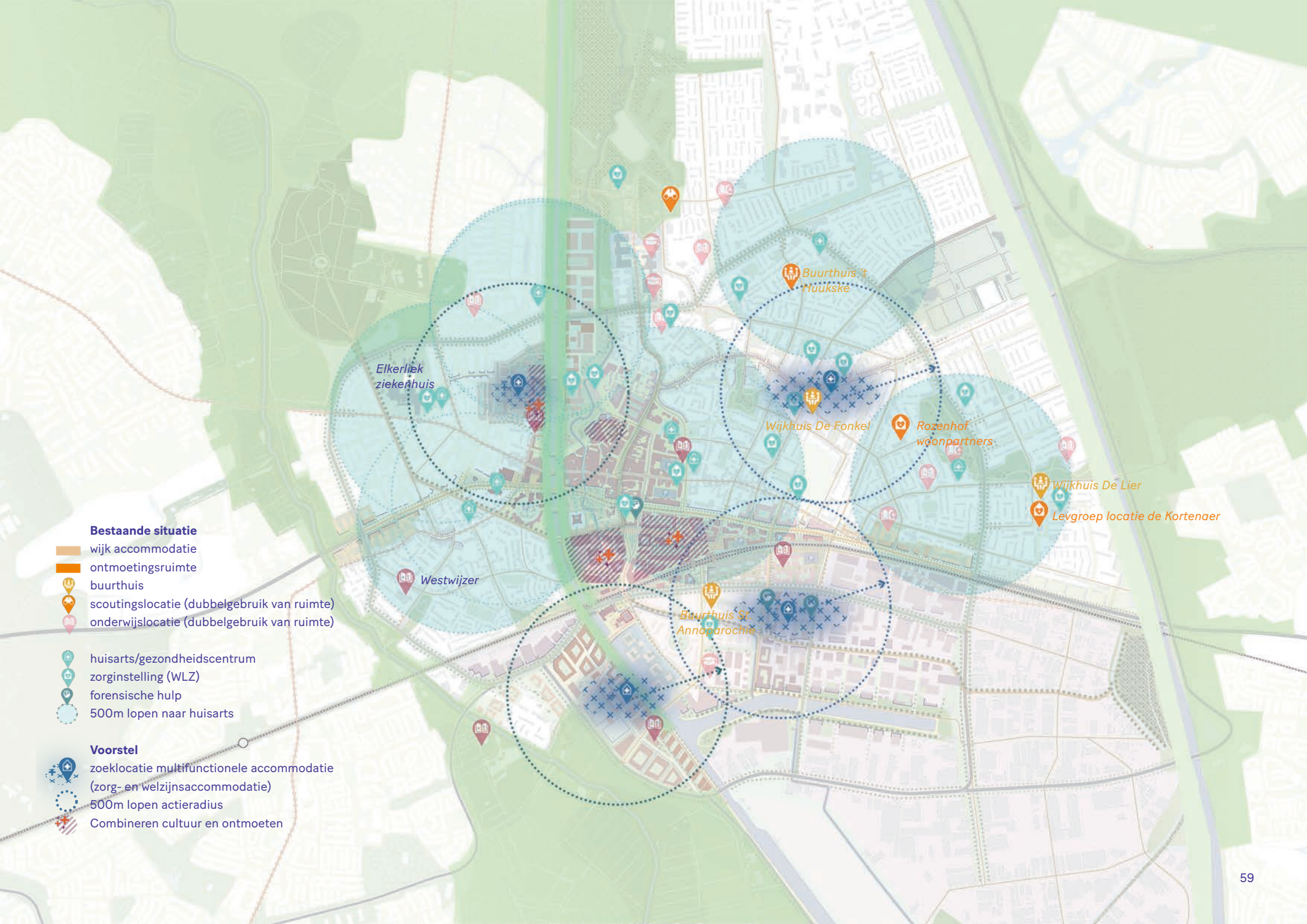


Wijkhuis Westwijzer
Ontmoetingsplek met koffiebar

buurtontmoetingsplekken. Voor alle bewoners moeten gezondheidsvoorzieningen op loopafstand beschikbaar zijn. Dit wordt steeds belangrijker door toenemende vergrijzing, maar ook door een toename van mensen met een psychische kwetsbaarheid. De huisarts, apotheek en een supermarkt/buurtwinkel liggen idealiter op maximaal 500 meter loopafstand van de woning.

Bereikbaarheid van zorg- en welzijnvoorzieningen

Om de zorg in de toekomst toegankelijk en betaalbaar te houden, geven landelijke en regionale afspraken tussen zorg en welzijn een sterke richting aan het inrichten van locaties waar professionals, inwoners en vrijwilligers vanuit verschillende sectoren snel en drempelloos kunnen samenwerken en de inwoner medische en maatschappelijke voorzieningen op één toegankelijke plek kan vinden.



DE LEEFBARE STAD: CULTUUR, ERFGOED EN RECREATIE

Huidig

Helmond is een stad waar de geschiedenis op sommige plekken goed zichtbaar is en op andere plekken meer verstopt onderdeel is van de stad. In het verleden zijn veel historische gebouwen en objecten gesloopt om ruimte te maken voor nieuwe gebouwen en infrastructuur. Daarom moeten we zorgvuldig omgaan met de waardevolle elementen die nog onderdeel zijn van de stad. Er is een groeiend aanbod van cultuurvoorzieningen, met diverse musea, cultuur- en theatergebouwen, een bioscoop en een filmhuis. Ook heeft Helmond een veelzijdig evenementenaanbod.

Visie

Zoeklocaties voor cultuur- en recreatievoorzieningen

In algemene zin is het stadshart de focuslocatie voor voorzieningen op het gebied van kunst, cultuur en recreatie. Het reeds bestaande cultuurcluster - dat strekt van het Speelhuis via het kanaal en de binnenstad richting de Cacaofabriek - wordt versterkt en aangevuld met bijpassende (secundaire) voorzieningen. Met het oog op de schaa sprong wordt het algehele culturele ecosysteem versterkt, zowel in kwaliteit als kwantiteit. Grote én kleine stedelijke cultuurvoorzieningen krijgen hierin een plek, evenals broedplaatsen en urban voorzieningen. Hier liggen kansen om culturele uitingen in het centrum, maar ook aan de noord- en oostkant van het centrum, te ontwikkelen en de culturele sector zich te verbinden met elkaar en met het centrum. Op buurtniveau worden kleinschalige culturele voorzieningen toegevoegd, bijvoorbeeld plek voor muziek- of dansles in bestaande gymzalen van scholen. Clustering van cultuur- en recreatievoorzieningen in en om het centrum, kan het stadscentrum verder versterken en

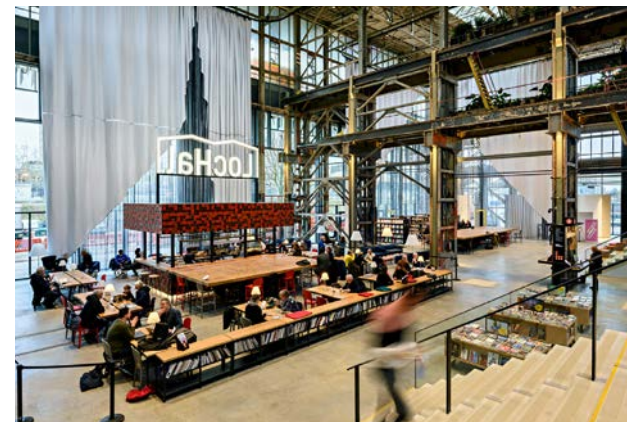
het voorzieningenniveau verbreden. Cultuurbeleving en ontmoeting gaan daarbij hand in hand. De groeiende aantrekkingskracht van Helmond zal ook leiden tot meer belangstelling voor de stad van (verblijfs)recreanten. Hiermee ontstaat er ook een groeiende behoefte aan verschillende vormen van logies.

Zichtbaar maken van Helmond als makersstad

Door het aanpassen van de Kanaaldijk, het verbeteren van de oversteekbaarheid van het kanaal en het herontwikkelen van industriële locaties wordt de makersidentiteit zichtbaar gemaakt aan het kanaal. De historische en iconische gebouwen op deze terreinen zijn herkenningpunten in de stad. Deze bedrijven bezitten collecties die het verhaal vertellen van Helmond als makersstad en kunnen een waardevolle bijdrage leveren aan het zichtbaar maken van de makersstad. Een ander aspect van Helmond als makersstad is het faciliteren van (jonge) makers. De samenleving van nu en van de toekomst vraagt op cultuurgebied ruimte voor experiment. Deze ruimte is nodig voor innovatieve ontwikkelingen voor Helmond in het algemeen en de culturele sector in het bijzonder. Broedplaatsen (van rauw tot meer high-end) voor makers dragen hieraan bij.

Cultuur voor jongeren op centrale plekken

Kansen zijn er ook om de programmering voor jongeren te vergroten en de vindbaarheid via kanalen die jongeren gebruiken te verbeteren. Uit onderzoek blijkt dat er nog te weinig specifiek voor jongeren wordt geprogrammeerd door de culturele instellingen van Helmond. Er is behoefte aan een hippe hotspot waar ze elkaar kunnen



LocHal, Tilburg

Transformeren van oude loods naar de creatieve ruimte voor ontmoeten

treffen. Om Helmond écht bruisend te maken, zullen jongeren meer betrokken moeten worden bij keuzes en uitvoeringen van plannen. Helmonders zijn doeners en jonge Helmonders al helemaal, door de programmering voor jongeren te versterken en uit te breiden zal de (binnen)stad van Helmond ook voor jongeren gaan bruisen!

Kunst en cultuur in de openbare ruimte

Kunst en cultuur kunnen op verschillende manieren een bijdrage leveren aan de openbare ruimte en aan inwoners. Bij stedelijke transformaties kan het bijdragen aan het vormen van een nieuwe identiteit voor een gebied. Kunst in de openbare ruimte is sfeerbepalend, kan verhalen vertellen, een herkenningpunt zijn. Kunst in de openbare ruimte is van iedereen. Inwoners komen op een laagdrempelige wijze in aanraking met kunst. De vorm kan heel divers zijn. Het kunnen bijvoorbeeld landmarks zijn, monumenten, herinneringen aan het verleden van een gebied, speelplekken, herdenkings- en stilteplekken.



Bestaande situatie

- Historische kern en voorstadsgebieden
- Andere gebieden
- Gebied met industrieel erfgoed
- Landschap met cultuurhistorische waarde
- Potentieel beschermd stadsgezicht
- Historisch lint
- Historisch omwalling
- Rijksmonument

- Musea
- Theater / bioscoop
- Muziekgebouw
- Bibliotheek
- Creative ruimtes (atelier, onderwijs)
- Cultuurcluster

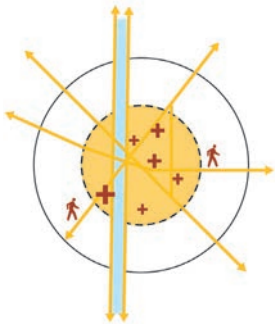
Voorstel

- Potentiele zoekgebieden voor cultuurvoorzieningen
- Mogelijke locatie voor een multifunctioneel gebouw
- Voorkant met industrieel erfgoed aan de kanaal

DE GEORGANISEERDE STAD: MOBILITEIT

Voetganger

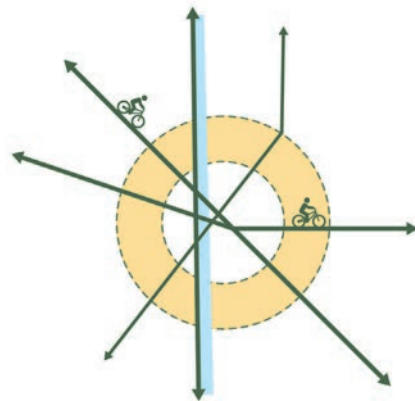
In het centrum wordt de positie van actieve mobiliteit verder versterkt. Het kernwinkelgebied blijft gereserveerd voor de voetganger, fietsers gaan eromheen. Bezoekers aan het winkelgebied gebruiken daarvoor het liefst de fiets en worden opgevangen aan de rand van het centrum in (bewaakte) fietsenstallingen.



Aangenaam verblijven: ruimte voor voetgangers
Autobereikbaarheid niet altijd, overal en voor iedereen.

Fietser

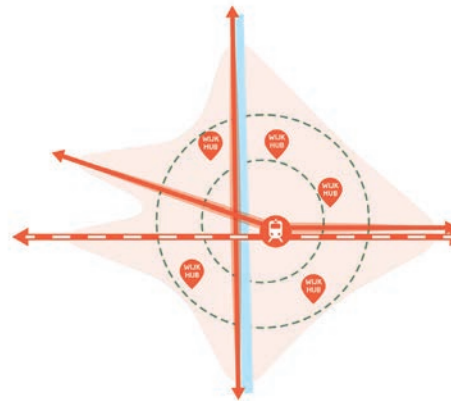
Actieve mobiliteit staat in het toekomstbeeld voorop omdat het uitstekend past bij de schaal van de stad, bijdraagt aan een gezonde leefwijze en ruimte schept voor het realiseren van een aangenaam leefklimaat in de stad. Daarom omvat de mobiliteitstransitie tal van fietsmaatregelen, zoals het aanleggen en verbeteren van (regionale en stedelijke) doorfietsroutes en het wegnemen van barrières in het bestaande fietsnetwerk.



Aangenaam verplaatsen: ruimte voor fietsers
Autobereikbaarheid is mogelijk, maar prioriteit ligt bij andere vervoersmiddelen.

Openbaar vervoer

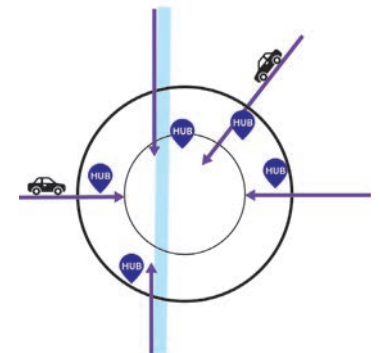
Als belangrijke ondersteuning voor actieve mobiliteit wordt een regionaal netwerk van hoogwaardig openbaar vervoerverbindingen opgezet, gekoppeld aan een lokaal netwerk van gebiedsontsluitend openbaar vervoer. In de stad ondersteunt vraagafhankelijk collectief vervoer actieve mobiliteit. Daarnaast is een fijnmazig netwerk van hubs met uiteenlopende functies, zoals pakketkluisen, deelfietsen en deelauto's, beschikbaar.



Aangenaam verbonden: ruimte voor OV en deelmobiliteit
Iedere Helmonder krijgt het OV 'in de buurt' en toegang tot deelmobiliteit

Automobilist

De dominantie van de auto als vervoermiddel in de stad maakt plaats voor actieve mobiliteit en OV. Daarmee verdwijnt de auto niet. Er vindt echter wel een verschuiving plaats naar de buitenkant van de stad, daar waar de negatieve effecten van de auto beter kunnen worden opgevangen. Dat betekent dat Helmond nog beter moet worden verbonden met het regionale en landelijke snelwegnetwerk.



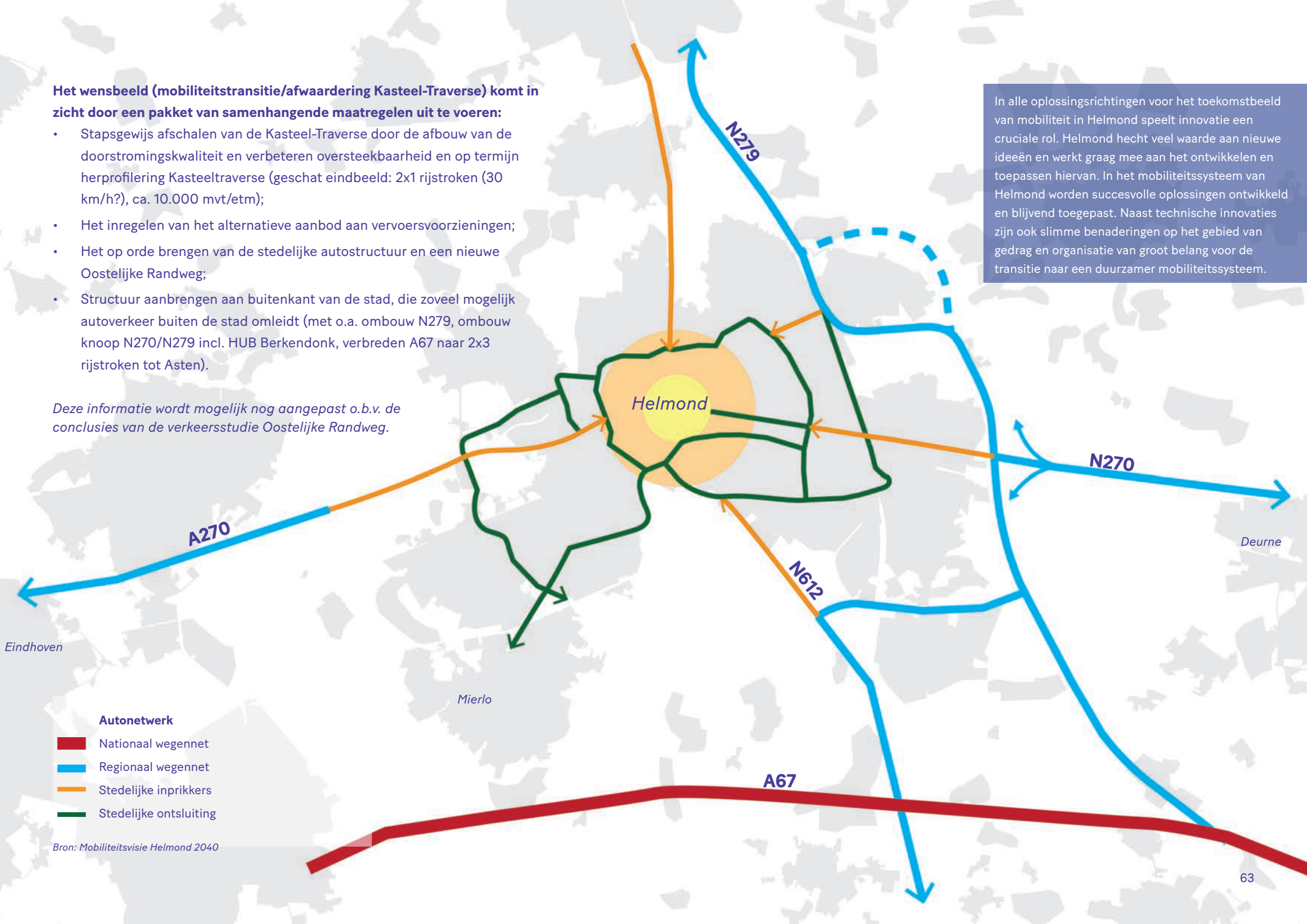
Aangenaam wonen: ruimte voor de auto
Autobereikbaarheid is gegarandeerd, doorstroming is minder.

Het wensbeeld (mobiliteitstransitie/afwaardering Kasteel-Traverse) komt in zicht door een pakket van samenhangende maatregelen uit te voeren:

- Stapsgevijs afschalen van de Kasteel-Traverse door de afbouw van de doorstromingskwaliteit en verbeteren oversteekbaarheid en op termijn herprofilering Kasteeltraverse (geschat eindbeeld: 2x1 rijstroken (30 km/h?), ca. 10.000 mvt/etm);
- Het inregelen van het alternatieve aanbod aan vervoersvoorzieningen;
- Het op orde brengen van de stedelijke autostructuur en een nieuwe Oostelijke Randweg;
- Structuur aanbrengen aan buitenkant van de stad, die zoveel mogelijk autoverkeer buiten de stad omleidt (met o.a. ombouw N279, ombouw knoop N270/N279 incl. HUB Berkendonk, verbreden A67 naar 2x3 rijstroken tot Asten).

Deze informatie wordt mogelijk nog aangepast o.b.v. de conclusies van de verkeersstudie Oostelijke Randweg.

In alle oplossingsrichtingen voor het toekomstbeeld van mobiliteit in Helmond speelt innovatie een cruciale rol. Helmond hecht veel waarde aan nieuwe ideeën en werkt graag mee aan het ontwikkelen en toepassen hiervan. In het mobiliteitssysteem van Helmond worden succesvolle oplossingen ontwikkeld en blijvend toegepast. Naast technische innovaties zijn ook slimme benaderingen op het gebied van gedrag en organisatie van groot belang voor de transitie naar een duurzamer mobiliteitssysteem.



Bron: Mobiliteitsvisie Helmond 2040

DE GEORGANISEERDE STAD: AUTOSTRUCTUUR

-
- Parkeerlocaties**
- Huidige parkeerlocaties
 - Parkeerlocaties (gepland/planning)
 - Zoeklocaties pakeerhub
- Stedelijke inprikkers (stedelijk niveau)
- Stedelijke ontsluiting
- Stedelijke straat, kwaliteitsverbetering nodig (diverse ingrepen mogelijk)
- Centrum: autobereikbaarheid niet altijd, overal en voor iedereen
- Stedelijk gebied: autobereikbaarheid is mogelijk, maar prioriteit aan andere vervoerswijzen
- Zoekgebied parkeerlocatie/hub voor bewoners
- Autobereikbaarheid is gegarandeerd, doorstroming is minder

Bron: Mobiliteitsvisie Helmond 2040, Mobiliteitstransitie Helmond (MIRT-opgave uidelijke Ontsluiting Helmond).

DE GEORGANISEERDE STAD: FIETSSTRUCTUUR

- Netwerk doorfietsroutes**
- doorfietsroutes Helmond
 - - doorfietsroutes Helmond (suggestie)

Bron: Mobiliteitsvisie Helmond 2040

DE GEZONDE STAD: EXTERNE VEILIGHEID, MILIEU- EN GELUIDSOVERLAST

Huidig

De grote verkeerswegen (Kasteel-Traverse, Kanaaldijk) en het spoor veroorzaken geluidsoverlast en hebben een negatief effect op de luchtkwaliteit. Daarnaast stelt het beleid eisen aan de contouren voor externe veiligheid vanaf het spoor. In deze contour mogen geen gevoelige functies worden geplaatst.

Visie

Het hoofddoel van het beleid is een gezonder en veiliger Helmond. Voor geluid wil de gemeente stapsgewijs toewerken naar de advieswaarde van 53 dB van de World Health Organisation (WHO) als stip op de horizon voor 2040. Dit doel wordt langs vier beleidslijnen uitgewerkt: meer prioriteit voor gezondheid, focus op wegverkeerslawaaï, aanpak andere geluidbronnen en geluidbeleving, luchtkwaliteit en integrale leefomgevingskwaliteit. Voor externe veiligheid doet de gemeente dit door het risico van incidenten met gevaarlijke stoffen (die kunnen leiden tot veel slachtoffers en maatschappelijke ontwrichting) te minimaliseren.

Geluid en lucht

Een groot deel van de woningen wordt gerealiseerd in de buurt van infrastructuur, juist waar de geluidbelasting het hoogst is en de luchtkwaliteit het slechtst. De verkeerskundige studies voor het benodigde pakket aan mobiliteitsmaatregelen blijkt dat als gevolg van de schaa sprong de geluidsbelasting door meer verkeer toeneemt en leidt tot een verslechtering van de luchtkwaliteit. Deze toename van verkeer heeft gevolgen voor gezondheid en betekent dat de reguliere aanpak om de negatieve impact te mitigeren door mee te koppelen met projecten openbare ruimte of mobiliteit niet meer volstaat. We willen volgens het ambitieakkoord immers blijven inzetten op het terugdringen van geluidsoverlast en gezondheid meesturend laten zijn bij de ontwikkeling van de schaa sprong. Het vraagt om meer ingrijpende aanpassingen van de verkeersstructuur zoals ook voorgesteld bij het aspect mobiliteit.

Externe veiligheid

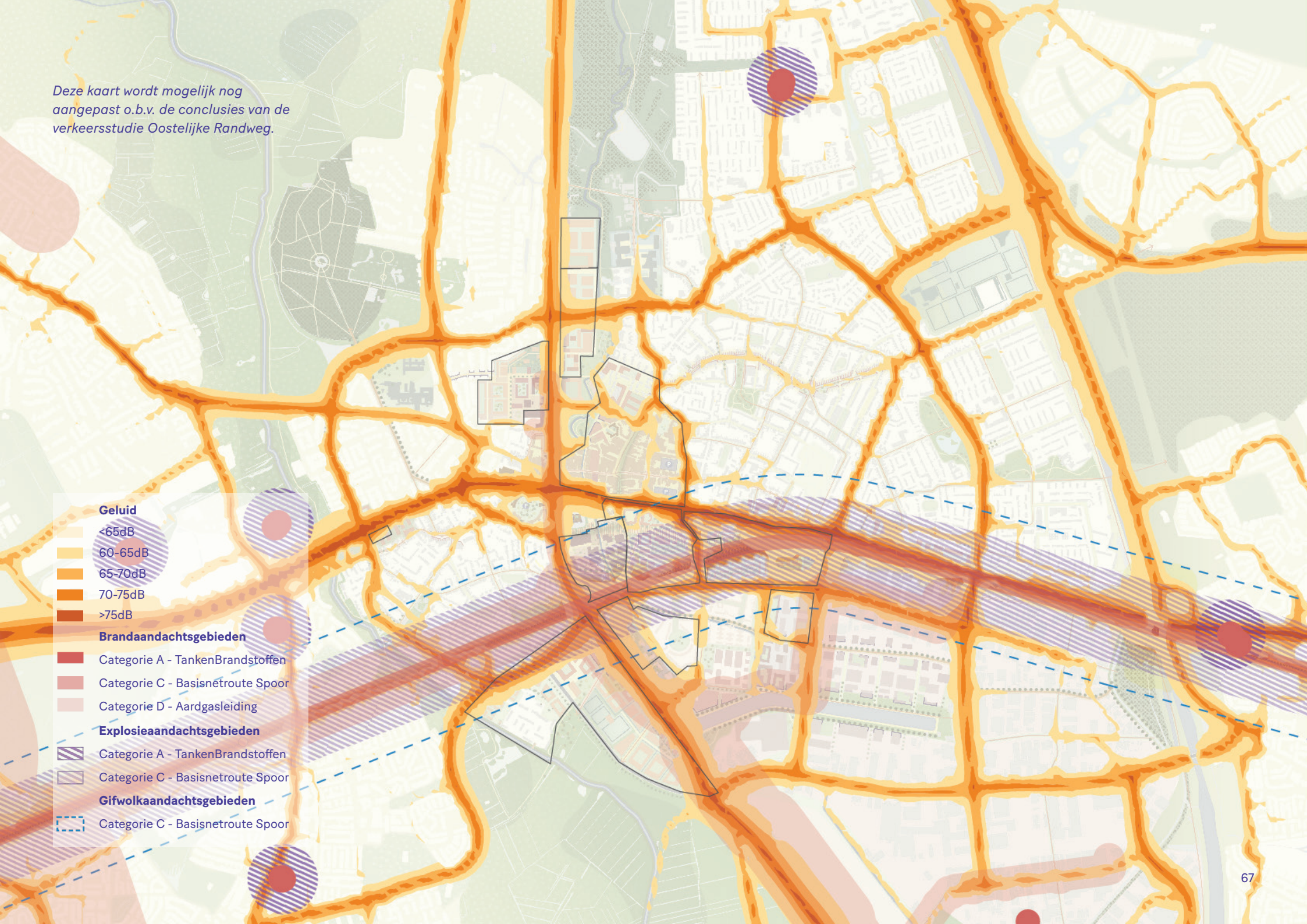
Bij externe veiligheid is er onderscheid tussen drie soorten gevaren: warmtestraling (brand), overdruk (explosie) en concentratie giftige stoffen in de lucht (gifwolk). Daarmee zijn er ook drie typen aandachtsgebieden:

- brandaandachtsgebied,
- explosieaandachtsgebied,
- gifwolkaandachtsgebied.

Aandachtsgebieden zijn gebieden die zichtbaar maken waar mensen binnenshuis, zonder aanvullende maatregelen, onvoldoende beschermd zijn tegen de gevolgen van ongevallen met gevaarlijke stoffen.

De gemeente moet afwegen welke nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen zij toelaat. Het gaat hier om (beperkt) kwetsbare en zeer kwetsbare gebouwen en (beperkt) kwetsbare locaties. Daarbij bepaalt de gemeente de vereiste beschermende maatregelen voor de omwonenden. Er zijn verschillende maatregelen mogelijk om de risico's te beperken, zoals het houden van afstand tussen risicobron en kwetsbaar object, de aanleg van een aarden wal, zorgen voor vluchtroutes en het aanpassen van gevels van gebouwen.

Deze kaart wordt mogelijk nog
aangepast o.b.v. de conclusies van de
verkeersstudie Oostelijke Randweg.



DE DUURZAME STAD: ENERGIE & CIRCULARITEIT

Huidig

De capaciteit van het elektriciteitsnetwerk binnen Helmond is volledig benut. Dit betekent dat er op dit moment niet genoeg ruimte op het net om aan de behoefte van voor alle nieuwe ontwikkelingen aan de gevraagde netcapaciteit te voldoen. Gevolg daarvan is dat nieuwe aansluitingen mogelijk rekening moeten houden met wachttijden. Woningbouw zou wel kunnen worden aangesloten, maar dit geldt niet voor grote aansluitingen en voorzieningen (denk bijvoorbeeld aan supermarkten, bedrijven, woongebouwen met liften). Volgens Enexis wordt Helmond Zuid vanaf 2027 aangepast. De inzet van extra compact stations in de Helmondse wijken zal vanaf 2030 ingepland worden. Pas na 2035 is het extra station voor de Peel klaar. Met deze aanpassingen aan het net komt er meer ruimte op het elektriciteitsnetwerk, maar blijft een toekomstbestendig netwerk nog steeds investeringen vragen.

Visie

Ambities

Helmond wil in 2035 klimaatneutraal zijn. Dit betekent dat de nieuwbouw op zijn minst klimaatneutraal moet zijn omdat de bestaande bouw vele malen lastiger energieneutraal te maken is. Met de nieuwbouw moet voorkomen worden dat het huiswerk voor morgen gemaakt wordt. We zetten daarom in op de aanleg van collectieve warmtenetten en duurzame opwek van elektriciteit. Bovendien wordt met de aanleg van collectieve warmtenetten de toch al hoge druk op het aanpassen en vergroten van het elektriciteitsnet niet verder vergroot. Ook zetten we in op het bouwen van duurzame woningen in de breedste zin van het woord. Hierbij kijken we naar

de duurzaamheid van bouwmaterialen (circulariteit), de natuurinclusiviteit en de energieprestaties van de woningen. We stimuleren circulair bouwen, zoals het toepassen van secundair materiaal, biobased materiaal, het inzetten van herbruikbare materialen en het bevorderen van losmaakbaarheid van materialen en flexibiliteit van de gebouwen.

Opwekvermogen van de ontwikkelingen

Het dakoppervlak kan voor 70% gebruikt worden voor zonnepanelen, de andere 30% van het dak wordt gebruikt voor groen, waterberging, andere installaties, veiligheid en onderhoud. Van de gebiedsontwikkelingen die onderdeel zijn van de schaalsprong is het beschikbaar dakoppervlak en daarmee het opwekvermogen per locatie berekend. Ook is een grove schatting van het toekomstige verbruik van deze locaties berekend. De beschikbare ruimte voor energie-opwekking binnen het centrum+-gebied biedt de mogelijkheid om circa 5.000 woningen energieneutraal (eigen gebruik + gebruikersbundel) te ontwikkelen (op basis van de footprints van de kavels). Om een groter aantal woningen energieneutraal te ontwikkelen kunnen we dit niet binnen het gebied oplossen en is er een afhankelijkheid van duurzaam opgewekte energie ergens anders in Helmond, de regio of landelijk. Bij de ontwikkeling van 10.000 woningen, en uitgaande van zonne-energie, betekent dit dat een afhankelijkheid met een omvang van 25 hectare waarvoor een andere oplossing in de regio of landelijk gevonden dient te worden. Daarbij is nog geen rekening gehouden met de ontwikkeling van werklocaties en het verbruik van elektrische voertuigen.

Collectief warmtenet

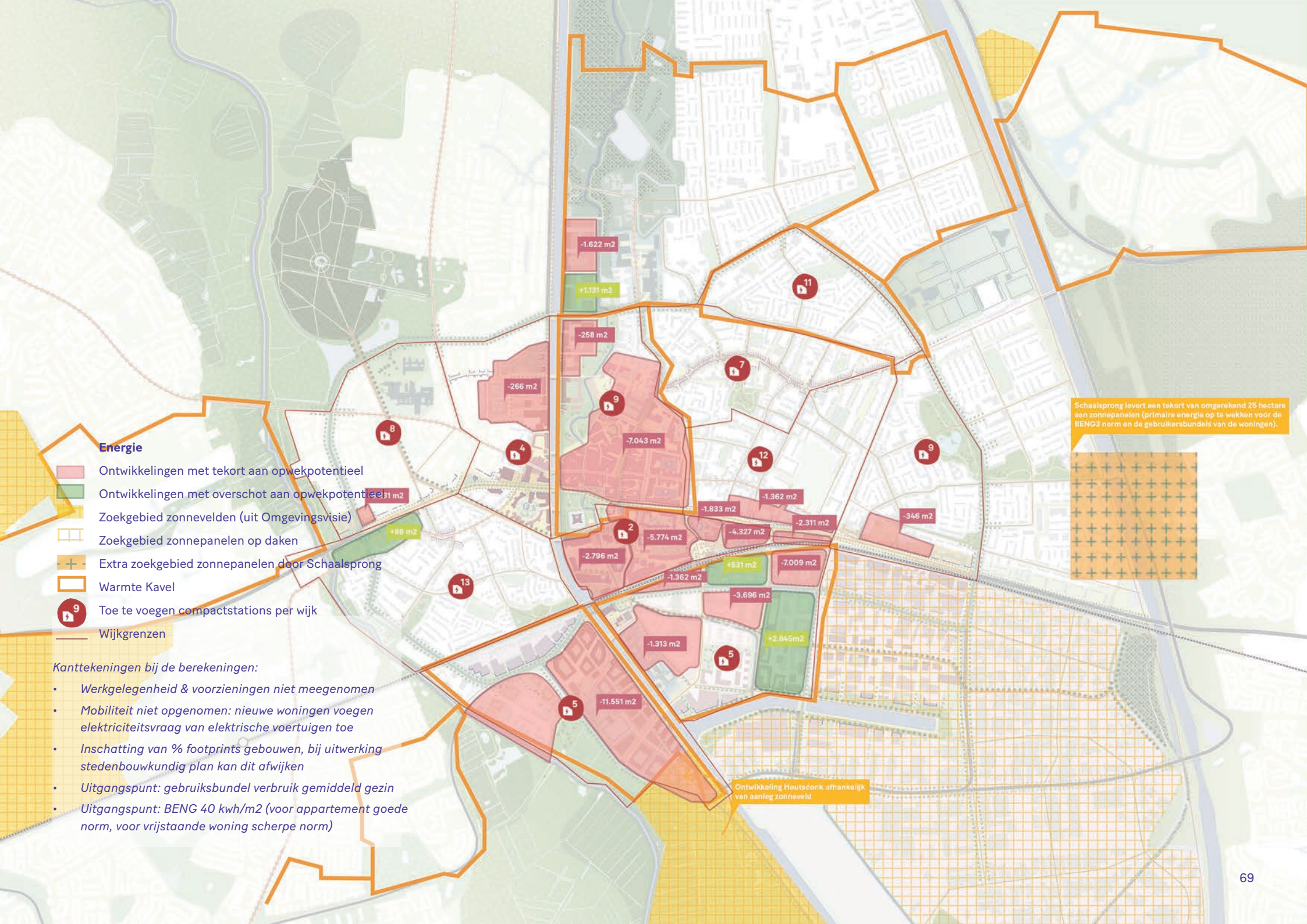
In 2021 heeft de gemeenteraad de Transitievisie Warmte vastgesteld. Op basis van deze visie is het uitgangspunt dat voor de nieuwe ontwikkelingen een collectief warmtenet wordt aangelegd, waarbij ook wordt gekeken hoe bestaande wijken hierop kunnen meeliften. Voor de warmtenetten zal betaalbaarheid en inclusiviteit een belangrijk onderwerp zijn en blijven.

Energievraag nieuwe woningen

De geplande woningen in de schaalsprong passen in de reeds geplande uitbreidingen en de voorziene overschotten daarin van Enexis, onder voorwaarde dat schaalsprong het warmtebeleid volgt. De schaalsprong vraagt daarnaast wel inpassing van diverse compactstations, waarvan de locaties nog niet exact bekend zijn. Slechts een deel van deze uitbreidingen is toe te rekenen aan de schaalsprong. Evengoed zijn ze inmiddels al onderdeel van de Enexis-strategie.

Koppelkans met verduurzaming

De ontwikkelingen van de schaalsprong passen ook in het verduurzamen van de wijken in Helmond, met name in de omgeving van Houtsdonk en Annabuurt. Deze wijken zouden kunnen profiteren van de schaalsprong om over te stappen naar collectieve voorzieningen, zoals het collectieve warmtenet.



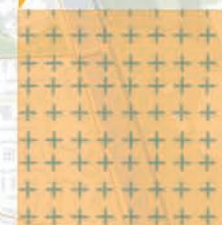
Energie

- Ontwikkelingen met tekort aan opwekpotentieel
- Ontwikkelingen met overschot aan opwekpotentieel
- Zoekgebied zonnevelden (uit Omgevingsvisie)
- Zoekgebied zonnepanelen op daken
- Extra zoekgebied zonnepanelen door Schaalsprong
- Warmte Kavel
- Toe te voegen compactstations per wijk
- Wijkgrenzen

Kanttekeningen bij de berekeningen:

- Werkgelegenheid & voorzieningen niet meegenomen
- Mobiliteit niet opgenomen: nieuwe woningen voegen elektriciteitsvraag van elektrische voertuigen toe
- Inschatting van % footprints gebouwen, bij uitwerking stedenbouwkundig plan kan dit afwijken
- Uitgangspunt: gebruiksbundel verbruik gemiddeld gezin
- Uitgangspunt: BENG 40 kwh/m² (voor appartement goede norm, voor vrijstaande woning scherpe norm)

Schaalsprong levert een tekort van ongeveer 25 hectare aan zonnepanelen (primaire energie op te wekken voor de BENG3 norm en de gebruikersbundels van de woningen).



Ontwikkeling Houtsdonk afhankelijk van aanleg zonnenveld

DE GROEIENDE STAD: WONEN

Huidig

Diverse projecten zijn al in ontwikkeling, waaronder Kanaalzone-Noord (Ons Willem en Ons Oostende) en enkele centrumprojecten. Daarnaast worden er plannen gemaakt voor het stationsgebied (gebiedsvisie vastgesteld) en Houtsdonk (ROP vastgesteld). Tot slot worden er in het ontwikkelperspectief enkele kansrijke locaties voor verdichting aangewezen. Deze hebben nog geen enkele status, maar zijn in de verkenningsfase. Het overzicht op de kaart hiernaast neemt projecten vanaf 2020 mee.

Visie

Verdichten rondom kwaliteit

Verdichting heeft enkel zin rondom kwaliteit: gezonde aantrekkelijke openbare ruimte, groen en water, voorzieningen en OV-bereikbaarheid. Het realiseren van (leef)kwaliteit is dus randvoorwaardelijk voor groei en verdichting. Meer kwaliteit betekent meer verdichtingsmogelijkheden.

Toe te voegen woningen

Van de nieuw toe te voegen woningen moet 70% betaalbaar zijn. Daarnaast wordt per gebied een zorgvuldige 'woningmix' gerealiseerd, waardoor verschillende doelgroepen een plek kunnen vinden in Helmond (verschillende leeftijden, zorgvraag, inkomen en kwetsbare groepen).

Zoeklocaties voor woningbouw

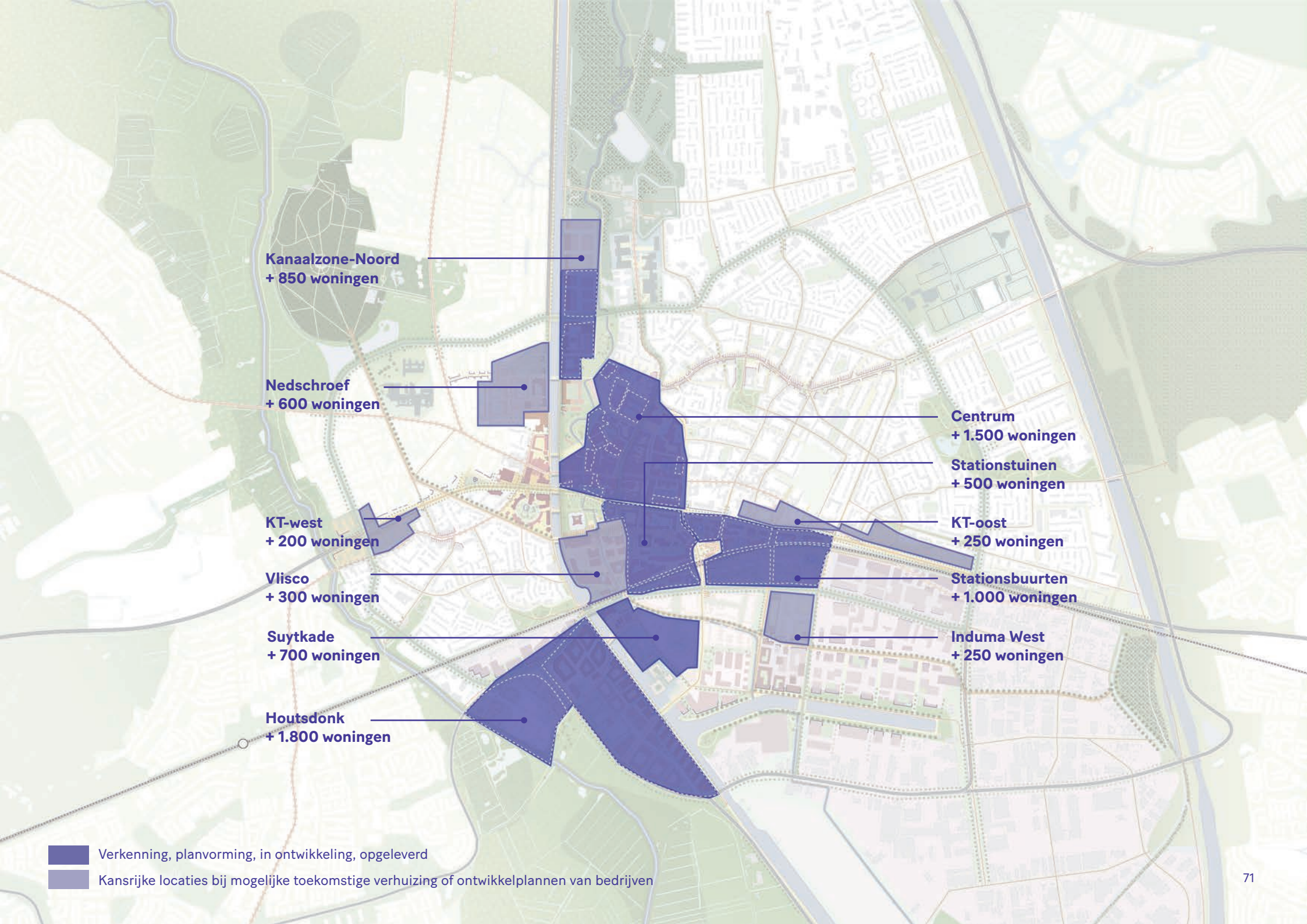
Binnen het schaa spronggebied is het uitgangspunt om 10.000 woningen te realiseren. De gestelde ambities zorgen ervoor dat er ook ruimte gereserveerd moet worden voor alle 'secundaire' vierkante meters die gekoppeld zijn aan deze woningen. Dat gaat bijvoorbeeld om de 8 m² groen (Omgevingsvisie) die per nieuwe woning gerealiseerd moet worden of het aantal nieuwe voorzieningen dat bij een toename van 10.000 woningen hoort.

We onderscheiden negen grote gebiedsontwikkelingen die bijdragen aan de woningbouwambitie (zie kaart). Daarnaast worden er op kleine schaal woningen toegevoegd, bijvoorbeeld in de Leonardusbuurt, omgeving Heistraat, Steenweg en rondom de Kasteel-Traverse. Deze kleinere ontwikkelingen zijn bij elkaar goed voor zo'n 750

woningen.

Voor de projecten die al opgeleverd, in ontwikkeling of in planvorming zijn (Kanaalzone-Noord, Stationsgebied, Houtsdonk en Suytkade) zijn de woningbouwaantallen aangehouden zoals benoemd in de plannen. Voor de kansrijke ontwikkellocaties zijn op basis van de context en potentie van de locatie passende voorstellen gedaan voor dichtheid, functiemix en woningbouwaantallen.

Met de aangegeven ontwikkellocaties op de kaart hiernaast, kunnen we ongeveer 8.000 woningen kwalitatief ruimtelijk in passen. Om de ambitie van 10.000 woningen te halen zijn verschillende mogelijkheden denkbaar. Deze aanbevelingen zijn opgenomen in hoofdstuk 7.



DE GROEIENDE STAD: WERKEN

Huidig

Helmond heeft economische speerpunten met Automotive, slimme maakindustrie en Food Tech. De thema's samenwerking en netwerken, krapte op de arbeidsmarkt, aansluiting met onderwijs, ruimte voor circulaire economie, ondernemen en werken en aantrekkelijkheid van de stad vragen om aandacht.

Visie

Doorzetten van succesvolle bestaande ontwikkelingen

De vraag naar ruimte op bedrijventerreinen neemt toe. Om dit op een duurzame manier te laten gebeuren, zonder een grote impact op het landschap, is intensiveren en verduurzamen van de bestaande bedrijventerreinen noodzakelijk. Dit gaat zowel om het verduurzamen van de openbare ruimte als de gebouwen en moet daarom samen met bedrijven worden opgepakt. Op de bedrijventerreinen blijft ruimte voor bedrijven met een hogere milieucategorie (3, 4 en 5), voor bedrijven met een lagere milieucategorie wordt ruimte gemaakt in de stad (stedelijk werk- en maakmilieu). Het verzorgen van goede fiets- en OV-verbindingen tussen wonen en werkgelegenheid draagt bij aan duurzame verplaatsingen.

Stedelijk werk- en maakmilieu

Binnen de stad moet gezocht worden naar locaties voor het uitbreiden en versterken van de Food Tech sector. Induma-West biedt hiervoor kansen, gezien de nabijheid van het huidige Food Tech cluster en de wensen om Hoogeind te intensiveren en verduurzamen. Het toevoegen van maakbedrijvigheid geeft karakter aan het gebied. Op de schaal van 'rust, reuring, ruis'

zitten hier bedrijven die ruis veroorzaken. Deze bedrijven hebben een omvang die varieert afhankelijk van functie, hoofdzakelijk kleinschalig tot middelgroot, met vastgoed tot circa 2.500 m² en mogelijk een enkel binnenstads-distributiecentrum tot circa 5.000 m². Ook het EHAD-terrein is naast wonen geschikt om een stedelijk werk- en maakmilieu te creëren.

Hoogwaardig binnenstedelijk werkmilieu en makersplaatsen

In de zone station-Vlisco wordt het hoogwaardig en binnenstedelijk werkmilieu geconcentreerd, vanwege goede (OV-)bereikbaarheid voor werknemers en bezoekers. Deze centrale locatie heeft een hoogwaardige uitstraling: voorzieningen dichtbij, levendig, mix van functies, erfgoed en groen. De omvang van bedrijven is hoofdzakelijk kleinschalig, met kantoren tot 250 m². Op basis van marktvraag zijn ook grootschaligere kantoren denkbaar. Het Vlisco-terrein kan in de toekomst uitgroeien tot een makersplaats/creatieve broedplaats met ruimte voor wonen en evenementen, start-ups en kleinschalige bedrijven of persoonlijke dienstverlening. Het Vlisco-terrein biedt door haar centrale ligging ook kansen om de makerscultuur te manifesteren met bedrijven en praktijkonderwijs.

Centrumfuncties

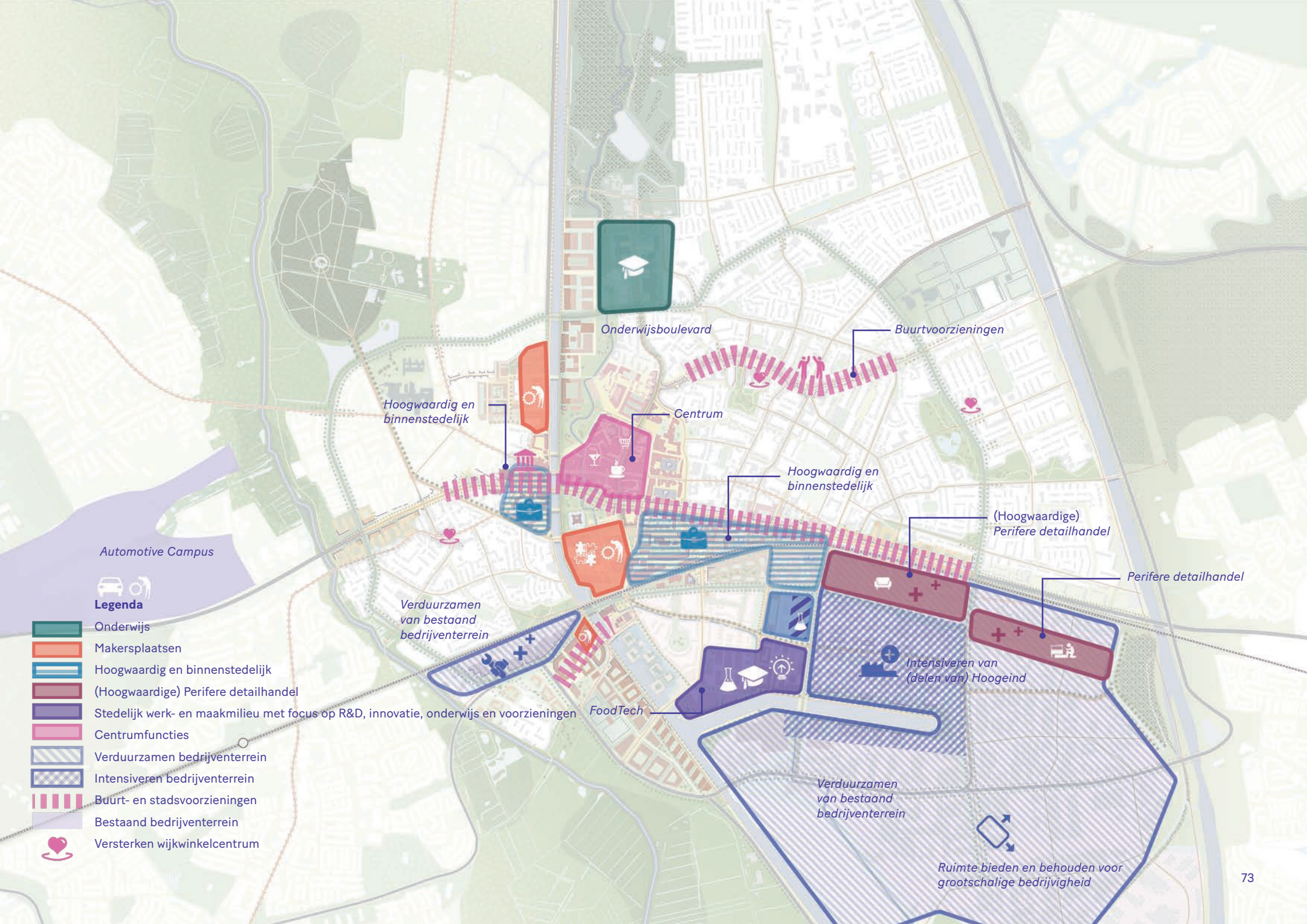
In het centrum worden voornamelijk retail, horeca en leisure-functies toegevoegd. Ook liggen er kansen voor 'werken boven winkels', maar dit concurreert met de ruimtevraag voor woningbouw. Langs hoofdstraten in het centrum kan kleinschalig werkgelegenheid worden toegevoegd, bijvoorbeeld in de persoonlijke of maatschappelijke dienstverlening.

Bedrijventerrein Hoogeind

Hoogeind heeft en blijft een belangrijke functie houden voor de regio. Hier worden een aantal economische opgaven gefaciliteerd. Het bedrijventerrein biedt ruimte aan een duurzame, economische doorontwikkeling. Hoogeind biedt banen aan mensen van diverse opleidingsniveaus en specialisaties. Er is een kwaliteitsslag van de openbare ruimte nodig om de toekomstbestendigheid en leefbaarheid te verbeteren. Een aantal delen van het bedrijventerrein is verouderd en komt in aanmerking voor herontwikkeling.



Croxley Park, Watford
Zicht op de activiteiten binnen de panden



Het havengebied van Hoogeind is een levendig werken ontmoetingscluster met innovatieve bedrijvigheid en maakbedrijven. Waar mogelijk wordt zichtbaar gemaakt wat er binnen de gebouwen gebeurt en is er een sterke relatie met de openbare ruimte. Het water wordt beter beleefbaar en heeft naast een recreatieve functie ook een belangrijke ecologische functie door groene, natuurlijke oevers.



05

Sleutelprojecten

BOUWEN AAN HET ONTWIKKELPERSPECTIEF DOOR MIDDEL VAN SLEUTELPROJECTEN

Om de ambities en opgaven te realiseren met de bestaande én onbenutte kwaliteiten van Helmond als uitgangspunt, zijn stadsbrede ingrepen in de structuur nodig: de sleutelprojecten. Deze sleutelprojecten zijn grootschalige structuuringrepen die integraal invulling geven aan de opgaven van Helmond, volgend uit de gestelde ambities.

De sleutelprojecten spelen een cruciale rol in de kwalitatieve (door)ontwikkeling van de dragende structuren (het ruimtelijk raamwerk). Dit raamwerk is de basis waarop de schaalsprong op kan bouwen en draagt tegelijkertijd bij aan een grote kwaliteitsimpuls voor de stad. Deze projecten hebben een impact op de stad als geheel.

We zetten **sleutelprojecten** in om de stad én de wijken in de toekomst goed te laten functioneren. Deze projecten zorgen ervoor dat Helmond toekomstbestendig is en haar leefkwaliteit behoudt en zijn tevens randvoorwaardelijk om op kwalitatieve manier te verdichten. De sleutelprojecten stellen een **aanpassing** van het huidige netwerk of de structuur voor. De sleutelprojecten gaan over het verbeteren van de bereikbaarheid, aantrekkelijkheid en het aan elkaar hechten van de Helmondse wijken.

SLEUTELPROJECTEN



1. KANAALDIJK

Het kanaal dat de stad doorkruist en het gebied eromheen hebben veel potentie om als groenblauwe drager te dienen. Daardoor wordt de stad klimaatrobuuster en ontstaat er een nieuwe stedelijke identiteit. Met het herijken van de mobiliteitsstructuur ontstaat de mogelijkheid om de Kanaalzone te vrijwaren van veel autoverkeer en om deze groener en ecologischer in te richten. Ook biedt dit kansen voor stedelijke herontwikkeling van de Kanaalzone-Noord. Herbesteding van industrieel erfgoed en nieuwbouw dat past in dit industriële karakter zorgen voor een identiteit van deze zone en Helmond makersstad.

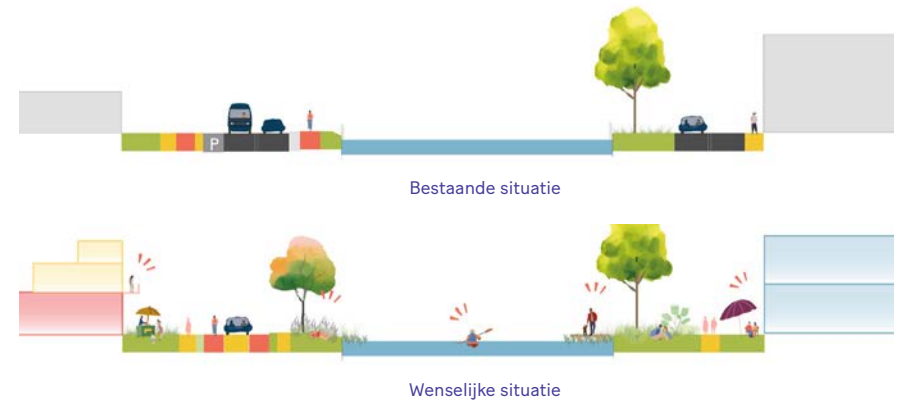
In 2040 is de Kanaaldijk niet langer een route langs achterkanten van industriële gebouwen, maar een ontmoetings- en ontspanningsplek aan het water. Ook kunnen fietsers en voetgangers via aantrekkelijke routes langs het kanaal makkelijk de natuurgebieden rondom Helmond bereiken. De transformatie van de kanaalzone vindt stap voor stap plaats, gekoppeld aan de omliggende projecten.

Benodigde ingrepen:

- Aanpassen stedelijke/regionale verkeersstructuur
- Integraal ontwerp herinrichting weg en kanaal
- Realiseren nieuwe bruggen, o.a. ten hoogte van Nedschroef
- Aanpassen wegprofiel van de kades: vergroenen en meer ruimte voor langzaam verkeer
- Bevaarbaar maken van het kanaal, creëren van aanleg- en opstapplaatsen aan de kade
- Transformeren van bestaande bebouwing langs het kanaal om 'voorkanten' aan het water te maken



*nieuwe verbindingen (bruggen) zijn indicatief



Singelpark, Leiden
Recreatie aan en op het water



Floating Park, Chicago
Vloanders aan het water zorgen voor verblijfplekken en beleefbaarheid van het water in de stad

De Kanaaldijk transformeert naar een groene, aantrekkelijke kade waar men kan recreëren, sporten en verblijven. Er zijn verschillende plekken om bij het water te komen, waardoor het water echt beleefbaar wordt in de stad. De groene, ecologische oevers zijn niet alleen voor mensen fijn om te verblijven, maar ook voor planten en dieren. Dit draagt bij aan de verbetering van de waterkwaliteit.



2. STADSE AA

Een belangrijke drager van de openbare ruimte in het centrum van Helmond is de Stadse Aa. Deze voormalige watergang wordt in de komende jaren zichtbaar teruggebracht. Er zijn diverse openbare ruimte projecten gekoppeld aan deze ontwikkeling, waaronder bijvoorbeeld het recent gerealiseerde Burgemeester Geukerspark.

In 2040 vormt de Stadse Aa een continue lijn door het centrum van Helmond, waarlangs het prettig wandelen en verblijven is. Daarnaast draagt de blauwe structuur bij aan de klimaatbestendigheid van het centrumgebied, door na hevige regenval water op te vangen en af te voeren richting de omliggende natuurgebieden.

Benodigde ingrepen:

- Het Vlisco-terrein vormt momenteel nog een bottleneck in de aanleg van de watergang. Hiervoor is het nodig om de bodemverontreiniging te onderzoeken.
- Ontwerp en aanleg openbare ruimte rondom de watergang.
- Mogelijk nieuwe duikers en/of bruggen om de oversteekbaarheid te garanderen.



Mechelen, België

Looproutes aanleggen 'boven' het water waar de ruimte beperkt is



Westersingel, Rotterdam

Groene verblijfskwaliteit aan het water



De Smalle Haven en de Aa

gezien vanuit de Veestraat richting kasteeltuin, 1931



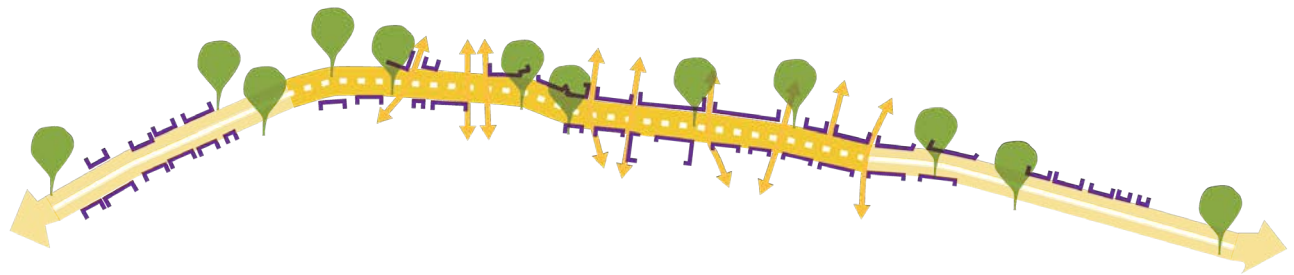
3. KASTEEL-TRAVERSE

De Kasteel-Traverse is een belangrijke verkeersader voor de ontsluiting van de stad, maar doorkruist en splijt de stad. Ook vervult de weg een belangrijke rol voor regionaal verkeer. De ruimte rondom de huidige Kasteel-Traverse kan een belangrijke rol spelen in het aan elkaar hechten van de twee kanten. Hiervoor is een vervangende verkeersstructuur aan de zuidzijde van de stad in combinatie met de afwaardering van de Kasteel-Traverse noodzakelijk.

In 2040 hoort doorgaand verkeer in het centrum niet meer thuis. De barrièrewerking van de Kasteel-Traverse is opgeheven en het gebied functioneert als onderdeel van het stedelijk weefsel, waarbij meer ruimte voor fietsers, wandelaars en bomen ontstaat.

Benodigde ingrepen:

- Maatregelenpakket op verschillende niveaus om hoofdinfrastructuur van de stad aan te passen.
- Oostelijke Randweg via de N279, Rochadeweg en N612 naar de A67 noodzakelijk om Kasteel-Traverse van druk te verlichten.
- Aanpassingen in het profiel, onderzoeken mogelijkheden transformatie viaduct.
- Vergroenen van straatprofiel, aanleg van betere infrastructuur voor fietsers en voetgangers.
- Afwaarderen wegcapaciteit, onderzoeken vervangende routes.
- Verbeteren van oversteekbaarheid voor fietsers en voetgangers.



Catharijnesingel, Utrecht

Transformatie van een drukke verkeersader naar de oorspronkelijke singel



Wibautstraat, Amsterdam

Van de "lelijkste straat van Nederland" naar een groene loper met ruim baan voor fietsers



Vestdijk, Eindhoven

Reduceren van rijbanen om ruimte te maken voor voetgangers en fietsers



Passeige de Sant-Joan boulevard, Barcelona

Reduceren van rijbanen om ruimte te maken voor voetgangers en fietsers

De Kasteel-Traversal transformeert van een barrière naar een stadsstraat met ruimte. De weg wordt beter oversteekbaar en is veiliger voor fietsers en voetgangers. Dat maakt het aantrekkelijker voor Helmonders om met de fiets of te voet naar werk, school of vrienden en familie te gaan. De verbinding tussen station en centrum wordt hierdoor ook beter.



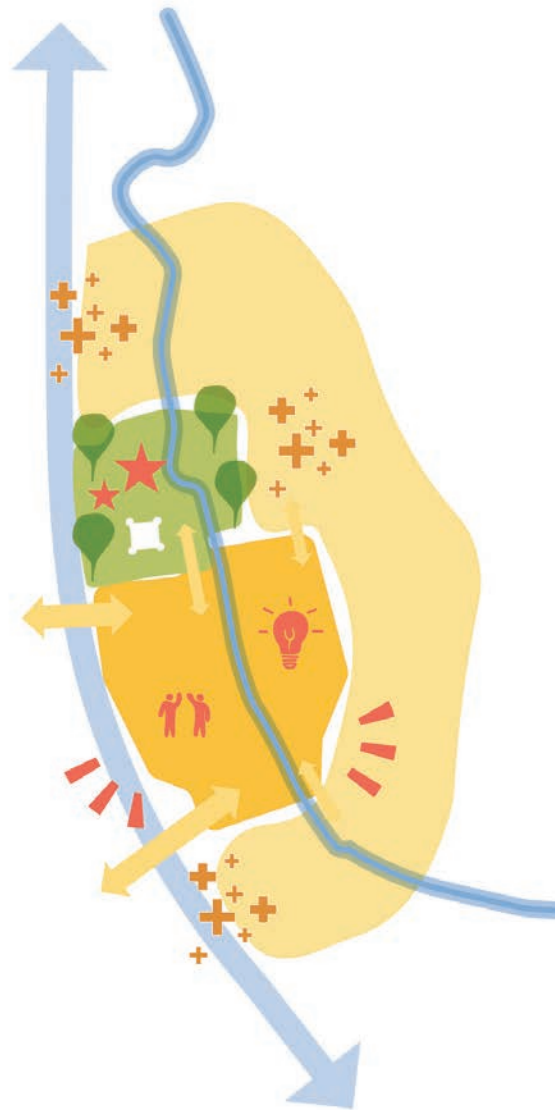
4. VLISCO-TERREIN

Het Vlisco-terrein ligt centraal in de stad en grenst aan het te ontwikkelen stationsgebied. In de toekomst zijn mogelijk kansen voor herontwikkeling, door omvorming, krimp of verplaatsing van het bedrijf. Er is dan wellicht ruimte voor aanvullende functies in combinatie met het bedrijf. Door herontwikkeling van het terrein kan een krachtige identiteitsdrager voor Helmond ontstaan, aan het spoor, naast het station en grenzend aan de binnenstad en de kanaalzone.

In 2040 is het Vlisco-terrein een bruisende, vitale plek met ruimte voor (creatieve) ondernemers en maakbedrijven. Er worden diverse evenementen georganiseerd die bezoekers naar de stad trekken. De Helmondse identiteit en geschiedenis worden hier zichtbaar. In de toekomst kunnen er mogelijk ook woningen gerealiseerd worden op het Vlisco-terrein.

Benodigde ingrepen:

- Verbeteren van de verbinding tussen het Vlisco-terrein en de Cacaofabriek
- Aantrekkelijke 'voorkant' aan het kanaal realiseren, mogelijk met aanlegplaatsen voor boten
- Rode loper richting het station



LocHal, Tilburg

Transformatie van industrieel erfgoed in een publieke ontmoetingsplek.



Telleskivi Creative City, Tallinn

Broedplaats op het voormalig terrein van de Baltic Railway Factory,



De nieuwe stad, Amersfoort

Creatieve bedrijvigheid op het voormalig terrein van de Prodent-fabriek

Vlisco is het kloppend hart van Helmond. Het draagt de identiteit van 'duurzame makersstad' uit door de aanwezigheid van broedplaatsen, betaalbare werkplekken en ateliers en evenementenruimte. Het is daardoor een ontmoetingsplek voor iedereen in Helmond. De kade aan het kanaal biedt mogelijkheden voor urban sports, ontspanning en recreatie.



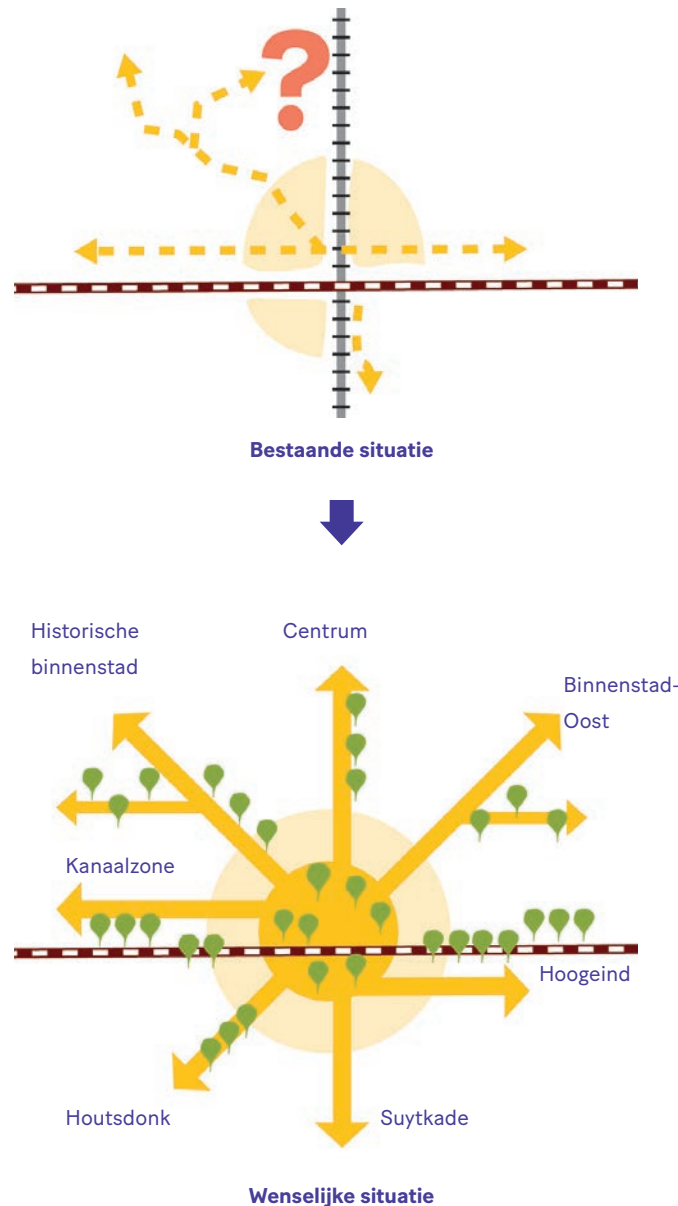
5. STATIONSKAMER EN RODE LOPER

Het stationsgebied is de stadsentree voor OV-reizigers en naast Eindhoven Centraal het tweede regionale vervoersknooppunt van de regio met internationale verbindingen. Dit gebied is het visitekaartje van Helmond en de verbinder tussen het station en het centrum. Het station moet een alzijdig karakter krijgen en een verbinder zijn tussen de omliggende wijken. Er moet een duidelijke, eenduidig vormgegeven route worden gerealiseerd die de logische weg naar je bestemming eenvoudig mogelijk maakt.

In 2040 is de stationskamer een aantrekkelijke entree tot Helmond, waarbij duurzame mobiliteit en bereikbaarheid hoog in het vaandel staan.

Benodigde ingrepen:

- Versterken van de alzijdigheid van het station.
- Het autoluw maken van de stationskamer door faciliteren verkeer en mobiliteitshubs op de strategische plekken.
- Verzachten van de impact van het spoor.
- Realiseren van een "rode loper" tussen het station, Vlisco en de binnenstad.
- Veilige fiets- en looproutes en OV-verbindingen vanaf het station naar diverse buurten (Houtsdonk, Suytkade, Hoogeind).



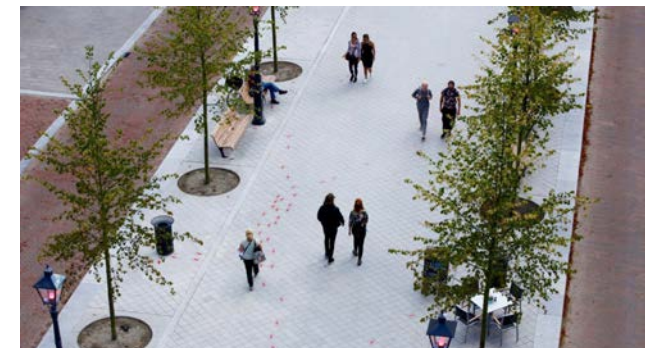
Stationsplein, Apeldoorn

Duidelijke route in de openbare ruimte van het station richting de stad



Station Voorburg

Veilige en aantrekkelijke fiets- en looproutes van en naar het station



Promenade, Breda

Loper vanaf het station naar het centrum

Rondom het station komen veel mobiliteitsstromen samen: voetgangers, fietsers, elektrische scooters, bussen en auto's. Passende parkeervoorzieningen voor fiets en auto op strategische plekken zorgen ervoor dat er op straat meer ruimte komt voor groen en ontmoeting. Of bijvoorbeeld een extra terras. Waar mogelijk combineren we de stalling met ondersteunende voorzieningen, zoals een fietsenmaker of deelmobiliteitshub.



STADSSTRUCTUUR VERSTERKENDE PROJECTEN

Naast de sleutelprojecten onderscheiden we **stadsstructuur versterkende projecten**. Deze projecten bouwen voort op bestaande structuren en historische assen die elk hun eigen rol en kwaliteiten hebben, maar waarbij een kwaliteitsimpuls nodig is om ze toekomstbestendig te maken (soms klimaatadaptief, soms programmatisch). De stadsstructuur versterkende projecten stellen een **verbetering** van het huidige netwerk of de structuur voor.

Groene stadsring

Warandelaan-Eikendreef-Zandstraat

Noordende, Zuidende, Stationsstraat

Heistraat-centrum-Houtsdonk



1. GROENE STADSRING

Aan deze ring liggen enkele belangrijke stedelijke bestemmingen, zoals sportaccommodaties, het ziekenhuis, natuurgebieden en het station. Een kwaliteitsverbetering van de huidige weg is noodzakelijk om het verkeer beter af te wikkelen en meer ruimte te creëren voor fietsers, voetgangers en openbaar vervoer en de weg prettiger en veiliger te maken. De hoeveelheid asfalt zorgt voor waterproblematiek na buien en draagt negatief bij aan het stedelijk hitte eiland effect in de zomer.

In 2040 bestaat de stadsring uit een groen ingericht profiel met veel schaduw en mogelijkheden voor waterinfiltratie, zodat bij heftige regenbuien geen wateroverlast ontstaat. Fietsers en voetgangers kunnen via de veilige oversteekplaatsen gemakkelijk tussen de verschillende wijken van Helmond bewegen.

Benodigde ingrepen:

- Herprofilen i.v.m. gewenste intensiteiten van de auto, inclusief integratie OV-netwerk.
- Klimaatbestendighedsmaatregelen toevoegen, bijv. groenstroken en bomen.
- Veiligere kruis- en oversteekpunten, met name ten hoogte van onderwijs- en sportlocaties.
- Barrièrewerking ten hoogte van groenstructuren verminderen, zodat deze kunnen doordringen in de stad.



Vestdijk, Eindhoven

Transformatie naar een groene stadsstraat met ruimte voor fietsers, groen en openbaar vervoer



Mechelen, België

Een breed profiel biedt kansen om nieuwe functies te introduceren

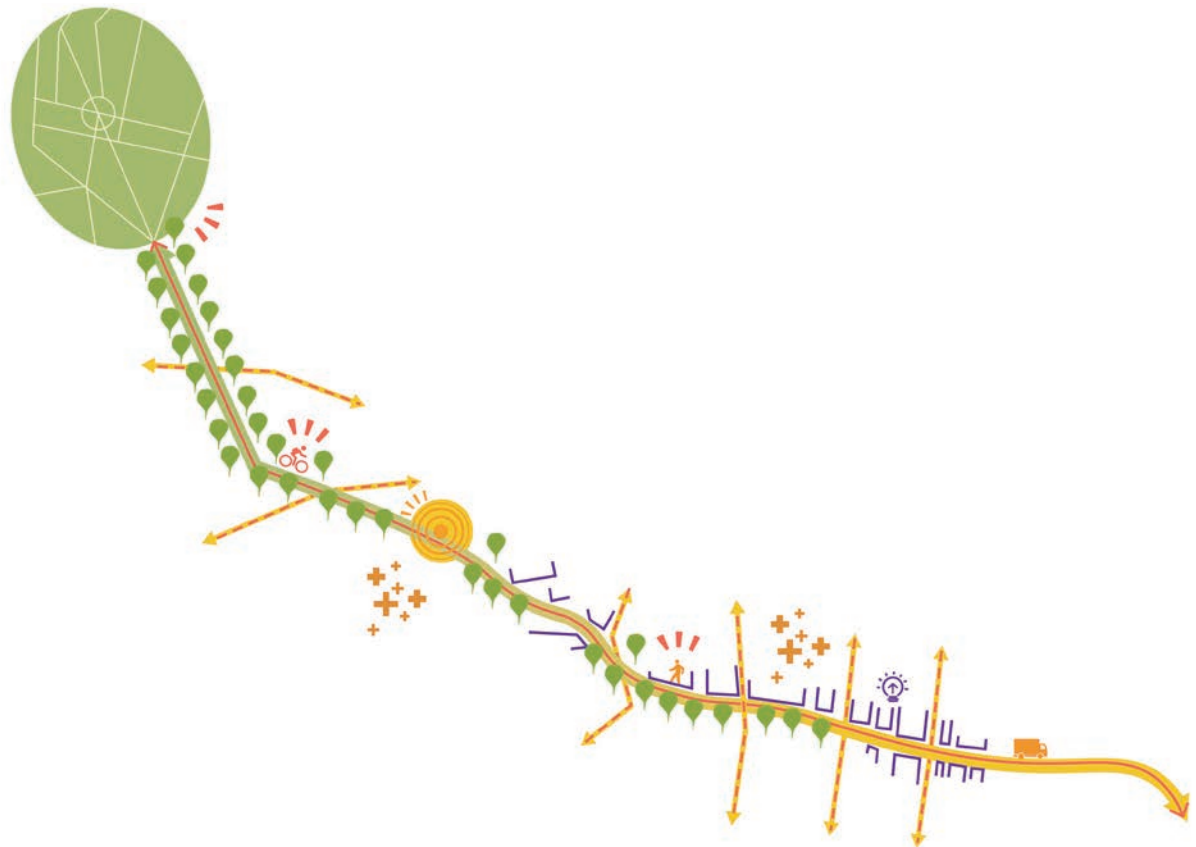
2. WARANDELAAN-EIKENLAAN-ZANDSTRAAT

Dit historische lint verbindt Park de Warande via het centrum met Hogeind. Het kan daarmee een belangrijke verbinding voor langzaam verkeer vormen, waardoor inwoners en bezoekers gemakkelijk de mooie groengebieden van Helmond kunnen bereiken.

In 2040 zijn de barrières op deze route verminderd en de oversteekpunten logisch en veilig. Bedrijventerrein Hogeind wordt zo beter bereikbaar met de fiets, vanaf het station en de wijken aan de westkant van Helmond.

Benodigde ingrepen:

- Nieuwe brug over het kanaal.
- Kwalitatieve verbetering van de Zandstraat richting Hogeind.
- Koppeling van passend programma aan dit historische lint.
- Versterking van de laanbeplanting met bomen die beter bestand zijn tegen de klimaatsverandering.
- Versterking danwel aanleggen van recreatieve dwarsverbindingen (oost - west georiënteerd) zodat achterliggende landschap ontsloten wordt.



Warandelaan, Helmond

Doortrekken van het groene karakter van de Warandelaan richting het centrum.



Zandstraat, Helmond

De Zandstraat kent op sommige plekken weinig schaduw en waterinfiltratie mogelijkheden.

Op Hoogeind blijft bedrijvigheid de hoofdfunctie en aanvullend wordt ruimte gezocht voor onderwijsvoorzieningen. De brede straten bieden nog steeds voldoende ruimte aan logistiek verkeer (busjes en vrachtwagens) maar door vergroening en een beter fietsnetwerk wordt het aantrekkelijker voor werknemers om met de fiets of het OV naar hun werk te komen.



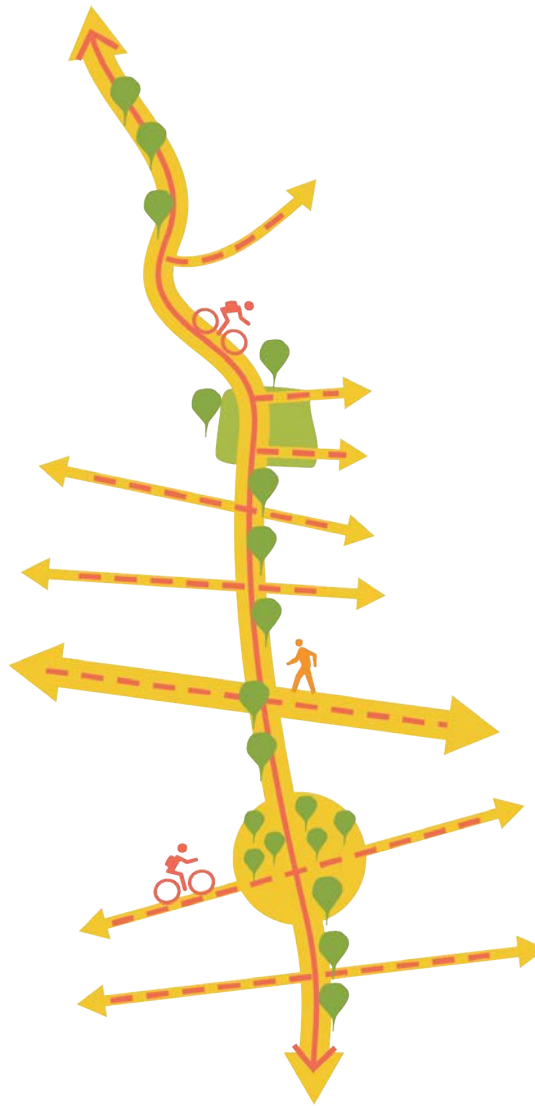
3. ZUID- EN NOORDENDE EN STATIONSSTRAAT

Deze stadsstraten in het centrum hebben een belangrijke rol voor de bereikbaarheid van het centrum. Ze zijn nu voornamelijk ingericht voor gemotoriseerd verkeer. Om de ambitie van duurzame mobiliteit waar te maken in het centrum is herinrichting van deze straten en aanpassing van het omliggende programma cruciaal.

In 2040 is doorstroom niet meer het hoogste doel, maar staan bereikbaarheid, veiligheid en leefbaarheid centraal, ook in relatie tot het toe te voegen programma in het centrumgebied. Nieuwe, veilige fietspaden en oversteekpunten zorgen voor een prettige verkeerssituatie. Bomen en/of groenstroken dragen bij aan een prettige uitstraling en verkoeling op warme dagen.

Benodigde ingrepen:

- Mobiliteitsingrepen op de grotere schaal om verkeersdruk van deze straten af te halen.
- Herinrichting waarbij ruimte voor groen, fietser en voetganger centraal staan.
- Ontwikkeling stationskamer als prettige verblijfsruimte.
- Passend programma aan deze straten.



Parijsboulevard, Leidsche Rijn

Ruime oversteekplaatsen en ruimte voor groen in de middenberm



Vestdijk, Eindhoven

Ruimte voor fietsers, stallingen en bomen

4. HEISTRAAT-CENTRUM-HOUTSDONK

Het historische lint dat van de Heistraat via het centrum, de Cacaokade en Houtsdonk naar Groot Goor loopt verbindt het noordoosten van Helmond met het zuidwesten. Deze route raakt aan diverse historische elementen, zoals de groene omwalling en het historische stratenpatroon. De Heistraat speelt nu qua voorzieningen al een belangrijke rol voor de omliggende woonwijken. Deze functie kan versterkt worden door voorzieningen te clusteren en een aantrekkelijke openbare ruimte met verblijfskwaliteit te realiseren.

In 2040 is de Heistraat een centrale buurtstraat voor de omliggende woonbuurten, waar bewoners elkaar kunnen ontmoeten en kleine ondernemers passende voorzieningen kunnen aanbieden. Rondom het station kruist het lint met de Rode loper. Via Vlisco en de Cacaokade kunnen fietsers en voetgangers zich prettig richting Houtsdonk verplaatsen, waarbij ze verschillende gezichten van Helmond ervaren.

Benodigde ingrepen:

- Maatregelen om de verkeersveiligheid te verbeteren.
- Vergroening van de straat en aanloopstraten richting de Heistraat.
- Verbinden van buurtparkjes en ontmoetingsplekken, creëren van aantrekkelijke wandelrondjes.
- Passend programma aan de straat.
- Extra aandacht voor de kruising tussen spoorbrug, kanaal en kruispunt nabij Cacaokade



Uppsala, Zweden
Een aantrekkelijke straat met verblijfskwaliteit



Stationsstraat, Lanaken
Verblijfplekken in de openbare ruimte

06

Ontwikkelpad

ONTWIKKELPAD SCHAALSPRONG

Met de schaalspromg komt veel samen: ontwikkeling van woon- en werklocaties, infrastructurele ingrepen, openbare ruimteprojecten en een schaalspromg in het aanbod van alternatieve vervoersvoorzieningen. De volgorde waarin deze ontwikkelingen plaatsvinden, wordt bepaald door hun onderlinge afhankelijkheid, de beschikbaarheid van budget en politieke keuzes. Het ontwikkelpad laat het keuzeproces zien dat nodig is om tot het wenselijke eindbeeld voor Helmond in 2040 te komen.

Dit ontwikkelpad is een eerste concept op basis van stedenbouwkundige ontwikkeling. Dit concept kan als startpunt worden genomen voor het opstellen van een stedelijke programmering voor de schaalspromg die periodiek kan worden bijgesteld, aangevuld en verfijnd.

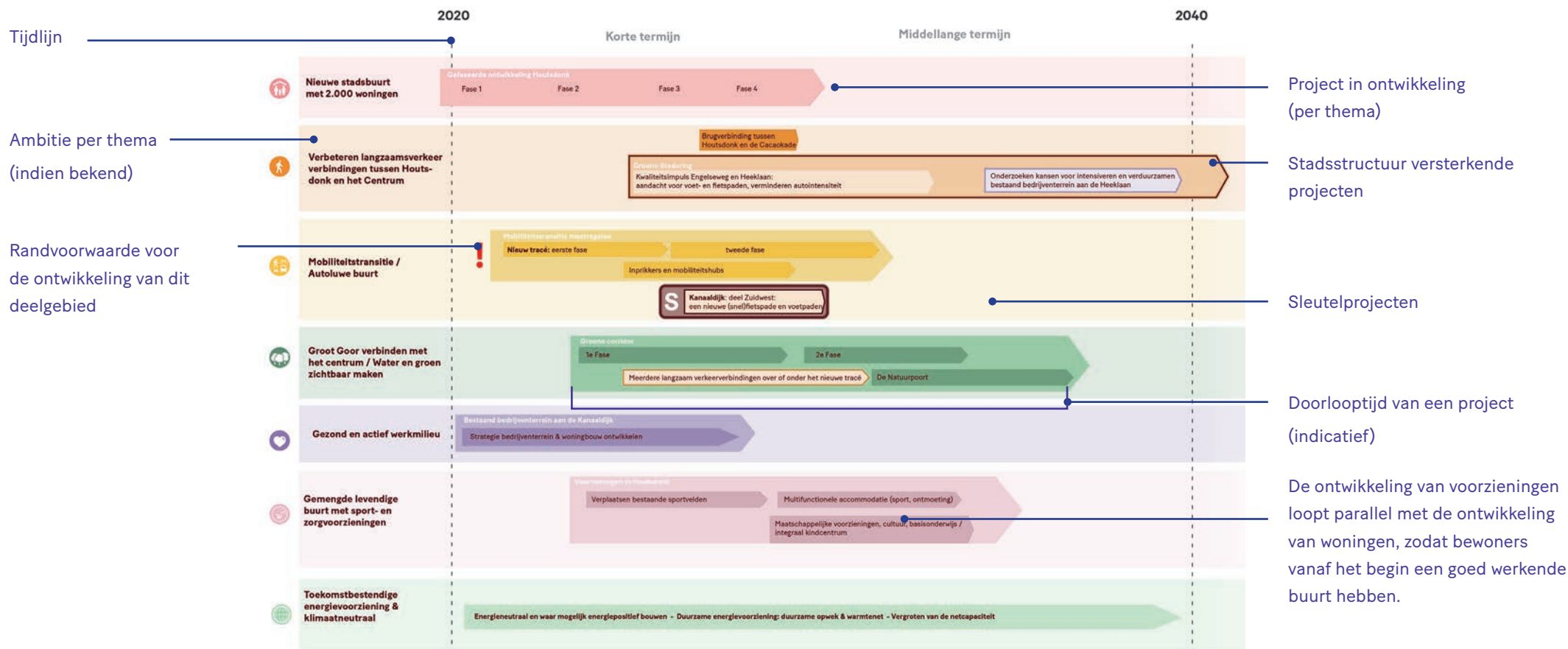
De onderdelen van het ontwikkelpad corresponderen met de ambities uit de ambitieeroos.

De ontwikkelpaden zijn uitgewerkt voor vier verschillende deelgebieden (Houtsdonk, Stationskwartier en centrum, Hoogeind en Kanaalzone Noord). Op de volgende pagina wordt de casus van Houtsdonk gebruikt om uit te leggen hoe deze ontwikkelpaden zijn opgesteld. Als conclusie is er een simpel overzicht van alle vier de gebieden van gemaakt, waarin de belangrijkste keuzes en essentiële afhankelijkheden naar voren komen.

- V** Volgorde: in welke volgorde moeten projecten ontwikkeld worden?
- A** Afhankelijkheid: wat zijn de randvoorwaarden voor verschillende projecten?
- S** Sleutelprojecten: welke projecten hebben een sleutelrol in de schaalspromg?
- K** Keuzes: wanneer moeten welke keuzes gemaakt worden?



ONTWIKKELPAD HOUTSDONK EN OMGEVING



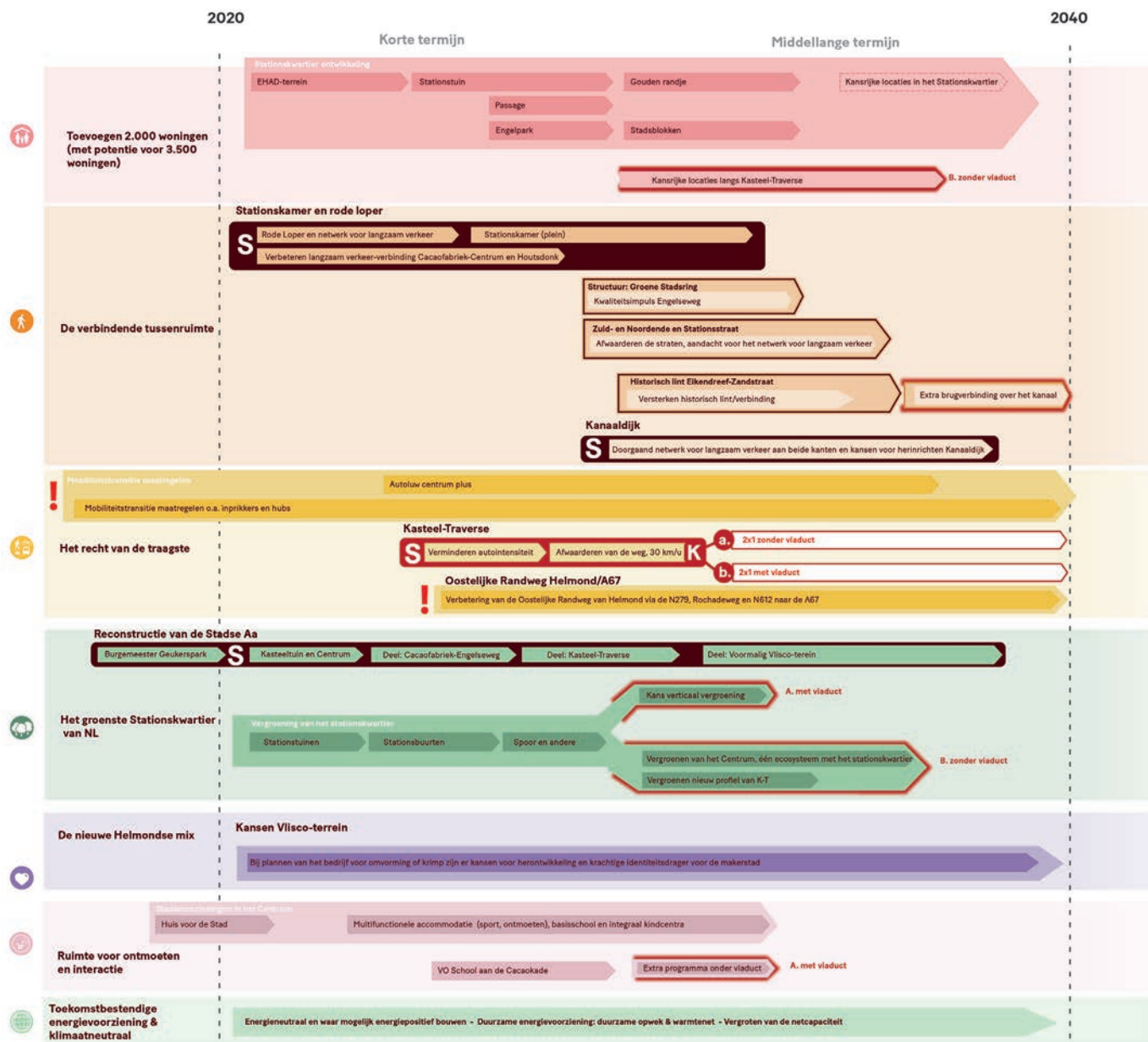
Houtsdonk wordt een nieuwe groene stadsbuurt met een diversiteit aan woonmilieus. Deze ontwikkeling dient niet alleen een deel van de verstedelijkingsopgave van Helmond te zijn, maar zal ook een bijdrage leveren aan verbetering van de bestaande buurt Houtsdonk en omgeving.

Deze ontwikkeling kent enkele afhankelijkheden:

- De realisatie van projecten binnen de mobiliteitstransitie van Helmond, waarbij de aanleg van een nieuwe tracé als onderdeel van de stadsring cruciaal is (doortrekking vanaf de (nieuwe) Kasteelherenlaan naar de Kanaaldijk Zuid).
- De realisatie van een nieuwe brugverbinding voor langzaam verkeer tussen Houtsdonk en Cacaofabriek, en verdere verbindingen met het centrum en het station.

- De locatie, rol en toekomstige functie van deze stedelijke verkeersring zijn essentiële vraagstukken voor de toekomst van Houtsdonk en hebben invloed op zowel de bestaande wijk als de ontwikkeling van het deelgebied. Het heeft ook aanzienlijke gevolgen voor het sleutelproject Kanaaldijk, waarvan de kwaliteit in hoge mate afhankelijk is van het verminderen cq. wegnemen van autoverkeer.

ONTWIKKELPAD STATIONSKWARTIER



Het stationskwartier speelt een cruciale rol bij het realiseren van alle ambities van het ontwikkelperspectief. Alle vijf sleutelprojecten bevinden zich geheel of gedeeltelijk in dit gebied, en er zijn twee belangrijke keuzes die een grote invloed hebben op tal van ontwikkelingen:

1. Kasteel-Traversal:

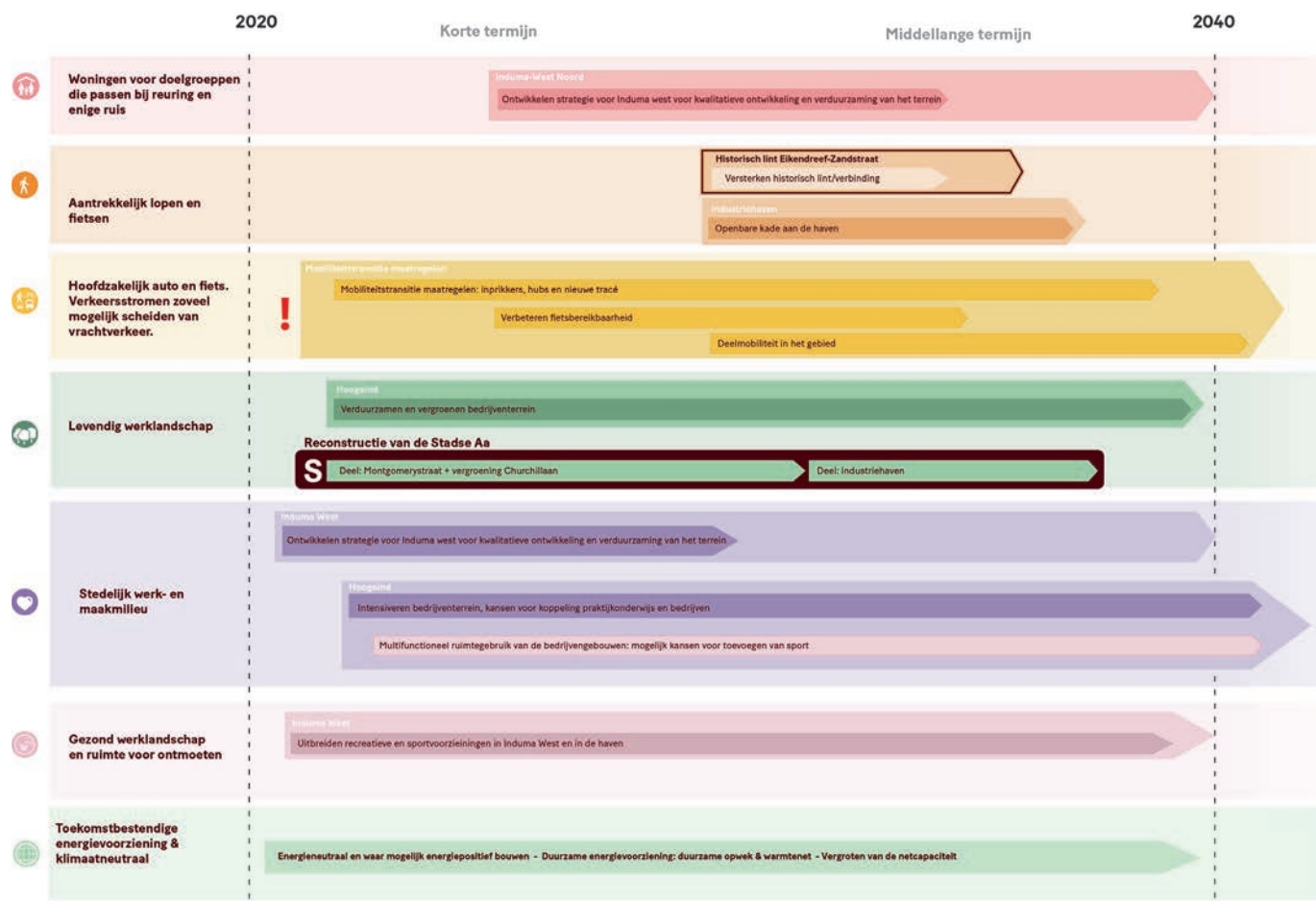
De herontwikkeling van de Kasteel-Traversal is van essentieel belang voor het verbeteren van de leefomgeving en daarmee voor de realisatie van woningen in het gebied. Daarnaast draagt het bij aan het verbeteren van de verbindingen tussen het station en het centrum via de Rode loper of Stationsstraat. Het behoud of de transformatie van het viaduct bepaalt in hoeverre bepaalde sleutelprojecten kunnen worden ontwikkeld, de mate van vergroening en hoeveel ruimte er beschikbaar is voor mogelijke ontwikkelingen. Randvoorwaarden voor dit project zijn de realisatie van mobiliteitstransitie-maatregelen en de verbetering van de Oostelijke Randweg via de N279, Rochadeweg en N612 naar de A67.

2. Kansen Vlisco-terrein:

Helmond is altijd een makersstad geweest. Ons industriële verleden is langs het kanaal en op diverse plekken in de stad zichtbaar, zoals op het Vlisco-terrein. Mocht het bedrijf nieuwe plannen ontwikkelen dan liggen er mogelijk kansen om het terrein verder te ontwikkelen als krachtige identiteitsdrager voor Helmond.

Daarnaast bevinden zich veel stadsstructuur versterkende projecten in dit gebied, wat van groot belang is voor het verbinden van het centrum en het station met andere gebieden zoals Houtdonk, Hoogeind of Kanaaldijk-Noord. Deze projecten zijn noodzakelijk voor het realiseren van gezonde en leefbare woon- en werkgebieden.

ONTWIKKELPAD HOOGEIND

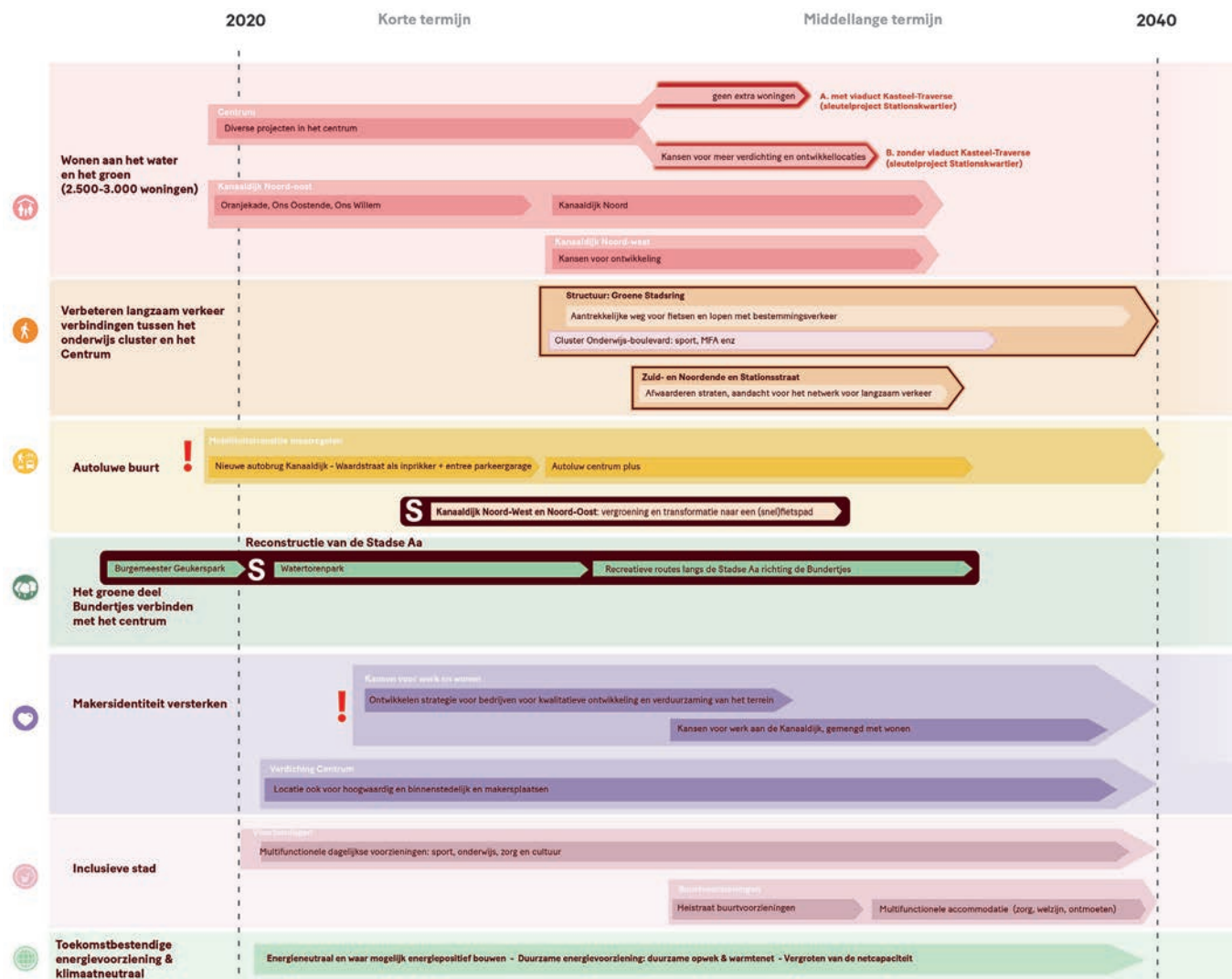


De ontwikkelingen in het Stationskwartier en de aanleg van de Stadse Aa geven een positieve impuls om het gebied Induma-West te transformeren.

Een randvoorwaarde voor de kwalitatieve transformatie en verduurzaming van het bedrijventerrein is de mobiliteitstransitie, met een focus op het verbeteren van het netwerk van fietspaden. Om het fietsverkeer naar de werklocatie te stimuleren, moeten er goede verbindingen met andere stadsdelen worden gerealiseerd. De volgende projecten zijn daarvoor essentieel:

- Stadse Aa, met kwalitatieve openbare ruimte langs de watergang;
- Opwaarderen van het historische lint Eikendreef-Zandstraat.

ONTWIKKELPAD KANAALZONE NOORD EN CENTRUM



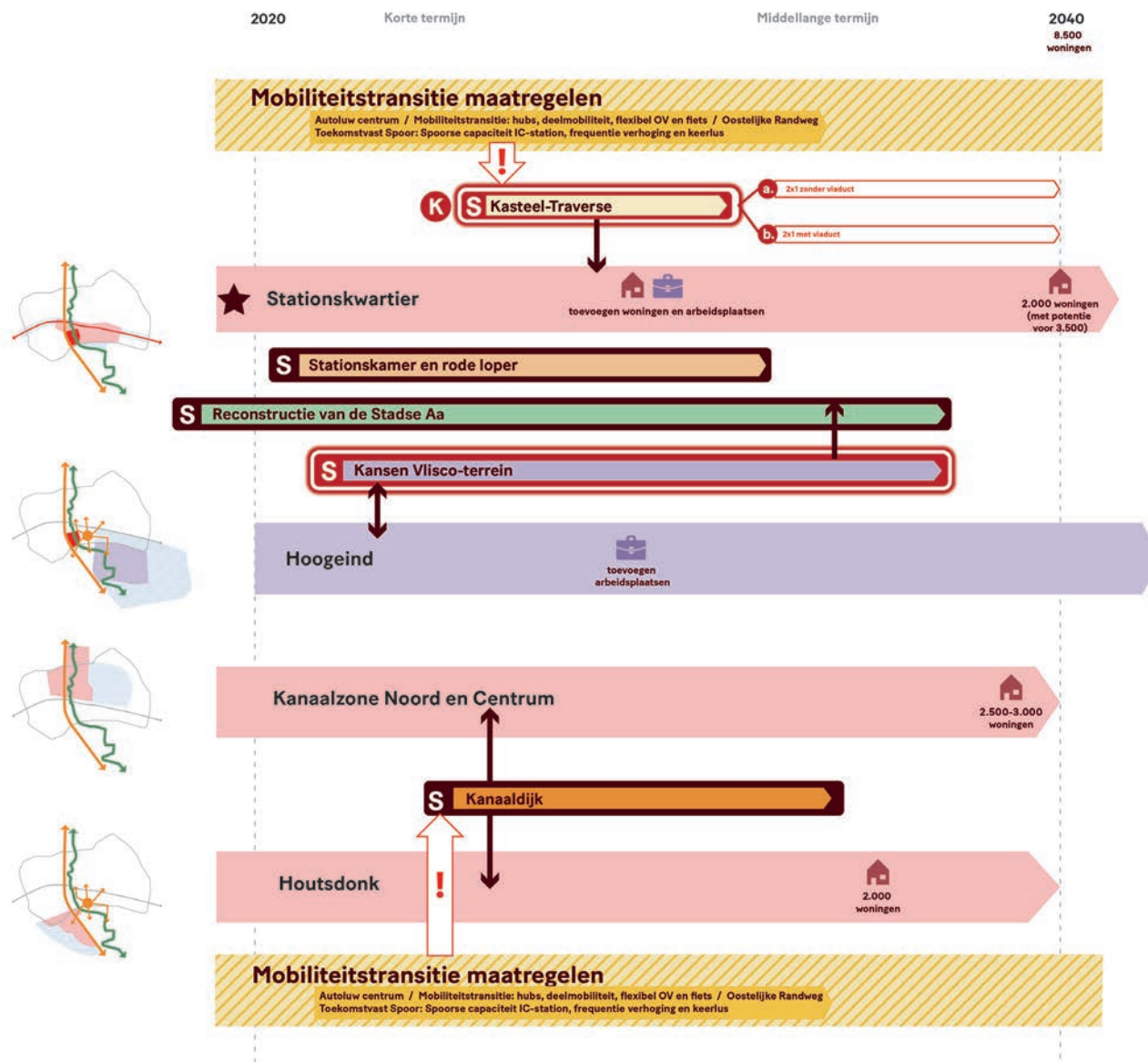
Om in Kanaalzone-Noord kwalitatieve ruimte te creëren voor meer woningen, is er niet alleen sprake van transformatie van gebieden, maar moeten ook goede verbindingen met de rest van de stad en het station worden gewaarborgd.

In het centrum vindt op projectniveau ontwikkeling plaats. De centrumontwikkelingen spelen een belangrijke rol om Kanaalzone-Noord en het station via het centrum met elkaar te verbinden.

De volgende projecten zijn van belang:

- Stadse Aa: zorgt voor vergroening en recreatieve voorzieningen;
- Kanaalzone: fietspaden, vergroening en toegang tot water;
- Stadsring: verbindingen met andere belangrijke voorzieningen en de ontwikkeling van het onderwijscluster;
- Zuid-, Noordende en Stationsstraat: goede verbindingen met het station, met een focus op fietsverkeer;

ONTWIKKELPAD VIER HOOFDGEBIEDEN



De ontwikkelingen binnen de vier deelgebieden en sleutelprojecten kunnen niet los van elkaar worden gezien. Om maximale kwaliteit te bereiken, is een samenhangende, integrale aanpak vereist waarin de meest strategische keuzes moeten worden gemaakt.

Er zijn drie hoofdafhankelijkheden en kansen:

1. Mobiliteitstransitie maatregelen:

Deze transitie is een randvoorwaarde voor veel sleutelprojecten, maar ook voor het realiseren van de ambities van een inclusieve, duurzame en gezonde stad. De hoofdstructuur van de stad moet op orde zijn met de nieuwe Oostelijke Randweg en schaa sprong in aanbod van alternatieve vervoersvoorzieningen met bijbehorende faciliteiten.

2. Kasteel-Traversal:

Een sterk, vergroot en verbonden centrum is alleen mogelijk als de Kasteel-Traversal wordt afgewaardeerd en geen barrière meer vormt tussen de centrumdelen en omliggende wijken. De mogelijkheden voor de transformatie van het viaduct moeten onderzocht worden.

3. Kansen Vlisco-terrein:

Helmond is altijd een makersstad geweest. Ons industriële verleden is langs het kanaal en op diverse plekken in de stad zichtbaar, zoals op het Vlisco-terrein. Mocht het bedrijf nieuwe plannen ontwikkelen dan liggen er mogelijk kansen om het terrein verder te ontwikkelen als krachtige identiteitsdrager voor Helmond.

07

**Conclusies en
aanbevelingen**

CONCLUSIE ONTWIKKELPERSPECTIEF

Met de groei van de stad in het vooruitzicht krijgt Helmond de ultieme kans om kwaliteit toe te voegen aan de woon- en werkomgeving. Een kans om de positionering van Helmond te realiseren en de herkenbaarheid van de stad te vergroten. Daarmee is de schaa sprong niet alleen een verdichtingsopgave, maar vooral een verbeteringsopgave. Ingrepen in de stad en het toevoegen van woningen, werkgelegenheid, groen en voorzieningen moeten voor het woonplezier van nieuwe en bestaande bewoners een kwaliteitsimpuls opleveren. Het ontwikkelperspectief laat zien hoe de woningbouwopgave integraal met de andere ambities kan worden aangevlogen en welke keuzes en ingrepen er nodig zijn.

Het in het Verstedelijkingsakkoord opgenomen aantal woningen voor het schaa spronggebied in Helmond Centrum (10.000) blijkt in combinatie met de ruimtelijke claims van andere ambities voor deze verbeteringsopgave een ingewikkelde puzzel op te leveren. Op enkele ontwikkellocaties lijkt deze puzzel zo complex te zijn dat het inpassen van alle ruimteclaims zelfs met goede ontwerp oplossingen krap wordt. Dit geldt bijvoorbeeld voor Kanaaldijk-Noord (mede door de hoge parkeernorm die geldt in deze zone) en de kavels langs de Kasteel-Traversal en direct aan het spoor (o.a. Gouden Randje).

In dit hoofdstuk benoemen we kansrijke mogelijkheden ('Knoppen om aan te draaien') om de opgave van 10.000 woningen te kunnen realiseren. Ook gaan we in op de belangrijkste conclusies van de schaa sprong en de randvoorwaarden die nodig zijn om van de verdichtingsopgave ook een verbeteringsopgave te maken. Tenslotte doen we aanbevelingen voor de verdere uitwerking van het ontwikkelperspectief.



RANDVOORWAARDEN VOOR DE SCHAALSPRONG

ENERGIEVRAAGSTUK

Randvoorwaardelijk voor de ontwikkelingen is de duurzame energievoorziening. De geplande woningen in de schaalprong passen in de reeds geplande uitbreidingen (vanaf 2030) en de voorziene overschotten daarin van Enexis, onder voorwaarde dat de ontwikkelingen van de schaalprong het warmtebeleid volgen. De schaalprong vraagt inpassing van diverse compactstations, waarvan de locaties nog niet exact bekend zijn.

De beschikbare ruimte voor energie-opwekking binnen het centrum+-gebied biedt de mogelijkheid om circa 5.000 woningen energieneutraal (eigen gebruik + gebruikersbundel) te ontwikkelen (op basis van de footprints van de kavels) . Om een groter aantal woningen energieneutraal te ontwikkelen kunnen we dit niet binnen het gebied oplossen en is er een afhankelijkheid van duurzaam opgewekte energie ergens anders in Helmond, de regio of landelijk. Bij de ontwikkeling van 10.000 woningen, en uitgaande van zonne-energie, betekent dit een afhankelijkheid met een omvang van 25 hectare waarvoor een andere oplossing in de regio of landelijk gevonden dient te worden. Daarbij is nog geen rekening gehouden met de ontwikkeling van werklocaties en het verbruik van elektrische voertuigen.

MOBILITEITSTRANSITIE ÉN OP ORDE BRENGEN AUTO-INFRASTRUCTUUR

De mobiliteitstransitie is een randvoorwaarde voor veel sleutelprojecten, maar ook voor het realiseren van de ambities van een inclusieve, duurzame en gezonde stad. De transitie zet in op actieve mobiliteit (lopen en fietsen), openbaar vervoer en deelmobiliteit zullen ook moeten worden versterkt. Toch zal er ook bij een geslaagde mobiliteitstransitie nog een aanzienlijke rol voor de auto blijven. Om de (verkeers)druk op de Kasteel-Traverse te kunnen verminderen en de milieubelasting voor de woningen te kunnen verminderen, zijn ingrepen op grotere schaal nodig. Het gaat daarbij om een pakket van samenhangende maatregelen:

- Stapsgewijs afschalen van de Kasteel-Traverse door de afbouw van de doorstromingskwaliteit en verbeteren oversteekbaarheid en op termijn herprofilering Kasteeltraverse (geschat eindbeeld: 2x1 rijstroken (30 km/h?), ca. 10.000 mvt/etm);
- Het inregelen van het alternatieve aanbod aan vervoersvoorzieningen;
- Het op orde brengen van de stedelijke autostructuur en een nieuwe Oostelijke Randweg;
- Structuur aanbrengen aan buitenkant van de stad, die zoveel mogelijk autoverkeer buiten de stad omleidt (met o.a. ombouw N279, ombouw knoop N270/N279 incl. HUB Berkendonk, verbreden A67 naar 2x3 rijstroken tot Asten).

AANPASSEN KASTEEL-TRAVERSE

Een sterk, vergroot en verbonden centrum is alleen mogelijk als de Kasteel-Transpose wordt afgewaardeerd en geen barrière meer vormt tussen de centrumdelen en omliggende wijken. De mogelijkheden voor de transformatie van het viaduct moeten onderzocht worden.

INVESTEREN IN DE OPENBARE RUIMTE

De verstedelijkingsopgave van de schaa sprong binnen het bestaand stedelijk weefsel van Helmond is een verdichtingsopgave. Het uitgangspunt hierbij is dat verdichting enkel zin heeft rondom kwaliteit: gezonde aantrekkelijke openbare ruimte, groen en water, voorzieningen en OV-bereikbaarheid. Het realiseren van (leef)kwaliteit is dus randvoorwaardelijk voor groei en verdichting. Op structuur- en buurtniveau wordt geïnvesteerd in gezonde, groene en veilige openbare ruimte. Het groenblauwe netwerk in het centrum en de binnenstad vormt een 'stepping stone' naar omliggende grote natuurgebieden. Een knelpunt zien we ontstaan door de ruimteclaim van het (maaiveld) parkeren met de huidige hoge parkeernorm. Hier worden in de volgende paragraaf ('Knoppen om aan te draaien') aanbevelingen voor gegeven.

VLISCO-TERREIN

Het Parijs van Afrika, zo wordt Helmond ook weleens genoemd. Dankzij de kleurrijke, bedrukte stoffen van Vlisco. Mocht het bedrijf op termijn wensen te verhuizen of andere ontwikkelplannen hebben dan liggen er kansen voor transformatie van deze plek. De ligging van het terrein maakt dat het bijna alle sleutelprojecten raakt. Zonder transformatie kunnen deze projecten niet de volledige kwaliteit bieden en de ambities van de stad vervullen. Bovenal kan door herontwikkeling van het terrein een krachtige identiteitsdrager voor Helmond ontstaan, aan het spoor, naast het station en grenzend aan de binnenstad en de kanaalzone.

STEDELIJKE WERKMILIEUS

Het centrale deel van de stad is dé plek waar de ambities van Helmond om een echte makersstad te worden kunnen landen. Dit betekent ruimte bieden aan stedelijke werkmilieus. Bijvoorbeeld door het aantrekken van bedrijven buiten Helmond maar ook door bestaande bedrijven op bedrijventerreinen in Helmond te verleiden naar deze gebieden. Voor deze laatste groep gaat het om circa 8,5 netto hectare vraag aan kavels, dit staat gelijk aan zo'n 55.000 m² vastgoed die potentieel buiten de bedrijventerreinen te faciliteren is. Een ruime helft van deze ruimte past goed in een stedelijk werk- en maak milieu, ruim een derde past in een hoogwaardig en binnenstedelijk werkmilieu en een klein tiende van de ruimte vraag past in het centrumgebied werkmilieu.

KNOPPEN OM AAN TE DRAAIEN

MEER ONTWIKKELLOCATIES AANWIJZEN

De eerste optie is het aanwijzen van meer ontwikkellocaties binnen het schaalspronggebied waar woningen, werken en voorzieningen gerealiseerd kunnen worden. In het ontwikkelperspectief wordt bij een mogelijke toekomstige verhuizing of ontwikkelplannen van Vlisco een gebied voor wonen, werken en voorzieningen voorgesteld. Dit gebied kan namelijk, mede vanwege zijn centrale ligging, een belangrijke werk- en cultuurfunctie binnen de stad kan vervullen in de toekomst. Als er in de toekomst aanpassingen worden gedaan aan de Kasteel-Traversal (bijv. 2x1 rijbaan) ontstaat ook langs deze structuur meer ontwikkelpotentie, bijvoorbeeld door het verkleinen van het ruimtebeslag en asverspringingen van de weg.

ANDERE STATIONSGBIEDEN BETREKKEN BIJ DE SCHAALSPONG

Helmond heeft de unieke kwaliteit van vier treinstations in de stad. De andere (sprinter)stations bieden veel ontwikkelpotentie door de lage dichtheid in de omgeving en de goede bereikbaarheid naar de regio.

INTENSIVEREN VAN BESTAANDE PLANNEN

Het behoud van werkplekken in het centrum+-gebied heeft invloed op het aantal te realiseren woningen. Het verhogen van de dichtheid in de gebieden met woningbouw (bijv. stationszone) is daarvoor een passende oplossing, die nog steeds aansluit bij de visie op het gebied. Ook voor Houtsdonk is een verhoging van de dichtheid denkbaar. Om de dichtheid te verhogen in bestaande buurten kunnen optoppen en woningsplitsen positief bijdragen aan het intensiveren.

BENUT HET BESTAANDE

Door kritisch te kijken naar wat er al is en te beoordelen of aan de levensduur van deze gebouwen nog een nieuwe periode kan worden toegevoegd, kan er op korte termijn ruimte gemaakt worden voor nieuw programma. Door nieuwe mobiliteitshubs aan de randen van de stad te realiseren kan een deel van de parkeerplaatsen in bestaande parkeergarages worden ingezet voor de benodigde parkeerplaatsen van de nieuwe (woningbouw) ontwikkelingen. Ook bestaande ontmoetingsruimten (bijvoorbeeld scoutinggebouwen) kunnen door een lichte transformatie een nieuw leven krijgen, als multifunctionele ontmoetingsplek waarbij verschillende mensen elkaar tegenkomen en/of elkaar bewust ontmoeten.

KEUZES MAKEN IN RUIMTECLAIMS/AMBITIES

Een andere keuze om te maken is het prioriteren van ambities. Elke nieuwe woning brengt secundaire ruimteclaims met zich mee, waaronder groen, parkeren, voorzieningen en werkplekken. Het reduceren van de parkeernorm en het stimuleren van gestapeld parkeren is één van de mogelijkheden om meer woningen te kunnen bouwen. Voor veel ontwikkellocaties maakt het een groot verschil om maaiveld parkeren niet toe te staan in de ontwikkeling. Door dubbellaagse, of zelfs drielaagse, parkeergebouwen te realiseren kunnen de meeste ruimteclaims ingepast worden.



Lichte interventie
invullen van 'lege' gebieden



Medium interventie
'optoppen'



Extreme interventie
sloop-nieuwbouw met nieuwe typologie en dichtheid



VERVOLGSTAPPEN

Integrale langjarige regie

De regio Brainport groeit snel. Deze groei legt een toenemende druk op de woningmarkt, het mobiliteitssysteem, de energievoorziening, de natuur en de bestaande stad, terwijl de druk op de regio nu al groot is. Om deze groei mogelijk te maken maakt de regio een schaa sprong, waarbij Helmond ook verantwoordelijkheid neemt om deze bevolkingsgroei de komende jaren op te vangen. Samen met Rijk, provincie en de regio is afgesproken dat Helmond een flink deel van deze groei en daarbij behorende voorzieningen voor haar rekening neemt.

Dit betekent dat het aantal inwoners van Helmond de komende jaren sterk toeneemt: naar 115.000 inwoners in 2040. Daarvoor worden woningen gebouwd, zelfs een groot deel in de bestaande stad. Het ontwikkelperspectief geeft richting en invulling aan de verstedelijkingsopgave voor het Centrum+-gebied in Helmond. Het laat zien welke stad Helmond momenteel is, welke stad het wil en kan zijn en waar op ingezet moet worden om dat te worden.

De verstedelijkingsopgave gaat integraal samen met de mobiliteitstransitie, het benutten van OV-bereikbaarheid, meer ruimte voor wandelen en fietsen, het vergroenen van de buitenruimte en het verduurzamen van de energie-infrastructuur en biedt, direct of indirect, kansen voor kwetsbare buurten. Ook daar moet de groei in positieve zin worden gevoeld. De gewenste kwaliteitssprong kan alleen worden bereikt door langjarig regie te voeren op het integrale kader zoals verwoord in dit ontwikkelperspectief.

Strategische investeringsagenda

De opgave is fors, in gevraagde capaciteit en investeringsvolume: niet alles kan tegelijk.

De volgorde waarin de verschillende ontwikkelingen van de schaa sprong plaatsvinden, wordt bepaald door hun onderlinge afhankelijkheid, de beschikbaarheid van budget, capaciteit en politieke keuzes. Dit ontwikkelperspectief geeft met de daarin opgenomen ontwikkelpaden handvatten voor de volgorde van de ontwikkelingen. Om grip te kunnen houden op snelheid (en waar mogelijk versnelling) van de woningbouw en de kwaliteitssprong te laten slagen is een verdere uitwerking van deze ontwikkelpaden wenselijk.

Het investeringsvolume dat samenhangt met de opgaven zoals opgenomen in dit ontwikkelperspectief is fors. Voor deze opgaven is een integrale businesscase opgesteld die inzicht geeft in de benodigde investeringen. Samen met de ontwikkelpaden (wat doen we op welk moment) mondt dit uit in een meerjaren investeringsagenda en vraagt dit om het opbouwen van reserves in de begroting. Maar ook dan, met het opbouwen van deze reserves, overstijgen de benodigde investeringen de draagkracht van de gemeente Helmond. Dit vraagt om een gezamenlijke aanpak van Rijk, provincie, regio en stad en betekent het samen ontwikkelen van een strategie voor inhoudelijke samenwerking/afstemming en financiering.

Verantwoordelijkheid nemen voor stad en regio

Het in het Verstedelijkingsakkoord opgenomen aantal woningen voor het schaa spronggebied in Helmond Centrum (10.000) blijkt in combinatie met de ruimtelijke claims van andere ambities (stedelijke werkmilieus, voorzieningen, groen, mobiliteit, energie) voor deze verbeteringsopgave ingewikkeld. We kiezen ervoor om niet in te leveren op gestelde ambities voor een gezonde leefomgeving en het behalen van de gewenste kwaliteitssprong voor de stad. Dit betekent daarmee een iets lager aantal woningen: bandbreedte tussen 8.500 - 9.500.

Om de puzzel wel te kunnen leggen zijn in het ontwikkelperspectief verschillende opties benoemd (zie vorige pagina). Omdat niet één enkele optie het beste en enige antwoord biedt kiezen we voor de volgende strategie:

- Bij de uitwerking van de verschillende locaties worden de mogelijkheden voor intensivering van bestaande plannen onderzocht. Randvoorwaarde daarbij is een integrale afweging met de andere ambities van de ambitieroos en de kwaliteit voor de wijk en buurt leidend blijft.
- Kritisch te kijken naar bestaande gebouwen in het Centrum+-gebied en te beoordelen of aan de levensduur van deze gebouwen nog een nieuwe periode kan worden toegevoegd, of dat er op korte termijn ruimte kan worden gemaakt voor nieuw programma.

De optie voor het betrekken van de andere stationsgebieden is kansrijk. Bovendien bieden de opgaven in de wijken buiten het Centrum+-gebied ook perspectief: hoe kunnen de wijken mee transformeren en bijdragen aan de schaa sprong en welke structurele ingrepen zijn daarbij nog nodig? Het verdient aanbeveling om dit traject verder te onderzoeken. Ook omdat de groeiopgave van de regio groter blijkt te zijn dan aanvankelijk gedacht bij het sluiten van het verstedelijkingsakkoord in 2022 (mede door de later aangekondigde verdere uitbreiding van ASML) en Helmond wil onderzoeken welke aanvullende bijdrage zij daarin kan leveren.

Monitoring

Ter ondersteuning van dit Ontwikkelperspectief is een digitaal instrument ontwikkeld, dat als monitoring-tool kan dienen om de ontwikkeling van de verschillende ambities in de gaten te houden. Momenteel ligt de focus van het instrument op het monitoren van de woningbouwambitie en de afweging in ruimteclaims per ontwikkellocatie. Het instrument heeft potentie om in de toekomst ook de voortgang van de andere ambities te monitoren (bijv. de groenambities en klimaatbestendigheidambities).

Samen met de buurt

De structurele ingrepen op schaa sprongniveau moeten een uitwerking krijgen op buurt- en wijkniveau. Gezonde verstedelijking begint bij een volwassen groenblauw netwerk en het beter benutten van sociale structuren. De uitwerking van deze structuren moet per buurt en samen met de buurt ingevuld worden. Hiervoor sluiten we aan op het participatiebeleid van de gemeente.



Colofon

Deze studie is uitgevoerd door PosadMaxwan in opdracht van de Gemeente Helmond.

Posad Maxwan:

Han Dijk, Karlou Westerbeek, Elena Bulanova, You Wu, Yeeun Boo, Tomer Shachaf.

Gemeente Helmond:

Susan Groot Jebbink, Joost van der Geest, Jasper Pasveer, Rob Voets, Geertje de Kort, Danielle Valkenburg, Nina ter Linde, Hanneke Theuws, Geert van der Bruggen, Robbert Speksnijder, Danny van de Laarschot, Ireen van Enckevort, Serge van den Berg, Ceciel Kalkers, Tineke Posno, Henk van Lieshout, Richard van den Boogaard, Hillie Peters, Riccardo Toffolo, Danielle Bouwmans, Joke Polak, Lars van Luijk, Lisenka van Stuivenholt, Nienke Scharroo, Linda den Bol, Manuel Martinez, Suzanne Mesman, Paul Spruijt, Evelien de Wijs, Ton van Lier, Maike van Nunen, Paul Berkers, Mandy Briels, Frank Rietveld, Trudy van Horne, Nicole Vereijken, Yvonne Feenstra, Sanne Talacua, Brenda van der Donk, Stefan Schuller, Femke van Os, Fleur Mans, Patrick Hofman, Simone Vonken.

PosadMaxwan

Binckhorstlaan 36

2516 BE Den Haag

tel: 070 322 2869

Mei 2025

Gemeente Helmond 

POSAD MAXWAN
strategy x design

Bijlage

ANALYSE

ANALYSEKAARTEN

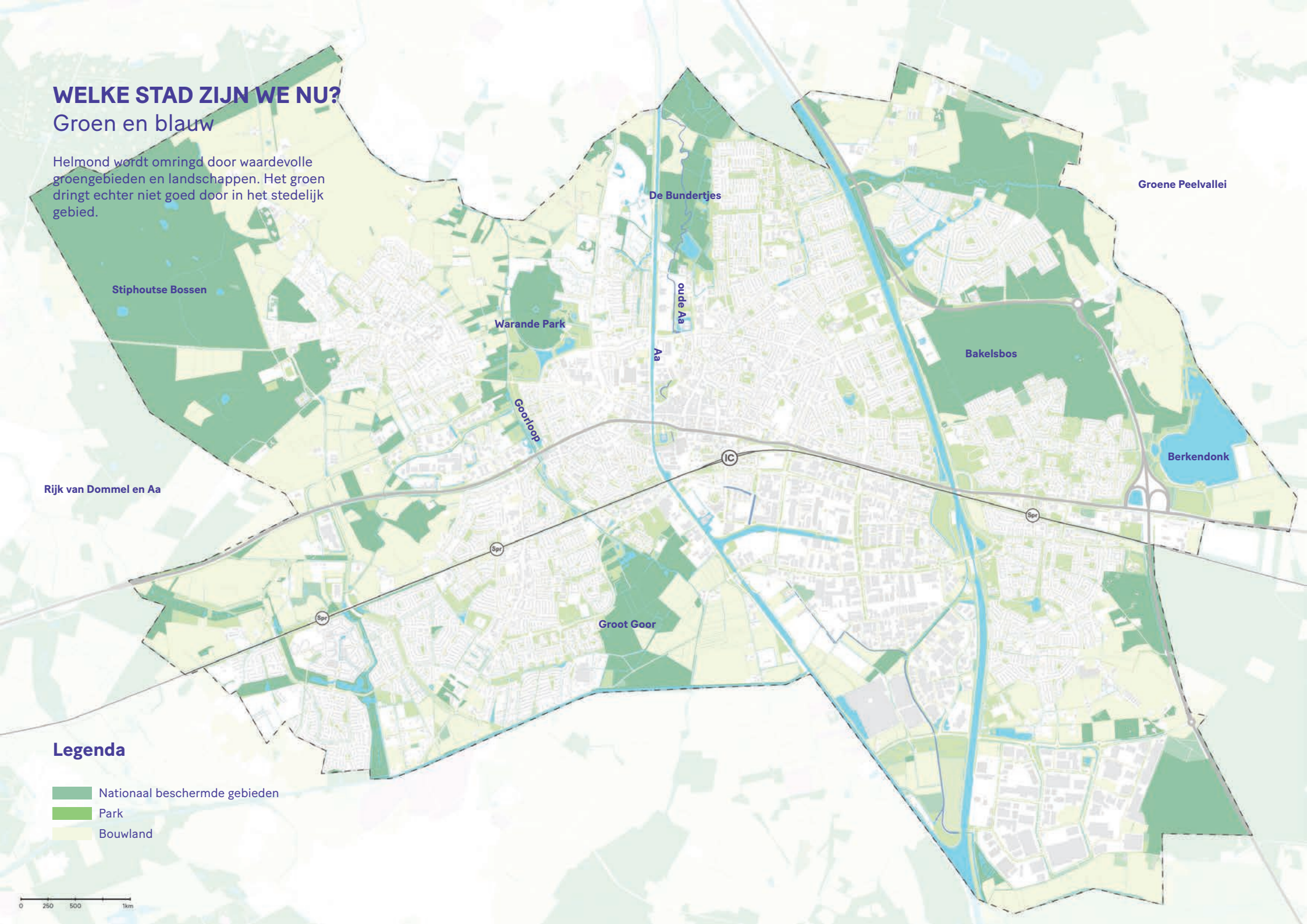
In deze bijlage is een selectie van analysekaarten opgenomen, die worden benoemd in het hoofdstuk “Welke stad zijn we nu?”, onder kansen en uitdagingen. Als uitgangspunt voor het Ontwikkelperspectief zijn diverse thema’s onderzocht om in beeld te brengen hoe de stad nu ruimtelijk, programmatisch en sociaal gezien functioneert.

- Groen en blauw
- Mobiliteit
 - Nabijheid van het OV
 - Bereikbaarheid van het OV
- Bebouwing
 - Functies
 - Bouwperioden
 - Woningtypologieën
- Werklocaties
 - Bedrijventerreinen
- Cultuurhistorie
- Gezonde en leefbare stad
 - Leefbaarometer
 - Geluidsbelasting
 - Hitte-eiland-effect
 - Beloopbaarheidsanalyse

WELKE STAD ZIJN WE NU?

Groen en blauw

Helmond wordt omringd door waardevolle groengebieden en landschappen. Het groen dringt echter niet goed door in het stedelijk gebied.



Stiphoutse Bossen

Warande Park

De Bundertjes

oude Aa

Aa

Bakelsbos

Groene Peelvallei

Berkendonk

Rijk van Dommel en Aa

Goorloop

Groot Goor

Legenda

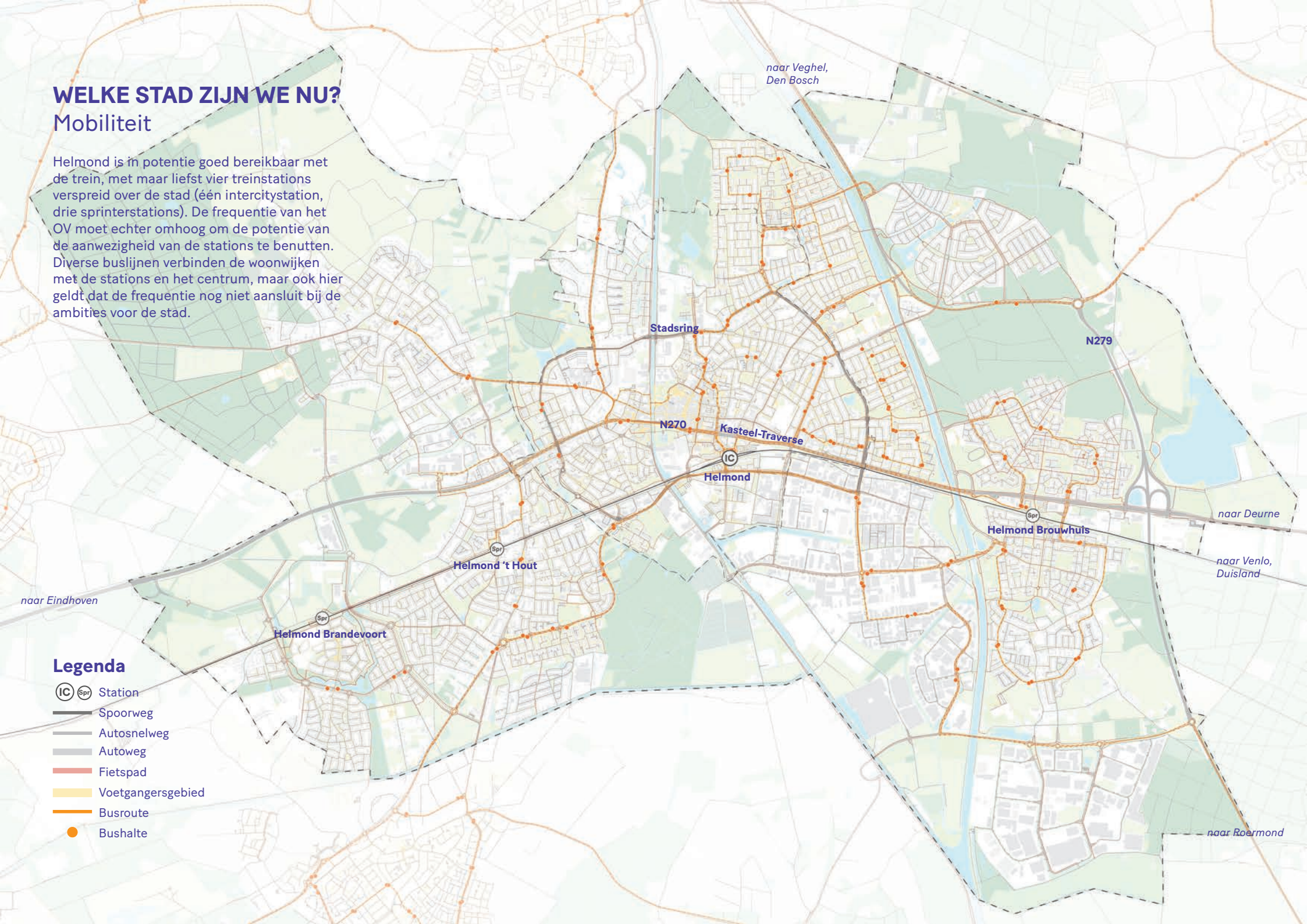
- Nationaal beschermde gebieden
- Park
- Bouwland

0 250 500 1km

WELKE STAD ZIJN WE NU?

Mobiliteit

Helmond is in potentie goed bereikbaar met de trein, met maar liefst vier treinstations verspreid over de stad (één intercitystation, drie sprinterstations). De frequentie van het OV moet echter omhoog om de potentie van de aanwezigheid van de stations te benutten. Diverse buslijnen verbinden de woonwijken met de stations en het centrum, maar ook hier geldt dat de frequentie nog niet aansluit bij de ambities voor de stad.



WELKE STAD ZIJN WE NU?

Mobiliteit: nabijheid van het OV

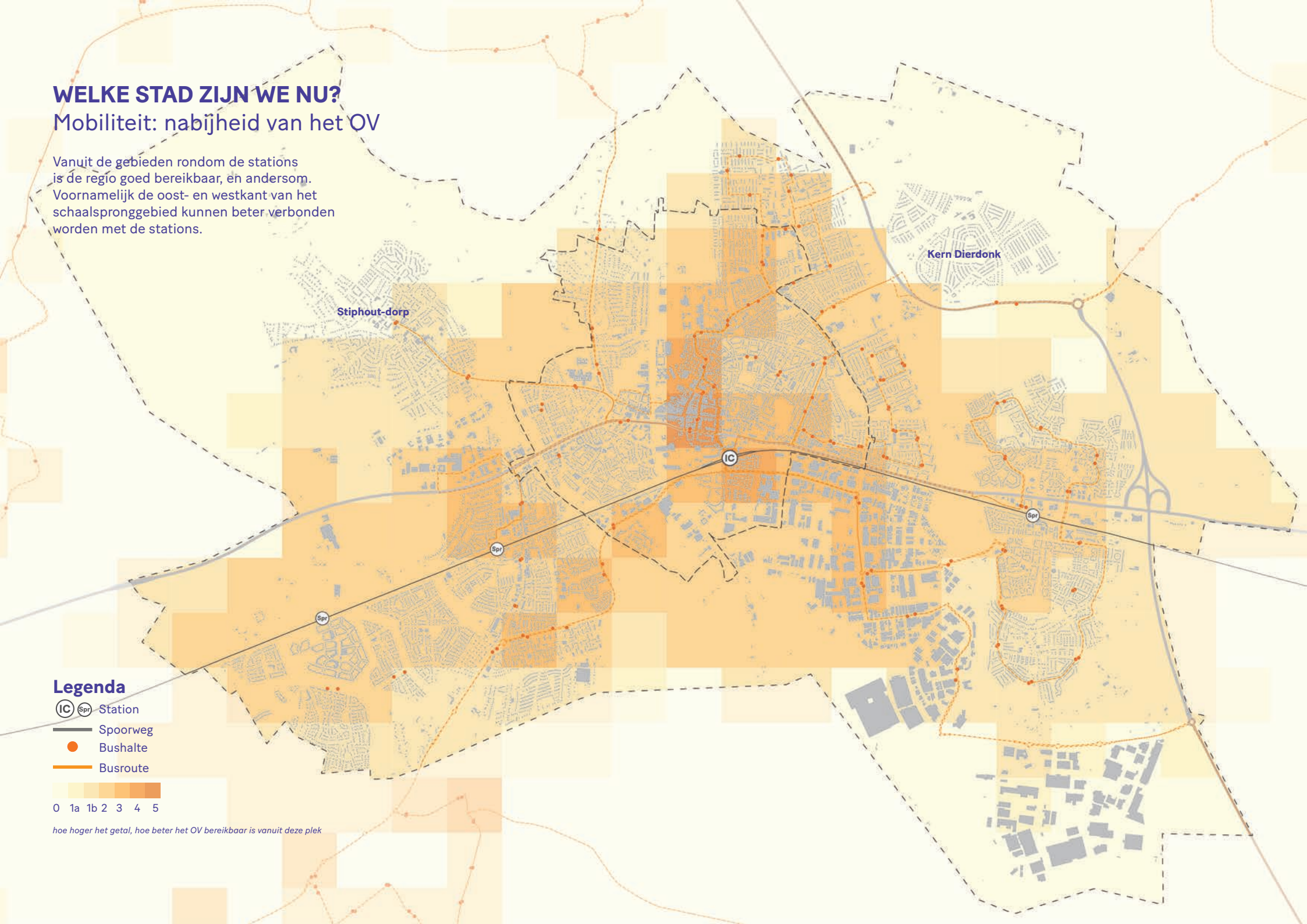
Vanuit de gebieden rondom de stations is de regio goed bereikbaar, en andersom. Voornamelijk de oost- en westkant van het schaalspronggebied kunnen beter verbonden worden met de stations.

Legenda

-  Station
-  Spoorweg
-  Bushalte
-  Busroute

0 1a 1b 2 3 4 5

hoe hoger het getal, hoe beter het OV bereikbaar is vanuit deze plek



WELKE STAD ZIJN WE NU?

Mobiliteit: bereikbaarheid van het OV

Vanuit de wijken zijn de treinstations op korte fiets- en loopafstand te bereiken.

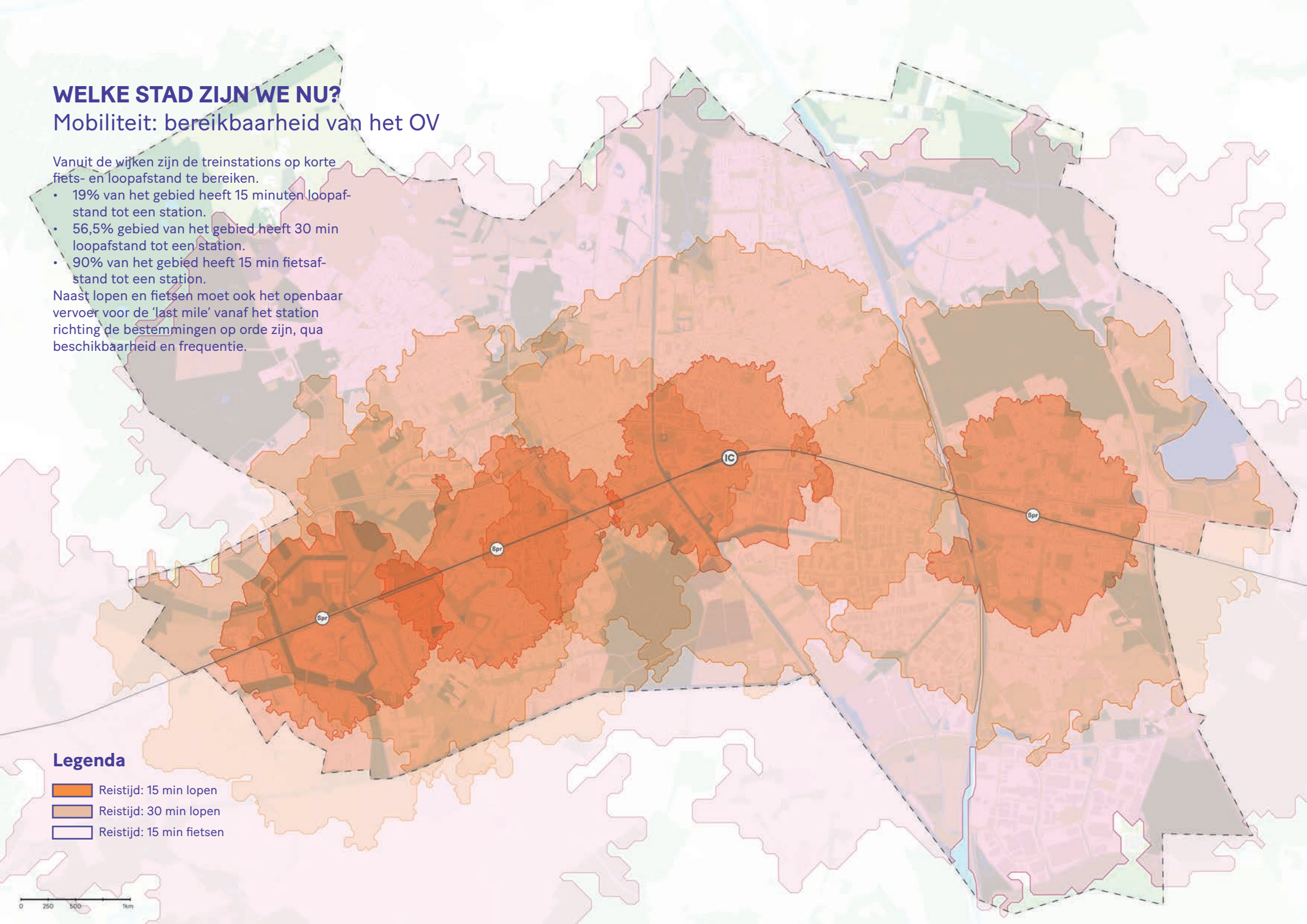
- 19% van het gebied heeft 15 minuten loopafstand tot een station.
- 56,5% gebied van het gebied heeft 30 min loopafstand tot een station.
- 90% van het gebied heeft 15 min fietsafstand tot een station.

Naast lopen en fietsen moet ook het openbaar vervoer voor de 'last mile' vanaf het station richting de bestemmingen op orde zijn, qua beschikbaarheid en frequentie.

Legenda

- Reistijd: 15 min lopen
- Reistijd: 30 min lopen
- Reistijd: 15 min fietsen

0 250 500 1km



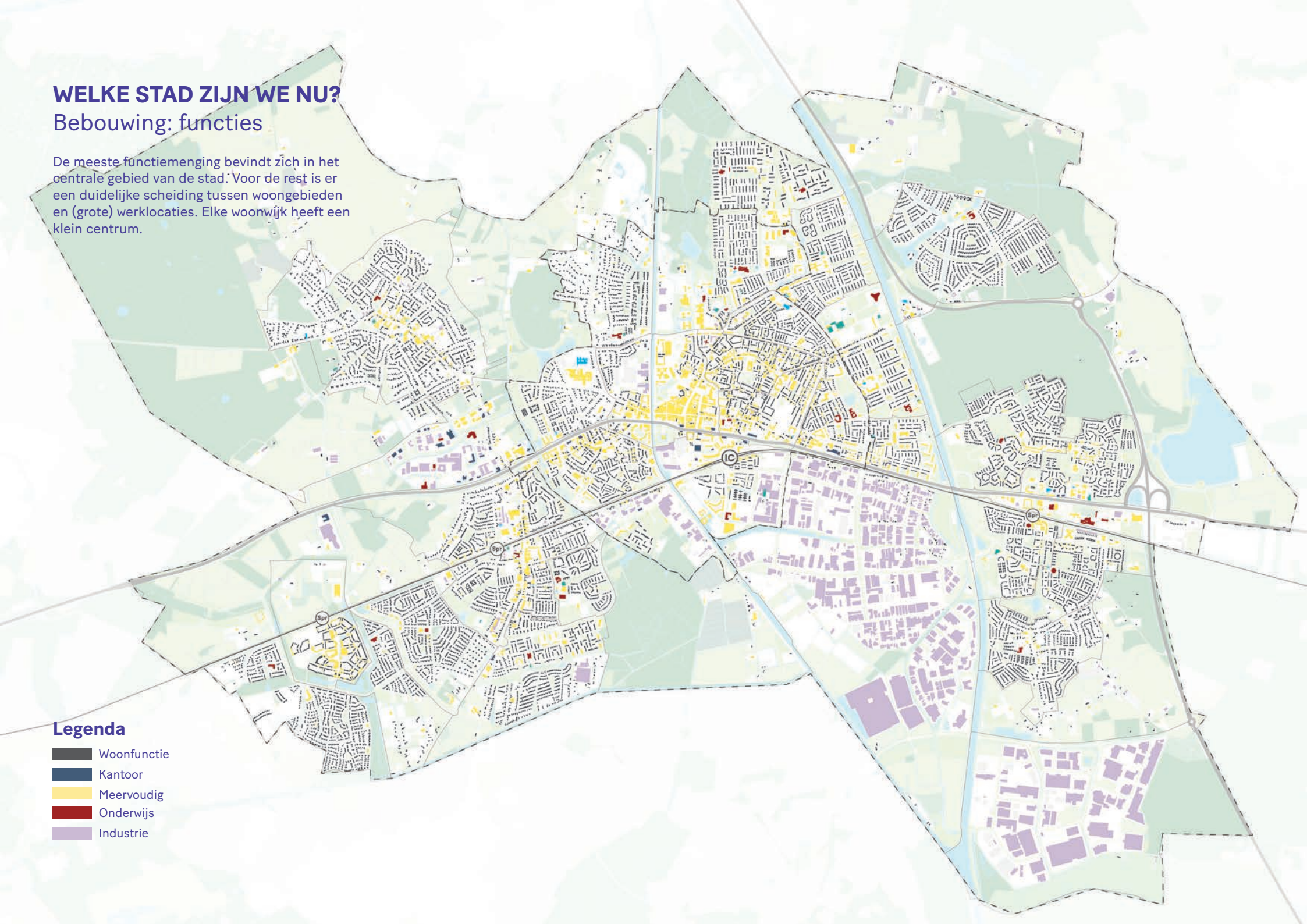
WELKE STAD ZIJN WE NU?

Bebouwing: functies

De meeste functiemenging bevindt zich in het centrale gebied van de stad. Voor de rest is er een duidelijke scheiding tussen woongebieden en (grote) werklocaties. Elke woonwijk heeft een klein centrum.

Legenda

- Woonfunctie
- Kantoor
- Meervoudig
- Onderwijs
- Industrie

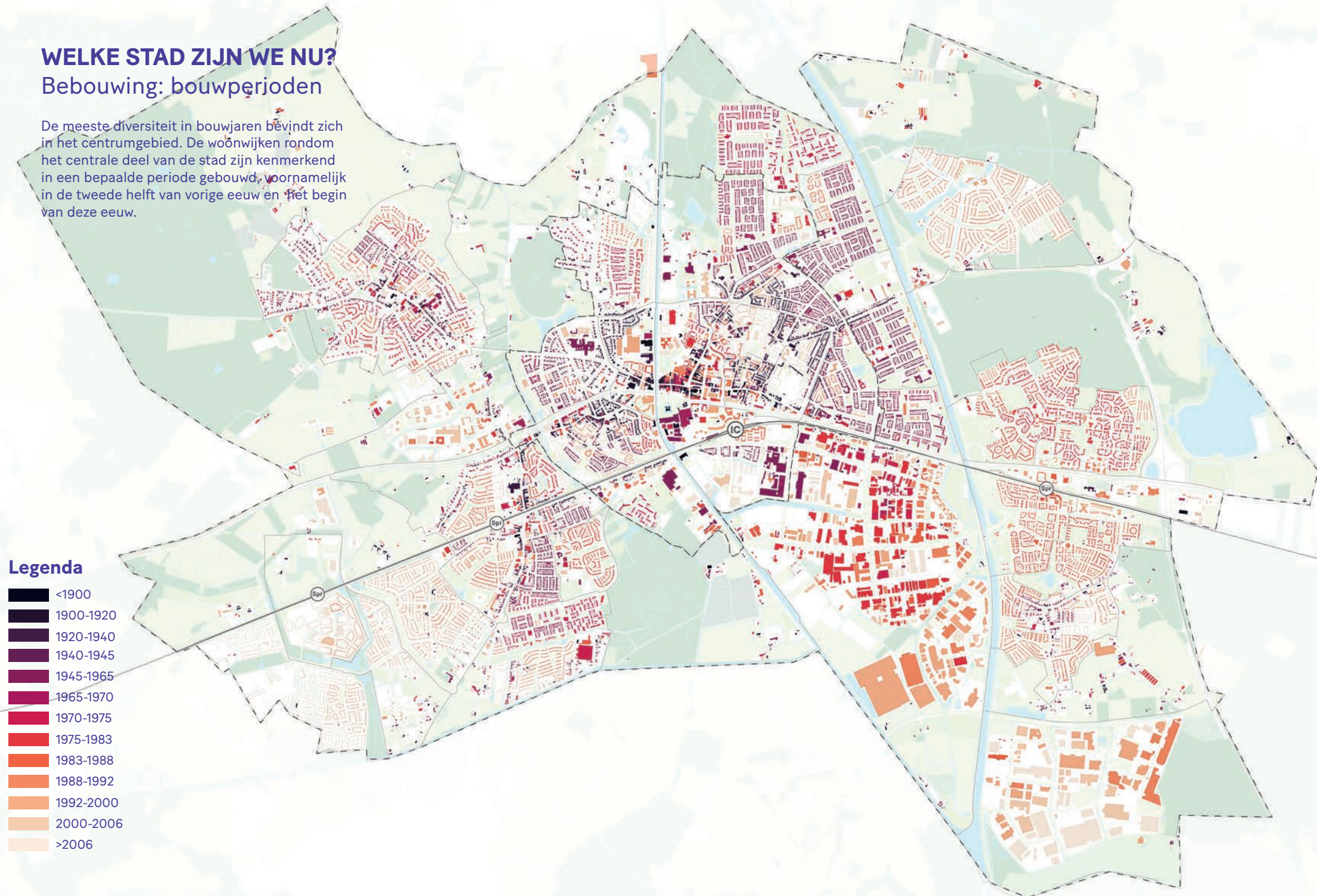
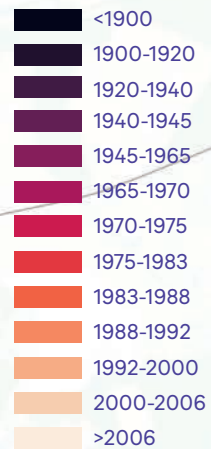


WELKE STAD ZIJN WE NU?

Bebouwing: bouwperiodes

De meeste diversiteit in bouwjaren bevindt zich in het centrumgebied. De woonwijken rondom het centrale deel van de stad zijn kenmerkend in een bepaalde periode gebouwd, voornamelijk in de tweede helft van vorige eeuw en het begin van deze eeuw.

Legenda



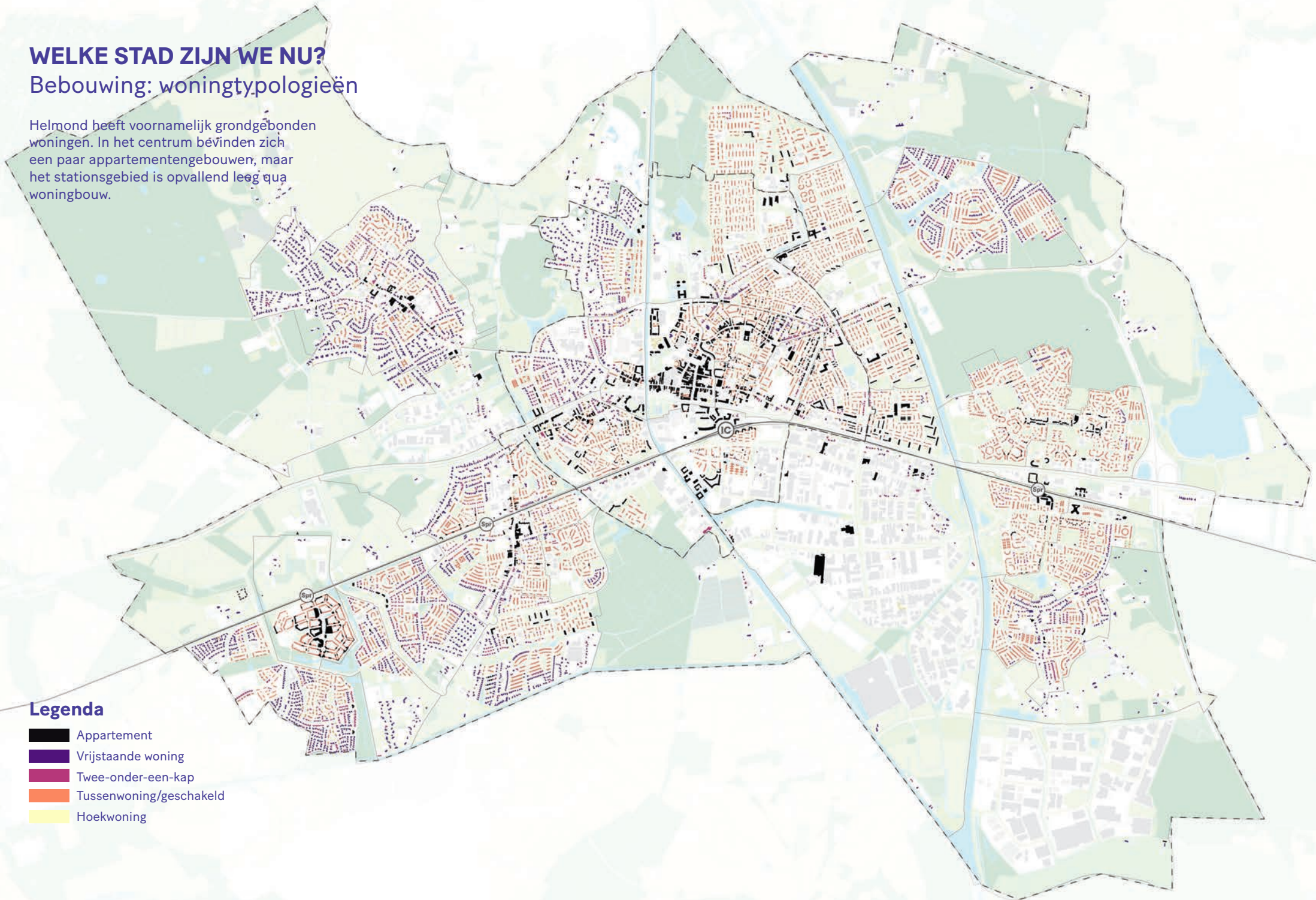
WELKE STAD ZIJN WE NU?

Bebouwing: woningtypologieën

Helmond heeft voornamelijk grondgebonden woningen. In het centrum bevinden zich een paar appartementengebouwen, maar het stationsgebied is opvallend leeg qua woningbouw.

Legenda

- Appartement
- Vrijstaande woning
- Twee-onder-een-kap
- Tussenwoning/geschakeld
- Hoekwoning



WELKE STAD ZIJN WE NU?

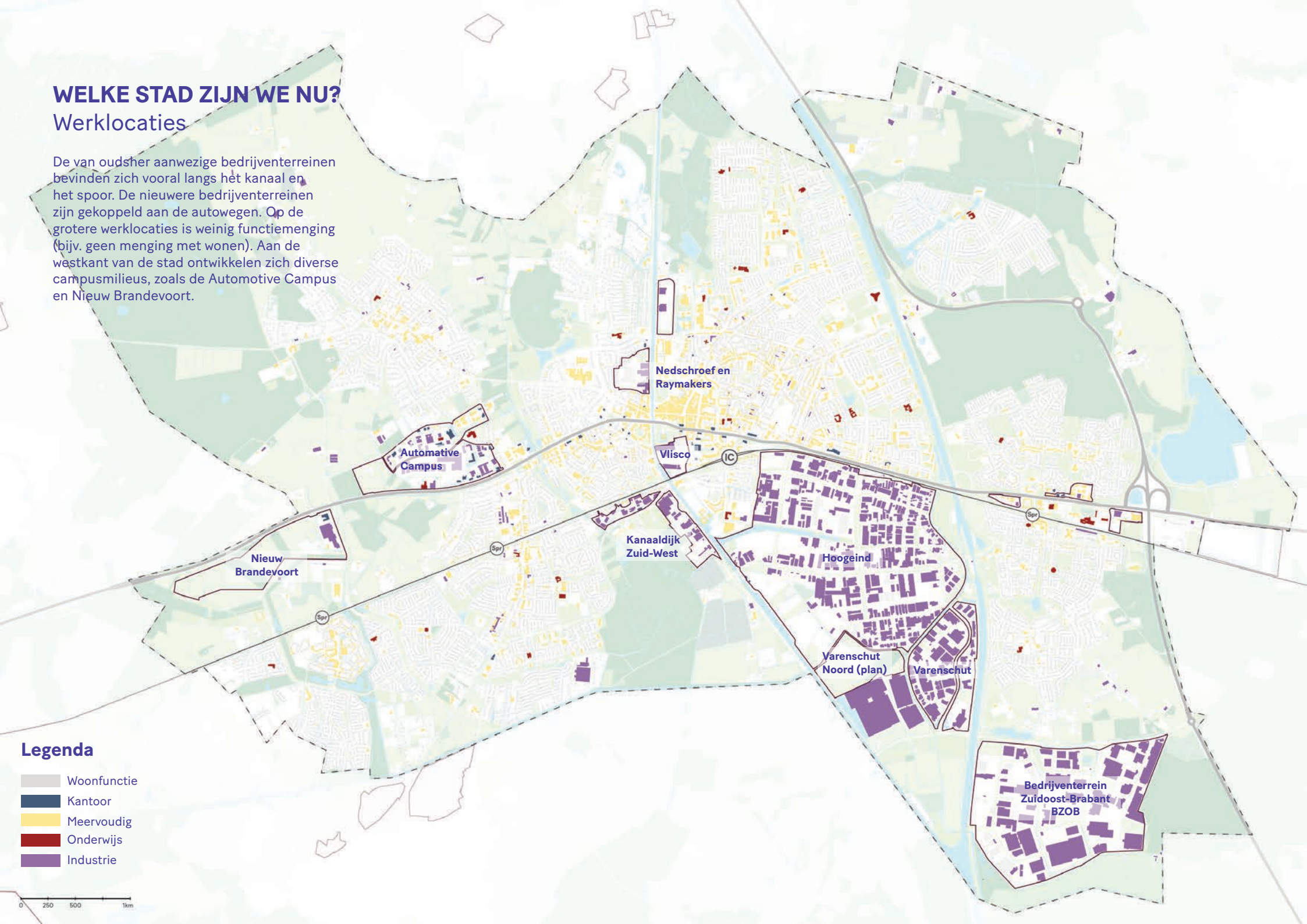
Werklocaties

De van oudsher aanwezige bedrijventerreinen bevinden zich vooral langs het kanaal en het spoor. De nieuwere bedrijventerreinen zijn gekoppeld aan de autowegen. Op de grotere werklocaties is weinig functiemenging (bijv. geen menging met wonen). Aan de westkant van de stad ontwikkelen zich diverse campusmilieus, zoals de Automotive Campus en Nieuw Brandevoort.

Legenda

- Woonfunctie
- Kantoor
- Meervoudig
- Onderwijs
- Industrie

0 250 500 1km



WELKE STAD ZIJN WE NU?

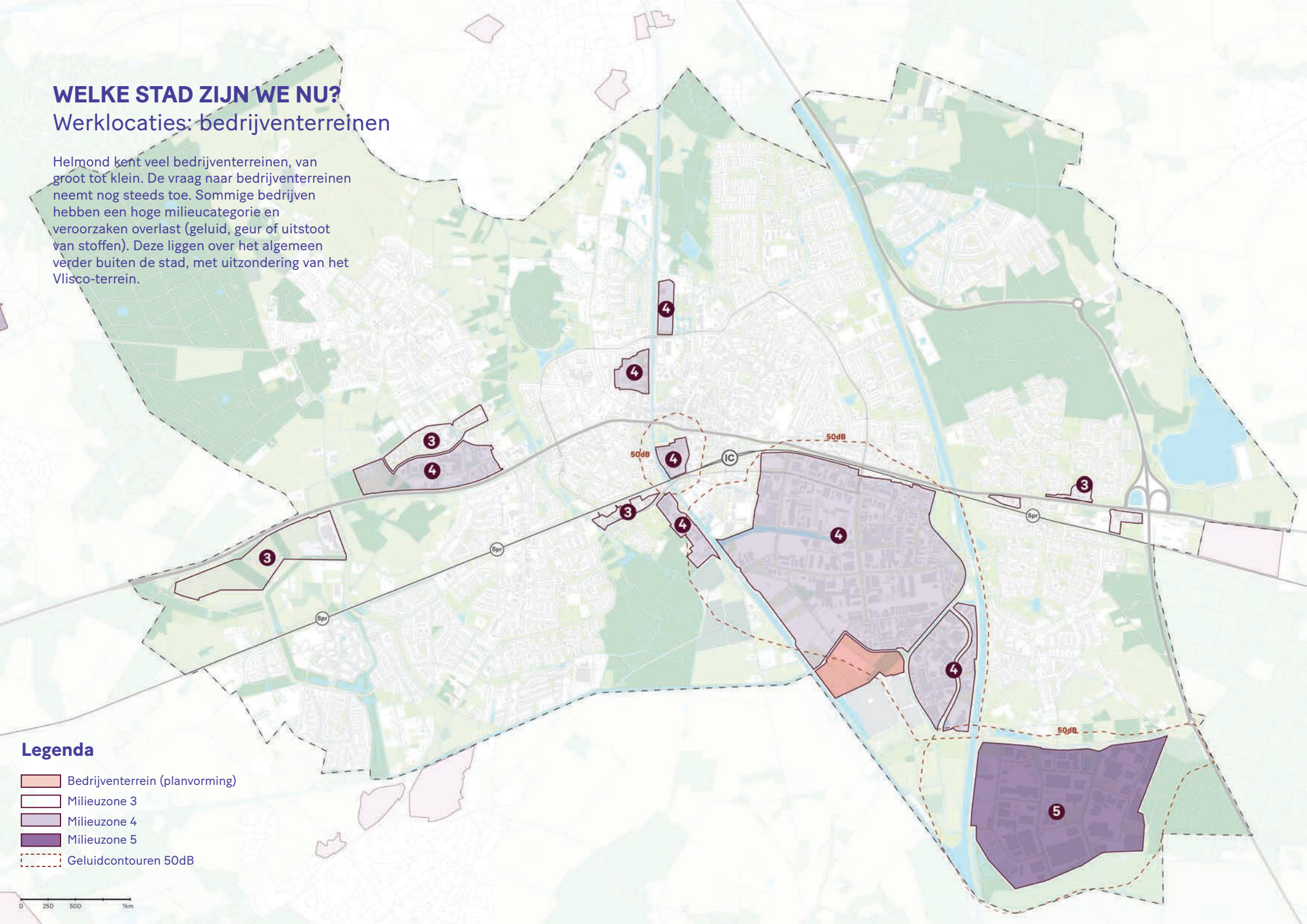
Werklocaties: bedrijventerreinen

Helmond kent veel bedrijventerreinen, van groot tot klein. De vraag naar bedrijventerreinen neemt nog steeds toe. Sommige bedrijven hebben een hoge milieucategorie en veroorzaken overlast (geluid, geur of uitstoot van stoffen). Deze liggen over het algemeen verder buiten de stad, met uitzondering van het Vlisco-terrein.

Legenda

- Bedrijventerrein (planvorming)
- Milieuzone 3
- Milieuzone 4
- Milieuzone 5
- Geluidcontouren 50dB

0 250 500 1km



WELKE STAD ZIJN WE NU?

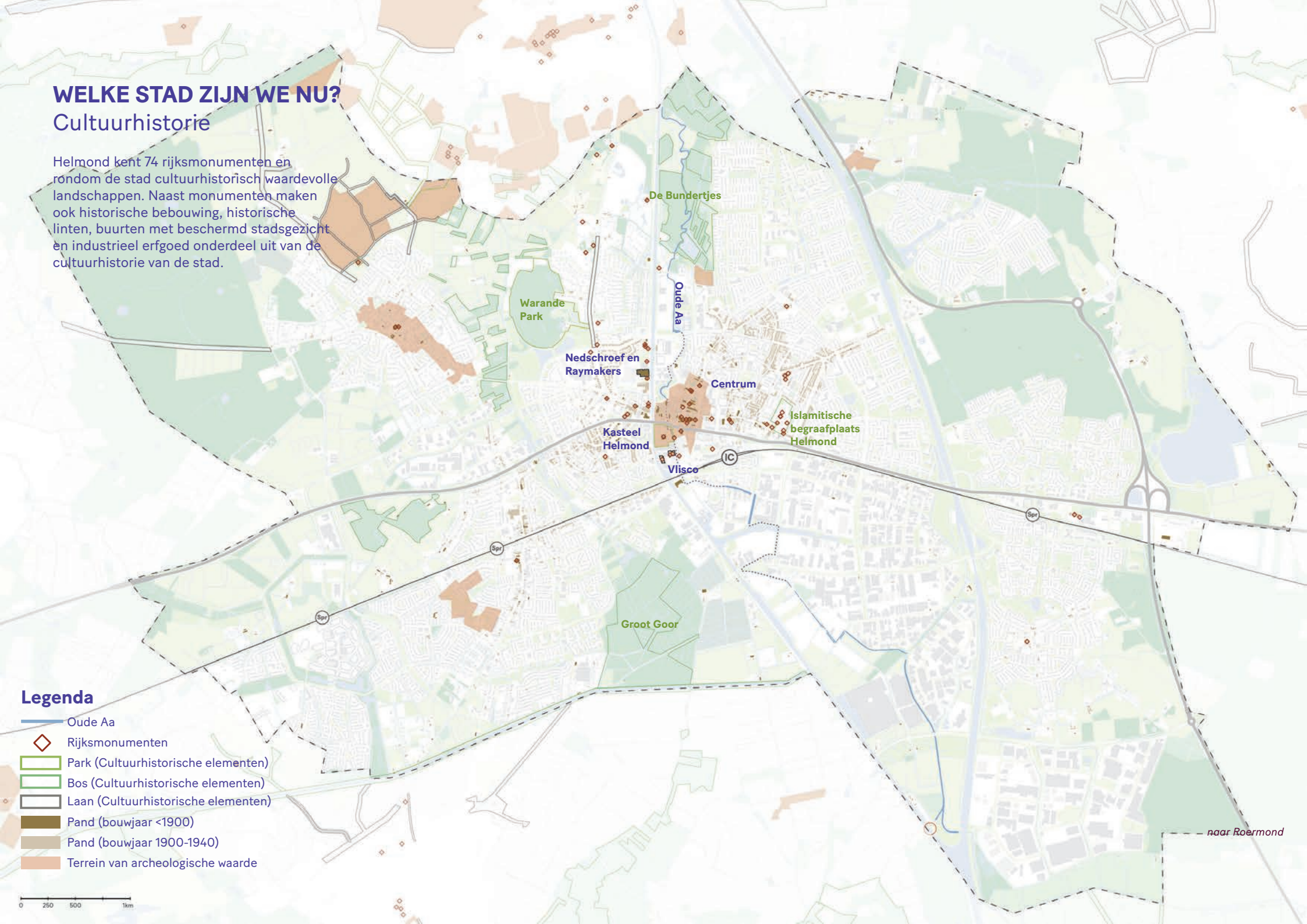
Cultuurhistorie

Helmond kent 74 rijksmonumenten en rondom de stad cultuurhistorisch waardevolle landschappen. Naast monumenten maken ook historische bebouwing, historische linten, buurten met beschermd stadsgezicht en industrieel erfgoed onderdeel uit van de cultuurhistorie van de stad.

Legenda

- Oude Aa
- Rijksmonumenten
- Park (Cultuurhistorische elementen)
- Bos (Cultuurhistorische elementen)
- Laan (Cultuurhistorische elementen)
- Pand (bouwjaar <1900)
- Pand (bouwjaar 1900-1940)
- Terrein van archeologische waarde

0 250 500 1000



WELKE STAD ZIJN WE NU?

Gezonde en leefbare stad: Leefbaarometer

De Leefbaarometer scoort wijken op basis van vijf indicatoren: woningvoorraad, fysieke omgeving, voorzieningen, sociale samenhang, overlast en onveiligheid. Hoe groener, hoe beter de wijk scoort. Een groot deel van het schaalspronggebied scoort niet goed volgens deze indicatoren.

Legenda

Leefbaarometerklasse
(Bron: BZK, 2020)

- Onvoldoende
- Zwak
- Voldoende
- Ruim voldoende
- Goed
- Zeer goed
- Uitstekend
- Geen gegevens

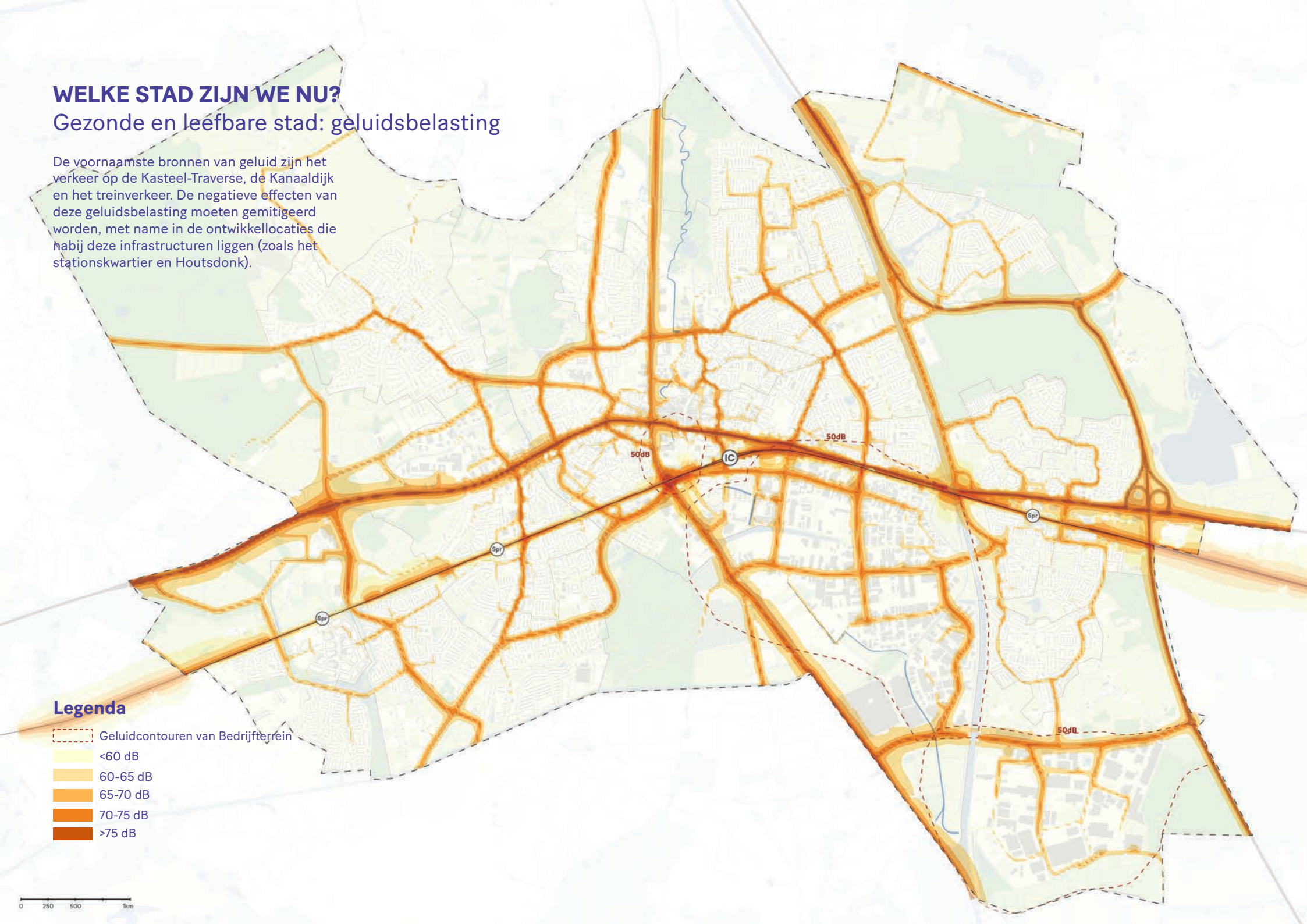
WELKE STAD ZIJN WE NU?

Gezonde en leefbare stad: geluidsbelasting

De voornaamste bronnen van geluid zijn het verkeer op de Kasteel-Traversal, de Kanaaldijk en het treinverkeer. De negatieve effecten van deze geluidsbelasting moeten gemitigeerd worden, met name in de ontwikkellocaties die nabij deze infrastructuur liggen (zoals het stationskwartier en Houtsdonk).

Legenda

- Geluidcontouren van Bedrijfterrein
- <60 dB
 - 60-65 dB
 - 65-70 dB
 - 70-75 dB
 - >75 dB

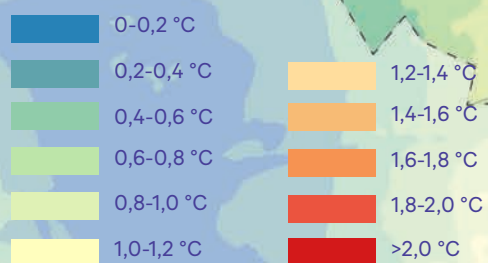


WELKE STAD ZIJN WE NU?

Gezonde en leefbare stad: stedelijk hitte-eiland effect

Op een warme zomerdag warmt het centrum van Helmond snel op. Dit komt met name door platte daken, veel verharding en tekort aan groen, water en schaduw. Mitigerende maatregelen zijn nodig om de stad ook in de toekomst leefbaar te houden.

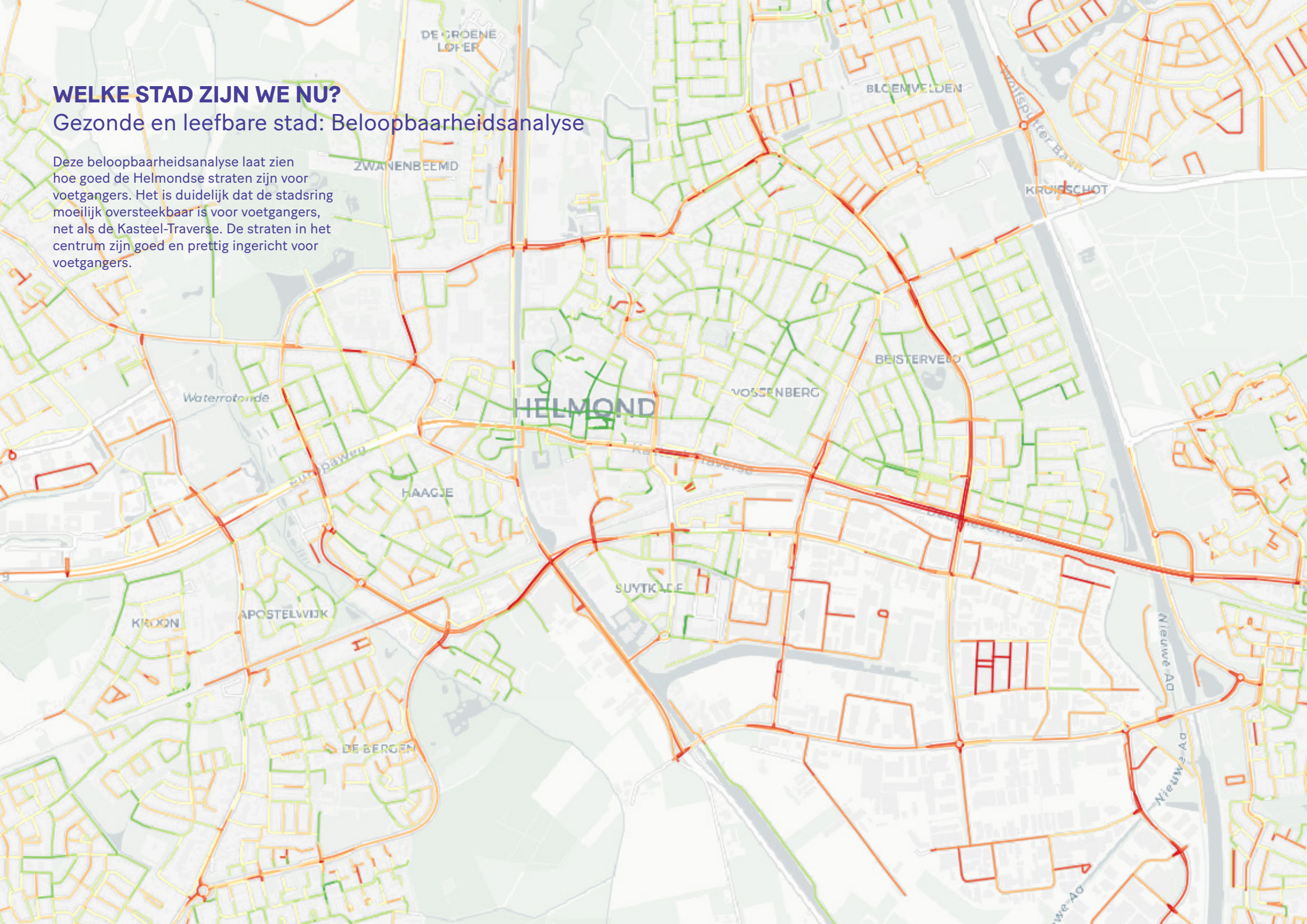
Legenda



WELKE STAD ZIJN WE NU?

Gezonde en leefbare stad: Beloopbaarheidsanalyse

Deze beloopbaarheidsanalyse laat zien hoe goed de Helmondse straten zijn voor voetgangers. Het is duidelijk dat de stadsring moeilijk oversteekbaar is voor voetgangers, net als de Kasteel-Traverse. De straten in het centrum zijn goed en prettig ingericht voor voetgangers.



Gemeente Helmond



POSAD MAXWAN
strategy x design