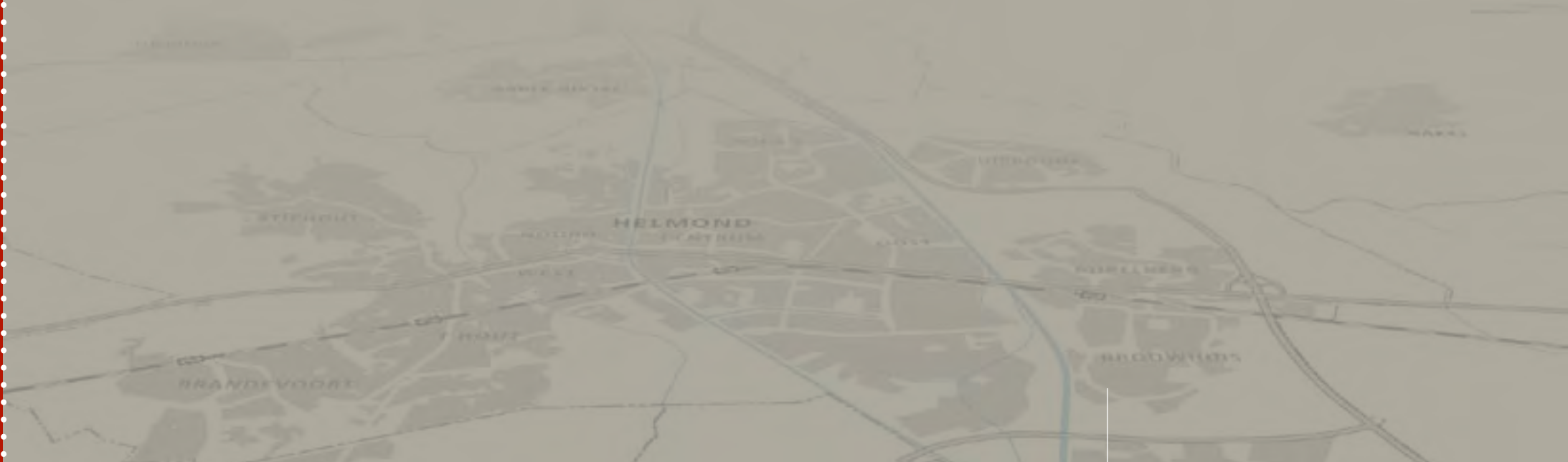




ISV Helmond 2015

RUIMTELIJK VIZIER

InterimStructuurVisie gemeente Helmond 2015 met een doorkijk naar 2030 | groen en water | verkeer en vervoer | wonen | economie | sociale structuur | milieu



Begin 2006 is het Algemeen Structuurplan gemeente Helmond 2015 (ASP) vastgesteld. De directe aanleiding voor deze visie was gelegen in de verstedelijkingsopgave voor Helmond die onvoldoende verankerd was in de op dat moment nog vigerende visie voor Helmond. Deze verstedelijkingsopgave kent zijn oorsprong in de aanwijzing als groeistad in de jaren '70, die een reactie was op de teloorgang van met name de metaal- en textielindustrie. De opeenvolgende verstedelijkingsopgaven, waarin vanaf de jaren '90 steeds nadrukkelijker aandacht is ontstaan voor het hogere woonsegment, heeft tot een forse groei geleid, waarbij anno 2009 een zeker evenwicht bereikt is.

Na de vaststelling van het ASP is direct gestart met de uitvoering. Na drie jaar uitvoering is reeds een aantal belangrijke resultaten behaald:

- voor Stiphout is zeer recentelijk een structuurvisie vastgesteld;
- Suytkade is inmiddels deels gerealiseerd;
- Brandevoort is in een snel tempo verder ontwikkeld;
- de herstructureringsplannen voor Helmond-West zijn nagenoeg rond.
- de herstructurering van de Binnenstad-Oost is voor circa 2/3 afgerond.

Dit is nadrukkelijk geen uitputtende opsomming, maar slechts een greep uit de resultaten tot nu toe.

Op 1 juli 2008 is de nieuwe Wet ruimtelijke ordening (Wro) van kracht geworden, die tot een fundamentele herziening van het RO-instrumentarium heeft geleid. Deze wetswijziging is voor

ons aanleiding geweest om het ASP op een aantal onderdelen te herzien in de vorm van een Interimstructuurvisie. Een belangrijke wijziging ten opzichte van de oude wetgeving ligt in de Grondexploitatiewet die onderdeel vormt van de Wro. Dit heeft tot fundamentele wijzigingen in de mogelijkheden voor kostenverhaal geleid.

Al met al is er thans voldoende reden om het ASP op een aantal punten aan te passen. Het resultaat van deze update ligt nu voor u in de vorm van de Interimstructuurvisie gemeente Helmond 2015 (ISV). De wijzigingen hebben overigens geen betrekking op de visie voor de periode na 2015. Gelet op het feit dat de meeste elementen op deze visiekaart thans nog onderwerp vormen van discussie hebben wij gemeend hier geen wijzigingen op aan te brengen. Een uitzondering wordt gevormd voor ontwikkelingen die eerder (d.w.z. voor 2015) gerealiseerd gaan worden. Deze zijn in beginsel geschrapt op de kaart.

In deze ISV staan de contouren weergegeven voor de ruimtelijke ontwikkeling van Helmond voor de komende 20 jaar. Het gaat hierbij om de ontwikkeling van nieuwbouwprojecten, herstructurerings- en vitaliseringsplannen voor bestaande wijken, realiseren van stedelijke voorzieningen, wegenaanleg en groen- en watervoorzieningen. Alle voorziene ontwikkelingen en beleid op demografisch, economisch en sociaal gebied zijn in dit structuurplan 'vertaald' naar ruimtelijke richtlijnen. Ook zijn de uitgangspunten van landelijk provinciaal en regionaal beleid in dit plan meege-

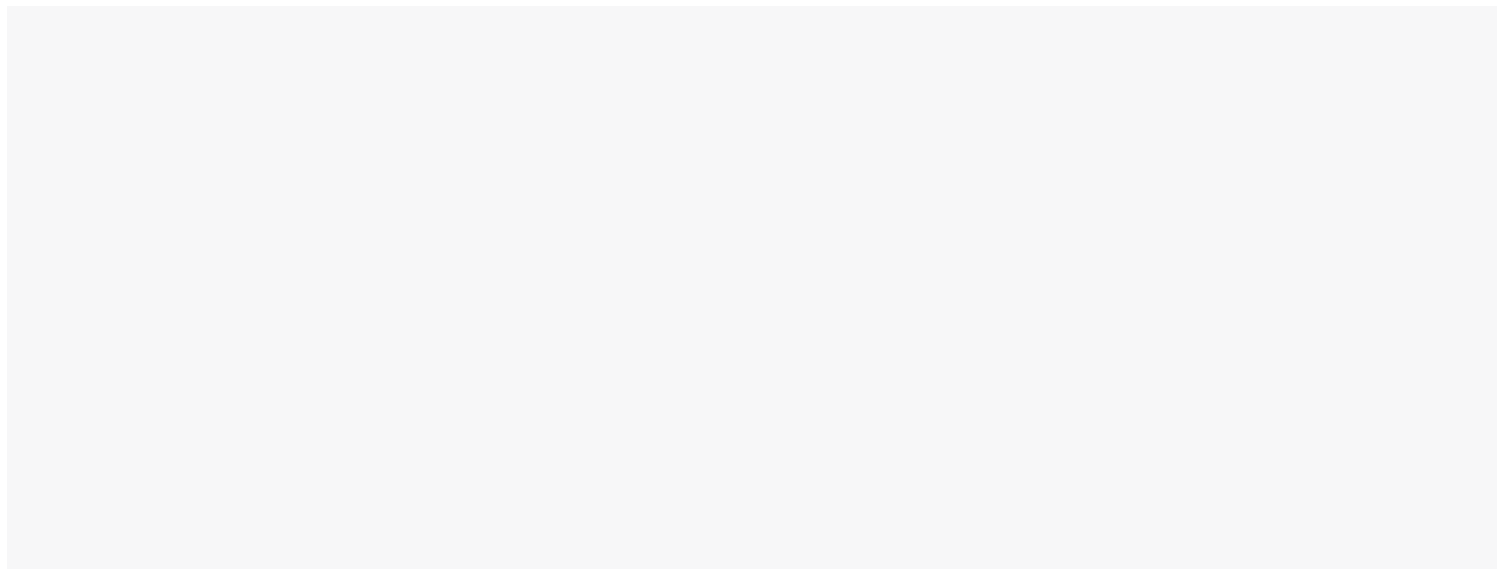
nomen en uitgewerkt. Helmond is ambitieus en heeft ook voor de komende decennia een duidelijke visie: ruimte bieden voor een duurzame en evenwichtige groei, zowel in kwantiteit, maar vooral in kwaliteit!



F.P.C.J.G. Stienen

Wethouder Stedelijke Ontwikkeling, Volkshuisvesting en Grondzaken





Bouwlocatie 'Suytkade' anno 2005

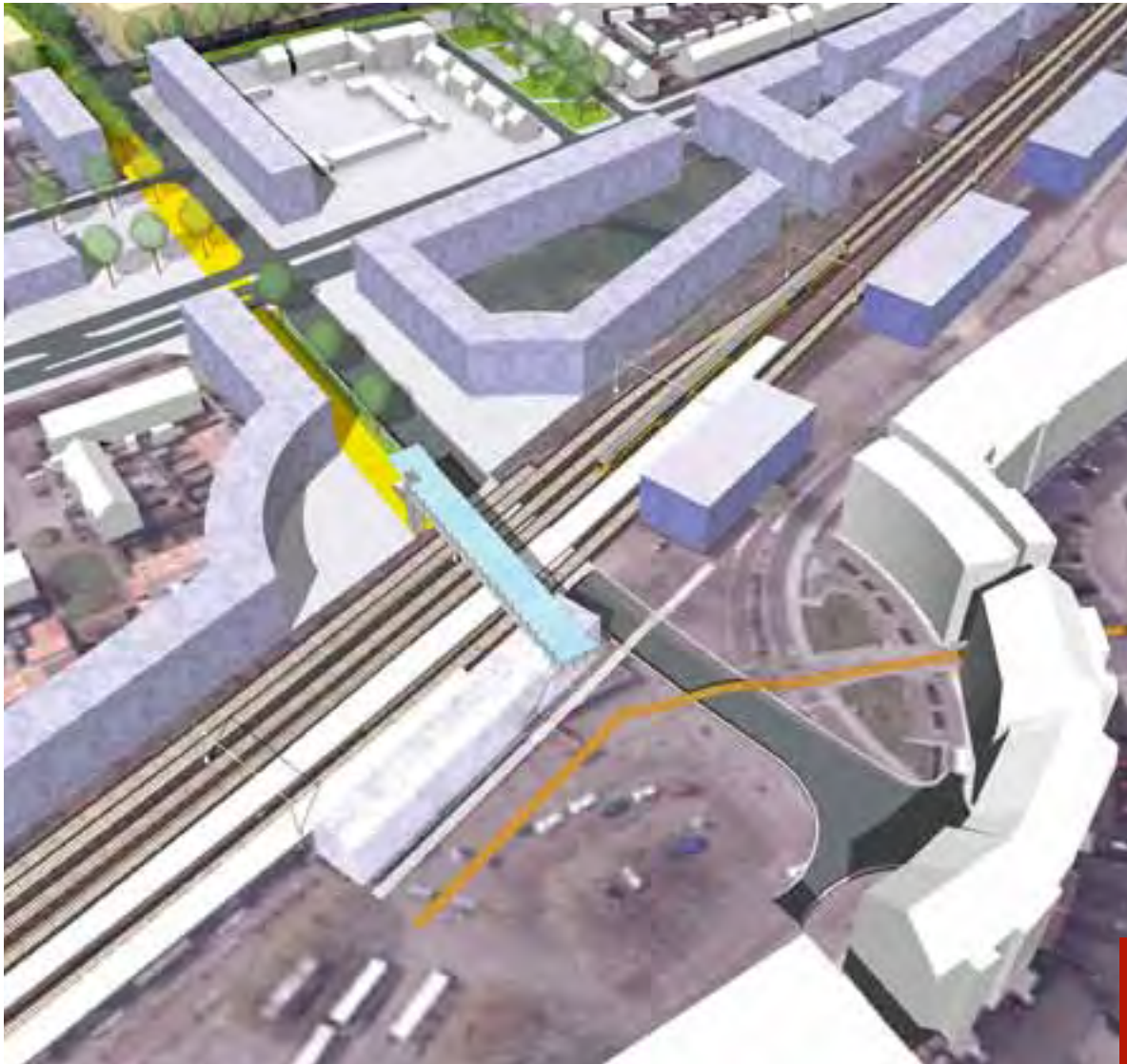


1	Inleiding	5
2	Ruimtelijke structuur van Helmond in 2015	11
3	Beleidsthema's	
	■ Groen en water	23
	■ Verkeer en vervoer	33
	■ Wonen	40
	■ Economie	45
	■ Sociale structuur	51
	■ Milieu	55
4	Specifieke ruimtelijke thema's	59
5	Palet van wijken	65
	■ Binnenstad	68
	■ Helmond-Oost	70
	■ Helmond-Noord	72
	■ 't Hout	74
	■ Brouwhuis	76
	■ Helmond-West	78
	■ Warande	80
	■ Stiphout	82
	■ Rijpelberg	84
	■ Dierdonk	86
	■ Brandevoort	88
	■ Industriegebied-Zuid	90
6	Structuurvisie tot 2030	93
7	Financiële haalbaarheid	99

BIJLAGEN

1	Beleidskader
2	Historisch-ruimtelijke analyse
3	Verantwoording
4	Procedure, inspraak en zienswijzen





Ontwikkeling stationsomgeving Helmond Centraal

inleiding

NAAR EEN NIEUW RUIMTELIJK BELEIDSKADER

In de ruimtelijke planning van de gemeente Helmond kent het structuurplan een lange traditie. Van het begin van de twintiger jaren in de afgelopen eeuw is op gerede momenten een ruimtelijk plan op hoofdlijnen of een structuurplan uitgebracht waarin het gemeentebestuur aangeeft op welke manier en met welke instrumenten de stad zich in ruimtelijk opzicht zal ontwikkelen. De verschillende structuurplannen van Helmond laten zich lezen als duidelijke beslismomenten voor de belangrijke ruimtelijke opgaven en ingrepen waarvoor de stad zich op dat moment zag geplaatst (volkswoningbouw, wederopbouw, groeistadtaak, Vinex-opgave). Het laatste Algemeen Structuurplan dateert van 2006 en is deels gerealiseerd.

Aanleiding

Het huidige Algemeen Structuurplan Helmond 2015 (ASP) is pas drie jaar oud en in beleidsinhoudelijke zin nog niet toe aan een fundamentele bijstelling. De inwerkingtreding van de nieuwe Wet ruimtelijke ordening (Wro) op 1 juli 2008 is echter aanleiding om op een aantal meer technische aspecten tot een actualisatie van dit ASP te komen onder de naam Interimstructuurvisie Helmond 2015. De uitgangspunten van het ASP blijven daarbij gehandhaafd. In de nieuwe Wro is het structuurplan zoals we dat uit de 'oude' Wet op de Ruimtelijke Ordening (WRO) kennen als instrument vervangen door de structuurvisie. Tegelijkertijd met deze naamsverandering is het facultatieve karakter gewijzigd in een verplichtend karakter. Gemeenten worden dus verplicht om voor het gehele grondgebied een structuurvisie vast te stellen. In inhoudelijke zin wordt de structuurvisie hét planologische kader waarbinnen ruimtelijke ontwikkelingen tot stand moeten komen. Bestemmingsplannen dienen een (planologisch-juridische) afgeleide te zijn van deze structuurvisies. Een belangrijk onderdeel

van de nieuwe Wro is de Grondexploitatiewet ('Grex-wet'). Hierin zijn de mogelijkheden voor kostenverhaal verruimd ten opzichte van de oude wetgeving. Met name betreft het dan bovenwijkse voorzieningen. Voorwaarde daarbij is dat de ontwikkelingen concreet verankerd worden in een structuurvisie.

Buiten dit geldt in belangrijke mate nog de argumentatie, die drie jaar geleden aanleiding vormde voor een nieuw ASP: De afgelopen jaren zijn tal van beleidsnota's uitgebracht die van belang zijn voor de ruimtelijke ontwikkeling van Helmond. Met name wordt hier gewezen op het verschijnen van de Stads(re)visie 2015: 'Helmond, stad in volle vaart'. Samen met het Sociaal Economisch Beleidsplan 2004-2010 en het beleidsplan Lokaal Sociaal Beleid vormt de Interimstructuurvisie de kadernota voor de toekomstige ontwikkeling van Helmond en de basis voor de beleidsuitwerking op de diverse beleidsterreinen.

Een andere reden ligt in de behoefte om een aantal actuele ontwikkelingen en opgaven mee te nemen in een actueel ruimtelijk beleidskader zoals:

- de inbedding en afronding van de huidige VINEX-opgave en de afspraken met het rijk en provincie over de verstedelijking 2010;
- het inspelen op de algemene trend in het ruimtelijke orderingsbeleid dat gemeenten in toenemende mate op 'eigen kracht' de verdere ontwikkeling van de stad ter hand moeten nemen. Dit vraagt een meer dynamische en creatieve opstelling die ook wel met de term 'ontwikkelingsplanologie' wordt aangeduid;
- de toenemende aandacht voor het beheer en de vernieuwing van de bestaande stad, naast de noodzakelijke uitbreidingsopgave

- de versterkte aandacht voor de versterking en uitbouw van het stadscentrum om het thema van een volledige en volwaardige stad, als centrum van de Peel, uitdrukking te geven;
- de sterk verhoogde aandacht voor het thema water en de verkeersproblematiek;
- de ontwikkelingen in de stadsregio Eindhoven-Helmond en de Helmondse positie binnen deze dynamische regio, met name de verhouding tussen stad en landelijk gebied;
- 'last but not least': de feitelijke dynamiek die Helmond de laatste decennia kenmerkt en die steeds opnieuw ruimteclaims op tafel legt. De groei van ruim 85.000 inwoners naar meer 100.000 inwoners in 2015 betekent een forse schaa sprong die nieuwe activiteiten, functies en voorzieningen oproept en om meer intensieve vormen van stedelijkheid vraagt.

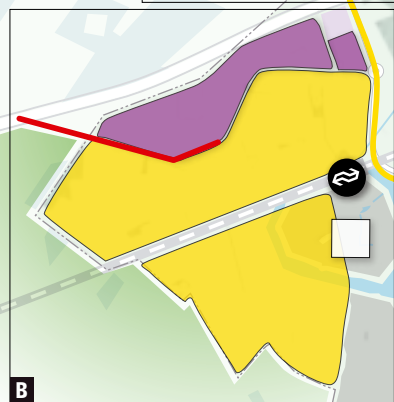
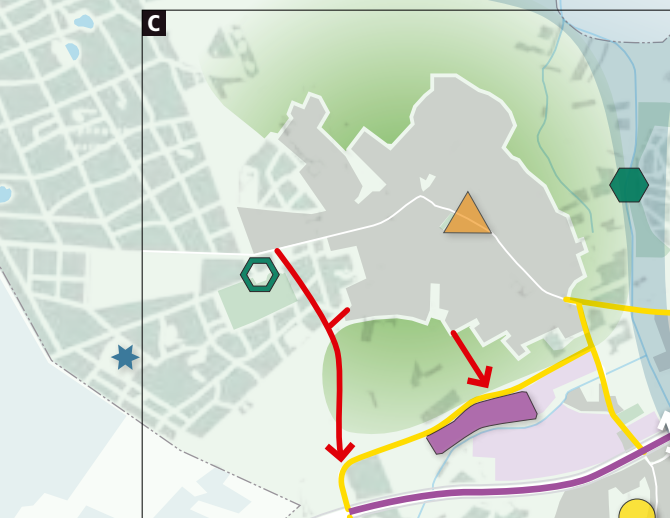
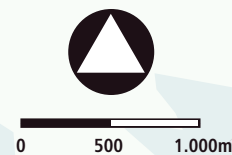
INHOUDELIJKE THEMA'S

De hierboven genoemde actuele opgaven en (bestuurlijke) ontwikkelingen laten zich vertalen in een aantal inhoudelijke thema's die centraal staan in deze Interimstructuurvisie:

- het versterken van de centrumpositie van Helmond in de regioZuidoost Brabant en de Peelregio in het bijzonder;
- de uitwerking van het planningsbegrip: Intensiveren-Combineren-Transformeren bij het gebruik van de ruimte in onze stad;
- aanhaken bij het concept van stedelijk netwerk Brabantstad
- uitwerken van de bijdrage van de stad in de reconstructie vanhet buitengebied, zoals het aangeven van nieuwe (economische) dragers voor het buitengebied van onze gemeente;
- het versterken van de onderlinge samenhang van de afzonderlijke wijken in onze stad met behoud van de eigen identiteit;
- het versterken van de ruimtelijke kwaliteit.

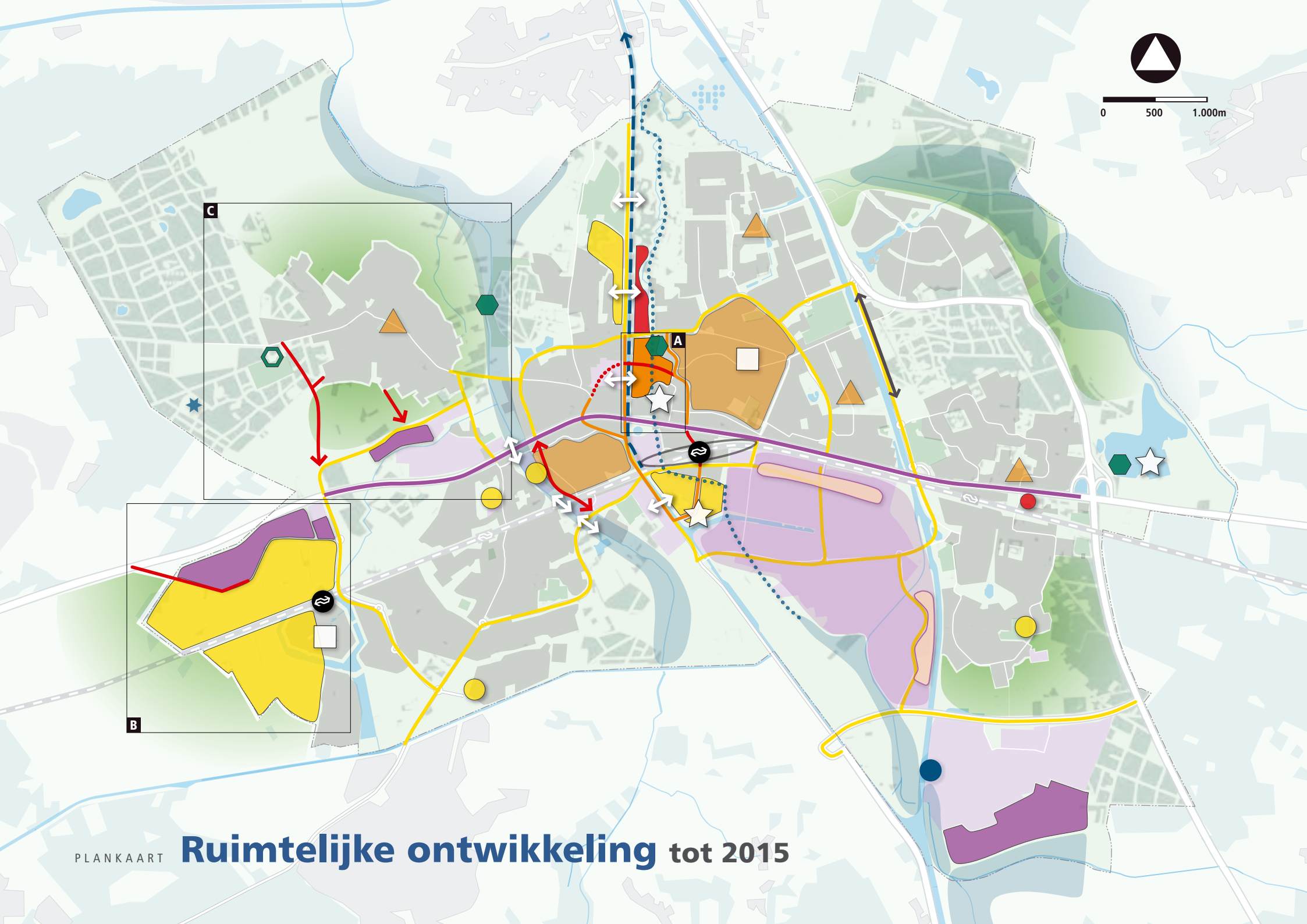
Deze thema's komen in hun onderlinge afstemming (en synergie) tot uiting in de integrale planvorming en de beschrijving van de





Ruimtelijke ontwikkeling tot 2015

PLANKAART



Plankaart legenda

ONDERGROND

- Bestaand stedelijk gebied
- Bestaand bedrijventerrein
- Open/ halfopen landschap
- Sportterrein/ begraafplaats
- Gesloten landschap (bos)
- Water
- Gemeentegrens
- Spoorlijn
- Bovenstedelijke wegen

GEBIEDEN

- Nieuw woongebied
- Herstructurering woongebied
- Centrumontwikkeling
- Transformatie tot stedelijk gebied
- Herstructurering bestaand bedrijventerrein
- Nieuw bedrijventerrein
- (Zoekgebied) waterberging/ Ruimte voor water
- Inrichting planranden en geleidingszone
- Perifere detailhandelsgebied
- verwijzing naar Structuurplan Centrum
- verwijzing naar Structuurplan Brandevoort II
- verwijzing naar Visiekaart Stiphout 2009

SYMBOLEN

- Ontwikkeling spoorzone
- Kwaliteitsimpuls bestaand stedelijk gebied
- Nieuwe wijk- en buurtvoorzieningen
- Transformatie tot woongebied
- Transformatie tot stedelijk gebied
- Concentratiegebied nieuwe stedelijk-regionale recreatieve voorzieningen
- Openluchtrecreatie
- Recreative poort
- Infiltratiepunt water
- Waterstructuur/ berging centraal stedelijk gebied
- Versterken nat profiel kanaal
- Herinrichting kanaaloever + versterken passage mogelijkheden
- versterking ruimtelijke relatie
- Nieuw/ vernieuwd treinstation
- Versterking Regionaal Overslag Centrum (ROC)
- Stedelijke hoofdverkeersas
- Bovenwijkse verkeersas
- Centrumring (bestaand)
- Nieuwe wegvakken
- (geprojecteerde) Wegvakken

inleiding

ruimtelijke structuur van de stad als totaal, maar ook in aparte themahoofdstukken. Daaronder valt ook de beschrijving van het 'Palet van Wijken' dat zo kenmerkend is voor onze stad.

AARD EN STATUS

De Interimstructuurvisie 2015 Helmond (ISV) is een verplichte structuurvisie als bedoeld in artikel 2.1 van de Wet ruimtelijke ordening (Wro). De ISV wordt door de gemeente als referentie kader gehanteerd bij de uitoefening van zijn taken en bevoegdheden. De ISV vormt daarmee het juridische beleidskader (onderbouwing) voor de uitwerking in concrete ontwikkelingsgerichte bestemmingsplannen en andere planvormen volgens de Wro. Een aantal van de aangegeven ontwikkelingslijnen zullen nog concrete uitwerking moeten krijgen in deelstudies, wijkvisies, bestemmingsplannen e.d. Daarmee biedt de ISV tevens een kader voor particulieren om te komen tot initiatieven binnen de geformuleerde hoofdlijnen van beleid. Met nadruk wordt er op gewezen dat de ISV een planhorizon heeft tot 2015. Als gemeentelijk



Structuurvisie Stiphout, april 2009



Structuurplan Centrum



Structuurplan Brandevoort II



inleiding

structuurplan heeft het plan rechtsgeldigheid voor deze planperiode en uiteraard alleen voor het grondgebied van de gemeente Helmond.

Daarnaast is in het plan een doorkijk naar de periode tot 2030 gegeven om de visie en strategie van het gemeentebestuur op de lange termijn ontwikkeling van Helmond weer te geven. Daarbij worden ook uitspraken gedaan over gewenste ontwikkelingen buiten het grondgebied van de gemeente Helmond waarover dit gemeentebestuur geen bevoegd gezag is. Wij willen dit deel van het plan richtinggevend laten zijn in ons overleg met andere overheden en verdere betrokkenen en daarmee ook inspirerend laten zijn voor de verdere uitwerking. Dit betekent dat hoofdstuk 6 van deze nota formeel geen deel uitmaakt van de ISV. Omdat in het jaar 2005 voor de plangebieden Centrum en Brandevoort 2 allebei een Structuurplan is vastgesteld (zie afbeeldingen op vorige pagina) die tevens basis zijn voor toepassing van de Wet Voorkeursrecht Gemeenten, vervangt deze ISV voor deze twee gebieden niet deze twee structuurplannen. Op de plankaart zijn deze twee gebieden apart aangegeven en wordt verwezen naar de plankaarten van de desbetreffende structuurplannen.

OPZET

Een structuurvisie dient ingevolge artikel 2.1 Wro te bestaan uit: hoofdlijnen van de voorgenomen ontwikkeling van het gebied; hoofdzaken van het door de gemeente te voeren ruimtelijk beleid; de wijze waarop de raad zich voorstelt die voorgenomen ontwikkeling te verwezenlijken.

Vanuit deze wettelijk eisen kan de ISV in drie delen worden onderverdeeld:

- 1 de beschrijving van de hoofdzaken van het door de gemeente te voeren ruimtelijk beleid tot 2015, onderverdeeld in een

aantal thema's (inclusief een indicatieve doorkijk naar 2030 in hoofdstuk 6)

- 2 een beschrijving van de hoofdlijnen van de ontwikkeling per deelgebied

- 3 een hoofdstuk uitvoering (hoofdstuk 7)

Voor de toelichting op de ISV is gekozen voor een enigszins non-conventionele benadering en volgorde waarbij eerst het feitelijke planresultaat (voor de planperiode tot 2015) wordt gepresenteerd en daarmee ook nadrukkelijk centraal wordt gesteld, waarna pas de onderbouwing vanuit de verschillende beleidsaspecten alsook de uitwerking in enkele thema's volgt in aparte hoofdstukken. Een deel van de onderbouwing cq. verantwoording is bovendien als bijlage toegevoegd. Zoals gesteld wordt de doorkijk voor de periode 2015-2030 in een apart hoofdstuk gepresenteerd.

De onderhavige nota is daarmee als volgt opgebouwd:

- in **hoofdstuk 2** wordt de integrale visie op de ruimtelijke structuur van Helmond 2015 (het feitelijke planresultaat) gepresenteerd;
- in **hoofdstuk 3** worden de diverse beleidsthema's gepresenteerd die de onderbouwing/ verantwoording van de ruimtelijke programma's c.q. ruimteclaims geven. Onderscheiden worden:
 - Groen en water
 - Verkeer en vervoer
 - Wonen
 - Economie
 - Sociale structuur
 - Milieu

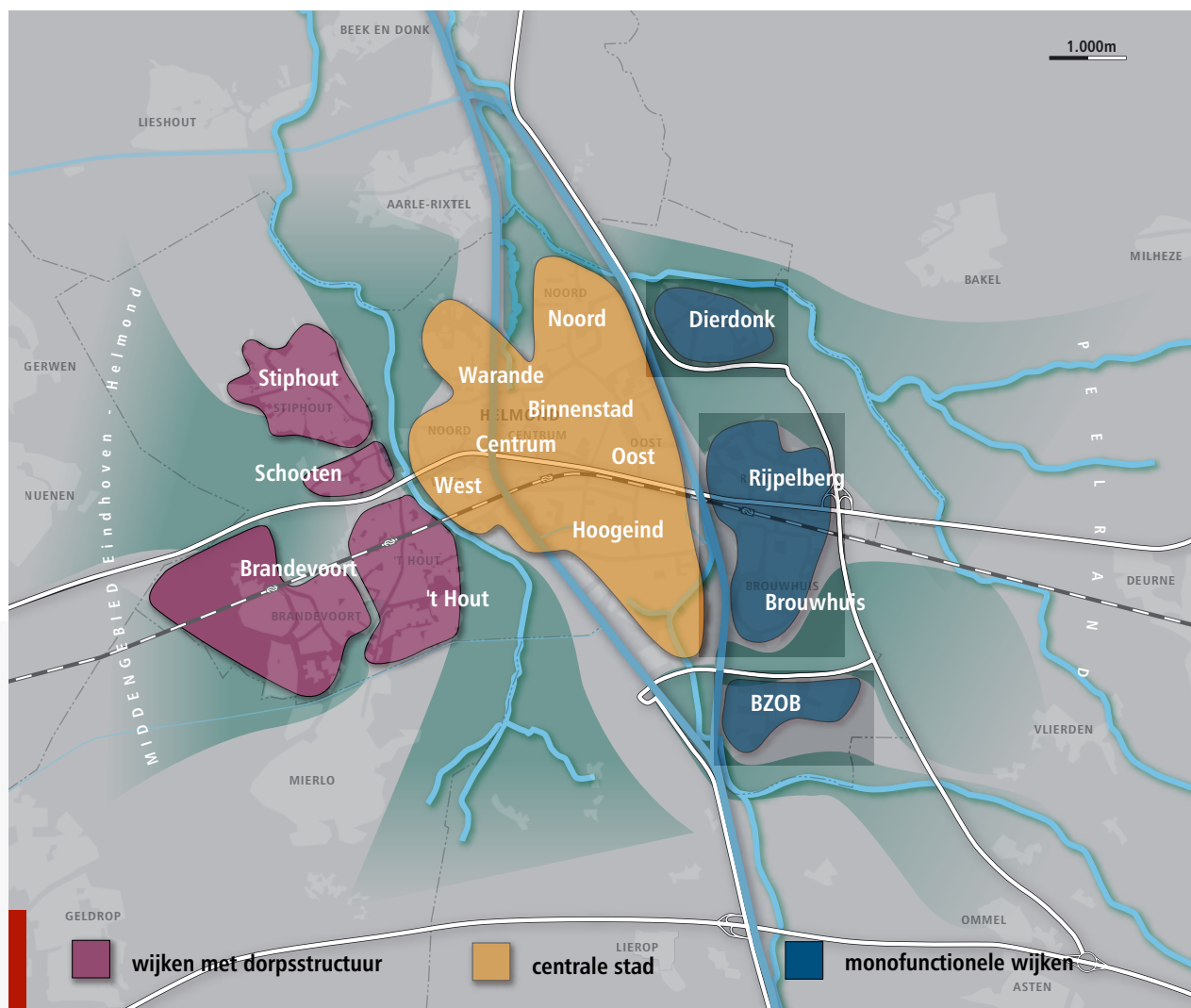
De indeling en volgorde van deze thema's sluit zo veel mogelijk aan bij de zogenaamde lagenbenadering. Deze benadering in de ruimtelijke ordening wordt toegepast om ruimtelijke keuzen te onderbouwen. Er worden daarin drie lagen onderscheiden die in

hun onderlinge samenhang moeten worden bekeken. De eerste laag wordt gevormd door de bodemtypologie, de geomorfologie, het watersysteem en de hiermee samenhangende landschappelijke en cultuurhistorische waarden. De tweede laag wordt gevormd door de infrastructuur en de derde laag uit het ruimtegebruik voor wonen, werken, landbouw en recreatie, de zogenaamde occupatielaag.

- in **hoofdstuk 4** worden enkele specifieke ruimtelijke thema's nader uitgewerkt:
 - De stedelijk/ regionale voorzieningenstructuur;
 - De transformatie en ruimtelijke identiteit van het 'oude' kanaal ('Stad aan het Kanaal');
- **hoofdstuk 5** omvat de uitwerking van de hoofdstructuur naar wijkniveau ('Palet van Wijken') waarbij de ruimtelijke opgaven/ ontwikkelingsrichting voor de afzonderlijke wijken in hoofdlijnen worden beschreven en op aparte kaarten worden weergegeven;
- in **hoofdstuk 6** wordt de doorkijk op de ruimtelijke structuur tot 2030 weergegeven;
- ten slotte wordt in **hoofdstuk 7** de haalbaarheid en uitvoering van de toekomstige ruimtelijke structuur beschreven.

De nieuwe en/of gewijzigde tekstgedeeltes (ten opzichte van het ASP) zijn donkerder gedrukt dan de oorspronkelijke (ongewijzigde) tekstgedeeltes. Op deze wijze is vrij snel te achterhalen waar zich wijzigingen hebben voorgedaan. De oorspronkelijke teksten met de doorgevoerde wijzigingen zijn in een apart document raadpleegbaar. De cartografische wijzigingen staan tekstueel vermeld in bijlage 3 ('verantwoording'). De oorspronkelijke kaarten uit het ASP zijn niet toegevoegd. Hiervoor wordt verwezen naar het ASP.





Ruimtelijke basisstructuur met verschillende identiteiten

BIJLAGEN

In een viertal bijlagen komen de volgende onderdelen aan bod:

- 1 **Beleidskader**; met een beknopte samenvatting van het relevante beleid op rijks, provinciaal, regionaal en lokaal niveau met consequenties voor de intermstructuurvisie.
- 2 **Analyse van de historisch-ruimtelijke structuur** (stedelijke waarden) en de ontwikkeling van Helmond.
- 3 **Verantwoording**; met een korte beschrijving van gevolgde werkwijze en het gevoerde proces.
- 4 **Procedure, inspraak en zienswijzen**; met een motivering van de keuze om geen inspraak te organiseren.

de ruimtelijke structuur van Helmond in 2015

Helmond ontleent haar identiteit aan haar lange en gevarieerde geschiedenis waarbij met name in de vorige eeuw de ontwikkeling tot industrieel centrum door de ligging aan de Zuid-Willemsvaart en de spoorlijn, een duidelijke stempel heeft gezet. Tegelijkertijd is de stad stevig verankerd in het Brabantse land met zijn groene omgeving en de charme van kleinschaligheid. Met de zeer dynamische ontwikkeling in de afgelopen decennia is haar nieuwe spraakmakende architectuur en stedenbouw, maar ook de nieuwe economische ontwikkeling, echter evenzeer onderdeel van die identiteit geworden. Deze snelle groei uit zich soms ook in een zekere mate van onevenwichtigheid of een ontwikkeling in verschillende snelheden. De sterke dynamiek zet zich ook in de komende decennia stevig door. Deze dynamiek heeft grote consequenties voor haar ruimtelijke ontwikkeling en structuur.

Helmond wil in lijn met de Stadsvisie 2015 haar positie in de regio Zuidoost-Brabant verstevigen en doorgroeien tot een volwaardige, evenwichtige en complete centrumstad ('Hart van de Peel') met een volledig voorzieningenpakket voor alle ca. 100-110.000 inwoners van de eigen stad en voor die van de omliggende gemeenten en waarin het prettig wonen, werken en vertoeven is. Kortom: 'een stad die in balans is'.

De identiteit van Helmond wordt weerspiegeld in de huidige ruimtelijke structuur. De historische ontwikkeling van deze bijzondere structuur is samengevat in bijlage 2.

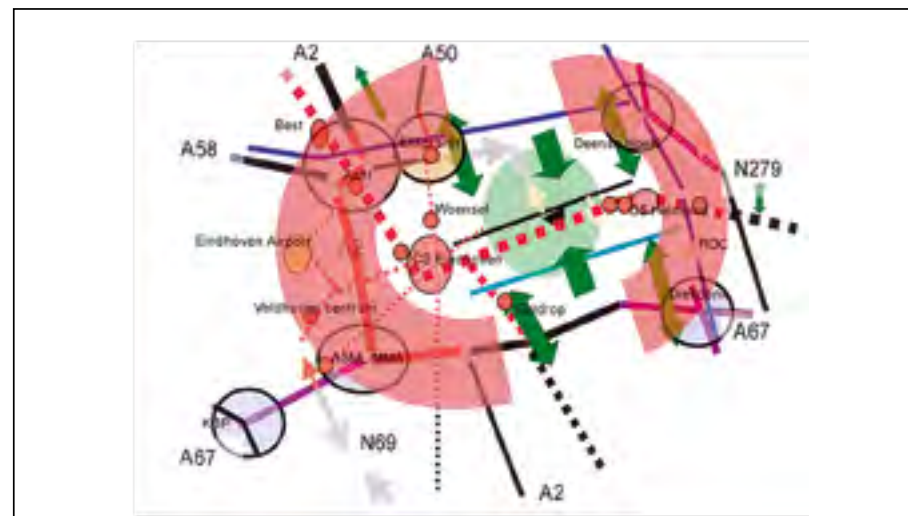
Belangrijkste conclusie van deze analyse is het gegeven dat er sprake is van een complexe maar samenhangende ruimtelijke structuur die is opgebouwd uit een drietal identiteiten:

- 1 het compacte en centraal gelegen stedelijk gebied rond de historische stadskern met inbegrip van de stadswijken, die in de vijftiger en zestiger jaren van de vorige eeuw zijn ontstaan;
- 2 het westelijk deel, opgebouwd uit een aantal ruimtelijk onderscheiden stadswijken die voortkomen uit historische dorpskernen, dan wel 'nieuwe' dorpen voortkomende uit recente stadsuitbreiding;
- 3 het oostelijk deel, opgebouwd uit afzonderlijk ontwikkelde stadswijken die in de laatste decennia van de vorige eeuw zijn gebouwd en allemaal een sterke nadruk op één functie kennen (wonen dan wel werken).

Deze drie identiteiten zijn ontstaan als gevolg van een aantal sterke ruimtelijke dragers die door de eeuwen heen de ontwikkeling van de structuur hebben bepaald. Het zijn vooral de Zuid-Noord lopende beekdalen en kanalen en de Oost-West lopende



Stedelijk netwerk 'Brabantstad'



Structuurdragers Regionaal StructuurPlan Eindhoven/Helmond



infrastructurele verbindingen als spoor en de centrale stadsweg Europaweg-Traversal-Deurneseweg, waarlangs deze drie ruimtelijke identiteiten zijn 'opgespannen'. De grotere groenstructuren als de Stiphoutse Bossen aan de westzijde en de Bakelse Bossen en Beemden, samen met de Brouwhuise Heide, aan de oostzijde, dringen diep tot in de stad door. De verweving tussen stad en buitengebied is kenmerkend voor de kwaliteit van het leefklimaat in onze stad.

De ruimtelijke basisstructuur is een belangrijke kwaliteit die ook voor de verdere ruimtelijke ontwikkeling van Helmond als uitgangspunt wordt genomen.

TOEKOMSTIGE UITDAGINGEN EN RUIMTELIJKE STRATEGIEËN

Helmond maakt volgens de rijksnota Ruimte deel uit van het economisch kerngebied A-2 -kennisas (samen met o.a. Den Bosch en Eindhoven) en van de Brainport Eindhoven/ Zuidoost-Brabant. [zie voor beschrijving bijlage 1 'Beleidskader'] Tevens maakt Helmond expliciet deel uit van het nationaal stedelijk netwerk BrabantStad¹. Deze positionering en samenwerking is gericht op het verder uitbouwen van dit stedelijk netwerk om Brabant en daarbinnen de regio Zuidoost-Brabant nadrukkelijk op de Europese kaart te zetten als toonaangevende kennisgebied. Dit is ook vertaald in het Regionale Structuurplan (RSP) [zie bijlage 1 'Beleidskader'] van het SRE waarin Helmond samen met Eindhoven deel uitmaakt van het centrale stedelijke gebied waarin beide grote steden als motor voor de stedelijke en economische groei van deze regio moeten fungeren. Helmond neemt deze positie vooral in voor de oostflank van de regio (Peelland). Deze (subregionale) oriëntatie op de Peelregio is enerzijds van belang vanwege de steeds sterkere verweving tussen stad en landelijk gebied. Anderzijds is die ori-

ëntatie noodzakelijk om als centrumstad, in samenwerking met de omliggende gemeenten, de oostflank van de regio beter te kunnen verzorgen en de identiteit van de gehele Peelregio samen te kunnen versterken.

De stad staat op de rand van een ontwikkelingsfase met een duidelijke schaa sprong naar een meer complete en ook meer vol-groeide middelgrote stad. Dit alles met behoud en verdere uit-bouw van haar eigen identiteit. Dit thema van schaa sprong en uitbouw van identiteit staat centraal in dit nieuwe Interimstruc-tuurvisie.

De versterking van de regionale centrumpositie van Helmond en de uitbouw van het stedelijk netwerk vertaalt zich op lokaal ni-veau in opgaven die alle aspecten en sectoren van het gemeen-telijk functioneren raken en die allemaal ook ruimtelijke claims met zich mee brengen. Op gebieden als bevolkingsgroei, woning-bouw, economische ontwikkeling, sociale structuur (maatschap-pelijke ontwikkelingen), groen en water, verkeer zal deze verster-king van de centrumpositie en uitbouw van het stedelijk netwerk zowel kwantitatieve als kwalitatieve uitwerkingen moeten krijgen die elkaar meestentijds versterken maar soms onderling ook om ruimtelijke keuzes vragen. In de navolgende paragrafen 3.4 tot en met 3.8 worden deze ambities, programma's en ruimteclaims per sector van gemeentelijk beleid afzonderlijk weergegeven en onderbouwd.

Wanneer deze programma's en ruimtelijke claims vervolgens met elkaar worden verbonden dan wel onderling worden geconfron-teerd, ontstaat een aantal samenhangende opgaven c.q. uitda-gingen die zich voor de planperiode tot 2015 laten vertalen in een zestal **ruimtelijke strategieën**:

- 1 Voortbouwen op regionale en stedelijke basisstructuur en daar-bij bodem, geomorfologie, water, natuur- en landschapswaar-den, (bestaande) infrastructuur en (huidige) occupatiestructuur uitgangspunt (drager) – maar ook tegelijkertijd impuls – laten zijn voor de kwaliteit van de toekomstige stedelijke ontwikke-ling en infrastructuur;
- 2 Afronden van de uitbouw van de stad langs de Oost-West structuur. Vervolgens inzetten op de uitbreiding in zuidelijke en noordelijke richting;
- 3 Versterken van de economische uitgangspositie door het re-aliseren van een voldoende en gedifferentieerd aanbod van ruimte voor werkgelegenheid;
- 4 Handhaven dan wel verbeteren van de bereikbaarheid van de stad zowel extern (binnen de regio) als intern (binnen de stad);
- 5 Versterken van het centrum;
- 6 Afronden van de herstructurering van achterstandswijken en inzetten op kwaliteitsimpulsen bestaande wijken. Hierbij dient ingespeeld te worden op een aantal belangrijke maatschap-pelijke ontwikkelingen.

Voorwaarde voor een succesvolle realisering van deze strategieën is een integrale gebiedsontwikkeling. Deze is gebaseerd op een samenhangende en gelijktijdige aanpak van alle aspecten van beleid voor te onderscheiden gebiedseenheden waarbij de (ge-meentelijke) overheid veelal de voorwaarden creëert en de regie-rol heeft, maar die alleen in samenwerking met andere partijen en initiatiefnemers tot resultaat kan brengen. De Interimstructuurvi-sie biedt hiervoor de ruimtelijke kaders.

1 VOORTBOUWEN OP REGIONALE EN STEDELIJKE BASISSTRUCTUUR

De Interimstructuurvisie wil bodem, geomorfologie, water en natuur- en landschapswaarden drager en tegelijkertijd ook stimulerende impuls laten zijn voor de kwaliteit van stedelijke ontwikkeling en infrastructuur. Het inzetten op het behoud en bescherming van de robuuste groen- en waterstructuren krijgt daarin prioriteit. Dit sluit aan bij de 'lagenbenadering'² van rijks- en provinciaal beleid. Ook op regionaal niveau (RSP en Reconstructieplan) wordt dit uitgangspunt gehanteerd.

De hoofdstructuur van Helmond in 2015 – en in de periode daarna – hangt nauw samen met de duurzame ecologische structuren die op regionaal niveau zijn vastgelegd. Het instandhouden van groene open gebieden tussen de stad Helmond en Eindhoven (het Middengebiet, met inbegrip van het gebied ten noorden van de wijk Stiphout) en tussen Helmond, Deurne en omliggende dorpen (ook wel 'Peelrand' genoemd) is nadrukkelijk gewenst.

Zoals gesteld, wordt aansluitend de stedelijke basisstructuur – zoals hierboven beschreven met zijn drie stedelijke identiteiten en zijn ruimtelijke en landschappelijke dragers – als uitgangspunt genomen voor de verdere ontwikkeling. Het behoud en de bescherming van robuuste groen- en waterstructuren zoals de Zuid-Noord lopende beken (Goorloop, Bakelse Aa en Astense Aa) en de kanalen (Zuid-Willemsvaart en Eindhovens Kanaal) krijgt in de planperiode verder gestalte via beheer- en inrichtingsprojecten en afstemming met stadsrandprojecten. Concreet speelt dit bij de uitbouw van het Centrum en bij de relatie tussen de Goorloopzone en Helmond-West/ Oranjebuurt (o.a. terrein Raymakers). De 'oude' Zuid-Willemsvaart houdt een waterhuishoudkundige en ecologische functie. Het zuidelijk deel behoudt daarnaast zijn be-

tekenis als ontsluiting voor een beperkt aantal bedrijven op het bedrijventerrein Hoogeind. Het noordelijk deel leent zich voor recreatief gebruik.

Helmond is rijk aan natuur- en bosgebieden afgewisseld met hoogwaardige open landschappen, die diep doordringen in het stedelijk gebied. Naast natuurbehoud en natuurontwikkeling is een goede afstemming met de randen van het stedelijk gebied essentieel. Daarbij is het creëren van een verantwoord recreatief medegebruik – naast het inpassen van agrarisch gebruik en beheer van het landschap – met name van belang bij de inrichting van de planranden³ van de stadswijken Dierdonk, Brandevoort en Stiphout. Aan de zuidzijde van de Stiphoutse Bossen wordt concreet uitgegaan van de ontwikkeling van een 'recreatieve poort' om de toenemende recreatieve druk zoveel mogelijk op te vangen (middels parkeren en een horecavoorziening) en te geleiden.

Hoewel geledingzones⁴ tussen wijken volgens het Regionaal Structuurplan in principe in aanmerking kunnen komen voor transformatie (bijv. naar stedelijk gebied) kiest Helmond nadrukkelijk voor het instandhouden van de belangrijke bufferfunctie en het open karakter van de zones ten zuiden van Brouwhuis en ten zuiden van Stiphout (Ruwe Putten).

De effecten van klimaatsverandering, agrarisch grondgebruik en verstedelijking vragen op het vlak van waterbeheer om structurele maatregelen, zowel in het stedelijk gebied als in het buitengebied.

In de eerste plaats gaan de beeklopen naast hun belangrijke ecologische verbindingfunctie een grotere rol spelen in de opvang en afvoer van schoon water uit het stedelijk gebied. Door het creëren en reserveren van ruimte voor waterberging in het bekensysteem in en rond Helmond (Bakelse Aa, Astense Aa en Goorloop) ontstaat er meer bergingscapaciteit. In stedelijk gebied

worden voor waterberging nieuwe structuren ontwikkeld die behalve een waterhuishoudelijke functie tevens een bijdrage aan de kwaliteitsinrichting van de openbare ruimte leveren. Waar mogelijk wordt daarbij gebruik gemaakt van oude – bijna verdwenen – waterlopen als bijvoorbeeld het tracé van de rivier de Aa.

2 AFRONDING EN VERDERE UITBOUW VAN DE STAD

Ruimte is schaars en kostbaar. Uitgaande van een zorgvuldig ruimtegebruik wordt een geconcentreerde stedelijke ontwikkeling voorgestaan. Daarom wordt krachtig ingezet op de intensivering en benutting van ruimte in de bestaande stad. Voorwaarde daarbij is dat deze intensivering tegelijkertijd een duidelijke impuls moet geven aan het versterken van de ruimtelijke kwaliteit van het desbetreffende gebied.

Omdat met intensivering en benutting niet in de totale vraag naar een gevarieerd aanbod kan worden voorzien is ook forse uitbreiding van het stedelijk gebied noodzakelijk in de vorm van nieuwe locaties ten behoeve van wonen, werken en voorzieningen. Rekening houdend met de kwaliteiten van de stedelijke basisstructuur worden deze uitbreidingen zo dicht mogelijk tegen de bestaande stad gepland.

De stedelijke basisstructuur is de laatste decennia met name in oostelijke en westelijke richting sterk gegroeid. Uitgaande van de kernpunten van de regionale en stedelijke basisstructuur wordt de verdere uitbouw van de stad langs deze Oost-West structuur in de planperiode tot 2015 afgerond. Rekening houdend met de geplande voltooiing van de nieuwe wijk Brandevoort tot ruim 6.000 woningen, wordt de omvang van de wijken aan de westzijde van Helmond geconsolideerd en wordt de dorpsachtige structuur als bijzondere kwaliteit gekoesterd. Aan de oostzijde van de stad



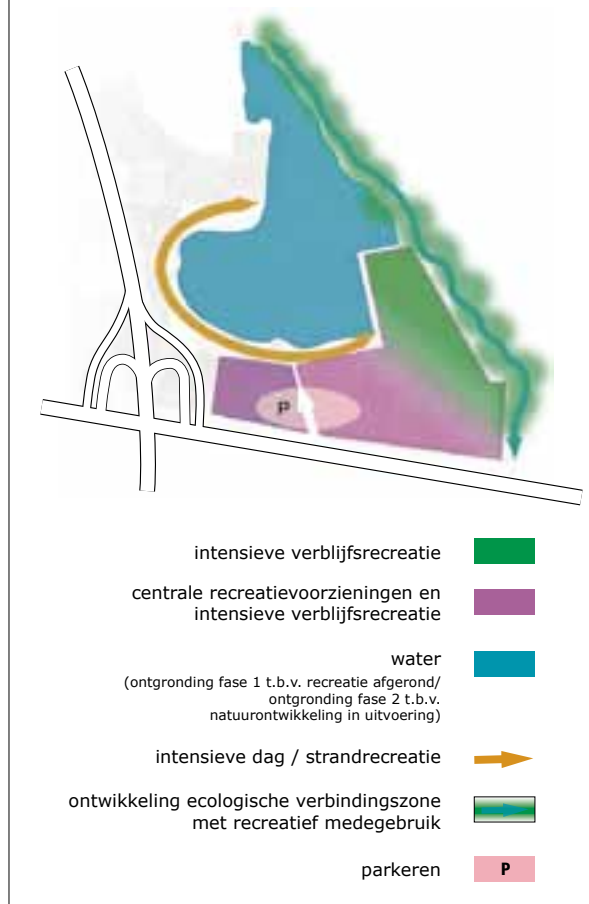
worden de stadswijken, die in de laatste decennia van de 20^e eeuw zijn gerealiseerd, eveneens als afgerond beschouwd. Alleen het tussengebied tussen de wijken Rijpelberg en Brouwhuis wordt volgens de lijnen van het Masterplan Tussengebied verder uitgebouwd en geïntensiveerd. Ook de afronding van het groot-schalige bedrijventerrein BZOB vindt in de planperiode plaats volgens de geplande structuur en zonering zoals vastgelegd in het bestemmingsplan.

Het gebied rond Berkendonk maakt deel uit van het groene en ecologisch belangrijke gebied tussen Helmond en Deurne (doorlopend tot Gemert-Bakel en Asten-Someren), dat in het kader van het Reconstructieplan een belangrijke toeristisch-recreatieve potentie is toegedacht. De plas Berkendonk zal daarom een versterking en intensivering van de recreatieve functie krijgen.

In samenwerking met marktpartijen zal op dit vlak naar geëigende invullingen en functies worden gezocht, die ook passen bij de identiteit en kwaliteit van het gebied.

De verdere uitbouw (afronding) van de stad langs de Oost-West structuur betekent ook dat de belangrijkste ruimtelijke dragers van deze structuur, de as Europaweg-Traverse-Deurneseweg en de spoorlijn, qua stedelijke uitstraling zullen worden versterkt. Dit betekent dat op diverse delen van deze assen nieuwe stedelijke functies kunnen worden ontwikkeld en dat ook de beeldkwaliteit van de bebouwing en de openbare inrichting zal worden verbeterd. De nota Hoogbouw [zie bijlage 1 'Beleidskader'] is daarbij het beleidskader voor de verdere uitwerking. Daarbij zal worden ingespeeld op de kenmerkende afwisseling van stedenbouwkundige milieus langs deze stedelijke assen (zie ook hoofdstuk 4).

ZONERING BERKENDONK



Naast de afronding van de stad langs de Oost-West-structuur wordt, vooruitlopend op een substantiële ruimtelijke ontwikkeling naar het Noorden en vooral het Zuiden in de periode na 2015, in het centrale deel van de stad al ingezet op deze ontwikkeling. Dit krijgt vorm met de realisatie van het project Groene Loper ten

noorden van de Julianabrug aan het kanaal en de ontwikkeling van Suytkade ten zuiden van de spoorbrug. Voor de bedrijvenlocatie aan de Kanaaldijk-N.O., net ten noorden van het Centrum, is transformatie naar gemengd woon en werkgebied een aantrekkelijke optie omdat met een dergelijke opwaardering, in relatie tot de Groene Loper, een ruimtelijke en stedenbouwkundige eenheid rond het noordelijk deel van het 'oude' kanaal kan ontstaan. Een dergelijke transformatie zal gezien de reeds aanwezige programmatische en financiële ambities niet op initiatief van de gemeente Helmond plaatsvinden, maar is eventueel op basis van particulier initiatief afweegbaar.

3 VERSTERKEN ECONOMISCHE UITGANGSPOSITIE

Om de positie van Helmond in Zuidoost-Brabant – één van de economische kernregio's van ons land – te handhaven en verder uit te bouwen en daarmee een gezonde en duurzame economische ontwikkeling van de stad te waarborgen, wordt gekozen voor een groeistrategie die inspeelt op **economische structuurveranderingen en op maatschappelijke ontwikkelingen**. Deze strategie is verbonden aan een aantal opgaven:

- Een evenwichtige verhouding tussen de groei van de beroepsbevolking en de werkgelegenheid (arbeidsplaatsen) in onze stad;
- Versterking van de centrumfunctie en daarmee van de regionale werkgelegenheidsfunctie van Helmond;
- Verbetering van de economische potenties van onze stad, inspeland op het kennisintensieve karakter van deze regio (Brainport).

Om deze opgaven te kunnen realiseren, wordt ingezet op:

- 1 een groter aandeel van de dienstensector, door middel van het realiseren van stedelijke en regionale voorzieningen op het vlak van de zakelijke dienstverlening, detailhandel, recreatie en toerisme (vrije tijdsvoorzieningen);
- 2 het uitbouwen van de quataire sector (onderwijs, zorg, welzijn en overheid), waarbij wordt ingespeeld op een aantal maatschappelijke ontwikkelingen en op een sterkere centrumpositie van Helmond in de (Peel)regio op het vlak van zorg-, onderwijs- en welzijnsvoorzieningen;
- 3 een kwaliteitsimpuls in de industriële sector door middel van hogere toegevoegde waarde in het productieproces. De voor Helmond zo belangrijke industriële sector zal verder moeten worden gestimuleerd in innovatie, hogere kennisintensiteit en toepassing van hoogwaardige procestechnologie; Sectoren als automotive, (agro)food- en mechatronica zijn daarin speerpunten;
- 4 het aanbieden van kwalitatief hoogwaardige, zich onderscheidende, competitieve bedrijfsmilieus.

Randvoorwaarde voor deze groeistrategie is het realiseren van een voldoende en gedifferentieerd aanbod van ruimte voor werkgelegenheid. In de planperiode tot 2015 krijgt dit vorm door:

- Het realiseren van een gesegmenteerd aanbod aan bedrijventerreinen. Het betreft de afronding van de High Tech Automotive Campus (17 ha.) en de ontwikkeling en uitgifte van Business Park Brandevoort (35 ha.) aan de westzijde van de stad; daarnaast de afronding van het BZOB (grootschalige bedrijven, 50 ha.) in het zuid-oostelijk deel van de stad. Gezien het nog te verwachten tekort tot 2015 (en voor de periode daarna) dient in de planperiode een start te worden gemaakt met de ontwikkeling van een nieuw regionaal bedrijventerrein

van ca. 200 ha bruto aan de zuidzijde van de stad aansluitend op de belangrijke transportas A-67. De vertaling van deze doelstelling wordt in samenspraak met onze buurgemeenten uitgewerkt.

- Met betrekking tot de uitgiftestrategie van deze nieuwe bedrijventerreinen dient niet in de eerste plaats op kwantiteit gemikt te worden maar staat het garanderen van de beoogde kwaliteit voorop.
- Herstructurering van bestaande bedrijventerreinen levert, behalve een revitalisering en modernisering van verouderde kwaliteiten, naar verwachting ook een (bescheiden) ruimtewinst door een efficiënter en intensiever gebruik van het bestaande oppervlak. Daarvoor dient op een aantal punten een flankerend beleid te worden ingezet (stedelijk beheer en onderhoud, parkeerbeleid). Voor het bedrijventerrein Hoogeind wordt dit proces van revitalisering samen met het zittende bedrijfsleven ingezet voor een gebied van in eerste instantie 6 ha.
- De invoering van parkmanagement op bedrijventerreinen. Daarmee wordt gezorgd voor het op peil houden van de kwaliteit en het voorkomen c.q. terugdringen van structurele leegstand. Middels het instrument van 'ruimteverkenner' zal het huidige niveau van leegstand met prioriteit moeten worden teruggedrongen tot een gebruikelijk niveau van frictieleegstand;
- Versterking van het detailhandelsaanbod. Uitbreiding van het aanbod is in de eerste plaats gericht op de versterking van de positie van het centrum (met ca. 23.000 m² bvo). Daarnaast wordt een uitbreiding (met 20.000 m² bvo) en herstructurering (en kwaliteitsverbetering) van het gebied rond de Engelseweg voorzien dat exclusief is gericht op de zogenaamde perifere (volumineuze) detailhandel (doe-het-zelf branche en woning-inrichting). Hiermee kan een themacentrum ontstaan dat naast een lokale functie ook een regionale uitstraling heeft. De ove-

rige wijkwinkelcentra zijn inmiddels grotendeels volgroeid en gemoderniseerd. Alleen voor de wijk Brandevoort is het wijkwinkelcentrum nog in ontwikkeling (ca. 8.000 m² bvo) terwijl het winkelcentrum in de wijk Stiphout nog een moderniserings-slag kan ondergaan (op basis van het Masterplan Stiphout Centrum).

- Uitbreiding van vrijetijdsvoorzieningen voor toerisme, recreatie en ontspanning (ook wel leisure genoemd). Dit is noodzakelijk om aan te sluiten bij de groei van de vraag (maatschappelijke trend) en de groei van de stad. Ontwikkelingen met een bovenlokale aantrekkingskracht dienen daarbij zoveel mogelijk complementair en in samenhang met het aanbod in de omliggende regio en de stad Eindhoven plaats te vinden. Als prioritaire vrije tijds-locaties voor deze planperiode zijn benoemd: Centrum (1000 m² bvo), Suytkade (35.000 m² bvo) en Berkendonk (vooral voorzieningen op het vlak van buitensport en -recreatie).
- Uitbreiding van de kantorensector. De strategie om het aandeel van de dienstensector te vergroten krijgt, naast detailhandel en vrije tijdsvoorzieningen, fysiek gestalte in uitbreiding van het kantorenaanbod. Helmond heeft gekozen voor versterking van het centrumgebied. Daarom zal de ontwikkeling van hoogwaardige kantorenmilieus op Suytkade (28.000 m² bvo) en in het centrumgebied ten noorden van de Traverse (10.000 m² bvo) prioriteit krijgen boven locaties aan de rand van de stad. Deze centrumlocaties kenmerken zich door een multifunctioneel karakter en stedelijke ambiance waarvan kantoren integraal onderdeel uitmaken. Specifiek voor kantoren die een locatie aan de stadsrand (uitvalswegen) nodig hebben, en geen publieksfunctie hebben, wordt in het Business Park Groot Schooten nog een uitbreiding (ca. 20.000 m² bvo) gereserveerd.





4 BEREIKBAARHEID VAN DE STAD EN DE REGIO

De sterk groeiende behoefte aan mobiliteit, ondermeer door de groei van de stad zelf, heeft tot gevolg dat de bereikbaarheid, zowel intern (binnen de stad) als extern (binnen de regio), in toenemende mate onder druk zal komen te staan. Dit kan ook ten koste gaan van de leefbaarheid. Op tijd ingrijpen met adequate maatregelen is daarom noodzakelijk. Het streven is door middel van een integrale en samenhangende aanpak van alle vervoersalternatieven de groeiende behoefte aan mobiliteit op te vangen, opdat in 2015 een betrouwbaar, stabiel en verkeersveilig verkeer- en vervoersysteem aanwezig is vergelijkbaar met het huidige niveau.

De integrale en samenhangende aanpak van alle vervoersalternatieven betekent in ruimtelijke zin dat:

- voor het autoverkeer op lokaal niveau het begrip 'Dynamisch Verkeersmanagement' als leidend principe zal worden gehanteerd. Door een combinatie van beter benutten, bouwen van nieuwe infrastructuur en monitoren van de effecten van de maatregelen, wordt het hoofdwegennet maximaal gebruikt en wordt anderzijds het autoverkeer zodanig gestuurd dat de leefbaarheid wordt gegarandeerd. De toepassing van nieuwe ICT-toepassingen zal hierin een extra stimulans zijn. De ruimteclaims voor het autoverkeer omvatten tot 2015 de voorstellen in het kader van het Masterplan Centrum en het Masterplan Suytkade. Daarnaast gaat het om het realiseren van een 2e ontsluiting Stiphout, een 2e ontsluiting Brandevoort, een verbinding tussen de Europaweg en de Heeklaan door Helmond-West inclusief een ongelijkvloerse spoorwegkruising, een verbinding tussen het Centrum en Suytkade door middel van een onderdoorgang onder het spoor bij het

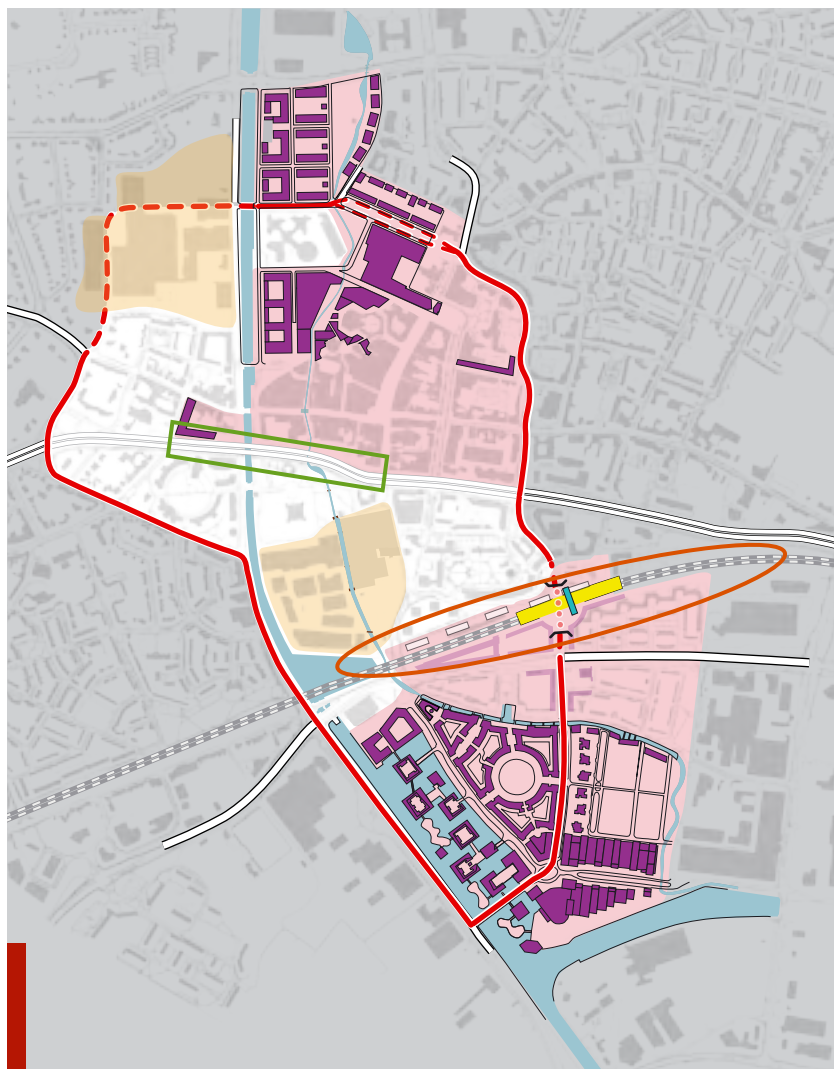
NS-station en diverse kleine maatregelen om de capaciteit van wegen en kruispunten te vergroten. Voor de verbetering van de externe (regionale) bereikbaarheid wordt aangehaakt bij de uitkomsten van het Bereikbaarheidsprogramma en de MIRT Verkenning Zuidoostvleugel Brabantstad. Hierin werken Rijk, provincie en regionale overheden samen aan een toekomstvast pakket aan mobiliteitsmaatregelen. Onderdeel daarvan vormt de completering van de "grote ruit", waarbij de N279 wordt verdubbeld en een nieuwe oost-westverbinding wordt aangelegd tussen de A50/A59 bij Ekkersrijt en de N279 bij Laarbeek.

- het versterken van het openbaar vervoer gestalte krijgt door in de eerste plaats de bereikbaarheid per spoor te verbeteren. Door de realisatie van een vierde station (Brandevoort) wordt een groot deel van Helmond binnen loop- of fietsafstand van een OV-knooppunt gebracht. Bij het centrale station wordt de aansluiting in zuidelijke richting (Annaparochie en Suytkade) verbeterd, bijvoorbeeld door realisering van een onderdoorgang voor verkeer. Naast fysieke infrastructuur wordt in het kader van OV-netwerk Brabantstad gestreefd naar een hogere frequentie van de treinen en naar een verdere verbetering van het knooppuntprincipe. Daarbij wordt uitgegaan van de zogenoemde 'ketenbenadering' om auto, trein en bus een meer samenhangend netwerk te laten vormen. Aanvullend op het spoorvervoer is het net van stads- en streekbuslijnen en – specifiek voor Helmond – het Collectief Vraagafhankelijk Vervoer (stadstaxi).
- het fietsverkeer wordt gestimuleerd door in te spelen op de mogelijkheden die de omvang en structuur van de stad voor dit type verkeer biedt. Ingezet wordt op onderhoud en kwaliteitsverbetering van het huidige fietsnetwerk, aanleggen van ontbrekende schakels en zorgdragen voor voldoende en aan-

trekkelijke stallingmogelijkheden voor de fiets. Ook de nieuwe woon-, werk- en voorzieningen-locaties zullen een goede aansluiting moeten krijgen op het stedelijke en regionaal fietsnetwerk (waaronder het recreatieve fietsverkeer).

- de (potentiële) capaciteit van de Brabantse waterwegen beter gebruik wordt voor het goederenvervoer. De Zuid-Willemsvaart vormt daarin een belangrijke schakel. In een recente verkenning van het ministerie van verkeer en waterstaat: 'Bereikbaarheid Zuidoost-Brabant over water' (BERZOB-studie 2004) en het daarop volgende bestuurlijke overleg met Provincie, SRE en betrokken gemeenten worden afspraken gemaakt hierover. Door in te spelen op de behoeften van de containervaart en het vervoer van pallets vindt ook ontlasting van het wegvervoer plaats. Behalve aanpassingen aan de infrastructuur (sluizen) zal er ook ruimte moeten zijn voor strategisch gesitueerde weg-water-overslagpunten. Daarom wordt uitgegaan van een uitbreiding van het huidige Regionaal Overslag Centrum op het BZOB (containerterminal ROC Den Ouden).
- het verhogen van de verkeersveiligheid wordt bereikt door zowel uitvoering van infrastructurele maatregelen (aanpak zogenaamde 'black-spots') als gedragsbeïnvloedende maatregelen.





- uitvoering Centrumplan en Suytkade (voor 2015)
- masterplangebied
- mogelijke transformatie naar centrum stedelijk gebied (na 2015; geen initiatief gemeente)
- ontwikkelingsperspectief spoorzone
- verbeteringszone Traverse (voor 2015)
- station
- voetgangersbrug (passerelle)
- tunnel
- centrumring
- nieuwe centrumring

VERSTERKING VAN HET CENTRUM

5 VERSTERKEN VAN HET CENTRUM

De versterking en uitbouw van het centrum zelf, als brandpunt van stedelijke activiteiten en voorzieningen voor zowel de eigen bevolking als van de regio, vormt één van de speerpunten van het gemeentelijk beleid en zal gestalte krijgen door:

- concentratie van stedelijke en regionale voorzieningen (op het vlak van cultuur, winkelen, horeca en actieve vrijetijdsvoorzieningen) in het stadscentrum, waardoor een meer herkenbaar en drukker bezocht stadshart ontstaat;
- toevoegen van een aanzienlijk woningbouwprogramma in het centrum ter bevordering van de levendigheid en verhoging van de sociale cohesie;
- Een forse uitbreiding van het centrumgebied door middel van een 'bi-polaire' aanpak (d.w.z. uitbreiding van zowel het bestaande kernwinkelgebied aan de noordzijde als realisatie van een geheel nieuw stedelijkmilieu aan de zuidzijde van het spoor);
- verbetering van de ontsluiting en interne samenhang van het centrum door ondermeer realisering (in stappen) van een nieuwe centrumring;
- een bijzondere en hoogwaardige architectonische vormgeving en bijpassende inrichting.

Sinds enkele jaren is voor het centrum een integrale gebiedsgerichte ontwikkeling gestart. Hierbij krijgt als eerste maatregel de kwaliteit van het bestaande centrum een omvangrijke impuls middels een straat voor straat gerichte aanpak. Daarnaast is een omvangrijke uitbreiding voorzien door een omvangrijk en ambitieus programma toe te voegen in de periode tot 2015. Dit programma omvat zowel een aanzienlijke uitbreiding van het winkelapparaat (ca. 23.000 m² bvo) als van diverse stedelijke voorzieningen (bi-

bibliotheek, horeca, hotel, kantoren) en zeker ook de woningvoorraad (ca. 800 woningen). Het omvangrijke programma zal in een langjarige samenwerking met marktpartijen in deze planperiode tot stand worden gebracht. Het eind 2004 vastgestelde Masterplan Centrum vormt daarvoor de leidraad. De uitwerking in deelplannen, een beeldkwaliteitsplan en een inrichtingsplan openbare ruimte moeten de ambitie die is neergelegd om een uitdagend en wervend centrum te realiseren nader vorm geven.



Impressie 'kanaalwoningen' Centrumplan (J. Busquets)

Een geheel nieuwe ontwikkeling, die evenzeer een nieuw centrummilieu toevoegt, betreft de ontwikkeling van een voormalig deel van het industrieterrein Hoogeind tot de nieuwe wijk Suytkade. Direct ten zuiden van de spoorlijn wordt in de periode tot 2015 een 25 ha. groot gebied met een multifunctioneel (en ook qua architectuur en inrichting) stedelijk karakter gerealiseerd. Hierin zullen, naast een omvangrijk centrum-stedelijk woonprogramma (ca. 1100 woningen), een kantorenmilieu, omvangrijke leisurevoorzieningen (sporthal, wellness, beursvoorziening, hotel) en onderwijsvoorzieningen (een 'groene Campus' ten behoeve van HBO/MBO/VMBO onderwijs op het gebied van groen en vrijetijdsontwikkeling) tot stand komen. Het Masterplan Suytkade

vormt het kader waarbinnen de verschillende deelplannen in de komende jaren tot ontwikkeling worden gebracht.

Door deze omvangrijke ontwikkelingen aan de noordzijde van de Traverse en de zuidzijde van het spoor wordt de druk op het tussenliggende gebied rond het station verhoogd. De laatste decennia is de ontwikkeling van dit stationskwartier stap voor stap tot stand gekomen. Na de realisatie van projecten als het Belastingkantoor, Parc Bruxelles en 't Cour is er echter sprake van een zekere stagnatie.

Met het tot stand brengen van nieuwe comfortabele verbindingen tussen deze majeure centrumontwikkelingen zal het stationsgebied c.q. de spoorzone een flinke impuls krijgen. Als eerste stap omvat dit de realisatie van een nieuwe bovengrondse passerelle voor langzaam verkeer (voetgangers en fietsers), de aansluiting van het station aan de zuidzijde van het spoor en de verbetering/uitbreiding van het huidige stationsgebouw en de fietsenstalling. In een later stadium wordt uitgegaan (als tweede stap) van de aanleg van een nieuwe autotunnel onder het spoor die niet alleen een rechtstreekse verbinding tussen het centrum en Suytkade mogelijk moet maken, maar ook de afronding van het oostelijk deel van de nieuwe centrumring vormt. Hierdoor wordt de bestaande route langs het kanaal met de overbelaste gelijkvloerse oversteek van het spoor ontlast en wordt de functie van de overgang bij het Groenewoud teruggebracht naar een ondersteunende verbinding voor langzaam verkeer en bestemmingsverkeer.

De doelstelling om de bereikbaarheid en upgradering van het station te vergroten en de samenhang met het centrumgebied te vergroten door middel van een nieuwe autotunnel onder het spoor, maakt onderdeel uit van een samenhangende aanpak en ontwikkeling van de gehele zone langs het spoor (van Kanaal tot Churchillaan). Een zone die nu nog grote onbebouwde plek-

ken kent en ook een upgradering kan gebruiken. maar die rond dit knooppunt van vervoer ook aantrekkelijke mogelijkheden biedt voor kantoren, woningbouw en stedelijk-regionale voorzieningen (o.a. uitbreiding van de PDV-zone aan de Engelseweg).

Samen met marktpartijen zullen in de komende jaren – in de vorm van een integraal Masterplan Spoorzone – de mogelijkheden van dit gebied worden onderzocht en in een ruimtelijke visie worden vertaald.

Hoewel de kwalitatieve potenties van de industrieterreinen die nu nog aan het kanaal in het centrum zijn gelegen (Vlisco, Raymakers en Nedschroef, op het vlak van stedelijke (her)ontwikkeling, hoog worden ingeschat en deze terreinen (met hun industrieel erfgoed) een waardevolle aanvulling tot één samenhangend centrumgebied kunnen leveren, wordt er in de planperiode tot 2015 niet vanuit gegaan dat er een transformatie naar een meer multifunctioneel centrumgebied zal plaatsvinden. De gemeente Helmond zal hiertoe althans niet zelf het initiatief nemen. Niet alleen dat het programmatische draagvlak voor deze gebieden in de komende jaren ontbreekt, ook de financiële mogelijkheden voor de gemeente zijn ontoereikend om de toch al grote ambitie verder op te schroeven. Wel zullen in samenspraak met de eigenaar voor het terrein van Nedschroef de mogelijkheden worden onderzocht om de ontbrekende en cruciale schakel in de complete centrumring (Westendetracé) toe te voegen.

De kwaliteitsverhoging van het bestaande centrum krijgt in de planperiode tenslotte nog een duidelijk accent in het gebied dat noordelijk en zuidelijk deel van het centrum koppelt, maar ook het oostelijk en westelijk deel van het kanaal met elkaar verbindt. Met de renovatie en herinrichting van het Kasteelpark krijgt de centrale groene ruimte van het centrum zijn historische centrale





Suytkade, impressie van het kanaal

plaats weer terug. De koppeling met de oorspronkelijke loop van de 'stads-Aa' versterkt dit beeld. De stapsgewijze herintroductie van het tracé van de Aa in het centrumgebied maakt deel uit van een waterstructuur die in de toekomst via het gebied Hoogeind en Suytkade door het centrum naar de Bundertjes loopt.

Daaraan gekoppeld wordt ook de kwaliteitsimpuls voor het Traverseviaduct en aanliggende zone in de planperiode ter hand genomen. Het gaat hier zowel om verbetering en uitbreiding van onderdoorgangen en de cosmetische aanpak van het viaduct zelf, als om ontwikkeling van de daaraan grenzende zone (Steenwegkwartier en Parkweg/ Kegelbaan) ten behoeve van kantoren, woningen en stedelijke voorzieningen (zoals momenteel al met het KCH en het Zalencentrum Traverse gebeurt). Het Traverseviaduct krijgt hiermee, naast de belangrijke verkeersfunctie die het nu heeft, ook een 'zichtfunctie' die de beleving van een hoogwaardige stedelijke ambiance op de meest centrale plek in de stad op een unieke wijze ondersteunt.

6 AFRONDEN HERSTRUCTURERING ACHTERSTANDSWIJKEN EN INZETTEN OP KWALITEITSIMPULSEN BESTAANDE WIJKEN

Helmond beschikt over een grote diversiteit aan aantrekkelijke woonmilieus. De omvangrijke woningproductie in de afgelopen decennia heeft gezorgd voor een relatief jonge woningvoorraad met gemiddeld een hoge kwaliteit. Door het gedifferentieerde aanbod hebben wijken en buurten ook een sterkere eigen identiteit gekregen en heeft Helmond als woonstad een duidelijke regionale positie gekregen.

Op gemeentelijk niveau wordt gestreefd naar een goede mix in het aanbod van woonmilieus, woningtypen en prijsklassen. Daar-

bij geldt nadrukkelijk het uitgangspunt dat kwaliteit boven kwantiteit gaat.

Het is daarom van groot belang dat de kwaliteit van woningen en woonmilieus op peil blijft. Daar waar achterstanden zijn of dreigen te ontstaan, worden deze weggenomen. In dat kader is Helmond op een aantal plaatsen ook bezig met een duidelijke inhaalslag op het vlak van herstructurering en renovatie. Een uitgebalanceerd en strategisch programma van nieuwbouw, sloop, verkoop van huurwoningen en woningverbetering (gekoppeld aan verbetering van woonomgeving en sociale cohesie) moet een bijdrage leveren aan de kwaliteitsimpuls van de bestaande voorraad en de sociale structuur en daarmee woonmilieus realiseren die aansluiten bij de toekomstige kwalitatieve woningbehoefte en een duurzame sociale omgeving. Daarbij is het noodzakelijk om in te spelen op belangrijke maatschappelijke ontwikkelingen als vergrijzing, toenemende zorgvraag, individualisering, kleinere huishoudens etc.

In de planperiode 2005-2015 wordt uitgegaan van een totale woningproductie van ca. 6.800 woningen, waarvan ca. 1000 vervangende nieuwbouw.

Met name in Binnenstad(-Oost) vindt een integrale en fundamentele (gebiedsgerichte) aanpak van de wijk plaats waarbij de bestaande voorraad in een langjarig traject flink wordt geherstructureerd. Niet alleen nieuwe woningen worden gebouwd maar ook de openbare ruimte, het groen, het water, de sociale omgeving en de sociaal-maatschappelijke en culturele voorzieningen worden aangepakt (o.a. realisering Wijkhuis/ Brede School, een nieuwe jongerenaccommodatie en een vernieuwd wijkwinkelcentrum in de Heistraat).

Ook in Helmond-West, dat deel uitmaakt van de aandachtswijk Binnenstad, vindt een strategische vernieuwing van (een deel

van) de woningvoorraad plaats binnen de planperiode (o.a. Arbergstraat). Voorgesteld wordt om samen met strategische partners (woningcorporatie, zorginstellingen, onderwijsveld) voor dit gebied een wijkvisie op te stellen, die hiervoor het kader kan vormen en naast vernieuwing van de woningvoorraad en verbetering van de ruimtelijke kwaliteit ook inspeelt op maatschappelijke trends als bijv. verstrengeling van wonen en zorg.

Daarnaast vinden in diverse wijken nog beperkte locatiegebonden ontwikkelingen plaats, die een completering of differentiatie van de woningsamenstelling van deze wijken tot gevolg zullen hebben. Het betreft hier in de periode tot 2015 o.a. de Akkers, de Slegersstraat/ Odulphusstraat en Mierloseweg in 't Hout, het Raymakersterrein in Helmond-West, de Ruusbroecklaan en Nieuwveld (woon-zorg voorziening) in Helmond-Noord en de Azalealaan in Helmond-Oost.

Middels de beoogde uitvoering van het Masterplan Centrum Stip-hout wordt behalve een upgrading van het winkelapparaat en de openbare ruimte ook een versterking van de woningvoorraad in dit deel van de wijk tot stand gebracht.

In dit structuurplan wordt op het niveau van de afzonderlijke wijken op hoofdlijnen de toekomstige opgaven en gewenste ontwikkelingen in beeld gebracht (hoofdstuk 5: Palet van wijken). Deze hoofdlijnen van ontwikkeling zullen in de komende jaren, in aansluiting op Helmond-West, ook voor enkele andere wijken in de vorm van 'Wijkvisies' worden uitgewerkt.

Noten

¹ Netwerk Brabantstad: functionele ruimtelijke relaties tussen de 5 grote steden in Brabant.

² Een werkwijze om ruimtelijke keuzen te onderbouwen. Er worden drie lagen onderscheiden die in hun onderlinge samenhang moeten worden bekeken. De eerste laag wordt gevormd door de bodemtypologie, de geomorfologie, het watersysteem en de hiermee samenhangende landschappelijke en cultuurhistorische waarden. De tweede laag wordt gevormd door de infrastructuur en de derde laag uit het ruimtegebruik voor wonen werken, landbouw en recreatie, de zogenaamde occupatielaag.

³ Bij planranden gaat het over de ruimtelijke kwaliteit van bebouwingsranden ten opzichte van het buitengebied. Een planrand kan zowel een scherp onderscheid laten zien als een diffuse overgang en verweving. Een planrand heeft geen vaste maat. Die is afhankelijk van de vormgeving van het woon- c.q. werkgebied en van het karakter van het aangrenzende buitengebied. De ontwikkeling van planranden is in de tijd en financieel gekoppeld aan de ontwikkeling van woon- en werkgebieden.

⁴ Geledingzones zorgen voor onderscheid en afstand tussen bebouwde gebieden. Ze kunnen voor aangrenzende gebieden een gezamenlijke, verbindende functie hebben. Ze kunnen deel uitmaken van grotere structuren op stedelijk of regionaal niveau en typische stadsrandfuncties herbergen die passen bij het open karakter.





beleidsthema's

Groen & Water

1 HUIDIG PROFIEL

Sterktes/ kansen	Zwaktes/ bedreigingen
In en rond Helmond liggen hoogwaardige groen- en natuurgebieden	Agrarische sector verliest deels beheerfunctie voor buitengebied
De structuur van beken en kanalen geeft identiteit aan Helmond	Het buitengebied raakt versnipperd
Stad en buitengebied zijn sterk verweven	Het bekenstelsel is in stedelijk gebied weinig sprekend
De ruimtebehoefte voor waterberging schept kansen voor ruimtelijke kwaliteit	Stedelijke groei gaat ten koste van groen
De kwaliteit van oppervlaktewater verbetert	Ruimtelijke samenhang wordt verstoord. Ruimte slibt dicht
Stadsparken en stedelijk groen krijgen her-waardering	Boven- en ondergrondse infrastructuur vraagt binnen en buiten de stad steeds meer ruimte.

2 VISIE

De huidige ruimtelijke structuur van Helmond is afgestemd op een stad van 50 à 60.000 inwoners. De Interimstructuurvisie voorziet in een groei van 85.000 naar 100.000 inwoners. Dat is een schaa sprong die een robuuste structuur op het nieuwe schaalniveau noodzakelijk maakt. Die structuur moet de diversiteit en de onderlinge samenhang van deelgebieden, en daarmee het karakter van Helmond, waarborgen.

De nieuwe hoofdstructuur van Helmond hangt nauw samen met het landschap met zijn occupatiegeschiedenis. Bepalend daarvoor zijn de ligging aan de rand van de Peel en de structuur van beken en kanalen. Die hoofdstructuur houdt niet op bij de gemeentegrens. Het gaat hier om een structuur in regionaal verband.

De Interimstructuurvisie wil bodem, geomorfologie, water en natuur- en landschapswaarden uitgangspunt, drager en impuls laten zijn voor de kwaliteit van infrastructuur en stedelijke ontwikkeling. Omgekeerd moeten ontwikkelingen in infrastructuur en stedelijke functies bijdragen aan de kwaliteit van natuur, landschap en water. Dit sluit aan bij de 'lagen-benadering' van het provinciaal en rijksbeleid¹.

In deze paragraaf staat een aantal uitgangspunten, kenmerken en ontwikkelingen ten aanzien van 'groen en water' die relevant zijn voor de Interimstructuurvisie. Achtereenvolgens komen de (elkaar soms sterk overlappende) beleidsvelden van natuur, landschap, stedelijk groen, water en openlucht recreatie aan de orde.

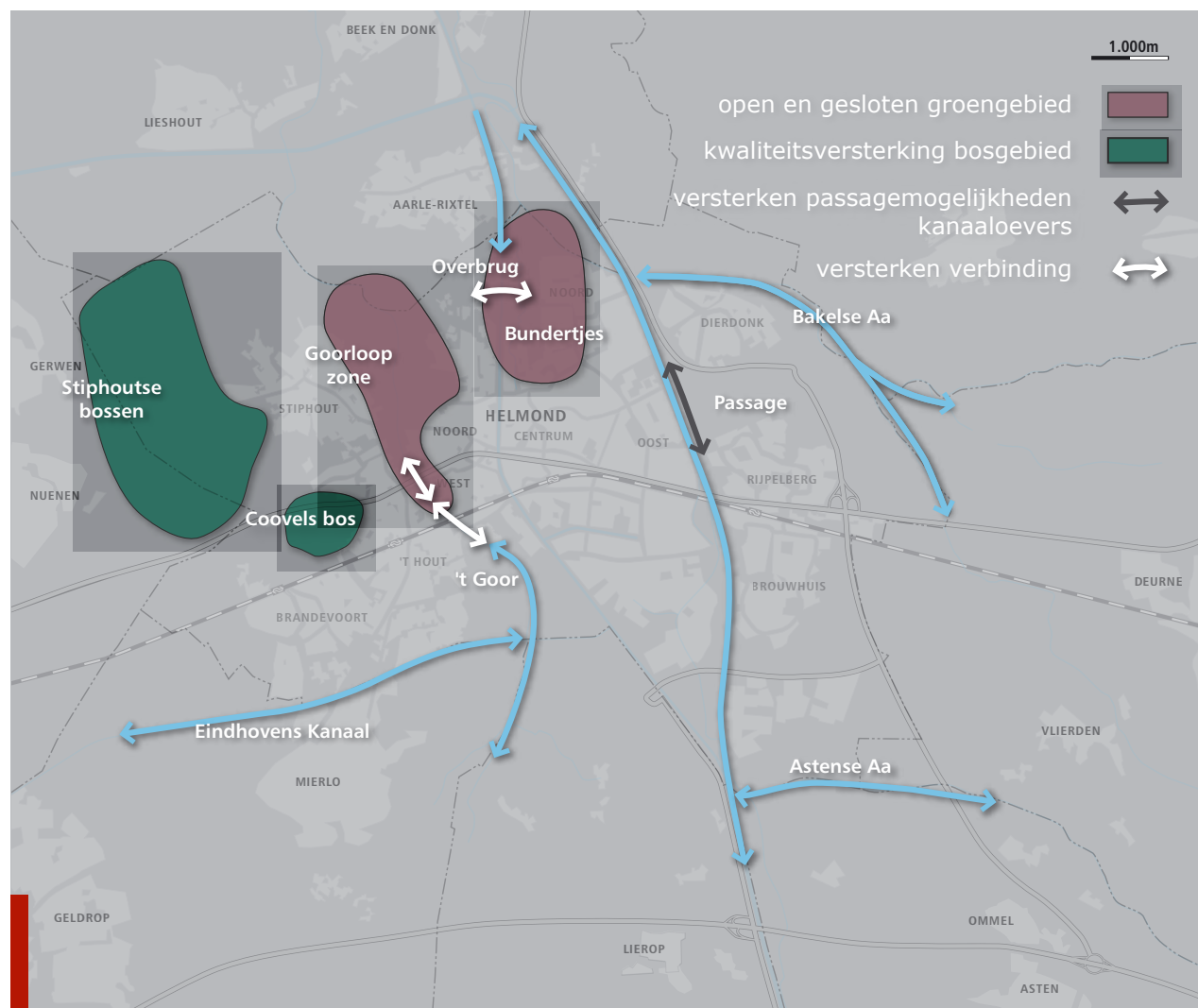
Ruimte is schaars en kostbaar. Dat dwingt tot afstemming van functies, waar mogelijk tot combinatie en liefst onderlinge versterking. Maar niet alles is te combineren. Sommige functies vragen eigen ruimte. Beperkte middelen vragen zorgvuldig omgaan met bestaand 'kapitaal' en inspelen op natuurlijke gegevenheden.

Een specifiek aspect betreft de plaats van de agrarische sector in deze context. De agrarische functies spelen een belangrijke rol in de ontstaansgeschiedenis, het gebruik en het beheer van het 'buitengebied' van onze stad.

De toekomst van de land- en tuinbouw als ruimtegebruiker in Helmond is in economisch opzicht met onzekerheid omgeven. Het open gebied direct rondom de stad heeft bovendien een wat ander karakter dan het verder weg gelegen buitengebied. Rondom Helmond is sprake van een overgangszone stad-land, die steeds meer zal gaan functioneren als uitloopgebied voor de inwoners van de stad, waarbij naast recreatie ook behoud en beleving van de natuur- en landschapswaarden steeds belangrijker wordt. Daarbij is ook sprake van een toenemend spanningsveld rond het aspect van milieuhindercontouren van agrarische bedrijven. Dit betekent niet dat de gemeente Helmond in deze context geen plaats meer ziet voor de agrarische sector. Ondermeer vanwege het belang van een goed landschapsbeheer neemt de agrarische sector een duidelijke plaats in, terwijl natuurlijk ook het economisch belang een duidelijke rol speelt.

In het licht van de bovengeschetste context is de toekomst van de agrarische sector in onze gemeente daarmee vooral gelegen in grondgebonden landbouw, landschapsbeheer, plattelandrecreatie en verbrede landbouw. De verdere ontwikkeling van intensieve (niet-grondgebonden) vormen van agrarische bedrijfsvoering, waaronder ook glastuinbouw, is vooral buiten de gemeentegrenzen gelegen. Daarmee wordt aangesloten bij de visie van het reconstructieplan. Dit betekent niet dat Helmond een actieve aanpak kiest voor het terugdringen of beëindigen van bestaande bedrijvigheid in deze intensieve sectoren, anders dan in het kader van planvorming voor nieuwe woonwijken of bedrijventerreinen dan wel nieuwe regelgeving wordt gevraagd. De toekomst van deze sector in Helmond hangt echter ook samen met ontwikkelingen aan de andere zijden van de gemeentegrens. Het regionale Landschapsontwikkelingsplan (LOP, vastgesteld januari 2008)





PROGRAMMA NATUUR TOT 2015

biedt een kader voor landschapsverbetering door particuliere grondeigenaren.

NATUUR

Helmond is rijk aan natuur- en bosgebieden. Natuur vraagt bescherming, maar biedt ook kansen voor de stad, net zoals de stad kansen biedt voor de natuur. Naast natuurbehoud is natuurontwikkeling belangrijk. Daarbij gaat het om voor natuur kansrijke en – tenminste in potentie – samenhangende gebieden. Natuur- en bosgebieden dringen ver door in het stedelijk gebied, maar het stedelijk gebied vormt op een aantal punten ook barrières.

LANDSCHAP

Landschappelijke kwaliteit wordt steeds meer gewaardeerd; schaarste daaraan wordt steeds sterker gevoeld. Landschap heeft een ontstaansgeschiedenis, maar het is niet iets 'van vroeger'. Het landschap blijft veranderen. Actuele ontwikkelingen moeten inspelen op bestaande landschapskenmerken. Ze moeten kwaliteit voor de toekomst tot stand brengen. Dat vraagt méér dan conservering, behoud en historische reconstructie van landschapselementen. Bij stedelijke ontwikkelingen wordt gebruik gemaakt van landschappelijke kenmerken. Het landschap blijft dóórdringen in de stad.

STEDELIJKE GROEN- EN WATERSTRUCTUREN

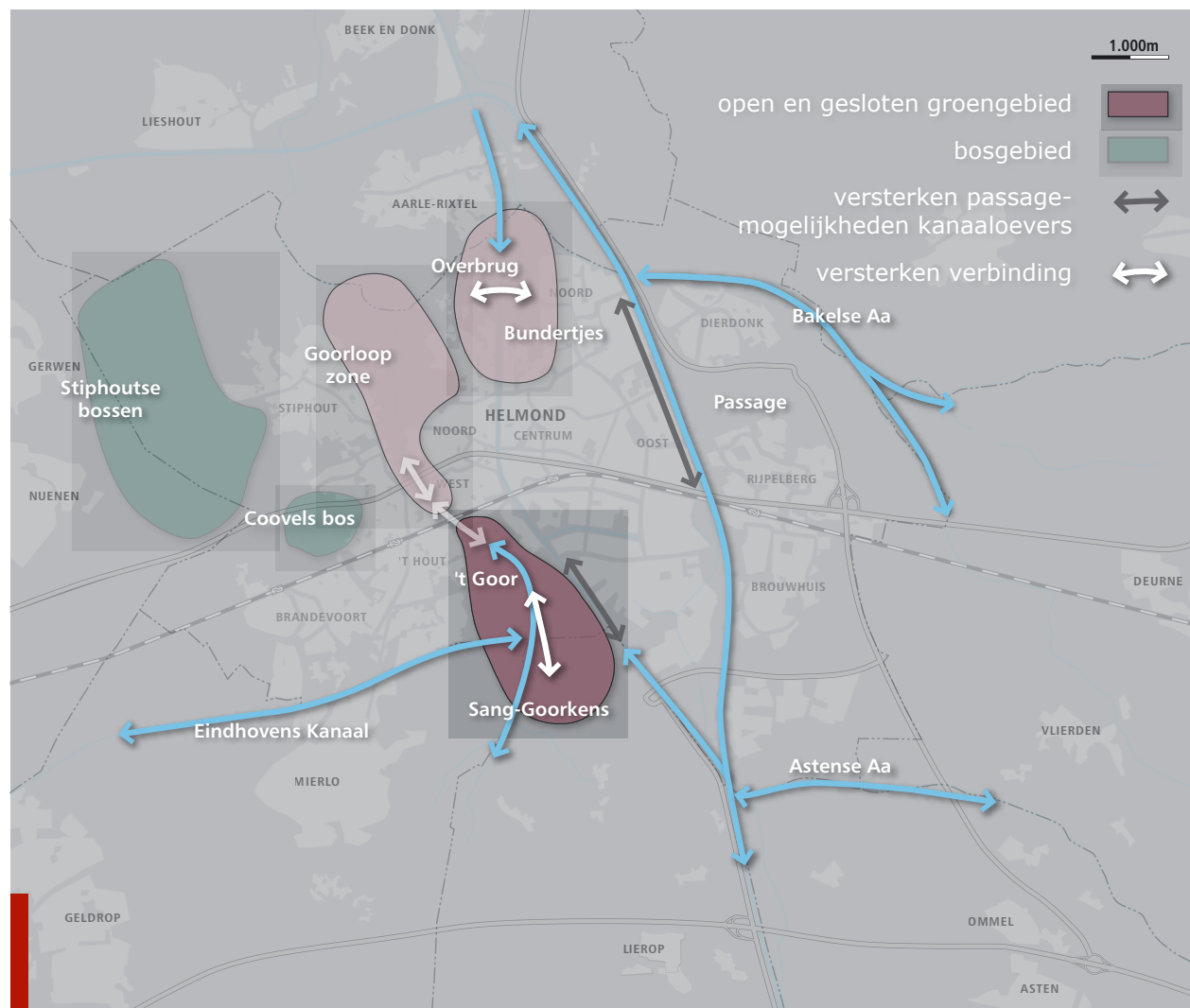
Door stedelijke ontwikkelingen zijn nieuwe groen- en waterstructuren ontstaan. Kanalen, beken, bossen en natuurgebieden vormen belangrijke verbindingen tussen stad en buitengebied. De relatie met het buitengebied en het dóórdringen van het landschap in het stedelijk gebied zijn en blijven belangrijk voor de ruimtelijke kwaliteit van Helmond. Tekorten aan groen in het stedelijk gebied worden daardoor deels gecompenseerd.

Het oppervlak aan stedelijk groen en water staat onder druk van steeds intensiever stedelijk ruimtegebruik terwijl van de andere kant beide elementen steeds meer gewaardeerd worden uit oogpunt van ruimtelijke kwaliteit. In Dierdonk, Brandevoort, Suytkade en Centrum spelen water en groen een prominente rol in de recentelijk ontwikkelde stedenbouwkundige plannen. Voor het Centrum is het kanaal beeld- en structuurbepalend. De 'oude' Zuid-Willemsvaart wordt van een scheidend steeds meer een bindend element in de stad. Op een aantal plekken heeft de 'nieuwe' Zuid-Willemsvaart middels geaccentueerde bebouwing meer begeleiding gekregen (o.a. Helmond-Oost).

Het versterken van de 'groene' kwaliteit van de Kanaaloever met name daar waar de stedelijke functies dicht op het kanaal zitten of daar waar de passagemogelijkheden voor de fauna in het gedrang komen (Rijpelbaan), is op dergelijke plaatsen een duidelijke opgave.

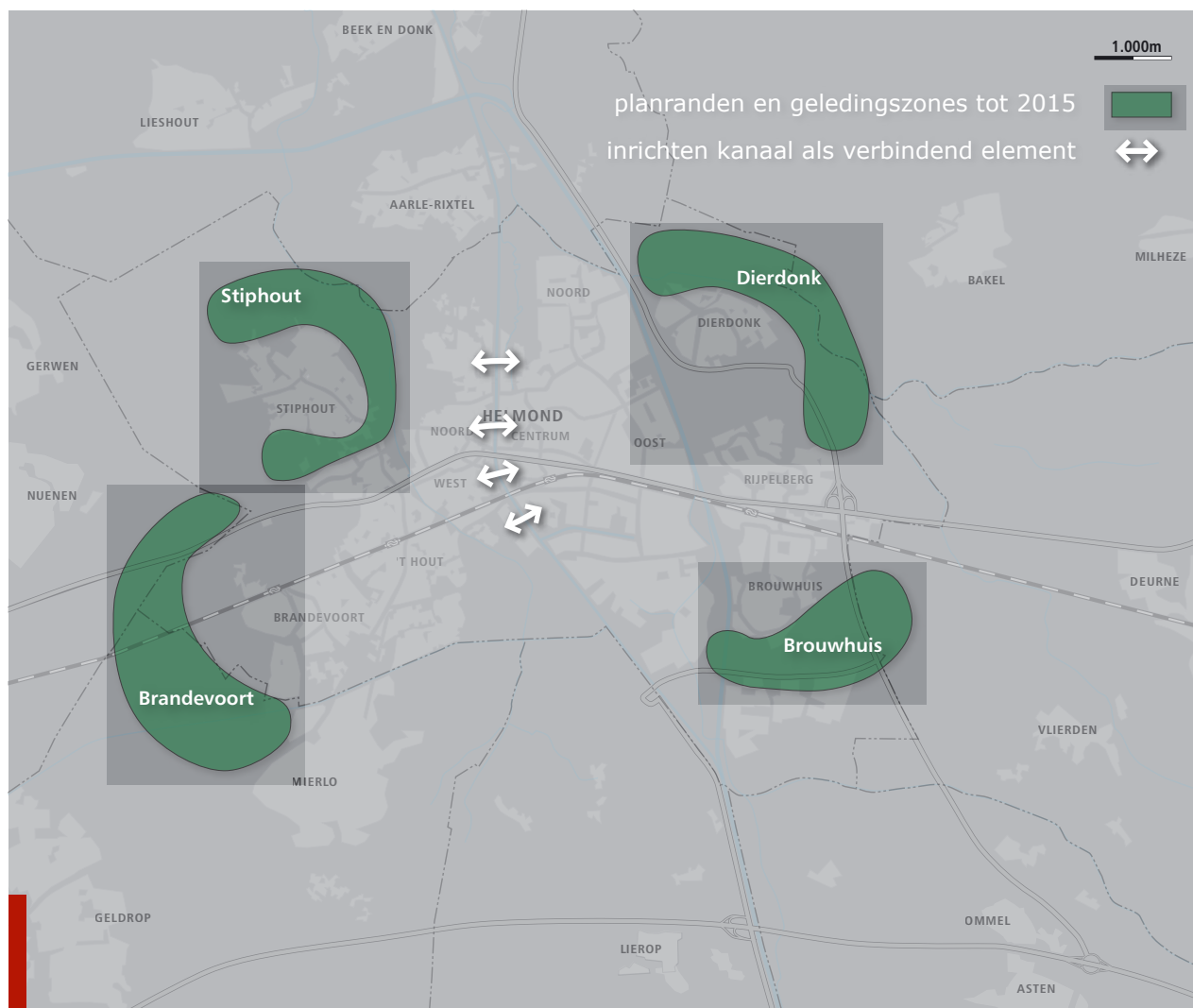
WATER

Uitgangspunt is dat ruimtelijke ontwikkelingen tenminste hydrologisch neutraal zijn. Dat wil zeggen dat ze niet tot verlaging van grondwaterstanden en/ of vergroting of versnelling van waterafvoer leiden. De effecten van verstedelijking, agrarisch grondgebruik en klimaatverandering vragen om maatregelen in de stad en in het buitengebied. Voor water is ruimte nodig, zowel in bebouwd gebied als in het buitengebied. Uitbreiding en verdichting van bebouwing vraagt uitdrukkelijk ruimte voor water, al dan niet in combinatie met andere functies. Ook kwaliteitseisen op het gebied van ontwatering en riolering in bestaand stedelijk gebied leiden naar een grotere ruimtevrage voor water. Door steeds meer verhard oppervlakte af te koppelen van de riolering gaat er minder water naar de waterzuivering en moet er meer (hemel)water gefiltreerd dan wel gebufferd respectievelijk geborgen worden.



PROGRAMMA NATUUR NA 2015





PROGRAMMA PLANRANDEN EN GELEDINGSZONES TOT 2015

Beken en waterlopen worden naast de grote kanalen belangrijker voor de waterhuishouding. Naast kwantitatieve aspecten spelen kwaliteitsaspecten een rol. Ruimtelijke ontwikkelingen zullen gepaard gaan met – en zo mogelijk bijdragen aan – verbetering van de waterkwaliteit.

3 STRATEGIE

Het ontwikkelen van de stad betekent ook het ontwikkelen van natuur, groen en water. Dit is uitgewerkt in het Beleidsplan Stedelijk Groen (vastgesteld mei 2008) en het Waterplan (vastgesteld december 2007). De Interimstructuurvisie legt een koppeling daartussen.

NATUUR

Natuurontwikkeling vindt zowel plaats in het stedelijk gebied als in het buitengebied. Daarbij wordt ingespeeld op ontwikkelingen in de waterhuishouding.

De samenhang binnen en tussen natuurgebieden wordt ondermeer ter plekke van de Goorloop en tussen Overbrug en de Bundertjes vergroot. Bestaande natuurwaarden worden zoveel mogelijk gerespecteerd en versterkt. Waar aantasting onvermijdelijk is draagt compensatie bij aan een sterkere hoofdstructuur op Helmonds grondgebied.

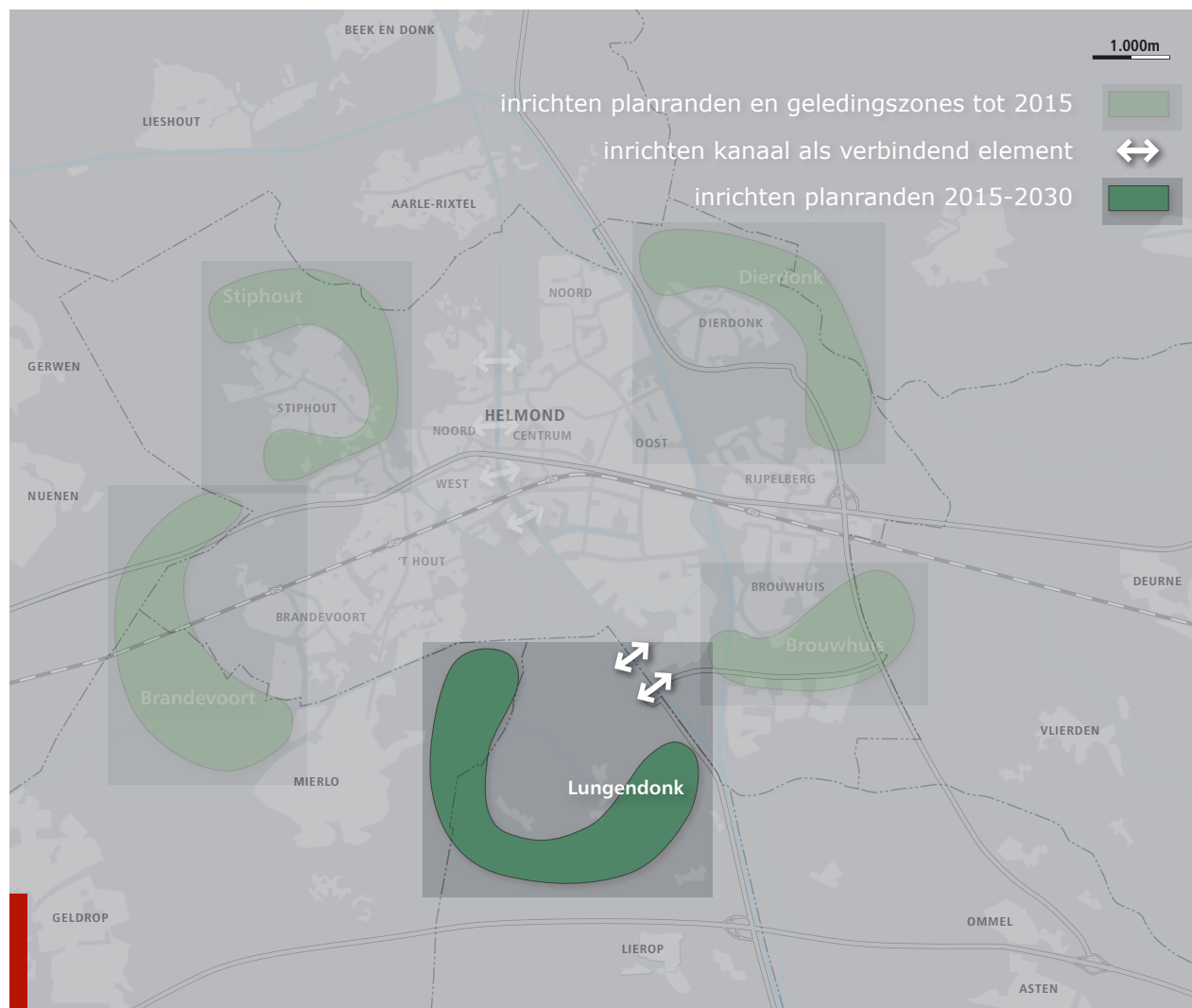
LANDSCHAP

In het kader van de Reconstructie Zandgronden leiden ontwikkelingen in de landbouw, in water-huishouding, natuurontwikkeling en in recreatie tot landschappelijke verbeteringen. Vanuit stedelijke invalshoek worden landschaps-kenmerken benut voor stedelijke kwaliteit. In de planranden van Dierdonk, Stiphout en Brandevoort en de geledingszones van Brouwhuis en Stiphout wordt geïnvesteerd in landschapskwaliteit.

STEDELIJKE GROEN- EN WATERSTRUCTUREN

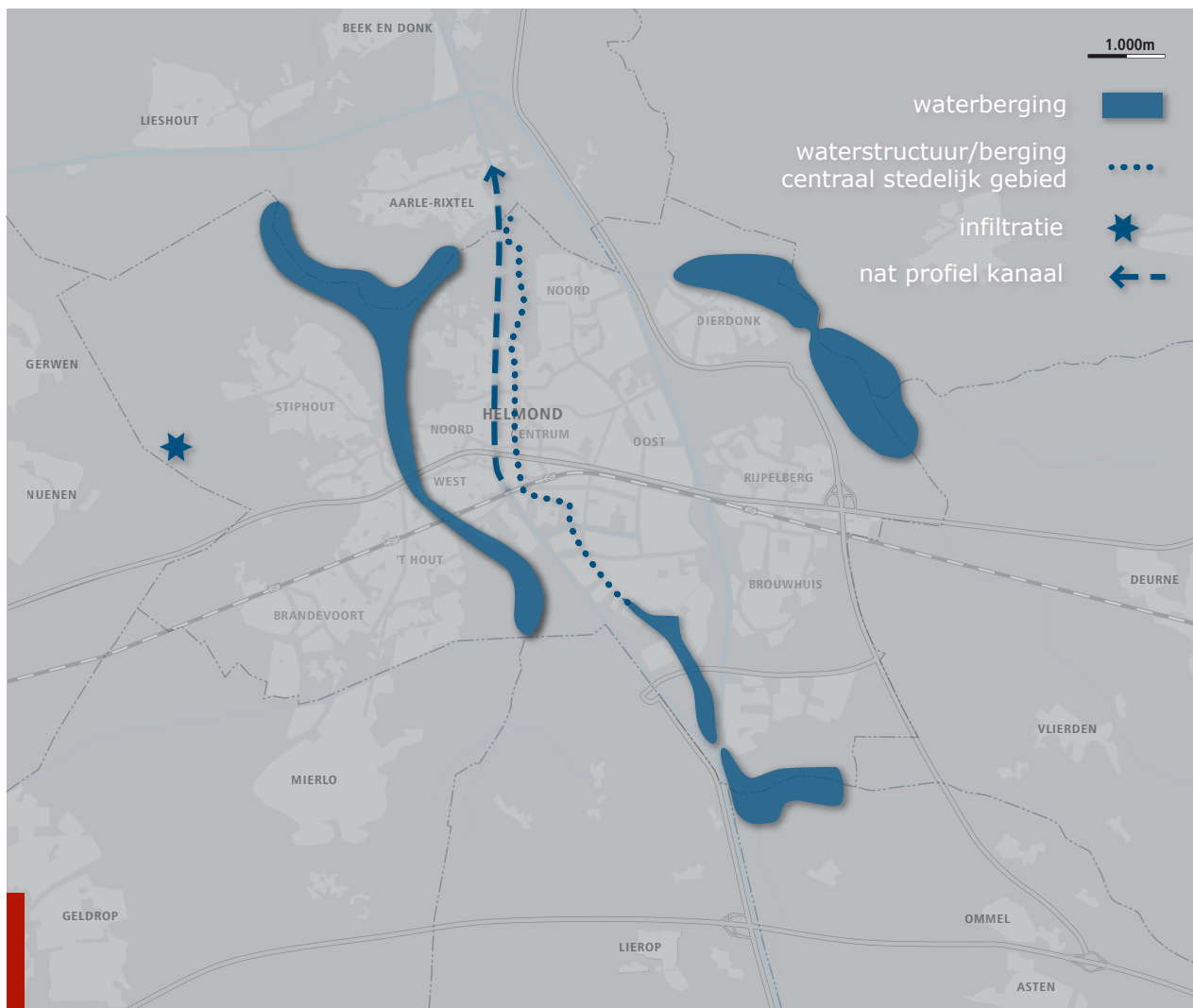
Investerings in randen van het stedelijk gebied en in recreatiegebieden zorgen voor ruimtelijke en landschappelijke kwaliteit in de overgang van stad en buitengebied.

Concentratie en intensiever ruimtegebruik in stedelijk gebied verhogen de druk op de inrichting en het beheer van de openbare ruimte met inbegrip van het stedelijk groen.



PROGRAMMA PLANRANDEN EN GELEDINGSZONES NA 2015





PROGRAMMA WATER TOT 2015

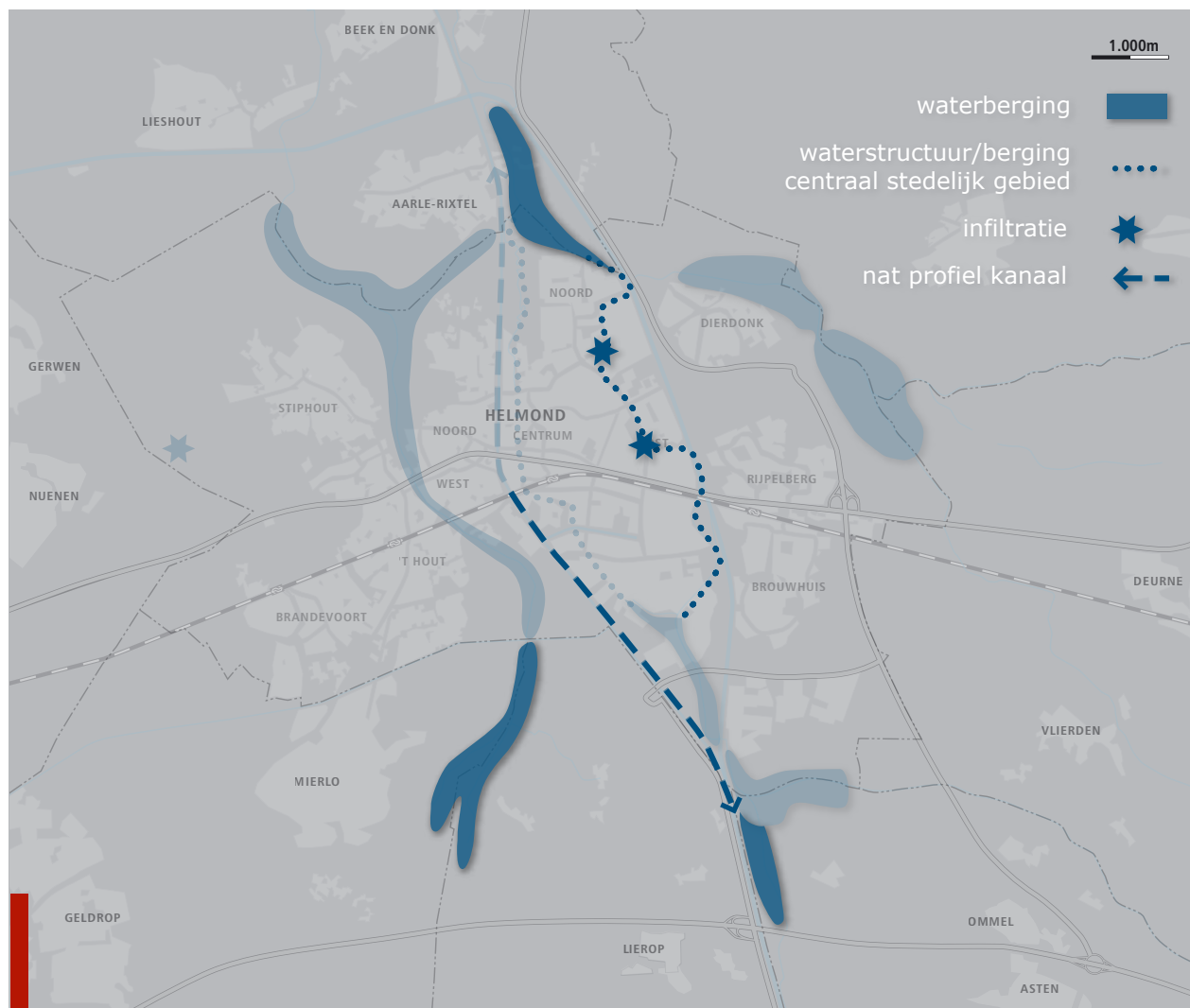
WATER

De oude Zuid-Willemsvaart houdt een waterhuishoudkundige en ecologische functie, verbonden met de rest van het kanaal. Het zuidelijk deel van het oude kanaal houdt zijn betekenis voor de ontsluiting van een zeer beperkt aantal bedrijven op het bedrijventerrein Hoogetind; het noordelijk deel leent zich voor recreatief gebruik².

Diverse beeklopen gaan, behalve als ecologische verbinding, een grotere rol spelen in de opvang en afvoer van schoon water uit het stedelijk gebied. Door het creëren van ruimte voor waterberging in het bekensysteem in en rond Helmond ontstaat in het stedelijk gebied meer bergingscapaciteit. In stedelijk gebied worden voor waterberging nieuwe structuren ontwikkeld. Waar mogelijk worden watersystemen van beken en kanalen ontkoppeld. Een en ander sluit aan bij de regionale en stedelijke wateropgaven zoals benoemd in het kader van het Nationaal Bestuursakkoord Water. In het Waterplan Helmond 2006- 2009, dat in samenwerking met het Waterschap is opgesteld, is dit uitgewerkt op gemeentelijk niveau.

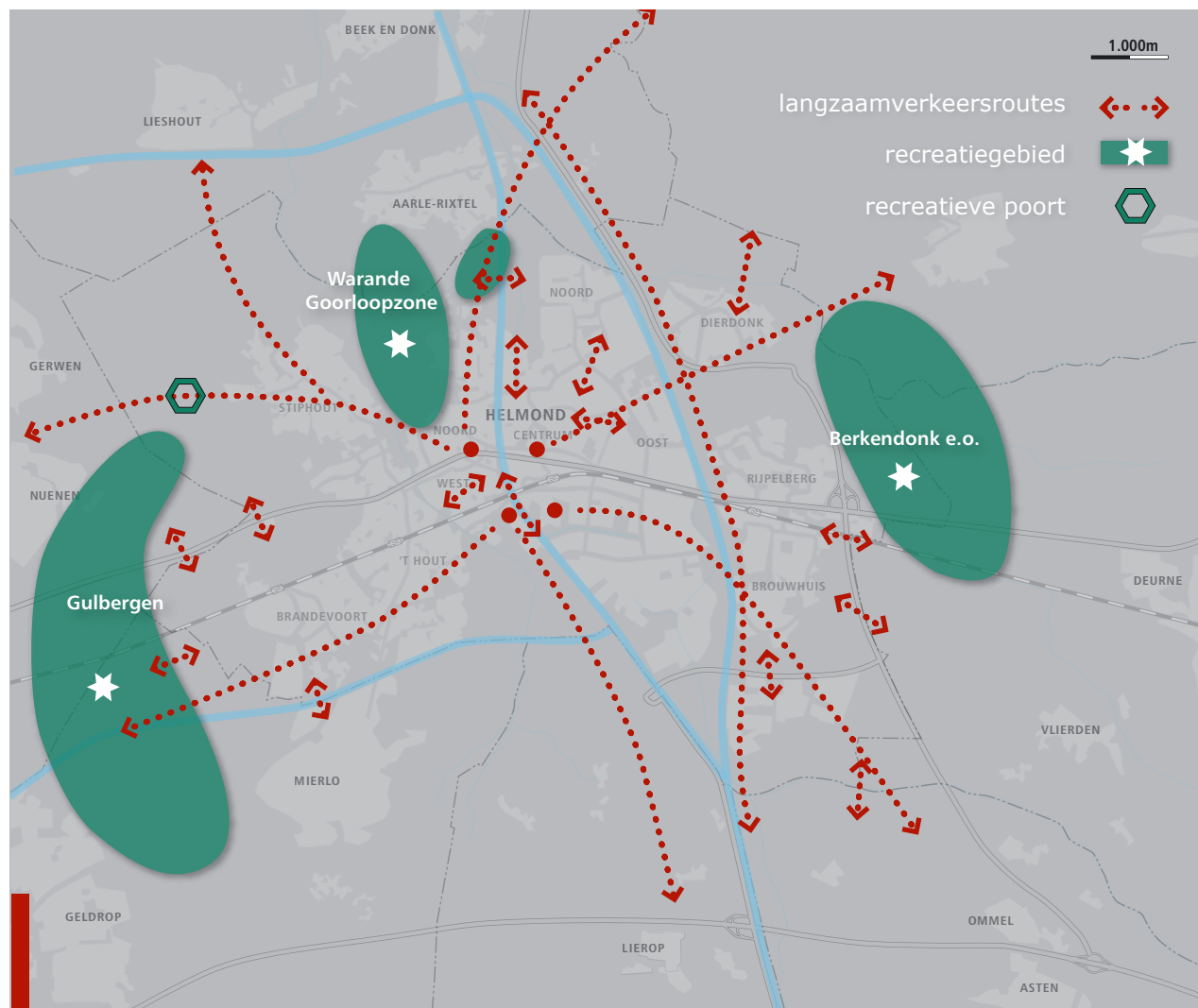
De Interimstructuurvisie gaat over het geheel van ruimtelijke ontwikkelingen voor de periode tot 2015, met een doorkijk tot 2030. Op basis van die samenhang doet de Interimstructuurvisie uitspraken ten aanzien van natuur, landschap, stedelijk groen, water en openluchtrecreatie.

Behalve over de samenhang gaat de Interimstructuurvisie concreet in op aspecten van natuur, landschap, stedelijk groen en water. Die zijn samengevat in bijgaande programma-kaartjes waarbij steeds een duidelijk onderscheid is gemaakt tussen de planperiode tot 2015³ en de doorkijk naar 2030⁴.



PROGRAMMA WATER NA 2015





PROGRAMMA OPENLUCHTRECREATIE TOT 2015

4 RESULTATEN

De Interimstructuurvisie moet bijdragen aan :

- een sterkere relatie tussen stad en buitengebied, in het bijzonder door investeringen in planranden en geleidingszones;
- een sterkere waterstructuur als basis voor een goede waterhuishouding in samenhang met natuur en landschap en ruimtelijke kwaliteit voor stad en buitengebied. Dit ondermeer door ruimtereservering en een ontwikkelingsperspectief voor waterbergingsgebieden;
- een sterkere groene en ecologische hoofdstructuur door ondermeer een betere samenhang binnen en tussen natuurgebieden als Goorloop, Overbrug en de Bundertjes;
- een grotere belevingswaarde van stad en buitengebied op basis van landschaps-kenmerken en nieuwe voorzieningen voor openluchtrecreatie.

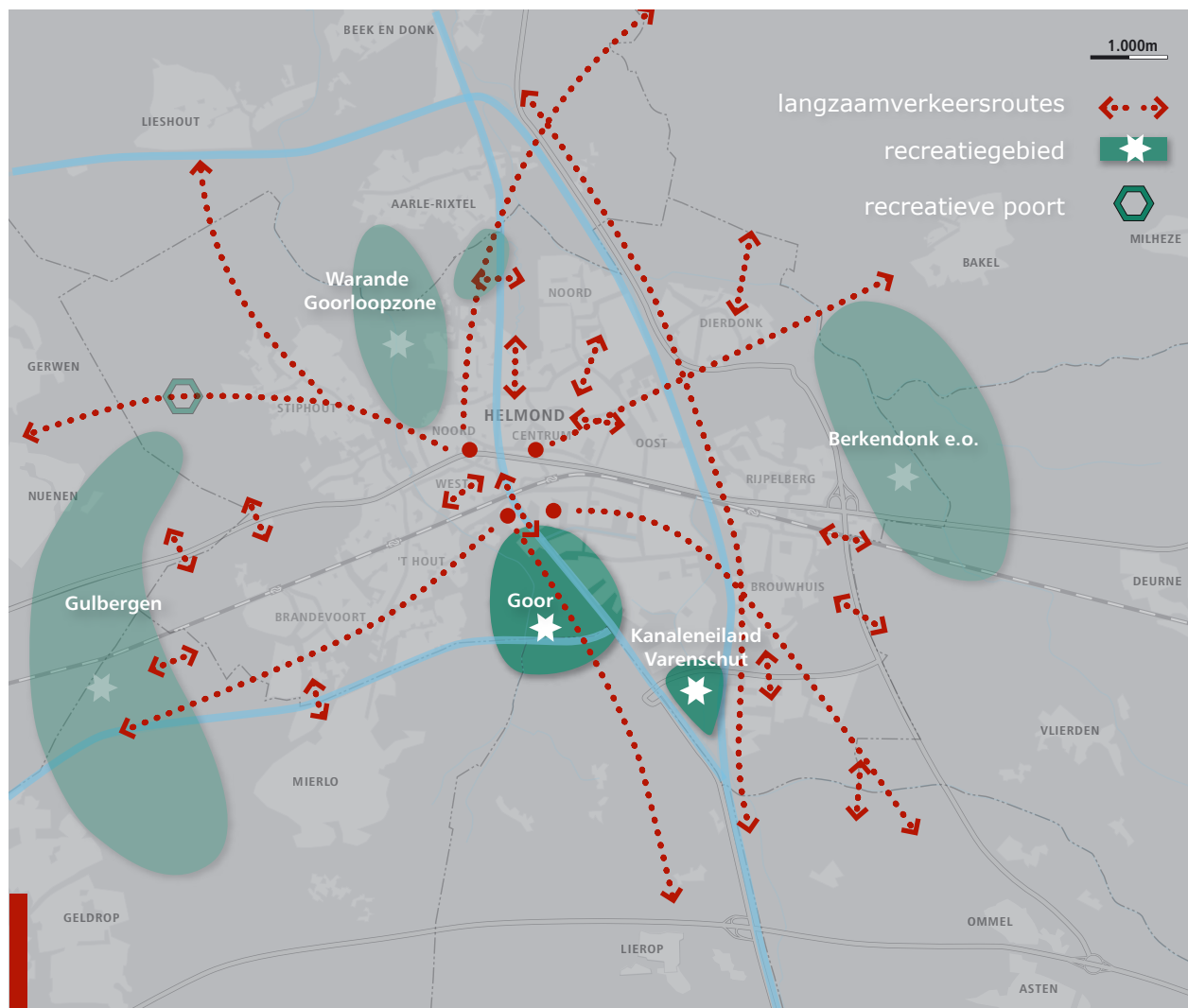
Voetnoten

¹ De lagen worden aangeduid als 'ondergrond' (water, bodem, flora en fauna), 'netwerken' (infrastructuur) en 'occupatie' (bodemgebruik). In Helmond gaat het bijvoorbeeld om het stelsel van beken, om kanalen en spoor, en om het patroon van stad en buitengebied zoals toegelicht in de historische ruimtelijke analyse in Bijlage 2. Het is niet zo dat de ene laag belangrijker is dan de andere. Er is een wisselwerking. Elke laag heeft zijn eigen betekenis bij ruimtelijke ontwikkelingen. Hoger gelegen lagen zijn vaak beter aan te passen aan lagere dan omgekeerd.

² In het kader van het Waterakkoord (WATAK) gelden verplichtingen t.a.v. de doorvoer van water door het oude kanaal. Waar nog scheepvaart plaatsvindt geldt bovendien de Richtlijn Vaarwegen.

³ Bij ruimtelijke ontwikkelingen tot 2015 zijn voor water de ruimteclaims uit het Reconstructieplan De Peel overgenomen. Daarnaast zijn aanduidingen opgenomen voor het stedelijk gebied. In planuitwerkingen zal op inrichtingsniveau nadere afstemming plaatsvinden met andere functies. De ontwikkeling van het watersysteem biedt kansen voor vergroting van de ruimtelijke kwaliteit.

⁴ Voor ruimtelijke ontwikkelingen na 2015 is rekening gehouden met de ruimteclaims uit Reconstructieplan De Peel en de verwachtingen voor de periode na 2015. In het kader van een Milieueffectrapportage voor het oostelijk deel van de stedelijke regio zal nog een nadere afweging plaatsvinden van de milieueffecten van de diverse alternatieven waarbij een voorkeursalternatief zal worden aangegeven.



PROGRAMMA OPENLUCHTRECREATIE NA 2015





Verkeer en Vervoer

1 HUIDIG PROFIEL

Het grootste deel (ruim 60%) van de verplaatsingen in Helmond gebeurt met de auto. Ongeveer 30% gebeurt met de fiets en slechts 1% met het openbaar vervoer.

Sterktes/ kansen	Zwaktes/ bedreigingen
Goede bereikbaarheid spoor (4 stations)	Kwetsbare wegenstructuur
Weinig acute knelpunten bereikbaarheid	Sterke gebruik lokale structuur door regionaal wegverkeer
Ligging aan water voor binnenvaart	Beperkt gebruik kanaal
Parkeren: relatief ruim aanbod (centrumgebied)	Ontbrekende schakels fietsnetwerk/ fietsenstallingen
Uitbouw regionale wegenstructuur (BOSE)	Zwakke positie OV (bus)
Nieuwe vervoersconcepten	Ontbrekende aansluiting zuidzijde station
Containerisatie vervoer over water	Spoor als fysieke barrière
OV-netwerk BrabantStad	Teruglopende bereikbaarheid/ leefbaarheid
Goede schaalgrootte voor fietsgebruik	Toenemende parkeerdruk
Innovatieve technieken door dynamisch verkeersmanagement	Bezuinigingen OV
	Toenemende druk regionaal verkeer op lokaal wegennet

2 VISIE

AUTOVERKEER

Analyse van het autoverkeer leert dat het wegennet op dit moment nog juist in staat de hoeveelheid te verwerken. Naar 2010 en vooral het jaar 2015 toe ontstaan echter op vrijwel het hele hoofdwegennet knelpunten. Hierdoor zullen de bereikbaarheid en leefbaarheid van de stad ernstig in het geding komen.

Uitgangspunt voor het verkeer- en vervoersbeleid van Helmond is dat de groeiende behoefte aan mobiliteit (ondermeer door de groei van de stad) door middel van een integrale en samenhangende aanpak van alle vervoersalternatieven – weg, spoor, fiets en watertransport – dient te worden opgevangen.

In de studie Hoofdwegenstructuur is de gewenste ontwikkelingsrichting van de auto-infrastructuur tot 2015 vastgelegd. De hoofddoelstelling in de studie Hoofdwegenstructuur ten aanzien van het autoverkeer voor de langere termijn luidt:

‘Het ontwerpen van een op de ambities van Helmond gerichte verkeersstructuur, welke inspeelt op de mobiliteitsontwikkelingen binnen en buiten de stad en een duurzame bereikbaarheid van stad en centrum garandeert en bijdraagt aan een hoogwaardig leef- en woonmilieu voor de bevolking van Helmond.’

FIETSVRKEER

Met name op korte afstanden moet de fiets een concurrent van andere vervoerswijzen zijn. Voor het fietsverkeer bestaat een uitgebreid net van (gedeeltelijk vrijliggende) fietspaden. In het netwerk ontbreken echter nog enkele schakels. Ook is de kwaliteit van de fietsinfrastructuur niet overal voldoende en is uitbreiding

van stallingsvoorzieningen, met name in het centrum, noodzakelijk.

OPENBAAR VERVOER

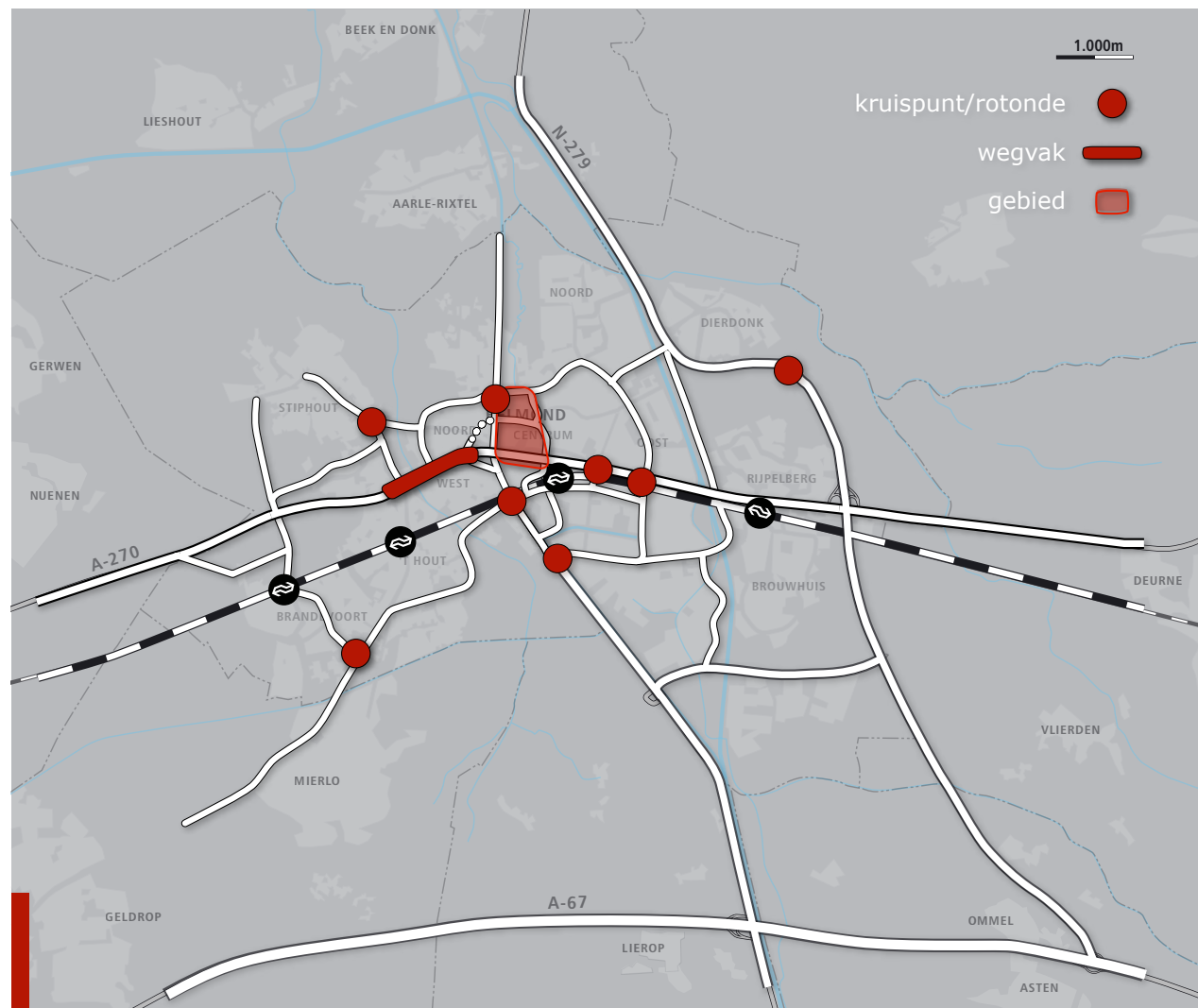
Dankzij drie en in de nabije toekomst vier treinstations is Helmond per spoor zeer goed bereikbaar. Het spoor vormt naast verbinding echter ook een barrière: De gelijkvloerse kruisingen belemmeren een goede doorstroming van het overige verkeer. Bovendien vormt het transport van gevaarlijke stoffen per spoor door de stad een potentiële belemmering voor de ruimtelijke ontwikkelingen nabij spoor en stations. De ingebruikname van de Betuweroute moet hierin in de toekomst verlichting brengen en ruimte bieden voor intensivering van het personenvervoer, ondermeer door een hogere frequentie in de dienstregeling. Terugdringing van het aantal gelijkvloerse kruisingen door ongelijkvloerse oplossingen dient gefaseerd plaats te vinden.

Aanvullend op het spoorvervoer is het net van stads- en streekbuslijnen, en specifiek voor Helmond het Collectief Vraagafhankelijk Vervoer (stadstaxi). De handhaving van een basisstructuur voor het locale en regionale busvervoer is van groot belang.

VERVOER OVER WATER

In vergelijking tot de rest van Nederland wordt in de provincie Noord-Brabant relatief weinig over waterwegen vervoerd. Toch is er een potentiële overcapaciteit op de Brabantse waterwegen. Zo zou de Zuid-Willemsvaart, historisch gezien toch een cruciale transportader voor Helmond, voor wat betreft het tracé van de omleiding intensiever kunnen worden gebruikt dan de laatste decennia het geval is.





KNELPUNTEN HOOFDWEGENNET IN 2010

3 STRATEGIE

AUTOVERKEER

De achterliggende strategie voor realisering van de hoofddoelstelling in de studie Hoofdwegenstructuur voor het autoverkeer is vervat in het begrip Verkeersmanagement: een combinatie van benutten, bouwen en monitoren. Hiermee wordt enerzijds het hoofdwegenet maximaal gebruikt voor een goede bereikbaarheid en ontsluiting. Anderzijds wordt het autoverkeer zodanig gestuurd dat de leefbaarheid wordt gegarandeerd. Hierbij is rekening gehouden met de ontwikkelingen die zich tot het planjaar 2015 voordoen (Masterplan Centrum, Suytkade, autonome groei etc.). De ruimteclaims voor het autoverkeer omvatten tot 2015 de voorstellen in het kader van het Masterplan Centrum en het Masterplan Suytkade. Daarnaast gaat het om het realiseren van een tweede ontsluiting van Stiphout, een tweede aansluiting van Brandevoort op de A-270, een verbinding tussen de Europaweg en de Heeklaan door Helmond-West inclusief een ongelijkvloerse spoorwegkruising, een verbinding tussen het Centrum en Suytkade d.m.v. een onderdoorgang onder het spoor bij het NS-Station en diverse kleinere maatregelen om de capaciteit van wegen en kruispunten te vergroten

Voor de verbetering van de externe (regionale) bereikbaarheid worden zowel korte als lange termijn maatregelen getroffen. Voor de korte termijn gaat het om het vergroten van de capaciteit op het bestaande wegennet door diverse benuttingsmaatregelen en frequentieverhoging van het openbaar vervoer. Voor de langere termijn wordt aangehaakt bij de uitkomsten van het Bereikbaarheidsprogramma en de MIRT Verkenning Zuidoostvleugel Brabantstad. Hierin werken Rijk, provincie en regionale overheden samen aan een toekomstvast pakket aan mobiliteitsmaatregelen.

Deze uitkomsten zullen in de plaats treden van het thans nog vigerende Besluit BOSE, dat voorziet in de aanleg van een nieuw tracé oostelijk van Nuenen en Geldrop.

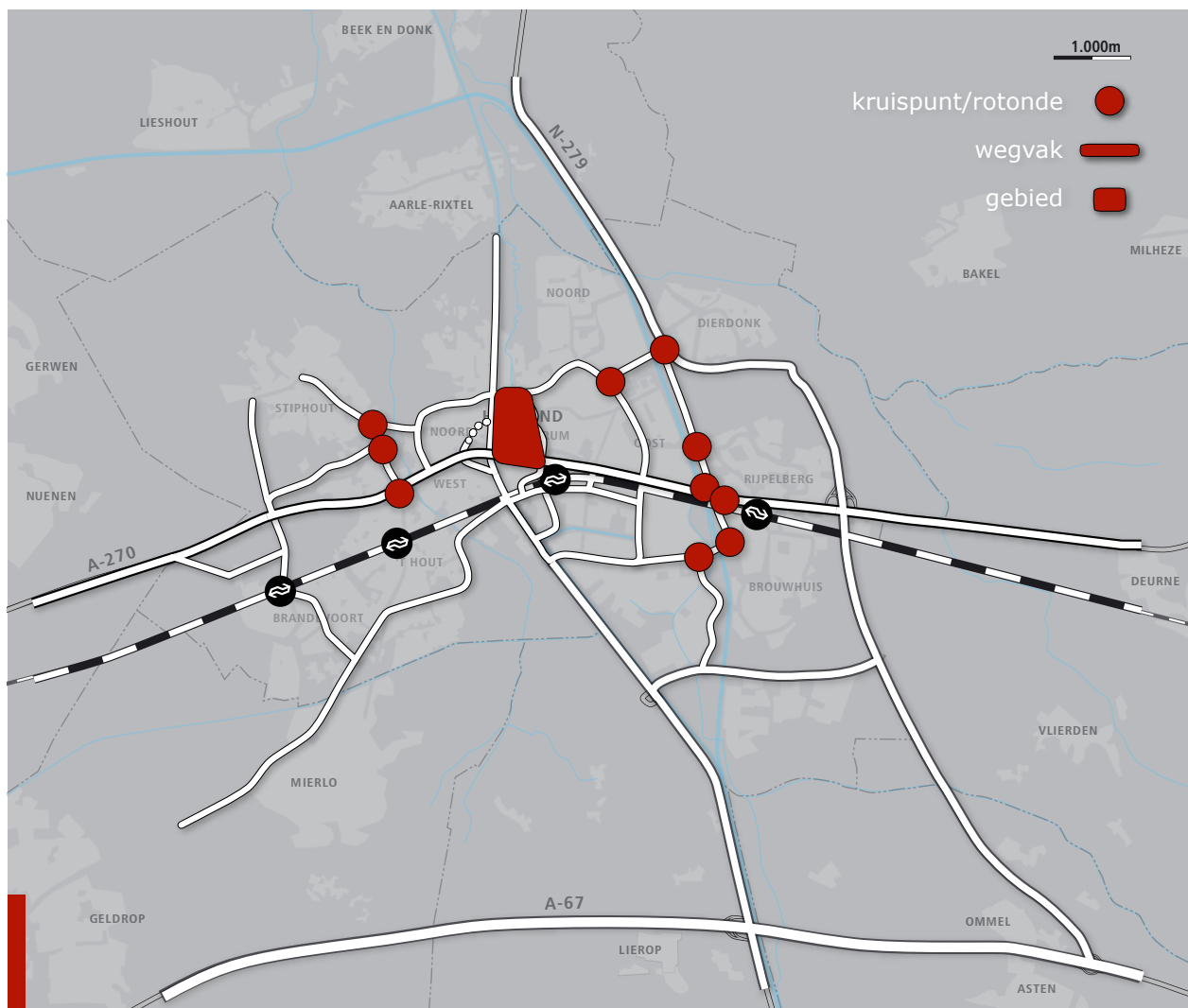
DOORKIJK AUTOVERKEER 2030

In het kader van de studie Hoofdwegenstructuur en het ISV is verder geconstateerd dat er in het wegennet van Helmond nog enkele cruciale schakels ontbreken. Vooral gelet op de ambities van Helmond en de ruimtelijke opgaven die hierbij horen, dient het wegennet structureel te worden aangepast om ook op langere termijn de bereikbaarheid en doorstroming in de stad te waarborgen. Hierbij gaat het om het completeren van de centrumring met het Westendetracé en de doorkoppeling van de stedelijke ring vanuit Helmond-West naar de Vossenbeemd. In de kaart op pag. 37 worden de verkeersopgaven op langere termijn indicatief aangegeven, rekening houdend met ontwikkelingen als Masterplan Centrum, Lungendonk en Diesdonk.

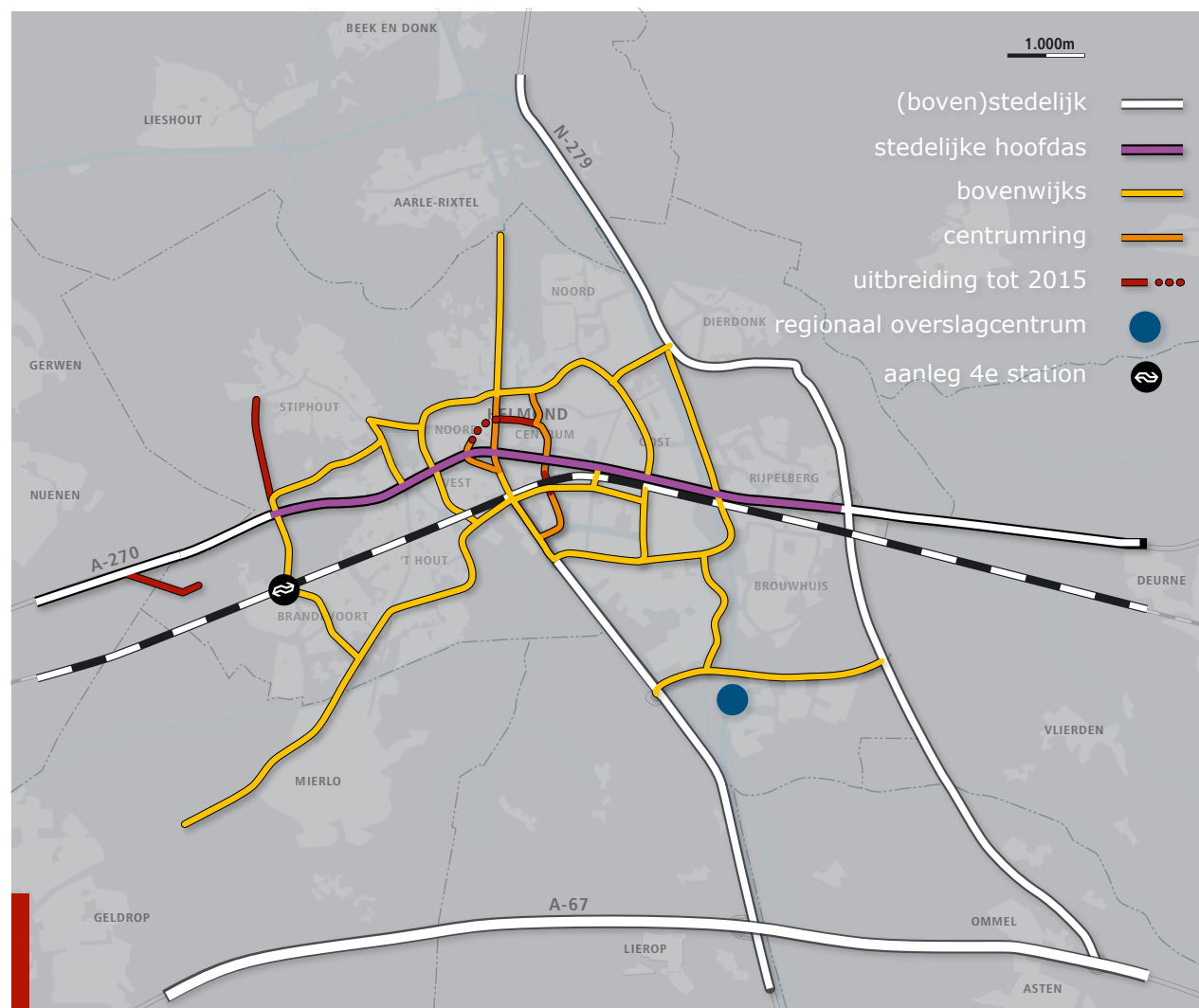
Om Helmond ook in de toekomst bereikbaar te houden, wordt in de visie Verkeersmanagement vanuit de studie Hoofdwegenstructuur, ook de noodzaak van flankerend beleid benadrukt. Benutting van bestaande wegen en beperkte bouwmaatregelen alleen zijn onvoldoende. Een intensivering van het mobiliteitsbeleid is gewenst om een alternatief te bieden voor het groeiend autoverkeer.

FIETSVERKEER

Hierbij moet bij een stad met de omvang van Helmond in eerste instantie worden gedacht aan het verder bevorderen van het fietsgebruik. Stimuleren van het fietsverkeer, in combinatie met stimuleren van gebruik van het openbaar vervoer en vervoersmanagement bij bedrijven, kan een effect hebben van ca. 4-5% van het aantal autoverplaatsingen. Ingezet zal moeten worden



BIJKOMENDE KNELPUNTEN HOOFDWEGENNET IN 2015



PROGRAMMA VERKEER TOT 2015

op onderhoud van het huidige fietsnetwerk, aanleggen van ontbrekende schakels en zorgdragen voor kwalitatief en kwantitatief voldoende stallingsmogelijkheden voor de fiets. Ook de nieuwe woon-, werk- en voorzieningen-locaties zullen een goede aansluiting moeten krijgen op het stedelijke en regionaal fietsnetwerk. (zie figuur 'Primair fietsnetwerk')

OPENBAAR VERVOER

De bereikbaarheid per spoor wordt verder verbeterd door de realisatie van station Brandevoort. Hierdoor is een groot deel van Helmond binnen loop- of fietsafstand van een station gesitueerd. Bovendien wordt de barrièrewerking van het spoor tegengegaan: Bij het centrale station dient de aansluiting in zuidelijke richting (Annaparochie, Suytkade) te worden verbeterd, bijvoorbeeld door een onderdoorgang voor het verkeer.

DOORKIJK OPENBAAR VERVOER 2030

Gezien de toekomstige uitbreidingen van de stad in zuidelijke richting (Suytkade voor 2015, en na 2015 Lungendonk en Diesdonk), zullen ook hier openbaar vervoersvoorzieningen moeten worden gerealiseerd. Bediening met buslijnen is hier uiteraard het meest voor de hand liggend. Hierbij zal wel rekening moeten worden gehouden met infrastructuur die vrije doorstroming mogelijk maakt en daarmee een hoogwaardig karakter aan het OV geeft. Gestreefd wordt naar een verdere verbetering en een hogere frequentie van het openbaar vervoer netwerk in het kader van het OV-netwerk Brabantstad. De provincie werkt in samenwerking met het Rijk en de grote steden in Noord-Brabant aan het stedelijke netwerk Brabantstad. Eén van de belangrijkste speerpunten van Brabantstad is de bereikbaarheid. Hiervoor wordt onderzocht hoe openbaar vervoer kan bijdragen aan de bereikbaarheid. Uitgegaan wordt van de 'ketengedachte', waarbij auto, trein en bus

een samenhangend netwerk vormen. In het kader van OV-netwerk Brabantstad is onder regie van de provincie door de B5-steden een programma opgesteld om dit samenhangend openbaar vervoer netwerk gestalte te geven. Dit netwerk zal bestaan uit een mix van drie bouwstenen (Spoor, Hoogwaardig Openbaar Vervoer en Vervoersknooppunten) op drie schaalniveaus (internationaal/nationaal, BrabantStad en het stedelijk gebied).

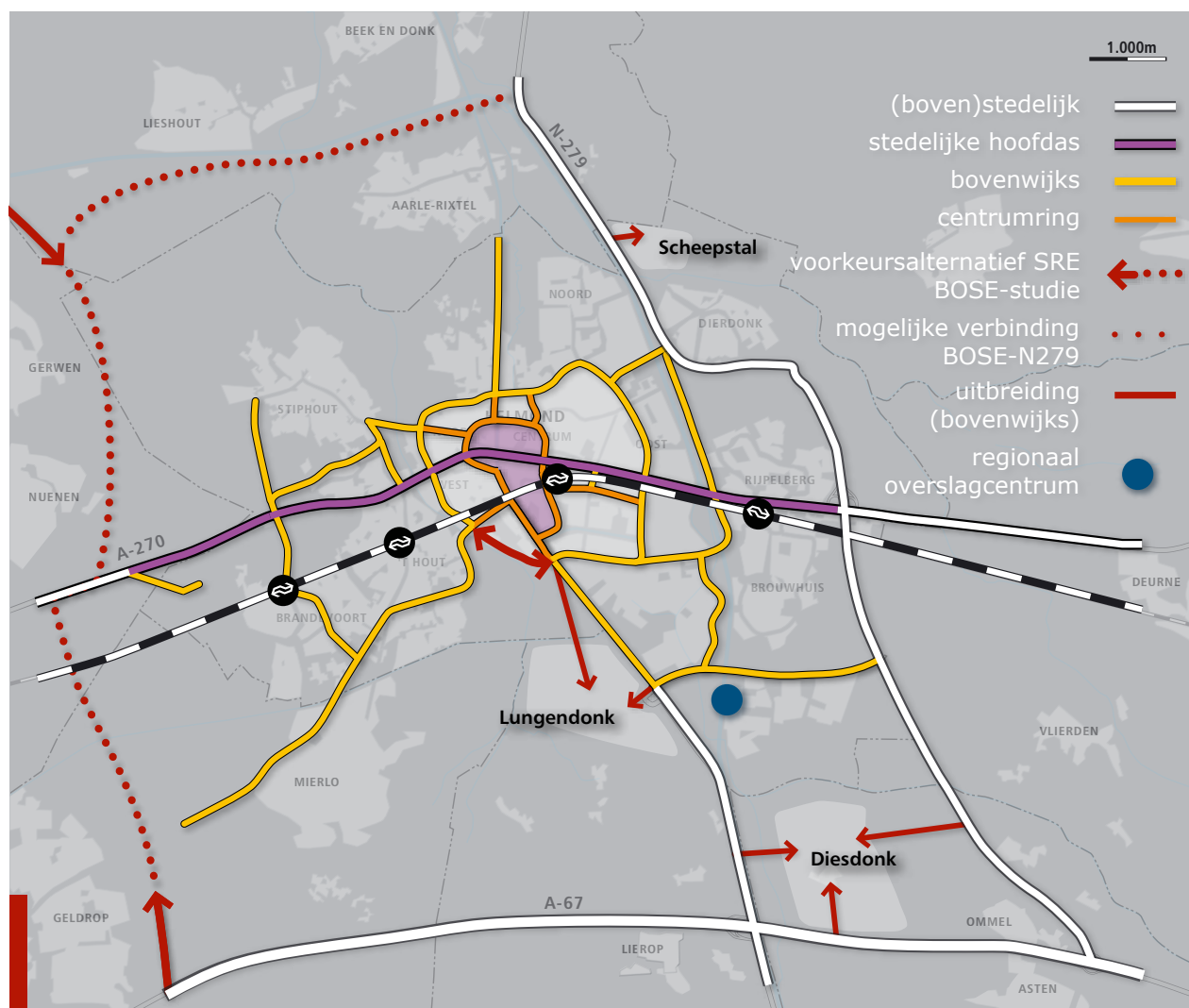
VERVOER OVER WATER

Vervoer over water biedt nog volop mogelijkheden; het is kostenefficiënt en de waterwegen worden relatief weinig benut: er is overcapaciteit. Hiervoor dient te worden ingespeeld op de behoeften van de containervaartroute en van het vervoer van pallets. Pilotprojecten als Distrivaart² zullen moeten worden beproefd en omgezet in daadwerkelijke modal shift van wegvervoer naar watervervoer. Behalve aanpassingen aan de waterinfrastructuur (sluizen), zal er ook ruimte moeten zijn voor regionale weg-water-overslagpunten, zie ook verkenning 'Bereikbaarheid Zuidoost-Brabant over Water' (BERZOB-studie Ministerie V&W, april 2004). Daarom dient rekening te worden gehouden met een versterking van het huidige Regionaal Overslag Centrum (containerterminal ROC Den Ouden). Wellicht is op termijn ook een koppeling met een nog te ontwikkelen stadsdistributiesysteem mogelijk.

DOORKIJK DISTRIBUTIE 2030

Nieuwe logistieke en vervoersconcepten zullen noodzakelijk zijn om tegemoet te komen aan zowel de bereikbaarheid van winkels, horeca en kantoren in de binnenstad als aan de eisen van bewoners op gebied van leefbaarheid.

Aan de randen van de stad zullen op termijn stadsdistributiecentra noodzakelijk zijn om distributie met aan het stedelijk milieu aangepaste wagens mogelijk te maken.



PROGRAMMA VERKEER NA 2015





PRIMAIR FIETSNETWERK IN 2015

VERKEERSVEILIGHEID

In het in 2005 vastgestelde Verkeersveiligheidsplan wordt benadrukt, dat behalve infrastructurele maatregelen (bijvoorbeeld de aanpak van zogenaamde black-spots), ook ruime aandacht besteed moet worden aan gedragsbeïnvloedende maatregelen.

PARKEREN

Om het parkeren te reguleren hanteert Helmond parkeernormen die zijn vastgelegd in de Beleidsregel Parkeernormen Helmond 2007. Hierin zijn normen opgenomen voor zowel het centrum als de overige buurten en wijken. Daarnaast wordt ernaar gestreefd om het parkeren (met name in het centrum) waar mogelijk uit het straatbeeld te krijgen. Dit gebeurt door het bouwen van garages en het parkeren op binnenterreinen.

4 RESULTATEN

Helmond kent in 2015 een betrouwbaar, stabiel en verkeersveilig verkeers- en vervoerssysteem.

Helmond voldoet ruimschoots aan de dan geldende landelijke doelstellingen op het gebied van verkeersveiligheid.

Nieuwe gebieden worden afdoende ontsloten, zowel per auto als openbaar vervoer en fiets. Van het totaal aantal verplaatsingen binnen Helmond zal 35-40% worden afgelegd per fiets, terwijl het aandeel openbaar vervoer gegroeid is naar 3-5% en vooral ook een strategisch alternatief vormen voor de bereikbaarheid van de belangrijke centra.

Rijtijden op de belangrijkste verkeersassen in Helmond zijn in 2015 op een vergelijkbaar niveau met de situatie in 2003.

Het goederenvervoer over water is voor veel bedrijven op de nat- te industrieterreinen een reëel alternatief voor wegvervoer, mede door de mogelijkheid gepalleteerde lading per binnenschip te vervoeren. Distributie van goederen in het stadscentrum vindt plaats met aan het stedelijk milieu aangepaste voertuigen.

Voor het centrum en Suytkade wordt voldoende capaciteit aan ge- bouwde parkeeraccommodaties gerealiseerd om de bereikbaar- heid van de publieke voorzieningen en de nieuw te realiseren woningen te garanderen.

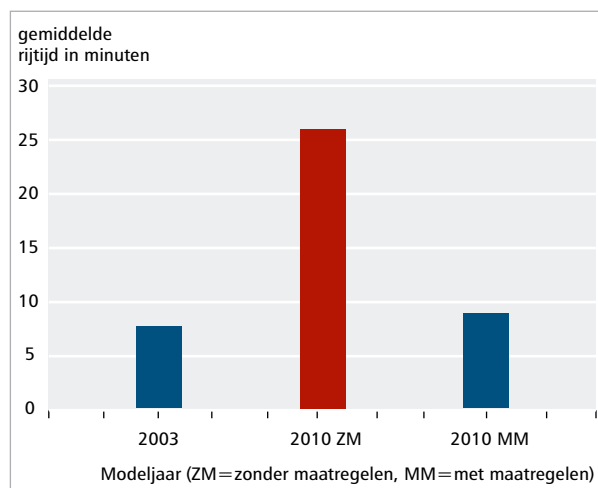
Noten

¹ Bereikbaarheid Oostelijk deel Stadsregio Eindhoven-Helmond.

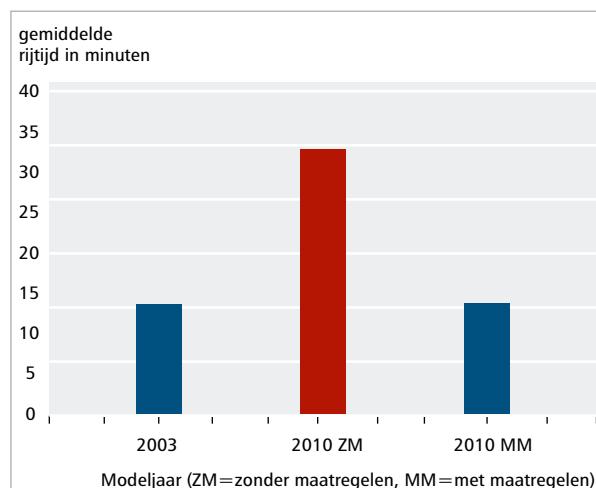
² Het principe van Distrivaart bestaat uit binnenschepen uitgerust met stellingen, die de beladen pallets tijdens het transport kunnen herpo- sitioneren. Door Distrivaart kan een deel van de huidige palletstromen op de weg verschuiven naar het water. Het accent zal vooral liggen op gepalleteerde lading en dus op de categorie van zogenaamde Fast Moving Consumer Goods. Inmiddels is dit Pilot-project stilgelegd.

³ Parkeernormen worden gebruikt om aan te geven hoeveel parkeer- plaatsen bij een gebouw noodzakelijk of wenselijk zijn.

Rijtijd Oost-West as (Deurneseweg-centrum)



Rijtijd Oost-West as (Eindhoven-centrum)



Wonen

1 HUIDIG PROFIEL

Sterktes/ kansen	Zwaktes/ bedreigingen
Gevarieerd woningaanbod	Laag gemiddeld inkomen
Regionale functie	Dreigend tekort locaties
Positief migratiesaldo	Stagnatie woningmarkt
Sterke identiteit woonmilieus	Concurrentie regiogemeenten
Groeiend inwonertal	Sterk stijgende woonlasten
Inkomenssamenstelling huishoudens verbeterd	Dreigende tweedeling
Technologische ontwikkelingen: duurzamer/ veiliger/ zuiniger	Eenzijdige opbouw woningbouwprogramma

KENMERKEN WONINGVOORRAAD

De woningvoorraad in Helmond telde op 1 januari 2009 37.658 woningen. Het aandeel huur- en koopwoningen is vrijwel gelijk. Het grootste deel van de huurwoningen betreft sociale huurwoningen in bezit van plaatselijke woningcorporaties (ruim 14.000 woningen). Het aandeel meergezinswoningen bedraagt 21% en is daarmee lager dan het landelijk gemiddelde (29%) en het gemiddelde van de grote steden in Brabant (ca 30%) maar hoger dan het provinciale gemiddelde (15%). De woningvoorraad is nog relatief jong, ruim de helft is nog geen 25 jaar oud. Zowel landelijk als in de provincie Noord-Brabant is meer dan tweederde van de woningvoorraad ouder dan 25 jaar. De kwaliteit is daarmee gemiddeld op een hoog niveau.

2 VISIE

De inspanningen van Helmond op de woningmarkt dragen bij aan de continue verbetering van de woonsituatie van de bewoners en het verder verstevigen van de positie van Helmond als centrumstad in Zuidoost-Brabant. Hiertoe worden hoogwaardige en gevarieerde woonmilieus gecreëerd.

SCHETS GEWENSTE ONTWIKKELING

Het aantal te bouwen woningen in de periode tot 2015 is afgestemd op de lokale en regionale woningbehoeftenprognoses en hangt samen met afspraken die in regionaal verband zijn gemaakt, zoals de verstedelijkingsafspraken. Omdat de randgemeenten hun eigen autonome woningbehoefte mogen opvangen (migratie saldo nul) zal de opvang van buiten met name een boven regionaal karakter krijgen, terwijl de concurrentie in woningaanbod met de regio zal toenemen. De woningen zullen vooral in groenstedelijke woonmilieus¹ worden gerealiseerd (gericht op de eigen woningbehoefte). Daarnaast wordt in toenemende mate gemikt op het bouwen in centrum-stedelijke woonmilieus² (deels gericht op woningbehoefte van buiten Helmond). Dit sluit niet alleen aan op zuinig ruimtegebruik, maar ook op de veranderende vraag als gevolg van de demografische ontwikkelingen zoals vergrijzing en steeds meer één- en tweepersoonshuishoudens.

3 STRATEGIE

Bij de ontwikkeling van de woningvoorraad is zowel de kwantitatieve als de kwalitatieve woningbehoefte van belang. Hierbij dient rekening te worden gehouden met ontwikkelingen die van invloed zijn op woonwensen, zoals:

- individualisering en de daaruit voortvloeiende daling van de gemiddelde woningbezetting;
- vergrijzing;

- veelkleurige samenleving;
- technologische ontwikkelingen;
- vermaatschappelijking van de zorg.

Ook actuele ontwikkelingen op de woningmarkt zoals de groei van het eigen woningbezit, (koop) prijsontwikkeling en het stijgen van de woonlasten zijn van belang. Verwacht wordt dat een jaarlijkse woningbouwproductie van 500 tot 700 woningen zal leiden tot een inwonertal tussen 93.000 en 97.000 inwoners rond het jaar 2020 (ten opzichte van ruim 85.500 in 2005). De vraag naar m² leefruimte zal toenemen. In het kader van de vergrijzing dient meer levensloopbestendig te worden gebouwd, zo mogelijk met gebruikmaking van domotica

DOELSTELLINGEN

Belangrijke doelstelling bij de woningbouw is te komen tot een meer evenwichtige opbouw van de woningvoorraad. Daarbij wordt gestreefd om te groeien naar een verhouding van 55% koop en 45% huur in 2015. De verhouding tussen koop en huur kan worden beïnvloed door nieuwbouw, sloop en verkoop.

Ook het bouwen voor specifieke doelgroepen van beleid is belangrijk. Zo wordt getracht minimaal 10% van de nieuwbouw als sociale koopwoning voor lagere inkomens te realiseren en dient ca. 22% geschikt te zijn voor de huisvesting van senioren.

Nieuwbouw, sloop, verkoop van huurwoningen en woningverbetering moeten een bijdrage leveren aan de transformatie van wijken in woonmilieus die aansluiten bij de hedendaagse kwalitatieve woningbehoefte.

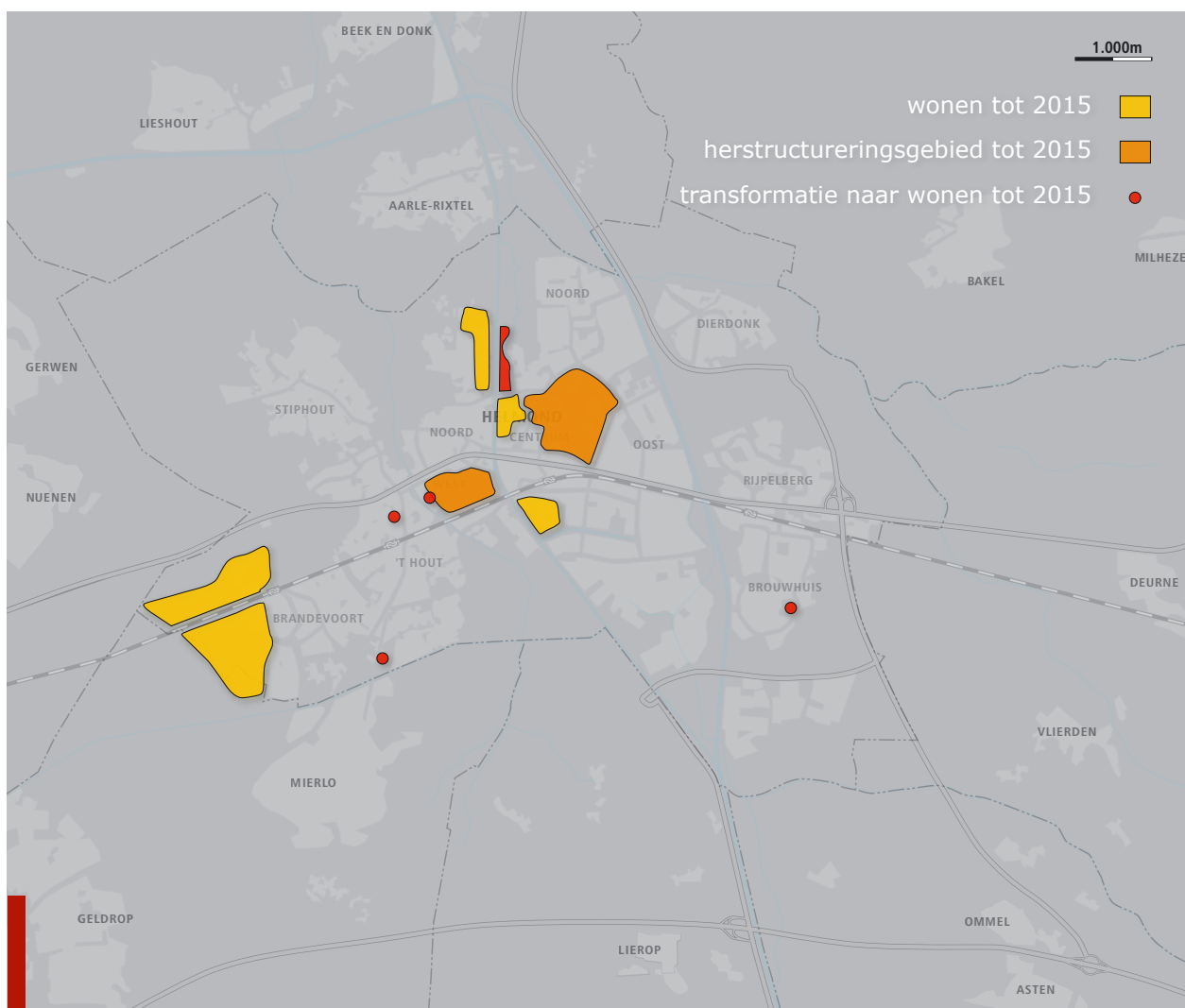
Op gemeentelijk niveau moet worden gestreefd naar een goede mix in het aanbod van woonmilieus, woningtypen en prijsklassen. In dit kader geldt nadrukkelijk dat kwaliteit boven kwantiteit gaat.

WONINGBOUWPROGRAMMA TOT 2015

In de 'Woonvisie 2007-2015 Helmond bouwt de toekomst, goed wonen dus!' is het gemeentelijke woningbouwprogramma tot het jaar 2015 berekend. In de Woonvisie (2007) wordt uitgegaan van een minimum en een maximum variant. De minimum variant gaat uit van de realisatie van 6.650 woningen, terwijl in de maximum variant wordt uitgegaan van 9.000 woningen. Het volgende woningbouwprogramma is opgenomen in de Woonvisie 2007-2015:

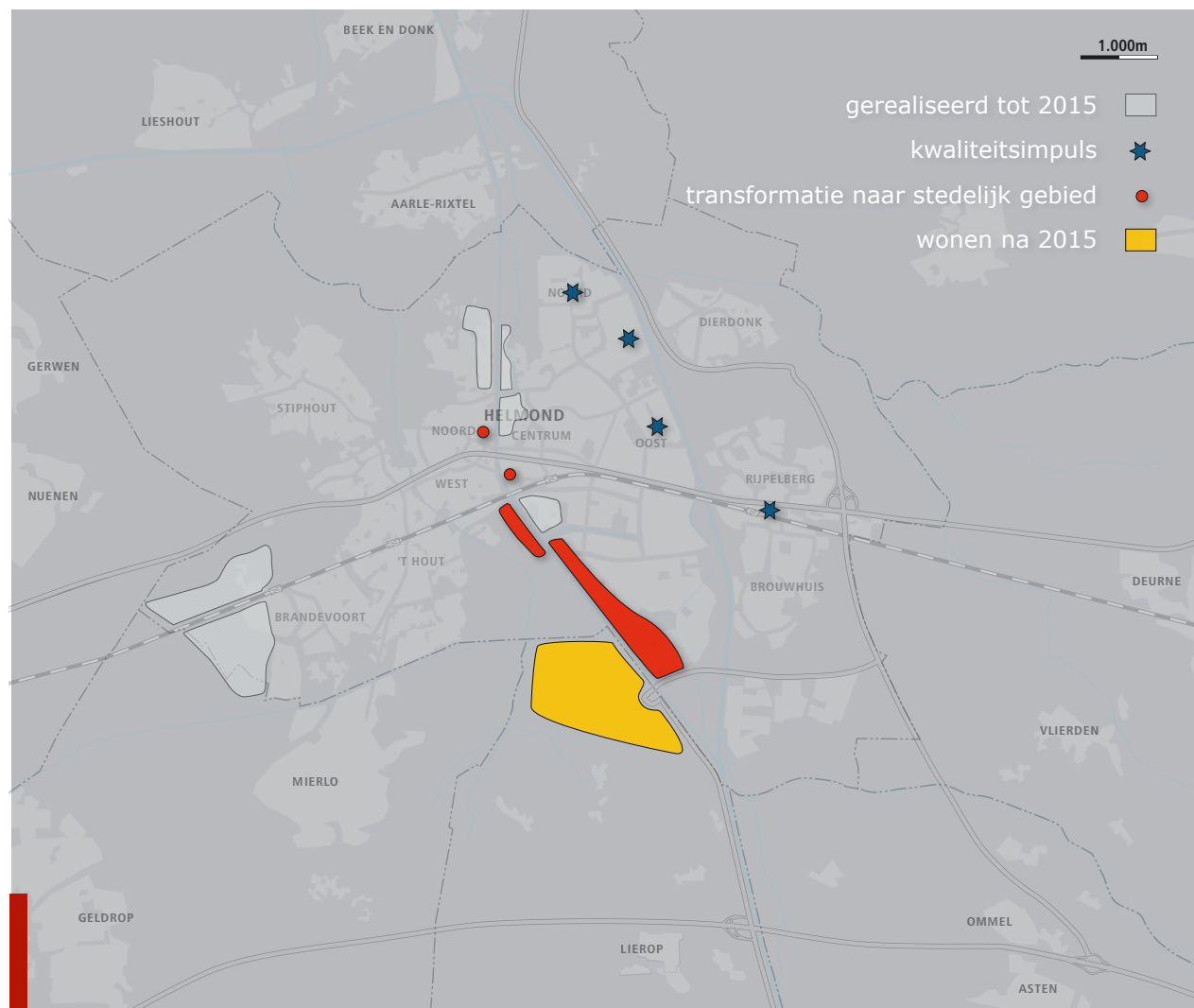
Woonvisie 2007-2015

	Maximum variant	Minimum variant
< 520	20%	27%
> 520	9%	9%
Totale Huur	29%	36%
< € 169.200	10%	10%
€ 169.200 – € 186.000	4%	3%
€ 186.000 – € 250.000	19%	17%
€ 250.000 – € 320.000	20%	18%
> € 320.000	18%	16%
Totaal Koop	71%	64%
Verhouding huur – koop	29% – 71%	36% – 64%
Verhouding klein – groot	31% – 69%	35% – 65%
Aandeel meergezinswoningen	34%	39%
Aandeel specifiek voor ouderen geschikte woningen	21%	29%
Totaal Woningbouwprogramma	9.000	6.650



PROGRAMMA WONEN TOT 2015





PROGRAMMA WONEN NA 2015

CAPACITEIT VAN LOCATIES

Gezien de plancapaciteit die is opgenomen in de verschillende bestemmingsplannen, is er in de planperiode tot 2015 vooralsnog geen absoluut tekort aan locaties voor woningbouwplannen. Wel is er in de huidige differentiatie van het totale woningbouwprogramma sprake van een relatief tekort aan locaties voor de betaalbare koopsector.

Tot 2020 zal de woningbehoefte voor een belangrijk deel op thans reeds bekend zijnde locaties⁴ kunnen worden ingevuld. Daarvoor is het noodzakelijk dat deze locaties ook daadwerkelijk tijdig in ontwikkeling worden gebracht en dat de thans nog bestaande belemmeringen (planologisch, milieutechnisch, eigendomsverhoudingen, etc.) worden overwonnen zodat ook sprake is van een gedifferentieerd aanbod in de diverse woonmilieus.

Voor de periode na 2020 dient vooralsnog er van uitgegaan te worden dat jaarlijks gemiddeld 500 woningen worden gerealiseerd. Een deel daarvan zal vervangende nieuwbouw zijn. Voor het overige deel van deze capaciteit dienen aanvullende, nieuwe locaties te worden gezocht.

Uitgangspunt voor de ontwikkeling van nieuwe locaties dient te zijn dat inbreiding voor uitbreiding gaat (beweging van buiten naar binnen). Ook voor de middellange termijn zal het accent moeten liggen op (her)ontwikkeling van locaties met een functieverandering. In het centrum van Helmond zullen de komende jaren woningen in een centrum-stedelijk woonmilieu worden gerealiseerd. Daarnaast vindt transformatie van oude industrieterreinen plaats. Tot 2015 zal dit vooral plaatsvinden op Suytkade en de Groene Loper. In de wijk Binnenstad-Oost wordt de bestaande voorraad momenteel flink geherstructureerd. Ook in de wijk Hel-

mond-West vindt een gedeeltelijke vernieuwing van de woningvoorraad plaats. Overige ontwikkelingen zullen met name gericht zijn op groen-stedelijke woonmilieus.

Na 2015 zal strategische vernieuwing en kwaliteitsverbetering van de bestaande voorraad vooral plaatsvinden in Helmond-Noord, Helmond-Oost en Rijpelberg en zal de transformatie van oude industrieterreinen in de kanaalzone naar verwachting worden doorgezet.

Voor de periode tot 2030 is de kwantitatieve behoefte aan nieuwe woningbouwlocaties ca. 200 hectare⁵ (ca. 6.000 woningen). Ten behoeve van een evenwichtig nieuwbouwprogramma gaat de voorkeur uit naar een combinatie van woningbouw op inbreidings- en uitbreidingslocaties. Dit vanwege een noodzakelijke differentiatie van woningaanbod en een evenwichtige ruimtelijke ontwikkeling van de gemeente. Gezien het feit dat binnen het grondgebied van de gemeente vanaf 2020 geen ruimte voor nieuwe locaties (geschikt voor groenstedelijke woonmilieus) meer beschikbaar is, wordt er van uitgegaan dat een uitbreiding van het stedelijk gebied in zuidelijke richting noodzakelijk is. Momenteel worden in regionaal verband de mogelijkheden van de locatie Lungendonk nader verkend.

KWALITEIT WONINGAANBOD

Helmond dient een aantrekkelijke woonstad te blijven dan wel te worden, met een gevarieerd woningaanbod. Hierbij wordt op termijn gestreefd naar een woningvoorraad die bestaat uit 45% huur- en 55% koopwoningen in diverse prijsklassen. Ten aanzien van het aandeel meergezinswoningen wordt uitgegaan van een geleidelijke groei naar ongeveer 30 % van de totale woningvoorraad. Naast diversiteit in het aanbod dient te worden gestreefd naar eenvoudig aanpasbare woningen. Hierdoor wordt tegemoet

gekomen aan (veranderende) individuele woningbehoeften, waaronder ook aan eventuele behoefte aan zorg.

Voorts zal voor de komende periode een verdere reductie van energie verbruik tijdens de bouw en bewoning van woningen plaats vinden. Vanwege de individualisering neemt de gemiddelde woningbezetting af en zal er per persoon aanspraak worden gemaakt op meer m² woonruimte. Een belangrijk thema vormt voorts het betaalbaar houden van de woningvoorraad, zowel in directe als in indirecte woonlasten.

SOCIALE HUURSECTOR

Met de woningcorporaties zijn prestatieafspraken gemaakt, welke zijn vastgelegd in een convenant⁶. In dit convenant zijn afspraken voor de periode 2008-2010 vastgelegd (met een doorkijk naar 2015). De belangrijkste afspraken hebben betrekking op het aantal te realiseren nieuwbouwwoningen in de periode 2008 tot en met 2010:

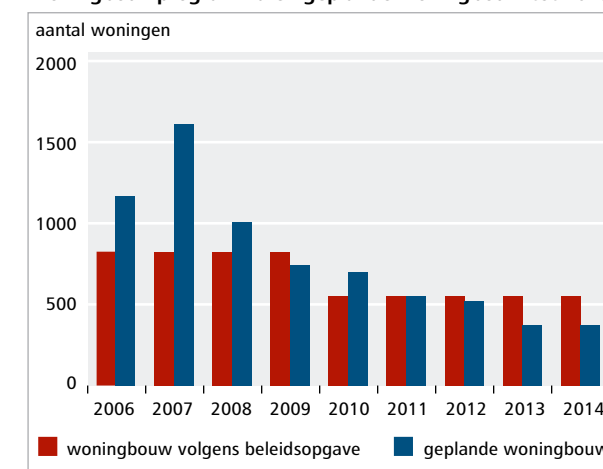
- 675 sociale huur; verder op het aantal te slopen woningen (100 per jaar) en het aantal te verkopen woningen (aanbod 500 woningen). Daarnaast zijn afspraken gemaakt over:
- het instandhouden van een goede, betaalbare kernvoorraad in de sociale huursector;
- de toewijzing van deze voorraad;
- het ontwikkelen van gezamenlijke wijkperspectieven;
- de gezamenlijke aanpak van problematiek inzake wonen, zorg en welzijn.

4 RESULTATEN

In het figuur is de geplande woningbouw (inclusief vervangende nieuwbouw) tot 2015 weergegeven. De aantallen van het woningbouwprogramma volgens de beleidsopgave zijn gebaseerd

op de regionale afspraken en de Woonvisie 2007-2015. Voor de periode 2010 tot 2020 is de beleidsopgave het opleveren van 4.493 woningen (planning op basis van regionale woningbouwafspraken).

Woningbouwprogramma en geplande woningbouw tot 2015



Als de nu bekende woningbouwplannen voor de periode tot 2012 daadwerkelijk worden gerealiseerd, zal de woningvoorraad toenemen met 3.778 woningen met inachtneming van 100 woningen per jaar sloop/onttrekking anderzijds. Mede gelet op de huidige situatie op de woningmarkt (medio 2009) is een dergelijke woningbouwproductie niet realistisch. Vooralsnog wordt uitgegaan van een woningbouwproductie variërend van 350 tot maximaal 700 woningen per jaar.



OVERZICHT HOOGEIND EN RIETBEEMD

Geplande woningbouw 2009–2012

	2009	2010	2011	2012
Sociale huur	89	473	448	188
Sociale koop	0	67	88	15
Vrije sector huur	61	152	115	20
Vrije sector koop	133	1.053	393	407
Totaal	283	1.749	1.516	630

Noten

¹ Wonen in een relatief lage dichtheid met vooral veel groenvoorzieningen.

² Hoge dichtheid, menging van functies, combinatie van nabijheid en bereikbaarheid.

³ 'Woonvisie 2007-2015 Helmond bouwt de toekomst, goed wonen dus!': vastgesteld op 2 oktober 2007.

⁴ Brandevoort, Binnenstad-Oost, Centrum.

⁵ Uitgaande van ca. 6.000 woningen met een gemiddelde bebouwingsdichtheid 30 woningen per hectare.

⁶ Het convenant tussen de gemeente Helmond en de woningcorporaties is op 12 januari 2009 getekend.

Economie

1 HUIDIG PROFIEL

Sterktes/ kansen	Zwaktes/ bedreigingen
Helmond is gelegen in een technologische topregio	Eenzijdige economische structuur (industrie)
Dominante industrie, sterke clusters (Automotive, Food)	Relatief lage werkgelegenheid-coëfficiënt
Ligging tussen Eindhoven en Venlo	Hoge pendel
Helmond scoort een 9e plaats op het gebied van R&D onder de Nederlandse Steden	Bedrijven verplaatsen steeds meer productie naar goedkoper producerende regio's
Tertiairsering/verzakelijk van de Helmondse structuur is waarneembaar	Ruimte voor nieuwe bedrijvigheid wordt steeds schaarser

KENMERKEN LOKALE ECONOMIE

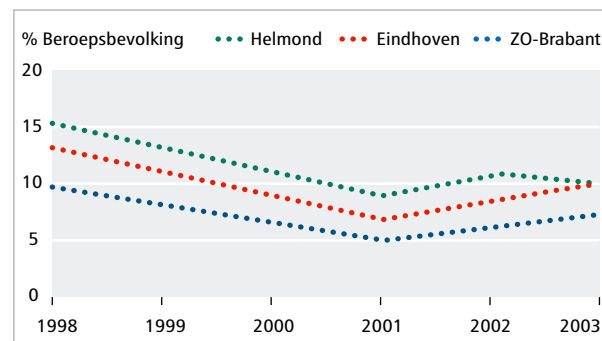
De ruimtelijke ontwikkeling van Helmond is lange tijd bepaald door de ligging aan de Aa en Zuid-Willemsvaart. Ook de totstandkoming van het spoor heeft een belangrijke invloed op de ruimtelijk-economische structuur van Helmond gehad. Eind 19^e en begin 20^e eeuw ontstonden langs het kanaal en het spoor diverse concentraties van fabrieken. De industriële structuur was echter sterk gericht op metaal- en textiel bewerking met alle kwetsbaarheid van dien. Vanaf het begin van de jaren negentig van de vorige eeuw is er echter duidelijk sprake geweest van een omslag. Groeistadstatus, het Grotestedenbeleid, het Stimulusprogramma en zeker ook de ligging in een van Nederlands meest dynamische economische kernregio's, zijn hierin leidend geweest. De structuur van de werkgelegenheid is meer gedifferentieerd geworden.

De eenzijdige afhankelijkheid van de metaal- en textielindustrie is doorbroken. De werkloosheid is gedaald (zie figuur 'ontwikkeling werkloosheid') met een sterk gemoderniseerde industriële sector als motor. De industrie is kennisintensiever geworden en bedrijven en instellingen geraken steeds meer verweven in (grensoverschrijdende) clusters.

Vanaf 2001 heeft de hoogconjunctuur echter plaatsgemaakt voor laagconjunctuur. Het werkloosheidscijfer van Helmond ligt begin 2005 boven de 14% en daarmee ruim boven het regionaal gemiddelde. Juist in de sterk vertegenwoordigde industrie zijn rake klappen gevallen. Daar komt bij dat Helmond in vergelijking tot andere middelgrote steden een beperkte (regionale) werkgelegenheidsfunctie heeft. Dit beeld wordt bevestigd door de hoge uitgaande pendel naar met name Eindhoven en de lage werkgelegenheidscoëfficiënt (de verhouding beroepsbevolking/ aantal arbeidsplaatsen is gering). De sterke positie van Eindhoven, op relatief korte afstand gelegen, is daarvoor bepalend.

2 VISIE

Ontwikkeling werkloosheid



Bron: ASP(ect) Economie, 2003

Een gezonde economische (door)ontwikkeling van de stad vraagt om de realisatie van voldoende kwalitatief goede bedrijfs- en kantoorlocaties die ook goed bereikbaar zijn, stimulering van innovatief ondernemerschap en versterking van het centrum alsmede het op peil brengen van een basisinfrastructuur aan vrijetijdsvoorzieningen. Kortom een volwaardige complete centrumstad ('Hart van de Peel') met een gevarieerd aanbod aan arbeidsplaatsen en voorzieningen voor de inwoners van een flink gegroeide stad (circa 100.000 in 2015) en voor die van omliggende gemeenten.

Belangrijke randvoorwaarde voor de uitvoering van de economische ambitie is de beschikbaarheid van ruimte. Deze ruimte is binnen de gemeentegrenzen in toenemende mate schaars geworden. Er zal over de gemeentegrenzen heen moeten worden gekeken, temeer daar de stedelijke economie van Helmond nauw verweven is met de regionale economie binnen Zuidoost-Brabant, zowel met de regio Eindhoven als met de regio Peelland.

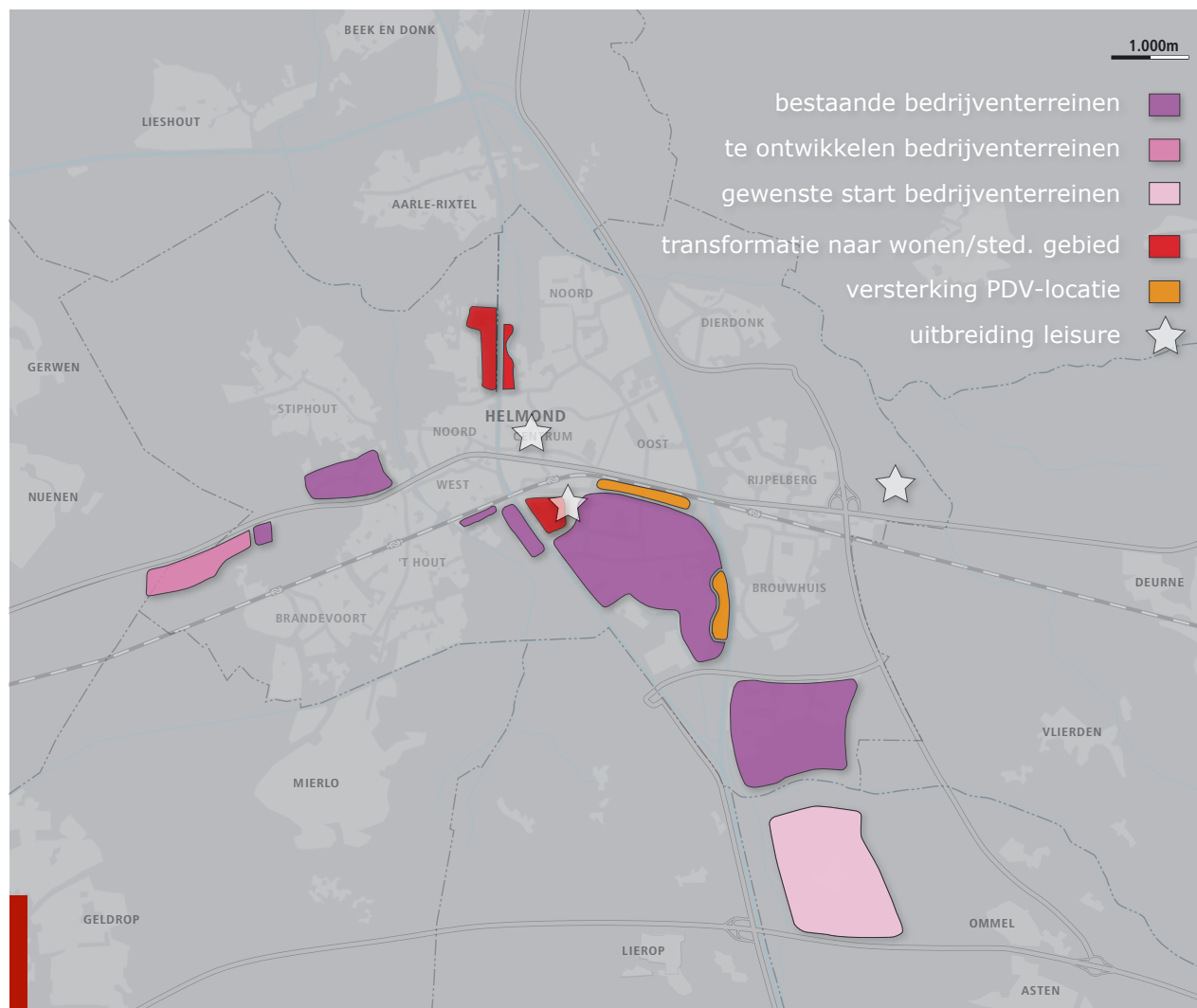
SCHETS VERWACHTE ONTWIKKELING

Naar verwachting worden productieprocessen steeds kennisintensiever. Daarnaast zullen laagwaardige productieonderdelen voor een deel verhuizen naar lagelonenlanden. Dit vormt een bedreiging voor de werkgelegenheid, ook aan de onderkant van de arbeidsmarkt. Helmond zal op deze ontwikkelingen moeten inspelen door vernieuwing en diversificatie. Vooral de sterke toename van de zorgvraag in de komende tijd kan in dit opzicht nieuwe perspectieven bieden voor economische – en werkgelegenheidsontwikkeling.

DOELEN/ AMBITIES

De opgave is te kiezen voor een groeistrategie die inspeelt op de economische structuurveranderingen. Kiezen voor een lange





PROGRAMMA ECONOMIE TOT 2015

termijn beleid met focus op het voortbouwen van de economische sterkten in de stad en regio. Met name de versterking van de automotive sector en de food-sector staat hierbij voorop en de daaraan gekoppelde High Tech Automotive Campus respectievelijk Food Campus.

DE VIER SOCIAAL-ECONOMISCHE HOOFDOPGAVEN:

- 1 Een evenwichtige ontwikkeling bewerkstelligen tussen beroepsbevolking en werkgelegenheid;
- 2 Versterking van de centrumpositie en daarmee van de regionale werkgelegenheidsfunctie van Helmond;
- 3 Verbeteren van de economische concurrentiepositie van de stad, deels uitmakend van de meest kennisintensieve regio van Nederland (Brainport);
- 4 Een bereikbare stad realiseren waar men graag wil wonen, werken, recreëren en waar bedrijven zich willen vestigen.

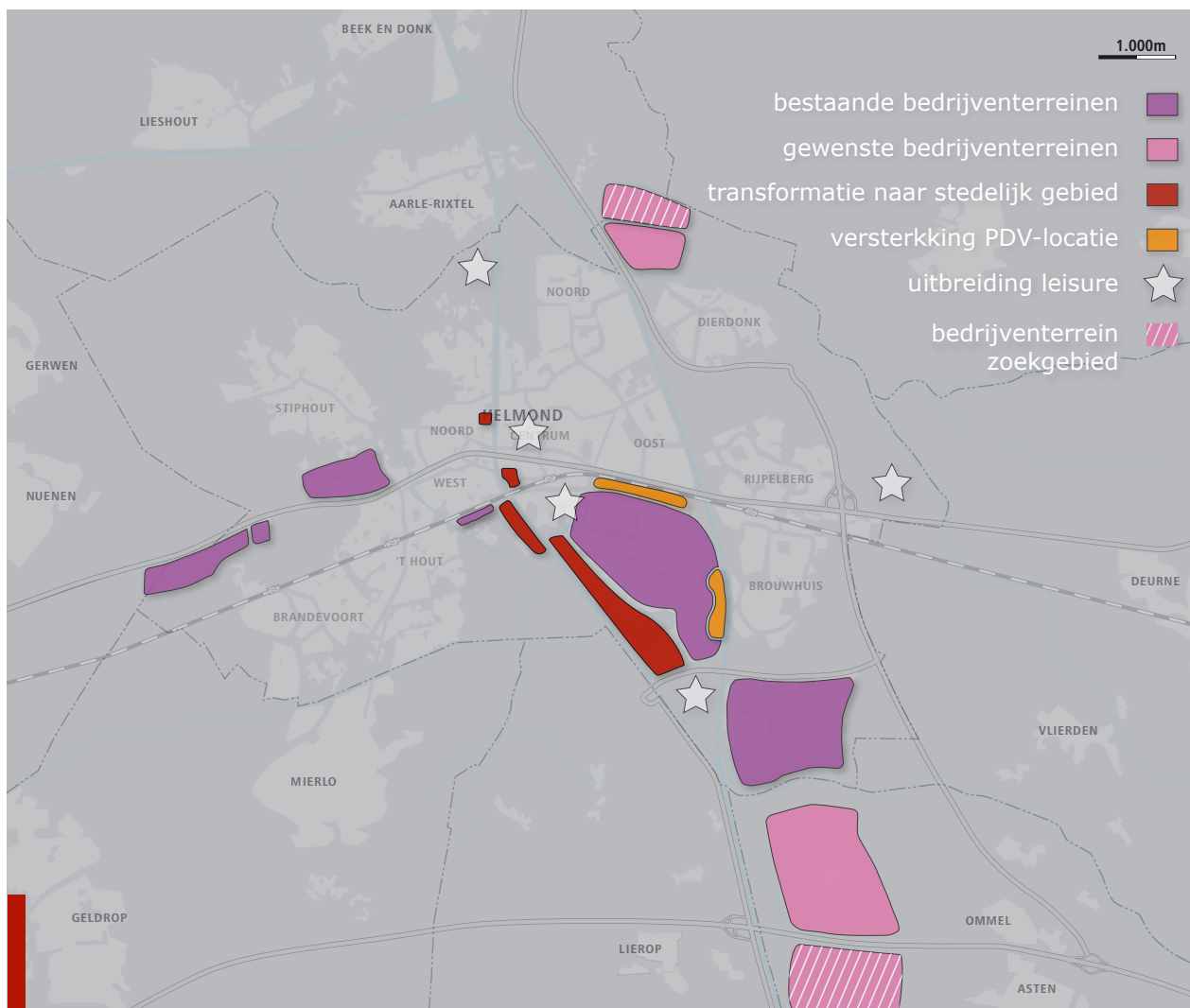
3 STRATEGIE

Om de bovengenoemde ambities te kunnen realiseren, is het beleid gericht op:

- De centrumpositie van Helmond in de regio te versterken en daarmee de kwaliteit van het voorzieningenapparaat te verhogen. Dit geldt in bijzondere mate voor de detailhandel. Verbetering en vergroting van het centrum en zijn ambiance is daarvoor essentieel.
- Het belang van de dienstensector in de Nederlandse economie blijft toenemen, ook in Helmond zal de dienstensector een groter aandeel moeten krijgen. Hiervoor zal moeten worden voldaan aan de vraag naar gevarieerde en kwalitatief hoogwaardige kantorenlocaties.
- Inzetten op hogere toegevoegde waarde. De industriële sector zal verder moeten worden gestimuleerd in innovatie, een

hogere kennisintensiteit en de toepassing van hoogwaardige procestechnologie.

- Verder versterken van het aanbod van (vrijtijds)voorzieningen. Als onderdeel van een zo aangenaam mogelijk woon-, werk- en leefklimaat, verdient het aanbod van (vrijtijds)voorzieningen in Helmond een serieuze opwaardering. Daarbij inspelen op het aantrekkelijke contrast tussen stad en land, als troefkaart voor een recreatief-toeristische ontwikkeling.
- Verbeteren van de kwalificaties van de beroepsbevolking; de werkgelegenheid voor laag geschoolden zal afnemen. Daarnaast zal het belang van de dienstensector toenemen. Voor middelbaar – en laagopgeleiden zal her- en bijscholing noodzakelijk zijn.
- Samenwerking tussen onderwijs en bedrijfsleven: Hierdoor blijft de technologische know-how op peil en wordt ook daadwerkelijk toegepast in het bedrijfsleven.
- Stimuleren van de quataire sector [Quataire sector: onderwijs, zorg, welzijn en overheid]: Vanwege de vergrijzing van de bevolking, zal de vraag naar werknemers in de quataire sector toenemen.
- Kwalitatief hoogwaardige bedrijfsmilieus: Een manier om te voldoen aan de vraag naar dergelijke locaties is het verder clusteren van bedrijven met overeenkomstige wensen en eisen, zoals op de High Tech Automotive Campus en de Food Campus Suytkade.
- Verbetering van de bereikbaarheid: zowel de bereikbaarheid van Helmond in de regio als de bereikbaarheid in Helmond. In hoofdstuk 3 thema 'Verkeer & Infrastructuur' wordt hier nader op ingegaan.



PROGRAMMA ECONOMIE NA 2015

De regio Zuidoost-Brabant is met de titel 'Brainport' aangewezen als sleutelgebied voor de nationale economie. Helmond parti-



peert volop in het programma 'Brainport Navigator 2013, Lissabon voorbij!' (Task Force Brainport, sept, 2005) en richt zich daarbij in het bijzonder op de speerpunten: Automotive, Foodregio en Design.

RUIMTE VOOR WERKGELEGENHEID: BEDRIJVENTERREINEN

Onze stad herbergt, buiten de gebieden met een mix aan functies, een 10-tal specifieke bedrijfslocaties met in totaal een bruto-ruimtebeslag van 730 ha. In het gemeentelijk beleid is sprake van een segmenteringaanpak die voorziet in een viertal segmenten (kleinschalig, gemengd, hoogwaardig en grootschalig), opdat het juiste bedrijf op de juiste plaats gehuisvest kan worden. Met het oog op de voor de toekomst noodzakelijke werkgelegenheidsontwikkeling is het van cruciaal belang dat Helmond blijvend kan beschikken over voldoende gesegmenteerd aanbod van bedrijfsruimte.

Om de ruimtebehoefte te kunnen bepalen, is het aanbod en de vraag geconfronteerd.

Uitgegaan van een gemiddeld groeiscenario wordt tot 2020 een tekort van in totaal 160 ha voorzien, in alle segmenten, met uitzondering van het segment businesspark¹. Dit betreft een nettotekort. Omgerekend naar de bruto-behoefte betekent dit naar verwachting 200 ha aan ruimte voor bedrijventerreinen benodigd is. Deze ruimtebehoefte komt overeen met de berekeningen die door de regio (SRE) en provincie in het kader van het Regionale Structuurplan (RSP) zijn gemaakt. Behalve de autonome ruimtebehoefte van 200 ha bruto dient rekening te worden gehouden met additionele ruimteclaims die kunnen voortkomen uit transformatie van bestaande bedrijfsterreinen. Voor een aantal locaties worden momenteel plannen in uitvoering gebracht of worden plannen voorbereid waarbij sprake is van transformatie in niet-bedrijfsmatige activiteiten (met name wonen). Echter het ligt in de bedoeling dat voor het overgrote deel multifunctioneel centrum-stedelijk gebied terugkomt met diverse activiteiten die ook

werkgelegenheid opleveren (detailhandel, leisurevoorzieningen, cultuur, e.d.). Ten behoeve van deze ISV is berekend dat daarvoor rekening dient te worden gehouden met – naast de eerder genoemde 200 ha – een additionele ruimteclaim van 71 ha tot 2020. De totale zoekruimte bedraagt daarmee 271 ha. Met name in het gemengde segment is een groot tekort.

HERSTRUCTURERING

Tegenover een verlies aan bedrijventerreinen door transformatie in niet-bedrijfsmatige activiteiten (bijv. Suytgade), staat een herstructureringsopgave van bestaande bedrijventerreinen, die behalve een revitalisering en modernisering van deels verouderde kwaliteiten, naar verwachting ook (enige) ruimtewinst zal opleveren door een efficiënter en intensiever gebruik van de bestaande ruimte. Voor het bedrijventerrein Hoozeind is dit herstructureringsproces samen met het zittende bedrijfsleven voor de eerst komende jaren ingezet voor een gebied van 6 ha.

LEEGSTAND

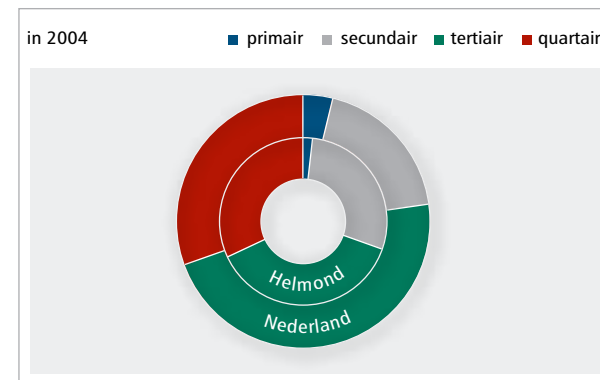
De leegstand op de bedrijventerreinen is een zorg wanneer deze leegstand zich boven het niveau van normale frictieleegstand beweegt, omdat het in dat geval een nadelige invloed heeft op de aantrekkelijkheid en kwaliteit van onze bedrijventerreinen. Het heeft ook op de korte termijn een dempend effect op de vraag naar nieuwe bedrijventerreinen. Een en ander dient echter wel in het perspectief te worden gezien van de langjarige structurele behoefte aan ruimte voor economische activiteiten. De huidige leegstand is vooral conjunctureel, een probleem van hier en nu, terwijl in het kader van de planning van bedrijfsterreinen gewerkt wordt met een horizon van minimaal 10 tot 25 jaar. De realisatie van een terrein (van 1e concept tot uitgifte) neemt immers gemiddeld een periode van 7 tot 10 jaar in beslag.

RUIMTE VOOR WERKGELEGENHEID: KANTOREN

De positie van Helmond op de kantorenmarkt is, vanwege de relatief geringe omvang van de dienstverlenende sector, bescheiden (zie diagram 'werkgelegenheidsverdeling').

Op de kantorenmarkt is Helmond met ruim 200.000 m², naast Eindhoven, een relatief kleine speler. Recente studie heeft uitgewezen dat de huidige (veelal verspreide) planvoorraad de behoefte ruimschoots overschrijdt. Toch dient adequaat te worden ingespeeld op de 'verdienstelijking' van onze economische structuur. Daarvoor is verdere kantoorontwikkeling noodzakelijk, maar dient deze opgave met de nodige prudentie te worden georganiseerd. Bouwen op voorraad zal de imperfecties in de lokale kantorenmarkt alleen maar versterken. Bouwen op basis van concrete vraag (bijvoorbeeld na acquisitie) naar concurrerende vestigingsmilieus, verdient de voorkeur. Het planologisch kader moet daarvoor voldoende mogelijkheden en flexibiliteit bieden.

Werkgelegenheidsverdeling



Bron: LISA en gemeente Helmond

De huidige leegstand aan kantoren bedraagt momenteel circa 35.000 m², waarvan circa 80% een conjuncturele oorzaak heeft. Het overige deel heeft structurele oorzaken (incourant, verouderd, geen parkeermogelijkheden). Zeker als er tegelijkertijd ontwikkeling van nieuwe kantoren plaatsvindt, wordt het erg moeilijk om dit soort kantoorpanden in te vullen. Er zal dan ook moeten worden gekeken naar de mogelijkheden van herontwikkeling. Helmond heeft gekozen voor het versterken van het stadscentrum. Daarom zal de ontwikkeling van hoogwaardige kantoren op Suytkade en in het Centrum prioriteit krijgen boven Groot-Schooten.

Uitgaande van een gemiddeld groeiscenario gaat het tot 2015 om de ontwikkeling van 28.000 m² op Suytkade, 10.000 m² in het Centrum en 20.000 m² op Groot-Schooten.

DETAILHANDEL

De detailhandel is een sector met een aanzienlijk belang voor de economische structuur van Helmond. In 2003 waren er 3.684 werkzame personen in de detailhandel. Dit is ruim 10% van de totale werkgelegenheid. In deze sector zijn bovendien relatief veel personen die een parttime baan hebben. Het totale volume aan detailhandel in Helmond is behoorlijk aan de maat; deze detailhandelsmeters liggen echter verhoudingsgewijs met name in de sterke wijkwinkelcentra en in de verspreide bewoning. Het aanbod in het centrum is in verhouding gering en heeft nog onvoldoende massa om de nodige aantrekkingskracht te genereren. Het stadscentrum moet zich daarom de komende jaren ontwikkelen tot een aantrekkelijk winkel-, verzorgings- en cultuur/uitgaansgebied van voldoende onderscheidende kwaliteit voor de stedelijke en regionale consument/bezoeker. In het Masterplan Centrum wordt uitgegaan met een toename van ruim 24.500 m² bvo tot 2015. Daarnaast wordt een uitbreiding en herstructurering van

het gebied rond de Engelse weg voorzien dat exclusief is gericht op de zogenaamde perifere detailhandel, bestemd vooral voor de doe-het-zelf branche en de woninginrichtingbranche (ca. 20.000 m² bvo). De overige wijkwinkelcentra zijn inmiddels grotendeels volgroeid en in de afgelopen jaren gemoderniseerd. Alleen voor de wijk Brandevoort is deze nog in ontwikkeling (ca. 8.000 m² bvo) terwijl het winkelcentrum in Stiphout nog een moderniseringsslag kan ondergaan (Masterplan Stiphout).

VRIJETIJSBELEID

Vrije tijd is een steeds belangrijker economische factor: vrijetijdsvoorzieningen genereren additionele inkomsten en leiden tot additionele werkgelegenheid. Kern van het huidige Helmondse vrijetijdsbeleid is het besef dat het vrijetijdsaanbod in Helmond noch kwantitatief, noch kwalitatief aansluit bij de huidige en toekomstige omvang van de stad. Ontwikkelingen met een bovenlokale aantrekkingskracht dienen daarbij zoveel mogelijk complementair aan en in samenhang met het aanbod in de omliggende regio, alsmede de stad Eindhoven, plaats te vinden. Als prioritaire leisure-locaties zijn benoemd: Centrum, Suytkade en Berkendonk. Gebieden met elk specifieke eigenschappen, die elk om een daarop aansluitend vrijetijdsprogramma vragen. Op langere termijn kunnen ook gebieden als Overbrug (ter hoogte van sluis 7) en Varendschut in aanmerking komen voor een ontwikkeling van (openlucht) vrijetijdsvoorzieningen op stedelijk/regionaal niveau. Belangrijkste troef van deze regio op het gebied van vrijetijdsbesteding is het contrast tussen stad en platteland. Uitgangspunt is, dat dit contrast behouden en waar mogelijk nog steviger aanzet dient te worden: de stad moet 'stedelijker' en het platteland 'landelijk' blijven, ook waar het gaat om vrijetijdsvoorzieningen.

Het behoud van en opnieuw functie geven aan het industriële erfgoed van Helmond is hierbij een bijzondere opgave en tegelijkertijd een kans om de eigen identiteit van Helmond te benadrukken.

ZORG

Zorg wordt onder invloed van de vergrijzing een toenemende factor van betekenis in de markt van vraag en aanbod. Met name nu de gemeenten belangrijke verantwoordelijkheden krijgen in de organisatie van zorg en welzijn op lokale schaal, kan de gemeente ook in economisch opzicht hierin een rol spelen. Hierbij kan een verbinding worden gelegd tussen de zorgvraag van mensen die hierop zijn aangewezen en andere, koopkrachtige groepen die behoefte aan hulp en verzorging e.d. hebben. Dit kan aanzienlijke schaalvoordelen opleveren. Momenteel werkt de gemeente aan een visie op dit vraagstuk met het oog op de invoering van de WMO in 2006. Van belang is tevens dat ook de zorgsector kan voorzien in werkgelegenheid op een breed spectrum van de arbeidsmarkt: van laag geschoold tot kader en management. Dit aspect moet nog verder worden verkend.

4 RESULTATEN

- Ontwikkeling en uitgifte Business Park Brandevoort, hoogwaardig bedrijventerrein 35 ha, planning start uitgifte 2006.
- Afronding van BZOB voor 2010. Daarna uitbreiding in zuidelijke richting, in totaal 160 ha netto zowel gemengd als grootschalig, planning start uitgifte na 2010. Deze uitbreiding voorziet in een aansluiting op de belangrijke transportas A67. Dit terrein zal met zijn strategische ligging de positie van de stad in de regio meer expliciet kunnen etaleren. Om adequaat in te kunnen spelen op de regionale tekorten in specifieke segmenten dient nadere uitwerking plaats te vinden in samenspraak met onze buurgemeenten.



- Revitalisering 6 ha bedrijventerrein Hoogeind, start projectuitvoering 2006, geplande realisatie 2009.
- Implementatie van parkmanagement op bedrijventerreinen, start in 2005.
- Voor de detailhandel wordt uitgegaan van een toename tot 2015 met ca. 52.000 m² bvo.

- Voor de kantorensector wordt gerekend met een toename van 58.000 m² bvo tot 2015.
- Uitbreiding van vrijetijdsvoorzieningen in het Centrum, Suykade en Berkendonk.

Noten

¹ Gelet op de gewenste structuurverandering (meer accent op de tertiaire en quataire sector) is te verwachten dat de ruimtebehoefte in het segment businesspark hoger zal zijn dan geraamd



LANGZAAM VERKEERSROUTE RIJPELBERG

Sociale structuur

1 HUIDIG PROFIEL

Sterktes/ kansen	Zwaktes/ bedreigingen
Aanwezigheid en spreiding voorzieningen (onderwijs-, welzijns-, culturele gebouwen, sport- terreinen, enz.)	Weinig multifunctioneel
Rijk palet van wijken	Weinig innovatieve opzet
Vervangende nieuwbouw voorzieningen in ISV-periode	Weinig uitdaging voor jongeren
Integrale stedelijke vernieuwing en ruimtelijke ingrepen (w.o. Binnenstad, Centrum, Suytkade)	Weinig regionale en top- voorzieningen
Deelname GSB III ¹	Aandachtsbuurten/wijken

BESTAANDE SITUATIE

De sociale infrastructuur is een weerspiegeling van het verantwoordelijkheidsgevoel in de samenleving. Deze is duidelijk in verandering door ontwikkelingen als:

- groei van de welvaart;
- groei van de mobiliteit;
- individualisering;
- demografische veranderingen waaronder vergrijzing.

De belangrijkste actuele veranderingen zijn samen te vatten tot:

- Meer nadruk op autonomie, zelfredzaamheid en verantwoordelijkheid van burgers als individu en als lid van een groep;

- Verandering (van accenten) in rol en verantwoordelijkheid van bedrijven, organisaties / instellingen en overheid.

2 VISIE

Schets gewenste ontwikkeling

Een belangrijke doelstelling (stadsambitie) is dat Helmond – met ca. 100.000 inwoners in 2015 – een bruisende, aantrekkelijke en bloeiende stad is met gedifferentieerde samenstelling van de bevolking en waar ‘het Brabantse leven’ goed is.

De groei van het aantal inwoners leidt tot een grotere behoefte aan voorzieningen op het gebied van o.a. cultuur en vrije tijd, zorg, sport en onderwijs. Voorzieningen die qua functie en locatie bijdragen aan de stadsambitie.

3 STRATEGIE

Bruisend

Helmond investeert in het ontwikkelen van een aantrekkelijk centrum met hoogwaardige, stedelijke voorzieningen die een bovenstedelijke aantrekkingskracht hebben.

De voorzieningen op wijkniveau moeten passen bij de behoefte en de diversiteit in karakter van de verschillende wijken van Helmond. De (historisch verklaarbare) verschillende karakters geven Helmond het ‘palet van wijken’ dat gerekend mag worden tot één van de krachten van de stad. Dit palet moet behouden blijven en waar mogelijk worden versterkt.

Aantrekkelijk

De individualisering, de diversiteit in leefstijlen, maar ook concrete beleidsontwikkelingen als de extramuralisering² van de zorg vragen om meer variatie in woonruimten, leefomgeving en mogelijkheden voor maatschappelijk verkeer in de stadswijken.

Gestreefd wordt naar levensloopbestendige wijken en woningen³. Daarnaast wordt ingezet op flexibiliteit en multifunctionaliteit van (maatschappelijke) voorzieningen in een wijk zoals woonservice-gebieden en zorgsteunpunten.

Bloeiend

Een bloeiende stad kent een gedifferentieerde samenstelling van de bevolking, ook in sociaal-economische opzicht. De opleidingsachtergrond van de beroepsbevolking van Helmond is nog te eenzijdig. Voor meer differentiatie zijn maatregelen nodig. Deels op het gebied van woningmarkt / woonmilieus en voorzieningen, maar ook op het terrein van opleiding en arbeidsmarkt. Helmond zoekt verbreding en verdieping door o.a. in te zetten op kennistechnologie en leisuervoorzieningen⁴.

ACCENTEN SOCIALE (INFRA)STRUCTUUR

- Jeugd en jongeren

Voor een stad die –ook in de toekomst– wil bruisen en bloeien, is het van belang jeugd en jongeren perspectief te bieden.

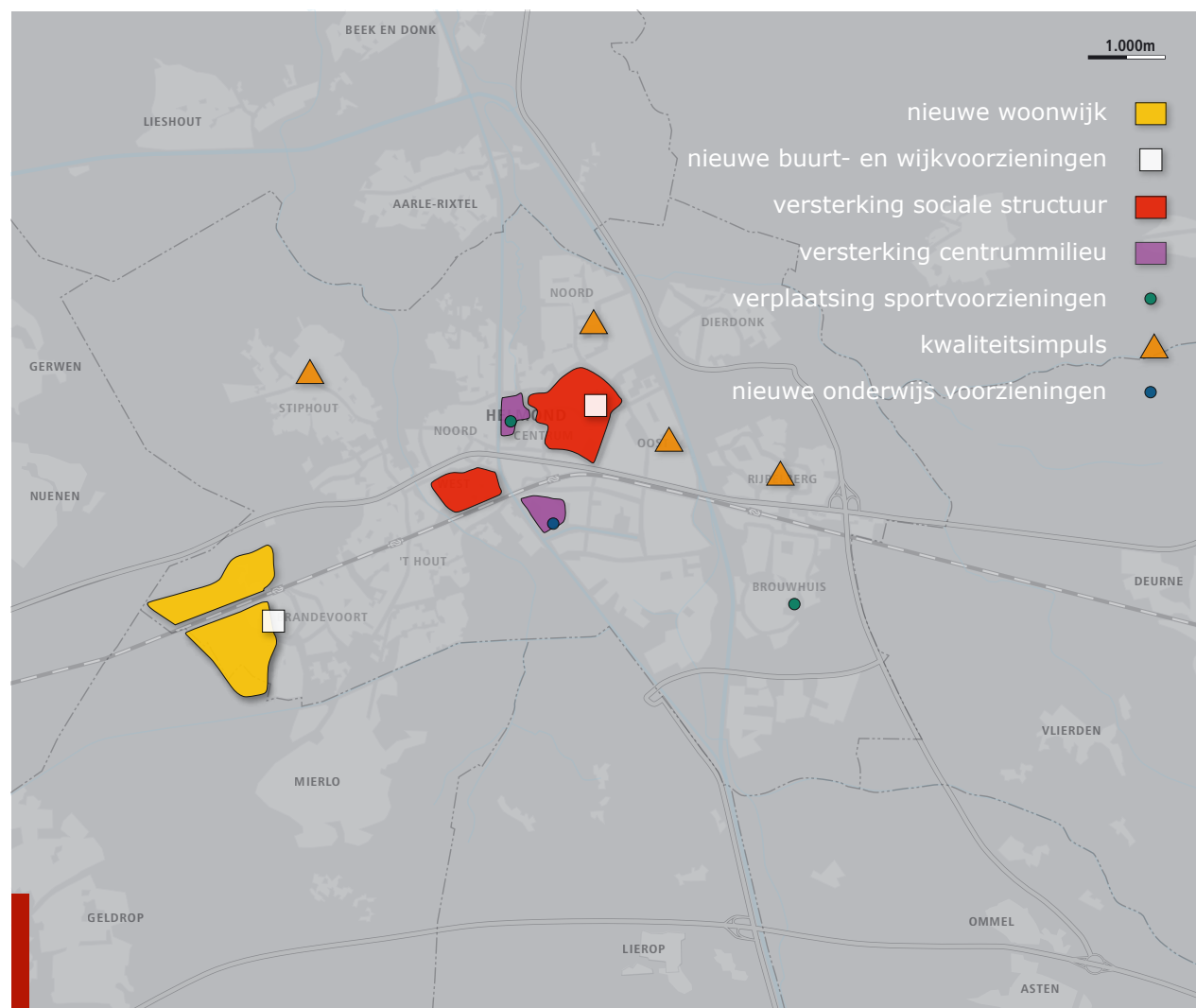
Bij de inspanningen gericht op opleiding, werkgelegenheid en vrije tijdsbesteding⁵ zal dan ook nadrukkelijk met (de positie van) jongeren rekening worden gehouden. Het integraal jeugd-beleid, dat thans in ontwikkeling is, biedt daartoe verdere aangrijpingspunten.

- Leefbaarheid en sociale cohesie

Een aantrekkelijke stad heeft wijken en buurten waar leefbaarheid hoog in het vaandel staat.

Het begrip leefbaarheid omvat in dit verband niet alleen ruimtelijk-fysieke aspecten. Leefbaarheid wordt ook bepaald door de sociale cohesie; door de mate waarin mensen bereid en in staat zijn elkaar de helpende hand toe te steken als dat nodig is. Speciaal wanneer mensen door omstandigheden minder




PROGRAMMA SOCIALE STRUCTUUR TOT 2015

zelfredzaam zijn (geworden) of minder zelfstandig kunnen zijn. Met het oog op het nieuwe zorg- en welzijnsstelsel dat in 2006 ingaat, wordt in 2005 een visie op wonen, welzijn en zorg uitgewerkt en worden diverse (pilot)projecten uitgevoerd, onder andere voor de extramuralisering van de zorg. Verder ontwikkelt de gemeente samenhangend beleid gericht op onder andere sociale cohesie en leefbaarheid in wijken en buurten. Een belangrijk aspect van leefbaarheid is veiligheid. De 'harde' kant betreft zaken als inbraakbeveiliging van woningen, het gebruik van brandwerende materialen en veiligheid bevorderende maatregelen in het verkeer en in de openbare ruimte. Maar het gaat vooral ook om de 'zachte' kant, om gevoelens van onveiligheid weg te nemen en de betrokkenheid en sociale controle te vergroten en om mensen een perspectief te bieden op een zinvol bestaan.

Gebleken is dat een wijkgerichte aanpak van leefbaarheid werkt. Het betrekken van bewoners bij zaken die hun woonomgeving / wijk aangaan, draagt bij aan een groter gevoel van veiligheid. De gemeente wil dan ook initiatiefnemers op dit gebied zo veel mogelijk ondersteunen teneinde sociale samenhang en leefbaarheid in buurten en wijken te realiseren.

- **Gezondheid, beweging en sport**

Gezondheid, beweging en sport zijn ook accenten voor de sociale (infra)structuur. Verspreid over de gemeente zijn er diverse Sportgelegenheden. Het sportbeleid is onlangs opnieuw vastgesteld en in 2009 zal de nota Ruimte voor Sport worden opgeleverd, een voorzieningenplanning voor buitensport in Helmond. Kenmerkend voor het nieuwe beleid is de aandacht voor efficiënt en multifunctioneel gebruik van sportaccommodaties in Helmond. Voorts wordt in een aantal wijken gewerkt aan de realisatie van zogenaamde gezondheidscentra.

Ook hier geldt als insteek de behoefte en mogelijkheden op wijkniveau.

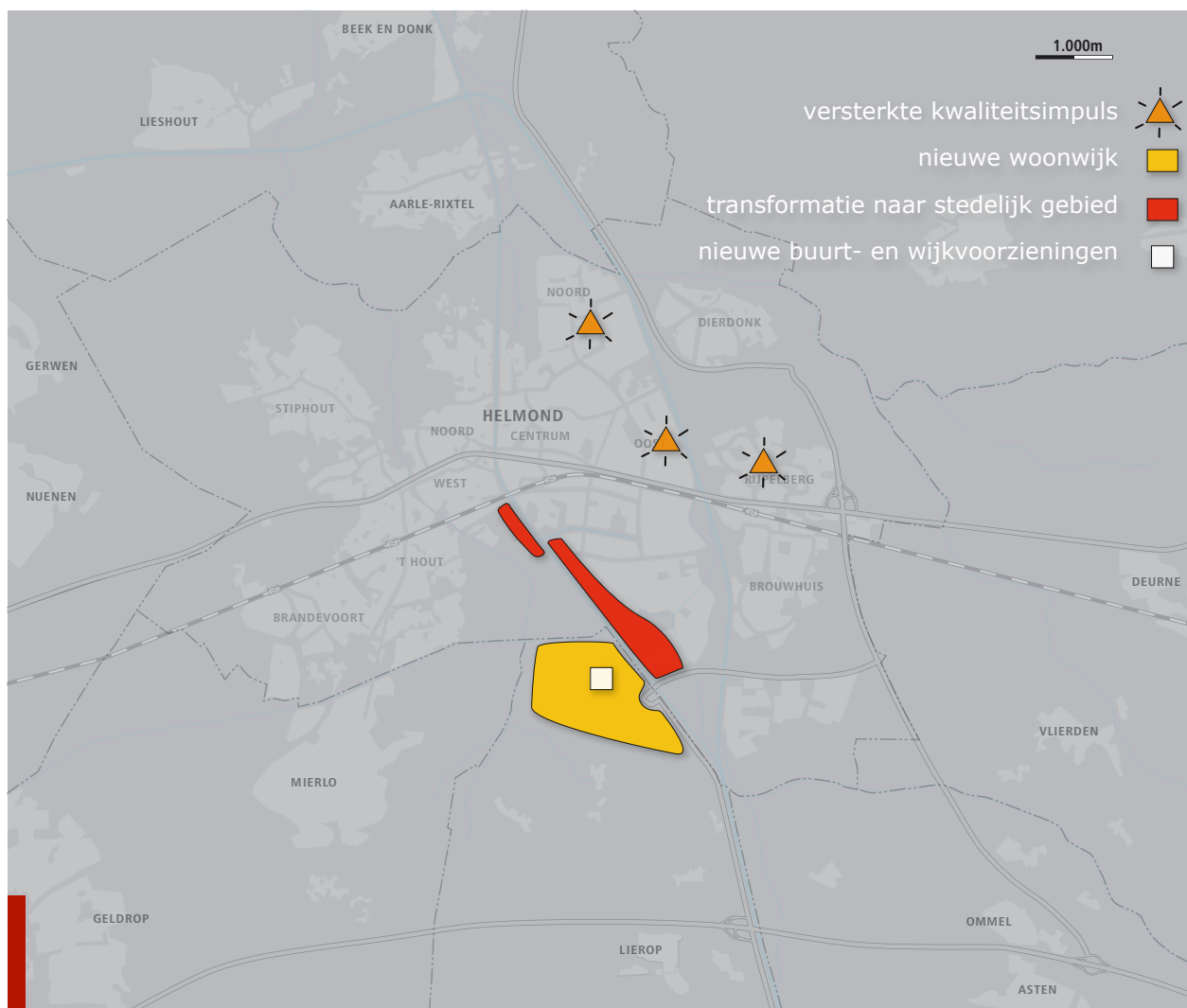
Vaststelling en realisatie van de ruimtelijke ambities voor de sociale structuur vraagt daarom naast een visie en een strategie op het niveau van de stad als geheel (hoofdlijnen) ook om visie en strategie op wijk- en buurtniveau⁶.

DYNAMIEK

Het aangeven van ruimtelijke ambities c.q. randvoorwaarden voor de sociale structuur voor de lange termijn biedt geen realisatiegaranties. Er zal voortdurend moeten worden gekeken naar noodzaak tot bijstelling van of bijsturing in het beleid. De sociale structuur zelf is immers een sterk dynamisch geheel. Hetzelfde geldt voor maatschappelijke opvattingen.

Niettemin worden bij de vertaling van de ambities naar concreet beleid de volgende leidende principes gehanteerd:

- Wijkgerichte uitwerking. Een van de centrale doelstellingen uit de stads(re)visie is namelijk te komen tot meer sociale samenhang en cohesie in wijken en buurten.
- Integraal beleid dat is gericht op alle burgers en niet exclusief op bepaalde doelgroepen, oftewel 'inclusief beleid'
- De eigen verantwoordelijkheid van de burger om zoveel mogelijk regie over het eigen leven te voeren. Een voorwaarden-scheppende overheid is geen sluitpost voor alle rekeningen. De kunst is: een goede balans te vinden tussen de traditionele 'vangnet'-functie en de moderne 'regie'-functie. Omdat de nadruk meer en meer komt te liggen op de eigen verantwoordelijkheid van burgers is het ook vanuit dit principe belangrijk om vanuit de aanbieders van voorzieningen zoveel mogelijk



PROGRAMMA SOCIALE STRUCTUUR NA 2015



dicht op de burger te werken en daarmee zoveel mogelijk het aanbod op wijkniveau te organiseren.⁷

- Voor het ondersteunen van wijkgebonden voorzieningen geldt het criterium van multifunctionaliteit, zowel in de zin van gebruik door verschillende groepen burgers als in de zin van gebruik van accommodaties. Deze multifunctionaliteit komt het beste tot zijn recht in het centrale gebied van een wijk met een concentratie van wijkvoorzieningen.
- Voor wat betreft de collectieve voorzieningen die een stedelijk draagvlak vereisen en veelal gericht zijn op ontmoeting (cultuur, vrije tijd en sport), is een concentratie in het centrumgebied van de stad uitgangspunt.

4 RESULTATEN

In de behoefte aan meer en/of andere voorzieningen op wijkniveau wordt in de planperiode tot 2015 voorzien door een scala aan lopende en voorgenomen projecten op wijk- of buurtniveau. Het betreft vooral ruimtelijke voorzieningen in het kader van herstructurering (Binnenstad Oost), van het thema 'wonen, welzijn, zorg' (o.a. Noord, Stiphout, 't Hout), van gezondheidsbeleid (o.a. Brandevoort), integraal jeugdbeleid (skatevoorzieningen, jongerenaccommodaties) en onderwijs (huisvestings)beleid. In Brandevoort zal het sportpark worden afgerond. Daarnaast is het niet uitgesloten dat in het kader van nog op te stellen wijkvisies voorstellen worden ontwikkeld met betrekking tot aanvulling of verplaatsing/herstructurering van bestaande voorzieningen in de sociale infrastructuur van een wijk of buurt.

Op de behoefte aan meer stedelijke en regionale collectieve voorzieningen (o.a. culturele voorzieningen als bibliotheek en KCH) wordt ingespeeld door de plannen voor het centrum. Hoogwaardige voorzieningen voor leisure (inclusief sport) en opleiding

(Groene Campus, HBO/MBO/VMBO) zullen worden gerealiseerd in Suytkade. Uitgangspunt daarvoor is immers dat (boven) stedelijke voorzieningen zoveel mogelijk in het centrumgebied moeten liggen.⁹

Met betrekking tot een aantal van deze voorzieningen die nu buiten het centrum liggen (o.a. ziekenhuis, de pedagogische academie, ROC ter Aa) is het voor alle duidelijkheid niet reëel te stellen dat verplaatsing van deze huidige voorzieningen wordt nagestreefd. Slechts in het geval van een noodzakelijke wijziging in een huisvestingsituatie die niet langer op de huidige plek kan worden opgevangen, kan worden gezien of een (her)vestiging in het centrum wenselijk is.

NOTEN

¹ GSB III - Grotestedenbeleid derde tranche

² Extramuralisering is gericht op het scheiden van wonen en zorg. Daarmee wordt het principe van 'wonen volgt zorg' omgedraaid en zijn goed wonen, actief deelnemen en eigen regie voeren langer mogelijk.

³ Zie ook deelrapport Wonen

⁴ Zie ook deelrapport Economie

⁵ Ook wel leisure genoemd.

⁶ Zie hoofdstuk 5: palet van wijken

⁷ Voor alle duidelijkheid: een wijkgerichte benadering betekent niet per definitie dat dergelijke voorzieningen in alle wijken aanwezig moeten zijn. Het draagvlak per wijk verschilt door een andere demografische opbouw en woningsamenstelling en ook grootte van de wijk.

⁸ Zie hoofdstuk 5: palet van wijken

⁹ zie verder hoofdstuk 6: specifieke ruimtelijke thema's

Milieu

1 INLEIDING

Milieu is een breed (beleids)thema en is in toenemende mate qua regelgeving en uitvoering onlosmakelijk verbonden met de ruimtelijke ordening. Milieuaspecten komen op verschillende plaatsen in de Interimstructuurvisie terug. In deze bijlage worden de aspecten behandeld die directe raakvlakken hebben met het toekomstig ruimtelijk beleid in de stad. Milieuaspecten die al in andere themaparagrafen van dit hoofdstuk worden aangestipt, worden hier niet herhaald om doublures te voorkomen. De lokale milieukwaliteit van de stad wordt voor een belangrijk deel bepaald door de geluidssituatie, de lucht- en bodemkwaliteit en door risico's vanwege de opslag en het vervoer en/of de procesmatige aanwending van gevaarlijke stoffen (externe veiligheid). In afwijking van andere thema's in dit hoofdstuk (o.a. groen, water, wonen, werken, verkeer) is milieu op het vlak van een structuurplan niet te vertalen in ruimtelijke programma's die een ruimtelijke claim leggen in de zin van te reserveren oppervlak. Milieu in deze context heeft vooral een werking in de sfeer van randvoorwaarden, normen en ambities, die ten aanzien van de mogelijkheden voor ruimtelijke keuzes en gewenste ontwikkelingen, extra uitdagingen oproept.

2 PLAN MER

Door wijzigingen in de Wet milieubeheer en het Besluit milieueffectrapportage is de Europese Richtlijn Strategische milieubeoordeling (SMB) geïmplementeerd in de Nederlandse wetgeving. De wijzigingen zijn in werking getreden op 28 september 2006. Vanaf dat moment moeten de milieu-effecten van een **plan** in

kaart worden gebracht, net zoals voor bepaalde **activiteiten** een milieu-effectrapport (MER) moet worden opgesteld.

De plan-milieueffectrapportage is voorgeschreven in drie gevallen:

- Als een in het nieuwe Besluit m.e.r. aangewezen plan een kader vormt voor een of meerdere m.e.r.plichtige of m.e.r.-beoordelingsplichtige activiteiten die ook zijn aangewezen in het nieuwe Besluit m.e.r. (zie art. 7.2 Wm)
- Als er sprake is van de voorbereiding van een wettelijk of bestuursrechtelijk voorgeschreven plan, waarvoor, vanwege de daarin voorgenomen activiteit, een passende beoordeling op grond van artikel 6 of 7 van de Europese Habitatrichtlijn (92/43/EEG) moet worden gemaakt. (zie art. 7.2a Wm)
- Indien in een provinciale milieuverordening plannen daartoe zijn aangewezen (zie art. 7.6 Wm)

Op basis van een inventarisatie van de in de Interimstructuurvisie aanwezige beleidsbeslissingen en voorstellen en de toetsing aan de hierboven aangegeven wijzigingen in de Wet milieubeheer en het Besluit m.e.r., is geconcludeerd dat een Plan MER voor deze Interimstructuurvisie niet nodig is.

3 STRATEGISCHE MILIEUVISIE

Het beleid van de gemeente op het gebied van milieu ligt vast in de Strategische Milieuvisie. De ondertitel van deze in 2007 vastgestelde visie is 'Ruimte voor duurzaamheid'. De milieuvisie geeft daarbij aan rond welke stedelijke opgaven milieu een belangrijke bijdrage kan leveren aan de ruimtelijke kwaliteit of waar milieu een belangrijke randvoorwaarde zal (moeten) zijn. De doelstellingen voor de thema's binnen deze milieuvisie worden hierna in de verschillende subparagrafen benoemd.

4 MILIEUTHEMA'S

Geluid

De Wet geluidhinder (Wgh) stelt randvoorwaarden aan geluidsgevoelige functies die zich in de omgeving van geluidsbronnen (infrastructuur, industrie) bevinden. Voor bestemmingsplannen binnen de invloedssfeer van dergelijke functies moet altijd via een akoestisch onderzoek inzicht worden gegeven in de geluidbelasting. Uitgangspunt hierbij moet zijn dat eerst nagegaan dient te worden welke maatregelen moeten worden uitgevoerd om te kunnen voldoen aan de geldende geluidnormen.

In de gemeente Helmond wordt de akoestische kwaliteit door verschillende bronnen beïnvloed. Bronnen van geluidsoverlast zijn met name de wegen en de spoorwegen. De gemeente streeft ernaar de geluidhinder tot een voor de burgers acceptabel niveau terug te brengen en overlast te voorkomen.

Bij het plannen van nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen wordt aandacht geschonken aan geplande woningbouw nabij geluidbelaste wegen en spoorwegen. In dit kader dient bezien te worden of, via de realisering bronmaatregelen (b.v. raildempers bij het spoor), overdrachtsmaatregelen (b.v. een grondwal en/of geluidsscherm bij wegverkeerslawaai) en/of gevelmaatregelen, de gestelde normen bereikt kunnen worden. Daarnaast dient rekening te worden gehouden met de geluidsruijtheit die bedrijven vergund hebben gekregen.

Externe veiligheid

Externe veiligheid heeft betrekking op de risico's van gevaarlijke installaties, leidingen of transporten voor omwonenden en omstanders. De regelgeving stelt bijzondere beperkingen aan planvorming in de omgeving van gevaarlijke transportroutes en



installaties zoals LPG-opslagtanks of industriële installaties. Deze beperkingen variëren. Dat heeft diverse oorzaken. Ten eerste is de wetgeving die van toepassing is op de verschillende risicobronnen versplinterd en achterhaald. Ten tweede (en deels als gevolg van de constatering in de vorige zin) worden er in Nederland verschillende manieren gebruikt om het risico te bepalen.

In grote lijnen kennen risicobronnen op het gebied van de externe veiligheid twee soorten risico's: het plaatsgebonden risico en het groepsrisico. Het plaatsgebonden risico is een afstandsmaat voor het maximaal toelaatbare individuele, vastgelegd in een contour om de risicobron. Daarnaast bestaat het begrip groepsrisico. Bij de bepaling van het groepsrisico wordt de kans op overlijden berekend van een grote groep mensen. In tegenstelling tot het individueel risico heeft de normstelling voor het groepsrisico een oriënterende waarde. Van deze waarde mag het bevoegde gezag afwijken. Deze afwijking moet wel grondig gemotiveerd worden.

Risicovolle situaties worden in de gemeente Helmond gevormd door vuurwerkverkooppunten, opslagen van gevaarlijke stoffen, LPG-tankstations en routes voor vervoer van gevaarlijke stoffen. Bij deze laatste is vooral de spoorlijn Eindhoven-Venlo van belang. Over deze spoorlijn worden gevaarlijke stoffen vervoerd. Samen met de colleges van andere Noord-Brabantse grote steden beïjveren burgemeester en wethouders zich al geruime tijd (onder andere richting de Minister) om dit vervoer te beëindigen of in ieder geval zo veilig mogelijk te maken. Deze pogingen zullen in de komende periode worden voortgezet. Tot het moment dat zij succes hebben hanteren burgemeester en wethouders het beleid dat er binnen een zone van tweehonderd met aan weerszijde van de spoorlijn geen nieuwe stedenbouwkundige ontwikkelingen

worden toegelaten die de vestiging van minder zelfredzame personen (bijvoorbeeld minder validen) mogelijk maken.

Vermelding verdienen tenslotte nog de pogingen die op rijksniveau worden ondernomen om het vervoer van LPG over de weg veiliger te maken. Daartoe is door de Minister met de vervoersorganisaties een convenant gesloten. Die overeenkomst voorziet in grote lijnen in het veiliger maken van de tankauto's en de afleverinstallaties. De bedoeling is dat het geheel aan maatregelen waarin het convenant voorziet, per 1 januari 2010 is genomen.

Burgemeester en wethouders laten op dit moment nieuw beleid ontwikkelen over de (vooral stedenbouwkundige) omgang met de externe veiligheid. Dit beleid zal ter gedurende de planperiode van de Interim Structuurvisie aan de gemeenteraad ter vaststelling worden aangeboden. Het spreekt vanzelf dat dit beleid zal inspelen op de hiervoor genoemde nieuwe ontwikkelingen.

Luchtkwaliteit

In ruimtelijke plannen dienen de normwaarden uit Bijlage 2 van de Wet milieubeheer in acht te worden genomen. In nieuwe bestemmingsplannen moet aan deze waarden worden voldaan. Het gaat om normwaarden voor stikstofdioxide (NO_2), fijn stof (PM_{10}), benzeen (C_6H_6), zwaveldioxide (SO_2) en koolmonoxide (CO). Het meest kritisch zijn stikstofdioxide en fijn stof.

Nederland streeft daarbij naar een goede luchtkwaliteit voor haar inwoners. Om een betere luchtkwaliteit te kunnen bereiken worden landelijk een groot aantal bronmaatregelen aan vervoersmiddelen getroffen die opgenomen zijn in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). In dit programma zijn de maatregelen beschreven die de gezamenlijke Nederlandse over-

heden de komende 5 jaar zullen gaan uitvoeren om de luchtkwaliteit te verbeteren. Met het NSL wil Nederland aantonen dat op termijn alle knelpunten op het gebied van luchtkwaliteit in Nederland worden opgelost. Daarbij is rekening gehouden met uitstel voor het voldoen aan de Europese normen. Belangrijk daarbij is dat in 2010 voldaan wordt aan de landelijke norm voor fijn stof en in 2015 voor stikstofdioxide. De Helmondse maatregelen zijn via het Brabants Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (BSL) opgenomen in het NSL.

In 2006 zijn deze Helmondse maatregelen door de gemeenteraad vastgesteld via een Luchtkwaliteitsplan. In dit plan wordt geconstateerd dat het lokale verkeer een zekere bijdrage levert aan de luchtkwaliteit in Helmond, boven op de luchtverontreiniging die al op de achtergrond aanwezig is, die met afstand de grootste bijdrage levert en van elders afkomstig is. De bijdrage die het lokale verkeer levert komt vooral tot uiting boven drukke verkeerswegen waarop congestie plaatsvindt. Door uitvoering te geven aan alle maatregelen zal op termijn alle knelpunten met betrekking tot fijn stof en stikstofdioxide opgelost worden.

Uit de regionale rapportage 'Luchtkwaliteit SRE-gemeenten 2006' en het zojuist genoemde Luchtkwaliteitsplan van de gemeente Helmond kan daarnaast worden afgeleid dat de binnen de gemeente Helmond gelegen bedrijven, over de gehele stad bezien, verwaarloosbaar bijdragen aan het achtergrondniveau.

Het voorgaande neemt niet weg dat het gemeentebestuur, via het zorgvuldig toetsen van industriële en stedenbouwkundige ontwikkelingen aan de wettelijke eisen, er scherp op toeziet dat de kwaliteit van de lucht in Helmond niet wordt verslechterd en

waar mogelijk wordt verbeterd. Bij het plannen van gevoelige bebouwing wordt rekening gehouden met de ligging ten opzichte van bedrijventerreinen, infrastructuur en de geurcirkels van (agrarische) bedrijven.

Geur

De Wet geurhinder en veehouderij geeft regels voor de bestrijding van geuroverlast door agrarische bedrijven. De wet biedt het lokale bestuur de mogelijkheid om ter zake eigen beleid te formuleren en eigen regels vast te stellen. De raad van Helmond heeft van die mogelijkheid gebruik gemaakt via de Gebiedsvisie en daarbij behorende Verordening geurhinder en veehouderij. In deze verordening geeft de raad andere, gemotiveerde normen dan de wettelijke voor de gebieden Brandevoort I en II. Buiten deze gebieden, dus voor het overige grondgebied van de gemeente Helmond, gelden de wettelijke standaardnormen en standaard vaste afstanden. Bij het bezien van nieuwe ruimtelijke activiteiten, toetst het gemeentebestuur ze aan de zojuist genoemde regels.

Bodem

De gemeente heeft binnen dit thema tot taak de bodem daar waar nodig (bij dynamiek in de ontwikkeling van de stad) minimaal op het niveau van het toekomstig gebruik, schoon te krijgen en (verdere) verontreiniging van zowel schone als reeds vervuilde locaties te voorkomen. Bij ruimtelijke ontwikkelingen wordt rekening gehouden met aanwezige verontreinigingen in verband met een eventuele sanering.





specifieke ruimtelijke thema's

1 STEDELIJK-REGIONALE VOORZIENINGENSTRUCTUUR

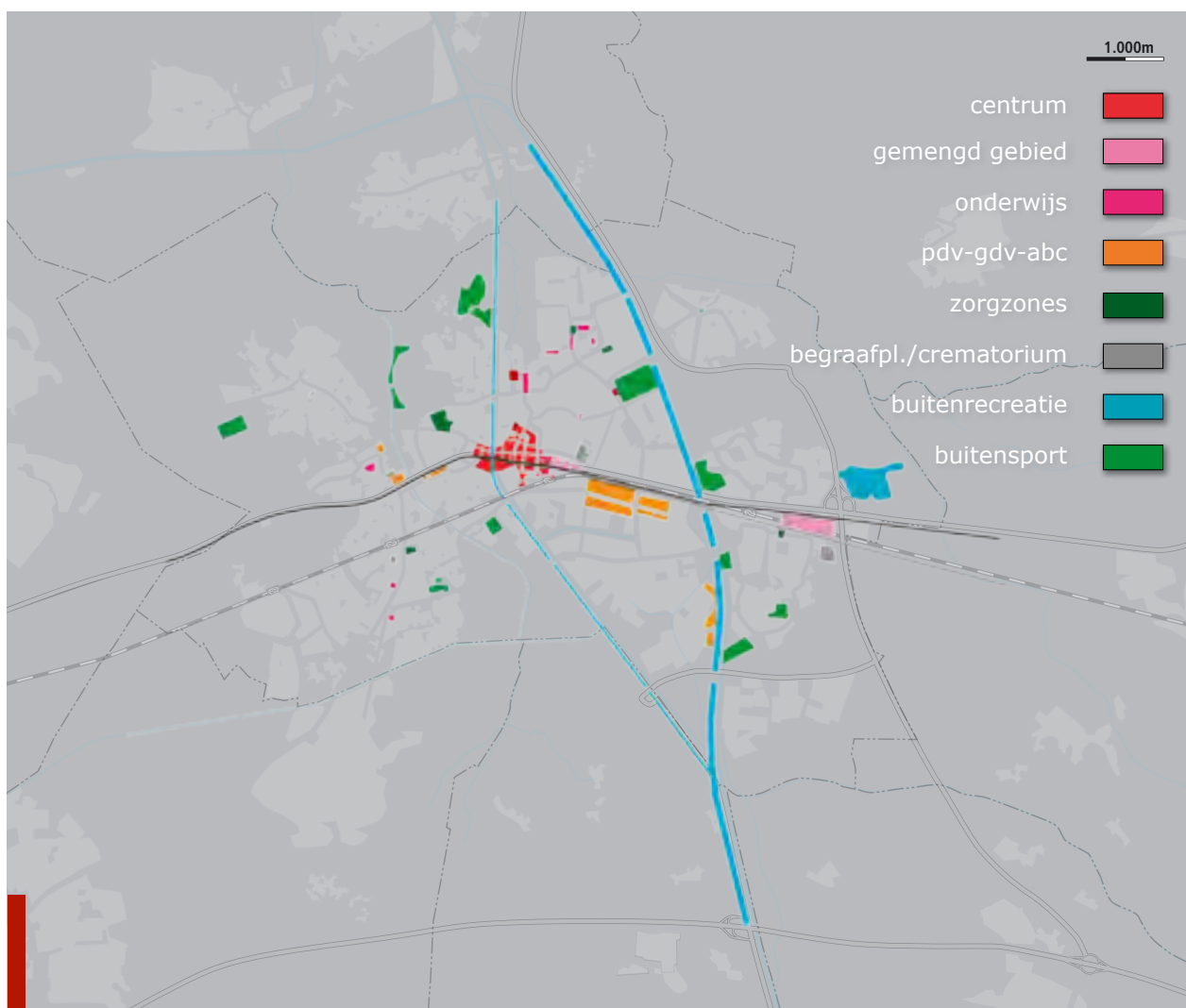
AMBITIE

Helmond heeft de ambitie een bruisende, aantrekkelijke en bloeiende stad te zijn, die groeit naar een omvang van ca. 100.000 inwoners in 2015. Deze ambitie heeft niet alleen betekenis voor de ontwikkeling van de stad zelf, maar benadrukt ook de positie van Helmond in de regio. Helmond vormt samen met Eindhoven het economische hart van Zuidoost Brabant en daarnaast is Helmond ook de centrumstad voor de Peelregio ofwel de oostflank van Zuidoost-Brabant.

Deze ambitie vraagt om een groter aanbod aan voorzieningen voor o.a. cultuur en vrije tijd, zorg, sport en onderwijs. Met name de stedelijk-regionale voorzieningen zullen qua functie, uitstraling, ambiance en locatie bijdragen aan de stadsambitie. Dergelijke voorzieningen in Helmond zijn enerzijds veelal complementair aan de voorzieningen in Eindhoven en in een aantal gevallen zelfs met een unieke functie voor de totale regio; anderzijds zijn zij vooral gericht op de eigen inwoners en op de inwoners van de omliggende gemeenten. Te denken valt aan voorzieningen als bioscopen, theaters, musea, winkels, de markt, enzovoorts, maar ook aan maatschappelijke voorzieningen zoals bijvoorbeeld het ziekenhuis, het regionaal opleidingscentrum (ROC) en de nieuw te ontwikkelen 'groene campus'.

HUDIGE SITUATIE

De huidige stedelijk-regionale voorzieningen liggen tamelijk verspreid op diverse plekken in de stad, deels in het centrum en deels (aan de hoofdwegen) erbuiten. Daarbij is een zekere clustering te onderscheiden.



HUDIGE STEDELIJK-REGIONALE VOORZIENINGENSTRUCTUUR



In de westelijke wijken liggen stedelijke voorzieningen als ARBO vestiging en enkele VO en MBO-scholen. In het oostelijke stadsdeel liggen – ondermeer in het gebied tussen Brouwhuis en Rijpelberg – stedelijke voorzieningen als VO en SO-scholen, de HBO-opleiding De Kempel en het mortuarium maar ook het recreatiegebied Berkendonk. In het centrale gebied liggen o.a. het ziekenhuis, het archief, het Annatheater, hotels, sportpark De Braak waarop ook het betaald voetbal een stadion met een grote publieksfunctie heeft, de brandweerkazerne en een begraafplaats. In de figuur op de voorgaande pagina is deze huidige spreiding (en clustering) in beeld gebracht.

VISIE

Een grotere behoefte aan voorzieningen uit zich in de komst van nieuwe voorzieningen en in de groei van het aantal reeds aanwezige voorzieningen. Ruimtelijk gezien heeft dit tot gevolg dat er in de toekomst vragen zullen komen naar nieuwe vestigingslocaties en naar uitbreidingsmogelijkheden op bestaande locaties van voorzieningen.

Uitgangspunt bij het beantwoorden van dergelijke vragen zal zijn, dat de juiste voorzieningen op de juiste plekken zijn gesitueerd. In ieder geval dient een bijdrage te worden geleverd aan de ambities en visie op de ruimtelijke ontwikkeling van de stad, zoals vastgelegd in deze ISV. Daarbij wordt een onderscheid gemaakt tussen de voorzieningen die primair voor de inwoners van Helmond van betekenis zijn en voorzieningen die naast de stad ook een regionale functie vervullen. Dit zegt iets over de gewenste spreiding en de aard en omvang van de voorzieningen.

Voorzieningen vormen in relatie met een stedelijke omgeving ontmoetingsplaatsen voor mensen. Ze hebben de potentie om invul-

ling te geven aan de stelling dat 'de stad extra betekenis heeft/ krijgt op plekken waar mensen bij elkaar komen'. Situering ervan op een centrale locatie verdient dan ook de veelal voorkeur.

Voorzieningen geven tegelijkertijd ook uitdrukking aan het specifieke karakter van de plek en zijn omgeving. Het draagt bij aan de leesbaarheid van de stad, wijk, buurt. Voorzieningen passen bij de aard van een bepaalde omgeving: stedelijk, parkachtig, landelijk.

Voorzieningen hebben daarnaast een bepaald mobiliteitsprofiel en de locatiekeuze moet daarbij aansluiten.

STRATEGIE

Het uitgangspunt dat stedelijke voorzieningen zoveel mogelijk in het centraal stedelijk gebied en met name in het centrum moeten liggen, heeft vooral betrekking op die unieke (boven)stedelijke voorzieningen die bijdragen aan het bruisende, aantrekkelijke hart van de bloeiende stad. Voorzieningen die door een meer geconcentreerde ligging in elkaars nabijheid moeten ook meerwaarde bieden voor elkaar. Helmond heeft dringend een verdere verbetering van de stedelijke ambiance nodig. Helmond investeert daarom in het ontwikkelen van een aantrekkelijk centrum met hoogwaardige, stedelijke voorzieningen die een bovenstedelijke aantrekkingskracht hebben.

Voor sommige stedelijk-regionale voorzieningen geldt dat een situering buiten het centrum toelaatbaar is. Te denken valt aan voorzieningen met een groot en extensief ruimtegebruik (bijvoorbeeld perifere detailhandel en leisure/ontspanning) en welke afhankelijk zijn van een goede bereikbaarheid c.q. veel parkeer-ruimte. Voor voorzieningen die meer dan eenmalig voorkomen, zoals scholen voor voortgezet onderwijs en voorzieningen op het vlak van sport en maatschappelijke opvang, geldt dat een zekere

spreiding over de stad, en dus ook buiten het centraal stedelijk gebied, gewenst is.

Voor de toekomst (planperiode tot 2015, maar ook daarna), geldt primair het uitgangspunt streven naar geconcentreerde vestiging in centraal stedelijk gebied, bij voorkeur in het centrum. Dit geldt met name voor culturele voorzieningen (musea, Kunstencentrum en centrale Bibliotheek in het centrum) en leisuervoorzieningen (in Suytkade). Afhankelijk van het publiekskarakter of het bereikbaarheidsprofiel van de voorziening is ook aanhaking aan de Oost-West en Noord-Zuid lopende assen in onze stad mogelijk (Europaweg-Traverse-Deurneseweg resp. Kanaaldijk). Dit geldt bijvoorbeeld voor nieuwe werkgebieden als Bedrijvenpark Brandevoort, de ontwikkeling van zones voor perifere detailhandel (doe-het-zelfwinkels en meubelboulevard aan de Engelseweg) en andere meer ruimte extensieve functies. In figuur 'Typologie toekomstige stedelijk-regionale voorzieningenstructuur (2030)' is de toekomstige gewenste voorzieningenstructuur in beeld gebracht.

In het geval van voorzieningen die noodzakelijkerwijs aan een van de assen gelokaliseerd dienen te worden, gaat de voorkeur overigens uit naar de noord-zuid-as. De voorgestane stedelijke ontwikkeling in deze richting vereist namelijk een groot en veelzijdig programma (zie ook Centrum en Suytkade). Een bijzondere omstandigheid daarbij is het feit dat naar verwachting in de toekomst diverse gebouwen met een industrieel erfgoedkarakter zullen vrijkomen. Dit biedt unieke kansen wanneer nieuwe initiatieven maar ook uitbreiding of vernieuwing van stedelijke/ regionale voorzieningen aan de orde zijn.

Met betrekking tot een aantal verspreid liggende stedelijk-regionale functies wordt geen actief verplaatsingsbeleid voorgestaan. Wanneer zich echter uitbreiding dan wel vernieuwing van deze



TYPOLOGIE TOEKOMSTIGE STEDELIJK-REGIONALE VOORZIENINGENSTRUCTUUR (2030)

vestigingen aandient is een bezinning over verplaatsing naar een meer geconcentreerde/ geclusterde locatie aan de orde. De vraag daarbij is of een andere locatie (in het centrum, dan wel in een van de clusters aan de stadsassen) kan bijdragen aan de stedelijke doelstellingen. Tenslotte zal in de afweging ook een rol moeten spelen of de huidige functie/ locatie van de voorziening bijdraagt aan het behoud of het versterken van het 'palet van wijken' (zie hoofdstuk 5), dan wel de vraag of verplaatsing het gezond functioneren van de betreffende wijk belemmert.

2 STAD AAN HET KANAAL

De ontstaansgeschiedenis van Helmond is sterk beïnvloed door de Zuid-Willemsvaart. Aangelegd in 1822-1826 heeft 'het Kanaal' de industriële identiteit van de stad in hoge mate vorm gegeven. In de loop van de 19e en vooral de 20e eeuw hebben zich talloze fabrieken langs dit kanaal gevestigd waardoor ook tot in het centrum van de stad de bedrijvigheid voelbaar en zichtbaar was. Het kanaal was daarmee, naast economische motor (vestigingsfactor), vooral een infrastructureel element in de stad; waar scheepvaart en later autoverkeer het beeld bepaalden. Behalve als verbinding werd het kanaal, zowel in fysieke als in sociale zin, dikwijls echter ook ervaren als een barrière die een goede samenhang in de stad niet altijd bevordert heeft.

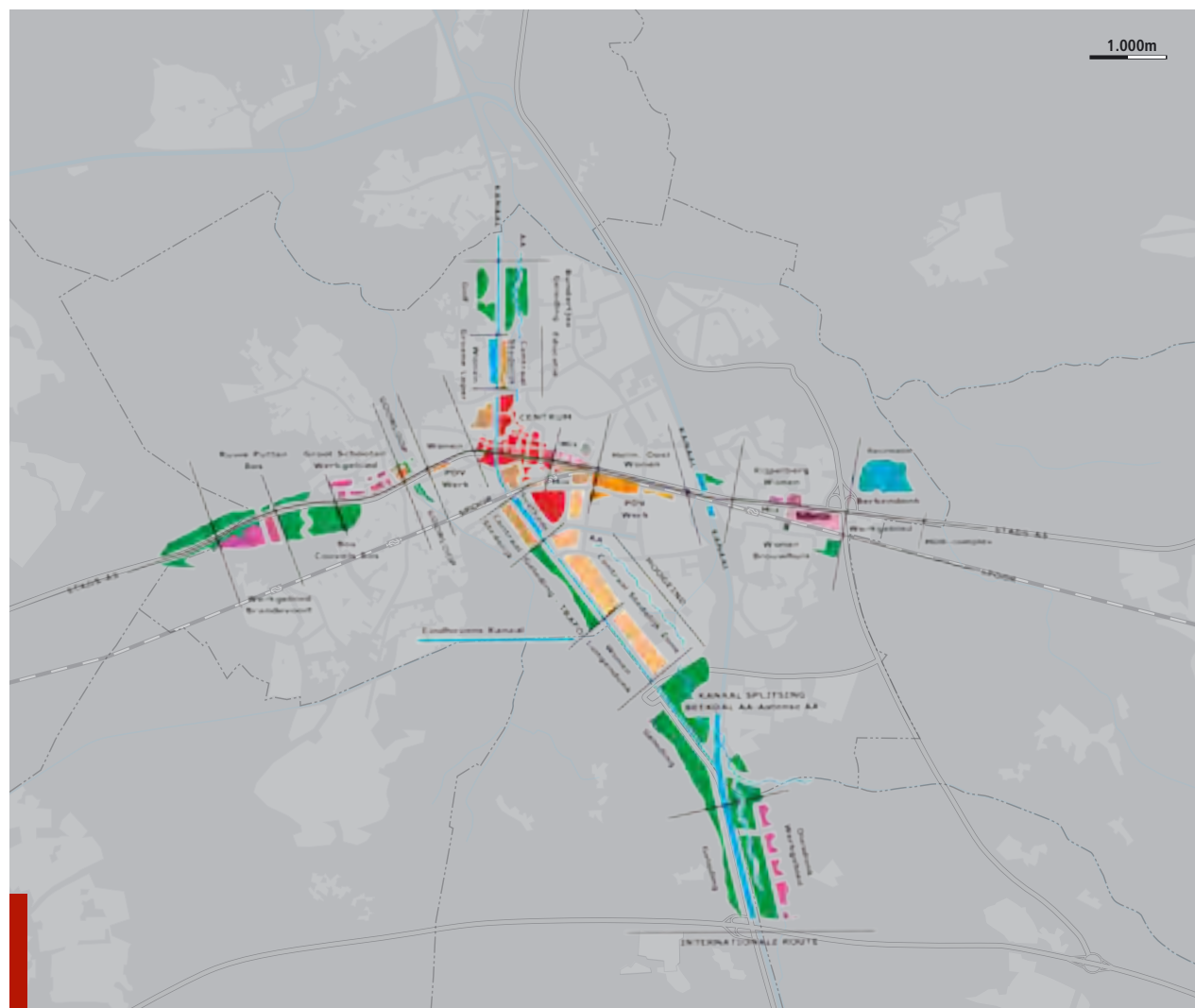
Met het verdwijnen of het verplaatsen van vele industrieën (naar nieuwe bedrijventerreinen in de stad) uit het centrum en de zones langs het kanaal – een proces dat vooral vanaf de jaren 70 in de afgelopen eeuw op gang is gekomen – is ook het denken over het kanaal veranderd. Zeker toen ook de beroepsvaart werd omgeleid en het autoverkeer minder dominant werd (waardoor ondermeer de overlast van de veelvuldig geopende bruggen verdween) is de waardering voor de unieke stedenbouwkundige kwaliteiten sterk toegenomen. In recente stedelijke ontwikkelingsplannen (Suytka-



de, Centrumplan) wordt optimaal ingespeeld op de kansen en de belevingswaarde die het kanaal biedt en worden allerlei nieuwe functies op deze waterverbinding georiënteerd. Tegelijkertijd is middels omvangrijke inrichtingsplannen rond het centrale deel de ruimtelijke kwaliteit en de bruikbaarheid van water en oevers (verblijfskwaliteit) sterk verbeterd.

Het proces van uitplaatsing c.q. transformatie van industrieterreinen in de kanaalzone zal zich in de komende decennia ongetwijfeld doorzetten. Het moment zelf, de manier waarop en de wijze van (her)invulling van de diverse locaties hangt van veel factoren af en niet in de laatste plaats van het initiatief van de desbetreffende eigenaren. (zie ook hoofdstuk 2 en 3). De ISV is ook niet het instrument om dit exact vast te leggen, wel om de hoofdcontouren van het gewenste stadsbeeld te schetsen.

In dat licht speelt een tweede ontwikkeling ook een belangrijke rol, te weten de snelle uitbreiding van dat gedeelte van het kanaal dat binnen de stedelijke invloedssfeer en bebouwing komt te liggen. Met de ontwikkeling van Suytkade en de Groene Loper wordt de impact van deze ontwikkeling op het kanaal en de behandeling van de oevers en kaden nu al zichtbaar. Dit zal zich op een wat langere termijn ook doorzetten aan de noordzijde langs de Kanaaldijk-NO en in zuidelijke richting met de ontwikkeling van de locaties Lungendonk en Diesdonk. Deze ontwikkeling heeft straks ook directe consequenties voor gebieden langs het kanaal als Kanaaldijk-ZW, 't Goor, Rietbeemd en Varendschut. In hoofdstuk 2 en 6 is aangegeven hoe op structuurplanniveau de ontwikkeling van deze terreinen wordt ingevuld. Dit laat echter de noodzaak onverlet om de inrichting/ behandeling van de oevers van het kanaal, maar daarmee ook het gebruik van het water en de beleving van het kanaal, heel gedifferentieerd aan te pakken. Voorkomen moet worden dat het kanaal (oude tak Zuid-Willemsvaart) over een zeer grote lengte op eenvormige wijze door ste-



LEZING VAN DE STAD: KANAALZONE MET OOST-WEST AS (2030)

delijk gebied wordt gelardeerd. Niet alleen is er sprake van een verschillende functionele karakterisering van deze locaties langs het kanaal (wonen, werken, recreatief of juist gemengd), ook zijn er genoeg ruimtelijke aanleidingen (bebouwing, industrieel erfgoed, artefacten als bruggen en sluizen, maar ook landschappen) aanwezig om tot een zeer afwisselende en 'spannende' indeling en behandeling van het kanaal te komen.

Een concreet aspect betreft de vraag of op het 'oude' kanaal (noordelijk deel) gedeeltelijk weer scheepvaart in de zin van de recreatieve vaart moet worden toegelaten. Een definitief antwoord is in het kader van het structuurplan niet mogelijk. Helmond staat hier immers niet alleen voor. Een en ander zal in samenwerking met buurgemeenten, regio en betrokken instellingen moeten worden gezien. Ook de samenhang van recreatievaart met andere aspecten, als het creëren van economische dragers (bijvoorbeeld toeristisch-recreatieve projecten) en ook de consequenties van het weer in gebruik nemen van Sluis 7, speelt bij het realiseren van een duurzame oplossing een belangrijke rol.





1821426 L
LA FUREUR DE VIVRE
P 13830 F
S. DUCROCO-DUO...
LILLE F

LA NAUVE

palet van wijken

ALGEMENE INLEIDING

De ontstaansgeschiedenis van Helmond en de explosieve groei die de gemeente vooral in de jaren 60 – 90 van de vorige eeuw doormaakte, hebben een veelzijdig palet van Helmondse wijken opgeleverd. De historisch-ruimtelijke analyse van de stedelijke ontwikkeling van Helmond (zie bijlage 2) laat zien dat de stad globaal in een drietal identiteiten is te onderscheiden: ten oosten van de kanaalomlegging liggen wijken die in de groeistadperiode in relatief korte tijd en met een sterk accent op een bepaalde functie (wonen of werken) zijn ontwikkeld; de wijken ten westen van de Goorloop zijn van oorsprong dorpen of zijn recentelijk qua stedenbouwkundige opzet daarop geïnspireerd. Deze wijken hebben een aantal dorpskarakteristieken waaronder ook de veelzijdigheid van functies behouden. Tussen deze beide 'flanken' ligt het centraal stedelijke gebied met de historische stadskern en de oudere stedelijke uitbreidingswijken in de jaren 20 tot met 70 van de vorige eeuw.

In de komende periode (tot 2015) zal het aantal inwoners van deze Helmondse wijken verder stijgen naar in totaal ca. 100.000. Dit vraagt de nodige toevoeging van ruimtelijk-fysieke voorzieningen voor onder meer wonen en werken. Naast uitbreiding van het stedelijk gebied brengt dit ook vernieuwing en herstructurering van het bestaande stedelijk gebied c.q. de diverse wijken met zich mee. Daarbij worden ook nieuwe impulsen aan de ruimtelijke kwaliteit van de omgeving gegeven. Tegelijkertijd is het van belang om in en aan de randen van de verschillende wijken voldoende ruimte te scheppen en te behouden voor natuur (groen en water), landschap en ontspanningsgelegenheid (sport en leisure). Ook is het bewaren van (historische) karakteristieken en de verschillende identiteiten van de wijken van grote waarde omdat die variatie en kleur geven aan de stad en haar omgeving. Het

is de variatie binnen een stad, in de wijken en buurten die voor de inwoners van die stad een identificatie bieden met de eigen directe leefomgeving maar ook keuzemogelijkheden bieden.

Tegen deze achtergrond is daarom niet alleen de stad als geheel, maar ook elke wijk apart doorgelicht teneinde een goed beeld te krijgen van de ontwikkelingen en opgaven waarvoor burgers en overheid staan. Het behoeft geen betoog dat dit alles bij elkaar genomen een fors en gevarieerd tableau oplevert. Daarbij is sprake van ontwikkelingen en opgaven die reeds in gang zijn gezet (lopende projecten) of binnen enkele jaren worden opgepakt, maar ook van opgaven die eerst na 2015 kunnen worden opgepakt. Dit onderscheid is, voor zover mogelijk, aangegeven.

DE WIJKBESCHRIJVINGEN

De beschrijving van de wijken omvat niet alleen ruimtelijk-fysieke elementen, maar ook sociaal-maatschappelijke en economische aspecten. Daarbij is steeds voor ogen gehouden dat het uiteindelijk gaat om een beschrijving van 'het palet van wijken' als hoofdstuk van de Interimstructuurvisie. De aard en omvang van de beschreven opgaven en aandachtspunten sluit aan bij het abstractieniveau van dit plan. Dat wil zeggen dat verdere uitwerking en concretisering nog plaats moeten vinden. Daartoe worden voor een aantal wijken – samen met strategische partners – wijkvisies opgesteld. In andere gevallen vindt uitwerking plaats in de diverse projecten en in op te stellen bestemmingsplannen voor specifieke delen van de stad.

De gehanteerde wijkindeling sluit aan bij de statistische indeling van de gemeente Helmond die enkele jaren geleden is geactualiseerd (zie figuur hiernaast). Voor een makkelijker oriëntatie is in de daaropvolgende figuur een compilatie van alle wijken tot

een totaalbeeld weergegeven. Voor alle duidelijkheid wordt opgemerkt dat dit totaalbeeld **niet** de plankaart van de Interimstructuurvisie vervangt.



Wijkindeling gemeente Helmond

Gekozen is voor het hanteren van statistische gegevens uit de sociale atlas¹, aangevuld met informatie uit de historisch-ruimtelijke analyse (bijlage 2), uit relevante beleidsnota's en uit aanwezige historische en ruimtelijke kennis.

Elke wijkbeschrijving geeft:

- een samenvatting van de belangrijkste statistische gegevens o.a. bevolkingsamenstelling, woningen, arbeidsplaatsen (peildatum 1 januari 2004);
- een beknopte typering van de wijk;
- de specifieke ruimtelijke aspecten die de wijk kenschetsen;
- een typering van het woonmilieu en de waardering van de wijkbewoners;
- opmerkelijke aspecten in bevolking(samenstelling) en economische elementen;



palet van wijken

- op wijkniveau geformuleerde ontwikkelingen, ruimtelijk fysieke) opgaven en aandachtspunten.
- een kaartbeeld per wijk die een visualisatie van de specifieke ruimtelijke kenmerken en de geformuleerde ontwikkelingen, ruimtelijke opgaven en aandachtspunten;
- de legenda bij het kaartbeeld is gezien de omvang bij de figuur met de compilatie van de wijken weergegeven.

TENSLOTTE

De gegevens en beschrijvingen brengen onderlinge overeenkomsten en verschillen tussen de wijken aan het licht (al dan niet afgezet tegen het Helmondse statistische gemiddelde). De Interim-structuurvisie 2015 doet hierover geen uitspraken in termen van 'goed' of 'slecht' en 'beter' of 'minder'. Waar het in dit verband vooral om gaat is:

- het op basis van onderlinge verschillen en specifieke kenmerken inzichtelijk maken van het palet van wijken,
- het onderkennen van mogelijke ontwikkelingen en bedreigingen,
- om vervolgens aan de hand van fysiekrumtelijke opgaven en impulsen kansen aan te geven om dat gevarieerde palet juist aantrekkelijk te houden en verder te versterken en daarmee de keuzemogelijkheden voor de inwoners van Helmond te vergroten.

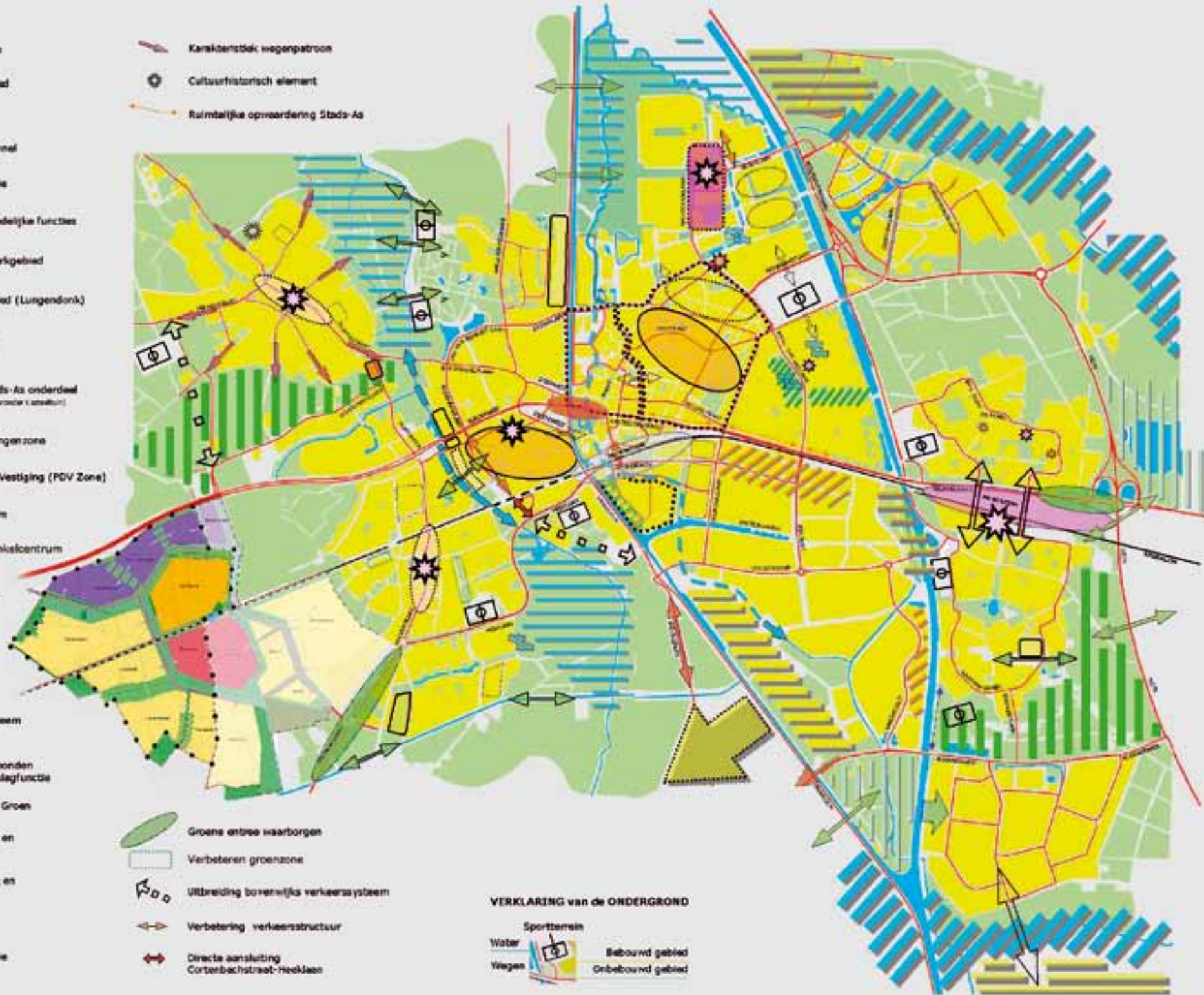
Voetnoten

- ¹ 'Sociale Atlas van de wijken', Afdeling Onderzoek & Statistiek, maart 2005

- Grens projectgebieden
- Kernstructureringsgebied
- Aandachtsgebied
- Spoorzone & Spoorwiel
- Hogelijke transformatie gebieden
- Ontwikkelingszone stedelijke functies
- Ontwikkelingszone werkgebied
- Toekomstig Woongebied (Lungendonk)
- Ontwikkelingslocatie
- Verbeteringszone Stads-As onderdeel Transverse Centrum (variover landbouw)
- Versterking voorzieningszone
- Perifere Detailhandel Vestiging (PDV Zone)
- Wijk (winkel-) centrum
- Aandachtsgebied winkelcentrum
- Versterken centrale positie infrastructuur
- (zoek)-ruimte voor waterberging
- Waterverbinding
- Verbetering watersysteem
- Versterking kanaalgebonden bedrijvigheid en overslagfunctie
- Versterking Blauw en Groen
- Versterking ruimtelijk en functionele relatie
- Versterking ruimtelijk en ecologische relatie
- Gelidingszone
- Versterking recreatieve mogelijkheden
- Karakteristiek wegennet
- Cultuurhistorisch element
- Ruimtelijke opwaardering Stads-As
- Groene entree waarborgen
- Verbeteren groenzone
- Uitbreiding bovenwiel verkeerssysteem
- Verbetering verkeersstructuur
- Directe aansluiting Cortenbachstraat-Heeklaan

VERKLARING van de ONDERGROND

- Sportterrein
- Water
- Wegen
- Bebouwd gebied
- Onbebouwd gebied



Binnenstad



WIJKPROFIEL

De Binnenstad omvat globaal de vooroorlogse stadskern. In het centrum zijn de traditioneel stedelijke en culturele voorzieningen geconcentreerd waaronder de markt, hotels, restaurants, theater, bioscoop, winkels en bibliotheek/ mediatheek.

Rondom dit centrum liggen buurten met een wisselende 'mix' van woon- en werkfuncties.

RUIMTELIJKE BIJZONDERE ASPECTEN

De wijk wordt doorkruist door het kanaal, het spoor en de traverse. Hierdoor zijn niet alleen buurten als Steenweg e.o., de Annawijk en Suytkade min of meer van elkaar gescheiden, ook

de historische grondstructuur is doorbroken hetgeen leidt tot gefragmenteerde en geïsoleerde stukjes groen en water in de stad. De wijk omvat het hart van de stad, het centrum dat verspreid liggende cultuur-historische elementen heeft van Kasteel en industrieel erfgoed tot begraafplaatsen en architectuur-bijzonderheden toe. Het is tevens de wijk waar in een viertal grote, specifieke projecten (Suytkade, Centrumontwikkeling, Stationskwartier en herstructurering Binnenstad-Oost) reeds wordt gewerkt aan de toekomst. Een vijfde groot project, te weten de Hoofdwegenstructuur, betreft o.a. de wegen, het spoor, het kanaal en de kruispunten daarvan in deze wijk.

WONEN EN LEVEN

De wijk Binnenstad heeft vanuit de historie een centrum-stedelijk en buiten-centrum woonmilieu. En hoewel oude buurten en panden een specifieke 'eigen' waarde kunnen hebben, stellen mensen eigentijdse eisen aan woningen en leefomgeving.

In de wijk Binnenstad zijn niet alleen de bouwjaaren en de verhoudingen huur/koop en ééngezin-/ meergezins- woningen duidelijk afwijkend van het stedelijke gemiddelde, ook het gevoel van veiligheid en de waardering van de woonomgeving wijken af in het nadeel van de wijk. Verkeershinder, parkeer-problematiek en het ontbreken van groen zijn daarbij belangrijke aandachtspunten. De woningen zijn in het algemeen relatief klein en goedkoop. De gemiddelde OZB-waarde is de laagste binnen de gemeente.

MAATSCHAPPELIJK EN ECONOMISCH

De Binnenstad heeft het hoogste aantal inwoners en het hoogste percentage niet-westerse etniciteit (ca 24%). De groep jong volwassenen is sterk vertegenwoordigd en er is sprake van relatief veel ouderen (65+). Dit laatste heeft mede te maken met de in

Binnenstad gelegen serviceflat voor ouderen (Ameideflat) en het verzorgingshuis (Keijserinnedaal).

De inwoners vormen merendeels éénpersoons-huishoudens of meerpersoonshuishoudens zonder kinderen (ca. 73%). De percentages werkloosheid en nABW-uitkeringen zijn respectievelijk 75% en 100% hoger dan het stadsgemiddelde. Het gemiddeld besteedbaar inkomen is 20% lager en tevens het laagste in de gemeente.

Binnenstad heeft het grootste aandeel in de werkgelegenheid in Helmond (32% van het aantal arbeidsplaatsen), vooral geconcentreerd in het centrumgebied. Een belangrijk gedeelte daarvan behoort tot de detailhandel en weerspiegelt de verzorgingsfunctie van de Binnenstad (centrum) voor stad en regio. Niettemin is het aanbod detailhandel op zichzelf relatief gering (ten opzichte van vergelijkbare gemeenten) en zal moeten toenemen om voldoende aantrekkingskracht uit te kunnen oefenen.

ONTWIKKELINGEN EN OPGAVEN

Tot 2015 zal het aantal inwoners met ruim 3.800 toenemen o.a. als gevolg van de woonopgave. Deze bestaat uit het toevoegen van ca. 3000 woningen waarvan 1.000 vervangende nieuwbouw).

Vervangende nieuwbouw is reeds gaande in Vossenbergh en het Zonnewijk in het project herstructurering Binnenstad-Oost en in het Suytkadeproject is voorzien in toevoegende nieuwbouw van woningen.

- Uitvoeren vastgesteld structuurplan Centrum
- Binnenstad zal als centrum van Helmond voornamelijk een centrum-stedelijk en deels een buiten-centrum woonmilieu houden. Het aandeel meergezinswoningen zal hoger blijven dan het stedelijk gemiddelde.

- Het streven is erop gericht om binnen de woonopgave te komen tot een gedifferentieerd, eigentijds woningaanbod en een ombuiging van de verhouding huur/koop naar 50%-50%.
- Bij de realisatie van de plannen voor Centrum en Suytkade wordt het bouwen van voldoende parkeeraccommodaties t.b.v. de bereikbaarheid van publieke voorzieningen en de woningen meegenomen.
- In Centrum zal een uitbreiding van ruim 24.500 m² bvo voor detailhandel plaatsvinden en binnen Suytkade is ruimte (35.000 m² bvo) bestemd voor (boven) stedelijke vrijetijdsvoorzieningen.

AANDACHTSPUNTEN

- De stedenbouwkundige afstemming tussen Binnenstad-Oost en Centrum vraagt nog nader uitwerking
- Buurtisolement St. Annawijk doorbreken (en nieuwe voorkomen) door verbetering van verbindingen en bereikbaarheid van voorzieningen.
- Het stationskwartier/spoorzone verder ontwikkelen als scharnier tussen Centrum en Suytkade (o.a. door ontwikkelen van een masterplan Spoorzone).

Thema	per wijk		in Helmond
	aantal	%	%
Woningen	6.638	18,6	100,0
Bouwwijze			
Eengezins	3.597	56,0	78,8
Meergezins	2.822	44,0	21,2
Huurverhouding			
Koop	1.520	23,7	50,1
Huur	4.901	76,3	49,9
Bouwjaar			
<1950	2.548	38,4	11,6
1950-1979	994	15,0	34,9
1980-1989	1.772	26,7	26,6
1990-1999	1.114	16,8	20,2
>2000	210	3,2	6,7
Gem. Perceels-oppervlakte			
M ²	179	63	Index 100
Gem. OZB-waarde	€ 85.000	68	Index 100
Bevolking	13.196	15,5	100,0
Leeftijd			
0 - 14 jaar	2.020	15,3	19,6
15 - 29 jaar	2.797	21,2	17,8
30 - 64 jaar	6.030	45,7	50,4
65 jaar en ouder	2.349	17,8	11,8
Etniciteit			
Nederlands	8.568	64,9	78,8
Overig Westers	1.472	11,3	10,1
Overig niet-Westers	4.156	23,8	11,1

Thema	per wijk		in Helmond
	aantal	%	%
Huishoudens	6.171		
Eenpersoons	2.603	42,2	27,1
Meerpersoons z. kind	1.870	30,3	33,8
Meerpers. met kind	1.016	16,5	28,9
Eénoudergezin	682	11,1	10,1
Arbeidsplaatsen	11.275	32,1	100,0
Werkloosheid			
In % 15-64 jarigen	1.198	13,6	8,2
Uitkeringen nABW			
In % 15-64 jarigen	740	8,4	4,0
Gemiddeld inkomen	€ 19.400	79,8	index 100,0
% dat zich onveilig voelt in eigen buurt		34,0	24,0
% waardering woonomgeving		77,0	91,0
Woningen 2015	9.638	22,0	100,0
Bevolking 2015	17.091	16,7	100,0
Leeftijd			
0 - 14 jaar	2.353	13,8	19,1
15 - 29 jaar	3.468	20,3	17,7
30 - 64 jaar	7.602	44,5	50,4
65 jaar en ouder	3.668	21,4	12,8



Helmond-Oost



WIJKPROFIEL

De naoorlogse wijk Helmond-Oost kent een heldere structuur/ontsluiting, goede voorzieningen voor de dagelijkse verzorging en karakteristieke groene randen. De wijk heeft voornamelijk een woonfunctie en omvat een drietal buurten die zijn ontstaan in de jaren 50 (Beisterveld) en de jaren 60/70 (Straakven en Beisterveldse Broek).

De wijk wordt door de Wethouder van Wellaan doorsneden en ligt voorts ingesloten door sportpark De Braak aan de noordzijde, het kanaal (Zuid Willemvaart nieuw) aan de oostzijde en de Deurneseweg met het spoor aan de zuidzijde.

RUIMTELIJKE BIJZONDERE ASPECTEN

De wijk bevat relatief veel openbaar groen, zoals het Hortensia-park en de groenstructuren aan de Straakvense Bosdijk. De Bakelse bossen en de westoever van de kanaalomleiding fungeren als uitloopgebied.

Sportpark De Braak beslaat een flink deel van de wijk. Door de situering van de sporthallen en het omringende hekwerk is er sprake van een lage ruimtelijke kwaliteit voor de wijk. De groenstructuur tussen Straakven en Beisterveldse Broek is voorts meer een scheidend dan een bindend element in de wijk. De waterhuishouding vraagt een structuurverbetering (uitbreiden van het oppervlaktewater om het regenwater vast te houden). De zuidzijde van de wijk zou stedenbouwkundig meer continuïteit en uitstraling kunnen bieden ter begeleiding van de oostwest-as door de stad (Traverse-Deurneseweg).

WONEN EN LEVEN

Helmond-Oost heeft een buiten-centrum woonmilieu. Er is een groot aanbod aan huurwoningen en er zijn tweemaal zoveel meergezinswoningen als gemiddeld. De woningen zijn relatief klein en niet duur. De waardering voor de woonomgeving is hoger dan gemiddeld, maar ook het gevoel van onveiligheid in de eigen buurt ligt hoger.

Sportpark De Braak biedt de wijk een groenpark en 'speelweide' maar is vooral de thuisbasis van het betaald voetbal (Helmond Sport) en van diverse op wijk- of stedelijk niveau opererende sportverenigingen.

Het wegnnet dat de wijk doorsnijdt en omsluit, is belangrijk voor verwerking van het autoverkeer. Toename van dit verkeer, met name op de hoofdwegen, kan tot knelpunten leiden voor de bereikbaarheid en leefbaarheid.

MAATSCHAPPELIJK EN ECONOMISCH

Het aandeel jongeren tot 14 jaar ligt lager dan het stadsgemiddelde terwijl het aandeel 65+ hoger ligt. De inwoners vormen merendeels (71%) éénpersoons huishoudens of meerpersoons huishoudens zonder kinderen.

Helmond-Oost herbergt als uitgesproken woonwijk, relatief weinig arbeidsplaatsen. De percentages werklozen en uitkeringsgerechtigden liggen hoger dan het stadsgemiddelde. Het gemiddeld inkomen ligt ca. 17% lager dan dat van Helmond als totaal.

De detailhandelstructuur in Beisterveld en Beisterveldse Broek is verspreid en bestaat uit losse elementen (stripjes) en één groter winkelcentrum (Straakven). Dit winkelcentrum is recentelijk gemoderniseerd maar de betrekkelijk kleine omvang stemt ook tot nadenken voor de toekomst.

ONTWIKKELINGEN EN OPGAVEN

Tot 2015 zal er niet veel gebeuren in deze wijk. Het aantal inwoners neemt nauwelijks toe en de woningvoorraad zal door de beperkte toename ook niet wezenlijk veranderen.

Er zal slechts sprake zijn van kleine bijsturende ingrepen in de sfeer van vervangende nieuwbouw en verkoop van bestaande huurwoningen.

Eerst na 2015 kan/zal er sprake zijn van meer substantiele ingrepen.

In de planperiode tot 2015 moet wel een verbetering van de waterhuishouding plaatsvinden in samenhang met ingrepen in omliggende wijken (Helmond-Noord).

AANDACHTSPUNTEN

- bij verbetering van de waterhuishouding de positie en betekenis van de groenzones meenemen;
- versterken van de functionaliteit/buikbaarheid van de groenstructuur als bindend element in de wijk;
- op basis van een goede monitoring tijdig inspelen op signalen van sluimerende achteruitgang (winkelstripjes, onvoldoende bouw- technische kwaliteit van woningen en hoge parkeerdruk in delen van de wijk)
- teneinde negatieve effecten van (toenemende) verkeersknelpunten op de leefbaarheid van de wijk te voorkomen zijn heldere aansluitingen op de hoofdwegenstructuur wenselijk.

Thema	per wijk		in Helmond
	aantal	%	%
Woningen	3.594	10	100
Bouwwijze			
Eengezins	2.117	59,2	78,8
Meergezins	1.457	40,8	21,2
Huurverhouding			
Koop	1.002	28	50,1
Huur	2.580	72	49,9
Bouwjaar			
< 1950	317	8,8	11,6
1950-1979	2.758	76,7	34,9
1980-1989	69	1,9	26,6
1990-1999	430	12	20,2
> 2000	20	0,6	6,7
Gem. Perceels-oppervlakte	M ² 190	67	index 100
Gem. OZB-waarde	€ 94.000	75	index 100
Bevolking	7.495	8,8	100
Leeftijd			
0 - 14 jaar	1.164	15,5	19,6
15 - 29 jaar	1.442	19,2	17,8
30 - 64 jaar	3.457	46	50,4
65 jaar en ouder	1.432	19,1	11,8
Etniciteit			
Nederlands	5.662	75,5	78,8
Overig Westers	814	10,9	10,1
Overig niet-Westers	1.019	13,6	11,1

Thema	per wijk		in Helmond
	aantal	%	%
Huishoudens	3.492		
Eenpersoons	1.270	36,4	27,1
Meerpersoons z. kind	1.208	34,6	33,8
Meerpers. met kind	704	20,2	28,9
Eénoudergezin	310	8,9	10,1
Arbeidsplaatsen	852	2,4	100
Werkloosheid			
In % 15-64 jarigen	538	11	8,2
Uitkeringen nABW			
In % 15-64 jarigen	269	5,5	4
Gemiddeld inkomen	€ 20.300	83,5	index 100
% dat zich onveilig voelt in eigen buurt		25	24
% waardering woonomgeving		93	91
Woningen 2015	3.704	8,5	100
Bevolking 2015	7.969	7,8	100
Leeftijd			
0 - 14 jaar	1.268	15,9	19,1
15 - 29 jaar	1.661	20,8	17,7
30 - 64 jaar	3.638	46,3	50,4
65 jaar en ouder	1.354	17	12,8



Helmond-Noord



WIJKPROFIEL

Helmond-Noord is een van de grotere wijken, die vooral in de jaren 60 en 70 is ontstaan. De wijk grenst aan de zuidzijde aan Sportpark De Braak en de wijk Binnenstad en in het noorden aan de Nieuwe Aa. De 'oude' Zuid-Willemsvaart vormt de westgrens en de 'nieuwe' Zuid-Willemsvaart (kanaalomlegging) is de wijkgrens aan de oostzijde. Er ligt een sterk accent op de functies wonen en groen.

RUIMTELIJKE BIJZONDERE ASPECTEN

De wijk is ruim van opzet en opgedeeld in (drie) buurten en sub-buurten. Er is sprake van een goede ontsluiting, een wat eenzijdige woningvoorraad en een sterke voorzieningenstructuur die centraal in de wijk is gelegen. Deze voorzieningenstructuur heeft deels een wijkoverstijgend karakter en is bijvoorbeeld ook van belang voor de wijk Dierdonk.

Op korte afstand ten noorden van de Nieuwe Aa ligt de rioolwaterzuiveringsinstallatie. Langs de 'oude' Zuid-Willemsvaart (de westzijde van de wijk) ligt een groot groen, natuur- en wandelgebied, de Bundertjes.

De waterhuishouding vormt soms op een aantal plekken een probleem door te hoge waterstanden en vervuiling.

De verkeersstructuur in het noordoostelijke gedeelte is niet erg duidelijk en voorts staat de verkeersveiligheid onder druk door (veelvuldig) te hard rijden. Door de structuur met o.a. lange rechte straten is de wijk niet erg geschikt voor het inrichten van een 30 km zone.

WONEN EN LEVEN

De wijk heeft een buiten-centrum/ groenstedelijk woonmilieu. Er zijn meer huurwoningen dan koopwoningen. De woonkwaliteit van een deel van de woningen is voor hedendaagse en toekomstige eisen (wellicht te) laag. Bij sommige buurten is sprake van veroudering en een zeker isolement (Bloemvelden).

De voorzieningenstructuur is zeer gevarieerd. Naast voorzieningen als basisscholen en kinderopvang e.d. zijn er: een winkelcentrum, een bibliotheek, (intramurale) ouderenvoorzieningen, een zwembad/ golfslagbad, een 'ad hoc ijsbaan', voortgezet onderwijs en volwassenen-educatie. De waardering voor de eigen woonomgeving ligt op het gemiddelde niveau, evenals het percentage dat zich onveilig voelt in eigen buurt.

MAATSCHAPPELIJK EN ECONOMISCH

Helmond-Noord is een wijk die qua bevolking, huishoudens en etniciteit nauwelijks afwijkt van het gemiddelde beeld. Er is wel sprake van relatief veel ouderen (ruim 15% 65-plussers) mede omdat er in de wijk twee verzorgingscentra (De Eeuwsels en Pannehoeve) liggen.

Het voorzieningengebied heeft potentie maar ontbeert een zekere levendigheid en sociale controle (er zijn bijv. geen woningen boven de winkels) en doet daardoor op sommige plekken wat onherbergzaam aan.

Helmond-Noord herbergt als woonwijk relatief weinig arbeidsplaatsen. De drie subbuurten van de Bloemvelden vragen aandacht door toenemende werkloosheid.

De percentages werklozen en uitkeringsgerechtigden liggen boven het stadsgemiddelde en het gemiddeld besteedbaar inkomen ligt ca. 10% lager.

ONTWIKKELINGEN EN OPGAVEN

De bevolking zal verder vergrijzen en de extramuralisering/ vermaatschappelijking van de zorg vraagt om gerichte ruimtelijke ingrepen om meer woningen voor ouderen en nieuwe vormen van woon-zorg combinaties te realiseren. Momenteel wordt een dergelijke ontwikkeling voorbereid rond de Pannehoeve en het complex de Eeuwsels aan het Nieuwveld. Door concentratie van voorzieningen, werkgelegenheid en woningen kunnen de nodige verbeteringen (kwaliteitsslag) in de wijk tot stand komen zoals

- meer variatie in woonvormen en prijscategorieën;
- versterking van het centrumkarakter en veiligheidsgevoel in het voorzieningen- gebied (o.a. door intensivering);
- verduidelijking van de verkeerssituatie, met name in het NO-deel;

AANDACHTSPUNTEN

- het doorbreken van een dreigende neerwaartse spiraal en isolement (Bloemenvelden);
- het aanpakken van de waterhuishouding is nodig om de bergingscapaciteit te verhogen en om verdroging van de Bunder-tjes tegen te gaan.
- via de groene hoofdstructuur en groene randen (o.a. de Bunder-tjes, de Gulden Aa, de kanaaloever en de Braak) kan de verbinding met andere wijken (Warande, Binnenstad, en Helmond-Oost) worden verbeterd.

Thema	per wijk		in Helmond
	aantal	%	%
Woningen	4.969	13,9	100
Bouwwijze			
Eengezins	3.965	79,8	78,8
Meergezins	1.004	20,2	21,2
Huurverhouding			
Koop	2.132	42,9	50,1
Huur	2.832	57,1	49,9
Bouwjaar			
< 1950	67	1,3	11,6
1950-1979	4.183	84,2	34,9
1980-1989	186	3,7	26,6
1990-1999	491	9,9	20,2
> 2000	42	0,8	6,7
Gem. Perceels-oppervlakte	M ² 183	64,0	Index 100
Gem. OZB-waarde	€ 95.000	75,0	Index 100
Bevolking	11.928	14,0	100
Leeftijd			
0 - 14 jaar	2.107	17,7	19,6
15 - 29 jaar	1.998	16,8	17,8
30 - 64 jaar	5.991	50,2	50,4
65 jaar en ouder	1.832	15,4	11,8
Etniciteit			
Nederlands	9.395	78,8	78,8
Overig Westers	1.288	10,8	10,1
Overig niet-Westers	1.245	10,4	11,1

Thema	per wijk in Helmond		
	aantal	%	%
Huishoudens	4.900		
Eenpersoons	1.271	25,9	27,1
Meerpersoons z. kind	1.806	36,9	33,8
Meerpers. met kind	1.289	26,3	28,9
Eénoudergezin	534	10,9	10,1
Arbeidsplaatsen	1.730	4,5	100
Werkloosheid			
In % 15-64 jarigen	770	9,6	8,2
Uitkeringen nABW			
In % 15-64 jarigen	403	5,0	4,0
Gemiddeld inkomen	€ 22.100	90,9	index 100
% dat zich onveilig voelt in eigen buurt		24,0	24,0
% waardering woonomgeving		91,0	91,0
Woningen 2015	4.929	11,3	100
Bevolking 2015	12.193	11,9	100
Leeftijd			
0 - 14 jaar	2.187	17,9	19,1
15 - 29 jaar	2.195	18,0	17,7
30 - 64 jaar	5.810	47,6	50,4
65 jaar en ouder	2.001	16,4	12,8



't Hout



WIJKPROFIEL

De wijk is van oorsprong een dorp met lintbebouwing langs de Hoofdstraat, Mierloseweg en Houtse Parallelweg. 't Hout is met name vanaf de jaren 70 in de vorige eeuw buurt voor buurt uitgegroeid tot een van de grotere wijken met een variatie aan functies als wonen, werken en buitengebied. De wijk grenst in het zuiden aan het Eindhovens Kanaal en wordt doorsneden door het spoor.

RUIMTELIJKE BIJZONDERE ASPECTEN

De wijk kent gevarieerde subbuurten en heeft vanuit zijn historische achtergrond veel voorzieningen. De ontsluiting is geconcentreerd op de Hoofdstraat (noord – zuid). Het spoor (oost – west) heeft een beperkt aantal overgangen. Het netwerk van langzaamverkeer is hier op afgestemd in een deel ten noorden en een deel ten zuiden van het spoor.

In het zuidoosten van de wijk ligt het buitengebied Groot Goor. Dit is een groen (nat) gebied waar een trafostation ligt voor de hoogspanningsleidingen door de stad.

De Akkers is de eerste woonbuurt waar in de jaren 90 op grotere schaal diverse vormen van milieuvriendelijk bouwen en wonen zijn geïntroduceerd.

WONEN EN LEVEN

't Hout is cijfermatig een wijk van (jonge) gezinnen. Zo zijn er meer eengezinswoningen en koopwoningen dan gemiddeld en is het aantal huishoudens met kinderen ook hoger. Het woonmilieu is vooral als centrum-dorps en buiten-centrum-dorps te typeren. Er zijn goede voorzieningen zoals winkels, een bibliotheek, een MBO-school, een sportpark (De Beemd) en een (voorstad)halte van de spoorwegen.

De waardering van de eigen woonomgeving is één punt hoger dan gemiddeld, maar het percentage dat zich in eigen buurt onveilig voelt is beduidend (8 punten) lager.

MAATSCHAPPELIJK EN ECONOMISCH

't Hout is een sociaal-economisch stabiele wijk met een sterk verenigingsleven en relatief groot saamhorigheidsgevoel.

Er is sprake van vergrijzing van de wijkbevolking. Deze vergrijzing zal relatief sneller gaan door de hogere graad van eigen woningbezit in combinatie met het gevoel van veiligheid en saamhorigheid in de wijk en door de aanwezigheid van professionele hulpverlening (verzorgingshuis St. Alphonsus) waardoor de verhuisgeneigdheid lager is.

De etniciteit is vooral westers/ Nederlands.

Het aantal arbeidsplaatsen is beperkt. De cijfers inzake werklozen en uitkeringsgerechtigden liggen onder het stadsgemiddelde en het besteedbaar inkomen ligt er 7% boven.

ONTWIKKELING EN OPGAVEN

Het aantal inwoners en de woningvoorraad zal tot 2015 nog iets toenemen door het geplande woningbouwprogramma (200 nieuwbouw minus 20 sloop) met name in de omgeving van de Voorstadhalte en de Hoofdstraat. De opgaven voor de wijk in dat verband zijn:

- de centrale functie van de Hoofdstraat als onderdeel van de lintbebouwing onderstrepen met de grotere voorzieningen;
- een oplossing vinden voor de ruimtelijke kwaliteit ter plaatse van de kruising Hoofdstraat – spoor en de westzijde van de Hoofdstraat (ten noorden van het spoor).

De overige opgaven hebben in de eerste plaats betekenis voor 't Hout, maar overschrijden ook de wijkgrenzen. Ze moeten daarom

mede gezien worden vanuit de direct omliggende wijken West/Warande en Brandevoort;

- de ontwikkeling van Groot Goor – Eindhovenskanaalzone – Zuid-Willemsvaart (niet op kaart) als drager van ruimtelijke kwaliteit voor de zuidoostelijke entree van Helmond;
- het bestendigen van het groene karakter van de spie Geldropseweg/ Houtsestraat als zuidwestelijke entree van de stad;
- een kwaliteitsimpuls voor o.a. de ecologische functie van Coovels Bos.

AANDACHTSPUNTEN

- de toekomst van het Eindhovens Kanaal als ecologische/ recreatieve zone
- de groenstrook tussen spoor en Slegersstraat

Thema	per wijk		in Helmond
	aantal	%	%
Woningen	4.469	12,5	100
Bouwwijze			
Eengezins	3.946	89,9	78,8
Meergezins	442	10,1	21,2
Huurverhouding			
Koop	2.581	58,4	50,1
Huur	1.838	41,6	49,9
Bouwjaar			
< 1950	225	5,0	11,6
1950-1979	1.912	42,8	34,9
1980-1989	1.131	25,3	26,6
1990-1999	996	22,3	20,2
> 2000	205	4,6	6,7
Gem. Perceels-oppervlakte	M² 286	100,7	index 100
Gem. OZB-waarde	€ 134.000	107,0	index 100
Bevolking	11.159	13,1	100
Leeftijd			
0 - 14 jaar	2.197	19,7	19,6
15 - 29 jaar	1.883	16,9	17,8
30 - 64 jaar	5.799	52,0	50,4
65 jaar en ouder	1.280	11,4	11,8
Etniciteit			
Nederlands	9.611	86,1	78,8
Overig Westers	926	8,3	10,1
Overig niet-Westers	622	5,6	11,1

Thema	per wijk		in Helmond
	aantal	%	%
Huishoudens	4.360		
Eenpersoons	924	21,2	27,1
Meerpersoons z. kind	1.556	35,7	33,8
Meerpers. met kind	1.461	33,5	28,9
Eénoudergezin	419	9,6	10,1
Arbeidsplaatsen	1.704	4,5	100
Werkloosheid			
In % 15-64 jarigen	477	6,2	8,2
Uitkeringen nABW			
In % 15-64 jarigen	202	2,6	4,0
Gemiddeld inkomen	€ 25.900	106,6	index 100
% dat zich onveilig voelt in eigen buurt		16,0	24,0
% waardering woonomgeving		92,0	91,0
Woningen 2015	4.649	10,6	100
Bevolking 2015	11.368	11,1	100
Leeftijd			
0 - 14 jaar	2.030	17,9	19,1
15 - 29 jaar	2.011	17,1	17,7
30 - 64 jaar	6.840	51,4	50,4
65 jaar en ouder	1.487	13,1	12,8



Brouwhuis



WIJKPROFIEL

Het gebied is net als Rijpelberg eind jaren 60 bij gemeentelijke herindeling aan de gemeente toegevoegd. Door de stedelijke uitbreiding is de wijk in de jaren 80 en 90 fors uitgebouwd en omgevormd tot een nieuwbouwwijk met een vooral een woonfunctie en een groen buitengebied.

De wijk grenst in het noorden aan de wijk Rijpelberg (via het Tussengebied), in het westen aan het kanaal en in het zuiden aan het industriegebied (BZOB). Aan de oostzijde loopt de provinciale weg (N279) die de Brouwhuissche Heide doorsnijdt.

RUIMTELIJKE BIJZONDERE ASPECTEN

De wijk heeft een heldere entree en kent een duidelijke lusvormige verkeersstructuur. In het zuidelijke deel ligt de oude dorpskern met enkele kleine voorzieningen. De wijkvoorzieningen zijn geconcentreerd aan de noordzijde om tevens een functie voor de wijk Rijpelberg te kunnen vervullen. In het Tussengebied en omgeving (tussen het spoor en de Deurneseweg) liggen stedelijke voorzieningen zoals het uitvaartcentrum/mortuarium, de pedagogische academie (De Kempel) en een vestiging van de VO-school Jan van Brabant. Voorts heeft de wijk een eigen treinstation en enkele voorzieningen die typisch de uitvalsroute van de stad weerspiegelen (tankstation, grootschalige detailhandelsvestiging en drive-in restaurant).

WONEN EN LEVEN

Brouwhuis is een wijk van voornamelijk eengezinswoningen. De verhouding koop-huurwoningen ligt boven het gemiddelde ten gunste van de koopsector en de gemiddelde OZB-waarde ligt op het stedelijk niveau. Het woonmilieu is als buiten-centrum te typeren. De wijk heeft – naast de stedelijk-regionale voorzieningen in het Tussengebied – twee sportparken, een tienerhuis, een ont-

moetingscentrum en winkelcentrum dat mede bestemd is voor Rijpelberg. De waardering voor de eigen woonomgeving is hoger dan gemiddeld en minder mensen dan gemiddeld voelen zich onveilig in de eigen buurt.

MAATSCHAPPELIJK EN ECONOMISCH

De samenstelling van de wijk voor wat betreft de huishoudens is redelijk gevarieerd. De inwoners zijn overwegend jonger dan 45 en er zijn veel gezinnen met (jonge) kinderen. Vooral de leeftijdsgroep 0 – 14 jaar is ruim vertegenwoordigd.

Er is een verzorgingscentrum (Rivierenhof). De groep 65 jaar en ouder is niettemin duidelijk ondervertegenwoordigd. Het aantal arbeidsplaatsen in deze woonwijk is beperkt. De cijfers inzake werklozen en uitkeringsgerechtigden liggen ruim onder het stadsgemiddelde. Het inkomen ligt er iets boven.

ONTWIKKELINGEN EN OPGAVEN

Evenals in Rijpelberg neemt het aantal inwoners de komende tijd (tot 2015) af. Behoudens realisatie van de geplande woningbouw van ca. 140 woningen en verplaatsing van voetbalvelden, geeft de wijk nauwelijks aanleiding tot concrete ingrepen. Niettemin kunnen de volgende (uitwerkings-) opgaven worden genoemd:

- de ontwikkeling van het uitloopgebied aan de zuidzijde op basis van de 'Gebiedsvisie Geledingszone Brouwhuis' (vastgesteld november 2004);
- versterking van de relatie van de wijk met de Brouwhuissche Heide;
- behoud van de 'groene wig' naar de oorspronkelijke dorpskern van Brouwhuis.

- verbetering van het functioneren van het Tussengebied, inclusief stationsgebied, als centrumgebied voor Brouwhuis en Rijpelberg (op basis van Masterplan Tussengebied)
- verbetering van de ruimtelijke kwaliteit van de verbinding Tussengebied – Berkendonk aan de oostelijke entree van de stad

AANDACHTSPUNT

- De Deurneseweg fungeert als oostelijke entree van de stad. Het Tussengebied is derhalve meer dan alleen een koppelzone van de twee wijken Brouwhuis en Rijpelberg. Het maakt ook onderdeel uit van de oost-west stadsas en vraagt derhalve om de nodige stedelijke begeleiding.

Thema	per wijk		in Helmond
	aantal	%	%
Woningen	3.802	10,6	100
Bouwwijze			
Eengezins	3.347	88,4	78,8
Meergezins	439	11,6	21,2
Huurverhouding			
Koop	2.187	57,7	50,9
Huur	1.603	42,3	49,1
Bouwjaar			
< 1950	29	0,8	11,6
1950-1979	155	4,1	34,9
1980-1989	2.159	56,8	26,6
1990-1999	1.419	37,3	20,2
> 2000	40	1,1	6,7
Gem. Perceels-oppervlakte	M² 252	89,0	index 100
Gem. OZB-waarde	€ 124.000	98,0	Index 100
Bevolking	9.730	11,4	100
Leeftijd			
0 - 14 jaar	2.305	23,7	19,6
15 - 29 jaar	1.763	18,1	17,8
30 - 64 jaar	4.947	50,9	50,4
65 jaar en ouder	709	7,3	11,8
Etniciteit			
Nederlands	7.638	78,5	78,8
Overig Westers	1.113	11,4	10,1
Overig niet-Westers	979	10,1	11,1

Thema	per wijk		in Helmond
	aantal	%	%
Huishoudens	3.728		
Eenpersoons	964	25,9	27,1
Meerpersoons z. kind	1.097	29,4	33,8
Meerpers. met kind	1.256	33,7	28,9
Eénoudergezin	411	11,0	10,1
Arbeidsplaatsen	1.283	3,1	100
Werkloosheid			
In % 15-64 jarigen	419	6,2	8,2
Uitkeringen nABW			
In % 15-64 jarigen	183	2,7	4,0
Gemiddeld inkomen	€ 25.000	102,9	index 100
% dat zich onveilig voelt in eigen buurt		23,0	24,0
% waardering woonomgeving		96,0	91,0
Woningen 2015	3.892	8,9	100
Bevolking 2015	9.191	9,0	100
Leeftijd			
0 - 14 jaar	1.774	19,3	19,1
15 - 29 jaar	1.949	21,2	17,7
30 - 64 jaar	4.778	52,0	50,4
65 jaar en ouder	690	7,5	12,8



Helmond-West



WIJKPROFIEL

Helmond-West behoort met Binnenstad tot de oudste delen van Helmond. De wijk heeft een gemengde woon- en een werkfunctie. Het woonmilieu is als buiten-centrum te typeren.

RUIMTELIJKE BIJZONDERE ASPECTEN

De wijk heeft een sterk wisselende structuur en ruimtelijke kwaliteit. Het spoor, het kanaal en de Goorloopzone zijn bepalende factoren in deze structuur. Het ontbreken van een schakel tussen Traverse en Heeklaan zorgt voor knelpunten in de hoofdwegenstructuur van de stad.

Bedrijven van uiteenlopend karakter vormen een smal industriegebied langs het kanaal. Ook ten zuiden van de Traverse /Europa-weg en tussen spoorlijn en Heeklaan is een concentratie van kantoren en bedrijvigheid aanwezig; terwijl langs de Mierloseweg nog een aantal kantoren in oude villa's is gevestigd.

Er is een groot contrast binnen de wijk (villabuurt en binnenstadsbuurten) en afgescheiden door spoor, industrie en een belangrijke verkeersader (Heeklaan) ligt in het zuiden van de wijk nog apart en vrij geïsoleerd een woonbuurtje en een sportpark (Houtsdonk).

WONEN EN LEVEN

De wijk is in ontwikkeling. In de afgelopen decennia zijn reeds veel oude woningen vervangen. Van de woningen dateert 25% van vóór 1950. De verhouding huur/koop en die van ééngezins-/meergezins-woningen wijkt ruim af van het stedelijk gemiddelde. De wijk heeft naast een wijkwinkelcentrum (Mierloseweg) en het sportpark Houtsdonk niet veel méér te bieden dan een ontmoetingscentrum op wijkniveau en een speeltuin die zelfs bovenlokale belangstelling trekt.

De waardering voor de woonomgeving is beduidend lager dan gemiddeld in Helmond en het percentage inwoners dat zich onveilig voelt in de eigen buurt is het hoogst binnen de gemeente.

MAATSCHAPPELIJK EN ECONOMISCH

Helmond-West is een van de kleinere wijken met relatief veel eenpersoonshuishoudens en eenoudergezinnen. De wijk heeft een bovengemiddeld aantal inwoners in de leeftijdsgroep 15 tot 29 jaar. Ruim 18% van de inwoners heeft een niet-westerse etniciteit. Het aantal arbeidsplaatsen is, gezien de aanwezige werkfunctie (bedrijfsvestigingen), beperkt. Het besteedbaar inkomen ligt ruim onder het stadsgemiddelde en het aantal werklozen en uitkeringsgerechtigden ligt ruim boven het gemiddelde.

ONTWIKKELINGEN EN OPGAVEN

Tot 2015 zal het aantal inwoners met ongeveer 900 personen toenemen o.a. als gevolg van een woonopgave. Die bestaat uit ca. 450 woningen waarvan ongeveer 300 vervangende nieuwbouw. Deze kleine wijk vol interne contrasten vraagt om in de lift te worden gezet door een aantal sociale, economische en ruimtelijk-fysieke impulsen.

Het 'in de lift zetten' dient gestalte te krijgen aan de hand van een wijkvisie die samen met strategische partners zal worden opgezet en waarin een aantal ontwikkelingen en opgaven – in de vorm van toegespitste projecten op buurtniveau – moet worden uitgewerkt. Genoemd kunnen worden:

- het realiseren van een verbeterde verbinding tussen Traverse en Heeklaan (Cortenbachtracé), met als vervolgfase een door-koppeling tot aan de Vossenbeemd;

- de ombuiging van de vrij eenzijdige bevolkingssamenstelling; o.a. door middel van strategische nieuwbouw en verkoop van bestaande huurwoningen waardoor een gewenste huur-koop-verhouding in de woningvoorraad ontstaat van 50%-50%,
- het realiseren van een meer centrum-stedelijk woonmilieu, vooral in de strook langs het kanaal en in aansluiting op de nieuwe wijk Suytkade;
- het uitvoeren van het ontwikkelingsplan Goorloopzone dat voorziet in groenfuncties en waterberging voor de wijk met uitbreiding van de woonfunctie ter plaatse van de huidige bedrijvigheid, in combinatie met regionale noord-zuidstructuren (ecologische verbindingszone en langzaam verkeerroutes).

AANDACHTSPUNTEN

- De Goorloopzone ontwikkelen als centrale groenvoorziening voor de wijken Helmond-West en 't Hout.
- De ruimtelijke kwaliteit langs de belangrijkste infrastructurale lijnen verbeteren (bijv. door middel van laanbomen)

Thema	per wijk		in Helmond
	aantal	%	%
Woningen	2.062	5,8	100
Bouwwijze			
Eengezins	1.418	69,8	78,8
Meergezins	613	30,2	21,2
Huurverhouding			
Koop	644	31,7	50,1
Huur	1.390	68,3	49,9
Bouwjaar			
< 1950	529	25,7	11,6
1950-1979	785	38,1	34,9
1980-1989	420	20,4	26,6
1990-1999	281	13,6	20,2
> 2000	47	2,3	6,7
Gem. Perceels-oppervlakte	M ² 177	62,0	index 100
Gem. OZB-waarde	€ 92.000	73,0	index 100
Bevolking	4.509	5,3	100
Leeftijd			
0 - 14 jaar	820	18,2	19,6
15 - 29 jaar	996	22,1	17,8
30 - 64 jaar	2.230	49,5	50,4
65 jaar en ouder	463	10,2	11,8
Etniciteit			
Nederlands	3.146	69,8	78,8
Overig Westers	541	12,0	10,1
Overig niet-Westers	822	18,2	11,1

Thema	per wijk		in Helmond
	aantal	%	%
Huishoudens	1.982		
Eenpersoons	685	34,6	27,1
Meerpersoons z. kind	585	29,5	33,8
Meerpers. met kind	427	21,5	28,9
Eénoudergezin	285	14,4	10,1
Arbeidsplaatsen	1.512	4,4	100
Werkloosheid			
In % 15-64 jarigen	421	13,1	8,2
Uitkeringen nABW			
In % 15-64 jarigen	252	7,8	4,0
Gemiddeld inkomen	€ 21.200	87,2	index 100
% dat zich onveilig voelt in eigen buurt		41,0	24,0
% waardering woonomgeving		80,0	91,0
Woningen 2015	2.212	5,1	100
Bevolking 2015	5.414	5,3	100
Leeftijd			
0 - 14 jaar	891	16,5	19,1
15 - 29 jaar	1.144	21,1	17,7
30 - 64 jaar	2.681	49,5	50,4
65 jaar en ouder	698	12,9	12,8



Warande



WIJKPROFIEL

De wijk Warande is qua inwoners de kleinste wijk van Helmond. De wijk heeft twee te onderscheiden woonbuurten: de Oranjebuurt, grenzend aan Helmond-Centrum en Helmond-West en de Zwanenbeemd, gelegen langs het kanaal en langs de historische uitvalsroute Aarle-Rixtelseweg.

De wijk heeft de functies wonen, werken en buitengebied (Eenselaar en Overbrug); de laatste met grote sportvoorzieningen als golfbaan, hockey-, tennis- en voetbalvelden.

RUIMTELIJKE BIJZONDERE ASPECTEN

In deze wijk ligt het stadswandelpark Warande (met een belangrijke natuur-historische achtergrond en een klein dierenpak) en een algemeen ziekenhuis voor stad en streek (het Elkerliek).

Van ecologische waarde is de Goorloopzone, welke van zuid (tussen 't Hout en Helmond-West) naar noord (tussen Warande en Stiphout) de stad doorkruist. Het natte karakter van de strook langs het kanaal (in Zwanenbeemd en Overbrug) sluit aan op de Bundertjes (Helmond-Noord) en biedt mogelijkheden (ondermeer in het nieuwe plan de Groene Loper) om verdroging van het gebied tegen te gaan. Aan de zuidzijde van de wijk (langs Europaweg/ Traverse) zijn in de loop van de tijd ook een aantal bedrijven en kantoren ontstaan.

WONEN EN LEVEN

De wijk heeft een sterke groen karakter en grotendeels een duidelijk villapark-achtig structuur, wat een grote duurzaamheid biedt. Het woonmilieu is als groen-stedelijk te typeren. Het merendeel van de woningvoorraad bestaat uit koopwoningen/ eengezinswoningen. De gemiddelde perceeloppervlakte van de woningen is ruim 2x zo groot als het stedelijk gemiddelde en de gemiddelde OZB-waarde is de hoogste in de gemeente. De wijk is goed voorzien van diverse buitensportaccommodaties (golf, hockey, tennis, enz.).

MAATSCHAPPELIJK EN ECONOMISCH

Warande is een wijk waar 98,5% van de inwoners een westerse/ Nederlandse etniciteit heeft. Bijna 48% van de huishoudens zijn éénpersoons of meerpersoonshuishoudens zonder kinderen. Er wonen veel ouderen. Het aantal 65plussers is ongeveer tweemaal het stedelijk gemiddelde. Het besteedbaar inkomen ligt eveneens ruim boven het gemiddelde. De waardering voor de woonomgeving is bijna maximaal en het percentage mensen dat gevoelens van onveiligheid in de eigen buurt heeft, ligt lager dan gemiddeld.

Ondanks het geringe aantal inwoners is het aantal arbeidsplaatsen in de wijk hoog. Dit wordt voor een belangrijk deel veroorzaakt door de aanwezigheid van het algemeen ziekenhuis (Elkerliek) in deze wijk.

ONTWIKKELING EN OPGAVEN

Het aantal inwoners zal tot 2015 nog met bijna 900 toenemen mede als gevolg van de nieuwbouw van woningen in het project 'De Groene Loper' dat is gepland in de strook langs het kanaal.

Met dit project wordt gemikt op:

- de leeftijdsgroep van 35 tot 55 jaar waarmee ook de doorstroming in deze wijk wordt gestimuleerd.
- de versterking van de relatie met de Bundertjes in Helmond-Noord.

Daarnaast zal de ecologische, landschappelijke en recreatieve functie van de Goorloopzone worden versterkt (Ontwikkelingsplan Goorloop)

AANDACHTSPUNTEN

- mogelijke verkantoring van villa's door verdergaande vergrijzing/ ontgroening;
- inpassing van de ruimtelijke dynamiek van het ziekenhuis (met een regionale en lokale functie) in een sterk groeiende gemeente.

Thema	per wijk		in Helmond
	aantal	%	%
Woningen	1.079	3,0	100
Bouwwijze			
Eengezins	975	91,0	78,8
Meergezins	97	9,0	21,2
Huurverhouding			
Koop	928	88,3	50,1
Huur	123	11,7	49,9
Bouwjaar			
< 1950	130	12,0	11,6
1950-1979	737	68,3	34,9
1980-1989	89	8,2	26,6
1990-1999	122	11,3	20,2
> 2000	1	0,1	6,7
Gem. Perceels-oppervlakte	M ² 649	229,0	index 100
Gem. OZB-waarde	€ 248.000	197,0	Index 100
Bevolking	2.483	2,9	100
Leeftijd			
0 - 14 jaar	430	17,3	19,6
15 - 29 jaar	255	10,3	17,8
30 - 64 jaar	1.251	49,3	50,4
65 jaar en ouder	547	22,1	11,8
Etniciteit			
Nederlands	2.273	91,5	78,8
Overig Westers	175	7,0	10,1
Overig niet-Westers	35	1,4	11,1

Thema	per wijk		in Helmond
	aantal	%	%
Huishoudens	1.039		
Eenpersoons	230	22,1	27,1
Meerpersoons z. kind	481	46,3	33,8
Meerpers. met kind	263	25,3	28,9
Eénoudergezin	65	6,3	10,1
Arbeidsplaatsen	2.276	6,2	100
Werkloosheid			
In % 15-64 jarigen	51	3,4	8,2
Uitkeringen nABW			
In % 15-64 jarigen	3	0,2	4,0
Gemiddeld inkomen	€ 34.700	142,8	index 100
% dat zich onveilig voelt in eigen buurt		20,0	24,0
% waardering woonomgeving		99,0	91,0
Woningen 2015	1.079	2,5	100
Bevolking 2015	3.378	3,3	100
Leeftijd			
0 - 14 jaar	562	16,6	19,1
15 - 29 jaar	348	11,4	17,7
30 - 64 jaar	1.649	48,9	50,4
65 jaar en ouder	783	23,2	12,8



Stiphout



WIJKPROFIEL

De wijk is van oorsprong een zelfstandig dorp dat middels gemeentelijke herindeling in de jaren 60 bij Helmond is gevoegd. De oorspronkelijke dorpskern bestond voornamelijk uit lintbebouwing. Stiphout heeft vanuit de historische achtergrond de functies wonen, werken, buitengebied.

RUIMTELIJKE BIJZONDERE ASPECTEN

Stiphout heeft weinig openbaar groen en ontleent zijn ruimtelijke kwaliteit in belangrijke mate aan het groene karakter omringende buitengebied (Stiphoutse bossen, Geeneind-Croy, Goorloopzone-Warande en de geleidingszone). De geleidingszone heeft nog zijn historisch agrarische functie, maar de verstedelijking aan de rand vormt een druk op deze functie.

De ontsluiting bestaat uit het hoofdlint (Dorpsstraat) en een soort spinnweb van landelijke weggetjes. In de Studie Hoofdwegenstructuur is voorzien in een tweede ontsluitingsweg aan de westkant van het dorp.

WONEN EN LEVEN

Stiphout is stapsgewijs uitgegroeid tot een flinke stadswijk, die wel ruimtelijk los van de stad is gebleven. Het woonmilieu is als centrum-dorps en groen-stedelijk te typeren. Stiphout heeft relatief veel, duurdere eengezins-koopwoningen op grote percelen. De gemiddelde OZB-waarde is de op één na hoogste in de gemeente. Het relatief hoge voorzieningenniveau staat – evenals het dorpscentrum – door de vergrijzing /ontgroening onder druk (afnemende kwaliteit). Enkele jaren geleden is een masterplan voor het centrum van Stiphout opgesteld waarin o.a. modernisering van het winkelcentrum is opgenomen. De waardering voor de woonomgeving is hoog en het gevoel van onveiligheid in de eigen buurt is relatief laag: 'slechts' bij 12% van de inwoners.

MAATSCHAPPELIJK EN ECONOMISCH

Stiphout is een wijk waar de westerse/ Nederlandse etniciteit op 98% ligt. De inwoners zijn veelal 45 jaar en ouder. De wijk heeft voornamelijk meerpersoonshuishoudens, al dan niet met kinderen. Stiphout heeft met een aantal bedrijfsvestigingen en het aan de rand gelegen Groot Schooten (waaronder de High Tech Automotive Campus), een behoorlijk aandeel in de werkgelegenheid: 12% van het aantal arbeidsplaatsen. Het aantal werklozen en uitkeringsgerechtigden ligt ruim onder het gemiddelde. Het besteedbaar inkomen ligt ruim boven het stadsgemiddelde.

ONTWIKKELINGEN EN OPGAVEN

Het aantal inwoners zal tot 2015 nog iets stijgen en het aantal 65-plussers zal ruim 6% hoger dan gemiddeld zijn. De nog beperkt mogelijke nieuwbouw op diverse plekken in en aan de rand van de bestaande bebouwing (in totaal ca. 125 woningen) zal met dit gegeven rekening moeten houden. Belangrijk is om het historische karakter van Stiphout (dorpstructuur en buitengebied) te bewaren door uitvoering van:

- Structuurvisie Stiphout (met daarin opgenomen de afronding van het Masterplan Centrum en de tweede ontsluitingsweg Stiphout)
- Ontwikkelingsplan Goorloopzone (o.a. handhaving/versterking ecologische verbinding met Warande);
- Gebiedsvisie Croy met uitvoeringsprogramma (een versterking van de uitloopfunctie van dit gebied met daarbinnen een prominente positie voor het landgoed Croy) in samenwerking met de gemeente Laarbeek.

AANDACHTSPUNT

- Het bewaken en waar mogelijk versterken van de ruimtelijke kwaliteit van het 'spinneweb' van uitvalsweggetjes vanuit de Dorpsstraat.

Thema	per wijkin Helmond		
	aantal	%	%
Woningen	2.143	6,0	100
Bouwwijze			
Eengezins	1.998	94,7	78,8
Meergezins	111	5,3	21,2
Huurverhouding			
Koop	1.707	80,6	50,1
Huur	410	19,4	49,9
Bouwjaar			
<1950	190	8,9	11,6
1950-1979	865	40,4	34,9
1980-1989	628	29,3	26,6
1990-1999	396	18,5	20,2
>2000	64	3,0	6,7
Gem. Perceels-oppervlakte	M² 649	229,0	Index 100
Gem. OZB-waarde	€ 230.000	183,0	Index 100
Bevolking	5.549	6,5	100
Leeftijd			
0 - 14 jaar	1.046	18,9	19,6
15 - 29 jaar	729	13,1	17,8
30 - 64 jaar	2.978	53,6	50,4
65 jaar en ouder	796	14,3	11,8
Etniciteit			
Nederlands	5.073	91,4	78,8
Overig Westers	368	6,6	10,1
Overig niet-Westers	108	2,0	11,1

Thema	per wijk		in Helmond
	aantal	%	%
Huishoudens	2.082		
Eenpersoons	341	16,4	27,1
Meerpersoons z. kind	895	43,0	33,8
Meerpers. met kind	721	34,6	28,9
Eénoudergezin	125	6,0	10,1
Arbeidsplaatsen	4.281	12,1	100
Werkloosheid			
In % 15-64 jarigen	135	3,6	8,2
Uitkeringen nABW			
In % 15-64 jarigen	36	1,0	4,0
Gemiddeld inkomen	€ 33.000	135,8	index 100
% dat zich onveilig voelt in eigen buurt		12,0	24,0
% waardering woonomgeving		98,0	91,0
Woningen 2015	2.223	5,1	100
Bevolking 2015	5.610	5,5	100
Leeftijd			
0 - 14 jaar	915	16,3	19,1
15 - 29 jaar	738	13,1	17,7
30 - 64 jaar	2.923	52,5	50,4
65 jaar en ouder	1.015	18,1	12,8



Rijpelberg



WIJKPROFIEL

Het gebied is eind jaren 60 aan de gemeente toegevoegd. Door de stedelijke uitbreiding (groeistadperiode) is de wijk in de jaren 80 fors uitgebreid en omgevormd tot een nieuwbouwwijk met een woonfunctie en een flink buitengebied. De wijk grenst in het westen aan het kanaal. Aan de noordkant liggen de Bakelse bossen (waterwingebied) en aan de oostkant (aan de overzijde van de provinciale weg N279) ligt het zandwinning/ dagrecreatiegebied Berkendonk aan de overzijde van de provinciale weg N279. De wijk grenst in het zuiden aan Brouwhuis dat eind jaren 80/ begin jaren 90 is ontstaan.

RUIMTELIJKE BIJZONDERE ASPECTEN

Er is een goede hoofdontsluiting georiënteerd op de Deurnese-weg (oost-west stadsas). Ook de interne ontsluiting is consistent, maar leidt wel snel tot een 'doolhofgevoel'. Rijpelberg heeft een directe relatie met Brouwhuis en is er voor diverse voorzieningen (winkelcentrum) ook op aangewezen.

Het Tussengebied (de zone tussen de twee wijken) is wat onsaamenhangend en ook de wijkentrees vragen aandacht.

WONEN EN LEVEN

De wijk is opgebouwd uit diverse woonclusters die min of meer gegroepeerd zijn langs de door de wijk slingerende hoofdontsluiting. De wijkstructuur is daardoor niet erg coherent en er is sprake van eenzijdige woningvoorraad. De woningen zijn voornamelijk eengezinswoningen, veelal in de koopsector. Het merendeel dateert uit de jaren 80. Het beheer en de woontechnische kwaliteit van de woningvoorraad zal de komende tijd extra aandacht vragen. Het woonmilieu is 'buiten-centrum'. Er is veel groen in en om de wijk en naast enkele scholen is er een (jeugd)ontmoetingscentrum en een scoutingvoorziening.

De waardering van de eigen omgeving ligt op een (hoog)niveau, maar wel 1 punt onder het Helmondse gemiddelde. Daarentegen ligt het percentage dat zich onveilig voelt in eigen buurt is relatief hoger dan het gemiddelde. In sommige straten is er sprake van sociale ongerustheid vanwege het dreigend negatief imago.

MAATSCHAPPELIJK EN ECONOMISCH

De samenstelling van de wijk voor wat betreft de huishoudens is redelijk gevarieerd. De inwoners zijn vooral jonger dan 55 en er zijn veel gezinnen met kinderen. Het aantal inwoners in de leeftijd van 15 – 29 jaar ligt ruim boven het gemiddelde, terwijl het aantal ouderen opmerkelijk gering is. Slechts 4% is 65 jaar of ouder. Rijpelberg heeft, als uitgesproken woonwijk, relatief weinig arbeidsplaatsen. De percentages werkloosheid en uitkeringsgerechtigdheid liggen onder het stadsgemiddelde en het inkomen ligt 2,5% lager.

ONTWIKKELINGEN EN OPGAVEN

Het aantal inwoners zal afnemen. Gezien de leeftijd en structuur van de wijk en het afnemende aantal inwoners, zullen veranderingen door kleine 'chirurgische' ingrepen ('op maat') plaats moeten vinden, met als doel:

- de gesloten en soms diffuse hofjesstructuur doorzichtiger te maken;
- de sociale cohesie en veiligheid per buurt te verbeteren;
- de relatie met Brouwhuis te verbeteren door de wijkentrees te accentueren en de verdere ontwikkeling van Tussengebied;
- de toenemende parkeerdruk in de wijk op te vangen;
- per buurt verbeteren van de interne samenhang/ coherentie t.b.v. opwaardering van de wijk en haar sociaal functioneren.

Sterker benadrukken van de relatie met Brouwhuis door aanpak wijkentrees en ontwikkeling van het tussengebied (Masterplan)

Daarnaast vindt de ontwikkeling plaats van Berkendonk tot een recreatieve voorziening van regionaal niveau.

AANDACHTSPUNT

- Het Tussengebied (tussen Rijpelberg en Brouwhuis) is meer dan alleen een koppelzone van die twee wijken. De Deurneseweg maakt onderdeel uit van de oost-west stadsas en fungeert derhalve ook als oostelijke entree van de stad. Dit vraagt om de nodige stedelijke begeleiding en een goede zonering van de verschillende functies, zowel op wijkniveau als stedelijk niveau (zie Masterplan Tussengebied).

Thema	per wijk		in Helmond
	aantal	%	%
Woningen	3.468	9,7	100
Bouwwijze			
Eengezins	3.008	88,3	78,8
Meergezins	400	11,7	21,2
Huurverhouding			
Koop	2.123	61,3	50,9
Huur	1.340	38,7	49,1
Bouwjaar			
< 1950	18	0,5	11,6
1950-1979	9	0,3	34,9
1980-1989	3.040	87,7	26,6
1990-1999	342	9,9	20,2
> 2000	59	1,7	6,7
Gem. Perceels-oppervlakte	M ² 200	70,0	index 100
Gem. OZB-waarde	€ 98.000	78,0	Index 100
Bevolking	8.823	10,4	100
Leeftijd			
0 - 14 jaar	1.774	20,1	19,6
15 - 29 jaar	2.016	22,8	17,8
30 - 64 jaar	5.640	52,6	50,4
65 jaar en ouder	393	4,4	11,8
Etniciteit			
Nederlands	6.560	74,4	78,8
Overig Westers	1.122	12,7	10,1
Overig niet-Westers	1.141	12,9	11,1

Thema	per wijk		in Helmond
	aantal	%	%
Huishoudens	3.396		
Eenpersoons	831	24,5	27,1
Meerpersoons z. kind	961	28,3	33,8
Meerpers. met kind	1.215	35,8	28,9
Eénoudergezin	389	11,5	10,1
Arbeidsplaatsen	1.468	4,0	100
Werkloosheid			
In % 15-64 jarigen	509	7,6	8,2
Uitkeringen nABW			
In % 15-64 jarigen	181	2,7	4,0
Gemiddeld inkomen	€ 23.700	97,5	index 100
% dat zich onveilig voelt in eigen buurt		32,0	24,0
% waardering woonomgeving		90,0	91,0
Woningen 2015	3.468	7,9	100
Bevolking 2015	8.237	8,0	100
Leeftijd			
0 - 14 jaar	1.517	18,4	19,1
15 - 29 jaar	1.926	23,4	17,7
30 - 64 jaar	4.338	52,7	50,4
65 jaar en ouder	456	5,6	12,8



Dierdonk



WIJKPROFIEL

Het gebied is in de jaren 60, bij gemeentelijke herindeling, aan de gemeente toegevoegd. Dierdonk is in de jaren 90 in ontwikkeling gebracht als wijk met een uitgesproken woonfunctie en een lage dichtheid (met een referentie aan een tuinstad uit de jaren 30). Dierdonk ligt ten noorden van de wijk Rijpelberg en ten oosten van Helmond-Noord en is van de stad gescheiden door de (nieuwe) Zuid-Willemsvaart en de provinciale weg (N279).

RUIMTELIJKE BIJZONDERE ASPECTEN

De wijk heeft een goede ontsluiting direct aan de provinciale weg (Wolfsputterbaan). Aan de noordzijde van het bebouwde deel van de wijk loopt de Bakelse Aa welke van belang is voor de waterhuishouding (zoekgebied voor waterberging). Ten noord-westen van Dierdonk (en de Bakelse Aa) ligt het gebied Scheepstal waar op termijn (na 2015) een nieuw bedrijventerrein is gedacht. De wijk zelf wordt doorsneden door een veengeul die de functie van centrale waterplas heeft, omringd door wonen en wijkvoorzieningen.

WONEN EN LEVEN

De wijk is een groene wijk omringd door groen (Bakelse Beemden en Bakelse Bossen). De wijk, die nagenoeg is afgerond, heeft op grond van het accent op de woonfunctie en de relatief kleine omvang van de wijk, beperkte voorzieningen (wijkcentrum met supermarkt, sociaal cultureel centrum, basisschool, tennispark). Er is wel een directe (langzaam verkeers-)verbinding met de meer uitgebreide voorzieningenstructuur in Helmond Noord (o.a. winkelcentrum en voortgezet onderwijs). Aan de zuidzijde van de wijk ligt een locatie voor bijzondere woonvormen (woonwagens).

De waardering voor de woonomgeving is bijna maximaal en relatief heel weinig mensen voelen zich onveilig in de eigen buurt.

MAATSCHAPPELIJK EN ECONOMISCH

De wijk heeft een bevolkingsopbouw van een jonge woonwijk met voornamelijk duurdere eengezins- woningen (koop). De wijk bestaat voor ruim 97% uit mensen met een westerse/ Nederlandse etniciteit. De meerpersoons huishoudens met (jonge) kinderen vormen de grootste groep inwoners. Als uitgesproken woonwijk heeft Dierdonk nauwelijks arbeidsplaatsen. De werkloosheid en het aantal uitkeringsgerechtigden ligt ver onder het gemiddelde. Het gemiddeld inkomen ligt ruim boven het stadsgemiddelde.

ONTWIKKELINGEN EN OPGAVEN

Tegen 2015 is de leeftijdsopbouw van de wijk (met een duidelijke nadruk op jongere leeftijdsgroepen) omgebogen in een ontwikkeling naar een meer gemiddelde opbouw. Dierdonk zal het accent op de woonfunctie behouden en ook meer eengezinswoningen, respectievelijk koopwoningen, hebben dan gemiddeld in Helmond en daardoor een grote mate van stabiliteit kennen. Voor de komende periode liggen er geen structurele ingrepen in het verschieft.

AANDACHTSPUNTEN

- De ontwikkeling van Scheepstal ten noorden van de woonwijk als bedrijventerrein zal op termijn plaatsvinden rekening houdend met de betekenis en natuurlijke loop van de Bakelse Aa die als een forse natuurlijke buffer tussen woonwijk en bedrijventerrein zal fungeren.
- Bij de geleidelijke verandering van de bevolkingsamenstelling, met een groter aandeel van de groepen jongeren (15–29) en ouderen (65-plus), aandacht geven aan de veranderende behoeften aan voorzieningen.

Thema	per wijk		in Helmond
	aantal	%	%
Woningen	1.625	4,5	100
Bouwwijze			
Eengezins	1.618	99,9	78,8
Meergezins	1	0,1	21,2
Huurverhouding			
Koop	1.577	97,5	50,1
Huur	41	2,5	49,9
Bouwjaar			
< 1950	23	1,4	11,6
1950-1979	16	1,0	34,9
1980-1989	11	0,7	26,6
1990-1999	1.531	94,2	20,2
> 2000	44	2,7	6,7
Gem. Perceels-oppervlakte	M² 394	139,0	Index 100
Gem. OZB-waarde	€ 225.000	179,0	Index 100
Bevolking	5.092	6,0	100
Leeftijd			
0 - 14 jaar	1.554	30,5	19,6
15 - 29 jaar	507	10,0	17,8
30 - 64 jaar	2.914	57,2	50,4
65 jaar en ouder	117	2,3	11,8
Etniciteit			
Nederlands	4.580	89,9	78,8
Overig Westers	389	7,6	10,1
Overig niet-Westers	123	2,4	11,1

Thema	per wijk		in Helmond
	aantal	%	%
Huishoudens	1.602		
Eenpersoons	84	5,2	27,1
Meerpersoons z. kind	511	31,9	33,8
Meerpers. met kind	904	56,4	28,9
Eénoudergezin	103	6,4	10,1
Arbeidsplaatsen	318	0,9	100
Werkloosheid			
In % 15-64 jarigen	130	3,8	8,2
Uitkeringen nABW			
In % 15-64 jarigen	23	0,7	4,0
Gemiddeld inkomen	€ 33.800	139,1	index 100
% dat zich onveilig voelt in eigen buurt		7,0	24,0
% waardering woonomgeving		99,0	91,0
Woningen 2015	1.695	3,9	100
Bevolking 2015	4.906	4,8	100
Leeftijd			
0 - 14 jaar	1.288	26,3	19,1
15 - 29 jaar	688	14,0	17,7
30 - 64 jaar	2.659	54,2	50,4
65 jaar en ouder	271	5,5	12,8



Brandevoort



Structuurplan Brandevoort II



WIJKPROFIEL

Het gebied is in de jaren 90, na gemeentelijke herindeling, aan de gemeente toegevoegd. De wijk grenst in het zuiden aan het Eindhovens Kanaal en omvat in het noordoosten het Coovels Bos (natuurkerngebied). Aan de westzijde grenst de wijk aan het regionale recreatiegebied de Gulbergen (o.a. dierenpark en golfbaan). De noordgrens wordt gevormd door de snelweg A-270 naar Eindhoven.

De ontwikkeling van deze grote uitbreidingslocatie is nog volop gaande. Op termijn zal er sprake zijn van een grotere wijk met de functies wonen, werken en buitengebied.

RUIMTELIJKE BIJZONDERE ASPECTEN

De tot nu toe gerealiseerde delen zijn vooral gericht op de functie wonen. De groenstructuur is helder, de centrumstructuur van de Veste met de geplande wijkvoorzieningen springt eruit en de wegenstructuur is duidelijk gelaagd met een centrale ontsluitingsweg en aansluitende buurtwegen. Voorts is er centraal in de toekomstige wijk een treinstation geprojecteerd. Ook zijn directe langzaam verkeer verbindingen, via 't Hout en Helmond-West naar het centrum en naar Stiphout, gerealiseerd. Aan de noordzijde (tegen de A-270) is een hoogwaardig bedrijventerrein (ca. 30 ha.) geprojecteerd).

Gezien de doorlopende realisatie (globaal tot 2015) zal Brandevoort ook na 2015 nog duidelijk kenmerken dragen van een jonge wijk, met dito bevolkingssamestelling.

WONEN EN LEVEN

Het gemiddelde woonmilieu is groen stedelijk. Het hoofdaccent ligt op eengezinswoningen. Hiervan wordt op beperkte schaal in de Veste afgeweken. Daar is ook ruimte voor meer gezinswoningen. De waardering voor de woonomgeving is bijna maximaal en

het percentage van mensen dat zich onveilig voelt in eigen buurt is zeer laag.

MAATSCHAPPELIJK EN ECONOMISCH

Omdat grote delen van de wijk nog gebouwd moeten worden, geven de huidige cijfers nog geen uitgekristalliseerd wijkbeeld. Uitgaande van de opzet (omvang, functies, enz.) zal er op termijn sprake zijn van een (statistisch!) normaal beeld voor een wijk met ca. 6.000 woningen en ca. 16.000 mensen.

ONTWIKKELING EN OPGAVEN

In de periode tot 2015 komen er ruim 12.000 inwoners bij. Omdat voor de ontwikkeling van Brandevoort specifieke structuurplan, masterplannen, beeldkwaliteitsplannen e.d. zijn gemaakt die als kaders dienen voor de verdere uitwerking, wordt met nadruk naar die plannen voor zowel Brandevoort I als II verwezen.

AANDACHTSPUNTEN

In deze ISV wordt volstaan met benoeming van een aantal aandachtspunten:

- Bij realisering van de woningbouw en het bedrijventerrein rekening (blijven) houden met het uitgesproken concept van de wijk.
- Rekening houden met de toekomstige wegenstructuur in het licht van het Regionaal Structuur Plan en de Studie Hoofdwegenstructuur.
- Ontwikkeling van de 'planranden Brandevoort' (in relatie met regionale plannen voor Gulbergen en het Eindhovens Kanaal) als uitloopegebieden voor de nieuwe woonwijk Brandevoort en met het Coovels Bos als kwetsbaar natuurgebied;
- verbindingen met de Stiphoutse bossen als uitloopegebied en mogelijk voor waterinfiltratie.

Thema	per wijk		in Helmond	
	aantal	%	%	
Woningen	1.814	5,1	100	
Bouwwijze				
Eengezins	1.469	97,4	78,8	
Meergezins	39	2,6	21,2	
Huurverhouding				
Koop	1.488	86,7	50,1	
Huur	228	13,3	49,9	
Bouwjaar				
<1950	32	1,8	11,6	
1950-1979	30	1,7	34,9	
1980-1989	8	0,4	26,6	
1990-1999	70	3,9	20,2	
>2000	1.674	92,3	6,7	
Gem. Perceels-oppervlakte	M² 414	146,0	index 100	
Gem. OZB-waarde	€ 222.000	177,0	Index 100	
Bevolking	4.861	5,7	100	
Leeftijd				
0 - 14 jaar	1.323	27,2	19,6	
15 - 29 jaar	750	15,4	17,8	
30 - 64 jaar	2.679	55,1	50,4	
65 jaar en ouder	109	2,3	11,8	
Etniciteit				
Nederlands	4.298	88,4	78,8	
Overig Westers	368	7,6	10,1	
Overig niet-Westers	198	4,0	11,1	

Thema	per wijk		in Helmond	
	aantal	%	%	
Huishoudens	1.715			
Eenpersoons	164	9,6	27,1	
Meerpersoons z. kind	674	39,3	33,8	
Meerpers. met kind	705	41,1	28,9	
Eénoudergezin	172	10,0	10,1	
Arbeidsplaatsen	369	1,2	100	
Werkloosheid				
In % 15-64 jarigen	112	3,3	8,2	
Uitkeringen nABW				
In % 15-64 jarigen	8	0,2	4,0	
Gemiddeld inkomen	€ 33.800	139,1	index 100	
% dat zich onveilig voelt in eigen buurt		6,0	24,0	
% waardering woonomgeving		99,0	91,0	
Woningen 2015	6.164	14,1	100	
Bevolking 2015	16.750	16,3	100	
Leeftijd				
0 - 14 jaar	4.748	28,3	19,1	
15 - 29 jaar	1.883	11,2	17,7	
30 - 64 jaar	9.473	56,6	50,4	
65 jaar en ouder	646	3,9	12,8	



Industriegebied-Zuid



WIJKPROFIEL

Logischerwijs is de functie van dit gebied vooral gericht op werken en is slechts sprake van incidentele woningen/ woonconcentraties.

RUIMTELIJKE BIJZONDERE ASPECTEN

Het Industriegebied Zuid bestaat uit een aantal verschillende delen:

- Hoogeind dat tegen het centrum aan ligt en zeer gemengd van karakter is,
- B.Z.O.B. dat in de zuiden ligt en vooral is gericht op het segment van grootschalige bedrijven;
- Varenschut dat een nat gebied is met leemgeving, enkele woningen (aan het kanaal gelegen) en tuinbouwkassen in de vork van het kanaal.

De verkeersstructuur is overwegend efficiënt en grofmazig opgezet.

Het gebied vormt de visuele entree van de stad, komende vanuit het zuiden (afslag A67), maar alleen langs de Rochadeweg en Varenschut investeren bedrijven in hun uiterlijke presentatie.

Het gebied ligt afgezonderd van woongebieden. Direct grenzend aan de westzijde van Hoogeind ligt Suytkade (wijk Binnenstad), dat thans wordt ontwikkeld, terwijl aan de noordzijde al van oorsprong de woonbuurt Annaparochie is gelegen. In Hoogeind is van oudsher de insteekhaven gelegen die echter heden ten dage de bereikbaarheid over water voor nog maar een zeer beperkt aantal bedrijven levert. Bij het BZOB daarentegen is een moderne kade voor schepen met een groter tonnage gerealiseerd dat de functie van multi-modaal regionaal overslagcentrum heeft (ROC).

MAATSCHAPPELIJK EN ECONOMISCH

Door het karakter van dit gebied valt er alleen iets te zeggen over de economische aspecten.

Deze wijk heeft het op één na grootste aandeel in de werkgelegenheid, te weten 25% van het aantal arbeidsplaatsen (Binnenstad heeft 32%). Van het geringe aantal aanwezige inwoners zijn er relatief veel werkloos en uitkeringsgerechtigd. De percentages liggen ruim boven de stadsgemiddelden.

ONTWIKKELINGEN EN OPGAVEN

Zowel voor Hoogeind als voor B.Z.O.B. zijn recentelijk masterplannen ontwikkeld welke in de komende planperiode zullen worden uitgevoerd. Uit deze masterplannen wordt een aantal ontwikkelingen aangestipt:

- bij transformatie van het gebied in zuidelijke richting langs het kanaal tevens de (visuele) entree vanuit het zuiden verbeteren met aandacht voor de relatie met Lungendonk;
- nadruk op de concentratie en verdere uitbouw van perifere detailhandel voorzieningen (PDV) aan de Engelseweg;
- ruimte voor de herontwikkeling van 'Stads-Aa' i.v.m. interne waterhuishouding en verbinding met Binnenstad/ Centrum;
- ontwikkelen van oude Zuid-Willemsvaart en insteekhaven als dragers voor ruimtelijke kwaliteit, rekening houdend met ruimtelijke en waterhuishoudkundige continuïteit;
- ontwikkeling van het gebied Varenschut als markante stadsentree, gelegen op het kruispunt van kanalen, met een groen (natuur/ landschap/ recreatie) en blauw (water/ recreatie) karakter;
- ontwikkelen van het gebied van de Astense Aa als landschappelijk kader voor het bedrijventerrein, met functies voor natuur, water en recreatief medegebruik.

AANDACHTSPUNT

Het handhaven c.q. verbeteren van de (ruimtelijke) kwaliteit van langzaam verkeer verbindingen vanuit bedrijventerreinen naar centrum en buitengebied.

Thema	per wijk		in Helmond
	aantal	%	%
Woningen	118	0,3	100
Bouwwijze			
Eengezins	102	98,1	78,8
Meergezins	2	1,9	21,2
Huurverhouding			
Koop	74	69,8	50,1
Huur	32	30,2	49,9
Bouwjaar			
<1950	27	22,9	11,6
1950-1979	60	50,8	34,9
1980-1989	8	6,8	26,6
1990-1999	19	16,1	20,2
>2000	4	3,4	6,7
Gem. Perceels-oppervlakte	.	.	100
Gem. OZB-waarde	€ 177.037	8,0	125,631
Bevolking	354	0,4	100
Leeftijd			
0 - 14 jaar	63	17,8	19,6
15 - 29 jaar	49	13,8	17,8
30 - 64 jaar	202	57,1	50,4
65 jaar en ouder	40	11,3	11,8
Etniciteit			
Nederlands	323	91,2	78,8
Overig Westers	30	8,5	10,1
Overig niet-Westers	1	0,3	11,1

Thema	per wijk		in Helmond
	aantal	%	%
Huishoudens	105		
Eenpersoons	15	14,3	27,1
Meerpersoons z. kind	52	49,5	33,8
Meerpers. met kind	30	28,6	28,9
Eénoudergezin	8	7,6	10,1
Arbeidsplaatsen	7.632	25,6	100
Werkloosheid			
In % 15-64 jarigen	25	10,0	8,2
Uitkeringen nABW			
In % 15-64 jarigen	16	6,4	4,0
Gemiddeld inkomen	.	.	100
Woningen 2015	118	0,3	100
Bevolking 2015	341	0,3	100
Leeftijd			
0 - 14 jaar	60	17,6	19,1
15 - 29 jaar	56	16,4	17,7
30 - 64 jaar	172	50,4	50,4
65 jaar en ouder	53	15,6	12,8



Ruimtelijke structuur tot 2030

VISIEKAART



Visiekaart legenda

ONDERGROND

- Bestaand stedelijk gebied
- Bestaand bedrijventerrein
- Open/ halfopen landschap
- Sportterrein / begraafplaats
- Gesloten landschap (bos)
- Water
- Gemeentegrens
- Spoorlijn
- Bovenstedelijke wegen

GEBIEDEN

- Nieuw woongebied
- Versterking centrumontwikkeling
- Transformatie tot stedelijk gebied
- Nieuw bedrijventerrein
- (Zoekgebied) waterberging/ Ruimte voor water
- Inrichting planranden en geleidingszone
- Perifere detailhandelsgebied

SYMBOLEN

- Versterkte kwaliteitsimpuls bestaand stedelijk gebied
- Nieuwe wijk- en buurtvoorzieningen
- Concentratiegebied nieuwe stedelijk-regionale recreatieve voorzieningen
- Openlucht recreatie / recreatieve poort
- Infiltratiepunt water
- Waterstructuur/berging centraal stedelijk gebied
- Versterken nat profiel kanaal
- Herinrichting kanaaloever + versterken passage mogelijkheden
- versterking ruimtelijke relatie
- Versterking Regionaal Overslag Centrum (ROC)
- Stedelijke hoofdverkeersas
- Bovenwijkse verkeersas
- Centrumring (bestaand)
- Nieuwe wegvakken

Het betreft hier een overname van de kaart uit het ASP, met slechts enkele wijzigingen n.a.v. (eerdere) onvolkomenheden of inmiddels vastgesteld (nieuw) beleid.

ruimtelijke structuurvisie Helmond 2030: een doorkijk

Een doorkijk maken naar een periode die pakweg 25 jaar verder ligt is een hachelijke onderneming: maatschappelijke ontwikkelingen gaan snel en vaak ook onverwacht. Prognoses berekenen betekent op glad ijs bewegen en veelal niet meer dan huidige trends doortrekken. Planningen die worden opgesteld zullen per definitie afwijken van de werkelijkheid en de beïnvloeding en directe sturingsmogelijkheden (van de overheid) hebben een beperkte horizon. De onzekerheid neemt dus sterk toe met de verlenging van de tijdshorizon en datzelfde geldt voor de mate van abstractheid van de uitspraken die op dat vlak worden gedaan. Kortom: het effectieve nut en ook de uitkomst van dergelijke exercities is vaak aan discussie onderhevig.

Toch zijn wij van mening dat in dit geval een doorkijk naar de periode tot 2030 zinnig en ook noodzakelijk is. Dit heeft in sterke mate te maken met het specifieke karakter van het beleidsveld ruimtelijke ordening. Het opstellen van ruimtelijk beleid en het nemen van maatregelen kent zowel een lange voorbereidings-tijd als een lange uitvoerings- c.q. doorlooptijd. Bijvoorbeeld: het realiseren van een nieuwe omvangrijke woonlocatie of bedrijventerrein vraagt veelal een voorbereidingstijd van 7 à 10 jaar en een uitvoeringstijd van 10 tot 15 jaar. Dergelijke strategische beslissingen en de daaraan verbonden grote investeringen dienen daarom gebaseerd te zijn op een langjarige en consistente visie. Deze visie dient in een vroegtijdig stadium met betrokkenen en belanghebbenden te worden gecommuniceerd om daarmee richting te geven aan het feitelijk handelen. Willen we de toekomstige behoeften van Helmond ruimtelijk faciliteren voor de periode na 2015 dan zullen nu al lijnen dienen te worden getrokken en uitgezet.

Dit sluit aan op een andere kenmerkende ontwikkeling binnen de ruimtelijke ordening, namelijk de verschuiving naar een minder sturende en dirigerende opstelling van de rijksoverheid. De

gemeenten krijgen minder met vooraf opgelegde richtlijnen of productietaakstellingen te maken en zullen meer vanuit de eigen mogelijkheden en potenties de aangegeven doelstellingen moeten invullen en bereiken. Dit vraagt een meer dynamische en creatieve opstelling die ook wel met de term 'ontwikkelingsplanning' wordt aangeduid. Een duidelijke lange termijn visie en strategie van het gemeentebestuur speelt hier op in en nodigt andere maatschappelijke partijen en initiatiefnemers uit om hieraan (mede) uitvoering te geven.

Zoals ook in hoofdstuk 2 (opzet en werkwijze) is aangegeven, bepaalt de grotere abstractheid ook de status van dit deel (hoofdstuk 4) van de Interimstructuurvisie. Tot het jaar 2015 heeft de ISV het formele karakter van een structuurvisie volgens de Wet ruimtelijke ordening (Wro) en geeft het duidelijke beleidskaders voor de ruimtelijke ontwikkeling van het Helmondse grondgebied.

De doorkijk tot 2030 geeft de analyse en de visie van het gemeentebestuur in abstracte hoofdlijnen weer over de te volgen inhoudelijke koers voor de periode daarna en de ruimtelijke consequenties die dit kan hebben. Wij willen dit deel richtinggevend laten zijn in ons overleg met andere overheden en verdere betrokkenen en belanghebbenden maar vooral ook inspirerend en uitdagend laten zijn voor de verdere uitwerking.

Evenals voor de planperiode tot 2015 is onze analyse en visie voor de daarop volgende periode tot 2030 gebaseerd op de uitkomsten en de confrontatie van gegevens uit de themaparagrafen uit het vorige hoofdstuk (3.2 tot en met 3.8). De daarin aangegeven maatschappelijke trends, programma's, ambities en ruimtelijke claims per sector van gemeentelijk beleid zijn zo goed mogelijk onderbouwd en doorgetrokken naar de periode 2015-2030 en

vertaald aan de hand van dezelfde ruimtelijke strategieën als voor de planperiode tot 2015. Het hanteren van dezelfde strategieën is niet alleen ingegeven door de veronderstelling dat deze ook in 2015 nog geldend zijn maar ook de verwachting dat de invulling ervan langere tijd vraagt dan de komende 10 jaar.

VOORTBOUWEN OP REGIONALE EN STEDELIJKE BASISSTRUCTUUR

Het inzetten op het behoud en bescherming van de robuuste groen- en waterstructuren zoals die in de regionale en stedelijke basisstructuur zijn gedefinieerd, wordt in de periode na 2015 doorgezet. Het belang van dit beleidsthema wordt naar verwachting alleen maar sterker (door klimaatsverandering, milieubelasting e.d.) en het waarborgen van deze duurzame basisstructuur met een eigen ritme en dynamiek heeft een fundamentele waarde.

In ruimtelijke zin is ook de samenhang met de voorgestelde ontwikkelingsrichting naar het Zuiden duidelijk aanwezig. Dit vertaalt zich zowel in het voorstel om de kwaliteit van de bovenloop van de Goorloop in nauwe samenhang met de planontwikkeling in Lungendonk ter hand te nemen, als de benadering om de reservering van benodigde waterbergingscapaciteit in samenhang te zien met de planontwikkeling voor het bedrijventerrein Diesdonk en de bescherming van de rivier de Aa.

Het aanwijzen van de Zuid-Willemsvaart als ruimtelijke drager voor de stedelijke ontwikkeling in noordelijke en zuidelijke richting houdt ook in dat de randen van het kanaal op deze kwaliteit worden ingericht. Dit kan zowel in de sfeer van kwalitatief hoogwaardige bebouwing, als in de onbebouwde sfeer waarbij de kwaliteit van landschap en natuur (ecologische kwaliteit) wordt



uitgebouwd. Dit laatste geldt in het bijzonder voor het gebied het Goor (ingeklemd tussen Goorloop, Eindhovens kanaal en Kanaaldijk). In tegenstelling tot het Regionaal Structuurplan ziet Helmond voor dit betreffende kleine gebied geen substantiële bouw mogelijkheden. Dit heeft in de eerste plaats te maken met het natte karakter van het gebied (hydrologische gesteldheid) en de benodigde ruimte voor de ecologische kwaliteiten van Goorloop en Eindhovens Kanaal. Daarnaast vraagt de omstandigheid dat in het gebied een omvangrijk verdeelstation voor de elektrische hoogspanningsvoorziening is gelegen, waarvan de inpassing of verplaatsing extreem hoge kosten met zich mee zouden brengen, om een praktische afweging. Geopteerd wordt daarom voor een overwegend groene inrichting in de sfeer van een stedelijk park met sterke ecologische en recreatieve kwaliteiten. Een vergelijking met het stadspark de Warande dringt zich op.

Ook het gebied van Varendschut (ten zuiden van de Rochadeweg) zal, gezien zijn strategische ligging aan het water en de aanwezige groene kwaliteiten, een open en groene inrichting gericht op recreatieve functies, dienen te krijgen. Daarmee zal het nu sterk geïsoleerde gebied tot een groene 'draaischijf' tussen groot-schalige stedelijke ontwikkelingen (Hoogeind/ BZOB/ toekomstig woongebied Lungendonk/ toekomstig bedrijventerrein Diesdonk) uitgroeien. Na de afronding van Berkendonk als recreatief speerpunt in de planperiode tot 2015, zouden op deze plek vrijetijdsvoorzieningen in de openluchtsfeer (groen en water) een plaats kunnen krijgen die niet alleen een stedelijke maar ook regionale uitstraling kunnen krijgen.

Aan de noordzijde van de stad biedt het noordelijk deel van de (oude) Zuid-Willemsvaart mogelijkheden om de recreatieve potenties van het kanaal rondom sluis 7 (met cultuur-historische waarden) te benutten en uit te bouwen. Met name de groene ruimten ter weerszijden van dit deel van het kanaal (Overbrug met

ondermeer de golfbaan aan de westzijde en de Bundertjes aan de oostzijde), met sluis 7 als letterlijk koppelstuk, geven kansen om recreatieve voorzieningen in de extensieve sfeer te realiseren die aansluiten bij het karakter van het groene middengebied tussen Helmond en Eindhoven. Aanpak in regionaal verband (ondermeer met de buurgemeente Laarbeek) biedt ons inziens de beste mogelijkheden voor een dergelijke ontwikkeling.

VERDERE UITBOUW VAN DE STAD

Nadat in de planperiode tot 2015 de stad nagenoeg is afgerond in westelijke en oostelijke richting zal in de periode tot 2030 de noodzakelijke stedelijke uitbreiding vooral in zuidelijke en noordelijke richting moeten plaatsvinden. Dit is ook conform de visie zoals weergegeven in het Streekplan en het Regionaal Structuurplan.

Volgend op de eerste aanzetten in deze richting met (middelgrote) plannen voor de Groene Loper en Suytkade die in de periode tot 2015 zullen worden gerealiseerd, wordt voor de periode daarna uitgegaan van een stevige uitbreiding van het stedelijk gebied in de vorm van een nieuwe woonwijk Lungendonk (6.000 woningen) en nieuwe bedrijventerreinen Diesdonk (bruto 200 ha.) aan de A-67 en Scheepstal (30 ha) in het Noorden aan de N-279. In hoofdstuk 3 is t.a.v. het bedrijventerrein Diesdonk reeds aangegeven dat de ontwikkeling feitelijk al voor 2015 ter hand dient te worden genomen om tijdig het noodzakelijke aanbod te kunnen garanderen. De vertaling van deze doelstelling wordt momenteel in samenspraak met onze buurgemeenten en de Provincie in het kader van een Milieueffectenrapportage (MER) nader onderzocht. Wij gaan er daarbij vanuit dat naast een bedrijvenbestemming

tevens ruimte voor een waterberging wordt gevonden in de bedding van de rivier de Aa die in dit gebied is gelegen.

Voor het nieuwe woongebied Lungendonk wordt een gelijke procedure gevolgd. Uitgangspunt voor de gemeente Helmond is niet alleen ruimte te vinden voor een dergelijke woningbouwcapaciteit maar daarbij tevens deze woonwijk een bijdrage te laten leveren aan de versterking van het stedelijk gebied van Helmond. Vanuit dit uitgangspunt wordt geopteerd voor een wijk met een combinatie van woonmilieus in een groenstedelijk sfeer (westelijke stadsrand) en in een meer stedelijke sfeer (centrum-stedelijk en buiten-centrum woonmilieu vooral aan de zijde van het kanaal). Deze variatie in woonmilieus sluit aan bij de demografische ontwikkeling waarin het aandeel van 1-en 2-persoonshuishoudens nog verder zal toenemen en bij maatschappelijke trends die vragen om een meer multifunctioneel karakter van de leefomgeving oftewel functiemenging.

Met als uitgangspunt een zorgvuldig ruimtegebruik en het respecteren van de robuuste groene structuur van de Goorloop, gaat de voorkeur sterk uit naar een ruimtelijke koppeling van de nieuwe wijk met de kwaliteit van de ruimtelijke as van de Zuid-Willemsvaart. Dit houdt ook in dat de oostzijde van het kanaal (het gebied Rietbeemd tot aan de loop van de Aa) zoveel mogelijk op Lungendonk aansluit door middel van een transformatie van de huidige (enigszins rommelige) stadsrand sfeer (o.a. kassen en opslag) naar meer stedelijke functies waarbij hoogwaardige bedrijvigheid en stedelijke voorzieningen een duidelijk front naar het kanaal maken. Het kanaal biedt ook hier weer uitgelezen kansen om een hoogwaardige stedelijke uitstraling te realiseren.

Een dergelijke, meer autonome, transformatie naar hoogwaardig stedelijk gebied voorzien wij ook voor een tweetal bedrijventzones die nu nog langs het oude kanaal zijn gesitueerd. Het betreft hier de bedrijventzones van Kanaaldijk-Noord-Oost¹ (ca. 8 ha.

met een nadruk op de stedelijke woonfunctie, gecombineerd met werkfuncties) en Kanaaldijk Zuid-West² (ca. 15 ha. met een sterke menging van functies). Met de tegenover liggende locaties van respectievelijk de Groene Loper en Suytkade wordt daarmee aan beide zijden van het kanaal een intensief stedelijk gebied gerealiseerd met een evenwichtige uitstraling.

Echter, in tegenstelling tot de ontwikkelingen rond Lungendonk en Diesdonk waarbij de overheid als initiatiefnemer zal optreden, gaan wij voor de transformatie van deze bedrijventerreinen uit van een autonome ontwikkeling met initiatiefneming vanuit de particuliere sector.

VERSTERKEN ECONOMISCHE UITGANGSPOSITIE

Rekening houdend met de verwachte doorzetting van de stedelijke groei van Helmond binnen een sterke economische kernregio, zal de economische structuur van onze gemeente, ook over een langere periode gezien, zich langs de lijnen van het ontwikkelingsperspectief uit de nota's 'Horizon en Brainport Navigator 2013, Lissabon voorbij!' ontwikkelen. Zowel versterking c.q. vernieuwing van de industriële sector als een noodzakelijke verbreding van de dienstensector (waaronder vrije tijdvoorzieningen) en quartaire sector zullen ook de centrale thema's in periode na 2015 vormen.

Ruimte bieden voor deze verbreding van het economische spectrum in onze stad is noodzakelijk gezien de maatschappelijke en economische trends die zich op nationale, Europese en wereldschaal zullen voordoen.

Ondermeer als gevolg van sterke maatschappelijke en culturele veranderingen (vergrijzing, meer kleine huishoudens, bereikbaarheid), maar ook in het licht van te stellen vestigingseisen vanuit

ondernemingen en instellingen, zal deze 'verdienstelijking' van de economie een meer stedelijke ambiance vereisen, met een relatief hoge dichtheid en vooral een sterke menging van functies. Door middel van een verdere versterking van het centrumgebied, maar ook door het realiseren van deze ambiance langs de stedelijke assen als het kanaal, moet het uitdagende vestigingsmilieu voor dit type bedrijvigheid en voorzieningen worden gerealiseerd. Dit is een belangrijke voorwaarde om deze noodzakelijke vernieuwing van de economische structuur in de komende decennia te kunnen waarmaken.

Naast deze stedelijke ambiance blijven, met name voor de industriële sector met duidelijke ontwikkelingsclusters als automotive, (agro)food, megatronica/ machinebouw en industriële bouw, meer specifieke bedrijventerreinen noodzakelijk. Een duidelijke segmentering/ thematisering, met daarop aangepaste vestigingsmilieus en inrichtingseisen (ook qua milieubelasting), is noodzakelijk. De High Tech Automotive Campus is daar een voorbeeld van.

Dit vraagt in de eerste plaats het doorzetten van het revitaliserings- en moderniseringsproces van bestaande, deels verouderde, bedrijventerreinen als Hoogeind. Ook het uitbreiden van intensief parkmanagement voor bestaande (en nieuwe) bedrijventerreinen blijft van groot belang om in te kunnen spelen op veranderende kwaliteitseisen en verplaatsingsprocessen.

Ondanks de noodzakelijke realisatie van nieuwe bedrijventerreinen in Diesdonk, Scheepstal en een verdere modernisering en intensivering van het (oudste) bedrijventerrein Hoogeind, blijkt uit toekomstige behoefteberekeningen dat in bepaalde economische groeiscenario's het aanbod nog achterblijft bij de vraag naar dergelijke terreinen. Wanneer ook rekening wordt gehouden met economische doelstellingen om de verhouding arbeidsplaatsen/ beroepsbevolking in 2030 voor de stad Helmond (en de omrin-

gende regio) op een aanvaardbaar peil te brengen, blijft nog een behoefte van ca. 100 ha bedrijventerrein open staan die niet op Helmonds grondgebied kan worden gerealiseerd indien zich deze vraagontwikkeling voordoet.

Wij gaan ervan uit dat deze toekomstige 'zoekopgave' voor een ruimtereservering als een gemeenschappelijke opgave voor de gemeenten in de Peelregio wordt opgepakt.

VERBETEREN BEREIKBAARHEID VAN DE STAD EN REGIO

Een gemeenschappelijke regionale opgave ligt er ook op het terrein van verkeer en vervoer. De groei van de stad en de regio, de naar verwachting structurele economische ontwikkeling (met ongetwijfeld conjuncturele pieken en dalen) en de toenemende groei van individuele mobiliteit (o.a. door verdere globalisering, individualisering, arbeidsmobiliteit e.d.) zorgt naar verwachting voor een groeiende vraag naar verplaatsing van personen en goederen.

Helmond wil werken aan een duurzame bereikbaarheid van de stad en de afzonderlijke delen. Dit betekent echter dat de voor de periode tot 2015 omschreven maatregelen op langere termijn niet voldoende zullen zijn.

In de eerste plaats betreft dit de noodzakelijke afronding van de regionale maatregelen in het kader van de MIRT-Verkenning en het Bereikbaarheidsprogramma Zuidoostvleugel Brabantstad. De verdere groei van Helmond na 2015 met als grote locaties Lungendonk en Diesdonk aan de zuid(-oost)flank van de stad voegt daar nog een extra dimensie aan toe. Dit vraagt om een (indirecte) aanhaking van deze gebieden aan de zogenaamde 'Grote Ruit' uit de Zuidoostvleugel Brabantstad. Ook op lokaal niveau zullen de tot 2015 vastgelegde maatregelen ontoereikend zijn voor de



periode daarna. In het kader van de Studie Hoofdwegenstructuur is reeds geconstateerd dat aanvullende structuren en maatregelen noodzakelijk zijn. Het betreft hier met name de afronding van de centrumring en het verder completeren van de stedelijke ring tussen de Heeklaan en de Vossenbeemd.

De realisering van nieuwe substantiële locaties als Lungendonk, Diesdonk en Scheepstal vraagt daarnaast om goede aansluitingen op het lokale wegennet en fietspadennetwerk en voor wat betreft de eerstgenoemde locatie ook een goede verbinding met het centrum. Dit betekent dat met name het zuidelijke gedeelte van de Kanaaldijk een intensieve rol gaat vervullen, met naast het nog steeds groeiende regionale verkeer, ook een duidelijke lokale functie.

Het beter benutten van de capaciteit van de Brabantse waterwegen, zoals voorgesteld in de zogenoemde BERZOB-studie kan na de uitbreiding van het Regionale Overslag Centrum op het BZOB wellicht een vervolg krijgen door in de planontwikkeling voor Diesdonk de mogelijkheden voor een dergelijke faciliteit te onderzoeken.

Omdat het bereikbaarheidsbeleid van onze gemeente is gericht op een integrale en samenhangende aanpak van alle vervoersmiddelen, zullen tegelijkertijd openbaar vervoer en fietsverbindingen een duidelijke rol in deze opgave moeten spelen. Ons voorstel om de ontwikkeling van Lungendonk direct op het stedelijk gebied aan te haken en daarbij het kanaal als centrale stedelijke drager te gebruiken biedt mogelijkheden om deze ruimtelijke as ook als 'stamlijn' voor het regionale en lokale openbaar vervoer (bus) te stimuleren. Een dergelijke stamlijn sluit via Suytkade ook direct aan op het NS-station als knooppunt van verkeer en ondersteunt daarmee de spoorlijn als hoofdader van openbaar vervoer. De ingezette lijn om Helmond onderdeel te laten zijn van het OV-netwerk Brabantstad wordt daarmee onverminderd doorgezet.

VERSTERKING VAN HET CENTRUM

De voor de planperiode tot 2015 beschreven krachtige versterking en uitbreiding van het centrumgebied betekenen niet alleen een broodnodige inhaalslag op kwantitatief en kwalitatief niveau maar leveren ook een goede uitgangspositie op voor de daarop volgende periode om middels stapsgewijze aanvullingen het vernieuwde centrumgebied mee te laten groeien met de verdere uitbouw van de stad. Deze stapsgewijze aanvullingen kunnen naar onze inschatting, in de vorm van een transformatie van de resterende bedrijvencomplexen aan het kanaal (Nedschroef/Raymakersterrein en Vliscoterrein) naar een centrumgebied met meervoudig ruimtegebruik, op deze wijze afdoende worden opgevangen. De unieke stedenbouwkundige ligging en de bijzondere kwaliteit van het industrieel erfgoed voor huisvesting van diverse centrumfuncties, bieden in dit opzicht grote potenties.

AFRONDEN HERSTRUCTURERING ACHTERSTANDSWIJKEN EN INZETTEN OP KWALITEITSIMPULSEN BESTAANDE WIJKEN

In de planperiode tot 2015 maakt Helmond op een aantal plaatsen een duidelijke inhaalslag op het vlak van herstructurering en renovatie. Met name in de binnenstedelijke wijken Binnenstad-Oost en Helmond-West vindt een fundamentele en gebiedsgerichte aanpak plaats waarbij de bestaande voorraad in een langjarig traject flink wordt geherstructureerd.

Veroudering en in sommige situaties ook achteruitgang, van bestaande woonmilieus in andere delen van Helmond, gaat echter gewoon door. Het is daarom van groot belang dat door gericht beleid (beheer en vernieuwing) de kwaliteit van woningen en woonmilieus op peil blijft en waar nodig preventief wordt ingegrepen. Het gaat hierbij met name om wijken waar sprake is van een sterke sociale dynamiek door vergrijzing, verschraling van voorzieningen, verhuisprocessen, etc. Op de wat langere ter-

mijn (vooral de periode na 2015) zijn naar verwachting wijken als Helmond-Noord, Helmond-Oost en Rijpelberg gevoelig voor dergelijke ontwikkelingen.

Ook de oorspronkelijke stedenbouwkundige opzet van een wijk kan door veranderende eisen op het gebied van verkeer en gebruik van de openbare ruimte op termijn nieuwe impulsen gebruiken. Naast gericht beheer en vernieuwing van de woningvoorraad is verhoging van de flexibiliteit van deze stedenbouwkundige opzet noodzakelijk om in te kunnen spelen op deze dynamiek en op nieuwe maatschappelijke trends. Met name de behoefte aan verjonging van de bevolkingsamenstelling, grotere verstrenging van zorg en wonen (bijv. woon-zorgzones) en ook wonen en werk, meer levendigheid en sociale veiligheid, kunnen tegemoet worden gekomen door op gerichte plekken stedenbouwkundig te intensiveren en een meer stedelijk en multifunctioneel (gemengd) gebied te realiseren. Met name de gebieden in en rond de wijk-centra komen hiervoor in aanmerking. Deze intensiveringopgaven kunnen slechts succesvol zijn als tegelijkertijd ook een verbeteringslag in de ruimtelijke kwaliteit wordt bereikt.

Daarnaast kan ingespeeld worden op een toenemende behoefte aan coherente 'leefstijlen' binnen een wijk door een grotere differentiatie in woonmilieus aan te brengen.

Individuele voorkeuren spelen een steeds grotere rol bij het keuzegedrag van mensen. Dat betekent o.a. dat woonvormen soms een geheel eigen identiteit krijgen aan de hand van leefstijlen. Veelal wordt ook geopteerd voor een zekere homogeniteit in de woonomgeving waarin een duidelijke clustering van 'gelijk-gestemden' bijdraagt aan deze identiteit of leefstijl. Voorbeelden of thema's die kunnen worden toegepast zijn woongroepen voor ouderen, fokus-wooncomplexen, ecologische wooncomplexen, e.d.

In Hoofdstuk 5 (Palet van Wijken) worden per wijk op hoofdlijnen de toekomstige opgaven en gewenste ontwikkelingen in beeld gebracht. Deze vormen de uitgangspunten voor een verdere uitwerking in Wijkvisies die de komende jaren voor genoemde wijken worden opgezet.

Noten

- ¹ transformatie, afhankelijk van particulier initiatief, eventueel ook afweegbaar vóór 2015 (zie hoofdstuk 3).
- ² transformatie in ieder geval na 2015.
- ³ Commissie Sistermans: 'Brainport Navigator 2013; Lissabon voorbij!' (Brainport Eindhoven, Zuidoost-Nederland, september 2005)





financiële haalbaarheid

Het ruimtelijk beleid voor de komende decennia zoals in deze Interimstructuurvisie wordt voorgesteld heeft vanzelfsprekend financiële implicaties om dit te kunnen uitvoeren. Een deel daarvan komt voor rekening van de (gemeentelijke) overheid. Bij de ontwikkeling en uitvoering zijn echter vele partijen betrokken. De rol van de overheid daarbij is zodanige voorwaarden te scheppen dat in de eerste plaats deze partijen hun verantwoordelijkheid en eigen aandeel in de benodigde investeringen kunnen en willen vormgeven. Traditioneel richt het voorwaardenscheppende beleid van de gemeente (op het fysiekruimtelijke vlak) zich in het bijzonder op:

- De totstandkoming van de benodigde infrastructuur (bovengronds en ondergronds);
- De inrichting van de openbare ruimte;
- Het beheer van de (bestaande) wijken;
- Het initiëren van nieuwe initiatieven;
- Het uitvoeren van de gemeentelijke grondexploitatie (uitgesplitst naar de verschillende ontwikkelingslocaties).

Tegen de achtergrond van het toenemende belang van integrale gebiedsontwikkeling kan de laatste jaren een ontwikkeling naar meer gemeenschappelijke vormen van exploitatie worden waargenomen en nemen particuliere partijen ook steeds meer deel in investeringen op terreinen die van oorsprong een publiek karakter hebben. Gezien de complexiteit van de opgaven en de omvang van de hieraan gekoppelde ambities is dit een logische ontwikkeling.

Voor de speerpunten van beleid en de ontwikkelingen die een duidelijke prioriteit hebben en strategisch van belang zijn, zal de gemeente hierbij een duidelijke regierol hebben. Voor de andere ontwikkelingen, waarbij het initiatief geheel door de particuliere partijen wordt genomen, ligt een meer toetsende rol van de ge-

meente voor de hand en gaat de gemeente ervan uit dat deze voor de overheid budgettair neutraal plaatsvinden. Voor beide situaties geldt dat de gemeente kosten verhaalt op basis van in de Wro/Grondexploitatiewet vastgelegde instrumenten. Om de beleidsvoorstellen in deze Interimstructuurvisie te toetsen op hun haalbaarheid en uitvoeringsaspecten zijn de eerstgenoemde beleidsvoorstellen (waarin de gemeente de regierol heeft en financieel deelneemt) qua investeringen globaal doorerekend en is gekeken naar de verwachte exploitatieresultaten en de wijze van dekking in de gemeentelijke grondexploitatie dan wel gemeentelijke meerjarenbegroting.

Omdat de ISV qua status en beleidsuitwerking een onderverdeling in een tweetal perioden kent, te weten 2009-2015 en de periode 2015-2030, is deze ook toegepast op deze financiële toetsing. Naarmate ontwikkelingen verder in de tijd gerealiseerd worden is het logisch dat de financiële implicaties moeilijker zijn aan te geven. Een groot aantal omstandigheden is nog onbekend en kunnen slechts indicatief worden meegenomen.

PLANPERIODE TOT 2015

Voor de planperiode tot 2015 zijn de meeste beleidsvoorstellen reeds bekend en inmiddels vertaald in exploitatierekeningen, in het gemeentelijk investeringsplan, Meerjaren Ontwikkelingsplan (MOP) en (meerjaren)begroting. Hierin zijn ook zaken als eventuele verwerving, sanering bodemvervuiling e.d. meegenomen en zijn bijdragen uit het Meerjaren Programma Stedelijke Vernieuwing (MPSV) verdisconteerd. In de onderstaande overzichtstabel is een en ander gespecificeerd. Voor een tweetal verkeersvoorzieningen wordt de voorwaarde gehanteerd dat een aanmerkelijk deel van de investeringskosten door derden zal worden gedragen. Hierover kan echter nog geen uitsluitel worden gegeven. Op basis van deze gegevens en rekening houdend met deze

laatstgenoemde kanttekening, kan de conclusie worden getrokken dat het voorgestelde programma voor deze periode haalbaar wordt geacht.

WONINGEN

De geplande woningbouw vindt plaats in de volgende plannen:

Plan	Resultaat	Dekking
in mln. €		
Brandevoort 2	23,0 -/-	grondbedrijf
Binnenstad Oost	10,0 -/-	grondbedrijf, MPSV, derden
Centrum (incl. winkels)	24,0 -/-	grondbedrijf, MPSV
Suytkade	4,0 -/-	grondbedrijf
Groene Loper	8,5 -/-	grondbedrijf
Overige (verspreid over de stad)	P.M.	P.M.

ECONOMIE

De geplande uitbreiding van bedrijventerreinen vindt plaats op de volgende locaties:

Plan	Resultaat	Dekking
in mln. €		
BZOB	sluitend	grondbedrijf
Schooten	sluitend	grondbedrijf
(gebiedsexploitatie)		
Businesspark Brandevoort	Zie wonen Brandevoort 2	grondbedrijf
High Tech Automotive (vastgoed)	PM	Nader te bepalen



Daarnaast is het voorziene programma op het gebied van de-
tailhandel en leisure (ontspanning) meegenomen in de planex-
ploitaties van Centrum, Suytkade en Brandevoort (zie onderdeel
wonen).

SOCIALE VOORZIENINGEN

Een aantal geplande voorzieningen (o.a. Bibliotheek, Brede
School) zijn reeds opgenomen in het gemeentelijk Investerings-
programma. De verdere voorzieningen zullen in het kader van de
prioritaire afwegingen in de jaarlijkse cyclus van voorjaarsnota,
begroting en investeringsprogramma naar verwachting kunnen
worden verwerkt.

VERKEER & INFRASTRUCTURELE VOORZIENINGEN

Wegen	investering in mln. €	Dekking
2e ontsluiting Stiphout	5,0	gemeente/ derden (aandeel nog te realiseren)
Cortenbachtracé	40,0	gemeente/ provincie/ rijk
Verbinding Centrum-Suytkade-Station	30,0	gemeente/ derden (aandeel nog te realiseren)

GROEN EN WATER

Een groot aantal investeringen (planrand Dierdonk, geleedingszo-
ne Brouwhuis, ecozone Brandevoort, bosplan Vaarle, kasteeltuin,
Warande Dierenpark en Hortensiapark) zijn reeds opgenomen in
het gemeentelijk Investeringsprogramma. De verdere investerin-
gen zullen of in het kader van planexploitaties dan wel in het ka-

der van de prioritaire afwegingen bij de Voorjaarsnota, begroting
en investeringsprogramma, een plek moeten krijgen.

Plan	investering in mln. €	Dekking
Goorloopzone	17,0	gemeente/ derden/provincie/ rijk

DOORKIJK 2015-2030

De inschatting van de financiële haalbaarheid van de voorge-
stelde ruimtelijke ontwikkeling na 2015 heeft vanzelfsprekend
een meer globaal karakter dan de toetsing voor de periode tot
2015. Een gedetailleerde exploitatieberekening of inpassing in de
gemeentelijke begrotingssystematiek is daarbij niet aan de orde.
In dit stadium is het vooral van belang antwoord te krijgen op
de vraag of zich met betrekking tot de verschillende locaties om-
standigheden voordoen die duidelijk belemmerend kunnen wer-
ken voor een haalbare exploitatie. Op basis van een uitgevoerde
inventarisatie kan het volgende worden geconcludeerd.

WONINGBOUW

De woningbouw zal naar verwachting op de volgende plekken
plaatsvinden:

- Brandevoort 2 (restant /afronding)
- Herstructurering diverse locaties
- Lungendonk

Met betrekking tot Brandevoort 2 kan worden geconstateerd dat
de exploitatie reeds in de periode tot 2015 is afgedekt. Voor het
plan Lungendonk ten westen van het kanaal kan op basis van
een globale exercitie, afhankelijk van redelijke verwervingskos-

ten, naar verwachting een sluitende exploitatie gerealiseerd wor-
den. Hierbij is het belangrijk dat het wettelijk instrumentarium
(onteigening, Wvg en kostenverhaal op basis van de Grondex-
ploitatiewet) adequaat toegepast wordt. De herstructurering van
diverse kleinere locaties in bestaand stedelijk gebied (waarbij de
gemeente het initiatief zal nemen) zal daarentegen per saldo naar
verwachting (en ervaring) wel additionele financiële inspannin-
gen vergen. Deze opgaven zullen ingepast moeten worden in het
Meerjaren Programma Stedelijke Vernieuwing (MPSV).

ECONOMIE

Eenzelfde conclusie als voor Lungendonk kan op basis van de
huidige gegevens en inzichten ook getrokken worden voor het
bedrijventerrein Diesdonk. Afhankelijk van redelijke verwervings-
kosten kan naar verwachting een sluitende exploitatie gereali-
seerd worden.

Voor Scheepstal zijn de verwachtingen van een (nagenoeg) slui-
tende exploitatie minder positief. Dit is vooral ingegeven door
het relatief kleine oppervlak (ca. 30 ha) waarover kosten van
verwerving en ontsluiting moeten worden verdeeld. Uitbreiding/
vergroting van het bedrijventerrein in samenwerking met de ge-
meente Laarbeek, om zodoende ook op langere termijn oplopend
regionaal tekort op te kunnen vangen, zou een oplossing kunnen
betekenen. Tegen deze (onzekere) achtergrond wordt daarom de
prioriteit van ontwikkeling in de eerste plaats bij de locatie Dies-
donk gelegd.

De transformatie/ upgradings van de zone rond Rietbeemd ten be-
hoeve van meer gemengde en hoogwaardige stedelijke functies
zal naar verwachting additionele financiële middelen vragen die
voort zullen moeten komen uit het Meerjaren Programma Stede-
lijke Vernieuwing (MPSV).

SOCIALE VOORZIENINGEN

Een aantal geplande voorzieningen (o.a. wijkvoorzieningen voor het plan Lungendonk) worden pas te zijner tijd uitgewerkt en meegenomen in het exploitatieverhaal c.q. in het gemeentelijk Investeringsprogramma. De verdere voorzieningen zullen ter zijner tijd in het kader van de gemeentelijke begrotingssystematiek moeten worden ingebracht. Een duidelijk inzicht in het type voorzieningen en het daaraan verbonden kostenaspect ontbreekt echter op dit moment.

VERKEER EN INFRASTRUCTUUR

Ook voor deze periode wordt met betrekking tot een aantal verkeersvoorzieningen de voorwaarde gehanteerd dat een aanmerkelijk deel van de investeringskosten door derden zal worden gedragen. Hierover kan echter nog geen uitsluitel worden gegeven. Voor andere voorzieningen geldt dat deze in het kader van de planexploitatie worden meegenomen.

Wegen	Investering schatting in mln. €	Dekking
Cortenbachtracé (Heeklaan-Vossenbeemd)	6,0	gemeente/ derden (aandeel nog te realiseren)
Evt. bijdrage BOSE	P.M.	gemeente
Aansluiting Diesdonk	P.M.	wordt meegenomen in grond-exploitatie
Aansluiting Lungendonk	P.M.	idem
Aansluiting Scheepstal	P.M.	idem





Havenplein | zomer 2005

relatie met beleidskader

Het beleidskader voor de ISV wordt gevormd door rijksbeleid, provinciaal-, regionaal-, en lokaal beleid. Hieronder staat een overzicht van de belangrijkste actuele **ruimtelijke** nota's en plannen van de verschillende overheidslagen. Daarnaast wordt nader ingegaan op specifiek beleid dat van belang is voor de beleidsvelden Groen & Water, Wonen, Werken, Sociale structuur en Verkeer & Infrastructuur.

1 RIJKSBELEID

NOTA RUIMTE

In april 2004 heeft het kabinet de Nota Ruimte, als opvolger van de Vierde Nota op de Ruimtelijke Ordening, gepresenteerd. Begin 2005 is de nota door de 2de kamer (gewijzigd) aangenomen. Behandeling door de 1ste kamer is inmiddels ook afgerond.

In deze nota is het nationaal ruimtelijk beleid geformuleerd, dat als hoofddoelstelling heeft om ruimte te scheppen voor de verschillende ruimtevragende functies op een efficiënte en duurzame wijze en deze niet alleen in kwantitatieve, maar ook kwalitatieve zin vorm te geven.

STURINGSFILOSOFIE

In deze nota kiest het Rijk voor een terughoudende sturende opstelling ten aanzien van ruimtelijke ontwikkelingen in Nederland. Het motto luidt: '**decentraal wat kan, centraal wat moet**'. Alleen voor ontwikkelingen die het nationaal belang aangaan, zal het rijk sturend optreden. Enerzijds gaat het dan om de waarden die van nationaal belang worden geacht, zoals ruimtelijke kwaliteit, veiligheid, milieu, groen en water, waarvoor in de nota enkele generieke regels zijn opgenomen. De regels zijn opgesteld teneinde een bepaalde basiskwaliteit te behouden of te bereiken;

het zijn de spelregels die gelden bij de onderwerpen die zijn gedecentraliseerd en bij de afwegingen die decentrale overheden (zoals gemeenten) maken. Anderzijds is in de nota de **Nationale Ruimtelijke Hoofdstructuur** (RHS) opgenomen, waarvoor het rijk zich actief zal inspannen. De keuze van het Rijk betekent voor provincies en gemeenten, dat zij meer verantwoordelijkheid krijgen over de regie op ruimtelijke ontwikkelingen.

ONTWIKKELINGSPLANOLOGIE

In de nota wordt voorgesteld om meer nadruk te leggen op 'ontwikkelingsplanologie' en minder op 'toelatingsplanologie'. Bij ontwikkelingsplanologie staat een gebiedsgerichte stimulerende en creatieve aanpak centraal, waarbij het vooral gaat om de kwaliteit van het geheel en minder om de verschillende doelstellingen afzonderlijk. Beperkingen aan ruimtelijke ontwikkelingen worden door het Rijk alleen gesteld wanneer een nationaal belang in het geding is.

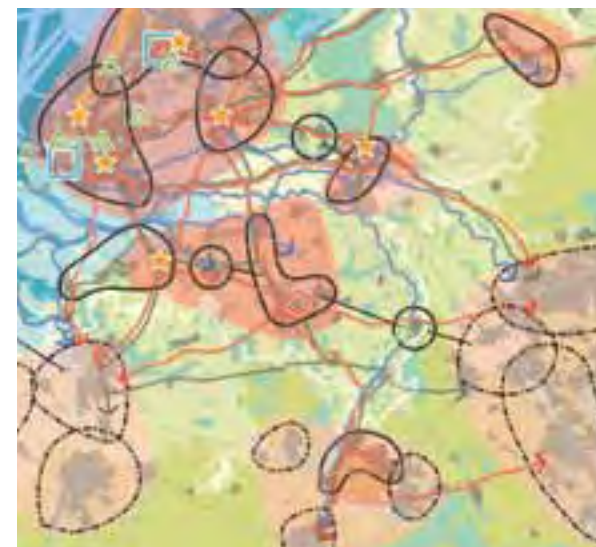
BASISKWALITEIT

De basiskwaliteit vormt de ondergrens die wordt gesteld bij alle ruimtelijke afwegingen. De ondergrens kan worden gerelateerd aan de drie lagen van de lagenbenadering¹ en aan de waarden van de ruimtelijke kwaliteit. Het gebruik van de lagenbenadering bij het maken van afwegingen ten aanzien van nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen wordt door het rijk gestimuleerd. Er worden drie lagen onderscheiden, namelijk ondergrond, netwerken en occupatie, waarbij geen sprake is van onderlinge hiërarchie of prioriteit. Belangrijk is de onderlinge wisselwerking tussen de lagen. Elke laag stelt condities aan de andere lagen en daarmee is elke laag van invloed op de ruimtelijke afwegingen en keuzen.

Bij nieuwe ontwikkelingen dient de ruimtelijk kwaliteit te worden gegarandeerd danwel verbeterd. Ruimtelijke kwaliteit wordt in de Nota Ruimte uitgedrukt in de begrippen gebruikswaarde, belevingswaarde en toekomstwaarde.

In de RHS zijn de gebieden en netwerken opgenomen, die in belangrijke mate ruimtelijk structurerend zijn voor Nederland, bestuurlijke grenzen overschrijden, een complexe of kostbare opgave met zich meebrengen die rijksbemoeienis noodzakelijk maakt of die anderszins voor het functioneren van Nederland van grote betekenis zijn.

Tot de RHS² behoren elementen van de economie, de infrastructuur en de verstedelijking van Nederland en elementen van de zogenaamde 'groenblauwstructuur': water, natuur en landschap.



Nationale ruimtelijk hoofdstructuur, bron VROM
In onderstaand figuur is de RHS afgebeeld.



Voor de ontwikkeling van Helmond is van belang dat:

- Helmond deel uitmaakt van Brainport Eindhoven/ Zuidoost-Brabant;
- Helmond deel uitmaakt van het Economisch Kerngebied Zuidoost Brabant
- Helmond deel uitmaakt van het nationaal stedelijk netwerk Brabantstad;
- De stedelijke regio Eindhoven-Helmond aangewezen is als een gebied voor bundeling van verstedelijking;
- Diverse gebieden rondom Helmond behoren tot de EHS³, VHR⁴ en NBW⁵-gebieden.

In tegenstelling tot het verleden ondersteunt het Rijk de regio niet direct met financiële middelen om de ruimtelijke ontwikkeling te stimuleren. Dit betekent voor Helmond, dat de stad meer dan in het verleden zijn eigen belang moet veilig stellen en de gewenste ontwikkelingsrichting moet bepalen en realiseren. Een ondernemende en wervende houding gebaseerd op een sterke toekomstvisie is daarvoor een pré.

2 PROVINCIAAL BELEIDSKADER

INTERIMSTRUCTUURVISIE

De Interimstructuurvisie (2008) heeft als hoofddoel om zorgvuldiger om te gaan met de Brabantse ruimte teneinde de economische, ecologische en sociaal-culturele kwaliteiten meer met elkaar in balans te brengen. Om dit te kunnen realiseren, heeft de provincie vijf leidende principes geformuleerd voor het ruimtelijk beleid:

- 1 meer aandacht voor de onderste lagen: het watersysteem, de bodemtypologie, de geomorfologie, de cultuurhistorie en de infrastructuur;
- 2 zuinig ruimtegebruik: inbreiden, herstructureren en intensiveren;
- 3 concentratie van verstedelijking;
- 4 zonering van het buitengebied;
- 5 grensoverschrijdend denken en handelen.

Deze principes zijn in het streekplan uitgewerkt in beleidslijnen die leidend zijn voor alle ruimtelijke ontwikkelingen.

Ad 1. De provincie vraagt bij nieuwe ontwikkelingen meer aandacht te besteden aan de lagenbenadering. De afweging of en in welke vorm nieuwe ontwikkelingen in gang worden gezet, dient deels te zijn gebaseerd op de diverse onderscheiden lagen.

Ad 2. Om de groei en uitbreiding van het stedelijk ruimtebeslag af te remmen, wordt gestreefd naar zuinig ruimtegebruik. Daarmee wordt bedoeld dat de mogelijkheden binnen de bestaande bebouwde ruimte zo goed mogelijk moet worden benut door middel van inbreiding, herstructurering en intensivering. Dit mag echter niet ten koste gaan van de ruimtelijke kwaliteit. De mate waarin en de wijze waarop aan zuinig ruimtegebruik vorm en inhoud wordt gegeven, moet aansluiten op de specifieke ruimtelijke karakteristieken en kwaliteiten ter plaatse.

Ad 3. Om zorgvuldig om te kunnen gaan met de Brabantse ruimte, is de concentratie van verstedelijking noodzakelijk. Door het grootste deel van de provinciale ruimtebehoefte voor wonen en werken in stedelijke gebieden op te vangen, worden twee doelen nagestreefd:

- steden voldoende draagvlak geven voor hun functie als economische en culturele motor;
- het dichtslibben van het landelijk gebied tegen gaan.

In streekplan zien hiervoor stedelijke en landelijk regio's onderscheiden en benoemd; Helmond is gelegen in de stedelijke regio Eindhoven-Helmond.

Dit principe betekent niet dat steden ongeremd kunnen uitbreiden. Benadrukt wordt ook hierbij zoveel mogelijk recht moet worden gedaan aan de lagenbenadering en het principe van zuinig ruimtegebruik. De manier waarop hiermee moet worden omgegaan in de regio Eindhoven-Helmond is vastgelegd in het Uitwerkingsplan Zuidoost Brabant (zie ook RSP⁶).

Naast de kwantitatieve verdeling van de ruimtebehoefte, zoals hierboven aangegeven, wordt ook aandacht gevraagd voor de kwalitatieve, regionale vraagstukken voor zowel wonen als werken. Ten aanzien van werken is het van belang om te zorgen voor een voldoende gevarieerd aanbod aan werkmilieus, dat aansluit op de vraag. Hierbij spelen de volgende aspecten een rol: bereikbaarheid (voor goederen en personen), de ruimtelijke en stedenbouwkundige kwaliteit en de kwaliteit van de leefomgeving.

Ad 4. Het buitengebied moet in hoofdzaak bestemd blijven voor landbouw, natuur en recreatie. Om de drie hoofdfuncties en andere aan het buitengebied gebonden functies maximaal tot hun recht te laten komen, is het buitengebied gezoned in een GHS⁷ en een AHS⁸. Beide zones zijn onderverdeeld in enkele subzones. In de AHS staat de instandhouding en de versterking van de landbouw voorop, maar de nieuwe ontwikkelingen dienen plaats te vinden op bestaande agrarische bouwblokken. Vanwege de grote hoeveelheden vrijkomende agrarische bouwblokken zijn nieuwe

bouwblokken in beginsel uitgesloten. Hiervoor kan een uitzondering worden gemaakt indien geen geschikte locatie gevonden kan worden voor de verplaatsing van bedrijven vanwege bijvoorbeeld stedelijke uitbreidingen. Aan het grondgebruik buiten het bouwblok worden eventueel beperkingen gesteld ter bescherming van landschappelijke waarden. In de visie die ten grondslag ligt aan het streekplan, geeft de provincie aan dat zij in de stedelijke regio's goede kansen ziet voor verbrede landbouwbedrijven, die inspelen op de stedelijke vraag naar agrarische en andere producten, zoals streekeigen producten, recreatie en zorg.

Ad 5. In het ruimtelijk beleid dient meer inhoud te worden gegeven aan regionale, intergemeentelijke afstemming. Gemeentelijke grenzen zijn immers administratief van aard, terwijl het natuurlijk systeem en vele menselijke activiteiten grensoverstijgend zijn.

3 REGIONAAL BELEIDSKADER

REGIONAAL STRUCTUURPLAN REGIO EINDHOVEN

Door het SRE is in 2005 het 'Regionaal Structuurplan regio Eindhoven' vastgesteld voor de gehele SRE-regio, dat inhoudelijk overeenkomt met de streekplanuitwerking voor Zuidoost-Brabant. Het RSP vormt een formeel toetsingskader voor ruimtelijke plannen voor de periode tot 2015; voor de ruimtelijke ontwikkeling van de stedelijke regio biedt het plan ook een doorkijk naar 2030.

In het RSP wordt de gewenste ruimtelijke ontwikkeling van Helmond vastgelegd als onderdeel van de stedelijke regio Eindhoven-Helmond. De hoofdlijnen voor de ontwikkeling van dit gebied zijn gebaseerd op de uitgangspunten dat het Middengebiet een 'groene' buffer tussen de twee steden blijft vormen en dat de

verstedelijking plaatsvindt in de flanken van de stedelijke regio. Dit betekent voor Helmond een eigenstandige ontwikkeling in samenhang met de ontwikkeling van de gehele stedelijke regio, in het bijzonder de ontwikkeling van de oostflank van de stedelijke regio. Het ontwerp is vertaald naar een structuurplankaart, waarvan in onderstaand figuur een fragment van het gebied Helmond e.o. is weergegeven. Op die kaart is de ruimtelijke ontwikkeling van Helmond voor de komende decennia vastgelegd op basis van ruimtelijke uitgangspunten en een vastgesteld programma ten aanzien van woningbouw, bedrijventerreinen en voorzieningen. Met de inwerkingtreding van de nieuwe Wet ruimtelijke ordening op 1 juli 2008 zijn de wettelijke taken van de regio's in het ruimtelijk beleid komen te vervallen. Als gevolg hiervan is ook de juridische status van het RSP vervallen. Niettemin blijft dit document een richtsnoer voor de ruimtelijke ontwikkeling van de regio.



RECONSTRUCTIEPLAN DE PEEL

Voor het landelijk gebied dat de stad Helmond omringt is een reconstructieplan opgesteld. Dit is gemaakt vanuit de invalshoek van de meervoudige problematiek in het landelijk gebied, waarbij beperkte aandacht wordt besteed aan de relatie met het stedelijk gebied. Er wordt in principe geen rekening gehouden met eventuele stedelijke uitbreidingen, die ten koste gaan van landelijk gebied, maar door afstemming met het RSP zijn zoveel mogelijk belemmeringen weggenomen of geparkeerd.

In figuur 'reconstructieplan' is aangegeven welke begrenzing van het landelijk gebied is aangehouden in het Reconstructieplan. In feite is het gehele stedelijk gebied van Helmond buiten het Reconstructiegebied gelaten. Gebieden zoals Varendonk, Rietbeemd, Scheepstal, Groot-Goor, Lungendonk en Diesdonk liggen binnen de grenzen van het reconstructieplan, ook als zij in het RSP als (toekomstig) stedelijk gebied zijn aangeduid. Voor de ontwikkeling van de stad Helmond zijn de volgende 'beleidsregels' van belang:

- de landschapsecologische zone, ten westen en noorden van Helmond;
- Regionale Natuur en Landschapseenheden (RNLE), ten oosten van Scheepstal en ten zuiden van Lungendonk;
- Waterbergingen, langs de Astense Aa en de Bakelse Aa;
- Natte natuurparels, ten zuiden van Varendonk en bij de waterzuiveringsinstallatie;
- Recreatief projectlocatiegebied Helmond-Deurne (waaronder Berkendonk).





Reconstructieplan

4 LOKAAL BELEIDSKADER

Het lokale beleidskader voor Helmond wordt vooral gevormd door enkele strategische beleidsnota's. De 'Stads(re)visie Helmond 2015, Stad in volle vaart' is de overkoepelende visie van de gemeente op het Helmond van 2015⁹. Helmond wil haar positie in Zuidoost-Brabant verstevigen en doorgroeien tot een volwaardige, complete centrumstad ('Hart van de Peel') met een volledig voorzieningenpakket voor alle circa 100.000 tot 120.000 eigen inwoners en voor die van de omliggende gemeenten. Doel is dat alle inwoners van Helmond zich veilig voelen, prettig met elkaar samenleven en zich medeverantwoordelijk voelen voor de stad. Specifiek aandachtspunt hierbij vormen kwetsbare groepen en mensen in de aandachtswijken.

Het Meerjarenontwikkelingsprogramma 2005-2009 'Helmond in volle vaart op koers' legt de doelen en resultaten van het grotestedenbeleid voor de komende jaren vast. Hierbij wordt aangesloten bij de prioriteiten uit de stads(re)visie:

- jeugd en onderwijs;
- sociale participatie, integratie en gedeelde verantwoordelijkheid;
- veilige schone en duurzame leefomgeving;
- centrumontwikkeling en stadsmarketing;
- doorgroei van de stad met accent op wonen, economie en werkgelegenheid;
- het versterken van het realisatievermogen.

De nota Lokaal Sociaal Beleid geeft wegen aan waarlangs de gemeente vanuit zijn specifieke situatie met behulp van gerichte sociale maatregelen zijn positie kan versterken. De belangrijkste ruimtelijk gerelateerde doelen zijn:

- uitbouw van de onderwijsinfrastructuur (aansluiting onderwijs – arbeid; ontwikkeling Groene Campus);
- multifunctionele accommodaties in wijken waarin pedagogische, educatieve, sociale en/of gezondheidsfuncties een plek kunnen krijgen;
- participatiemogelijkheden creëren voor kwetsbare burgers op de terreinen van wonen, welzijn en zorg, naast voldoende capaciteit voor intramurale zorg.

Wat betreft de sociale structuur is de taak van de overheid vooral gericht op het scheppen van voorwaarden voor een samenleving waarin burgers autonoom en zelfredzaam zijn, zich veilig voelen en in staat zijn zich te ontplooiën en te participeren in de maatschappij.

Daartoe voert de overheid beleid op allerlei terreinen zoals onderwijs, economie, werkgelegenheid, cultuur, sport, gezondheid. Het beleidskader op lokaal niveau wordt gevormd door onder andere:

- Integrale Stadsvisie;
- Grote Stedenbeleid;
- het bijbehorende Meerjaren Ontwikkelingsprogramma (2005 – 2009);
- **speerpunten van beleid uit het Collegeprogramma (2006 – 2010).**

Het Lokaal Sociaal Beleidsplan brengt de diverse ontwikkelingen op sociaal-maatschappelijk gebied in samenhang in beeld.

Het Sociaal Economisch Beleidsplan 2004 – 2010 geeft de wegen aan waarlangs de gemeente met behulp van gerichte sociaal-economische maatregelen zijn positie kan versterken. De hoofdopgaven zijn:

- een evenwichtige ontwikkeling tussen beroepsbevolking en werkgelegenheid bewerkstelligen;
- versterking van de regionale werkgelegenheidsfunctie van Helmond;
- verbeteren van de economische concurrentiepositie van de stad, deeluitmakend van de meest kennisintensieve regio van Nederland;
- een bereikbare stad waar men graag wil wonen, werken, recreëren en waar bedrijven zich willen vestigen.

Tot slot maakt de gemeente elke vier jaar een Masterplan Veiligheid. Speerpunten zijn een sociaal veiliger samenleving, een fysiek veiliger leefomgeving en een economisch veiliger klimaat. De gemeente wil de trend doorzetten naar een veiliger Helmond. De regie voor handhaving en veiligheid wordt meer dan voorheen een gemeentelijke aangelegenheid. Er zal meer nadruk worden

gelegd op handhaving. De aandacht voor veiligheid zal minder terugkomen in allerlei losse projecten maar wordt een vast onderdeel van het gemeentelijk beleid.

5 BELEIDSKADER PER BELEIDSVELD

GROEN & WATER

Voor natuur, landschap, stedelijk groen en water is gemeentelijk beleid van kracht in de vorm van het Landschapsontwikkelingsplan, het Beleidsplan Stedelijk Groen en het Waterplan. Het gemeentelijk beleid is mede geënt op ontwikkelingen op provinciaal en nationaal niveau en vraagt steeds meer afstemming daarop. In toenemende mate werkt Europese regelgeving hierin door. Het Waterschap speelt een belangrijke rol bij de ontwikkeling van beleid op het gebied van water. Daarbij wordt verwezen naar de Waterkanskaart en het Waterbeheerplan Aa en Maas.

ECONOMIE

Rijksbeleid: Sinds 1995 maakt Helmond deel uit van het landelijk Grootestedenbeleid (GSB). Ook voor de nieuwe GSB III periode zijn voor het onderdeel economie wederom afspraken met het Rijk gemaakt. Belangrijkste speerpunten zijn het stimuleren van het innovatief vermogen van het bedrijfsleven, herstructurering van bedrijventerrein Hoogeind en het verder verbeteren van dienstverlening aan ondernemers. In de nota Ruimte van het ministerie VROM wordt Zuidoost Brabant beschouwd als een belangrijke economische kernzone (Brainport). Deze nota vormt tevens een belangrijke basis voor de verdere ontwikkeling van het nationaal stedelijk netwerk BrabantStad en het op de kaart zetten van BrabantStad als toonaangevende kennisregio. Het opnemen van de economische betekenis van BrabantStad en het zuidoostelijk deel in het bijzonder in de Nota Ruimte is een nationale bevestiging

van een waardevolle samenwerking. Waar de insteek van BrabantStad aanvankelijk vooral gericht was op de ruimtelijke en infrastructurele aspecten van BrabantStad komen in het recent vastgestelde Programma BrabantStad 2008-2012 economische programma's en projecten en het Helmonds belang daarbij sterker in beeld:

- Kanaalzone Helmond,
- Automotive Campus,
- Foodcampus,
- Hoogwaardig Openbaar Vervoer,
- Wilhelminakanaal en Zuidwillemsvaart
- Groene Peelvallei

Voorts heeft het Rijk gekozen voor een gebiedsgerichte economische agenda waarbij beleidsmatig wordt ingezet op het selectief benutten van kansen. Dit is verwoord in 'Pieken in de Delta' (2003). Helmond piekt in de delta door haar ligging in de top-technologie regio Zuidoost Nederland. De ruimtelijke aspecten van deze gebiedsgerichte agenda zijn in breder verband vastgelegd in de nota Ruimte. Belangrijk speerpunt is het versterken van innovatieregio's. Brainport Eindhoven/ Zuidoost-Brabant als onderdeel van top-technologie regio Eindhoven – Leuven.

Regionaal beleid: Het regionaal economisch beleid wordt geschaagd door drie pijlers: industriële vernieuwing, plattelandsontwikkeling en toerisme & recreatie. In september 2002 is voor de Regio Eindhoven het strategisch actieplan voor de industrie vastgesteld: Programma Horizon. Dit programma richt zich op industriële vernieuwing en is inmiddels in uitvoering, voor Helmond als industriestad van groot belang!

Met de aanwijzing van Zuidoost-Brabant als Brainport is deze opgave inmiddels programmatisch verder uitgewerkt in de 'Brainport Navigator 2013, Lissabon voorbij!' (sept 2005). Daarnaast is door het SRE beleid ontwikkeld voor toerisme en plattelandsontwikkeling. Dit beleid is vastgesteld in 2003 en vertaald in programma's met de respectievelijke namen Kompas en Progress. Dit regionale beleid vormt een belangrijk vertrekpunt voor Helmond omdat aspecten van alle genoemde pijlers in meer of mindere mate terugkomen in het gemeentelijk economisch beleid.

Lokaal beleid: In de Stadsvisie Helmond 2015 (2004) en het bijbehorende Meerjarenontwikkelings-programma (MOP) staan de versterking van het stedelijk ondernemers- en vestigingsklimaat centraal. Daarnaast is een nieuw Sociaal-economisch Beleidsplan (april 2005) vastgesteld. Dit was nodig vanwege de noodzakelijke en wenselijke heroriëntatie op de economische koers van de stad. Voor de (midden-)lange termijn wordt gekozen voor het voortbouwen op de economische sterkten in de stad en regio. Door enerzijds richting te geven aan groei, het verstevigen van de economische structuur en anderzijds door tructuurverandering, het aantrekken van bedrijvigheid van buiten.

Voorts dient het economisch beleidsplan als kader voor deelnota's op het gebied van ondermeer leisure-, bedrijventerreinen-, kantoren- en detailhandelsbeleid.

Relevante nota's zijn 'Kantorenontwikkeling in Helmond' (2005) en 'Werk maken van detailhandel' (2005). Deze deelnota's dienen als toetsingskader voor de kantoren-, en detailhandelontwikkeling in onze stad.

Uitgangspunten voor het leisurebeleid zijn verwoord in de nota 'Op weg naar een leisurebeleid gemeente Helmond' (vastgesteld,



dec. 2002), een kader voor de wijze waarop de gemeente in de toekomst om wil gaan met initiatieven op het gebied van leisure.

SOCIALE STRUCTUUR

De taak van de overheid is het scheppen van voorwaarden voor een samenleving waarin burgers autonoom en zelfredzaam zijn, zich veilig voelen en in staat zijn zich te ontplooiën en te participeren in de maatschappij.

Daarom voert de overheid beleid op allerlei terreinen zoals onderwijs, economie, werkgelegenheid, cultuur, sport, welzijn, gezondheid.

Het beleidskader op lokaal niveau is de nota Lokaal Sociaal Beleid (2004). Hieraan gekoppeld zijn uitvoeringsnotities en aanvullende beleidnota's zoals de nota Integratiebeleid, nota cultuur beleid, nota Accommodatiebeleid (i.o.), nota Vrijwilligersbeleid, nota Ouderenbeleid.

VERKEER & INFRASTRUCTUUR

Rijksbeleid: In de 'Nota Mobiliteit – naar een betrouwbare en voorspelbare bereikbaarheid –' uit 2004 wordt ruimte bieden aan mobiliteit, rekening houdend met leefbaarheid en veiligheid centraal gesteld.

Provinciaal beleid: In de Interimstructuurvisie (2008) pleit de provincie voor het optimaal benutten van de bestaande verkeersinfrastructuur door een slimme ruimtelijke planning. Hierbij geeft de provincie voorkeur aan stedelijke intensivering rond knooppunten van collectieve vervoersvormen. Daarnaast is het Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan uit 2006 van belang. De hoofddoelstelling uit dit plan is **Het zorgdragen voor een goed functionerend verkeers- en vervoerssysteem binnen grenzen van duurzaamheid en veiligheid.**

De provincie werkt in samenwerking met het Rijk en de grote steden in Noord-Brabant aan het stedelijke netwerk BrabantStad. Een van de belangrijkste speerpunten van BrabantStad is de bereikbaarheid. Hiervoor wordt onderzocht hoe openbaar vervoer kan bijdragen aan de bereikbaarheid.

Regionaal beleid: Het SRE heeft in 2006 een nieuw Regionaal Verkeers- en Vervoersplan vastgesteld. Hierin streeft het SRE naar een verkeers- en vervoerssysteem dat optimaal bijdraagt aan de gewenste economische situatie door een verbeterde mobiliteit, onder de randvoorwaarde van een acceptabele leefbaarheid, veiligheid en ecologie.

De BOSE10-studie van het SRE dient antwoord te geven op de regionale verkeersproblematiek. In juni 2005 is de BOSE-studie vastgesteld.

Inmiddels wordt dit besluit niet verder tot uitvoering gebracht, maar wordt in het kader van het MIRT onderzoek gedaan naar de aanleg van een 'Grote Ruit' (Noordoostcorridor) om Eindhoven en Helmond.

Lokaal beleid: Op lokaal niveau beschikt Helmond (nog) niet over een actueel integraal verkeers- en vervoerplan waarin alle facetten van het verkeersbeleid zijn opgenomen. Dit plan is momenteel in voorbereiding. Wel zijn belangrijke aspecten van het verkeersbeleid verwoord in de volgende beleidsnota's:

- Beleidsnota Parkeren (1994, evaluatie in 1997 en 2000);
- Gemeentelijk Verkeersveiligheidsplan 2004/2005;
- Fietsbeleidsplan 2004;
- Studie Hoofdwegenstructuur gemeente Helmond (analyse 2000, scenariokeuze 2003, Toepassing Verkeersmanagement 2005).

In de studie Hoofdwegenstructuur is de gewenste ontwikkelingsrichting van de auto-infrastructuur tot 2015 vastgelegd. De hoofddoelstelling in de studie Hoofdwegenstructuur ten aanzien van het autoverkeer voor de langere termijn luidt:

'Het ontwerpen van een op de ambities van Helmond gerichte verkeersstructuur, welke inspeelt op de mobiliteitsontwikkelingen binnen en buiten de stad en een duurzame bereikbaarheid van stad en centrum garandeert en bijdraagt aan een hoogwaardig leef- en woonmilieu voor de bevolking van Helmond'.

De uitwerking van fase 3 is recent vastgesteld.

WONEN

Rijksbeleid: Het ministerie van VROM heeft op dit beleidsterrein de volgende nota's uitgebracht:

- nota Mensen Wensen Wonen;
- nota Op grond van nieuw beleid (Grondbeleid).

Het ministerie VROM heeft daarin vier beleidsprioriteiten: ruimtelijk investeren en ruimte geven aan ontwikkelingen, vitaliseren van steden, handhaven ontkoppeling tussen economische groei en milieudruk en organiseren van betere naleving en minder regels.

Het ministerie VROM streeft naar sterke steden en een vitaal landelijk gebied. Dit heeft tot gevolg dat gemeenten in het landelijk gebied de mogelijkheid wordt geboden te bouwen voor de natuurlijke bevolkingsaanwas.

In vervolg op de verstedelijkingsafspraken (2002) zijn in december 2004 afspraken gemaakt over de woningbouwproductie in de periode 2005 tot 2010. In het kader van deze afspraken dient het woningtekort teruggebracht te worden tot 1,5 %. Voor het stedelijk gebied binnen het SRE is hiervoor een taakstelling van 15.735 woningen becijferd, waarvan 3.000 voor Helmond.

In de afgelopen periode heeft Helmond haar VINEX-taakstelling niet geheel gerealiseerd. In de periode 2005-2010 dient Helmond nog 2.155 woningen in het kader van deze taakstelling te realiseren, bovenop de eerder genoemde taakstelling van 3.000 woningen. Hierbij gaat het bij 1.795 woningen om het restant van de taakstelling van de vorige periode en bij 360 woningen om uitruil met andere gemeenten.

Provinciaal beleid: De provincie¹¹ streeft naar een duurzaam evenwicht op de woningmarkt. Tweejaarlijks stelt de provincie een bevolkings- en woningbehoefteprognose op. Op basis daarvan wordt een groei van de woningvoorraad in Noord-Brabant verwacht van ruim 227.000 woningen in de periode 2000-2030, waarvan ruim 53.000 woningen in de regio Eindhoven-Helmond.

Regionaal beleid: Het SRE heeft als onderdeel van het RSP een Regionale Woonvisie vastgesteld, waarin de ambities op het gebied van wonen voor de komende periode zijn neergelegd. Daarnaast bevordert het SRE de toepassing van maatregelen op het gebied van duurzaam bouwen (DUBO) en het Politie Keurmerk Veilig Wonen.

Lokaal beleid: Het huidige volkshuisvestings-beleid is verwoord in de 'Woonvisie 2007-2015 Helmond bouwt de toekomst, goed wonen dus!'. Daarnaast zijn de Stads(re-) visie 2015 (2004) en de uitwerking daarvan, het Meerjaren Ontwikkelingsprogramma, van belang voor het beleid op het gebied van wonen. Voor het beleidsveld Wonen zijn de komende jaren de volgende prioriteiten uit de Stads(re)visie van belang:

- Veilig, schoon en duurzame leefomgeving;
- Doorgroei van de stad met accent op wonen, economie en werkgelegenheid.





historisch-ruimtelijke analyse

ALGEMEEN

Sinds de 20-er jaren van de vorige eeuw heeft het instrument van een Structuurplan een richtinggevende rol gespeeld in de ruimtelijke ontwikkeling van Helmond in deze dynamische periode. Met uitzondering van de oorlogsjaren is er steeds op gerede momenten een dergelijk plan voor het gehele gemeentelijk grondgebied opgesteld. De verschillende Structuurplannen van Helmond laten zich lezen als belangrijke beslismomenten voor ruimtelijke opgaven en ingrepen op het niveau van de hoofdstructuur van de stad. Met de totstandkoming van een dergelijk Structuurplan werd op basis van de dan geldende inzichten een langjarige visie op de gewenste toekomstige ontwikkeling van de stad vastgelegd. Het instrument Structuurplan heeft in de huidige wet op de Ruimtelijke Ordening in principe een (juridische) looptijd van 10 jaar, maar een doorkijk voor een langere termijn is noodzakelijk om een verantwoorde en consistente stedelijke ontwikkeling te waarborgen. De voorliggende Interimstructuurvisie 2015 omvat de planperiode tot 2015 maar geeft een doorkijk tot het jaar 2030 en zet daarmee een Helmondse traditie van ruimtelijke planning voort.

Om richting te kunnen geven aan de gewenste toekomstige ontwikkelingen voor het komende decennium is het van belang een gedegen analyse van de huidige ruimtelijke structuur en de sociaal-economische achtergronden uit te voeren. Deze actuele structuur kent een uitgebreid verleden en is het eeuwenlange resultaat van het krachtenveld van stabiele natuurlijke en landschappelijke factoren enerzijds en het ingrijpen en ontwikkelen van de eigen leefomgeving door de mens anderzijds. Deze historisch-ruimtelijke analyse richt zich met name op de stedelijke ontwikkeling van Helmond in de afgelopen eeuw. In deze periode heeft Helmond

een ontwikkeling doorgeemaakt gebaseerd op een planmatig denken over de stad.

Op basis van de opeenvolgende ruimtelijke structuurplannen is een groot aantal stedenbouwkundige en ontwikkelingsplannen voor diverse delen van de stad opgesteld. Deze stedenbouwkundige plannen dateren uit verschillende tijdspannen en zijn gebaseerd op de dan geldende sociaal-maatschappelijke opvattingen en economische omstandigheden. Terugkijkend in de tijd geven de voorgaande plannen waardevolle informatie over de tijd waarin ze zijn gemaakt en over de toegepaste basisprincipes van ruimtelijke ordening. De stedelijke structuur van Helmond is niet door een eenduidige allesomvattende visie tot stand gekomen. De door de jaren heen zijn in de stad en het landschap geplande, niet-geplande en niet afgemaakte of gewijzigde geplande ingrepen gerealiseerd. Stedelijke ontwikkeling is een continue en dynamisch proces en de destijds gerealiseerde infrastructuur en wijken hebben een verdere ontwikkeling doorgeemaakt. Ook wijzigt met de uitbreiding van het stedelijke gebied de positie, betekenis en oriëntatie hiervan. Een analyse van de stedenbouwkundige visie en doorgeemaakte ontwikkeling van de stad geeft inzicht in de problematiek om opgaven voor de toekomst te formuleren.

De stedelijke ontwikkeling van Helmond wordt in drie perioden beschreven:

- tot de 19e eeuw
- de 19e eeuw
- de 20e eeuw

1 TOT DE 19E EEUW

Gelegen aan het beekdal van de rivier de Aa en op het kruispunt van routes kent Helmond en omgeving een (vastgestelde) occupatiegeschiedenis van ongeveer 850 jaar.

Het landschap, waterhuishouding en gebruiksmogelijkheden van de bodem waren bepalend voor de ontwikkeling en bereikbaarheid van Helmond. Het riviertje de Aa is onderdeel van een stelsel van beken (oa. Astense Aa en Bakelse Aa) en waterlopen (oa. Goorloop en Schootense Loop). Dit stelsel vervult momenteel nog steeds een belangrijke functie in de waterhuishouding van Helmond en omgeving.

Helmond kreeg in het jaar 1232 stadsrechten en in 1376 marktrechten. Routes vanuit alle windstreken komen samen op de Markt. Deze routes of linten zijn tot op de dag van vandaag nog aanwezig in de stad, zoals de Molenstraat, Groenewoud, Hoogeindsestraat, Mierloseweg, Steenweg, Bindersestraat en de Heistraat. Ook de historische vorm van de Markt is in al die eeuwen niet veranderd.

In de (vroeg) vijftiende eeuw worden de eerste planmatige ontwikkelingen c.q. verdedigingswerken in de stad gerealiseerd. Helmond krijgt stadswallen met stadsgrachten. De stad met de Markt is via stadspoorten bereikbaar. In deze periode worden onder andere het Kasteel, Lambertuskerk en de Watermolen gebouwd. Tot de grote brand (1587) zijn bijna alle huizen van hout. Daarna wordt de meeste bebouwing in steen uitgevoerd. De eerste bestrating dateert pas van na 1800.

In de opvolgende eeuwen, met sterk wisselende economische en sociale omstandigheden (o.a. 80-jarige oorlog), groeit Helmond



maar zeer langzaam. De beperkte uitbreidingen volgen een duidelijk organisch patroon.



De kaart van Helmont uit 1540 (J. van Deventer)

2 IN DE 19E EEUW

De stedelijke ontwikkeling van Helmond komt in die 19e eeuw flink opgang onder invloed van de industrialisatie. Helmond ontwikkelt zich in die periode vooral aan het (nieuwe) kanaal en vanuit de linten. Later voegt ook de nieuwe spoorlijn een nieuwe dimensie aan de stad toe. Het aantal inwoners van Helmond groeit in de 19e eeuw van circa 3.000 naar circa 12.000 inwoners.

INFRASTRUCTURELE LIJNEN IN HET LANDSCHAP

In het landschappelijke patroon van beekdalen, waterlopen en linten worden grootschalige infrastructurele lijnelementen gerealiseerd. Het nieuwe kanaal wordt in de westelijke oever van het beekdal van de Aa gegraven in een tijd van 4 jaar (!). De infrastructurele ingrepen van kanaal en spoor zullen zeer bepalend zijn

voor de ruimtelijke en economische ontwikkeling van Helmond. Op het kruispunt van spoor en kanaal kreeg Helmond aansluiting op Europa en via de zeehavens van Amsterdam en Rotterdam een toegang tot alle werelddelen. De Zuid-Willemsvaart en Eindhovenskanaal (1826) en de spoorlijn (1866) zijn uitstekende vestigingsvoorwaarden voor de textiel- en metaalindustrie. Een aaneengesloten reeks van fabriekscomplexen ontstaat aan weerszijden van de Zuid-Willemsvaart. De grote schaal van de fabriekscomplexen sluit niet aan op de kleine schaal van het centrum met een fijnmazig stelsel van straten. De fabriekscomplexen zijn als (ondoordringbare) enclaves aan de Zuid-Willemsvaart gelegen. Het kanaal is niet alleen in fysieke zin (oversteekbaarheid) maar ook in ruimtelijk zin een barrière voor de stedelijke ontwikkeling van Helmond. Het beeld van Helmond werd tot aan het begin 80-er jaren van de 20e eeuw nog volledig bepaald door bedrijvigheid aan het kanaal. Pas met de transformatie van eerst het Carp- en het Roburcomplex, en 10 jaar later het Begemann-terrein, worden de eerste woningbouwcomplexen aan het kanaal gerealiseerd. Slechts de enkele aanwezige (fabrikanten) woningen hebben een relatie met de bedrijvigheid.

Het centrum bestaat uit straten, pleinen (De Markt) en gesloten bouwblokken. Het gesloten bouwblok kent een continue bebouwingsfront naar de omringende straten en omsluit een binnenterrein. Het binnenterrein kan privé of openbaar gebied zijn. Het gesloten bouwblok bestaat niet alleen uit woningen, maar ook ander functies of een combinatie hiervan. Alleen belangrijke gebouwen zoals bijvoorbeeld een kerk is solitair en op bijzonder plekken gesitueerd. Recentelijk vindt een herwaardering plaats van de traditionele stad hetgeen zich weerspiegelt in de ontwikkeling van De Veste in Brandevoort.

Aan de oude routes richting de Markt wordt 'een lint van bebouwing' gerealiseerd. Het gaat om een diversiteit aan bebouwing zoals woningen, bedrijfs- en horeca, scholen.

3 IN DE 20E EEUW

De stedelijke ontwikkeling van Helmond heeft zich met name in de afgelopen eeuw in een hoog tempo voltrokken. Het accent lag op de uitbreiding van de stad. De sterke bevolkingsgroei, de economische ontwikkeling in de kanaalzone en de aanleg van bedrijfsterrains, de opkomst van de automobilititeit zijn samen met de bouw van woonwijken bepalend geweest voor deze stormachtige stedelijke ontwikkeling.

Helmond groeit in de 20e eeuw van 12.000 tot ruim 80.000 inwoners. Het stedelijke gebied had in het jaar 1900 een omvang van circa 1 bij 1 kilometer. In het jaar 2000 strekt het stedelijk gebied uit over een gebied van circa 8 bij 5 kilometer.

Op het gebied van woningbouw zijn opeenvolgende visies op de maatschappij en stedelijke ontwikkeling in de stad te herkennen. Na de introductie van de Woningwet (1901) en vervolgens de oprichting van Woningbouwverenigingen zijn in de twintiger jaren de eerste planmatige woningbouwcomplexen van Helmond (Binnenstad en West) gerealiseerd. Na de tweede wereldoorlog is er sprake van een explosieve groei van het stedelijke gebied. Eerst tijdens de wederopbouwperiode (Helmond-Oost gevolgd door Helmond-Noord), daarna uitbreiding van het gemeentelijke grondgebied door annexatie (Stiphout en Mierlo-Hout), vervolgens de periode van de aanwijzing van Helmond tot groeistad (Rijpbergen en Brouwhuis en uitbouw van 't Hout) en in het laatste decennium de realisatie van de VINEX-wijken (Dierdonk en Brandevoort). Ook is een aanvang gemaakt met de renovatie van woonbuurten (Binnenstad) en gaat de transformatie van bedrijfs-

complexen (Robur, Carp, Diddens & van Asten en later Begemann en Hatema) in de kanaalzone naar stedelijke functies gestaag door.

Grootschalige infrastructuur door de stad (Traverse 1966) en aan de rand van de stad (diverse hoofdwegen en Kanaalomlegging 1994) worden aangelegd om de bereikbaarheid van de stad te waarborgen. Aan de zuidzijde wordt in de 60-er jaren op enige afstand, maar wel in de directe invloedssfeer van Helmond de internationale route E3/A67 aangelegd.

TUSSEN DE BEIDE WERELDOORLOGEN

Binnenstad en Helmond-West

Door de heer A. Otten wordt in 1920 het eerste structuurplan voor Helmond opgesteld. Het 'uitbreidingsplan der Gemeente Helmond' is een trendbreuk van het landschappelijk patroon als basis voor occupatie van het gebied naar planmatig woningbouwontwikkeling. De ontwikkeling van de Sassenbuurt en Dierenbuurt in de Binnenstad Oost zijn daar onder andere het resultaat van. De woningbouwplannen worden stedenbouwkundig als samenhangende woningbouwcomplexen ontworpen en gerealiseerd. De tuinstadgedachte is het leidende principe bij de ontwikkeling van woongebieden. Vanuit het centrum worden de gebieden bebouwd tussen de historische linten en de nieuwe infrastructuur, zoals de Binnenstad gelegen tussen de Heistraat en Molenaarstraat. Op basis van een stratenplan worden haaks op deze linten nieuwe straten aangelegd. Daarbinnen worden bestaande paden/straten doorgetrokken en nieuwe toegevoegd. In het stratenplan worden bijzondere complexen of buurten ontworpen (bijvoorbeeld Klaverhof) en verbijzonderingen in de vorm van pleinen (bijvoorbeeld Hindeplein). Om de stad is een ringweg voorzien die nooit is gerealiseerd.



HELMOND EN OMGEVING 1912





UITBREIDINGSPLAN UIT 1920 (A. OTTEN), afgebeeld op topografische ondergrond 1912

Winkels, scholen, kerken, en andere instellingen worden als stedenbouwkundige elementen en accenten ingezet. Van oudsher is er aan de linten een diversiteit aan functies aanwezig. Een aantal voorzieningen wordt uitgebreid gesitueerd of nieuwe worden in de directe nabijheid toegevoegd. De uitwaaiende linten, welke voorheen tussen akkers en weiden lagen, worden onderdeel van het stedelijk gebied. Linten zoals de Heistraat, Molenstraat, Mierloseweg en Hoofdstraat zijn nog steeds vitale lijnen in de stad. Momenteel wordt de Heistraat ruimtelijk met een nieuw winkelcentrum afgestemd op de herstructurering in de Binnenstad. Recentelijk heeft de ook de Hoofdstraat in de wijk 't Hout een dergelijke metamorfose ondergaan om als vernieuwd en vitaal wijkhart te kunnen blijven functioneren.

De verbondenheid van de bewoners met de buurt werd voor een belangrijk deel bepaald door een collectieve afhankelijkheid van bijvoorbeeld de werkgever, woningbouwcorporatie of levensbeschouwelijke instellingen (kerk). Het gemeenschapsgevoel komt tot uitdrukking in poortgebouwen en centraal gelegen collectieve voorzieningen zoals een badhuis, buurthuizen, school en de kerk (omgeving Tolpost). Tevens is er sprake van een geïsoleerde ligging van deze buurten in de stad. Gelet op de landschappelijk ondergrond als basis voor stedelijke ontwikkeling is de noord-zuid structuur dominant. De straten zijn veelal haaks op de oost-west lopende linten aangesloten. De straten zijn derhalve overwegend strikt noord-zuid gericht. Hierdoor is een hechte relatie van de Binnenstad en Helmond West met het centrum nog steeds niet vanzelfsprekend. Een betekenisvolle noord-zuid lijn in de Binnenstad is de Wolfstraat-Tiendstraat met een rechtstreekse relatie naar het station. Met de aanleg van de Traverse is deze lijn doorsneden.

Een andere aspect dat samenhangt met de geïsoleerde ligging kan worden geïllustreerd aan de hand van de Haagstraten in Helmond-West. Dit gebied heeft alleen een verbinding met het centrum via de Mierloseweg. Verder ligt het gebied ingeklemd tussen het kanaal, spoorlijn en Goorloop (destijds tevens gemeentegrens met Mierlo). Met de aanleg van de Traverse/Europaweg is het gebied volledig omsloten door ruimtelijke barrières.

De Traverse/Europaweg is parallel aan de Mierloseweg dwars door de Oranjebuurt aangelegd. Ter plaatse van de Warandelaan en Prins Hendriklaan is de doorbraak nog zichtbaar.

De aanwezigheid van bedrijvigheid aan de randen van het gebied versterkt de geïsoleerde ligging, zoals de houthandel Raaijmakers aan de Goorloop, bedrijven in de zone tussen de Mierloseweg en Traverse en bedrijven tussen de spoorlijn en de Heeklaan. Ten zuiden van deze zone is eind 60-er jaren als onderdeel van de wijk Helmond West de woonbuurt Houtsdonk gerealiseerd. Ten zuiden van de Heeklaan wordt de entree van Houtsdonk met een groots gebaar gemarkeerd door twee hoogbouwcomplexen, daarachter zijn grondgebonden woningen gelegen. De woonbuurt is een aanzet tot een aanvankelijk omvangrijkere geplande woningbouwontwikkeling in het gebied Groot Goor. De verdere ontwikkeling is niet doorgegaan vanwege aanwezige natuur – en landschappelijke waarden. In de huidige situatie heeft Houtsdonk een solitaire en geïsoleerde ligging in het groen.

DE NA-OORLOGSE ONTWIKKELING

De tweede wereldoorlog markeert een duidelijke periode in de stedelijke ontwikkeling van Helmond. De stad staat voor een drietal grote opgaven: oplossen van de woningnood, versterken van de economische positie en opkomst van de mobiliteit. Be-

drijfsterreinen en woonwijken worden gerealiseerd op basis van een aantal opeenvolgende visies in duidelijk te markeren tijdsperiodes (Wederopbouw, Uitbreidingsruimte door annexatie, Groei-stadperiode en VINEX-periode). Als rode draad bij de na-oorlogse stedelijke ontwikkeling tot heden loopt de problematiek van de opkomst en groeiende automobilititeit. De uitbreiding van de stad, de dynamiek en logistiek van de bedrijvigheid in de kanaalzone en de centrumontwikkeling maken de uitbreiding van een passende verkeersstructuur onontkoombaar. Voor alle woonwijken in Helmond geldt in meer of mindere mate dat ze omsloten zijn door natuurlijke en infrastructurele barrières. Op deze wijze worden de grenzen van de wijken fysiek bepaald door bestaande, geprojecteerde of tijdens de ontwikkeling van de desbetreffende wijken nieuw aangelegde infrastructurele lijnen.

Opkomst van de mobiliteit

De opkomst van de automobilititeit is zeer bepalend geweest voor de verdere ontwikkeling van de stad en de wijken. Na de tweede wereldoorlog moest er een oplossing komen voor de verkeersproblemen in de stad. Oorzaak was de toename van het trein-, scheepvaart-, fiets-, auto- en vrachtverkeer. Met de explosieve groei van de automobilititeit conflicteerde de oost-route (Molenstraat-Vestraat-Steenweg) en de noord-zuid route (Kanaaldijk) met de barrières van spoor en kanaal. Met name ter plaatse van de beweegbare Vestraatbrug deed zich een duidelijke congestie voor.

Om te komen tot een oplossing voor dit probleem zijn in de 50-er jaren reeds grootschalige infrastructurele ingrepen voorgesteld. In het Uitbreidingsplan in Hoofdzaken voor Helmond (1952) werd door Delftse hoogleraar Froger gepleit voor de aanleg van een nieuwe verkeersweg in oost-west richting dwars door de stad, met een ongelijkvloerse kruising over het kanaal. Na lang en hef-

tige politieke discussies werd in 1966 de Traverse geopend. Ook het voorstel voor de Kanaalomlegging dateert reeds uit de 50-er jaren. Begin 90-er jaren is de omleiding van de Zuid-Willemsvaart voor de scheepvaart opengesteld. Tegelijkertijd werd met aanleg van de Rochadeweg en de Wolfsputterbaan het doorgaande autoverkeer, dat tot dan toe over de Kanaaldijk reed, om de stad geleid via de N279.

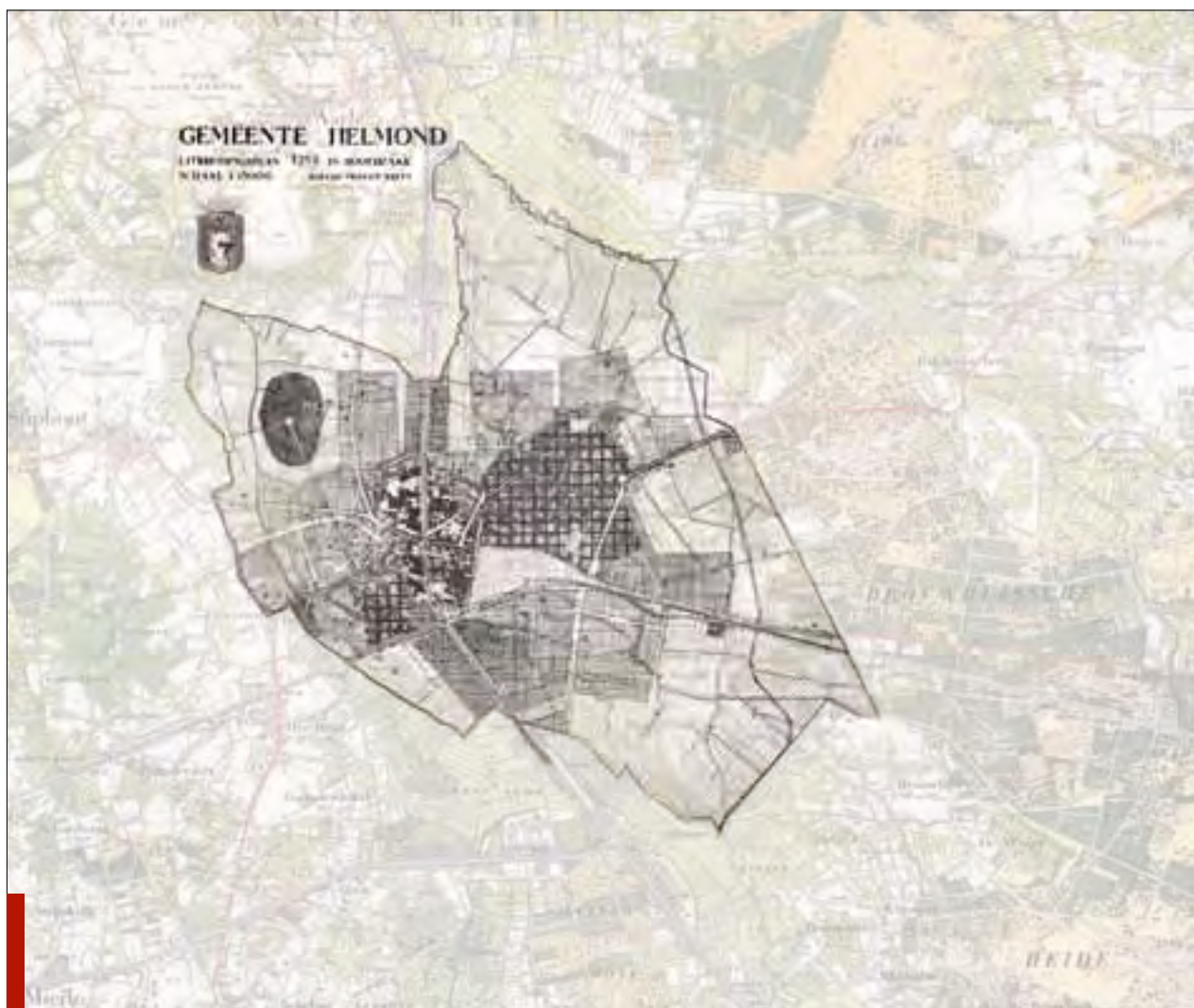
De grootschalige infrastructurele lijnen manifesteren zich als autonome elementen in of aan de rand van de stad, woonwijken en bedrijfsterreinen. Op een aantal plekken voegen ze zich in de stad op andere plekken leidt dit tot ruimtelijke en functionele confrontaties of ze onttrekken ze zich volledig aan de stad.

Op de verkeersafwikkeling en bereikbaarheid van het centrum is tot op heden nog geen sluitende oplossing gerealiseerd. Complicerende factoren zijn onder andere de harde barrière van spoorlijn en kanaal en de ongelijkvloerse kruising van de Traverse over het kanaal. Met name aan de westzijde van het kanaal ontbreekt een schakel in de verkeersstructuur. Rondom het centrum zijn diverse verkeersdoorbraken gerealiseerd. Het Noordende en Oostende zijn planmatig ontworpen verkeerswegen als onderdeel van het Uitbreidingsplan in Hoofdzaken voor Helmond (1952). In de 70-er jaren is de verkeersdoorbraak gerealiseerd voor de aanleg van het Zuidende, Tien jaar later is de verlengde Spoorstraat gerealiseerd. De 'meanderende' lijn Zuidende – Noordende -Verlengde Spoorstraat fragmenteert de gebieden gelegen tussen het Centrum en de Binnenstad.

Uitbreidingsplan in hoofdzaken voor Helmond 1952

Het eerste structuurplan na de tweede wereldoorlog is het Uitbreidingsplan in Hoofdzaken voor Helmond (1952). Het plan wordt onder regie van de Delftse prof. ir. J.H. Froger opgesteld. De plannen voorzien in woningbouw aan de west-, oost-, en noord-





UITBREIDINGSPLAN IN HOOFDZAKEN 1952 DOOR PROF. IR. J.H. FROGER, afgebeeld op topografische ondergrond 1912

zijde van de stad. De wijken Helmond-Oost en Helmond-Noord worden op basis van dit plan georganiseerd. In het westelijke gedeelte van de stad wordt woningbouw in samenhang met een nieuw ziekenhuis ontworpen. Aan de zuidzijde van de spoorlijn is ruimte voor bedrijvigheid voorzien. De problematiek van het verkeer in de stad krijgt een prominente plaats in het plan.

De uitbreiding van het gemeentelijk grondgebied is noodzakelijk. De stad nadert met de uitbreidingen de gemeentegrenzen van aangrenzende gemeenten. Verdere uitbreiding is vrijwel niet meer mogelijk.

Helmond-Noord en Helmond-Oost

De woonwijken Helmond-Oost en Helmond-Noord (realisatieperiode 1945-1970) zijn in directe aansluiting op de Binnenstad gerealiseerd. De grens wordt duidelijk gemarkeerd door verkeerswegen: Oostende-Uiverlaan-Wethouder Ebbenlaan en Burgemeester van Houtlaan. De buitengrens (destijds ongeveer de contour van de gemeentegrens) wordt gevormd door de het (reeds toen geplande) tracé van de omlegging van de Zuid Willemvaart. Dit kanaal is aangelegd in het stroomgebied van de nieuwe Aa welke in de 30-er jaren als vervanging van de Oude Aa is aangelegd. Bij het ontwerp van de structuur van Helmond-Oost is in hoge mate het patroon van de landschappelijke ondergrond gevolgd. De ontworpen structuur van Helmond-Noord daarentegen heeft nauwelijks relatie met de landschappelijke ondergrond.

Beide wijken zijn strategisch in de stedelijke structuur gelegen: tussen het Centrum/Binnenstad stad en latere uitbreidingen (Oostflank met Dierdonk-Rijpelberg-Brouwhuis). De bereikbaarheid is goed voor verkeer en openbaar vervoer, ze vormen een verbinding naar andere delen van de stad. De woningvoorraad is 30 tot 50 jaar oud.

In de wederopbouwperiode kwam geleidelijk een gestructureerde, gerationaliseerde ontwikkeling opgang met afgeronde stedenbouwkundige eenheden: de woonwijken.

Bij de ontwikkeling van Helmond Oost en Helmond Noord is de wijkgedachte met de omvang van een parochie van grote betekenis. De wijk moest overzichtelijk zijn en als eenheid worden ervaren door de bewoners. De stedenbouwkundige opzet van de wijk wordt gevormd door een hoofdstructuur (bebouwing, verkeer, groen en water) en een zonering van functies. De wijk is opgebouwd uit een aantal buurten in een open bebouwingstructuur met laagbouw en hoogbouw omgeven door groenzones. Een hiërarchisch verkeersstructuur bestaande uit een centrale wijkweg die aansluit op de stedelijke hoofdwegenstructuur, vanaf de wijkweg zijn vervolgens de buurten bereikbaar.

Aan de programmatische opzet van de wijken lag een normstelsel voor dichtheden, oppervlakten groen, voorzieningen, straatprofielen, parkeerplaatsen en grondkosten ten grondslag. De woningvoorraad werd grotendeels afgestemd op het traditionele gezin. Het wonen werd in samenhang met de dagelijkse voorzieningen en dienstverlening ontwikkeld. Deze voorzieningen zijn in een centrale zone geconcentreerd in de wijk gesitueerd, zoals de kerk, scholen, winkels, kruisgebouw, groen en speelplekken.

Helmond-Oost bestaat uit de drie woonbuurten Beisterveld, Beisterveldse Broek en Straakven. De buurten worden gescheiden door een groenzone; centraal in de wijk is het Hortensiapark gepositioneerd. De drie buurten zijn bereikbaar via de centrale wijkweg de Wethouder van Wellaan. De Burgemeester van Houtlaan en Bakelsedijk hebben een complementaire functie voor respectievelijk de buurten Beisterveld en Straakven. De Wethouder van Wellaan flankiert het Hortensiapark. Het park en vooral de

Wethouder van Wellaan hebben ondanks de centrale ligging een meer scheidende dan integrerende werking voor de drie buurten.

In het gedeelte Beisterveld is direct na de tweede wereldoorlog, ten oosten van de Burgemeester van Houtlaan, de Bloemenbuurt gerealiseerd. Het stedenbouwkundig plan is nog gebaseerd op het structuurplan van professor Otten uit de 20-er jaren. In Beisterveld worden de principes van het moderne bouwen in een open bebouwingsstructuur toegepast, zoals bijvoorbeeld de strokenbouw. Voorheen werd de bebouwing met de voorkanten tegenover elkaar ter weerszijden van de straat gepositioneerd. De achterkanten grenzen aan een binnenterrein. Bij strokenbouw staan de voorkanten tegenover achterkanten van woningen. In de stedenbouwkundige opzet van de na-oorlogse wijken is niet meer het stratenplan met de bebouwing als ruimtevormende elementen het stedenbouwkundige leidende principe, maar de compositie van de bebouwing en zonering van groenzones, verkeersruimten en voorzieningen.

Beisterveld is van voor de periode dat er sprake was van de Traverse/Deurneseweg. De buurt presenteert zich niet richting deze belangrijke infrastructurele lijn. De bebouwingsrand is discontinu. Een deel volgt bijvoorbeeld nog de oorspronkelijke rooilijn van de Molenstraat. Later zijn een tankstation en de brandweerkazerne in functionele zin wel nadrukkelijk gericht op de nieuwe hoofdweg.

De buurten Beisterveldse Broek en Straakven zijn van latere datum en gebaseerd op het Uitbreidingsplan in Hoofdzaken voor Helmond (1952). Beide buurten hebben de rationele opzet van de woningbouw in de wederopbouwperiode. De voorzieningen zijn in centrale zone gesitueerd met rondom de woonbuurten. In Beis-

terveld is nog deels sprake van verspreidgelegen (buurt)- winkels en voorzieningen.

De buurten Beisterveldse Broek en Straakven presenteren zich (in tegenstelling tot Beisterveld) nadrukkelijk naar buiten toe, met name door hoogbouw naar de Deurneseweg en het nieuwe kanaal. Beide infrastructurele lijnen waren reeds gepland bij de ontwikkeling van beide buurten maar zijn pas later met de daarbij behorende grootschalige civieltechnische kunstwerken gerealiseerd.

Helmond-Noord kent een heldere 'ribben-structuur'. Een centrale zone met aan weerszijden zones met woonbuurten. De hoofdstructuur is duidelijk noord-zuid gericht.

In de centrale zone is de Nachtegaallaan als hoofdweg, het winkelcentrum De Bus en een aantal (onderwijs)instellingen gesitueerd. Het winkelcentrum De Bus is omgeven door groenzones. De groenzones scheiden het winkelcentrum van de omliggende woonbuurten, voorts kent het winkelcentrum een introvert en monofunctioneel karakter. In de oorspronkelijke stedenbouwkundige opzet van Helmond-Noord was de centrale zone breder. Het oostelijk deel bestond uit een groenzone met acht galerijflats: De Jagershoven. Reeds in de tachtiger jaren zijn de flats gesloopt en is het gebied met grondgebonden woningen herontwikkeld tot de buurt Haverveld.

De woonbuurten in Helmond-Noord zijn qua omvang vergelijkbaar en duidelijk begrensd door groenzones. De woonbuurten grenzen alle aan de randen van de wijk. Aan de westzijde het groengebied van de Bundertjes met het beekdal van de Oude Aa, aan de noordzijde het beekdal van de Bakelse Aa en aan de oostzijde het nieuwe kanaal (daarvoor het stroomgebied de Nieuwe Aa). Het stedenbouwkundig ontwerp van de buurten (Bloem- en Paardenvelden en Helmond-Oost) aan de oostzijde bestaan uit





STRUCTUURPLAN 1990 (UIT 1960) DOOR PROF. IR. J.H. FROGER, afgebeeld op topografische ondergrond 1912

een 'stempelverkeveling', een herhaling van een eenheid van woningblokken. Aan de zuidzijde sluit de wijk aan op de bestaande stad. De eerste buurt van Helmond-Noord is Binderen, in directe aansluiting op de Binnenstad. Het oudste deel betreft het complex Aireyoningen uit 1950. Onderdeel van dit woningbouwcomplex (1950) is de eerste 'hoogbouw' in Helmond, gelegen aan de Rembrandtlaan.

Tegelijk met de ontwikkeling van de woongebieden Helmond Noord en Helmond Oost is het Sportpark De Braak aangelegd. Het sportpark biedt onderdak aan een groot aantal sportverenigingen, waaronder de Betaald Voetbal Organisatie Helmond Sport. Het sportpark functioneert tevens als uitloophet gebied voor omliggende buurten.

Rond 1960 volgt het 'Structuurplan 1990' opgesteld door prof. ir. J.H. Froger ten behoeve van het gemeentelijk grenswijzigingsvoorstel. In dit structuurplan worden voor het eerst de contouren geschetst van stedelijke uitbreidingen op het grondgebied van aangrenzende gemeenten. Zoals uitbreidingen van de dorpen Stiphout en 't Hout aan de westzijde van de stad en de woongebieden aan de oostzijde Rijpelberg en Dierdonk. De huidige woonwijk Brouwhuis was destijds als bedrijfsterrein voorzien.

UITBREIDING GRONDGEBIED GEMEENTE HELMOND (1968)

Stiphout en 't Hout

In 1968 wordt de uitbreiding van het grondgebied van de gemeente Helmond uiteindelijk een feit. Grondgebied van de omliggende gemeenten wordt aan Helmond toegevoegd, waaronder de dorpskernen van de Stiphout (gemeente Stiphout), 't Hout (gemeente Mierlo) en oud Brouwhuis (Gemeente Bakel).

De kernen Stiphout en 't Hout onderscheiden zich van de andere Helmondse wijken door de ontstaans- en ontwikkelingsgeschiedenis. De oorspronkelijke structuur van dorpslint omgeven door



Presentatie structuurplan 1990 in 1959 door prof. ir. J.H. Froger

agrarisch gebied is vanaf 1968 in hoog tempo tot woonkern uitgebouwd. De andere Helmondse wijken zijn op basis van een integrale stedenbouwkundige ontwerpvisie op het schaalniveau van de wijk gerealiseerd. De stedenbouwkundige ontwerpen in Stiphout en 't Hout kennen daarentegen een grote diversiteit, variërend van buurt- tot perceelsniveau. Het bestaande landschappelijke patroon en situatieve kenmerken zijn in hoge mate leidend geweest voor de ontwikkeling. Op dit moment hebben Stiphout en 't Hout nog steeds een onderscheidende positie in de stedelijke structuur van Helmond. Enerzijds de ontwikkeling vanuit het dorpslint, anderzijds de directe relatie met het omringende buitengebied. De Goorloop als landschappelijk element in de stad

vormt de grens tussen de identiteit van de centrale stad en deze oorspronkelijke lintdorpen. Ondanks de explosieve groei van de kernen zijn de linten nog steeds de belangrijke identiteitdragers met een hoge dynamiek. De kerk staat al ruim een eeuw centraal en de bebouwing dateert uit verschillende tijdsperiodes. In het hart van Stiphout en 't Hout zijn projecten in uitvoering om de centrale functie voor de kern te versterken. Een ander aspect dat samenhangt met de identiteit van beide kernen is de relatie met het omliggende landschap. De bebouwingscontouren van Stiphout en 't Hout worden in de huidige situatie bepaald door landschappelijke eenheden. Bij verdere ontwikkeling dient het aaneengroeien met aangrenzende wijken voorkomen te worden.

De oorspronkelijke lintdorpen Stiphout en 't Hout zijn beide aan de westzijde van de

Goorloopzone gelegen. Deze linten verlopen in noord-zuid richting parallel aan de Goorloop. Het natuurgebied Groot Goor als zuidelijke deel van de Goorloopzone is een belangrijk uitloopgebied voor 't Hout. Aan de zuidzijde wordt 't Hout begrensd door het Eindhovens Kanaal. Dit kanaal is al enige decennia niet meer in gebruik voor de scheepvaart. In de huidige situatie vormt het kanaal een belangrijke landschappelijke en ecologische structuur met vooral een recreatieve betekenis. Aan de westzijde grenst 't Hout aan de overgangszone naar Brandevoort. De noordwestelijke grens bestaat uit het Coovels Bos.

Vooral de ligging van Stiphout is uniek in de Helmondse structuur van de stad. De kern is omgeven door de Stiphoutse Bossen, landelijk gebied Geeneind, Goorloopzone-Warande en de geleidings-

zone. De geleidingszone heeft een overwegend agrarische functie maar staat onder druk van de toenemende verstedelijking in de dorpsrand, de nabijheid en uitbreiding van het bedrijventerrein Groot Schooten en het ontbreken van een duurzame bestemming.

Was er voorheen vooral sprake van een organische huis-na-huis ontwikkeling, maar na de annexatie vanaf de 70-er jaren, vindt een meer buurtgewijze uitbreiding plaats van Stiphout en 't Hout. De buurten zijn overwegend direct achter het lint ontwikkeld. De stedelijke ontwikkeling volgt feitelijk het principe van 'het verdikken van het lint'.

In een periode van circa 25 jaar groeien de kernen uit van een kleine gemeenschap tot woonwijken met een omvang van respectievelijk circa 5.500 (Stiphout) en 11.000 ('t Hout) inwoners. In het lint is een diversiteit aan functies en voorzieningen aanwezig, op kleine schaal zijn er in de nieuwe buurten voorzieningen aanwezig.

Er is sprake van toenemende verkeersdruk in de linten door de groei van de kern, verkeersaantrekkende werking van functies en doorgaand verkeer. Voorts zijn in 't Hout een tweetal gelijkvloerse spoorwegovergangen aanwezig. De Heeklaan en de Brandevoortsedreef ontlasten inmiddels de Hoofdstraat en Mierloseweg in 't Hout. Niettemin blijft de kern, met het wijkcentrum en de in de tachtiger jaren aangelegde voorstadshalte op korte afstand, op het lint een hoge verkeersintensiteit genereren.

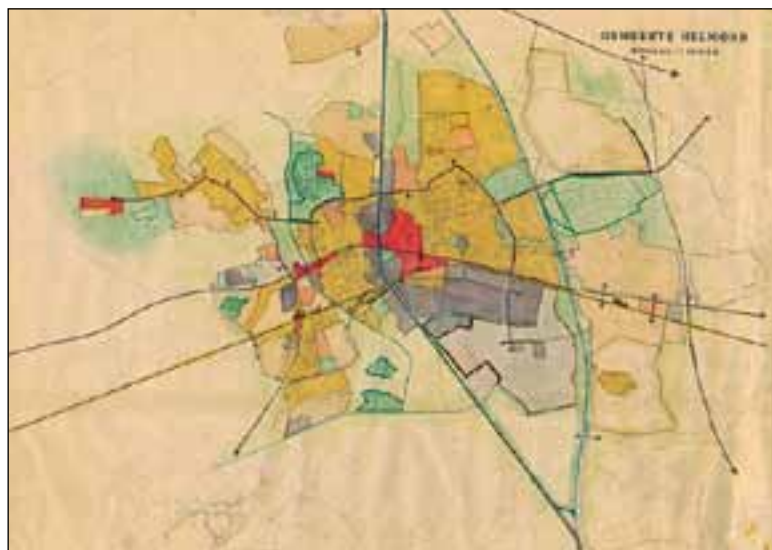
GROEISTADPERIODE

In 1976 kreeg Helmond van het rijk de status van Groeistad. Deze aanwijzing bracht een taakstelling voor het realiseren van 10.000 woningen in 10 jaar tijd mee die weer een vertaling was van de ontwikkelingsdoelstelling uit de derde nota Ruimtelijke Ordening om een 'gebundelde deconcentratie' in het verstedelijkingsproces



te volgen. De keuze voor Helmond werd mede ingegeven door de conclusie van de rijkscommissie Langman dat Helmond in de jaren zestig in en neerwaartse sociaal-economische spiraal was terechtgekomen en dringend rijkssteun nodig had om tot herstructurering en vernieuwing te komen.

De groeistadopgave kan gezien worden als een ommekeer in deze neerwaartse spiraal en heeft een bijzonder dynamische fase in de stedelijke ontwikkeling betekent. De ruimtelijke (en economische) uitwerking van deze opgave in een beleidskader heeft aan het begin van deze periode (eind jaren 70, begin jaren 80) middels een groot aantal beleidsdocumenten vorm gekregen (waaronder het Volkshuisvestingsplan). Het Ontwerp Algemeen



Supplement-Structuurplan 1975

Structuurplan uit begin jaren 70 bood hiervoor onvoldoende basis. Omdat op bepaalde punten geen overeenstemming mogelijk was met het streekplan, dat op dat moment ook werd herzien, is

dit nieuwe Structuurplan in de ontwerpfasen blijven steken. Niettemin is korte tijd later wel een 'Supplement(-Structuurplan) 1975' opgesteld waarin al de ruimtelijke uitbreiding aan de oostkant van de stad (Rijpelberg en Brouwhuis) en de uitbreiding van 't Hout is vastgelegd.

Tussengebied Rijpelberg-Brouwhuis

In de driehoekige spie tussen de duidelijke begrensde woonwijken Rijpelberg (ten noorden van de Deurneseweg) en Brouwhuis (te zuiden van de spoorlijn) is een stedelijke randzone ontstaan met diversiteit aan functies en bebouwing. Ondanks dat de hoofdentrees van beide wijken aan de Deurneseweg zijn gesitueerd, is het feitelijke woongebied op afstand gelegen.

Tot voor de ontwikkeling van de groeistadwijken lag het gebied buiten de stad. Ter plaatse aan de Deurneseweg lag verspreid bebouwing, sportvelden, woonwagencentrum en het oorspronkelijke Missiehuis Christus Koning (nu nog asielzoekerscentrum). Met de aandacht voor de ontwikkeling van Brouwhuis en Rijpelberg is geen samenhangende visie op het Tussengebied geformuleerd.

In het Tussengebied zijn verschillende identiteiten aanwezig, variërend van autogerelateerde functies zoals een tankstation en een McDrive tot onderwijsinstellingen in een campusachtige omgeving.

Gelet op de positionering (Deurneseweg, NS-station, fietspadennetwerk) heeft het Tussengebied een functie als intermediaire zone tussen Rijpelberg en Brouwhuis. De directe nabijheid van het centrum van Brouwhuis en de verdere intensivering met stedelijke functie bieden hiertoe aanknopingspunten. Voorts dient het Tussengebied in een breder

perspectief te worden gezien. Er is een samenhang met het re-creatiegebied Berkendonk. Samen met de schroothandel aan de Deurneseweg vormt het de oostelijke entree van de stad.

Rijpelberg

Rijpelberg is vanaf eind jaren zeventig ontwikkeld. Als reactie op de rationele stedenbouw en gestandaardiseerde woningbouwproductie in de na-oorlogse periode komt in de zeventiger jaren een tegenbeweging opgang. De wijk Rijpelberg is het resultaat van een filosofie met een 'kleinschaligere' stedenbouwkundige aanpak. Dit komt tot uitdrukking in de wijze waarop met wonen, groen, verkeer en voorzieningen in relatie tot elkaar zijn georganiseerd.

Geen lange rechtstanden, heldere structuurlijnen en zonering van functies, maar meer intieme kronkelende straatjes en verwevenheid van functies. De woningen zijn niet binnen eenduidige en strakke bouwgrenzen gepositioneerd, maar hebben een wisselende oriëntatie met verspringende voorgevels. De heldere indeling van het straatprofiel met een trottoir en rijbaan heeft plaatsgemaakt voor het woonerf, met als doel de dominantie van de auto terug te dringen.

Aan drie zijden wordt de wijk door infrastructurele lijnen begrensd: de kanaalomlegging, Deurneseweg en N279. Aan de noordzijde is een directe relatie met de Bakelse bossen. De wijk is op basis van het aanwezige landschappelijk patroon ontworpen. Landschappelijke gegevens zoals boomgroepen en accidentaties in het terrein, zijn als stedenbouwkundig motief ingezet. Brede groenzones doordringen de wijk, hierdoor zijn grillige grenzen ontstaan. De hoofdweg 'Weg door de Rijpel' slingert door de wijk en schakelt de diverse buurten aaneen. Op drie punten takt de wijkweg aan op de stedelijke hoofdwegenstructuur. De

buurten liggen vanaf de wijkweg verscholen achter het groen en hebben intern een labyrintische structuur. De buurten hebben hierdoor een introvert karakter. De wijk presenteert zich niet naar buiten toe: vanaf de Deurneseweg gezien ligt de wijk achter een groenzone en een strook met bedrijven en kantoren.

Rijpelberg kent een netwerk van fietspaden dat gescheiden is van het autoverkeer. Het fietspadennetwerk is overwegend in groenzones gesitueerd en onderdeel van een groter netwerk van fietspaden in de stad. Het fietspaden netwerk voorziet in ongelijkvloerse kruisingen met de omliggende infrastructurele barrières, onder ander naar Helmond-Oost en Brouwhuis.

Voorzieningen zijn enigszins verspreid in de wijk gesitueerd. Het huidige centraal gelegen winkelcentrum was in het oorspronkelijke plan van Rijpelberg niet voorzien, maar vervangt de twee oorspronkelijk geplande en gerealiseerde kleine buurtcentra welke al snel niet levensvatbaar bleken. De keuze voor twee kleinschalig opgezette buurtcentra was destijds onderdeel van de 'kleinschaligheidsfilosofie' en bedoeld om een grootschalig mono-functioneel wijkcentrum te vermijden.

Brouwhuis

De wijk Brouwhuis is vanaf midden 80-er jaren verder ontwikkeld. Het winkelcentrum van de wijk is aan de noordzijde nabij het NS-station en de noordelijke entree gesitueerd. Een groenzone vormt het centrale deel van de wijk. Het gebied ten noorden van de groenzone kent een hogere bebouwingsdichtheid dan het zuidelijke deel. In het zuidelijke deel is de kern van 'Oud Brouwhuis' gelegen. De lusvormige Rivierensingel functioneert als wijkweg en schakelt de diverse buurten aaneen. In de buurten is sprake van een diffuus systeem van smalle woonstraten. De buurten be-

staan uit een diversiteit aan grondgebonden woningtypen (rijen, 2-kap, vrijstaand, patio-woningen). De wijk kent ook thematische woningtypen zoals de kanaalwoningen en woon-werk woningen.

Brouwhuis is omsloten door infrastructurele lijnelementen (Deurneseweg, N279, Rochadeweg en kanaalomlegging). De relatie met aangrenzende gebieden is niet vanzelfsprekend. De meeste Helmondse woonwijken kennen een ruimtelijke continuïteit met aangrenzende woonwijken. Brouwhuis grenst aan de zuid- en westzijde aan industriegebied en aan de noordzijde aan het tussengebied met Rijpelberg. De geleedingszone aan de oost- en zuidzijde vormt een belangrijk uitloopgebied naar de Brouwhuisse Heide. Het centrale deel van deze geleedingszone is overwegend agrarisch. In het noordelijk deel van deze zone ligt het crematorium. Aan de zuidzijde is tegen het kanaal een sportpark voorzien, hetgeen een verplaatsing inhoudt van de bestaande sportvelden midden in de wijk. Voor de geleedingszone is recent een gebiedsvisie opgesteld.

Algemeen Structuurplan 1991

Begin 90-er jaren – in de overgang van groeistadbeleid (3e nota Ruimtelijke Ordening) naar het nieuwe Vinex-beleid (4e nota R.O.) – richt het gemeentelijk beleid zich op het ontwikkelen van woningbouwlocaties met een concurrerend en wervend woonmilieu. In Helmond voorziet het ASP van 1991 in de woningbouwlocaties Dierdonk en verder uit te werken woningbouwlocatie Brandevoort en nieuwe bedrijventerreinen (BZOB en Groot Schooten).

Dierdonk

De stedenbouwkundige structuur is gebaseerd op de aanwezige



Algemeen Structuurplan 1991

landschappelijk elementen, zoals bos en water. Hierdoor is er een sterke verwevenheid met het aangrenzende landschap. Met name aan de noord- en oostzijde is er een directe relatie met het beekdal van de Bakelse Aa en het bosgebied van de Bakelse Beemden. Aan de zuidzijde grenst Dierdonk aan de Bakelse bossen. De relatie is hier minder direct door de aanwezigheid van de Wolfsputterbaan. Aan de westzijde wordt de wijk begrensd door het nieuwe kanaal en de Wolfsputterbaan (Provincialeweg N279). Ondanks de aanwezigheid van het kanaal en een complexe verkeersknoop



(Rembrandtlaan, Wolfsputterbaan, Rijpelbaan) kent Dierdonk een logische aanhaking aan de stad via de lijn Heistraat-Bakelsedijk-Dierdonklaan. De Dierdonklaan leidt naar het centrum van de wijk en heeft een breed opgezet laanprofiel met in het midden een gracht. De wijkweg Waterleliesingel-Coendersberglaan heeft aansluiting op de Wolfsputterbaan. Centraal aan de wijkweg zijn voorzieningen voor de dagelijkse levensbehoeften gesitueerd. De Waterleliesingel sluit tevens aan op de Venuslaan in Helmond Noord.

De wijk Dierdonk is landelijk een trendsetter als het gaat om de sterke samenhangende stedenbouwkundige en architectonische uitwerking en het consumentgericht bouwen.

Vrijwel de gehele wijk is opgezet met twee-onder-één-kap en vrijstaande woningen in de koopsector. Het totaal aantal woningen bedraagt circa 1.700. De statige woonbuurten uit de 30-er jaren hebben model gestaan voor het architectuurbeeld van de woningen. Bijzondere delen zoals het centrum en het 'waterwonen' onderscheiden zich op het niveau van de architectuur. De aanwezige boscomplexen, voorzieningen voor de waterhuishouding en ontworpen laanstructuren zijn thematisch ingezet als basis voor de inrichting van de wijk.

VINEX-PERIODE

In de Vierde Nota Ruimtelijke Ordening Extra (VINEX) uit 1992 is door de Rijksoverheid het nationale verstedelijkingsbeleid vastgelegd. In de VINEX-nota is een aantal locaties aangewezen voor stedelijke uitbreidingen. Brandevoort is één van de locaties met een VINEX-taakstelling. In de periode tot het jaar 2015 worden er in Brandevoort circa 6.000 woningen met bijbehorende voorzieningen gebouwd. Momenteel zijn hiervan circa 2.500 woningen gerealiseerd. Een bedrijventerrein van circa 45 ha. is onderdeel van de totale ontwikkeling.

Brandevoort

Brandevoort is aan de westzijde van Helmond gesitueerd en betekent een substantiele uitbreiding van de stad. Dit agrarische gebied is pas in de 80-er jaren voor verstedelijking in beeld gekomen. Als een zelfstandige nederzetting voegt Brandevoort zich in de aanwezige structuur van de (dorps)-kernen Stiphout, 't Hout en Mierlo aan de Westzijde van de stad. Voor de ontwikkeling van Brandevoort is een gedeelte van het grondgebied van gemeente Mierlo geannexeerd.

Centraal in Brandevoort is De Veste gelegen, met woningen en voorzieningen, zoals scholen, winkels en een NS-Station (vanaf het jaar 2008). In een krans rondom De Veste liggen de zogenaamde Buitens. Deze woonbuurten variëren in omvang van circa 600 tot 1200 woningen. De Veste kent een zeer stedelijke woningbouw dichtheid van circa 50 woningen per hectare. De dichtheid van de Buitens bedraagt circa 25 woningen per hectare. Gemiddeld wordt voldaan aan de VINEX-norm van gemiddeld minimaal 30 woningen per hectare.

Bepalend voor de stedenbouwkundige hoofdstructuur van Brandevoort zijn de bestaande grootschalige infrastructurele lijnen in het gebied. Aan de Noordzijde de A-270/ Europaweg. De spoorlijn doorkruist in oost-west richting het gebied. In noord-zuid richting loopt de Brandevoortsedreef centraal door de wijk en sluit aan op het hoofdwegennet, respectievelijk Geldropseweg en Europaweg. Deze hoofdontsluiting volgt het tracé van een bestaande ondergrondse gasleiding. De Brandevoortsedreef kruist de spoorlijn ongelijkvloers. Vanaf de Brandevoortsedreef en de lusvormige wijkweg de Voort zijn De Veste en de diverse 'Buitens' bereikbaar. De Voort volgt voorts gedeeltelijk het tracé van de bovengrondse hoogspanningsleiding.

De aanwezige landbouwweggetjes en bomenlaantjes zijn opgenomen in het woongebied, zoals bijvoorbeeld de buitens Stepekol en Schutsboom. Deze wegen waarborgen met name voor fietsers en voetgangers een vanzelfsprekende relatie met aangrenzende gebieden. De 'ecozone' (een brede groene strook lopend vanaf het Eindhovenskanaal in noordelijke richting) vervult een belangrijke functie voor de waterhuishouding in het gebied. De zone is gedeeltelijk uitgegraven en verlaagd. De Veste daarentegen is opgehoogd. De Veste grenst aan de oostzijde aan de 'ecozone', het hoogteverschil bedraagt ter plaatse circa 5 meter. Het hoogteverschil verstrekt het beeld van De Veste als vesting. De 'ecozone' is in samenhang met recreatieve voorzieningen ingericht.

Analoog aan de aanpak van Dierdonk is de architectuurregie zeer beeld- en sfeerbepalend voor Brandevoort. Reeds vanaf het begin van de ontwikkeling heeft Brandevoort een sterke eigen identiteit. De identiteit wordt ontleent aan de hernieuwde interpretatie van de klassieke Brabantse bouwkunst.

De werkgebieden

Vanaf begin 19e eeuw is de aanwezigheid van industrie een belangrijke aanjager geweest van de verstedelijking van Helmond. De behoefte aan ruimte voor bedrijvigheid, goed functionerende infrastructuur en een gedifferentieerd aanbod van huisvestingsmogelijkheden voor werknemers zijn nog steeds actuele opgaven. Van oudsher is de grootschalige bedrijvigheid in de kanaalzone gesitueerd. Halverwege de vorige eeuw is een aanzet gemaakt met een industriële ontwikkeling van Hoogeind aan de zuidzijde van de spoorlijn en tussen het bestaande kanaal en de destijds reeds geprojecteerde kanaalomlegging.

In de 70-er jaren was er na de teloorgang van de textielindustrie sprake van een zeer eenzijdig samengesteld arbeidspotentieel en bedrijvigheidsstructuur. Zowel op het gebied van vraag en aanbod van werkgelegenheid was de behoefte aan meer gedifferentieerde opbouw dringend noodzakelijk. Met investeringsregelingen van de Rijksoverheid is ingezet op de economische versterking van Helmond. Voor een positieve beïnvloeding van de werkgelegenheidsontwikkeling werd ingehaakt op de aantrekkingskracht van Helmond, zoals een verbetering en verbreding van het woon- en werkklimaat. Tevens werd een aanzet gemaakt tot een versterking van de centrumpositie van Helmond door verbetering van het stedelijk en regionale voorzieningenniveau.

Bedrijventerrein Hoogeind

Hoogeind kent een orthogonale structuur. De basis wordt gevormd door de hoofdwegenstructuur bestaande uit de Vossenbeemd, Lage Dijk, Churchillaan en Engelseweg. Hierin vormt ook de insteekhaven een belangrijk structurerend element.

De hoofdwegen hebben door de ruime opzet een laankarakter en sluiten aan op 'lange lijnen' in aangrenzende gebieden, zoals de Heeklaan, Burgemeester Van Houtlaan, Wethouder Van Wellaan en Rivierensingel.

Het bedrijventerrein Hoogeind maakt op deze wijze een vanzelfsprekende wijze onderdeel uit van het stedelijk gebied.

Voor Hoogeind zijn, op structuurplanniveau diverse ontwikkelingsrichtingen opgesteld. Eind 50-er jaren was bijvoorbeeld op basis van het Structuurplan 1990 een ontwikkeling in oostelijke richting voorzien, ter plaatse van het huidige Brouwhuis. Ook is een uitbreiding ten westen van oude kanaal, ter plaatse van het gebied Lungendonk in beeld geweest. Hoogeind bevindt zich nu binnen de contouren van het spoor, beide kanalen en Rochadeweg. Het gebied Rietbeemd en Vareschut heeft tot op heden een

wat onbestemde positie. Het gebied is gelegen ten zuiden van de Vossenbeemd, tussen de oude Aa en het oude kanaal. Met de toekomstige ontwikkeling van het woongebied Lungendonk ligt verstedelijking van dit gebied voor de hand.

Diverse gedeelten van Hoogeind transformeren op dit moment, zoals de zone voor perifere detailhandel aan de Engelseweg en het centrumgebied Suytkade. Ook is een fasegewijze opwaardering van diverse clusters met bedrijfsbebouwing aan de orde. De eerste fase omvat het zogenaamde Indumagebied.

BZOB

Het Bedrijventerrein Zuid Oost Brabant (BZOB) is, in aansluiting op Hoogeind, vanaf de 90-er jaren in zuidelijke richting ten oosten van het nieuwe kanaal in ontwikkeling gebracht. Het terrein is via een lusvormige ontsluitingsweg bereikbaar vanaf de Rochadeweg. Centraal ligt een zone met een gemengde industriële invulling, terwijl aan de randen hoogwaardige (proces)- industrie is gerealiseerd. Aan de zuidzijde is een brede zone, grenzend aan de Astense Aa, ingericht als zeologische verbindingzone.

Groot Schooten

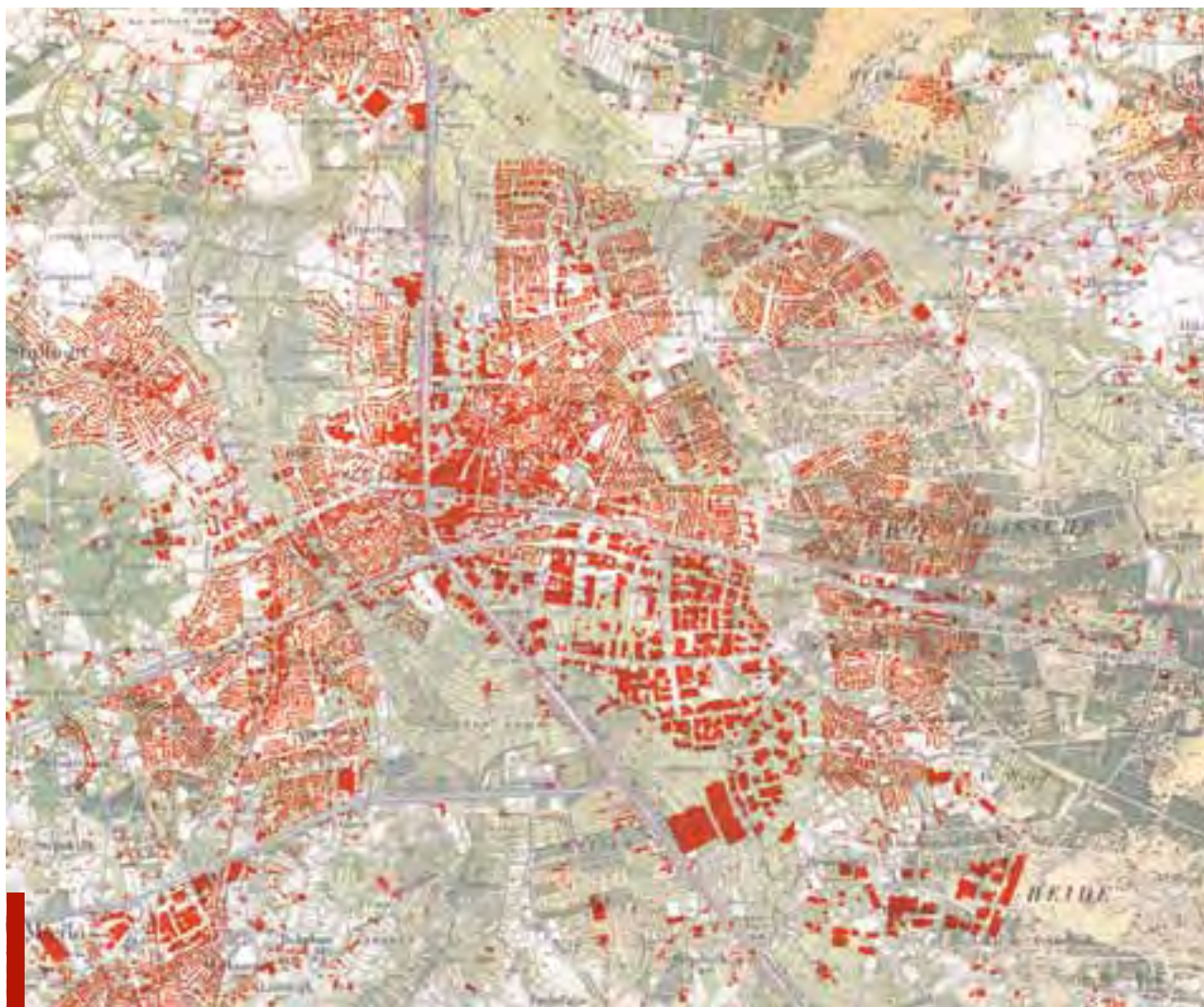
Het bedrijventerrein Groot Schooten voorziet samen met het BZOB in de behoefte van een meer gedifferentieerd (gesegmenteerd) aanbod van bedrijfsterreinen en werkgelegenheid. Het terrein is direct aan de noordzijde van de Europaweg gesitueerd. Ter versterking van de economisch positie heeft in de 70-er jaren de automotive industrie zich in Helmond gevestigd, met een onderzoeks-, ontwerp- en ontwikkelingscomplex van Volvo/NedCar. Het kennisintensieve deel is na het vertrek van NedCar, onder de naam PDE, op deze locatie gebleven. Samen met het recent gevestigde TNO-automotive vormt PDE de kern van de in ontwikkeling zijnde High Tech Automotive Campus. Een hoogwaardig

cluster van kennisintensieve automotive bedrijven, onderwijs- en kennisinstellingen en testfaciliteiten, opgezet volgens het campusmodel. Het bedrijvenpark Groot Schooten is voor een deel nog in ontwikkeling.

Huidige ontwikkelingen aan het Kanaal

De stad oriënteert zich in toenemende mate op de oude Zuid-Willemsvaart. De afgelopen decennia zijn diverse voormalige fabriekscomplexen in de kanaalzone beschikbaar gekomen voor andere stedelijke functies (o.a. Begeman, Hatema). Binnenkort komt ook het terrein van Kappa Van Dam beschikbaar voor een hoogwaardige woningbouwontwikkeling (Groene Loper). Het nieuwe Centrumplan gaat uit van het beschikbaar komen van de terreinen van Obragas en van Edah/Konmar voor een integrale centrumontwikkeling. Mogelijk dat er in de toekomst meerdere terreinen beschikbaar komen voor transformatie. Het op deze schaal beschikbaar komen van transformatielocaties in de nabijheid van het centrum is een unieke kans om stedelijke functies en waaronder een substantieel deel woningbouw in het centraal stedelijk gebied te realiseren. Het Boscotondocomplex is hiervan een geslaagd voorbeeld. In het complex zijn stedelijke functies zoals het bestuurscentrum, bioscopen, museum en appartementen met ondergrondse parkeervoorzieningen ondergebracht. Het gaat overigens niet alleen om het feitelijk fysiek beschikbaar komen van de voormalige industrie enclaves, maar ook om de veranderende betekenis van de Kanaaldijk voor het doorgaande autoverkeer en van de Zuid-Willemsvaart voor het scheepvaartverkeer. Voor de stad betekent dit een wezenlijk andere positie van de kanaalzone en ook een gewijzigd denken over de functie en de invulling van de kanaalzone. Dit biedt unieke mogelijkheden om de scheidende werking van de kanaalzone te transformeren naar een intermediaire zone. Niet alleen in de oost-west relaties ter plaatse





BEBOUWING ANNO 2005, afgebeeld op topografische ondergrond 1912

van de bestaande stedelijke zones aan weerszijden van het kanaal is een gewijzigde relatie tussen stad en kanaal waarneembaar. Ook in noord-zuid richting is de oriëntatie op het kanaal gewijzigd. In de huidige situatie is Helmond over een lengte van nog geen kilometer op het kanaal georiënteerd. Met de ontwikkeling van Suytkade en Groene Loper wordt de lengte vergroot tot 2 kilometer. Na het jaar 2015 zal met de ontwikkelingen van Lungendonk en Diesdonk het kanaal over een grote lengte binnen de stedelijke invloedssfeer zijn gelegen. Naast de transformatie en ontwikkeling van gebieden kan met herinrichtingsplannen de ruimtelijke kwaliteit en de bruikbaarheid van de oevers en kades worden verbeterd, met behoud van de waterhuishoudkundige en ecologische verbindingfunctie van het kanaal. Als voorbeeld dient de omgeving van het Havenplein en Kasteellaan.

Groene Loper en Suytkade

Ten westen van het kanaal aan de Aarle-Rixtelseweg en Warandelaan is de Oranjebuurt gelegen. In dit deel van de stad vestigden zich reeds in de 19e eeuw vaak de eigenaren en het kaderpersoneel van de industriële bedrijven. Vanuit de Oranjebuurt is het gebied rondom het Ziekenhuis en aan de Warande ontwikkeld tot een extensief en exclusief woongebied. Het bedrijvencomplex Kappa Van Dam – gelegen tussen de woonbuurt Zwanenbeemd (gerealiseerd begin 70-er jaren) en het kanaal – zal op korte termijn tot het woongebied De Groene Loper worden getransformeerd. Aan de zuidzijde van de spoorlijn zal het terrein van de voormalige Hatema fabrieken (23 ha.) worden getransformeerd tot het project Suytkade, als integraal onderdeel van het centrumgebied met functies zoals wonen, werken en leisure/ontspanning. Met de ontwikkeling van de Groene loper en Suytkade wordt niet alleen de lengte waaraan 'de stad' zich richt naar het kanaal bijna verdubbeld, tevens markeren beide ontwikkelingen met beeldbe-

palende woningbouw, de noordelijke en zuidelijke entree van de Helmond. Voorts annexeren beide plannen het kanaal door letterlijk bebouwing in het kanaal te realiseren.

CONCLUSIE

De verstedelijking van Helmond is het resultaat van haar ontstaans-, occupatie-, ontwerp- en ontwikkelgeschiedenis. Sinds het begin van de 19e eeuw heeft de stad een continue groei doorgeemaakt. De stad zal de komende decennia verder ontwikkelingen en uitbreiden. De landschappelijke ondergrond, (historische) routes, uitbreiding van het gemeentelijk grondgebied, de ontwikkelingen in de verschillende tijdsperiodes en opeenvolgende ruimtelijke visies zijn in de huidige structuur herkenbaar aanwezig.

De structuur wordt gekenmerkt door een zekere regelmaat en eenvoud. De meest bepalende structurerende elementen zijn vrij exact in noord-zuid richting georiënteerd. Het landschap met elementen zoals rivier de Aa en de Goorloop vormt de basis en is richtinggevend voor de verstedelijking. Niet alleen de historische structuur met de Markt, Kerkstraat en de Koninginnewal zijn parallel aan de Aa aangelegd, maar ook doorgaande infrastructuurle lijnen zoals de beide kanalen zijn manifest in noord-zuid richting aanwezig. Haaks op de noord-zuid richting is een aantal planmatig en structurerende elementen in oost-west richting van belang. Voor de historische structuur gaat het om de Veestraat en Ameidestraat als onderdeel van het uitwaaiende patroon van dorpslinten, zoals de Molenstraat en Mierloseweg. De grote infrastructuurle lijnen van het spoor en de Traverse doorsnijden het gehele stedelijke gebied in oost-west richting.

De noord-zuid en oost-west richtingen vormen gezamenlijk de basis van de huidige structuur, zowel op het niveau van de stad als geheel als op wijk- en buurtniveau. In de stadsstructuur is een

drietal stedelijke zones te onderscheiden met een eigen identiteit. De drie zones worden door noord-zuid structuren gemarkeerd en hebben een verschillende achtergrond van verstedelijking:

- het centraal-stedelijk gebied, tot eind jaren 60 van de vorige eeuw voltrok de verstedelijking zich binnen de contouren van een vrijwel geheel verstedelijkt gemeentelijk grondgebied dat aan de west- en oostzijde werd begrensd door respectievelijk de Goorloop en de Nieuwe Aa (huidige tracé kanaalomlegging). De stad heeft zich in ruim 100 jaar in snel tempo zich aan weerszijden van de centraal gelegen Zuid-Willemsvaart ontwikkeld. Het centraal stedelijk gebied heeft een hoge dynamiek met de aanwezigheid van het stadscentrum en stedelijk-regionale voorzieningen. De dynamiek van het centraal stedelijk gebied komt ook tot uitdrukking bij de herstructurering van verouderde woongebieden en transformatie van verouderde fabriekscomplexen. In het komende decennium, en in de periode daarna vindt een groot aantal vernieuwingen in het centraal stedelijke gebied plaats.
- de dorpse structuur ten westen van de Goorloop. Met de uitbreiding van het gemeentelijk grondgebied in 1968 kreeg Helmond uitbreidingsruimte voor verstedelijking aan de westzijde van de Goorloop. De oorspronkelijke lintdorpen Stiphout en 't Hout zijn uitgegroeid tot woonwijken met een nauwe relatie tot het aanwezige en omringende landschap. Met de ontwikkeling van de wijk Brandevoort wordt een derde 'dorpse' structuur aan de westzijde van de Goorloop toegevoegd.
- de monofunctionele woon- en werkgebieden ten oosten van de Kanaalomlegging. Een belangrijk deel van dit gebied is eveneens in 1968 aan het grondgebied van Helmond toegevoegd om uitbreiding van de stad mogelijk te maken. Tijdens de periode van de Groeistad Helmond zijn in relatief korte periode de

woonwijken Rijpelberg, Brouwhuis en Dierdonk en het werkgebied BZOB ontwikkeld.

De huidige structuur met daarin de drie te onderscheiden stedelijke identiteiten vormen de basis voor de verdere ontwikkeling van Helmond. Uitbreidingsruimte voor verstedelijking is binnen de contouren van het huidige gemeentelijk grondgebied na het jaar 2015 beperkt aanwezig. Aan de noord-, oost- en westzijde van het stedelijke gebied is de verdere inrichting van de planranden, ruimte voor waterberging en recreatie voorzien. Voor de ruimteclaim van de stedelijke functies 'wonen en werken' zijn er ruimtelijke mogelijkheden aan de zuidzijde direct in aanhaking op het centraal stedelijk gebied. De gebieden aan weerszijden van de oude Zuid-Willemsvaart en het gebied ten zuiden van het Eindhovenskanaal bieden goede uitgangspunten voor structuurversterking. Met de ontwikkeling van de Spoorzone en Suytkade is reeds een aanzet gemaakt voor een verdere ontwikkeling in zuidelijke richting. De noord-zuid georiënteerde structuren Oude Aa, Goorloop en oude Zuid-Willemsvaart zullen ook hier bepalend voor de ontwikkeling van dit gebied.





verantwoording

PROJECTORGANISATIE ISV

Opdrachtgevers

Hoofd ROV J. van Duren

Hoofd GZ drs. J. Brands

Projectgroep

Projectleider: drs. J. Peeters

Projectassistente: I. van Poppel

Adviseur: drs. W. van Hal

Stedenbouw: ing. E. v. Renterghem

Stedenbouw: ing. J. Pasveer

Planologie/ecologie: ir. T. Gremmen

Verkeer: ing. H. van Lieshout

RO Juridisch: mr. I. van Druten

Planologie & proces: ir. J. Mooibroek

Milieu: M. Francken

Water: ir. N. ter Linde

Economie: drs. M. Jacobs

Welzijn: W. Bogaarts-Castelijns

Sport: F. Rietveld

Grondzaken: mr. R. Walk

Planeconomie: N. van Rooij

Ten behoeve van dit project is een projectgroep geformeerd met projectleider onder aansturing van twee opdrachtgevers. Uitgangspunt is geweest het project geheel intern uit te voeren. Vanuit de gehanteerde systematiek is allereerst een startbijeenkomst georganiseerd, waarbij een inventarisatie heeft plaatsgevonden van te wijzigen onderdelen. Daarna is ieder lid van de projectgroep gevraagd voor zijn/haar discipline wijzigingen/aanvullingen inzichtelijk te maken. De voorstellen tot wijziging zijn

vervolgens gewogen, waarbij als uitgangspunt gold dat de ISV geen nieuwe beleidsuitgangspunten mag bevatten die nog niet eerder in een (ruimtelijk) plan zijn verankerd. Dit alles heeft uiteindelijk tot een voorstel voor wijzigingen geleid. Na besluitvorming hierover is dit vervolgens doorvertaald in dit document. Gelet op het karakter van de herziening ('technische' aanpassingen) is er niet voor gekozen om het proces van planvorming met externe partijen te doorlopen.

WIJZIGINGEN

Belangrijkste wijzigingen zijn:

- eenduidige positionering (binnen de planperiode) van de nieuwe spoorknoop ter hoogte van de Cortenbachstraat;
- het verwijderen van reeds gerealiseerde onderdelen uit de ruimtelijke opgave;
- een bijwerking van relevant gemeentelijk beleid;
- een bijwerking van relevant beleid van andere betrokken overheden.

Met betrekking tot het kaartmateriaal zijn de volgende wijzigingen doorgevoerd:

Wijzigingen in de plankaart:

- de afbakening van het plangebied van de Structuurvisie Stiphout is als kader toegevoegd op de plankaart en de volledige kaart is apart opgenomen;
- aan de zuidoostzijde van Stiphout is een gele stip ('Transformatie tot woongebied') toegevoegd om de beoogde uitbreiding weer te geven;
- Dorpsstraat Stiphout is niet meer als 'Bovenwijkse verkeersas' aangegeven (gele kleur verwijderd);
- de nieuwe ontsluitingsweg Stiphout is overeenkomstig de plankaart uit de Structuurvisie Stiphout 'geknikt' weergegeven;
- het Cortenbachtracé (tussen Europaweg en Heeklaan) is overgeheveld uit de visiekaart (aanduiding: 'nieuw wegvak');
- het gedeelte van de Centrumring in Sutykade (tussen Kanaaldijk en Hoogeindsestraat) is als 'Bestaande centrumring' weergegeven;
- de Roccadeweg is als 'Bovenwijkse verkeersas' aangeduid.

Wijzigingen in de visiekaart:

- Dorpsstraat Stiphout is niet meer als 'Bovenwijkse verkeersas' weergegeven (gele kleur verwijderd);
- A270 is van de aansluiting met de Brandevoortse Dreef tot de nieuwe ontsluiting Brandevoort aangegeven als 'Stedelijke hoofdverkeersas';
- het Cortenbachtracé (tussen Europaweg en Heeklaan) is als bestaande 'Bovenwijkse verkeersas' aangegeven;
- de Rochadeweg is als 'Bovenwijkse verkeersas' aangeduid.

Wijzigingen in de kaart versterking centrum:



- het gedeelte van de Centrumring in de Suytkade (tussen Kanaaldijk en Hoogeindsestraat) is als 'bestaande centrumring' weergegeven;
- 'Masterplan Spoorzone' op renvooi vervangen door 'Ontwikkelingsperspectief Spoorzone'.

Wijzigingen in de kaart programma verkeer tot 2015:

- Dorpsstraat Stiphout is niet meer als 'bovenwijks' aangegeven (gele kleur verwijderd);
- het Cortenbachtracé (tussen Europaweg en Heeklaan) is aangegeven als 'uitbreiding tot 2015';
- het gedeelte van de Centrumring in de Suytkade (tussen Kanaaldijk en Hoogeindsestraat) is als 'centrumring' weergegeven;
- de Roccadeweg is als 'bovenwijks' aangeduid.

Wijzigingen in de kaart programma verkeer na 2015:

- Dorpsstraat Stiphout is niet meer als 'bovenwijks' aangegeven (gele kleur verwijderd);
- A270 is van de aansluiting met de Brandevoortse Dreef tot de nieuwe ontsluiting Brandevoort aangegeven als 'stedelijke hoofdas';
- het Cortenbachtracé (tussen Europaweg en Heeklaan) is aangegeven als 'bovenwijks';
- de Roccadeweg is als 'bovenwijks' aangeduid.

Voor de beschrijving van de gevolgde formele planprocedure en de resultaten van de inspraak en het gevoerde overleg wordt verwezen naar de volgende bijlage 4.

procedure, inspraak en zienswijzen

PROCEDURE

Gezien het feit dat de Interim Structuurvisie Helmond (ISV) geen nieuwe beleidslijnen kent die afwijken van het ASP dan wel van reeds separaat vastgesteld beleid, is ervoor gekozen geen afzonderlijke inspraak open te stellen. Met een kennisgeving is aangekondigd dat de ISV wordt voorbereid. In de kennisgeving is voorts aangegeven waarom wordt afgezien van inspraak, waarbij tevens staat aangegeven dat dit gebeurt zonder dat belanghebbenden in hun belangen geraakt worden. Hiermee wordt voldaan aan het gestelde in artikel 2.1.1 Bro.

Daarnaast dient overeenkomstig het gestelde in de gemeentelijke inspraakverordening gehandeld te worden. In de Inspraakverordening 2005 is in artikel 2, lid 3a bepaald dat geen inspraak wordt verleend ten aanzien van ondergeschikte herzieningen van een eerder vastgesteld beleidsvoornemen, dan wel een nadere uitwerking van een eerder vastgesteld beleidsvoornemen. Het college heeft terzake geoordeeld dat voorliggende ISV onder deze categorie valt en derhalve van inspraak wordt uitgesloten.



Colofon

Uitgave:

Gemeente Helmond

Samenstelling:

Projectgroep Interimstructuurvisie gemeente Helmond

Projectleiding en eindredactie:

Drs. Joop Peeters, gemeente Helmond

Informatie:

gemeente@helmond.nl, www.helmond.nl

Ontwerp tekenwerk & productie:

Kemme Koolen, reclame- en mediaspecialisten

Luchtfoto's:

Flying Camera

Fotografie:

Gemeente Helmond, Kemme Koolen

December 2009

