

An architectural rendering of a modern urban park. A wide, paved path leads from the foreground into the distance. On the left, there are trees with green and yellow leaves. On the right, there is a large tree with yellow leaves and a modern building with a glass facade. In the background, there are more trees and a red building. People are walking on the path, and a child is pushing a stroller. The sky is blue with some birds flying. The text "VISIE STATIONSKWARTIER HELMOND" is overlaid in the center, and "April 2023" is below it.

VISIE STATIONSKWARTIER HELMOND

April 2023

VISIE STATIONSKWARTIER HELMOND

April 2023

Opdrachtgevers:

Gemeente Helmond
Frans Joseph van Thielpark 1
5707 BX
Helmond

Gemeente Helmond



Provincie Noord-Brabant
Brabantlaan 1
5216 TV
's Hertogenbosch

Provincie Noord-Brabant

Opdrachtnemer:

Nachtegaallaan 13m
5613 CM
Eindhoven

info@tomvantuijn.com
040 2094164

van tuyn stedenbouw
landschap
onderzoek

In samenwerking met:



Niets uit deze publicatie mag worden verveelvoudigd en/of openbaar gemaakt worden zonder uitdrukkelijke toestemming van de opdrachtgever en uitvoerende partijen en zonder naam- en bronvermelding. Voor gebruikte bronnen is getracht de bron te vermelden en auteursrechten te respecteren. Mocht in dit document iets niet juist zijn vermeld, dan kunt u dat ons laten weten, zodat alsnog de juiste bronvermelding kan worden opgenomen. De informatie in dit document is met uiterste zorgvuldigheid samengesteld. Aan de inhoud hiervan kunnen geen rechten worden ontleend. De opdrachtgever en adviseurs wijzen alle aansprakelijkheid door onvolledige of onjuiste gegevens in dit document van de hand.

WOORD VOORAF

Onze droom voor Helmond

We schrijven het jaar 2040. We nemen u mee naar het centrum van Helmond. We komen met de Brainportlijn Helmond Centraal binnen en lopen het stationsgebouw uit. Op het plein voor het station lopen, fietsen of rijden mensen met onbemande elektrische busjes de stad in, op weg naar hun werk. We zien een mix van oude en nieuwe gebouwen. Het gebouw waar ooit de Belastingdienst zat is al lang geleden omgebouwd tot een wooncomplex. Daarachter staan moderne woongebouwen met groene geveltuinen. Bomen en struiken reiken letterlijk naar de hemel. Op de onderste verdiepingen wordt gewerkt en gestudeerd. We zien ateliers van kunstenaars, werkruimtes van creatieve en innovatieve bedrijven en maatschappelijke voorzieningen.

Het is mooi weer, dus we lopen naar onze afspraak in het centrum. We passeren het Huis voor de Stad. De deur staat er letterlijk open. Voor inwoners die er een afspraak hebben, maar ook voor een kop koffie in het café op de begane grond. Op de parkeerplaatsen staan elektrische deelauto's. De meeste mensen die in het centrum wonen hebben geen auto. Wonen, werken en voorzieningen zoals winkels liggen op loop- en fietsafstand. Wie een auto nodig heeft, reserveert die eenvoudig via een app en haalt 'm voor de deur op.

We lopen langs het Vliscogebouw richting Traverse. Het voormalige parkeerterrein is groen ingericht. Het is er in de zomer heerlijk koel en als er een hoosbui valt kan het water gemakkelijk in de grond zakken. In de verte ligt de Traverse. Als we dichterbij komen valt ons op dat er veel minder auto's rijden dan we ons van twintig jaar geleden herinneren en dat de brede middenberm vol staat met bomen. Het is een fijne, levendige stadsboulevard geworden die we gemakkelijk kunnen oversteken. Daardoor is het centrum veel meer één geheel geworden en hangt er een levendige sfeer.

Is dit een utopie? Nee, zeker niet! Het is waar we voor gaan voor het Helmondse Stationskwartier in 2040. Tegen die tijd heeft onze stad 115.000 inwoners. Om die te laten wonen en werken moet het gebied rond het station een metamorfose ondergaan. En dat zonder het bijzondere DNA van de stad te verliezen. Gemeenten en provincie werken op meerdere plekken in Brabant samen aan mooie plekken in binnensteden waar het fijn wonen, werken en verblijven is. De visie die nu voor u ligt geeft voor Helmond de eerste aanzet. Wij zien het helemaal voor ons. U ook?

Erik de Vries
Wethouder centrumontwikkeling

Erik Ronnes
Gedeputeerde ruimte en wonen

INHOUD

10	KERN	0
12	START	1
24	CONTEXT	2
46	KOERS	3
64	PROGRAMMA	4
86	RAAMWERK	5
144	DEELGEBIEDEN	6
176	STRATEGIE	7

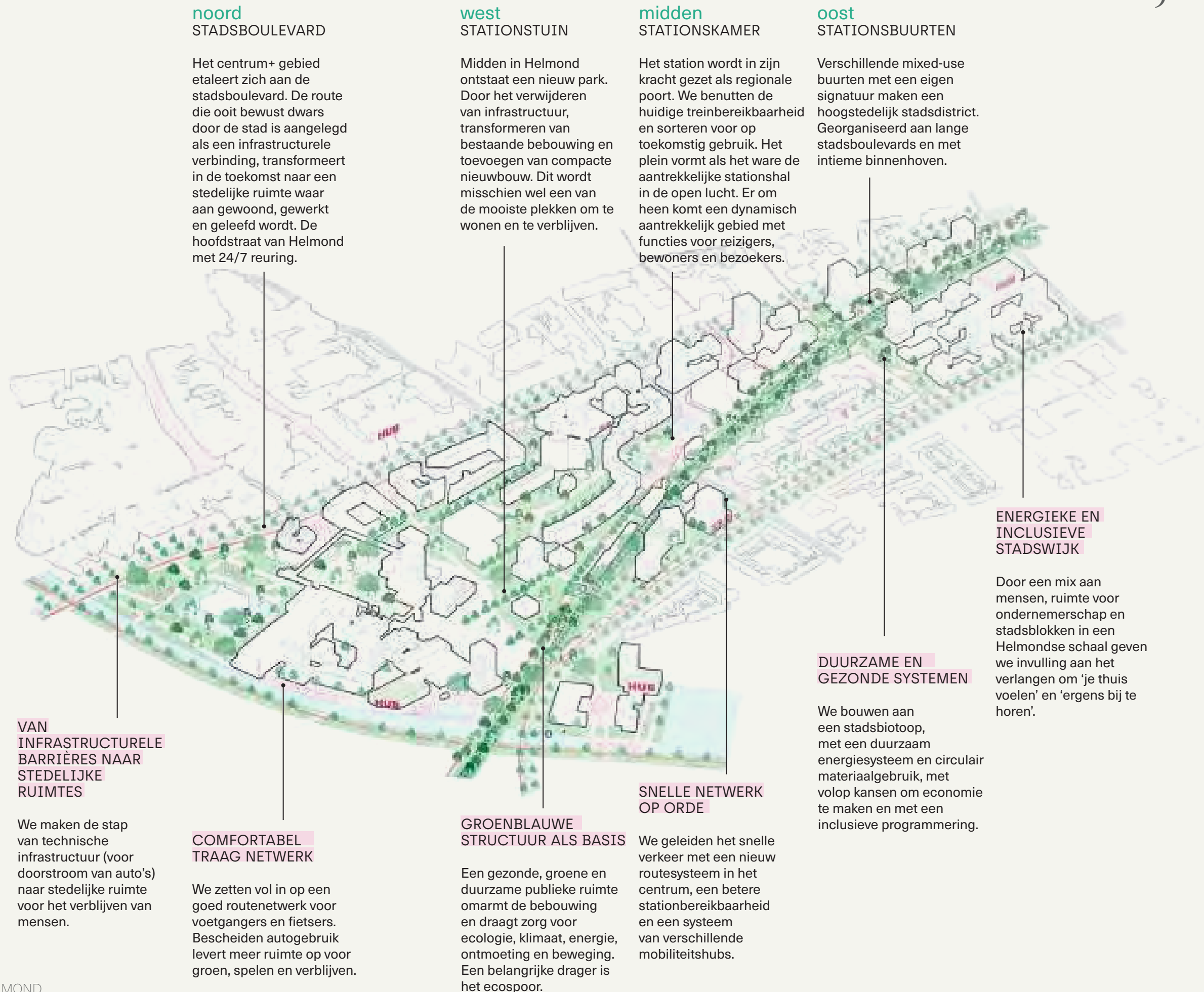
KERN

STATIONSKWARTIER HELMOND

We leggen de lat hoog en gaan het Stationskwartier ontwikkelen tot een energiek stadsdistrict waar we hoogstedelijk leven combineren met gezondheid en duurzaamheid. Hier woon je goed en betaalbaar en werk je midden in het centrum, dichtbij voorzieningen en culturele activiteiten en op loopafstand van het station. En dat alles in een natuurlijke en ontspannen omgeving.

Kortom, in de zoektocht naar het beste van twee werelden ontstaat een plek met aantrekkingskracht, nieuwe economische kansen, een rijk sociaal en cultureel veld en ruimte om je te ontplooiën.

Deze opgave kost tijd en vraagt om een brede transformatie waarmee het aanzien van Helmond onmiskenbaar gaat veranderen. Daarbij gaat het niet alleen om het stadsaanzicht maar vooral ook over de positieve impact die het heeft op de leefkwaliteit voor de Helmonder. Dit is het resultaat van een integrale blik en een meervoudige afweging tussen de dromen, wensen en beleidskaders.





START

HOOG TIJD VOOR EEN
INTEGRALE GEBIEDSVISIE

In de Centrum+ visie van 2019 wordt ingezet op het verstedelijken van het Stationskwartier, met daarin een hoogstedelijke combinatie van wonen en werken.

Het Stationskwartier van nu is dat nog niet. Het gebied bestaat vooral uit een aantal losse ontwikkelingen. Het station en Stationsplein zijn afgesneden van de stad en het vinden van het centrum is allesbehalve vanzelfsprekend. De route van en naar het centrum is voor voetgangers en fietsers onlogisch, soms te krap en vooral onaantrekkelijk. Terwijl zij bij uitstek de gebruikers zijn van het Stationskwartier.

Hoog tijd voor een integrale gebiedsvisie!

1 **START**

Deze visie is opgesteld voor het gebied tussen grofweg kanaal, Kasteel Traverse, Churchilllaan en Engelseweg. We kijken echter over de infrastructuur heen en hebben daarmee aandacht voor de aangrenzende gebieden. Waar nodig zal de gebiedsvisie uitzoomen en een relatie leggen met het Centrum+ gebied en met aanpalende ontwikkelingen. De gebiedsvisie heeft verwantschap met de mobiliteitsvisie die in ontwikkeling is.

opgavegebied

Stationskwartier



INLEIDING

Hoog tijd om een integrale visie op het gebied te ontwikkelen, om via de openbare ruimte en de nog te ontwikkelen projecten een nieuw dynamisch en hoogstedelijk gebied te creëren met een krachtige signatuur en beleving. Een energiek stadsdistrict met impact voor het centrum en de stad. Deze gebiedsvisie vertaalt deze ambitie naar een ruimtelijk en programmatisch beeld.

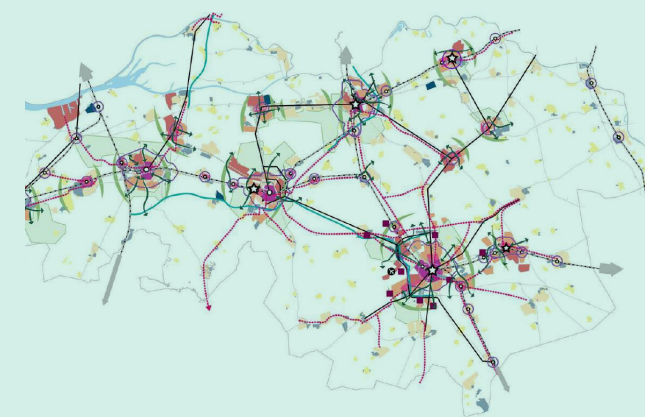
Overall in het land worden stationsomgevingen getransformeerd. Meestal naar gebieden met hoge dichtheden woningbouw, werk en voorzieningen. De nabijheid van het station en het centrum zorgt voor een aantrekkelijk woon- en werkmilieu met hoge belevingswaarde, zonder de daarbij behorende explosieve groei in automobilititeit. Ook in Helmond liggen daar ruime mogelijkheden.

Het Stationskwartier is geen blanco vel. Vele ontwikkelingen vonden er afgelopen jaren plaats en ook nu nog. Leegstaande kantoorpanden zijn getransformeerd naar appartementen, Museum Loods 20 is opgeleverd en de ontwikkelingen voor het nieuwe districtskantoor van de politie zijn in volle gang. Het Stads kantoor is gesloopt en er wordt de laatste hand gelegd aan een nieuw Huis voor de stad. Aan het Beugelsplein is gebouwd en wordt er gewerkt aan nieuwe projecten, zoals de gebouwen waar momenteel de gemeente tijdelijk haar intrek heeft genomen.

De samenhang tussen deze projecten ontbreekt nog en er is geen overkoepelend beeld van de schaa sprong en kwaliteitssprong die we hier nastreven. Het station moet veel beter benut en gevonden worden. De routes station - centrum en Cacaofabriek - centrum zijn nu ongedefinieerd en onaantrekkelijk. De openbare ruimte is onoverzichtelijk, onaantrekkelijk en moet op de schop.

En dat terwijl het gebied juist een kruispunt is van verbindingen. De structuur van wegen en langzaam verkeer routes moet veel duidelijker gedefinieerd worden. Nieuwe verbindingen moeten gecreëerd worden om barrières als spoor en Kasteeltraverse te verzachten. Eigenaren en projectontwikkelaars die hun terreinen willen ontwikkelen of verbeteren, moeten een duidelijk beeld krijgen van integrale ambities (economisch, ruimtelijk, wonen, cultureel, maatschappelijk) en kaders en ideeën meekrijgen voor hun ontwikkelingen. Braakliggende terreinen moeten met visie en ambitie ontwikkeld worden. Kansen voor broedplaatsen en stedelijke werkmilieus moeten in het Stationskwartier gepakt worden. Bewoners en eigenaren moeten meegenomen worden in de gedachtenvorming, zodat zij zich onderdeel gaan voelen van de upgradering van het gebied en hun aandachtspunten daarin kunnen meegeven.

KADER



Samenwerking provincie

Gemeente Helmond en provincie Noord-Brabant hebben in 2021 gezamenlijk gewerkt aan verkenningen voor de ontwikkeling van het centrum in vervolg op de Centrum+ visie van de gemeente uit 2019. De provincie is hierbij aangesloten vanuit haar binnenstedelijk transformatieproces, waarbij zij de wens en de mogelijkheid heeft om bij te dragen aan de toekomstige ontwikkeling van moeilijk ontwikkelbare binnenstedelijke gebieden. Er zijn in 2021 diverse onderzoeken verricht voor versterking van het ecosysteem in het centrum en voor de opstart van gebiedsontwikkelingen.

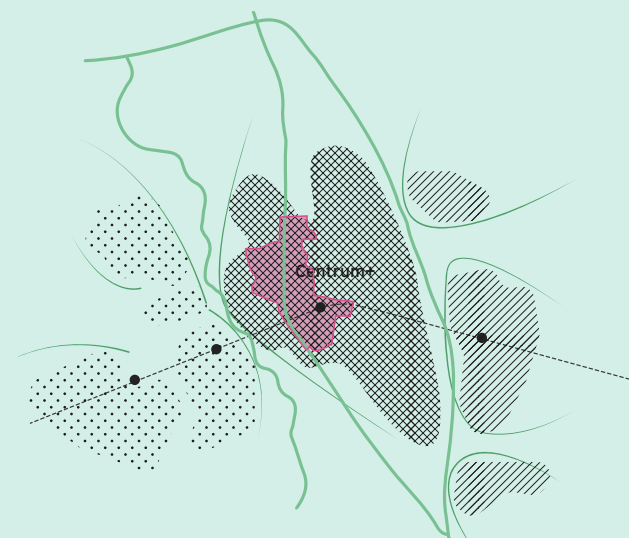
Met de diverse onderzoeken is duidelijk geworden dat de hulpvraag bij de provincie in eerste instantie niet in het kernwinkelgebied moet liggen: het kernwinkelgebied is fysiek goed op orde, de leegstand loopt terug door transformatie, de inzet van stichting Volop en de inzet van vastgoedeigenaren en ondernemers. De ontwikkeling van het noordelijk deel van het centrum heeft een boost gekregen met het toekennen van de woningbouwimpuls. De hulpvraag zit met name aan de zuidzijde van het kernwinkelgebied: het Stationskwartier.



Centrum+ visie

Met de Centrum+ visie (de actualisatie van Centruperspectief Helmond 2030) is voor het centrumgebied van Helmond in 2019 een (ruimtelijke) visie op hoofdlijnen opgesteld. Met de toenemende urgentie door maatschappelijke problematiek en de coronacrisis is volgens de visie op vijf thema's extra aandacht nodig om Helmond te transformeren om aantrekkelijk te blijven:

- Een groter gebied: de visie is van toepassing op een gebied breder dan centrum
- Herstel structuur en zichtbaarheid Stadse Aa, als drager van groene en blauwe structuur
- Invulling verkeer en parkeren: richting een autoluw en groen centrum
- Stationskwartier: kansen voor verstedelijking, te verwoorden in de gebiedsvisie Stationskwartier
- Piet Blomplein aangeduid als ontwikkellocatie

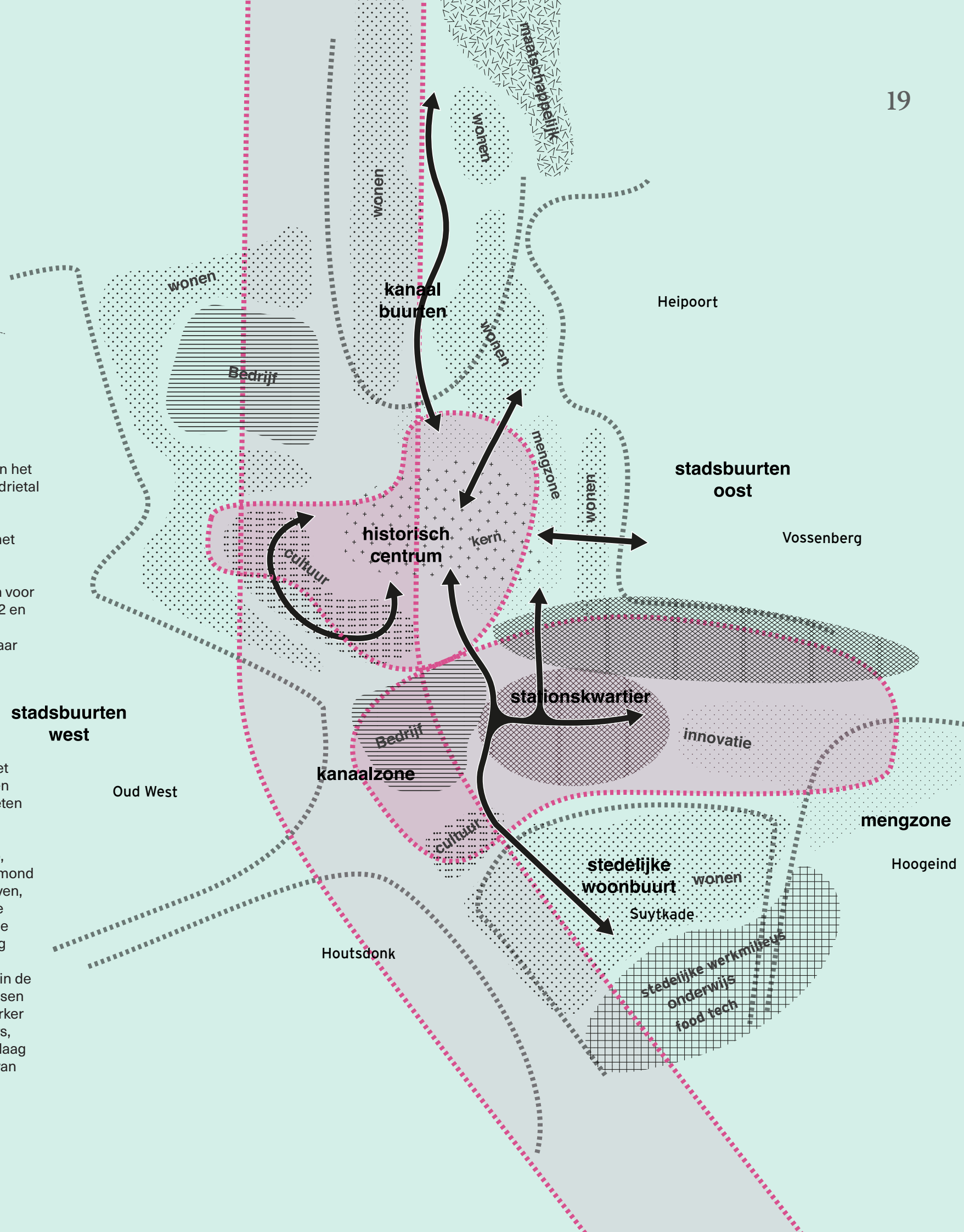


Op 16 maart 2021 stemde de raad in met de verstedelijkingsopgave voor de stad richting 2040. In het raadsvoorstel van de verstedelijkingsopgave is een drietal besispunten opgenomen:

1. te kiezen voor een verregaande verstedelijking met name rond het station en het centrum
2. ervoor te kiezen zoveel mogelijk het verkeer af te wikkelen richting de A67, en daarmee te lobbyen voor een opwaardering van de Rochade weg, de N612 en de N279
3. in te zetten op een volwaardig intercitystation, waar per uur 6 tot 8 intercitytreinen stoppen.

Doel is om Helmond Centrum+ te revitaliseren en verstedelijken met 10.000 woningen, 10.000 arbeidsplaatsen en alles wat daarbij hoort. Dat maakt de ontwikkelopgave tot één van de grootste stedelijke transformatie-opgaven van Nederland. Het Stationskwartier, dat 47 hectare groot is, zal voor een aanzienlijk deel in deze verstedelijkingsopgave moeten voorzien.

De laatste jaren zien we een sterke groei in de regio, zowel economisch als qua inwoneraantal. Voor Helmond is het, om aan de goede kant van de medaille te blijven, zeer belangrijk dat het voldoende meepakt van deze groei. Het is essentieel dat Helmond meer autonome trekkracht krijgt om de maatschappelijke tweedeling tegen te gaan en minder afhankelijk te zijn van conjuncturele schommelingen en afspraken elders in de regio. Lukt dat niet dan groeit slechts de groep mensen die nergens anders terecht kan, en in plaats van sterker worden vergroten we onze kwetsbaarheden. Immers, Helmond heeft al een oververtegenwoordiging van laag opgeleiden, juist de doelgroep die het meeste lijdt van maatschappelijke tweedeling.



Om te zorgen dat Helmond meer autonome trekkracht heeft is een sterk centrum onontbeerlijk. Het centrum is immers je visitekaartje, je identiteit, je economische motor en een plek waar iedereen bij elkaar komt. Daarom is van groot belang dat er een goed voorzieningenniveau is, dus cultuur, winkels, horeca etc. Het is ook belangrijk dat het centrum een concentratie is van activiteiten. Meer wonen, meer hoogwaardige werkgelegenheid, zodat het een aanzuigende werking krijgt op de stad en haar omgeving en de positie van tweede stad in de Brainportregio én centrum van de Peel waar kan maken.

Doel

De transformatie van het Stationskwartier Helmond heeft het doel een toekomstbestendige, duurzame kwaliteitsimpuls te geven aan het gebied. Het Stationskwartier is straks een hoogstedelijk woon- werk- en verblijfsgebied. De vitaliteit, dynamiek en de aantrekkelijkheid worden versterkt en de knooppuntfunctie en de doorstroming verbeterd. We richten ons vooral op:

- De versterking van de economische functie (onder andere gericht op broedplaatsen)
- Mogelijkheden voor klimaatneutrale woningbouw
- De versterking van de centrale positie van het gebied in de mobiliteitsbehoefte van Helmond (waarbij het doel is de automobiliteit te verminderen)
- Het verbeteren van de verblijfskwaliteit
- Daarbij te zorgen voor klimaatadaptieve maatregelen

Het product gebiedsvisie:

Zet het toekomstperspectief neer

Daarin worden de ontwikkelmogelijkheden van deelgebieden, gebouwen en openbare ruimte beschreven. Uiteraard spelen sociale, culturele en andere aspecten een belangrijke rol, maar de nadruk ligt op de doorvertaling naar programma en ruimtegebruik. Het is het resultaat van een proces waarin breed wordt onderzocht 'wat mogelijk is'. Daarmee is het naast richtinggevend ook activerend en wervend.

Biedt een duidelijk kader

De gebiedsvisie vult de behoefte in van een duidelijk kader, niet alleen voor private initiatieven, maar ook voor de investeringen van gemeente en provincie zelf. Investerings die nodig zijn om privaat initiatief te faciliteren. Daarom heeft het ruimtelijk raamwerk twee doelen:

- De gebiedsvisie is uitnodigend en uitdagend voor partijen met interesse in het gebied doordat het kansen schetst en randvoorwaarden definieert.
- De gebiedsvisie richt het handelen van gemeente en provincie. Het bevat de uitgangspunten voor infrastructuur en openbare ruimte. Het vormt de onderlegger voor nader uit te werken deelplannen en de kwaliteitsborging daarop.

Is flexibel

De gebiedsvisie moet een tijd mee kunnen en daarom flexibel zijn. Deze visie is flexibel waar dat kan en precies waar dat moet. De gebiedsvisie is dus geen masterplan dat alles vastlegt, maar een kaderstellend en richtinggevend document. Het raamwerk vraagt om uitwerking op deelgebieds- en projectniveau en soms op thematische onderdelen.

In combinatie met een ontwikkelkader

Het opstellen van een gebiedsvisie loopt parallel aan een ontwikkelkader en samen vormen ze de resultaten van het initiatiefstadium van een gebiedsontwikkeling. Als Gebiedsvisie en ontwikkelkader gereed zijn, is de basis gelegd voor vastomlijnde projecten met duidelijk doel, budget en team. Via de definitiefase, ontwerpfasen en realisatiefase worden vervolgens diverse projecten gerealiseerd, waarna ze in exploitatie kunnen worden genomen. Het accent ligt hierbij op het 'project', een doelgericht resultaat in de vorm van gebouwen, openbare ruimten, evenementen, activiteiten, business- en exploitatieplannen.



Vanaf de periode juli 2022 zijn we op verschillende manieren in gesprek met de stad. Met bewoners, bezoekers, ondernemers, betrokken partners en organisaties. Over hun beleving en ervaring van het huidige stationskwartier, maar ook hoe ze naar de toekomst van het gebied kijken. Hun ideeën, behoeften, zorgen, kansen en dromen zijn een onmisbare component om tot een gedragen, duurzame en toekomstgerichte gebiedsvisie te komen.

De inhoud uit deze gesprekken is daarom volwaardig meegenomen in de analyse die tot deze visie heeft geleid.

**STATIONS
KWARTIER
HELMOND**



CONTEXT

POSITIONERING VAN
HET STATIONSKWARTIER

Er speelt al veel in het Stationskwartier. Losse initiatieven die naast elkaar bestaan, maar nog niet op elkaars schouders klimmen. Er is behoefte aan een overkoepelende koers waarop gestuurd kan worden en waardoor acties elkaar kunnen versterken.

Om te komen tot de juiste koers starten we met het positioneren van het Stationskwartier: in relatie tot de ambities van de stad, de positie in de regio en provincie en landelijke trends.

Met het bewustzijn van het verleden, begrijpen we de situatie in het heden en zetten we verbeeldingskracht in voor de koers van de toekomst.

POSITIONERING VAN HET STATIONSKWARTIER

Er gebeurt al van alles, maar wel 'postzegelgewijs'

In Helmond zitten 'doeners'! Er gebeurt al van alles in en rondom het Stationskwartier. Enthousiaste culturele initiatieven die bijdragen aan de levendigheid van het centrum, zoals exposities en bijeenkomsten in de Cacaofabriek, Kasteel Helmond, Loods 20 en Annatheater. Ook is broedplaats De Kluis ontstaan en zijn er prachtige muurschilderingen gemaakt op Vlisco en onder Kasteel- Traverse. Anderzijds zijn in recente jaren veel kantoorgebouwen getransformeerd naar wonen en zijn werkplekken verder verdreven uit het centrum. Ook is er nog altijd sprake van sociale tweedeling. Transformaties zijn met wisselend succes en 'postzegelgewijs'. Terwijl alle kleine veranderingen samen wel impact hebben op de leefomgeving in de stad. Daarom streven we naar meer sturing. Een samenhangende visie waardoor initiatieven op elkaars schouders kunnen gaan staan.

Transformaties met wisselend succes

**Wonen, werken en eten in lege,
Helmondse bank: ABN-AMRO-pand
wordt 'creatieve broedplaats De
Kluis'**



Van grauw beton naar kasteelmuur: muurschildering als verbinding tussen druk Helmonds centrum en rustig park



Kantoorwoning bij station: Helmond bouwt er nu echt



Station Helmond is het meest
gewaardeerde station van Brabant.
Brouwhuis en Lage Zwaluwe
burgemeesters onderaan



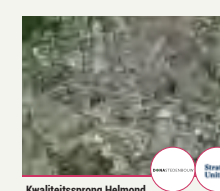
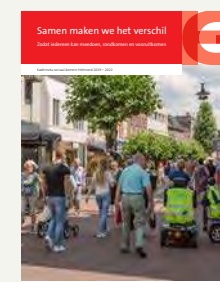
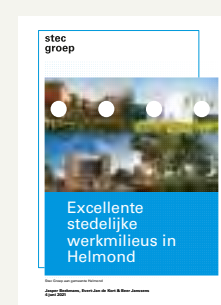
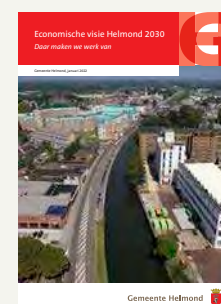
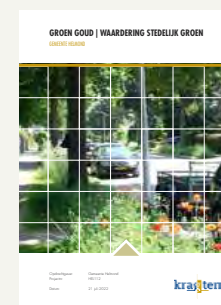
Helmond moet fors groeien en de
kloof tussen arm en rijk kleiner;
uitdagingen pensioe voor nieuwe
stadsbestuur



Ze komt het nieuwe stadhuis van
Helmond eruit te zien: open, groen
en met een bijzonder
'traplandschap'

Ambities van Helmond

In deze Visie voor het Stationskwartier wordt richting gegeven aan de koers voor de lange termijn. Beleidsdoelstellingen zijn onderdeel van het vertrekpunt, naast input vanuit het participatieproces en onderzoeken naar de stedelijke systemen. Niet op alle thema's zijn de beleidsdoelstellingen up-to-date of bestendig voor de lange termijn. De doelstellingen met betrekking tot mobiliteit worden op dit moment gevormd en herzien, terwijl voor de thema's stedelijk groen of economie actuele beleidsdoelstellingen zijn. In deze Visie bepalen we de koers en doen we op sommige gebieden aannames die nog verder onderzoek vragen.



Centrum+ Een groter gebied met een bredere visie

Uitgelicht de Centrum+ visie, die belangrijke ruimtelijke en programmatische doelstellingen beschrijft voor het Stationskwartier. De schaalsprong gaat verder dan het doel van 10.000 extra woningen en 10.000 extra arbeidsplaatsen. Het is een kwalitatieve ambitie om de centrumbeleving in het gebied te vergroten. Het is een kwaliteitssprong die bijdraagt aan maatschappelijke opgaven en waardecreatie voor de stad.

Helmond op weg naar klimaatneutraliteit

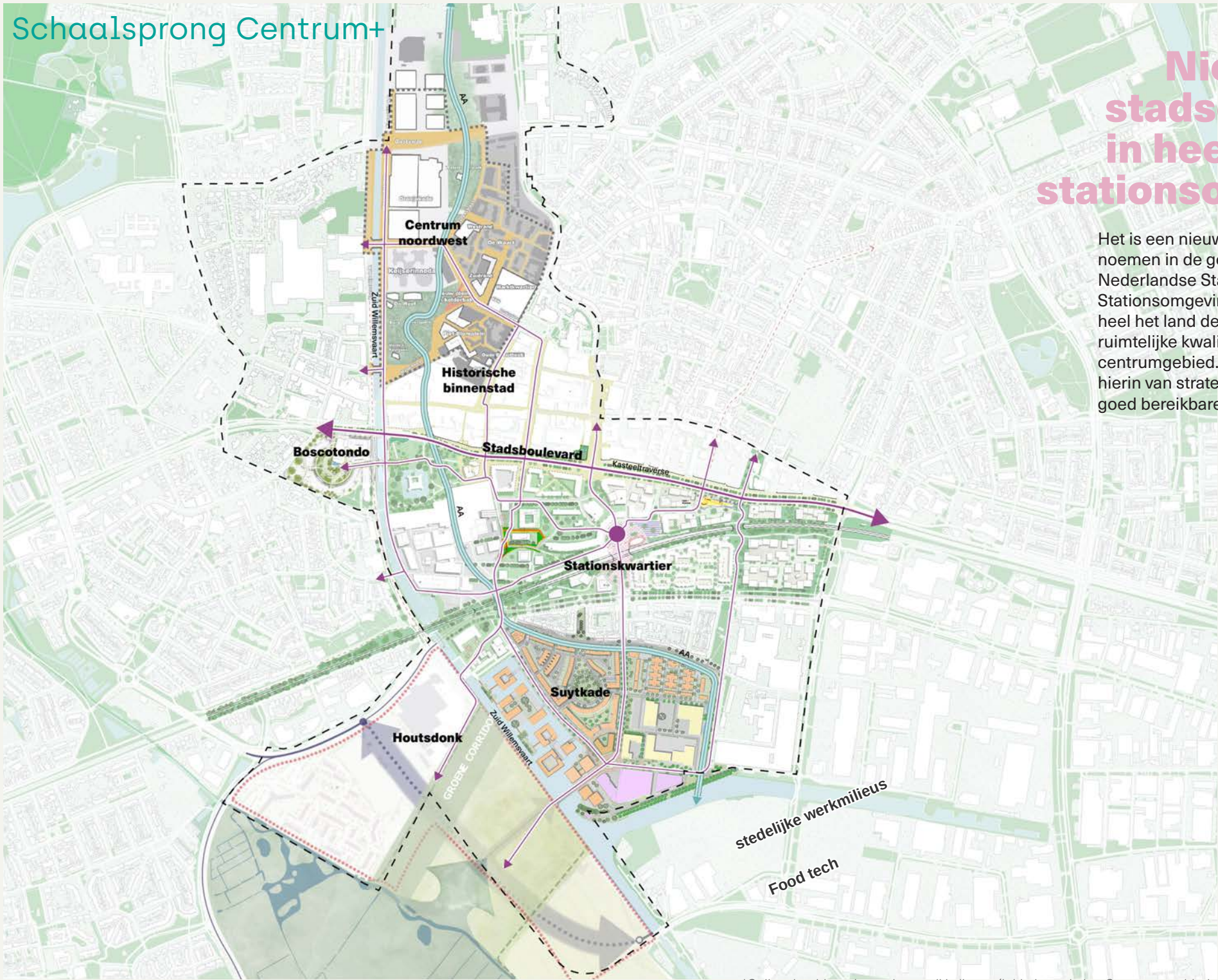
Om de kunnen blijven voorzien in (1) de groeiende energiebehoefte, (2) het klimaat te sparen en (3) energie betaalbaar te houden, heeft Helmond 3 doelen gesteld:

Klimaatneutraal in 2035

Een circulaire economie in 2050

Klimaatbestendig in 2050

Schaalsprong Centrum+



*Collagebeeld van lopende ontwikkelingen/initiatieven in het Centrum+ gebied

Nieuwe stadscentra's in heel NL: de stationsomgevingen

Het is een nieuw hoofdstuk te noemen in de geschiedenis van de Nederlandse Stadsontwikkeling. Stationsomgevingen krijgen in heel het land de betekenis en ruimtelijke kwaliteit van een stedelijk centrumgebied. De stations zelf zijn hierin van strategisch belang; een goed bereikbare stad.



Centrum+ visie deelgebieden

belangrijkste functies Centrum+

kern

maatschappelijk

mengzone

innovatie

bedrijf

cultuur

wonen

onderwijs

omliggende stadsbuurten

gewenste verbindingen

spoor

treinstation Helmond

Beleving van het huidige Stationskwartier:

Vanaf de periode juli 2022 zijn we op verschillende manieren in gesprek gegaan met de stad; met bewoners, bezoekers, ondernemers, betrokken partners en organisaties. Over hun beleving en ervaring van het huidige stationskwartier, maar ook hoe ze naar de toekomst van het gebied kijken.

Daarnaast is de locatie verkend door ruimtelijke analyses en input van specialisten. Het Stationskwartier is een strategische ontwikkellocatie gezien de ligging bij het station, maar om de betekenis en ruimtelijke kwaliteit van een stedelijk centrumgebied te krijgen moet er nog veel gebeuren. De belangrijkste observaties van het huidige Stationskwartier:

Goed bereikbaar met de trein

Helmond heeft veel treinstations: 4 stuks. Dat is meer dan Eindhoven, Den Bosch, Breda en Tilburg. Binnen 9 minuten sta je vanaf Station Helmond in Eindhoven. Dit maakt van het wonen en werken een regionale markt.

Een 'tuintjes' mentaliteit: ieder perceel is omkaderd en individueel

Verschillende soorten bestrating leidt tot fragmentatie

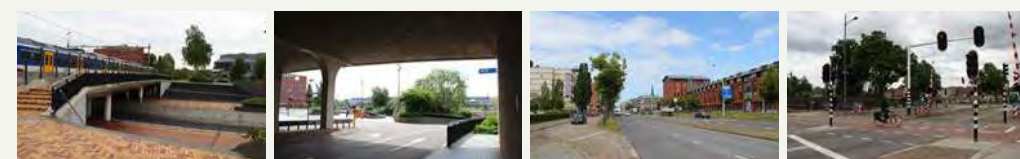
Identiteit hangt vast aan losse objecten

Barrières voor de fietser en voetganger

Plekken zonder ziel; afstandelijke gebouwen en weinig levendigheid



Kasteel Helmond VliSCO Oude kantongerecht Stationsplein



Stationsstraat Onderdoorgang en drukke kruising Kasteeltraverse met ventwegen Spoorweg kruisingen

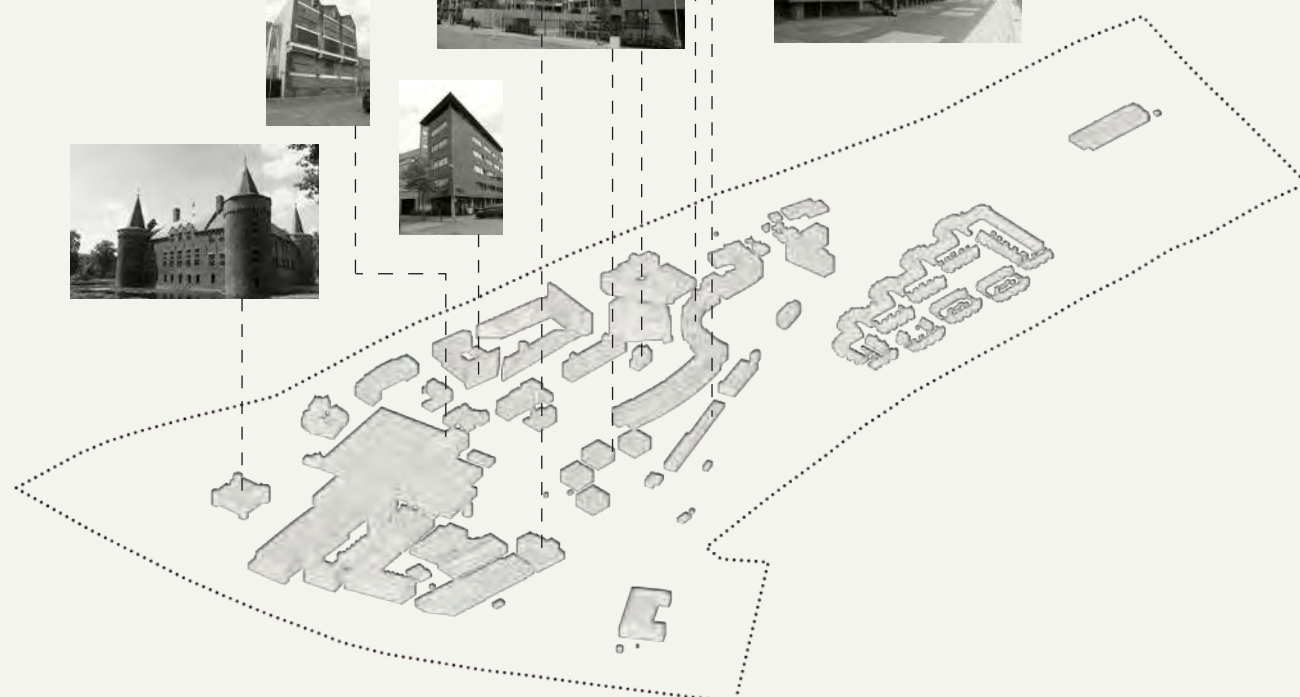


'Ik mis wel levendigheid en leuke koffietentjes. Nu is het een sluisgebied, maar ik zou het gebied graag zien als plek waar je wilt zijn.'

Een verbindende kwaliteit ontbreekt

BONTE COLLECTIE AAN GEBOUWEN

De bestaande gebouwstructuur is enorm divers en zorgt voor onsamenvangende en ongedefinieerde buitenruimtes. Dit wordt extra versterkt door de omkadering van percelen: de 'tuintjes-mentaliteit'.



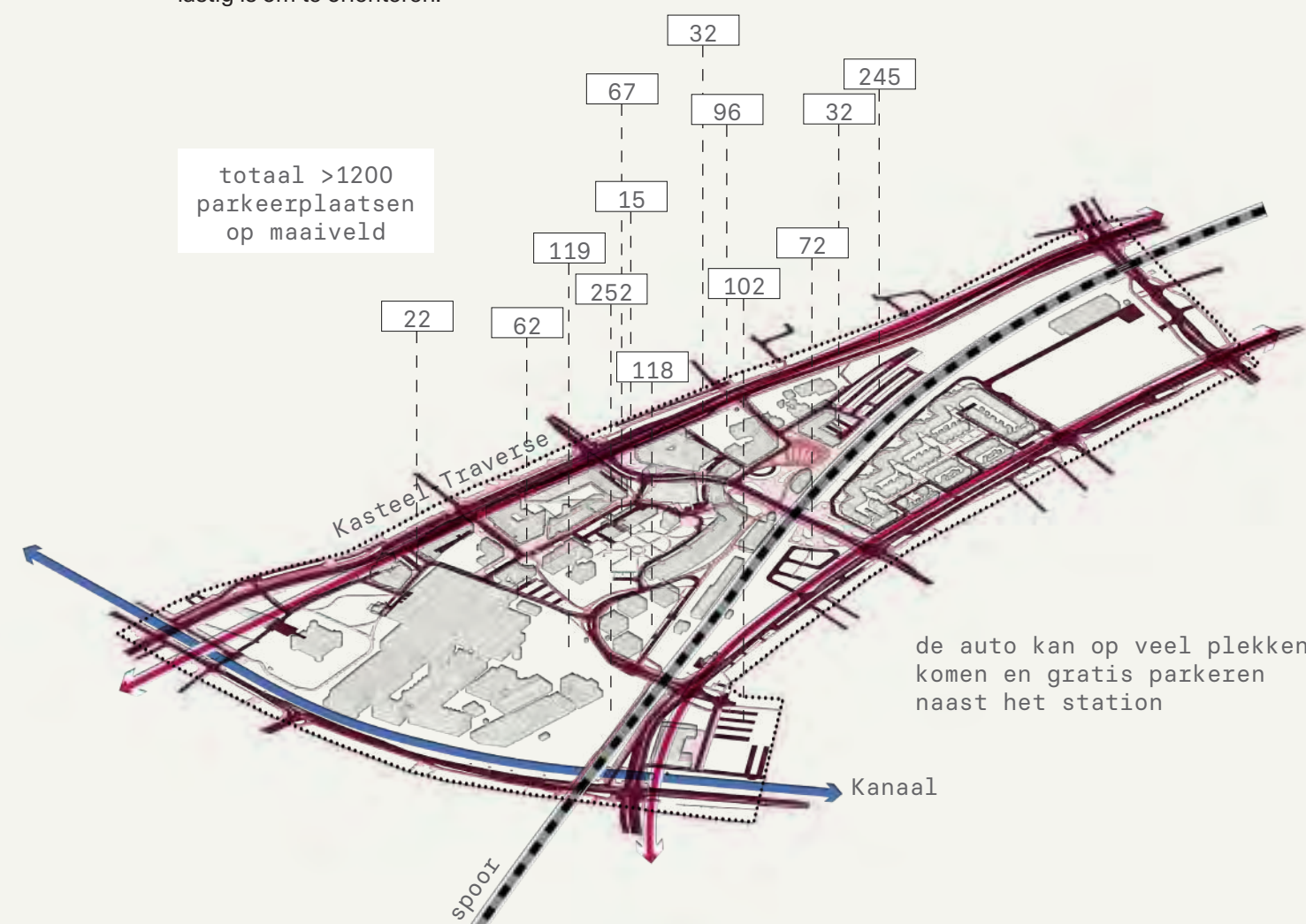
INFRASTRUCTURELE BARRIÈRES EN EEN GROTE RUIMTECLAIM DOOR DE AUTO

De Kasteel-Traversal, het kanaal en het spoor zijn grote infrastructuren die grenzen en randen vormen. Het schikken naar deze infrastructurele barrières laat ruimtelijke en sociaal-culturele impact achter. Het is een gefragmenteerd stuk stad waar het lastig is om te oriënteren.

De ruimte tussen de bonte collectie aan gebouwen is erg stenig door de hoge toegankelijkheid voor de auto en het aantal parkeerplaatsen in de openbare ruimte. Het is een doorstroom gebied van A naar B met weinig verblijfskwaliteit.

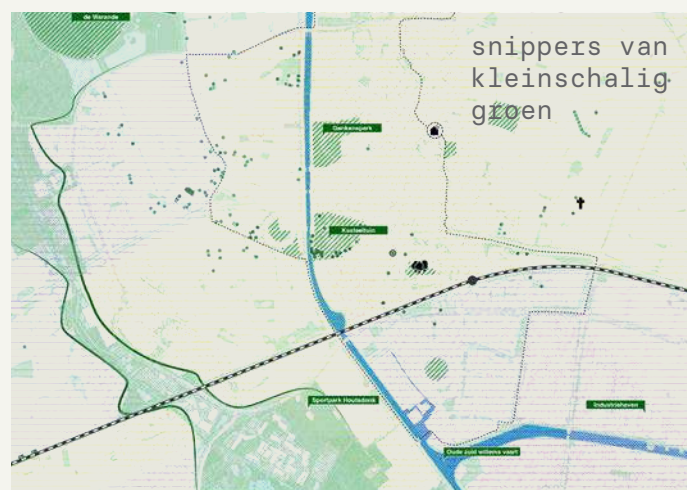
'De Traverse is nu de 'snelweg' die het gebied opgesplitst heeft en er is geen bewegwijzering of marking routes dat je de zone in stapt.'

totaal >1200
parkeerplaatsen
op maaiveld



de auto kan op veel plekken komen en gratis parkeren naast het station

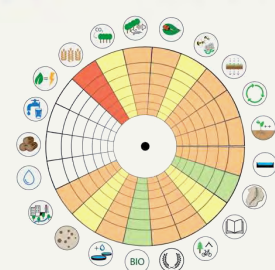
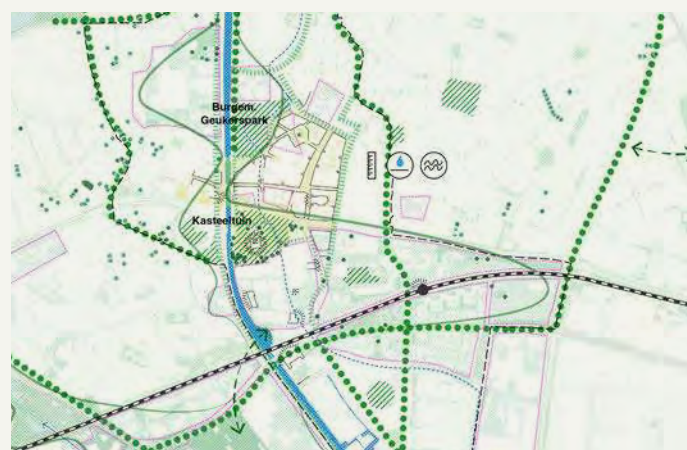
Ruimtelijke condities hebben impact op welzijn



LAGE SCORE OP GEZONDHEID EN LEEFBAARHEID*

Er is weinig natuur en stadsgroen in het centrum. Dit heeft invloed op de gezondheid en welzijn van bewoners. In het Stationskwartier is het essentieel om ruimte te maken voor robuust stedelijk groen, o.a. voor een positieve bijdrage aan de gezondheid van mensen.

*dan gemiddeld in Helmond (Helmondincijfers)

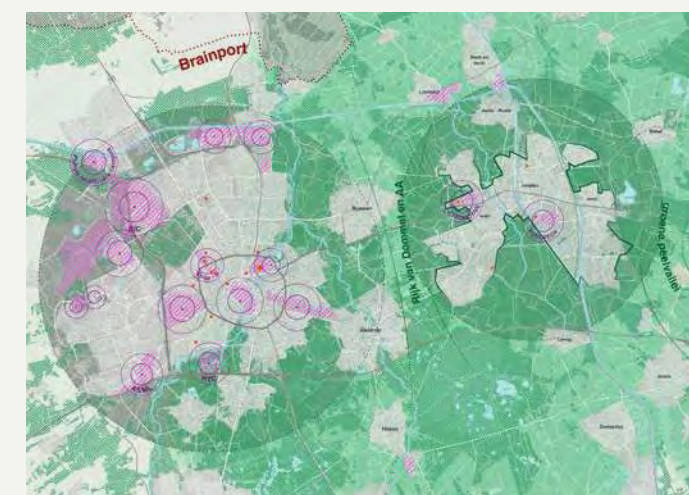


'Bouw de lege plekken niet helemaal vol, er moet ruimte zijn voor groen.'

INTERACTIEMILIEU VOOR EEN SOCIALE EN STIMULERENDE OMGEVING

De ruimtelijke condities hebben invloed op de mogelijkheden tot het ontmoeten van mensen, samen kunnen zijn, ergens bij te horen en je thuis te voelen. Hoe verbonden voelen bewoners zich met een plek en met elkaar? Het Stationskwartier kenmerkt zich door veel introverte gebouwen, weinig voorzieningen, een relatief hoger percentage ouderen en weinig kinderen, veel huur, en vooral 1-persoons huishoudens. Een te eenzijdig milieu met weinig identiteit kan leiden tot meer anonimiteit en eenzaamheid.

Een tweede inzicht is dat het centrumgebied nog achterblijft als aantrekkelijke en belangrijke werklocatie. De positie binnen de economische topregio (Brainport) biedt kansen om het Stationskwartier meer schwing te geven!



'Benut de economische kracht en schaarste in de brainport regio.'



Bewustzijn over het verleden

We lichten 3 hoofdmomenten uit de geschiedenis die verklaren waarom het Stationskwartier zo is zoals het nu is.

1826 ● KANAAL ZUID-WILLEMSVAART



1846-1950 ● VLISCO

De katoendrukkerij Vlisco werd opgericht in 1846 aan de oude Aa. Gespecialiseerd in de vaardiging van prints voor de West- en Midden Afrikaanse markt. In 1910 vestigde het bedrijf zich meer aan het kanaal. Een gedeelte van de kasteeltuin werd in 1950 verkocht aan Vlisco. Zo ontstond de basis van de bonte collectie aan gebouwen in het Stationskwartier: een kasteel naast de fabrieken van Vlisco.



< 1912

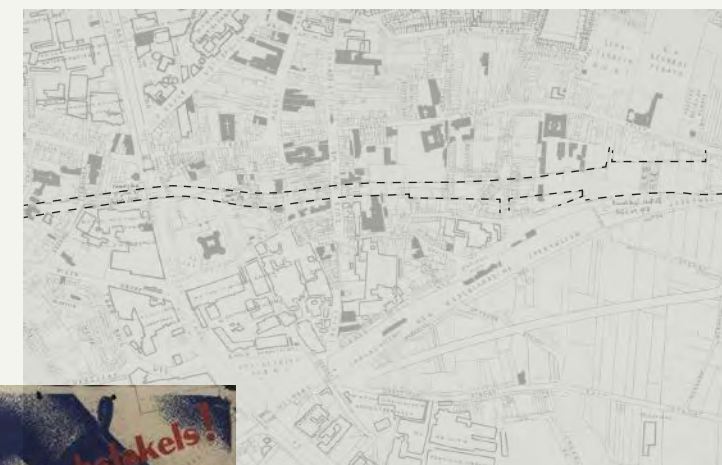


'Zo ontstond de basis van de **bonte collectie aan gebouwen**: het kasteel naast de fabrieken van Vlisco.

1966 ● KASTEEL-TRAVERSE VERKEERSADER DOOR DE STAD

'Onbekend
maakt
onbemind.'

In 1966 werd ondanks veel bezwaren de Kasteel Traverse als een verkeersader door de stad gebouwd. Een bewuste keuze, want: 'onbekend maakt onbemind'. Helmond zag kansen om de stad te kunnen tonen langs de route door het centrum. Wat niet zo zou zijn als de route om de stad heen liep.



WERKEN EN FUNCTIONEEL

Helmond was een echte industriestad, met veel werkgelegenheid, voorzieningen en de nodige infrastructuur.

WONEN EN LEVEN

Met werkgelegenheid groeit ook de vraag naar woningen. Vanaf de 2e helft van de 20e eeuw worden veel woonwijken gebouwd.



1817

Sloop voormalige stadspoort, de Hoog-eindsepoort, op het Beugelsplein



1826

Kanaal van de Zuid-Willemsvaart werd gegraven



1848

Bouw Nederlands-Hervormde kerk



1866

Aanleg spoorlijn Eindhoven-Venlo, opening station voor personenvervoer



1895

Oprichting Koninklijke Nederlandse Cacaofabriek



1902

de Ameide wordt overkluisd



1906

Bouw Kantongerecht



1910

Oprichting Vlisco



1920

Gemeente koopt het kasteel, een paar jaar later werd de tuin publiek



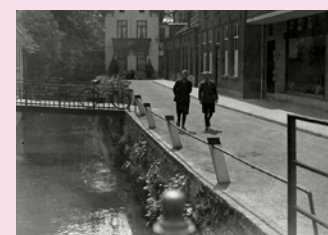
1950

Vlisco koopt gedeelte van de kasteeltuin; bouw hefbrug Engelseweg



1960

Bouw Annawijk



1962

De Aa wordt overkluisd



1966

Opening van de Kasteel-Traversal



1975

Leegstand en sloop in het stationskwartier



1985

Inrichtingsplan Stationsplein met de visie van Piet Blom



1987

Bouw woonwijk Overspoor en een nieuw stationsgebouw



1989

Bouw van het Arcadegebouw



1991

Bouw van de Callenburgh



1997

Bouw van 't Cour



2004

Start bouw woonwijk Suytkade



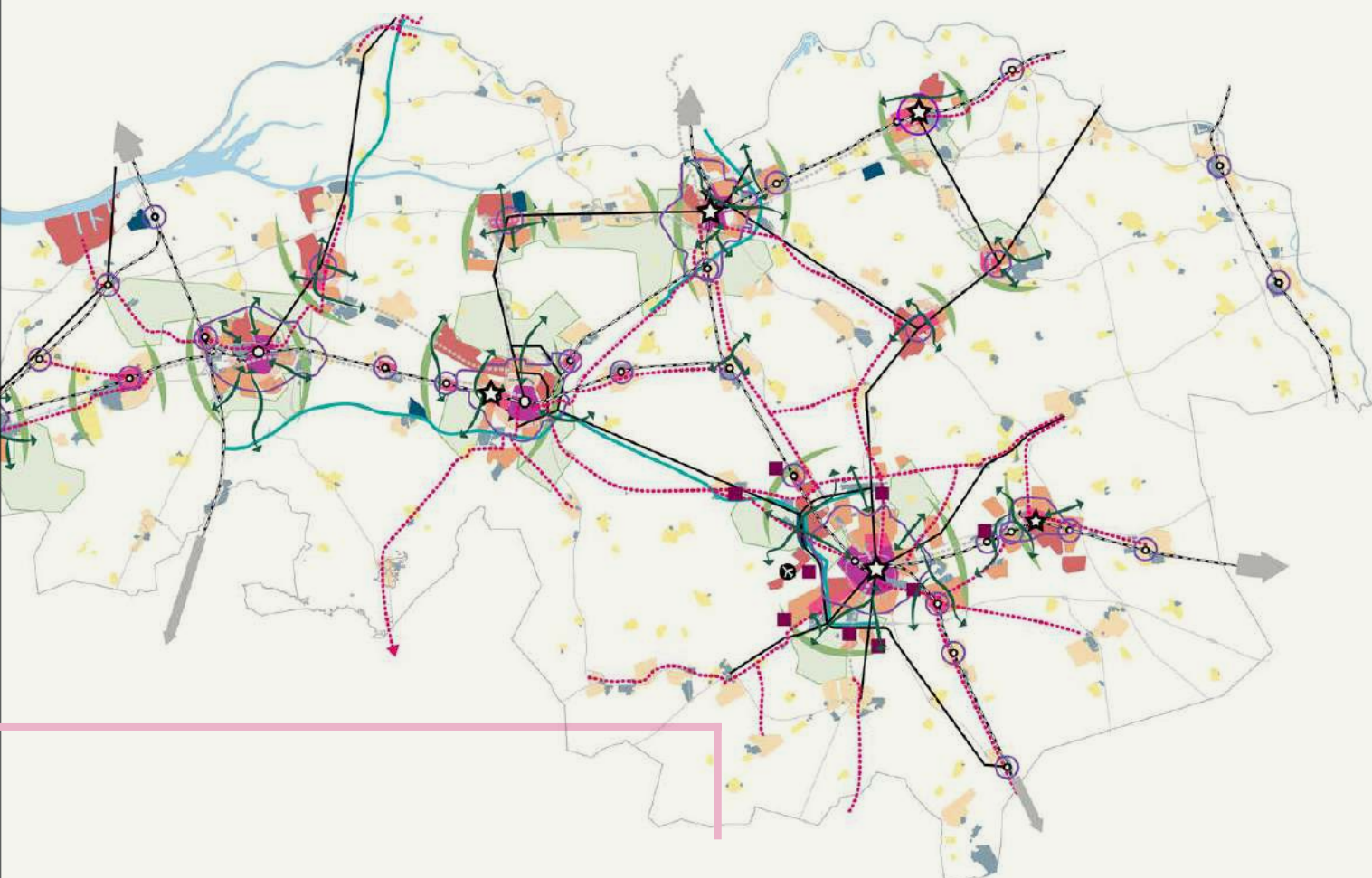
2006

Start terugbrengen delen van de Stadse Aa



2014

Bouw van de spoortunnel, vernoemd naar Nelson Mandela



Brabants breed toekomstbestendig 2040!

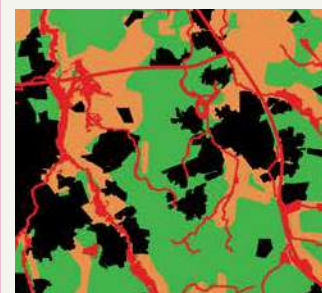
De opgaven voor Helmond zijn herkenbaar in alle stedelijke regio's van Brabant. We staan gezamenlijk aan de lat voor urgente, grote en complexe opgaven van de draagkracht van ons milieu, ons water-, energie- en mobiliteitssysteem in combinatie met een grote groeiopgave door de veranderende bevolkinssamenstelling. Daarom hebben het Rijk, de provincie en gemeenten samen een verstedelijkingsstrategie voor Stedelijk Brabant opgesteld. De 5 ontwikkelprincipes voor stedelijk brabant vormen de basis voor het Stationskwartier.

Het Stedelijk Gebied Eindhoven (SGE) zet in op twee lijnen: hoogstedelijk verdichten in de steden Helmond en Eindhoven en het versterken van de groenstedelijke woonkwaliteit in de andere gemeenten.

Het Stationskwartier is aangewezen als gebied dat in belangrijke mate moet bijdragen aan deze ambitie, met het realiseren van een centrumstedelijk milieu voor wonen, werken en ontmoeten.

5 ONTWIKKELPRINCIPES STEDELIJK BRABANT

**Bodem en
watersysteem
als basis voor de
verstedelijking**



Ruimte maken voor water en groen. Meer water vasthouden op de plek waar het valt.

**Landschap en
natuur groeien mee
met verstedelijking**



Ruimte maken voor groen in de stad. Het landschap en de natuur groeit mee met de verstedelijking. Er wordt geïnvesteerd in groen-blauwe corridors zoals het Kanaal die de steden met de dorpen verbinden.

Ontwikkelen icoonproject: Stadse Aa

**Nieuwe woningen
versterken
bestaande stad en
dorp**



Transformatie naar stedelijk milieu: Binnenstedelijke ruimte wordt benut voor inbreiding.

**Mobiliteitstransitie
maatwerk voor stad
en dorp**



Stedelijke mobiliteitstransitie
Frequentieverhoging spoor (IC en sprinter)
Opwaarderen snelfietspadennetwerk
Opwaardering/verbetering stations
Ontwikkeling/verbetering internationale verbindingen

**Kwalitatieve
werkgebieden als
randvoorwaarde
voor een circulaire
economie**



Het samenspel tussen stedelijke interactiemilieus en (grootschalige) industriële complexen, XXL-logistiek en campussen en bedrijventerreinen zijn kenmerkend voor de ruimtelijke economische structuur van Brabant. Kwaliteitsopgaven voor dit systeem zijn: fysieke nabijheid, internationale connectiviteit, vergroten van arbeidsmarktbereik en het bieden van een aantrekkelijk stedelijk werkmilieu. Het Stationskwartier neemt een positie in binnen de Brainport regio (SGE)

Als je groot mag dromen...

...over de toekomst van het Stationskwartier, wat zie je dan voor je? Beantwoord door bewoners, bezoekers en organisaties tijdens de participatie gesprekken.

“Meer picknick-achtig, in een groene omgeving, nabij het station, zodat dat gebied direct uitnodigt om buiten te zijn.”

“Parkeergarages aan de randen, maar wel met dubbelgebruik. Er bovenop werken en dan groene daken met horeca, gevels als klimmuren, iets met sport.”

“Als een groen stationskwartier belangrijk is, dan hebben we een boswachter nodig om het gebied te ontwikkelen. Laten we beginnen met het park en niet met het bouwen!”

“Het kanaal heeft zo’n belangrijke historische waarde. Het is nu meer een vijver. Geef het kanaal z’n functie terug en maak het water weer belangrijk. Helmond Waterstad!”

“Co-workplekken waar alles lekker gemixt is; maakindustrie, diensten, retail door elkaar met een lunchcorner”

“Helmond heeft een echte arbeidersklasse. Het zijn de mensen die het kunnen en moeten doen. Laat de denkers maar daar, hier zitten de doeners. Maar doe het dan het liefst samen.”

“Er zit in Helmond een stukje wat de scheuring en culturele diversiteit ruimtelijk bevestigt. Ontstaan door de Traverse en het kanaal. Wil je iets bereiken dan moet dat stukje juist de verbinding vormen.”

POSITIONERING SCHAALNIVEAU'S

LANDELIJK: OPMARS STATIONSOMGEVINGEN

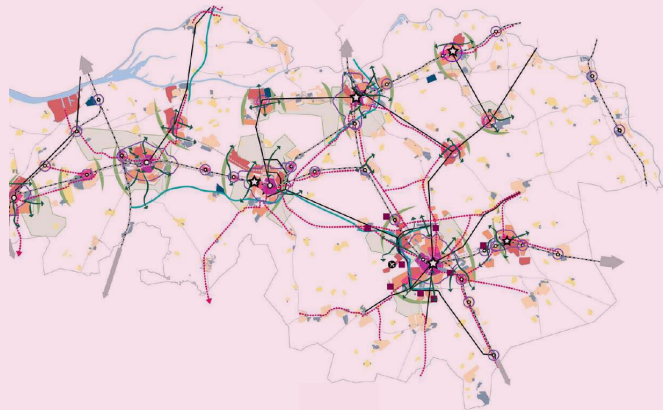
- Nederlandse Stadsontwikkeling: stationsomgevingen krijgen de **kwaliteit en betekenis van een centrumgebied**.
- Stedelijk gebied Eindhoven toevoeging van 62.000 woningen



PROVINCIE: STEDELIJK BRABANT

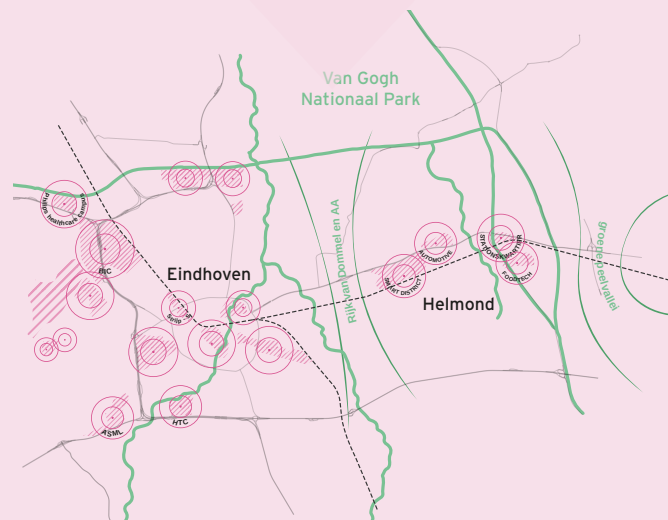
Een schaa sprong van de verstedelijking, startend bij centrumsteden: Eindhoven, Helmond, Breda, Tilburg en 's-Hertogenbosch. Kenmerkend is de nabijheid en sterke verwevenheid met het omliggende landelijk gebied. De 5 ontwikkelprincipes naar een concrete aanpak:

- Bodem en watersysteem als basis voor de verstedelijking
- Landschap en natuur groeien mee met verstedelijking
- Nieuwe woningen versterken bestaande stad en dorp
- Mobiliteitstransitie maatwerk voor stad en dorp
- Kwalitatieve werkgebieden als randvoorwaarde voor een circulaire economie



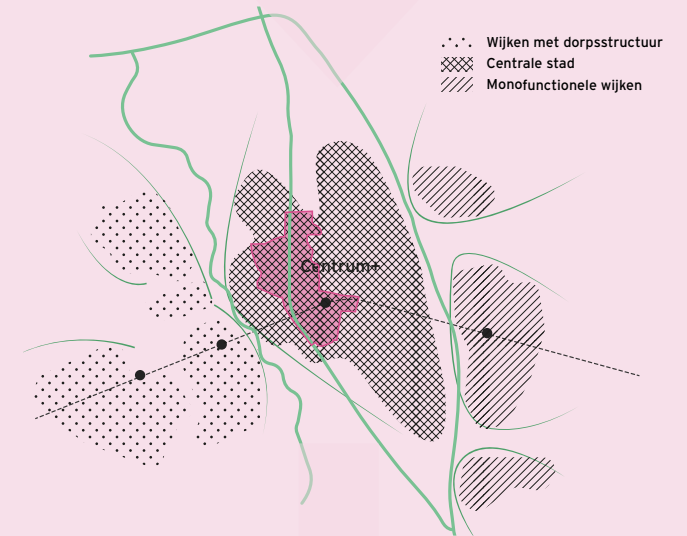
REGIO: BRAINPORT REGIO EN DE PEEL

- Helmond (en Eindhoven) centrum stedelijk ontwikkelen: hoogstedelijk verdichten. complementair t.o.v. de strategie voor andere gemeenten in de regio: groenstedelijk.
- Helmond rol in de regio: 'City of arrival' en centrumgemeente van de Peel.
- Doel: goed voorzieningenaanbod in regio
- Doel: talent in de regio behouden! en aantrekken.
- Tekorten voor studenten en expats
- Beschikbare, betaalbare en bereikbare broedplaatsen
- Kantoorruimte aanbieden
- Voldoende maatschappelijke en commerciële voorzieningen



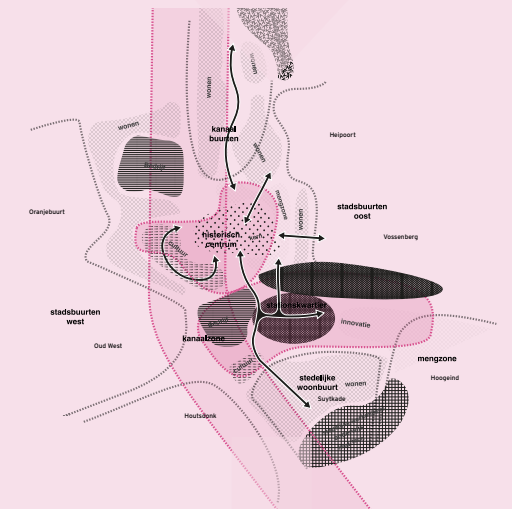
STAD: SCHAALSPRONG IN CENTRUM+ GEBIED

- De schaa sprong is voornamelijk geconcentreerd in het Centrum+ gebied:
+10.000 woningen, +10.000 arbeidsplaatsen, +voorzieningen
- Nieuw woon-werkmilieu voor de stad: meer appartementen, jongeren en ouderen, kantoren, stedelijk werkmilieu.
- Stedelijk werkmilieu voor innovatieve en creatieve, kennisintensieve bedrijvigheid.
- Impuls voor sociale ontwikkeling van de stad.



CENTRUM+: CENTRUM KWALITEIT EN BELEVING

- Vergroten van de kwaliteit en beleving van het centrum
- Autoluw, ruimtelijke kwaliteit, positieve stedelijkheid
- Passende mobiliteitstructuur
- Breuklijnen oplossen, logische routes en wayfinding voor trage gebruiker.
- Kritische massa voor werkfuncties opbouwen! Het realiseren van nieuwe banen is essentieel voor groei door middel van migratie.
- Voorzieningen niveau groeit mee



STADSDISTRICT: SOCIAAL & GROEN STATIONSKWARTIER

- Het gebied op de kaart zetten met gebiedsbranding
- Entree van de stad als middelpunt: de Stationskamer als ontvangsthal met heldere routing.
- Aangename openbare ruimte: verbindende tussenruimte met prioriteit voor de trage gebruiker.
- Gemiddelde functiemix: 50% wonen / 40% werk / 10% voorzieningen
- Kritische massa voor een bloeiende community van bedrijven in dit gebied.
- Organiseren van sociale binding, gemeenschappen, interactie, menselijke maat.
- Groenconcept gemotiveerd vanuit ecosysteemdiensten.



KOERS

DE KUNST VAN RICHTING
TE VERANDEREN AAN DE HAND
VAN 5 THEMA'S

DE VERANDEROPGAVE

MOMENT IN DE TIJD

Begin jaren '50 schreven de kranten voluit over een publiek debat dat werd gevoerd over de aanleg van een weg door het centrum. De voorstanders betoogde dat de nieuwe weg de stad de toekomst zou brengen. Bewoners en bezoekers hoefden niet meer te wachten voor openstaande bruggen en konden over de nieuwe weg door het hart van de stad rijden. Voor de weg moesten vele woningen gesloopt worden. Tegenstanders, onder meer vertegenwoordigd in de Anti-Luchtbrugpartij, verzamelden meer dan 7000 bezwaarschriften die werden ingediend bij de Raad van State. De partij voerde met de slogan "Thans nog tuin. Morgen tot puin" haar betoog aan. Alle tegenstand ten spijt werd op 2 september 1966 de weg geopend. Deze weg is ruim een halve eeuw later nog steeds onderwerp van discussie: de Kasteel Traverse.

we bevinden ons weer op een moment in tijd dat het belangrijk is om een koers te bepalen voor de stad

BREDE VERANDERINGEN

Met de schaa sprong in het vooruitzicht bevinden we ons weer op een moment in de tijd dat het van belang is om koers te bepalen voor de stad. Met het besef dat we veel positieve impact kunnen hebben maar ook dat het een brede veranderopgave is die beweging vraagt van ons allemaal. Het gaat verder dan een ruimtelijke verandering van het Stationskwartier. We hebben te maken met een aantal transformatieve veranderingen op maatschappelijke thema's zoals niet-duurzame groei, eenzaamheid, biodiversiteitsverlies, sociale-ongelijkheid, klimaatverandering en vastlopende mobiliteit. Deze thema's vragen in het Stationskwartier om een antwoord en kunnen vragen om fundamentele veranderingen in doelstellingen, waarden, regelgeving en bestuur. Dat kan soms onzeker of ongemakkelijk zijn. Denk bijvoorbeeld aan de houdbaarheid van het ideaal om een of meerdere auto's te bezitten in het stadscentrum, de vanzelfsprekendheid dat anderen voor onze ouders zorgen of dat de gemeente altijd het onderhoud voor haar rekening neemt.

2022



1966



GEBIEDSVISIE STATIONSKWARTIER

HELMOND

DE VERANDEROPGAVE

In deze visie wordt voornamelijk ingegaan op de ruimtelijke condities voor de veranderopgave om bij te dragen aan de 10.000 woningen en 10.000 arbeidsplaatsen in het centrum. Dat is echter een uitvloeisel van de sociaal-maatschappelijke en economische veranderingen. Zo heeft Helmond de afgelopen 100 jaar te maken gehad met de sterke infrastructurele structuren van het spoor, de Kasteel- Traverse en het kanaal. Deze structuren hebben de stad geholpen te groeien, economisch en ruimtelijk. Tegelijkertijd markeren ze grenzen en vormen ze barrières. Niet alleen ruimtelijk maar ook sociaal-cultureel. Anno 2023 kunnen we daar met deze gebiedsontwikkeling een antwoord op geven. Met kwaliteitswinst in de breedte.

KERNWAARDEN

In de veranderopgave vragen we onszelf af: wat voor stad willen we zijn? Het antwoord op deze vraag helpt ons om keuzes te maken vanuit een gemeenschappelijke deler en daarmee het Stationskwartier krachtig op de kaart te zetten. Hiermee is het sturend op de identiteit, ruimtelijke kaders, programmering, mobiliteit en toekomstbestendigheid.

Daarvoor hebben we 3 kernwaarden benoemd die uitgewerkt zijn in 5 actiethema's op de volgende pagina's. Deze zijn voor een deel tot stand gekomen door het geen wat er al is, zowel fysiek als in de beleving van bewoners, bezoekers en betrokkenen. Anderzijds zijn ze gevormd door keuzes over de toekomstrichting.

1

GASTVRIJ

WELKOM / ERBIJ HOREN / OPEN
VRIENDSCHAPPELIJK / TROTS / BETROKKEN

3

LEF/SPEELS

ENERGIEK / GEDURFD / INSPIREND
VOEDINGSBODEM / HUMOR / BEVLOGEN

2

GEZOND

WELZIJN / LEVENSTIJL / GROEN
TOEKOMST BESTENDIG / VITAAL / BEWUST /
DUURZAAM

DE KOERS IN 5 THEMA'S

Aan de hand van 5 thema's wordt in dit hoofdstuk invulling gegeven aan de nieuwe koers van het Stationskwartier.



De nieuwe Helmondse mix

#Economie
#Positionering
#Programma
#Identiteit



Het recht van de traagste

#Mobiliteit
#Openbare ruimte



Het groenste Stationskwartier van NL

#Groen&water
#Klimaat
#Ecologie
#Gezondheid



De verbindende tussenruimte

#Openbare ruimte
#Toekomstbestendig
#Ontmoeting



Je voelt je thuis

#Wonen
#Gemeenschappen
#Sfeer en activiteiten
#Doelgroep

I

De nieuwe Helmondse mix

Economische hotspots zijn nu veelal gelegen aan de rand van de stad. Het strategisch gelegen Stationskwartier is door allerlei veranderingen onherkenbaar geraakt als werklocatie.

De tijd keert en we verlangen weer terug naar interessante stadsdistricten waarin wonen en werken ruimtelijk met elkaar verbonden zijn. Zeker op de best bereikbare plekken in de stad, zoals het stationsgebied, is dit haalbaar.

Helmond bouwt haar stationsgebied om tot een bruisende hotspot. Een extraverte, gastvrije omgeving met een ondernemende stadscultuur. Een gebied waar de Brainport activiteiten voelbaar zijn voor alle stadsbewoners. Goed verbonden met de omliggende plekken, zoals: Boscotondo, Annatheater, Houtsdonk, Food tech. Een plek met identiteit, die voortbouwt op het verleden; een Helmondse mentaliteit en de fabrieksstad.

Conditie in ruimtelijk-programmatisch raamwerk:

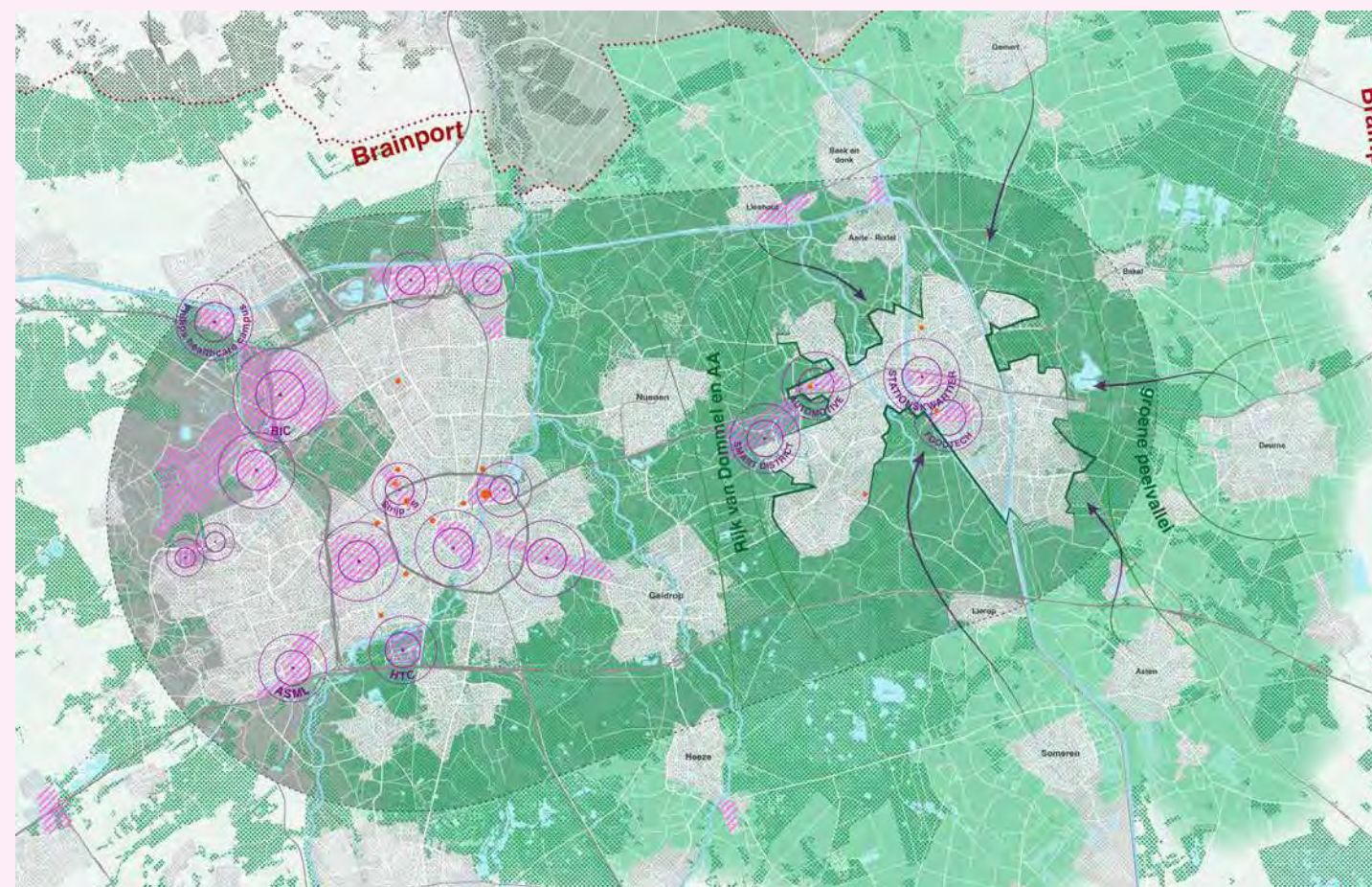
EEN MIX VAN WONEN, WERKEN EN VERBLIJVEN

EXTRAVERTE EN GASTVRIJE OMGEVING

AANVULLEND WERKMILIEU OP DE REGIO

MET EEN HELMONDSE EIGENHEID

#Economie
#Positionering
#Programma
#Identiteit



II Het recht van de *snelste* traagste

Al een eeuw wordt de stad doorsneden door stevige infrastructuur: het kanaal, het spoor en de Traverse. Deze snelle lijnen hebben de stad helpen groeien en maken de stad goed toegankelijk. De impact op de kwaliteit van de leefomgeving is daarentegen ook groot door de verkeersdruk, de ruimtevraag, de versnippering van gebieden, de luchtvervuiling en geluidsoverlast. Op de met het openbaar vervoer best bereikbare locatie van de stad wordt bijvoorbeeld de openbare tussenruimte gedomineerd door meer dan 1200 parkeerplaatsen op het maaiveld.

We kantelen het denken en maken plek voor de voetganger en fietser als relatief trage gebruikers. Zij brengen levendigheid en interactie op straat. De activiteit die het Stationskwartier nodig heeft: waar je kunt buiten spelen, flaneren, sporten of op het terras zitten in een aantrekkelijke, interessante en veilige omgeving. Daarmee benutten we de goede treinbereikbaarheid van het Stationskwartier.

Conditie in ruimtelijk-programmatisch raamwerk:

VANUIT HET PERSPECTIEF VAN DE TRAGE MENS

AANDACHT EN RUIMTE VOOR VERBLIJVEN EN BELEVEN

HET SNELLE NETWERK OP ORDE

MOBILITEITSTRANSITIE INZETTEN OP DE BEST BEREIKBARE PLEK VAN DE STAD

#Mobiliteit
#Openbare ruimte



III Het groenste Stationskwartier van NL

De waarde van stadsgroen is groot! Denk aan de verkoelende effecten, het geluk en welzijn van mensen, habitats voor diersoorten in de stad, bodemvitaliteit, waterberging en ga zo maar door.

Het wordt steeds duidelijker dat groen geen sausje is, maar ecosysteemdiensten levert die noodzakelijk zijn voor een gezonde en fijne leefomgeving. Juist in het Stationskwartier kunnen we de grootste winst boeken gezien de relatief slechte scores op het gebied van gezondheid en hoeveelheid groen.

Stel dat we het Stationskwartier als 'tuin' beschouwen met 1000 nieuwe bomen. Waarin gebouwen IN de tuin staan en straten tuinpaden zijn. Dit simpele principe leidt tot een zeer groen gebied wat in vele steden voor onmogelijk gehouden wordt. Daar is juist het stationsgebied vaak het meest verharde stukje stad.

Conditie in ruimtelijk-programmatisch raamwerk:

HET STATIONSKWARTIER ALS TUIN

'KIJKGROEN BESTAAT NIET' > ECOSYSTEEDIENSTEN WEL

GROEN OP, AAN EN IN GEBOUWEN

GEZOND EN BEWUST



IV De verbindende tussenruimte

Het Stationskwartier is geen blanco pagina waar in alle rust gebouwd kan worden aan een nieuwe stad. Er is al een bonte collectie aan gebouwen en plekken. Het kasteel naast een fabriek. Deze eigenheid zien we als Helmondse kracht.

Tegelijkertijd is de identiteit van het gebied vaag, de gebouwen veelal afstandelijk en de openbare ruimte versnipperd. Daarom moeten we ons vooral de vraag stellen over de ruimte tussen ons in: wat verbindt ons fysiek? En wat verbindt ons mentaal?

Een krachtige gebiedsidentiteit kan het Stationskwartier op de kaart zetten. Inzet op het vormen van een community maakt een sociaal gebied. En invulling van de tussenruimte, in een parkachtige setting als verbindend ruimtelijk principe, kan overzicht en kwaliteit van leven aanbrengen én de stad klaarmaken voor de uitdagingen van de komende 50 jaar.

Conditie in ruimtelijk-programmatisch raamwerk:

EEN GEBIEDSIDENTITEIT MET LEF

DE BONTE COLLECTIE AAN GEBOUWEN IN HUN KRACHT ZETTEN

DE TUSSENRUIMTE ALS SOCIALE PLEK MET BELEVING

VAN INFRASTRUCTURELE BARRIÈRES NAAR STEDELIJKE RUIMTES



v Je voelt je thuis

Helmond heeft de sfeer, gezelligheid en relaties van een dorp. Deze kwaliteit koesteren we! Gemeenschappen zorgen er namelijk voor dat mensen 'erbij horen'. Ze hebben de kracht om mensen uit isolement te halen, en dus eenzaamheid te voorkomen.

Maar deze kenmerken zijn niet vanzelfsprekend terug te vinden in de gemiddelde stedelijke stationsomgeving in Nederland. Door de schaal en mix van bewoners, passanten en werkenden kan een anoniem stukje stad ontstaan.

Juist daar willen we een antwoord op hebben. In het Stationskwartier gaat het om 'je thuis voelen' en ergens 'bij horen'. En koesteren we de menselijke maat, de interactie en het stedelijk leven.

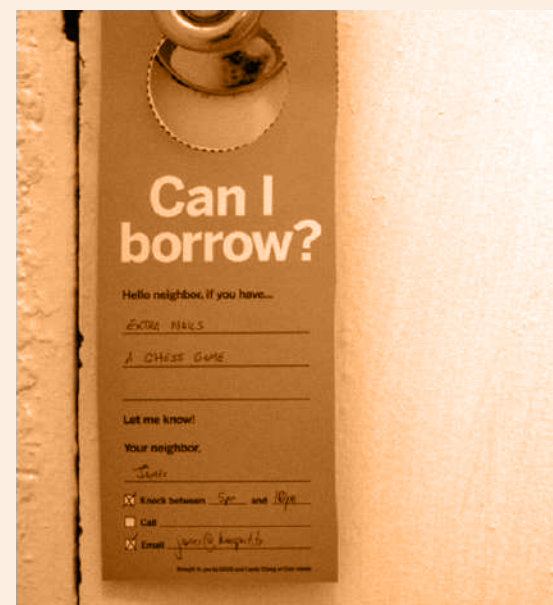
Conditie in ruimtelijk-programmatisch raamwerk:

RUIMTE MAKEN VOOR ONTMOETING EN INTERACTIE

THUIS VOOR DE BEZOEKER EN DE BEWONER

BALANS TUSSEN GEMEENSCHAP EN AUTONOMIE

VRIJPLEKKEN VOOR ONDERNEMERSCHAP



helionische raat

Hoogteaccenten ook in hof

publieke functies ook binnen hof

openingen naar hof toe

autobaan los van
voetgangers/fietsers

makers aan de straatkant

vergroenen straatbeeld

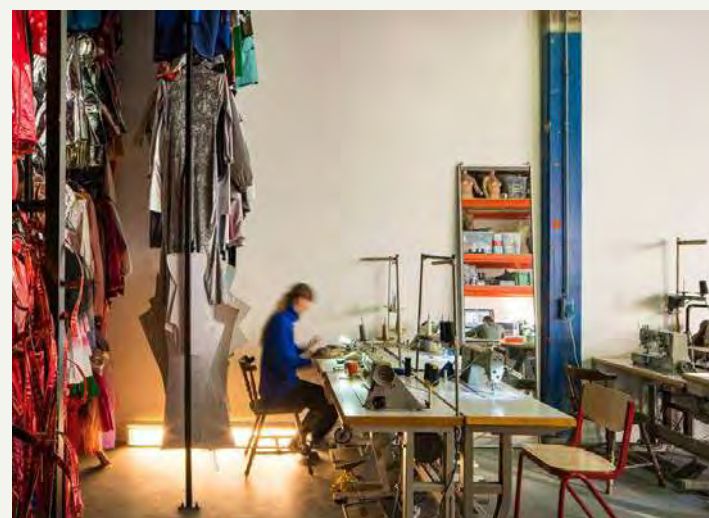
gevels verborgen in het groen

groen aanzetten met bomenlanen

veilige straat



PROGRAMMA



GEBIEDSVISIE STATIONSKWARTIER

HELMOND

WERKEN

AMBITIE VAN 10.000 ARBEIDSPLAATSEN ERBIJ IN HELMOND CENTRUM+ GEBIED

In het MIRT onderzoek Brainport Regio is de ambitie neergelegd voor Helmond om te groeien naar 120.000 inwoners in 2040, een groei van 15.000 inwoners. Deze groei kan niet gerealiseerd worden zonder een evenredige groei van het aantal arbeidsplaatsen.

Het Stedelijk Gebied Eindhoven zet in op twee lijnen: hoogstedelijk verdichten in de steden Helmond en Eindhoven en het versterken van de groenstedelijke woonkwaliteit in de andere gemeenten.

De schaa sprong in verstedelijking in Helmond, zal met name in het Centrum+ gebied zijn beslag krijgen. Ambitie is 10.000 woningen, 10.000 arbeidsplaatsen en bijbehorende voorzieningen.

Het Stationskwartier is aangewezen als gebied dat in belangrijke mate moet bijdragen aan deze ambitie, met het realiseren van een centrumstedelijk milieu voor wonen, werken en ontmoeten.

TOENEMENDE BEHOEFTE AAN STEDELIJK WERKMILIEU

In het STEC rapport 'excellente stedelijke werkmilieus in Helmond' wordt geïndiceerd dat er een toenemende behoefte is aan stedelijk werkmilieu. Veel bedrijfsactiviteiten worden schoner, stiller en kleinschaliger en willen in een levendig, gemengd, informeel werkmilieu zitten.

Er is behoefte aan een stedelijk werkmilieu voor de doelgroepen innovatieve bedrijvigheid en creatieve, kennisintensieve bedrijvigheid. Een stedelijk werkmilieu waar interactie en ontmoeting is, tussen bedrijven maar ook met bezoekers en bewoners. In een prettige, aansprekende werkomgeving en nabijheid van voorzieningen.

Het Centrum+ gebied, en het Stationskwartier als onderdeel daarvan, is hiervoor een goede vestigingslocatie vanwege de goede mix van voorzieningen en de mogelijkheden voor ontwikkeling.

STEDELIJK WERKMILIEU VANUIT TIJDELIJKHEID ORGANISCH OPBOUWEN

Betaalbare bedrijfsruimte in nieuwbouw is vaak een lastige business case. Zeker voor ambachtelijke maakbedrijven en culturele ondernemers zal nieuwbouw vaak te duur worden, kennisintensieve en creatieve bedrijven met vraag naar kantoorruimte zijn mogelijk wat kapitaalkrachtiger maar zeker in de opbouwfase zijn de middelen ook hier relatief beperkt.

Bovendien duurt het eenvoudigweg lang, gemiddeld 7 jaar, voordat nieuwbouw op binnenstedelijke locaties gerealiseerd is. Een veel te lange termijn voor een ondernemer om zich aan te verbinden.

Behoud en benutting van bestaande gebouwen is voor de opbouw van het stedelijk werkmilieu in Centrum en Stationskwartier essentieel. Zeker ook omdat de ruimte voor economische functies in het Helmondse centrum begint te knellen door de vele transformaties naar wonen. We horen van veel ondernemers dat ze graag naar het Centrum verhuizen, maar dat het door gebrek aan geschikte ruimte toch een bedrijventerrein of een verhuizing naar Eindhoven wordt. Als je dit afzet tegen de ambitie van 10.000 arbeidsplaatsen, moet er toch werkelijk iets veranderen.

In het Stationskwartier wordt daarom de keuze gemaakt:

- geen kantoren meer transformeren naar wonen,
- en opbouw stedelijk werkmilieu in bestaande panden stimuleren en faciliteren.

De Gemeente Helmond zet sinds 2021 haar eigen leegstaande vastgoed in Centrum+ steeds meer in als vestigingslocatie voor creatieve industrie en starters. Ook weet de gemeente steeds meer vastgoedeigenaren ervan te overtuigen, om panden in de tijdelijkheid te benutten voor creatieve industrie.

Deze strategie begint zijn vruchten af te werpen. Broedplaatsen de Kluis en Post #5700 zijn geopend, leegstaande winkelpanden zijn ingevuld met culturele, maatschappelijke en onderwijsfuncties, leegstaande brugwachtershuisjes worden steeds meer benut voor sociaal gebruik en cultuur.

Geschat wordt dat er 75 arbeidsplaatsen aan het Centrum zullen zijn toegevoegd eind 2022. Ook heeft het bijgedragen aan levendigheid en reuring in het Centrum en het tegengaan van leegstand. Een mooie eerste stap, maar er moet nog heel wat gebeuren om de ambitie van 10.000 arbeidsplaatsen te bereiken!

Bovendien vraagt een stedelijk werkmilieu om kritische massa, het wordt pas interessant voor bedrijven als er een bloeiende community van bedrijven is. Dat kan alleen maar stap voor stap opgebouwd worden, met benutting van bestaande (leegstaande) panden in het begin, mogelijk aangevuld met tijdelijke containers. Het Stationskwartier en het Centrum zijn hiervoor de meest aangewezen locaties. In de loop der tijd is een doorgroei met nieuwbouw denkbaar en wenselijk. Marketing, community building en accountmanagement voor het Centrum als stedelijk werkmilieu speelt hierbij ook een belangrijke rol.

De opbouw van een stedelijk werkmilieu in Helmond Centrum is kansrijk, maar het vereist behoud van bestaande gebouwen voor werkfuncties. Transformatie met sloop en nieuwbouw is denkbaar, maar bestaande vierkante meters werkruimte dienen opnieuw een plek te krijgen in even groot of groter metrage.

Kansrijke plekken voor stedelijk werkmilieu in bestaande panden in het Stationskwartier zijn het vrijkomende Politiebureau, Jan van Brabantcollege, de leegstaande Graveerderij Vlisco, mogelijk ook andere panden op het Vlisco terrein.

RUIMTE BIEDEN AAN STARTERS, STARTUPS, MAKERS EN DESIGNERS UIT HELMOND EN DIE IN EINDHOVEN GEEN RUIMTE VINDEN

In de Brainport regio zijn onvoldoende (beschikbare, betaalbare en bereikbare) broedplaatsen. Dit zorgt ervoor dat startups en designers de Brainport regio verlaten. Het strekt tot aanbeveling om dit talent voor de regio te behouden.

Helmond zou in deze behoefte kunnen voorzien, als er ruimte is en de prijzen wat lager liggen dan in Eindhoven. Uitwisselen van informatie kan plaatsvinden in het maandelijks overleg economische functies in Brainportregio.

In Eindhoven wijken veel startups al uit naar de randen van de stad, omdat er in het centrum geen geschikte plekken zijn. Een beetje reistijd is dus geen probleem, de aanwezigheid van het station in het Stationskwartier is een pré.

Strategie die goed werkt (bijvoorbeeld in Eindhoven):

- Partij zoeken die zich aan plek verbindt en levendig wil maken, geld is van belang maar niet allesbepalend.
- Bestaande bebouwing low profile aanpassen, alleen het hoognodige zodat prijs laag blijft. Bij ontwikkeling en dynamiek, kan het altijd later weer aangepast en verbeterd worden.
- Startup wil het liefst een ruimte die maandelijks opzegbaar is, niet high-end, maar wel goed internet-koffie-prijs én verbinding met gelijkgestemden.
- Thematisch aanvliegen van een broedplaats helpt: bedrijven hebben dan iets aan elkaar.

STATIONSKWARTIER CENTRALE KANTORENLOCATIE VOOR DE TOEKOMST

Helmond heeft geen grote kantorenmarkt. De nabijheid van Eindhoven, waar circa 85% van alle kantoren in de Brainportregio staan, is hierop van invloed. Ook zal een groot deel van de vraag zich voordoen op bedrijventerreinen, met name Groot Schooten en Automotive Campus.

Maar vanuit het STEC rapport wordt geadviseerd om alle overige kantoorvragen te faciliteren op één echt goede plek. Het Stationskwartier wordt daarvoor als meest logische locatie aangeduid. Gezien de nabijheid van voorzieningen en OV en de kritische massa die in het Stationskwartier en breder in Centrum+ opgebouwd wordt.

BEWUSTE INZET OP FUNCTIEMIX EN MULTIFUNCTIONALITEIT. MET VISIE ÉN LANGE ADEM

Het Stationskwartier is een unieke plek in Helmond, waar het mogelijk is een aantrekkelijk multifunctioneel gebied op te bouwen. Een innovatiedistrict, dat heel veel steden proberen op te bouwen omdat het dé plekken zijn waar mensen graag werken, wonen en vertoeven. De unieke ligging direct naast de winkelstraten, aan de OVknoop en in een grootschalig stedelijk transformatiegebied in de Brainportregio, maakt het Stationskwartier hiervoor bijzonder kansrijk.

Maar een multifunctioneel, gemixt gebied ontstaat niet vanzelf! Het vereist bewuste keuzes en een lange adem, die de fluctuerende golven van de economie overstijgt.

Strategie die goed werkt:

- Percentages wonen/werken/maatschappelijke functies bepalen per deelgebied. Zodat aan het begin van elke ontwikkeling duidelijk is, welke functiemix kaderstellend is.
- Overall functiemix percentage bepalen per deelgebied.
 - o voor Centrum+ gebied als geheel is een functiemix wenselijk van 60% wonen, 30% werken en 10% voorzieningen.
 - o In het Centrum+ gebied zijn diverse buurten en worden diverse projecten ontwikkeld, waar woningbouw de boventoon voert. Denk aan Annawijk, Suytkade, Oranjekade. In Stationskwartier en Centrum (rondom winkelstraten) zullen hogere percentages werken en voorzieningen gehanteerd moeten worden, om de gewenste functiemix te behalen.
 - o voor Stationskwartier als geheel hanteren we als gewenste functiemix 50% wonen, 40% werken en 10% voorzieningen. (narekenen na uitwerking laadvermogen door werkgroep Ruimte)
 - o per deelgebied in het Stationskwartier kan een meer specifieke mix bepaald worden, mits het geheel uitkomt op 50% wonen, 40% werken en 10% voorzieningen.
- Plinten zo goedkoop mogelijk wegzetten, die bepalen de levendigheid op ooghoogte. Door deze ruimtes zo goedkoop mogelijk te maken, kun je kiezen uit een grote groep activiteiten en functies, die specifieke plekken verlevendigen.
- Flexibiliteit in gebouw en gebied. Wat vandaag werken is, kan morgen wonen zijn of een hotel.

Multifunctionele gebouwen werken altijd goed. Solitaire kantoor-, woon- of bedrijfsgebouwen verliezen veel eerder hun functie en aantrekkingskracht.

- Rekening houden met circa 50 m2/arbeitsplaats in een stedelijk werkmilieu (Bron: STEC). Bij die 50 m2 wordt wel uitgegaan van een behoorlijk deel kantoren/kantoorachtige bedrijvigheid en ook voorzieningen, horeca etc. Als er ook een behoorlijk deel 'reguliere bedrijvigheid' in zit met bijvoorbeeld werkplaatsen, ga je al snel richting 100m2. Op een bedrijventerrein ligt het vloeroppervlak per arbeidsplaats een stuk hoger namelijk.

KLEINSCHALIGE HORECA & DETAILHANDEL ESSENTIEEL VOOR FUNCTIEMIX STATIONSKWARTIER

Voor de levendigheid en ontmoetingsfunctie zijn kleinschalige horeca en detailhandel essentieel in het Stationskwartier. De behoefte, om elkaar te ontmoeten in een publieke gelegenheid en om even iets kleins te kopen, is groot.

Het Stationskwartier is natuurlijk geen plek om uitgebreid te shoppen of uit te gaan, daarvoor zijn geweldige zaken in het Centrum te vinden.

Maar kleinschalige functies, die ondersteunend zijn aan het dagelijks gebruik en de ontmoetingsfunctie van het gebied, zijn passend en noodzakelijk om er een bruisend en uitnodigend gebied van te maken.

Dit sluit aan op het vigerend horecabeleid en het concept detailhandelsbeleid.

Vigerend horecabeleid:

- In overige gebieden zoals aan de randen van wijken en langs grote (spoor)wegen willen wij flexibeler omgaan met horeca-initiatieven als deze niet in het centrum passen, een verrijking zijn van het aanbod en als deze voor wat betreft overige wet- en regelgeving mogelijk zijn of mogelijk gemaakt kunnen worden.
- Concept detailhandelsbeleid 2023-2030 (besluitvorming eind 2022):

Trafficlocaties (station, ziekenhuis, tankstations, etc.)

Type koopgedrag: aankopen voor direct gebruik, gericht op snelheid, primair levensonderhoud voor reizigers/forensen of werkers op de locatie.

Helmond Station/Stationskwartier

- Perspectief: goed
- Ontwikkelrichting: versterken
- Toelichting: versterking van de trafficfunctie, To Go-achtige artikelen, maar ontwikkelingen en toevoegingen mogen niet ten koste gaan van bestaande winkelgebieden. Detailhandel is op deze locatie een ondergeschikte functie.
- In het Stationskwartier komen volgens de ambitie op langere termijn veel nieuwe bewoners, werkers en mogelijk ook andere sociaal maatschappelijke/culturele gebruikers (schaalsprong). Voor recreatief/doelgericht winkelen kunnen deze in het stadshart terecht, dat dichtbij is. Dus dergelijke winkels hier niet om het stadshart vitaal en gevuld te houden.
Op korte termijn zal de te vernieuwen supermarkt Suytkade (na bij via spoortunnel), AH-XL en wellicht een nog te vestigen City-Store in de behoefte aan dagelijkse boodschappen voorzien. Op langere termijn, als het aantal woningen, arbeidsplekken en andere voorzieningen groeit, kan er wellicht nog ruimte komen voor meer dagelijks aanbod in deze zone. Toekomstige marktverkenningen moeten uitwijzen hoeveel en waar in de centrumzone dit het beste kan.

Voorbeelden passende werkfuncties:

- Broedplaatsen (met gedeelde voorzieningen, co-working met maakindustrie/diensten/retail en publieke ruimte met lunchroom en expo).
- Makershub (met beneden werkplaats voor lokale makers, boven kantoor en/of wonen , referentie: Microlab)
- Multi-tenant gebouw voor kleinschalige kantoorgebruikers (300 - 1000 m2 per gebruiker)
- Kleinschalige single-tenant gebouwen voor kantoor/werkplaats in koopsegment (referentie: NRE)
- Startup accelerator met verhuur van kleinschalige units, per maand opzegbaar en community management & coaching (Referentie: Glasgebouw).
- Innovatiehub / leerwerkomgeving van HBO instellingen met werkveldpartners
- Dependance MBO,HBO of WO onderwijs
- Thuiswerken
- 3rd places (na 1: huis en 2: werk) creatieve plekken waar interactie tussen verschillende groepen kan plaatsvinden (cafe's, bibliotheken, foyers)
- Horeca- en retail gerelateerde bedrijvigheid (microbrouwerij, fietsenmaker)
- Werkplekken in de buitenruimte
- Aanpalend: flexibel parkeren in publieke parkeergebouwen (voor bezoekers ondernemers)
- To go supermarkt
- Bloemenzaak terug bij het station
- Starbucks of goede koffietentjes
- Groene smoothies & vegan food
- Eettentjes en lunchcafé's
- Foodtrucks
- Buiten lunchen in parkachtig groen

Doelgroepen:

- Starters en startups
- Ondernemers in creatieve industrie (MKB, van advocaat t/m kunstenaar)
- Makers, kunstenaars, designers
- Innovatieve bedrijvigheid (broedplaats, expo)
- Kleinschalige horeca en detailhandel
- Onderwijs MBO, HBO en WO (innovatiehub, dependance)



WONEN

ER IS EEN GROTE WONINGBOUWAMBITIE VOOR HELMOND CENTRUM+ MET 10.000 WONINGEN TOT 2040. DIT IS OOK VERWOORD IN DE CONCEPT-OMGEVINGSVISIE.

Deze ambitie komt voort vanuit de grote groei van de Brainport regio, afspraken hierover in nationaal, provinciaal en regionaal verband en het Helmondse ambitieakkoord Kwaliteitssprong Helmond Verstedelijkingsopgave.

De totale woningbouwambitie voor de regio is 62.000 woningen tot 2040.

Het Stedelijk Gebied Eindhoven zet in op twee lijnen: hoogstedelijk verdichten in de steden Helmond en Eindhoven en het versterken van de groenstedelijke woonkwaliteit in de andere gemeenten. Deze schaa sprong in verstedelijking is ingezet vanuit de Woondeal en het MIRT, waarover afspraken zijn gemaakt met Rijk en Provincie.

Het MIRT onderzoek 'Verstedelijking en Mobiliteit Brainportregio' schetst hiervoor de hoofdlijn. Het MIRT stuurt op samenhang tussen verstedelijking en mobiliteit, behoud van groen en landschap zowel buiten als binnen de stad en verstedelijking gericht op inbreiding en transformatie.

Naast het hoogstedelijk verdichten binnen de centrumgebieden van Eindhoven en Helmond en verdichting aan (H)OV-assen, nabij treinstations en centrumvoorzieningen, wordt ook ingezet op complementaire groene woonmilieus (suburbaan, dorps, landelijk). Deze twee verschillende ontwikkelrichtingen komen ook uit het woningmarktonderzoek naar voren.

De schaa sprong van Helmond met 10.000 woningen richt zich met name op migratie (75%), met als doelstelling versterking van de sociaal-maatschappelijke en economische structuur.

Het realiseren van nieuwe banen is van cruciaal belang voor het slagen van de woonopgave, de woningbouwambitie van 10.000 woningen gaat gepaard met de ambitie voor 10.000 arbeidsplaatsen en alles wat daarbij hoort aan maatschappelijke voorzieningen. Verder richt het woningbouwprogramma zich deels op het midden- en hogere woningmarkt segment.

DE WONINGMARKT IS EEN REGIONALE MARKT EN WORDT KWALITATIEF EN KWANTITATIEF GESTUURD VANUIT DE REGIONALE VISIE OP WONEN.

De visie heeft tot doel voldoende woningen te realiseren om de groei van de bevolking op te kunnen vangen, instromers aan te trekken en starters en doorstromers vast te houden aan de regio. In de visie is nadrukkelijk aandacht geschonken aan de unieke kwaliteiten van de regio, het gaat daarbij om:

- City of villages, unieke mix van stedelijkheid en dorpscultuur.
- Roltrap regio, vele verhuisbewegingen binnen en tussen gemeenten in de regio afhankelijk van de levensfasen van een huishouden.
- Brainport principes, kwaliteitscriteria waar ieder woningbouwproject aan moet voldoen. De Brainport principes zijn: Koesteren van Identiteit; Ruimte voor Innovatie Invloed voor bewoners; Aantrekkelijke en gevarieerde woonmilieus: de wauw-factor; Vraaggericht ontwikkelen; Benutting regionaal schaalniveau; Gezonde verstedelijking. De 7 Brainport Principes zijn verbeeld in de ambitie roos. Deze ambitie roos is een hulpmiddel om de ambities van de Brainport Principes te visualiseren. Voor alle ontwikkelingen waarbij 75 woningen of meer mogelijk worden gemaakt, wordt getoetst aan de 7 Brainport Principes.
- De Visie op Wonen gaat uit van een inclusieve en gezonde verstedelijking.
- Voor de gemeente Helmond is een functie weggelegd als "city of arrival" (inwoners starten vaak als 1-persoonhuishouden, na enkele jaren verhuist men al of niet binnen de gemeente).
- Er is een woningmarktaquarel, dat bedoeld is als inspiratiekader en dat deelgebieden onderscheidt die elk hun eigen specifieke woonmilieus kennen. Het centrum van Helmond is gelegen in het stedelijk centrum: actieve binnenstad met gemengde functies, bedrijvigheid, voorzieningen, cultuur en wonen. Hoge dynamiek met verstedelijken en versterken voorzieningenniveau, centrumstedelijk woonmilieu en bereikbaarheid met OV-voorzieningen.

DE WONINGBOUWAMBITIE BEHELST EEN GROTE TOENAME TEN OPZICHTE VAN DE BESTAANDE SITUATIE.

De toevoeging van 10.000 woningen in en rond het centrum ten opzichte van de bestaande voorraad van 4500 woningen is fors. Dat geldt ook voor het Stationskwartier, waar naar verwachting 2000 woningen worden toegevoegd tot 2040.

Sinds 2020 is de woningvoorraad met gemiddeld 185 woningen per jaar gegroeid. Om de schaa sprong te realiseren in de periode tot 2040, zullen er jaarlijks fors meer woningen gebouwd moeten worden. Namelijk gemiddeld circa 550 per jaar in het Centrum+ gebied.

EEN BELANGRIJK DEEL VAN DE WONINGBOUWAMBITIE ZAL IN DE CENTRUMSTEDELIJKE OMGEVING VAN HET STATIONSKWARTIER ZIJN BESLAG MOETEN KRIJGEN. UITGANGSPUNT IS EEN MIX IN PRIJSCATEGORIEËN.

De schaa sprong van Helmond richt zich met name op migratie (75%), met als doelstelling versterking van de sociaal-maatschappelijke en economische structuur. Het woningbouwprogramma voor het Stationskwartier richt zich daarom voor een deel op het midden- en hogere woningmarkt segment, maar er worden ook volop sociale huurwoningen en woningen in andere betaalbare segmenten gebouwd.

Uitgaande van een woningbouwopgave van 15.000 woningen tot 2040 en een streefpercentage van 37,5% in de totale voorraad (coalitieakkoord) is ca 42% van de nieuwbouwopgave nodig in de sociale huur. Dit streefpercentage wordt in de Woonvisie in 2023 nader bepaald. Hoe dan ook betekent de ambitie qua sociale huur dat we in de grote woningbouwgebieden (waar veel nieuwbouw landt), ook moeten uitgaan van tenminste 30% sociale huur in combinatie met overige betaalbare segmenten.

Hoewel het aandeel sociaal in het Centrumgebied nu relatief zeer hoog is (47% sociale huur) ten opzichte van andere wijken in Helmond, zal dit aandeel sociaal door de grote woningbouwaantallen (70% niet-sociale huur) toch naar beneden gaan richting het streefpercentage van 37,5%.

Vooruitlopend op onder andere de Woonvisie en de Woondeal met het Rijk gaan we uit van het volgende globale programma voor het Stationskwartier:

- 30% sociale huur: een huurwoning in eigendom en exploitatie van een Helmondse woningbouwcorporatie met een huurprijs onder de liberalisatiegrens, maximaal €763,47 per maand (prijspeil 2022).
- 10% koopstartsegment: een woning met een vrij op naam prijs van maximaal €255.000,- (prijspeil 2022).
- 20% middenhuur: een huurwoning boven de liberalisatiegrens, tussen € 763,47 en maximaal €1.000,- (prijspeil 2022).
- 10% middeldure koop: €255.000 - €370.000 (prijspeil 2022).
- 10% dure huur: huurwoning boven de middenhuurregulering, boven €1000,- (prijspeil 2022)
- 20% dure koop: hoger dan €370.000 (prijspeil 2022)

Het woningbouwprogramma is vanzelfsprekend mede afhankelijk van de markt en zal jaarlijks gemonitord worden.

Qua verdeling wordt uitgegaan van 80%-90% meergezinswoningen, 10-20% eengezinswoningen. Er wordt ingezet op flexibele woningtypen voor verschillende doelgroepen: levensloopbestendig, met diverse typologieën en oppervlakten.

Specifiek in het Stationskwartier zal een belangrijke doelgroep voor de sociale huurwoningen studenten zijn. Circa 10% van de totale woningbouwopgave (en dus 1/3 van de sociale huur) is gericht op studenten.

Verder is specifiek voor het Stationskwartier, dat het uitgangspunt op stedelijk niveau, dat elk bouwplan groter dan 50 woningen minimaal 30% sociale huurwoningen dient te bevatten, niet geldt. Gezien de integrale, gebiedsgerichte benadering van projecten in het Stationskwartier en het grote aantal woningen dat gerealiseerd gaan worden, hoeft het percentage van 30% sociale huur niet per gebouw maar wel per ontwikkelzone gerealiseerd te worden. We sturen er daarbij op, dat sociale woningbouw in de diverse ontwikkelzones ook daadwerkelijk wordt gerealiseerd en ook dat dit niet naar achteren wordt geschoven in de tijd.

HET GEWENST WONINGBOUWPROGRAMMA BESTAAT UIT EEN MIX VAN DOELGROEPEN

Starters, zowel in het goedkope huur als koop segment.

Het gaat daarbij om betaalbare appartementen, tussen 50 – 70 m² (bij voorkeur met een 2e slaapkamer). Voor een deel te realiseren voor de doelgroep 18 – 25 jaar, jeugd uit de wijken die graag in het centrum willen wonen en studenten. Voor starters is de betaalbaarheid van groot belang, d.w.z. dat in de koopsector uitgegaan moet worden van een vrij op naam prijs van € 255.000,- (prijspeil 2022).

Gezinnen

De geplande eengezinswoningen zullen zich met name op deze doelgroep richten, maar ook appartementen zijn denkbaar. In het woningbouwprogramma is in beperkte mate al voorzien (te denken valt aan Suytkade, Weverspoort en Leonardusbuurt). In de nog in te vullen woningbouwcapaciteit zal een belangrijk deel van deze capaciteit nog nader ingevuld moeten worden. Voor gezinnen is betaalbaarheid eveneens van belang, daarnaast het woningtype/woonmilieu en de bereikbaarheid van voorzieningen.

Senioren

Het Centrum heeft al een hoog aandeel senioren, dus op deze doelgroep zal niet specifiek ingezet worden in het Stationskwartier. Gelet op de vergrijzing zal er wel aandacht voor deze doelgroep zijn. Het gaat daarbij met name om huurwoningen (zowel sociaal als vrije sector) en koop (midden- en dure koop). Voor senioren is de toegankelijkheid van de woning van belang (nultreden) maar ook de directe leefomgeving (uitnodigen tot ontmoeten).

1 en 2 persoonshuishoudens

Het aandeel 1 en 2 persoonshuishoudens neemt sterk toe, niet alleen vanwege de vergrijzing, maar ook door individualisering. Het Centrum is als woongebied zeer geschikt voor deze doelgroep en dus is dit een belangrijke doelgroep voor het Stationskwartier. Een groot deel van de woningbehoefte aan appartementen zal door deze doelgroep worden ingevuld.

De doelgroepen studenten en expats hebben te maken met grote tekorten aan geschikte woningen in de Brainport regio. In Helmond zijn deze doelgroepen nauwelijks aanwezig, terwijl ze sociaal-maatschappelijk en economisch een belangrijke positieve impact kunnen hebben op de stad. In het Stationskwartier zullen we daarom specifieke inzet voor deze doelgroepen plegen.

Expats

Expats, die naar de willen verhuizen, kunnen door het woningtekort moeilijk een woning vinden én de internationale school is vol. Er is een wachtlijst van maanden, terwijl 50% van de ‘new hires’ gezinnen zijn die niet komen als onderwijs niet goed is geregeld. Als er in Helmond Centrum woningen en appartementen beschikbaar zijn en er een goede internationale school komt, dan zal de stad heel aantrekkelijk worden voor expats die zich in de Brainport regio willen vestigen.

Belangrijke factoren voor expats zijn: Safety, Housing, Culture, Leisure, Language, Education, Healthcare, Transportation, Social media, Financial matters, Employment opportunities.

Studenten

Studenten, die in Eindhoven willen gaan studeren, kunnen moeilijk een kamer bemachtigen. Dat geldt al helemaal voor de buitenlandse studenten (circa 20%), voor wie het vanuit het buitenland al helemaal ondoenlijk is om woonruimte te regelen. De onderwijsinstellingen doen hun best om huisvesting te organiseren, ook ver buiten Eindhoven, maar dat valt niet mee. Vaak maken studenten daarom de keuze om maar niet te komen studeren. Gezien de wens van het aantrekken van talent naar de Brainport regio een ongewenste ontwikkeling. Voor Helmond biedt dit kansen deze doelgroep aan zich te binden.

Belangrijke factoren voor studenten zijn betaalbaarheid (€300 - €400 max per kamer), sociaal leven en opleiding in de omgeving van de woning en OV-bereikbaarheid (ook 's nachts).

Het is van belang een goede mix te vinden tussen de realisatie van woningen voor diverse doelgroepen. Hierdoor ontstaan niet alleen gedifferentieerde woonmilieus maar ook gemeenschappen die gelet op de toekomstige ontwikkelingen op het gebied van wonen en zorg in staat zullen zijn een deel de zorg voor elkaar op zich te nemen (samenredzaamheid).



Een mooie referentie hiervoor is Space-S op Strijp S, dat een gemixt woonprogramma kent van appartementen (1, 2 of 3 slaapkamers), lofts, kamers voor studenten, zelfstandige studio's voor studenten, woon- werkruimtes, begeleid wonen en gedeelde voorzieningen.

INDICATIE GBO'S PER TYPE/DOELGROEP

	starters		gezinnen		Senioren	
	eengezins	meergezins	eengezins	meergezins	eengezins	meergezins
Sociale huur	70-80 m²	35-50 m² *)	90-100 m²	65-75 m²	70-80 m²	70-80 m²
Sociale koop	60-70 m²	60-70 m²				
Vrije sector huur					70-80 m²	70-90 m²
Middeldure koop			100-120 m²	80-100 m²	80-90 m²	90-100 m²
Dure koop			100-140 m²		100-120 m²	100-120 m²

*waaronder studentenhuisvesting

Voorbeelden passende woonfuncties:

- Starters
- Appartementen (1 of 2 slaapkamers)
 - (tijdelijke) Huisvesting voor jonge asielzoekers

- Gezinnen
- Eengezinswoningen
 - Appartementen (2, 3 of 4 slaapkamers)
 - Lofts
 - Woon / werkcombinaties

- Senioren
- Appartementen (1 of 2 slaapkamers)
 - Lofts

- 1 persoons huishoudens
- Appartementen (1 of 2 slaapkamers)
 - Kamers met gedeelde voorzieningen

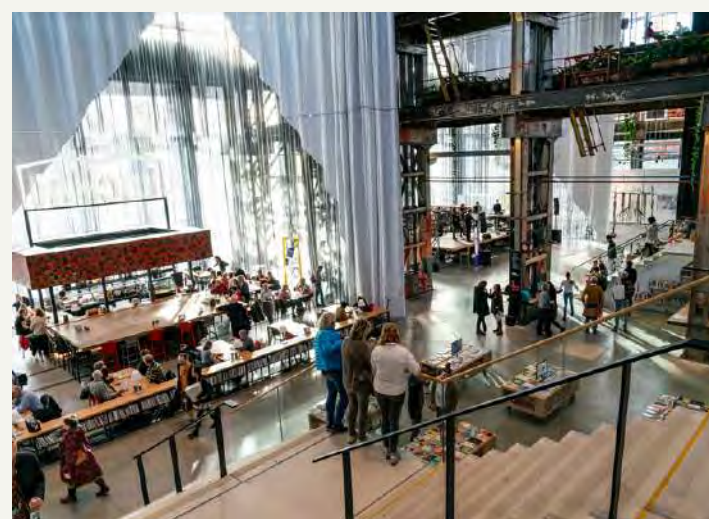
- Studenten
- Zelfstandige studio's voor studenten
 - Kamers voor studenten met gedeelde voorzieningen
 - Tijdelijke studentenhuisvesting

- Expats
- Appartementen (1, 2, of 3 slaapkamers)
 - Eengezinswoningen duurdere categorie
 - Lofts
 - Woon- werkcombinaties

Mix: gemixt woonprogramma van appartementen (1, 2 of 3 slaapkamers), lofts, kamers voor studenten, zelfstandige studio's voor studenten, woon- werkruimtes, begeleid wonen en gedeelde voorzieningen

Doelgroepen:

- Starters
- Gezinnen
- Senioren
- 1 en 2 persoonshuishoudens
- Studenten
- Expats



VOORZIENINGEN

RUIMTELIJKE ONTWIKKELING STATIONSKWARTIER MOET BIJDRAGEN AAN MAATSCHAPPELIJKE ONTWIKKELING VAN HELMOND.

We willen dat alle Helmonders kunnen meedoen, rondkomen en vooruitkomen. De kwaliteitssprong, en dus ook de gebiedsontwikkeling van het Stationskwartier, moet daaraan bijdragen. Helmond is van oudsher een gesegregeerde stad met een relatief groot aantal inwoners met een lage(re) sociaaleconomische status. De gebiedsontwikkeling moet bijdragen aan de sociaal-maatschappelijke uitdagingen van Helmond.

In 2040 willen we een stad zijn waar iedereen goed kan wonen, werken, leren en ontspannen (meedoen, rondkomen en vooruitkomen). Het maakt daarbij niet uit wat je afkomst, opleidingsniveau of maatschappelijke positie is. Een robuuste economie en duurzame arbeidsmarkt met werk voor iedereen dragen hieraan bij. De fysieke inrichting kan bijdragen aan gezondheid, sociale relaties en sociale veiligheid. We richten de ruimte zodanig in dat bewegen, ontdekken, ontmoeten en sociale veiligheid gestimuleerd worden (meedoen).

Om deze redenen moet de gebiedsontwikkeling van het Stationskwartier een kwaliteitsimpuls bewerkstelligen, die voor alle Helmonders:

- Sociale draagkracht vergroot via onderwijs, banen en sociale cohesie.
- Gezonde levensjaren toevoegt via vergroening en een gezonde, leefbare en prettige leefomgeving.
- Maatschappelijke voorzieningen toevoegt die ontbreken in het centrum.

MAATSCHAPPELIJKE VOORZIENINGEN ZIJN ONDERDEEL VAN DE FUNCTIEMIX

Bij de ontwikkeling van het Stationskwartier als plek voor stedelijk wonen, werken en ontmoeten, zijn maatschappelijke voorzieningen essentieel voor de functiemix. Denk aan voorzieningen voor onderwijs, cultuur, zorg, sociale cohesie, energie, mobiliteit, sport en groen.

We willen daarbij dat onze basisvoorzieningen voor iedereen binnen 5 minuten wandelen of fietsen bereikbaar en toegankelijk zijn. Hierdoor worden de basisvoorzieningen ook belangrijke ontmoetingsplekken in de wijk. Ze dragen bij aan het versterken van de sociale cohesie. Indien mogelijk combineren we functies die elkaar versterken zoals kinderopvang, onderwijs, wijkhuis, (jeugdgezondheids)zorg en welzijn.

Het stedelijke en innovatieve karakter van het Stationskwartier biedt veel kansen voor nieuwe vormen van dit soort combinatiefuncties. Tegelijkertijd hoeven niet alle voorzieningen in het Stationskwartier zelf te landen. Een sportpark- of veld moet bijvoorbeeld binnen loop- en fietsbereik zijn, maar hoeft niet te landen in het gebied zelf.

Essentieel bij de ontwikkeling van het Stationskwartier is dat de ontwikkeling in verbinding staat met de omliggende wijken en een positieve bijdrage levert aan het woon- en leefgenot van de hele stad. Het is belangrijk dat mensen uit omliggende buurten zich welkom voelen in het Stationskwartier en andersom.

De ambitie van 10.000 woningen en 10.000 arbeidsplaatsen voor Helmond Centrum+ gebied betekent ook dat er maatschappelijke voorzieningen nodig zijn. De ‘Barcode’ van Gemeente Utrecht is gebruikt als middel om een inschatting te maken voor de benodigde extra voorzieningen in Helmond Centrum+ gebied. Omdat deze barcode een doorvertaling is van beleid van Gemeente Utrecht en niet van Gemeente Helmond, is een doorvertaling gemaakt naar de Helmonse situatie. Hierbij is rekening gehouden met de voorzieningen die al aanwezig zijn in het Centrum+ gebied. In het kader staat een grof overzicht van het wenselijk maatschappelijk programma voor het Stationskwartier, wat bepaald is op basis van de gewenste voorzieningen in het Centrum+ gebied.

Gewenste maatschappelijke voorzieningen Stationskwartier:

Als we ervan uitgaan, dat grofweg 1/5 van de voorzieningen voor Helmond Centrum+ in het Stationskwartier z’n plek moet krijgen, is er behoefte aan de toevoeging van:

- kinderdagverblijf
- peuterspeelzaal
- (tweetalige of internationale) basisschool
- gezondheidscentrum
- wijkaccomodaties (buurtcentrum, dagbestedingslocatie)
- culturele broedplaatsen
- sport in openbare ruimte (2.500 m2)
- beweegtuin
- jeu de boules
- waterrecreatie
- urban sports
- speeltuin
- urban sports hal
- stadspark
- Innovatiehub HBO / WO (1.000 m2)
- Onderwijshuisvesting MBO/HBO/WO (10.000 m2)
- Water
- Routes langzaam verkeer
- verschillende vormen van openbaar toegankelijk vervoer (bussen, shuttles, deeltaxi’s, deelmobiliteit, etc.)
- Werkgelegenheid
- Ruimte voor Energie

Het is wijs om in te zetten op combinaties van maatschappelijke functies en deze te koppelen aan andere functies, zodat er een mooie nieuwe mix ontstaat!

- Denk bijvoorbeeld aan de combinatie van basisschool + kinderopvang + gezondheidscentrum + dagbesteding + vergaderruimtes voor buurt/sociaal team/verenigingen.
- Denk bijvoorbeeld aan de mogelijkheden in het Huis voor de Stad qua vergaderruimtes, deze kunnen ten dienste komen van de buurt.

Gewenste maatschappelijke voorzieningen Helmonds Centrum+ 2040:

Kinderdagverblijf

Basisscholen

Gezien de regionale ambitie om ook expats in het Helmondse Centrum te vestigen, ligt één basisschool met mogelijkheden voor tweetalig of internationaal onderwijs in het Stationskwartier voor de hand.

Middelbaar onderwijs

Gezondheidscentra

Vestiging van gezondheidsheidscentra in het Centrum zijn zeer gewenst, waarvan één in het Stationskwartier.

Buurtcentra / dagbestedingslocaties

We streven naar combinatiefuncties waar wijkhuizen of andere faciliteiten voor ontmoeting en ruimtes voor sociale cohesie onderdeel van zijn.

Ruimte voor culturele voedingsbodem/ broedplaatsen

Het centrum heeft veel grote culturele instellingen. Ze voorzien in de behoefte op stedelijke schaal en hebben tevens een functie voor de wijk. Denk aan het Speelhuis, de Kunsthal, Kasteel Helmond, de Cacaofabriek, het Annatheater, het Kunstkwartier, Loods 20. Echter de ruimte voor de culturele humuslaag in de vorm van culturele broedplaatsen wordt gemist.

Sport in openbare ruimte

Sport in de openbare ruimte is een behoefte, die in het Helmondse Centrum nog nauwelijks is ingevuld. Denk aan een beweegtuin, jeu de boules, waterrecreatie, urban sports.

Speeltuin

Urban sports hal

Op stedelijke schaal wordt ruimte voor een Urban Skatehal gezocht. Het vinden van een locatie in het Helmondse Centrum of zelfs binnen het Stationskwartier zou een mooie oplossing zijn.

Stadspark

Water

De reconstructie van de Stadse Aa in het Helmondse Centrum en het aanleggen van voldoende waterbuffers in het openbaar gebied zijn hierbij belangrijke opgaven. Ook recreatieve plekken combineren met water: zoals een stadsstrand.

Infrastructuur (met name routes langzaam verkeer en OV bus)

Infrastructuur voor de auto is in overmaat aanwezig in het Helmondse centrum, met brede wegen en een overmaat aan parkeren op maaiveld. Maar de routes voor langzaam verkeer zijn met name in het Stationskwartier gebrekkig en de oversteekbaarheid van wegen laat te wensen over. De faciliteiten voor fietsverkeer moeten ook opgewaardeerd worden, evenals het busvervoer en mogelijkheden voor fietsparkeren rondom het NS Station en bij belangrijke culturele voorzieningen.

Werkgelegenheid

Werkgelegenheid is onder druk komen te staan en veel kantoren zijn getransformeerd naar wonen. Deze neerwaartse spiraal dient doorbroken te worden en omgebogen naar het toevoegen van 10.000 arbeidsplaatsen in Helmond Centrum in een wervend stedelijk werkmilieu. Werkgelegenheid is een belangrijke maatschappelijke opgave.

Hoger onderwijs

Hoger onderwijs is nog niet in het Helmondse Centrum aanwezig en dit wordt node gemist. Een belangrijke opgave dus.

Energie

Vanuit de energietransitie is het noodzakelijk om in een andere manier in de energievoorziening te gaan voorzien. Opwekking op locatie en distributie in het Helmondse Centrum zijn vandaag de dag belangrijke aspecten en hiervoor dient ruimte gereserveerd te worden bij ontwikkelingen.

SOCIALE COHESIE IN HET STATIONSKWARTIER
VERGROTEN

Het Stationskwartier is momenteel een anonieme omgeving, de buurt scoort een onvoldoende in de buurtthermometer. Een belangrijke maatschappelijke meerwaarde die ingevuld moet worden, is dat mensen zich ‘thuis voelen’ in het Stationskwartier en dat bezoekers van de stad zich ‘welkom voelen’.

Zodat het geen anonieme plek wordt waar mensen overlast ervaren van elkaar, maar een warme gemeenschap waar allerlei buurtactiviteiten plaatsvinden en waar mensen elkaar ontmoeten en kennen.

Gedacht wordt aan:

- Voorzetten activiteiten participatie en communicatie tijdens ontwikkelproces.
- Werk maken van placemaking samen met de buurt, oftewel kleinschalige projecten die bijdragen aan levendigheid en verblijfskwaliteit stimuleren.
- Lagere huurprijs door woningcorporaties voor mensen die een sociale bijdrage voor het Stationskwartier verzorgen (naar voorbeeld van St. Trudo in Woensel-West. Dit heeft bijvoorbeeld geleid tot transformatie van basisschool 't Palet van slechtste naar beste school van Eindhoven).
- Nieuwe bewoners vanaf het begin laten meedenken over ontwerp, woning en samenleven (naar voorbeeld van Space-S van Woonbedrijf in Strijp S, 30.000 m2 en 1000 huurders. Dit heeft geleid tot een hechte, inclusieve gemeenschap met een grote verscheidenheid aan bewoners, woningtypen en collectieve voorzieningen).

SPORT & LEISURE INZETTEN OM GEZONDE
KEUZES TE STIMULEREN

Het Stationskwartier, dat naar de toekomst toe sterk zal vergroenen en dat een unieke ligging heeft aan Kanaal en Stadse Aa, is een bijzonder interessante plek voor vrijetijdsbesteding en recreatie. Hier wordt het maken van gezonde keuzes gemakkelijk en logisch. Een omgeving die uitnodigt tot bewegen (wandelen, fietsen, spelen), elkaar ontmoeten en ontspannen. Goede luchtkwaliteit, koelteplekken en rustplekken in termen van geluid zijn ook belangrijke elementen die de gezondheid bevorderen.

Ruimte bieden voor sport en leisure draagt bij aan levendigheid en aantrekkingskracht, voorziet in een maatschappelijke functie voor omliggende buurten én kan Helmond Centrum als interessante verblijfsplek op de kaart zetten.

Voorbeelden passende sport- en leisure functies:

- Skatebaan (zou onder Kasteel-Traversal kunnen komen)
- Overdekte urban sports hal (plek in centrum wordt gezocht)
- Beweegtuin (verzoek bewoners)
- Stadsstrand aan de Cacaokade bij Cacaofabriek of in de zwaaihoek bij Vlisco.
- Waterrecreatie in het Kanaal (kano, waterfiets)
- Buiten fitness activiteiten verspreid door gebied (sport in openbare ruimte/urban sports)
- Jeu de Boules baan
- Speeltuin
- Ruimte voor evenementen in het groen en op pleinen
- Grootschalig evenemententerrein (al dan niet in de tijdelijkheid)

CULTUUR ALS SMAAKMAKER EN AANJAGER
VOOR STATIONSKWARTIER

In het Helmondse Stationskwartier zijn drie unieke culturele voorzieningen te vinden. Namelijk het Kasteel (Museum Helmond), de Cacaofabriek en Loods 20 (EDAH-Museum en Draaiorgelmuseum). Net buiten het Stationskwartier vind je ook de Kunsthal, het Speelhuis, het Kunstkwartier, de Bibliotheek en het Annatheater. Aan culturele voorzieningen geen gebrek dus.

Maar rauwe plekken voor de culturele voedingsbodem worden gemist en de bestaande culturele instellingen moeten beter gevonden kunnen worden. Cultuur kan in belangrijke mate worden ingezet als eyecatcher en placemaking.

De uitgangspunten voor het Stationskwartier voor het
verbeteren van de inbedding van culturele voorzieningen:

1. Rauwe plekken voor culturele voedingsbodem

Wat in Helmond wordt gemist zijn rauwere plekken culturele en creatieve makers kunnen experimenteren, pielen en klooiën. Echte culturele hotspots of creatieve broedplaatsen kent de stad nog maar weinig. Die ontwikkeling is heel recent wel ingezet met tijdelijk gebruik. Denk aan de benutting van leegstaande winkelpanden in de binnenstad door culturele en maatschappelijke initiatieven en culturele broedplaats post #5700, maar er zijn veel meer van dit soort plekken nodig! Groot en klein, verspreid over Helmond Centrum Plus en zeker ook in het Stationskwartier te vinden.

2. Van binnen naar buiten

De culturele instellingen in het Stationskwartier functioneren goed, maar zijn behoorlijk naar binnen gekeerd. De uitdaging is om in de buitenruimte meer te programmeren en de daarvoor benodigde faciliteiten aan te leggen of kleinschalige bijgebouwtjes goed te benutten. In dit kader worden al diverse initiatieven ontwikkeld die bijdragen aan de placemaking van het Stationskwartier.

- Expositieruimte 'Verzamelliefde' in de Duiventoren
- Stadskunstenaar 'Bruggenwachter Anton' in het brugwachtershuisje bij de Cacaofabriek
- Ideeën voor buitenbioscoop bij de Cacaofabriek
- Buitenbeleving van expositie '100 jaar Kasteeltuin' door tijdelijke plaatsing kunstwerk in Kasteeltuin in 2023.

3. Betere routing naar culturele trekpleisters

De culturele trekpleisters in het Stationskwartier zijn nauwelijks vindbaar en de routes ernaar toe zijn niet aantrekkelijk. Vanuit de Visie Stationskwartier moeten logische routes worden gecreëerd, die het ook mogelijk maken om een verbinding te leggen tussen de verschillende cultuurspots.

4. Cultuur als eyecatcher en placemaking

Kunst in het openbaar gebied kan in grote mate bijdragen aan de sfeer en verblijfskwaliteit in het Stationskwartier. In de afgelopen jaren zijn er al een aantal bijzondere eyecatchers toegevoegd aan het Stationskwartier vanuit placemaking, zoals het kunstwerk 'Hello Future' op het Stationsplein en meerdere murals, zoals op de gevels van Loods 20 en Vlisco en de tunnel onder de Kasteel-Traversal bij de Kasteeltuin.

Dit verdient navolging in andere delen van het gebied. Ideeën en mogelijkheden hiervoor zijn:

- Vlisco heeft gemeente Helmond een oude JAVA-machine geschonken. Deze moet ergens een mooie plek krijgen in de openbare ruimte en op een innovatieve en creatieve manier in een kunstobject vertaald worden.
- Idee kunst/industriële erfgoed route door het gebied, waarmee ook de route naar het centrum en belangrijke culturele voorzieningen wordt geaccentueerd.
- Inrichten 'openbare' exposities in gebouwtje Engelse weg 10A-10B
- Fotowedstrijd
- EHAD benutten als tijdelijke locatie voor events
- Vergroenen Stationsplein

ONDERWIJS ESSENTIEEL VOOR GROEI, ONTWIKKELING EN BEHOUD VAN TALENT

Onderzoek wijst uit dat dagopleidingen in een schoolgebouw, direct bijdragen aan de toename van de dynamiek. Studenten en scholieren bewegen op en rondom school en zoeken vermaak in het centrum. Alleen daarom al zouden er onderwijsinstellingen in het Helmondse centrum moeten zitten.

Vanwege de grote woningbouwambities in het Helmondse centrum zijn onderwijsvoorzieningen voor basis- en middelbaar onderwijs als basisvoorziening naar de toekomst toe nodig.

Daarnaast biedt de doorontwikkeling van het Helmondse centrum kansen om meer onderwijs, ook op MBO, HBO en WO niveau aan de stad te verbinden. Voor de versterking van de sociaal-maatschappelijke en economische structuur is dit essentieel, omdat jongeren op dit moment in groten getale Helmond verlaten na de middelbare school. Aangezien er simpelweg te weinig passend onderwijs voor hen te vinden is. Het aandeel 18 – 25 jarigen in Helmond is daardoor laag en de kans dat jongeren na hun studie voor een baan in Helmond kiezen, is te gering.

Er zijn wel een aantal HBO-instellingen in Helmond gevestigd (De Kempel pedagogiek en Fontys Automotive), maar de meerwaarde voor Helmond in het stedelijk leven is beperkt doordat deze opleiding aan de rand van Helmond zijn gevestigd. Het is tijd om ook onderwijsinstellingen aan het Helmondse Centrum te verbinden. Het Stationskwartier biedt daarvoor, met zijn OV, centrale ligging en ontwikkelingsmogelijkheden, volop kansen.

We focussen op een aspect in het onderwijs waarmee we aanvullend/onderscheidend zijn:

- De Food Tech Campus Helmond is gevestigd in de directe omgeving van het Stationskwartier. Food is een interessant onderwerp, en dat zal het in de toekomst nog veel meer zijn. Een doorontwikkeling van de Food Tech Campus ligt daarom zeer voor de hand.
- Vanuit het Jan van Brabant College wordt de nieuwe locatie aangegrepen om nauwer samen te werken met andere onderwijs-aanbieders in de omgeving, maar ook met culturele instellingen, zoals de Cacaofabriek.
- Rondom 'Veerkrachtige steden' en 'Brede welvaart' worden nieuwe onderwijslijnen vormgegeven. Vaak multidisciplinair ingestoken en gericht op ondernemerschap, sociale cohesie en creatieve industrie. Gezien de grote binnenstedelijke ontwikkeling van Helmond Centrum en de mogelijkheid om zowel te leren van die ontwikkeling als er zelf aan bij te dragen, is het bijzonder kansrijk om hier op in te zetten. Met Innovatielabs om te beginnen, mogelijk later ook met (dependances van) HBO en WO opleidingen.

Het is belangrijk ook te beseffen dat het onderwijs sterk is veranderd en dat dit ook andere voorzieningen voor studenten vraagt dan het klassieke onderwijsgebouwen. Waar enige tijd geleden alle onderwijs via colleges werd aangeboden en de opdrachten veelal individueel thuis werden gemaakt, werkt men nu veel in groepjes de opdrachten samen uit buiten de collegezalen. Uiteraard blijven er klassikale instructies, maar behoefte aan overleg ruimtes is groot. Dat hoeft niet het schoolgebouw zelf te zijn. Een café, bibliotheek, lobby of buitenruimte leent zich daar prima voor.

Ook zoeken onderwijsinstellingen bewust de samenwerking met werkveldpartners op en zetten daarvoor Innovatiehubs op. De samenwerking met Helmond wordt daarbij nadrukkelijk opgezocht, vanwege de dynamiek en ontwikkeling van de stad in de laatste jaren.

Kansen op het vlak van Onderwijs

1. Kansen voor (tweetalige of internationale) basisschool in Stationskwartier

Gezien de ambitie om 2000 woningen toe te voegen aan het Stationskwartier, zijn er kansen voor de vestiging van een basisschool in het gebied. Gezien de wens om de doelgroep expats te accommoderen, strekt het tot aanbeveling om de mogelijkheden voor een tweetalige of internationale basisschool te onderzoeken.

2. Middelbare school verhuist naar Suytkade en moet rekening houden met groei

Het Jan van Brabantcollege zal mogelijk verhuizen naar Suytkade, in de directe nabijheid van het Stationskwartier. Het is zaak er rekening mee te houden dat deze school op termijn zal moeten groeien, om in de onderwijsbehoefte van jeugd in het Centrum te voorzien als de inwonersaantallen groeien.

3. Kansen voor Innovatiehub Fontys in Stationskwartier

Momenteel wordt er gestudeerd op de mogelijkheid om een Fontys Innovatiehub in het Stationskwartier te vestigen, waar scholieren en werkveldpartners gezamenlijk kunnen werken aan thema's rondom veerkrachtige steden en brede welvaart. Het zou mooi en passend zijn, zowel voor Fontys als voor Helmond, als de Innovatiehub inderdaad wortel schiet en als werkveldpartners in de stad de samenwerking met studenten ook nadrukkelijk opzoeken.

4. Kansen voor HBO en WO onderwijs met dependances

Veel stad gebonden universiteiten zijn bezig met groei, onder andere in andere steden. De Universiteit Maastricht is gevestigd in Maastricht, Heerlen en gaat nu ook naar Venlo. De Radboud-Universiteit Nijmegen gaat samenwerken met de universiteit Maastricht, Tilburg University is nog niet zo lang geleden een dependance in Den Bosch gestart.

Ook de Technische Universiteit Eindhoven en Fontys Hogescholen zijn bezig met groei. De eigen terreinen zijn niet onbegrensd en ook zij zoeken naar uitbreidingsmogelijkheden. De High Tech campus en BIC lijken voor de hand liggend, maar vestiging in Helmond biedt ook kansen.

Bijvoorbeeld aanhakend op de Automotive campus en het daar gevestigde onderwijs van Fontys. Een dependance in het centrum zou passend zijn, aangezien de ambities voor mobiliteitstransitie in het hart van de stad. Hier moet het geconcretiseerd en waargemaakt worden, daarbij is samenwerking tussen onderwijs en praktijk zeer waardevol. Bovendien is verplaatsing tussen de 2 stations zeer eenvoudig en zijn er goede fietsverbindingen.

Andere aanhaken op HBO-onderwijs en Innovatiehubs zijn uiteraard ook mogelijk. Denk aan de Food Tech Campus net ten zuiden van het Stationskwartier, waar onderwijsinstellingen en bedrijfsleven al jarenlang in samenwerken. Denk aan de lijn voor Veerkrachtige stad / Brede welvaart die wordt ingezet vanuit de Fontys Innovatiehub Veerkrachtige Steden.

Het strekt tot aanbeveling om deze kansen nader te verkennen.

RAAMWERK

LEIDENDE PRINCIPES

- 1 **Groenblauwe structuur als basis**
- 2 **Van infrastructuurele barrières naar stedelijke ruimtes**
- 3 **Comfortabel traag netwerk**
- 4 **Snelle netwerk op orde**
- 5 **Duurzame en gezonde systemen**
- 6 **Energieke en inclusieve stadswijk**
- 7 **Noord: Stadsboulevard**
- 8 **West: Stationstuin**
- 9 **Oost: Stationsbuurten**
- 10 **Midden: Stationskamer**

RAAMWERK: LEIDENDE PRINCIPES

Deccenia lang heeft de stedelijke ontwikkeling zich geschikt naar infrastructurele structuren, zoals het spoor, de Kasteel-Traverse en het kanaal. Deze structuren vormen grenzen en randen. Niet alleen ruimtelijk maar ook sociaal-cultureel. Het Stationskwartier is als belangrijke schakel in staat om te verbinden: de stad aan de oostzijde van het kanaal met de stad aan de westzijde en van noord naar zuid over het spoor en de Kasteel-Traverse heen.

Het raamwerk brengt nieuwe verbindende structuren aan, herwaardeert en herpositioneert bestaande en soms verdwenen historische verbindingen. Door de bruggen die we slaan, de heldere ordening die we aanbrengen en de plekken die we maken ontstaat een aantrekkelijk gebied waar geleefd en gewerkt kan worden met positieve impact voor de hele stad. Het raamwerk is een ruimtelijke vertaling van de leidende principes. Het legt vast wat moet, en laat vrij wat kan. Dit biedt voldoende koers, maar ook flexibiliteit voor de toekomst.

1 GROENBLAUWE STRUCTUUR ALS BASIS

- Het groen is het goud van het Stationskwartier. Het biedt een krachtige leefkwaliteit én de noodzakelijke ecosysteemdiensten. En dat in het stedelijke hart van de stad.
- Water en de bodem zijn het vertrekpunt. Het stationskwartier is gelegen in een beekdal en de Stadse Aa stroomde hier lange tijd doorheen.
- Het kanaal, de Stadse Aa en de Stationstuin worden als latente groenblauwe structuren in hun kracht gezet.
- De Traverse, Engelseweg en het nieuwe ecospoor groeien door tot stevige groenstructuren die het groen vanuit het kanaal en de Stadse Aa diep het gebied in brengen.
- Op groter schaalniveau worden er landschappelijke verbindingen gelegd. Het verbindt het centrum van Helmond met de natuur van de Peel. Zo ligt het stationskwartier vlak tegen het Groot Goor aan en vormt de Stadse Aa straks een verbinding tussen stad en ommeland.
- Het groen is ruimtelijk verbindend tussen alle diversiteit van mensen, activiteiten, gebouwen, districten en infrastructuur.

2 VAN INFRASTRUCTURELE BARRIÈRES NAAR STEDELIJKE RUIMTES

- De wegen rondom het Stationskwartier worden getransformeerd naar aantrekkelijke stedelijke ruimtes, die niet enkel doorstroom faciliteren maar uitnodigen om aan te wonen en in te verblijven.
- Ze behouden hun lineaire karakter maar door het herwaarderen worden ze (dwars)verbindend in plaats van scheidend.
- Elke ruimte is ruimtelijk-functioneel specifiek herkenbaar door inrichting en programmering.

3 COMFORTABEL TRAAG NETWERK

- We benutten de goede treinbereikbaarheid van het Stationskwartier en richten het gebied comfortabel in voor de trage gebruikers (voetgangers en fietsers).
- Het historisch stratenpatroon vormt de inspiratie voor logische verbindingen die verdwenen zijn. Het herstellen van deze patronen plus het toevoegen van nieuwe verbindingen resulteert in een fijnmazig en comfortabel netwerk.
- Door het creëren van autovrije en -luwe zones en het voorkomen van doorgaand verkeer wordt vrij spel gegeven aan flaneren, in de zon zitten, spelen, op terras verblijven, ontmoetingen, etc.
- In het netwerk worden nieuwe groene verblijfsplekken gecreëerd die kristallisatiepunten worden van activiteiten.
- Er is aandacht voor een fietsnetwerk die de stadsdelen en de omliggende dorpen met en door het centrum verbindt.

4 SNELLE NETWERK OP ORDE

- Een belangrijke voorwaarde voor een comfortabel traag netwerk is het op orde brengen van het snelle netwerk.
- De mobiliteitsvisie die in ontwikkeling is vormt de basis uitgangspunten.
- In deze gebiedsvisie schetsen we een voorkeursrichting waarin het snelle netwerk geconcentreerd en gebundeld is aan de randen van het centrum+ gebied; een systeem van 'inprikkers' en parkeerhubs.
- Ruimte reserveringen worden gedaan voor hubs, uitbreiding OV-knoop, maar ook 'last-mile-oplossingen'.

5 DUURZAME EN GEZONDE SYSTEMEN

- In het raamwerk borgen we gezonde en circulaire systemen.
- We beschouwen het Stationskwartier als biotoop: een samenhangend systeem van openbare ruimte, gevels, daken en waterstructuren.
- Voor zowel bestaande bouw als nieuwbouw wordt gestreefd naar optimale reductie van de energievraag in combinatie met duurzame opwekking.
- De gebouwde omgeving wordt gezien als een bank van herbruikbare materialen.
- Aandacht voor sociaal-economische programmering. Iedereen kan hier meedoen, rondkomen en vooruitkomen.
- De ruimtelijke condities bieden een gezonde leefomgeving met veel groen, zo min mogelijk geluidsoverlast, activeert tot spelen, ontmoeting, ontspanning en beleving.
- Geleidelijkheid in strategie zorgt ervoor dat ingespeeld kan worden op de snelle veranderingen die plaatsvinden.

6 ENERGIEKE EN INCLUSIEVE STADSWIJK

- De ontwikkeling van het Stationsgebied draagt bij aan leefbaarheid en inclusiviteit.
- Sociale draagkracht vergroten via onderwijs, banen en sociale cohesie.
- Ruimte bieden voor creatieve uitspattingen, voor ondernemerschap en activiteiten in de buitenlucht.
- Vergroening en een gezonde, veilige en prettige leefomgeving.
- Hoogwaardige, toegankelijke en eenvoudig bereikbare maatschappelijke en culturele voorzieningen.

7 NOORD: STADSBOULEVARD

- Een aantrekkelijke stedelijke ruimte die niet enkel snelle doorstroom faciliteert maar uitnodigt om aan te wonen, werken en te verblijven.
- Een nieuwe boomstructuur, brede stoepen en een goede oversteekplaatsen dragen bij aan de verblijfskwaliteit.
- Nieuwe ontwikkelingen versterken het stedelijke karakter en dragen programmatisch bij aan een levendige stadsboulevard met reuring op straat.
- De historische binnenstad blijft herkenbaar en afleesbaar vanaf de stadsboulevard.



8 WEST: STATIONSTUIN

- Het kanaal en de Stadse Aa en de huidige tussenruimtes in het westelijke deelgebied vormen de basis van een bijzonder groen deelgebied: de Stationstuin.
- Als contrast op de lange lijnen wordt de Stationstuin opgebouwd uit een aaneenschakeling van routes, pleinen, parken en historische lijnen. Daarin is de ruimtelijk hiërarchische benadering niet leidend.
- Door het verwijderen van infrastructuur en het aanbrengen van groen ontstaat middenin het hart van Helmond een Stationstuin waar gewoond, gewerkt, gevierd en gesport kan worden.
- Gebouwen staan hier in het groen en de verschijningsvorm past ook bij de landschappelijke omgeving, door bijvoorbeeld groene gevels, natuurlijke materialen, en lichte constructies.

9 OOST: STATIONSBUURTEN

- Het oostelijke deelgebied is georganiseerd in verschillende hoogstedelijke buurten: de Stationsbuurten.
- Elke buurt heeft zijn eigen karakter en wordt omgeven door groenstructuren.
- Specifieke kwaliteiten en uitdagingen van de locatie zijn het vertrekpunt voor ontwikkeling.
- Samen vormen de buurten een levendig en gevarieerde (heterogeen) stadsdistrict.
- Als contrast op de lange lijnen krijgen de Stationsbuurten een aaneenschakeling van routes, pleinen, hoven en parken. De hiërarchie van ruimtes is hier een leidende benadering.
- Dit levert een compact stedelijk gebied op met een zekere intimiteit en verrassing.

10 MIDDEN: STATIONSKAMER

- Het station wordt in zijn kracht gezet als regionale poort naar de Peel. De ambitie is om uit te groeien tot een OV-knooppunt waar keuzevrijheid is in allerlei mobiliteitsvormen, ook wel de Stationskamer genoemd.
- Onderzocht wordt of het station een tweede voorzijde kan krijgen aan de zuidzijde van het spoor.
- De goede bereikbaarheid ten opzichte van Eindhoven wordt sterker benut door in de nabijheid van het station ruimte te bieden aan diverse stedelijke woon- en werkfuncties.
- Aan het stationsplein worden functies toegevoegd zoals to-go detailhandel, horeca en vergaderfaciliteiten.

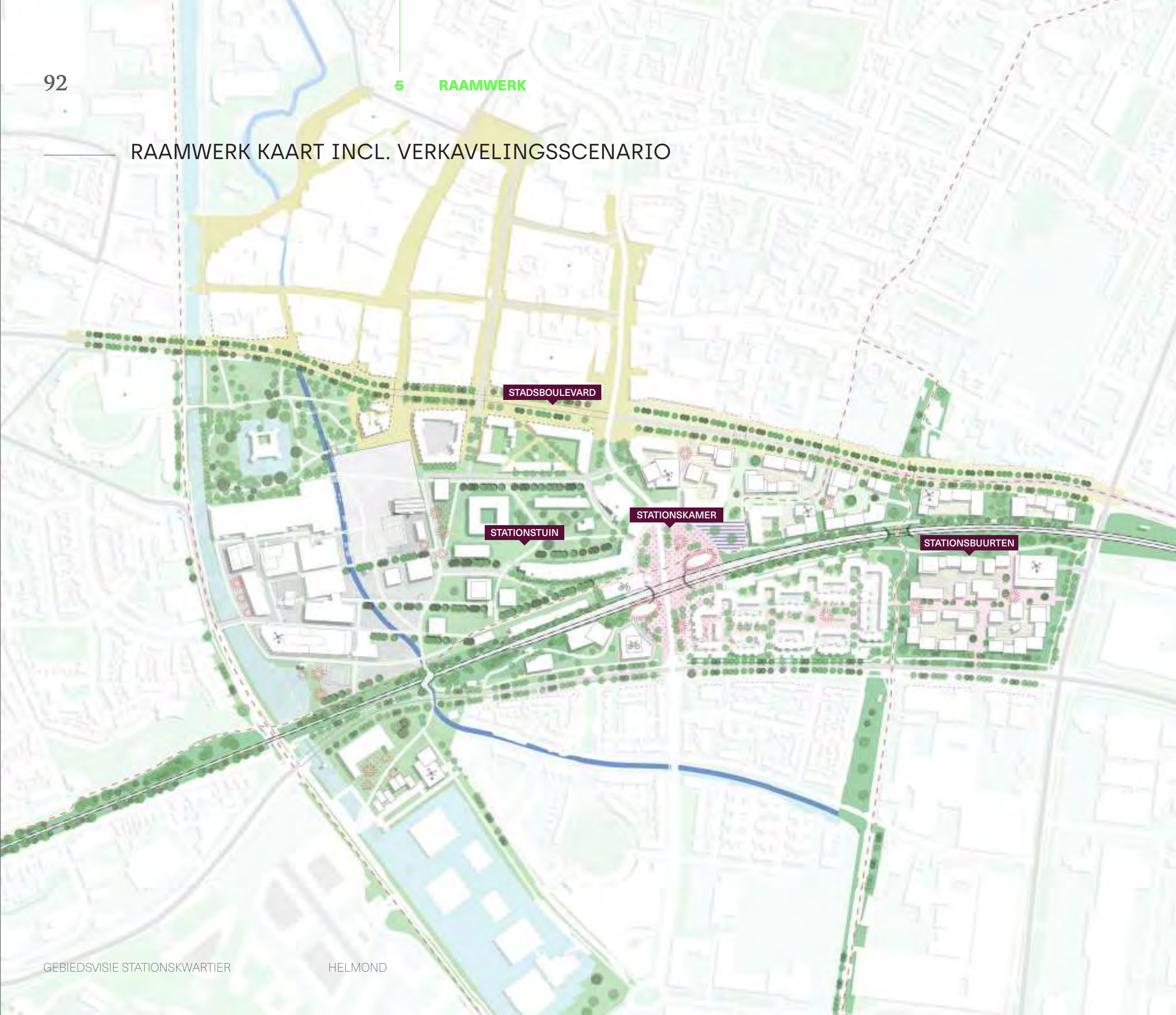
GEBIEDSVISIE STATIONSKWARTIER

HELMOND

A diagram of a circular wire loop with a north pole (N) at the top.

- zones**
-  eigendomsgebieden
 -  stationstruin
 -  stationstribunes
 -  Cluster
 -  stationplein
 -  historische binnenstad
- route**
-  spoor
 -  polder
 -  doorpaasde fietsroute
 -  polder stationgebieden
 -  rijkswegen verkeer kastelfranchise
 -  rijkswegen verkeer Engelandweg
 -  Brug over spoor
 -  onderdoorgang
- groenstructuur**
-  Eendoor
 -  binnensteden boulevard
 -  Binnen
 -  gebouwen in het groen
 -  binnenstructuur stationstruin
 -  Groenzone
 -  stad AA
- plekken**
-  binnenhof clusters
 -  busstation
 -  station
 -  activeren van zones
 -  K+R
 -  K+R
 -  K+R
 -  K+R
 -  K+R
 -  K+R
 -  K+R
 -  K+R
 -  K+R
- overig**
-  water
 -  gebiedscentrum
 -  gebiedsnaast plangebied
- 

RAAMWERK KAART INCL. VERKAVELINGSSCENARIO



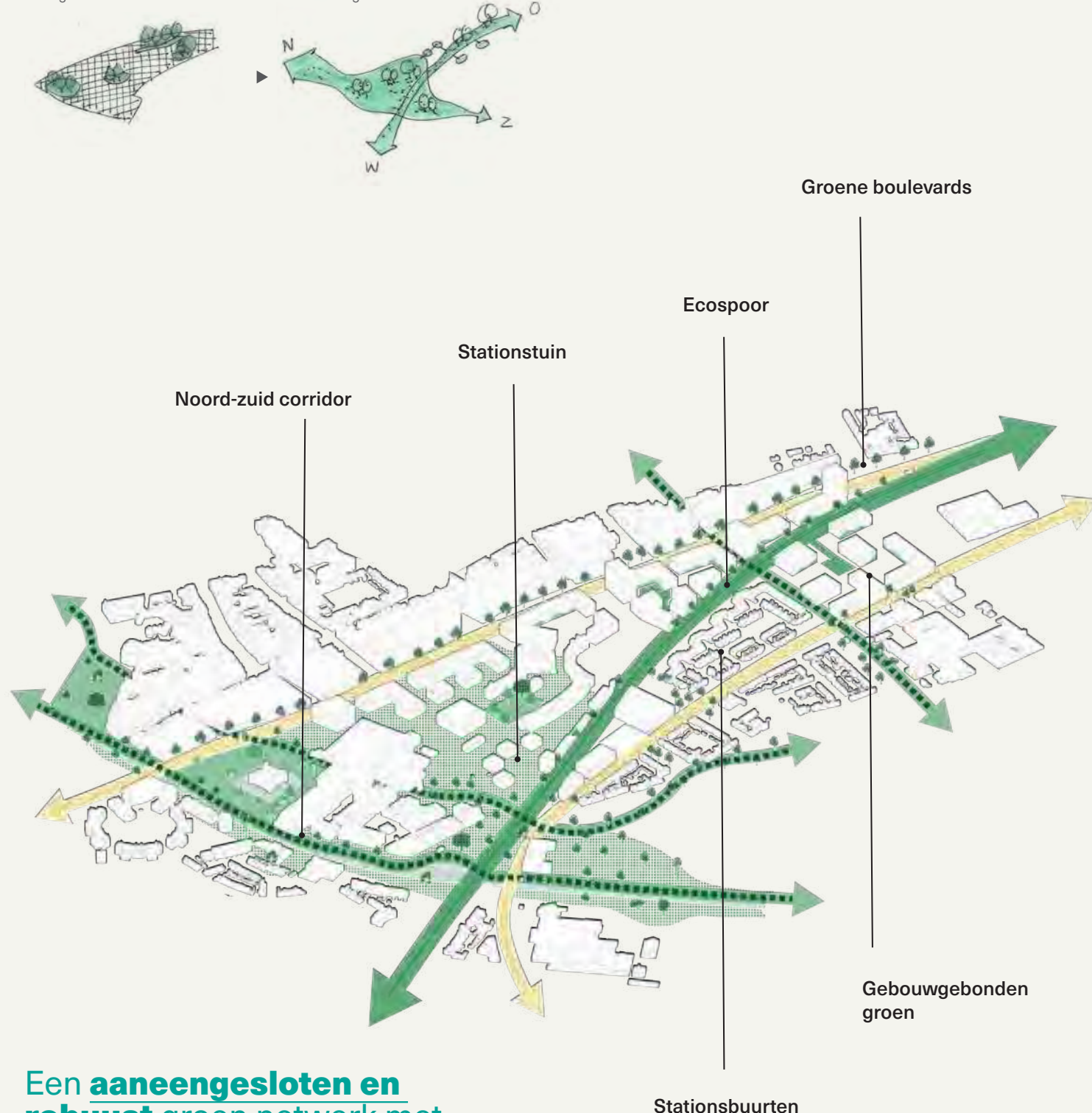
Legenda

- zones**
- Stationstuin
 - Stationsbuurten
 - Stationskammer
 - Historische binnenstad
- routes**
- spoor
 - paden
 - doorgaande fietsroutes
 - paden stationsgebieden
 - afwaarderen verkeer autoverkeer
 - afwaarderen verkeer fietsverkeer
 - brug over spoor
 - onderdoorgang
- groenstructuur**
- Eco-spoor
 - Bomenlanen boulevard
 - Binnen
 - gebouwen in het groen
 - comenstructuur stationsgebied
 - Groene zone
 - vallei AA
- plekken**
- binnenhof clusters
 - tubistoren
 - station
 - activiteit van zones
 - K+R
 - via and ride
 - hub
 - netshub
 - bestaande parkeerplaats
- overig**
- water
 - grens centrum
 - grens naar poldergebied



Van een verhard gebied met groen als incident

naar een aaneengesloten en robuust groen netwerk



Een **aaneengesloten en robuust** groen netwerk met grote impact. Het verbinden van elk groenelement op elk niveau is een ambitie.

1 DE GROENBLAUWE STRUCTUUR ALS BASIS

Waar menig stationsgebied in Nederland het meest stenige deel van de stad is, wordt het groen het goud van het Helmondse Stationskwartier. We zijn ons ervan bewust dat een aanpassing van ruimtelijke inrichting, leefstijl en economie noodzakelijk is om de grenzen van het planetaire systeem te respecteren. Daarnaast willen we invulling geven aan de behoeften van mensen om gezond en gelukkig te kunnen zijn.

Door de overmaat aan ruimte, het opruimen van infrastructuur, het boven brengen van de Stadse Aa en het herwaarderen van het kanaal liggen de kwaliteiten voor het grijpen. Via een netwerk van groene ribben ontstaat een groenblauw raamwerk waarbinnen ontwikkelingen kunnen plaatsvinden. Daarmee wordt het gebied klaar gemaakt voor de komende decennia aan sociaal-maatschappelijke, ecologische en klimatologische uitdagingen. De afname van biodiversiteit in onze groeiende steden vraagt ons om groen bewust in te zetten. Niet enkel te ontwerpen als plekken voor mensen, maar ook voor 'leven' in bredere zin. Groen is daarmee meer dan een kleur, het activeert, stemt vrolijk, kan zuiveren en dempen, en voorziet in ecosysteemdiensten.



EEN GROEN EN BLAUW RAAMWERK

- In de wirwar aan stedelijke ruimtes, de diverse tijdslagen aan gebouwen en de veelheid aan functies is het groen de verbindende factor.
- Geen veelheid aan groene incidenten maar een aaneengesloten en robuust netwerk met grote impact. Het verbinden van elk groenelement op elk niveau is een ambitie.

RAAMWERK IS KLAAR VOOR DE TOEKOMST

- Ecologisch verbindend vanuit een gebiedseigen ecologisch plan.
- Het principe 'groen tenzij' wordt gehanteerd.
- Via de verbindende groenblauwe structuren wordt gezorgd voor een gezonde waterbalans. Daarmee moet het inspelen op de hitte- en droogtemitigatie en het verwerken van zware regenval.
- Uitbundig groen zorgt voor natuurlijke koeling.
- Het groen is faciliterend in de samenkomst van mensen en het mogelijk maken van activiteiten en evenementen.
- Sociale veiligheid wordt versterkt met het nieuwe programma.
- Het kanaal en de Stadse Aa verbinden gebiedsoverstijgend de groenstructuur met naastgelegen gebieden en in potentie zelfs op regionaal niveau: het landschap vanuit de Peel tot in het centrum van de stad brengen.

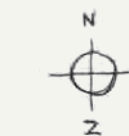
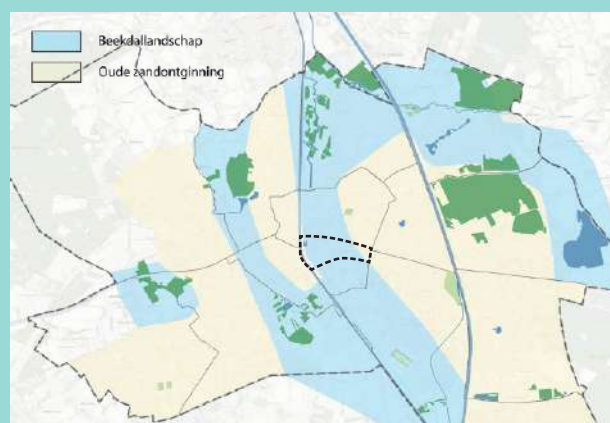
De robuuste groenblauwe structuur kan verdeeld worden in een aantal typen:

- I Kanaal en Stadse Aa: noord-zuid structuur
- II Ecospoor: oost-west structuur
- III Gebouwgebonden groen

**Een gebiedseigen
ecologisch concept
gebaseerd op
de ligging in een
beekdal.**

Het beekdal als identiteit

- De groenblauwe structuur bepaald de identiteit van het gebied. De parkzone tussen de hoogstedelijke gebouwen wordt zeer groen met grote bomen en open velden en groene pleinen.
- Daarvoor wordt een gebiedseigen ecologisch concept opgesteld gebaseerd op de ligging in een beekdal. Dit uit zich in herkenbare beplanting en een werkend ecologisch systeem.



I KANAAL, STADSE AA EN STATIONSTUIN

- Het kanaal en de Stadse Aa zijn de hoofd dragers voor water en groen in de noord-oost richting. De dragers dijen uit in het Stationskwartier wat daarmee uitgroeit tot een grote Stationstuin.
- Deze dragers staan ook in verbinding met het buitengebied. Om dit te versterken wordt het groen zoveel als mogelijk gekoppeld aan omliggende groenstructuren zoals het Burgemeester Geukerspark en de nieuwe ontwikkeling van Houtsdonk.
- Het kanaal en de Stadse Aa vormen het einde van het watersysteem van het Stationskwartier. Door ingrepen wordt het water zo lang mogelijk vastgehouden in het gebied, daar waar het nodig is voor het groen.



II ECOSPOOR

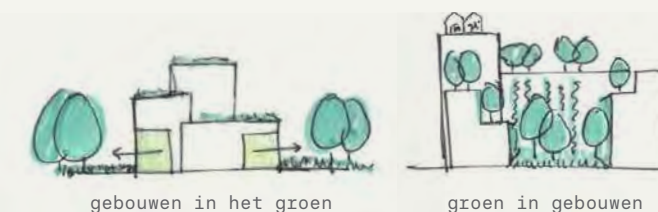
- De oost-west zone rondom het spoor wordt ingezet als biodiverse en natuurlijke zone met betekenis voor ecologie en klimaat. De mens staat hier op de tweede plaats door het te bestemmen voor een tijdloos proces, zo min mogelijk doen.
- Activiteiten in het groen worden beperkt hier, primair doel is habitats voor doelsoorten.
- Stedelijke verdichting reserveert ruimte en pakt verantwoording voor de wereldwijde afname van de biodiversiteit.
- Via het ecospoor worden deelontwikkelingen, denk aan groene plekken of gebouwgebonde groen, altijd onderdeel van de robuuste groenblauwe structuur.
- In of naast deze zone wordt ruimte gereserveerd voor een energiebackbone, denk aan de ondergrondse infrastructuur voor een warmtenet.



**'In de eerste 10m spoorberm
komen vaak meer planten en
diersoorten voor dan in de
100m terrein die daarna volgen.'**

(essay 2012, Natuur langs het spoor)

**Het ecospoor verbreedt
deze zone voor een robuuste
ecologische oost-west structuur.**



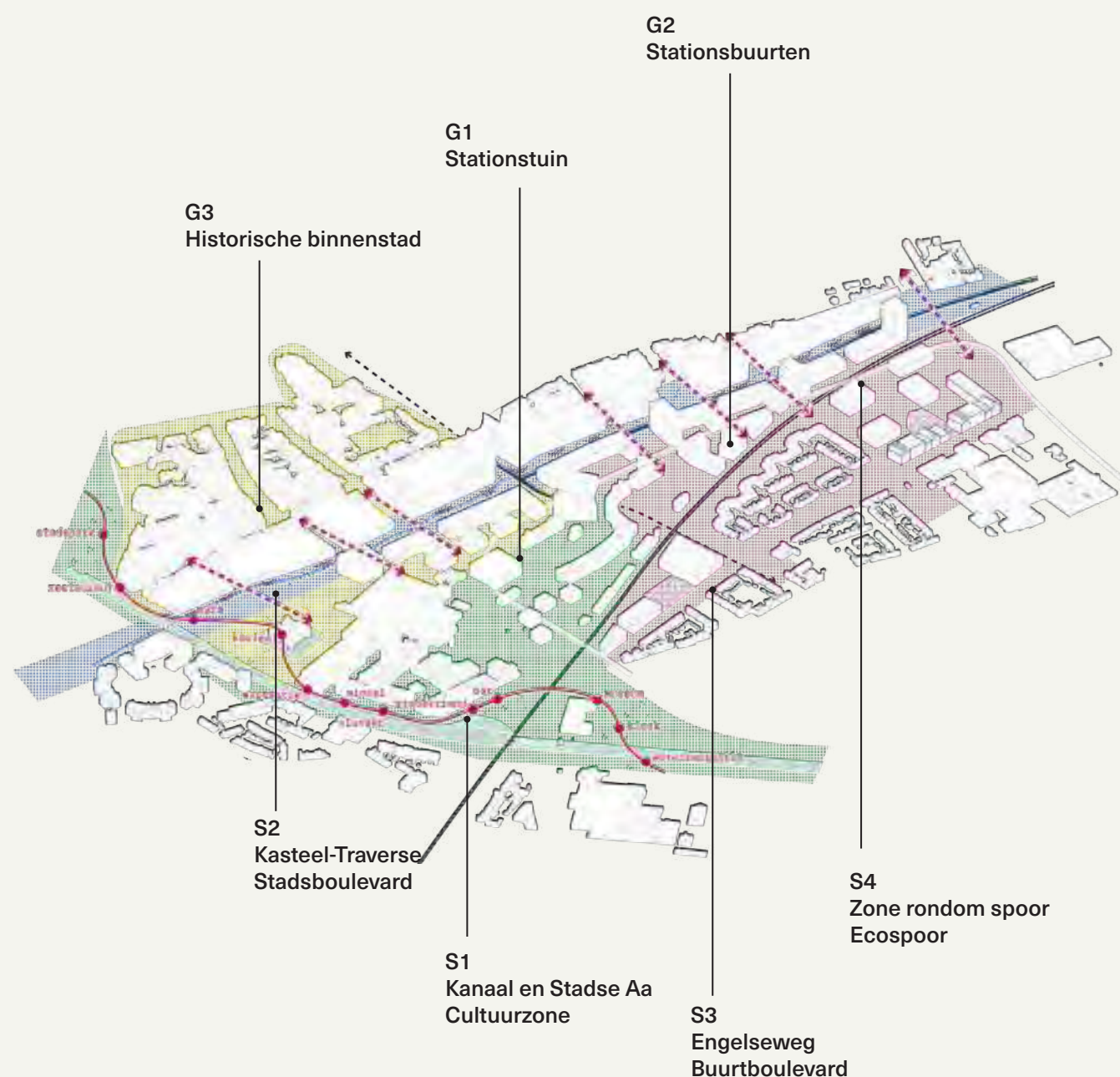
III GEBOUWGEBONDEN GROEN

- Ieder stadblok wordt gevraagd om een groenconcept wat aantakt op het groenblauwe hoofdnetwerk. Het groenconcept wordt vormgegeven vanuit de gebiedsspecifieke kenmerken en de gebouwspecifieke kenmerken. De benadering is verschillend binnen het Stationskwartier:
 - Stationstuin: gebouwen in het groen.
 - Stationsbuurten: groen in gebouwen.
- Hoogstedelijk wonen wordt aangevuld met groen op alle niveaus, in de openbare ruimte, in binnenterreinen, aan de gevels en op de daken.



Van infrastructurele
barrières

naar stedelijke ruimtes
over de grenzen heen



2 VAN INFRASTRUCTURELE BARRIÈRES NAAR STEDELIJKE RUIMTES

Het stationskwartier opwaarderen tot een aantrekkelijk en gemengd centrumgebied voor wonen én werken én leven brengt meerdere uitdagingen met zich mee. Een van de belangrijkste: het verschuiven in het denken van stedelijke infrastructuur naar stedelijke verblijfsruimte. Hiermee transformeren we een gebied wat tot op heden veelal gaat over snel verplaatsen (en daarmee een harde en afstandelijke inrichting) naar een gebied waar het prettig is om te zijn door een groene en vriendelijke inrichting. Een goede aanhaking op de omgeving is daarin essentieel, het project stopt dus niet aan de kavelgrenzen.

Hiermee ontstaan hoogwaardige stedelijke ruimtes met een eigen karakter en leesbaarheid. Deze zijn te definiëren als gebieden (G) zoals de historische binnenstad, de Stationstuin en de Stationsbuurten. Soms zijn het meer lineair georganiseerde structuren (S) zoals de het kanaal en de Stadse Aa, de Kasteel Traverse en de Engelseweg.

G2. STATIONSBUURTEN

Transformatie:

Van onderbenutte terreinen en gebouwen naar hoogstedelijke woon-werkbuurten

Ruimtelijk:

Autoluwe zone met informele stadsblokken met binnenhoven in een groenblauw netwerk.

Programmatisch:

Wonen en werken in diverse vormen.

Ingrepen:

Aanbrengen van publiek raamwerk van groen, blauw en grijs waarbinnen deelontwikkelingen goed kunnen plaatsvinden.

G1. STATIONSTUIN

Transformatie:

De groene long van het centrum, leefruimte voor alle Helmonders.

Ruimtelijk:

Sterke verbindende laag in de vorm van een zacht, groen landschap met groene pleinen en intieme plekken.

Programmatisch:

Door diversiteit van functies is er altijd levendigheid. Mogelijkheden voor evenementen en activiteiten.

Ingrepen:

Het radicaal opruimen van verharding, het concentreren en reduceren van parkeerplekken. Hubs realiseren aan de randen van het gebied.

G3. HISTORISCHE BINNENSTAD

Transformatie:

Het op structuur- en inrichtingsniveau herstellen van een deel van het Stationskwartier als historische binnenstad. De grens ligt dus niet op de Kasteel-Traversal.

Ruimtelijk:

Het netwerk van straten en stoepen is structurerend en herkenbaar.

Programmatisch:

Keinschalig winkelen, wonen en werken.

Ingrepen:

Duidelijke overgang maken van de historische binnenstad naar het stationskwartier. Verschil tussen het netwerk van straten en stoepen (binnenstad) en netwerk van paden in het groen (stationskwartier)

S1. KANAAL EN STADSE AA:
ONTMOETEN/CULTUURZONE

Transformatie:
De groenblauwe dragers van het centrumgebied. Ze verbinden de diverse gebiedsontwikkelingen in het Centrum+ gebied.

Ruimtelijk:
Aaneenrijging van plekken, parken, pleinen en buurten door de groenblauwe structuur. Tussen deze momenten moet de ‘trage gebruiker’ ongehinderd kunnen bewegen.

Programmatisch:
Een verzameling van culturele, aanvullende horeca op het bestaande en recreatieve voorzieningen.

Ingrepen:
Nieuwe plekken met beleving worden gecreëerd, bijvoorbeeld een buitenpodium, een zwemvlonder in het kanaal of een zonnige picknickplek bij de Stadse Aa.



S2. KASTEELTRAVERSE: STADSBOULEVARD

Transformatie:
Een aantrekkelijke stedelijke ruimte, die niet enkel doorstroom faciliteert maar uitnodigt om aan te wonen en werken en op te verblijven.

Ruimtelijk:
Stadsboulevard met ontsluitingsfunctie voor de auto en voldoende ruimte voor de trage gebruiker. Bebouwing staat op de stoep, met een levendige eerste bouwlaag en een duidelijke rooilijn, is gevarieerd, uitnodigend en stedelijk. De ontsluitingsfunctie verschilt vanaf de kruising met de Stationsstraat en Zuidende. Het westelijke deel ter plaatse van de historische binnenstad wordt vormgegeven vanuit de trage gebruiker: de auto doorkruist het centrum in plaats van dat de voetganger de Kasteel- Traverse oversteekt. In het oostelijke deel is de ontsluitingsfunctie belangrijker voor de bereikbaarheid van het centrum vanaf de randen.

Programmatisch:
24/7 levendig mixed use milieu, dé zichtlocatie van Helmond.

Ingrepen:
Aantrekkelijke en brede trottoirs en fietsstroken, extra groen, goede oversteekplekken. Zo mogelijk het aantal rijbanen verminderen en de snelheid naar 30 km/h verlagen tussen Kanaal en Stationsstraat.



S3. ENGELSEWEG: BUURTBOULEVARD

Transformatie:
Een aantrekkelijke stedelijke ruimte, die niet enkel doorstroom faciliteert maar uitnodigt om aan te wonen en werken en op te verblijven.

Ruimtelijk:
Buurtboulevard waar de auto welkom is, met stevige bomenlanen. Het oostelijke deel is met de stadsblokken stedelijker, het westelijke deel doet mee in de groene Stationstuin.

Programmatisch:
Gemengd milieu van wonen en het ontplooiën van makers en designers.

Ingrepen:
Aantrekkelijke en brede trottoirs en fietsstroken, extra groen, betere oversteekplekken.



S4. SPOOR: ECOSPOOR

Transformatie:
Het station en het spoor is cruciaal voor de gewenste schaalsprong. Met het groeiende inwonersaantal zal ook het aantal reizigers per trein toenemen. Het spoor is tevens een sterke linaire verbinding tussen stad en land. We transformeren de zone rondom naar een ‘ecospoor’: een biodiverse en natuurlijke zone met betekenis voor ecologie en klimaat. Daarbij reserveren we ruimte in deze zone voor toekomstige groei en aanpassingen die nodig zijn voor het OV-knooppunt.

Ruimtelijk:
20 tot 40 meter brede zone waar de natuur opdrachtgever is.

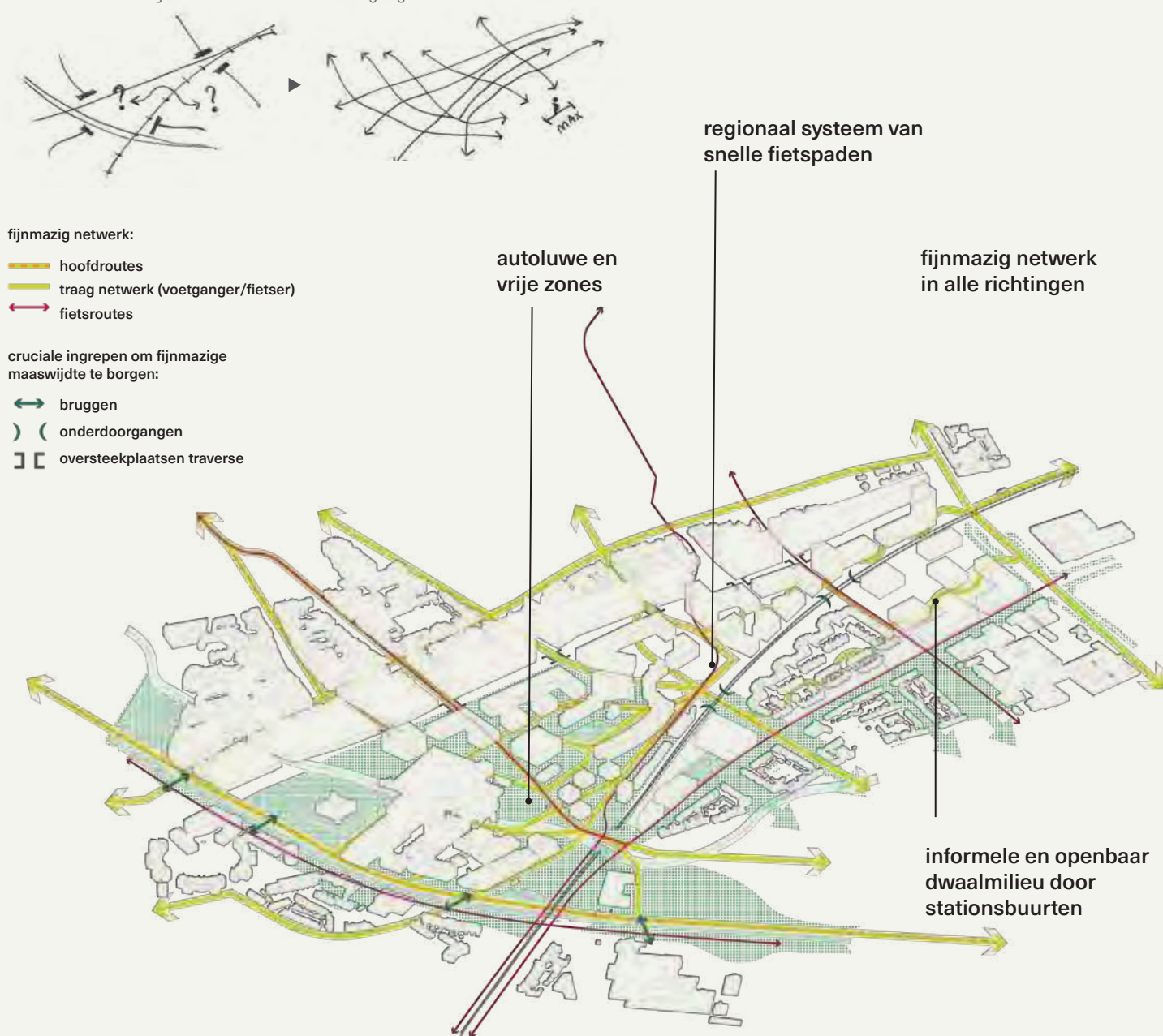
Programmatisch:
Ecologische en klimatologische voorzieningen. Daarnaast rol voor de energiebackbone of functies voor de OV-knoop.

Ingrepen:
Twee kwalitatieve onderdoorgangen of overbrugging die de barrièrewerking van het spoor verminderen. En een tweezijdig station die ook vanuit de zuidzijde beter ontsloten wordt. Elementen die de barrière, zowel optisch als fysiek, in stand houden worden vermeden. Voor geluidsbelasting worden dan ook geïntegreerde oplossingen gezocht in de nieuwbouw, en wordt niet gewerkt met het plaatsen van schermen.



Van slechte oriëntatie en onaantrekkelijke routes

naar een comfortabel netwerk voor de voetganger en fietser



Referentiebeelden verbinding over of onder het spoor



GEBIEDSVISIE STATIONSKWARTIER

HELMOND

3 COMFORTABEL TRAAG NETWERK

Ruim een eeuw geleden bestond er een Stationskwartier in een compleet andere gedaante. Diverse paden verbonden de belangrijkste plekken met elkaar, ongehinderd door de ordeningsdrang van de laatste decennia waarin veel van deze paden rechtgetrokken zijn of doorkruist worden door grootschalige infrastructuur. Dit padensysteem maakte een fijnmazig netwerk met logische routes van A naar B. En juist dit kan het huidige gebied goed gebruiken.

Geïnspireerd op de verdwenen historische patronen wordt een nieuw fijnmazig netwerk aangebracht die ruim baan biedt voor de trage gebruiker: de voetganger en fietser. Een netwerk zowel binnen het gebied, als vanuit het gebied naar omliggende buurten. Het gebied benut zijn centrale positie en unieke treinbereikbaarheid. Dit is nodig om de aantallen woningen en werkplekken te kunnen realiseren in een aantrekkelijk en gezond gebied zonder problematiek rondom geluid, lucht en drukte. De nadruk op fietsen en wandelen zorgt voor gezonde bewoners met een kleine CO²-voetafdruk.

AANTREKKELIJKE AUTOLUWE TUSSENRUIMTE

Voetgangers en fietsers brengen levendigheid en interactie op straat. Dit vormt een belangrijke meerwaarde voor het woon- en werkmilieu in het Stationskwartier. Het inzetten op comfortabele routes en nabijheid van voorzieningen is key. We creëren hiervoor de juiste condities:

- Autovrije en -luwe zones en het voorkomen van doorgaand autoverkeer: om vrij spel te geven aan flaneren, in de zon zitten, spelen, op terras verblijven, winkelen etc.
- Geparkeerde auto's clusteren en verdwijnen uit het straatbeeld.
- Het mengen van wonen, werken en voorzieningen zorgt ervoor dat dagelijkse behoeften van bewoners op loopafstand liggen.
- (waar mogelijk is) gedeeld gebruik van verkeersroutes om minimale verharding aan te leggen, in tegenstelling tot een gescheiden netwerk van straat, fietspad en trottoir.
- Belangrijke fietsroutes wel met comfortabele en brede fietspaden vormgeven.
- De inzet op mobiliteit zonder uitstoot (fiets, te voet, elektrisch) zorgt voor een gezonde en schone omgeving. De CO₂-uitstoot zal in het Stationskwartier lager worden.

FIJNMAZIG NETWERK

- Een fijnmazig netwerk voor de trage gebruikers, zowel binnen het gebied als vanuit het gebied naar de omgeving.
- Een netwerk in alle richtingen, dus niet alleen centrisc vanuit het station. Daarmee verbinden we alle plekken beter met elkaar, zoals ook bijvoorbeeld de Cacaofabriek en historische binnenstad.
- Historische routes vormen de inspiratie.
- Met de fijnmazigheid van het netwerk zorgen we ervoor dat de maaswijdte beperkt blijft (50-100m). Hierdoor is lopen en fietsen altijd een aantrekkelijke optie, zonder om te hoeven lopen.
- De route vanaf het Station naar de Markt is herkenbaar in een accent in de vormgeving (ontwerpogave) zodat bezoekers zich goed kunnen oriënteren.
- Er zijn ingrepen nodig om op cruciale punten de fijnmazigheid te borgen en dus barrières aan te pakken: (1) extra verbindingen over het kanaal, (2) de verbindingen over of onder het spoor en (3) de oversteekmomenten op de Kasteel-Traverse.
- De hoogstedelijke stationsbuurten zijn onderdeel van het fijnmazige netwerk: de binnenhoven zijn openbaar en staan in verbinding voor voetgangers.
- Nieuwe (groene) verblijfsplekken worden gecreëerd die kristallisatiepunten worden van activiteiten en interactie. Denk aan een stadsstrand aan het kanaal, het plein voor het Huis van de Stad of een plein voor urban events.

FIETSCOMFORT VAN VOORDEUR TOT REGIO

Fietsers profiteren ook van het fijnmazig netwerk. Daarbij zetten we in het gebied in op:

- Aansluiting zoeken op een systeem van (snelle) fietsroutes tussen stadsdelen en de omliggende dorpen. Een aantrekkelijk alternatief voor de auto.
- Comfortabele vormgeving van de belangrijkste fietsroutes: vrijliggend en brede paden.
- Fietsparkeren speelt een hoofdrol in de ontsluiting en service van een stadsblok of buurt.
- Een aangename en zichtbare inpanidige fietsvoorzieningen per cluster of gebouwcomplex: waar je drempelloos je fiets kan stallen binnen 50m afstand tot de entree van je woning of werklocatie.
- Een mechanisme zoals de 'Amsterdamse Bouwbrief' is nodig om regels te stellen over een gemeenschappelijke fietsenberging zodat deze als gelijkwaardig kan worden beschouwd aan een individuele fietsenberging conform het Bouwbesluit.

Van de auto die overal kan komen naar een autoluwe/vrije tussenruimte



4 SNELLE NETWERK OP ORDE

Het Stationsgebied krijgt de betekenis en ruimtelijke kwaliteit van een centrumgebied; het wordt verdicht met woningen en werkplekken en wordt groener en duurzamer. Om het hiervoor genoemde comfortabele trage netwerk te realiseren is een goed 'snel netwerk' een basisconditie. Dat betekent dat de auto en stadslogistiek goed gefaciliteerd worden op specifieke plekken door te bundelen en concentreren. Kortom, keuzes te maken waar we de auto wel en niet mag komen. Bescheiden autogebruik levert immers meer ruimte op voor groen, spelen en verblijven.

Omdat niet al het dagelijkse verkeer te ondervangen is met fietsen of lopen wordt sterk ingezet op een goede OV-knoop en een innovatief mobiliteitsconcept met hubs voor auto's en deelmobiliteit. Het doel is dat bewoners die vorm van mobiliteit kunnen kiezen die ze op dat moment nodig hebben én verleid worden tot een duurzame keuze.

De Mobiliteitsvisie voor heel de stad is in ontwikkeling en schept de leidende uitgangspunten voor het Stationskwartier. In deze visie geven we de ambities en de voorkeursrichting aan, gezien vanuit het Stationskwartier. Onderzoek moet nog plaatsvinden naar de mogelijkheden en consequenties. We gaan voor een lerende benadering: van testen, leren en doorontwikkelen. Het geeft de mogelijkheid om gefaseerd te werken aan de mobiliteitsverandering. De mogelijkheid tot bijsturen is nodig omdat gedurende de ontwikkeltermijn de mobiliteitsvraag en behoefte wezenlijk kan veranderen.

VAN TREIN STATION NAAR OV-KNOOPPUNT

- Goed aansluiten op het fijnmazige netwerk van de voetganger en fietser door logische en comfortabele routing en oversteken.
- 'Last-mile oplossingen': deelmobiliteit aanbieden in direct omgeving van het station: om het gebruik van het OV-knooppunt aantrekkelijker te maken.
- Voorzieningen toevoegen zodat het naast een goede bereikbare plek ook een aantrekkelijke plek wordt.
- Ruimte reserveren aan de zuidzijde om een tweezijdig station mogelijk te maken. Hiermee moet de capaciteit en toegankelijkheid vergroot worden. De verwachting is dat het aantal treinreizigers toeneemt met de ontwikkelingen in het Stationskwartier en gehele Centrum+ gebied. Daarbij ligt een belangrijk deel van de ontwikkelingen aan de

zuidzijde van het spoor: Suytkade, Food Tech, EHAD-terrein en Houtsdonk. Hiermee wordt de zuidzijde belangrijker als entree.

- Herorganiseren van het Stationsplein: door het verplaatsen van de Kiss&Ride naar het zuiden ontstaat meer ruimte voor verblijven en vergroenen en een lagere verkeersdruk op het plein en de omliggende straten.

SNELLE NETWERK: AUTO & STADSLOGISTIEK

- De auto speelt een bescheiden rol in het straatbeeld van de directe woon- en werkomgeving.
- Minimaliseren straatparkeren door een gebundelde parkeeroplossingen (waar mogelijk) per deelgebied in mobiliteitshubs. Zie toelichting volgende pagina. Logisch gepositioneerd ten opzichte van deze ontsluitingswegen.
- Het uitgangspunt voor centrum+ is geen doorgaand autoverkeer faciliteren. In het Stationskwartier is het uitgangspunt dus het organiseren van een nieuw routesysteem die autoverkeer rondom het gebied leidt in plaats van er doorheen.
- Door een systeem van 'inprikkers' (route vanaf waar je het gebied in- en uit kan rijden) wordt gerichte autotoegankelijkheid geboden naar de nieuwe hub-locaties, bestaande parkeergarages, en noodzakelijke functies (zoals het districtskantoor van de Politie).
- Op termijn is het wenselijk om een deel van de Kasteel-Traversal af te waarderen. Minder rijbanen en opstelstroken om de oversteekbaarheid te vergroten. De Mobiliteitsvisie onderzoekt wat mogelijk is.
- Ook op andere plekken wordt kritisch gekeken naar mogelijkheden om de verbinding tussen deelgebieden voor langzaam verkeer te verbeteren en daarmee infrastructuur en verharding af te schalen. Bijvoorbeeld tussen spoor en Cacaofabriek, zonder verlies van de functie van de Engelseweg.
- Per deelgebied wordt de verplichte toegankelijkheid (voor hulpdiensten) en de incidentele toegankelijkheid (pakketdiensten of verhuizen) ingericht. Dit is mede van belang voor het stimuleren van ondernemerschap in de gemixte gebieden.
- Naast het beperken van autobereikbaarheid worden extra maatregelen (pushfactoren) ingezet om aan te zetten tot gedragsverandering. Een van die pushfactoren is het invoeren van betaald parkeren in- en rondom het Stationskwartier. Andere opties zijn een werkgeversbenadering en het verlagen van de parkeernorm en daarmee de capaciteit.

MOBILITEITSHUBS & SERVICES

- We bundelen parkeren zoveel als mogelijk in collectieve voorzieningen: de 'mobiliteitshubs'. Dit geldt voor nieuwe ontwikkelingen en het huidige straatparkeren.
- Uitgegaan wordt van een hub per buurt, waardoor ze goed verspreid liggen over het gebied met maximale loopafstanden van 300m (in minder dan 5 minuten) tot de entrees van woningen of werkplekken.
- Een hub is altijd gecombineerd met een of meer collectieve diensten: zoals wateropvang, sportvoorziening, buurtbatterij, pakket-service of werkplek. Zie tabel voor meer voorbeelden.
- Deze hubfuncties en extra diensten bieden binnen het Stationskwartier maximale keuzevrijheid: om niet te reizen, met de auto, met deelmobiliteit of met OV.
- De hub wordt in verband met betaalbaarheid gezien als een efficiënte en bovengrondse voorziening. De uitwerking van de mobiliteitshub is een ontwerp-opgave. Hierbij is het uitgangspunt dat het een aantrekkelijke centrale plek in de buurt wordt. Dit betekent invulling geven aan een goede routing en inpassing, sociale veiligheid, aantrekkelijke uitstraling en het combineren met andere functies.
- De lerende benadering is voor de realisatie van hubs essentieel. De mogelijkheid tot bijsturen is nodig omdat gedurende de termijn van ontwikkelen de mobiliteitsvraag en -behoefte wezenlijk kan veranderen.



‘Een hub als superbatterij voor de buurt: opgewekte zonne- en windenergie wordt opgeslagen in gestalde e-voertuigen die op piekmomenten ingezet kan worden voor de woningen.’

		Hubnummer op kaart									
Hubfunctie		Voorbeeld	1	2	3	4	5	6	7	8	9
Mobiliteit	gedeelte micromobiliteit	deelfietsen, -steps, -scooters	x	x	x	x		x	x	x	x
	gedeelte macromobiliteit	divers aanbod deelauto's	x	x		x	x	x	x	x	
	autoparkeren bewoners/werknemers	auto's in privaat bezit	x	x		x	x	x	x	x	
	autoparkeren bezoekers	auto's in privaat bezit			x	?	x			x	
	openbaar fietsparkeren	ten dienste van overstap	x		x	x				x	x
	fietsparkeren bewoners/werknemers	aangename en zichtbare stalling	x	x		x		x	x	x	x
	openbaar vervoer	bushalte of treinstation	x		x						x
	taxi, ridesharing	pick-up, drop-off, kiss&ride									x
Collectieve dienst		Voorbeeld	1	2	3	4	5	6	7	8	9
Logistiek	pakkethuizen	binnen of buiten	x			x	x	x	x	x	x
	pakketbezorging en afgiftepunt	logistieke partner	x			x	x	x	x	x	x
Energie	laadinfrastructuur	B2C en B2B (taxi en logistiek)	x					x	x	x	
	opwekking	zonne-energie					x	x	x	x	
	balancerings	elektriciteitsopslag en -management					x	x	x	x	
	warmte	WKO / geothermie						x	x	x	
Verblijf	horeca	koffiebar, restaurant			x	x		x	x	x	
	winkelen	supermarkt, bloemist, to-go shop	x		x	x				x	
	werken	flexwerkplekken, bijeenkomstruimtes		x		x		x	x	x	x
	sport	indoor of outdoor (dak)	x	x		x	x	x	x	x	x
	maatschappelijke voorzieningen	kinderdagverblijf							x		x

Inspiratieoverzicht van hubfuncties gekoppeld met andere collectieve diensten (Vereniging delta metropool, 2021)

GELEIDELIJKE TRANSFORMATIE

- Het goed organiseren van het trage en snelle netwerk groeit mee met de nieuwbouwontwikkelingen en herinrichtingen van de buitenruimte. Daarmee is mobiliteit een geleidelijke/gefaseerde ontwikkeling, leren we van eerdere fases en anticiperen we op veranderende mobiliteitsvragen en -behoeften.
- Flexibel omgaan hubs in aantal, locatie, de mogelijkheid tot uitbreiden en de vormgeving van de hubs.
- ‘Een goed begin is het halve werk’: start op kort termijn met het radicaal opruimen van de parkeerplaatsen in de tussenruimte zodat de juiste toon gezet wordt. Inventariseer de bestaande

- parkeercapaciteit en bekijk wat er opgevangen kan worden in bestaande garages (hub 4 & 5). Een nieuwe hublocatie 2 kan ook een oplossing bieden in de eerste fase.
- Zorg ervoor dat bij de oplevering van de eerste woningen of werkplekken direct een alternatief op de auto beschikbaar is: zoals gedeelde micro- en macromobiliteit.
- Het eventueel afschalen van de Kasteel-Traversal hangt samen met het organiseren van het nieuwe routesysteem op groter schaalniveau.

Hubfunctie + collectieve dienst

De ligging van de hub bepaalt voor welke ‘hubfunctie’ en ‘collectieve dienst’ een hublocatie interessant is. In de kaart is een suggestie voor de combinatie met de collectieve dienst gedaan.

Hub 1 & 2: Grote openbare hub

Dit zijn de grootste openbare hublocaties in het Stationskwartier met stevige collectieve diensten.

Hub 1: ligt strategisch bij het Station Helmond. En staat ten dienste van een gemakkelijke overstap naar de trein. De hub faciliteert primair in gedeelde micro- en macromobiliteit en een openbare fietsenstalling. Secundair ook in fiets- en auto parkeren voor de bewoners en werknemers van dit cluster. Een combinatie met bijvoorbeeld een pakketdienst is hier op zijn plek.

Hub 2: is gelegen in het zuid-westelijke deel. Deze hub kan een groot gedeelte van de bewoners en bezoekers van de Stationstuin faciliteren. Daarbij heeft het een dubbelgebruik voor bezoekers van culturele activiteiten in de Cacaofabriek.

Hub 3: de Microhubs in de Stationstuin

In de Stationstuin staan de voetganger en fietser in de pikorde bovenaan. We voegen hier een of meer microhubs toe: dit zijn hubs die deelfietsen, -steps, en -scooters aanbieden. Door het aanwijzen van plekken voorkomen we ook door ‘freefloating’ verrommeling in de openbare ruimte.

Hub 4 & 5: Bestaande parkeergarages

Van bestaande parkeergarages wordt de mogelijkheid tot efficiënter gebruik en indien nodig uitbreiding onderzocht. Daarmee kunnen zij een hubfunctie krijgen.

Hub 4: heeft de meest centrale plek recht tegenover het station. De hub kan aanvullend zijn op hub 1, door te faciliteren in collectieve diensten als flexwerkplekken en bijeenkomst ruimtes.

Hub 5: dekt binnen een straal van 300m een gedeelte van de Stationstuin en is daarmee een centrale autoparkeergarage voor bewoners en bezoekers.

Hub 6, 7 & 8: de buurthubs

Deze hublocaties bedienen primair de bewoners, bedrijven en bezoekers in buurten waar ze staan. Met een klein aanbod gedeelde micro- en macromobiliteit bieden ze een alternatief. Afhankelijk van de buurt kan een collectieve dienst als een werkhal, horecavoorziening of werkplek een toevoeging zijn voor de buurt.

Hub 8 voorziet ook in een aandeel bezoekers fietsparkeren om je fiets dicht bij actieve publieke plekken langs het kanaal en in de Stationstuin te kunnen stallen.

Hub 9: Kiss & Ride hub

Hier kun je snel iemand ophalen of wegbrengen bij het station. Een interessante collectieve dienst op deze locatie (niet aan het stationsplein maar in het westen) is een kinderdagverblijf die de kiss&ride ook kan gebruiken. In combinatie met een pakket-service verminderd dit het logistieke verkeer door de buurten.

5 DUURZAME EN GEZONDE SYSTEMEN

De transitie naar een duurzame en circulaire samenleving kan alleen plaatsvinden als iedereen meedoet. De nieuwe systemen en structuren staan in dienst van de planetaire gezondheid en de bewoners van de stad. De stedenbouwkundige opzet is daarom in essentie een publiek ruimtelijk raamwerk waarin gezonde en circulaire systemen gewaarborgd worden.

HET GROENSTE STATIONSKWARTIER

- Een samenhangend groensysteem van openbare ruimte, gevels, daken en waterstructuren.
- Hoe meer diversiteit hoe beter, dat geeft meer mogelijkheden voor planten en dieren. We maken een omslag van traditioneel groen (monocultuur) naar gevarieerde beplanting met verschillende soorten, lagen en seizoenseffecten.
- De 'zachte' inrichting van de openbare ruimte bevat integrale oplossingen voor klimaatadaptiviteit. Hemelwater wordt zo lokaal als mogelijk opgevangen, tijdelijk geborgen, gefilterd en hergebruikt en gebruikt voor het uitbundige groensysteem.
- Volgens een cascadering wordt water overtollig afgevoerd. Piekbuien moeten kunnen worden opgevangen en droogteschade moet hiermee worden voorkomen.
- Cluster en gebouwontwerpen hebben een bewust ontworpen watersysteem: regenwaterberging opnemen als in pandige watervoorziening
- De ontharding van de openbare ruimte (verdampingskoeling) en de aanplant van honderden bomen (schaduw) helpen bij het verminderen van hittestress.
- De variatie in gebiedseigen beplanting, draagt bij aan de stedelijke biodiversiteit met een veelheid aan insecten, vogels en kleine zoogdieren, waaronder vleermuizen.
- Groen op allerlei niveau's - van groene daken tot regionale landschap - staat met elkaar in verbinding waarmee het ecologisch netwerk van de stad wordt versterkt.
- Bij het maken van groen op, aan of in gebouwen is de CO₂-balans positief: de balans tussen de vergroening en benodigde constructie voor het groen.

STREVEN NAAR ENERGIE POSITIEF

- Voor zowel bestaande bouw als nieuwbouw wordt gestreefd naar optimale reductie van de energievraag in combinatie met maximale duurzame energieproductie vanuit slimme bronnenmix.
- Energieneutraal bouwen is een uitgangspunt, het streven is een energie positief resultaat.
- Het Stationskwartier wordt vanzelfsprekend aardgasloos. Het gebied kent deels bodemverontreiniging, waardoor de positionering van koude en warmte bronnen uitgekend is. Alleen met een gezamenlijke strategie kunnen ontwikkelingen profiteren van een duurzaam systeem zonder dat de verontreiniging gemobiliseerd wordt.
- Een collectief warmtenet van de 5^e generatie maakt het mogelijk dat warmte gedistribueerd wordt en dat verschillende (toekomstige) warmtebronnen gekoppeld worden op stedelijke schaal.
- Alle nieuwe ontwikkelingen sluiten aan op het collectieve warmtenet.
- In het gebied wordt ondergrondse ruimte gereserveerd voor een energiebackbone langs het spoor.
- Er wordt een energievisie opgesteld. Onderdeel daarvan is een strategie voor de normering waarbij de lat gedurende het ontwikkeltraject steeds hoger wordt gelegd.
- In deze visie wordt het energie systeem boven- en ondergronds onderdeel van het ontwerp.

CIRCULAIR MATERIAALGEBRUIK

- Bouwen wordt gedaan met een minimale milieubelasting, waarbij de gebouwde omgeving wordt gezien als een bank van herbruikbare materialen en materialen efficiënt gebruikt worden.
- Circulair en biobased bouwen is het uitgangspunt.
- Er wordt ingezet op natuurlijke materialen en materialen die op een natuurlijke en elegante manier verouderen. Waar mogelijk is er een voorkeur voor gerecycled materiaal (gerecycled beton) of ecovriendelijk materiaal (eco-cement met lagere CO₂-emissie).
- Hiervoor wordt een circulaire strategie opgesteld waarin de lat gedurende het ontwikkeltraject steeds hoger wordt gelegd.



‘Iedereen kan in het Stationskwartier meedoen, rondkomen en vooruitkomen’

SOCIAAL-ECONOMISCHE PROGRAMMERING

Iedereen kan in het stationskwartier meedoen, rondkomen en vooruitkomen, daarom zetten we in op:

- Een brede doelgroep: jonge stedelingen, senioren, alleenstaanden, stellen, gezinnen, starters en doorgroeiers.
- Een gedifferentieerd aanbod in wonen en werken voor mensen met verschillende banen, achtergronden en inkomens.
- Toegankelijke en hoogwaardige maatschappelijke en culturele voorzieningen (deels in de plinten) die ontmoetingen faciliteren en de sociale structuren in de wijk ondersteunen.
- Scholen, onderwijsinstellingen en hoogwaardig kinderopvang aanbod.
- Het versterken van de sociale structuur op clusterniveau. Op dat niveau wordt samenwonen en samenleven gestimuleerd evenals moreel eigenaarschap en betrokkenheid met de plek.
- Flexibiliteit van de openbare ruimte maakt het mogelijk om activiteiten te organiseren en mee te bewegen met de ontwikkelingen in de samenleving.
- Keuzevrijheid in voorzieningen nabij, vervoersopties en gezond buitenleven biedt mogelijkheden voor ontplooiing, ontwikkeling, werk en kennisuitwisseling. Belangrijke condities en waarden voor het welzijn van mensen.
- Functiemix van (maatschappelijke en culturele) voorzieningen bevordert ontmoeting, toegankelijkheid, diversiteit en aantrekkelijkheid van buurten.

GEZONDE LEEFSTIJL

- Het Stationskwartier biedt een gezonde leefomgeving met zo min mogelijk geluidsoverlast en vervuilde lucht, met veel groen en een omgeving die uitnodigt tot spelen, ontmoeten en bewegen.
- Horeca en voorzieningen die hier landen passen binnen de 3 kernwaarden. Hierdoor biedt het Stationskwartier voldoende gezonde opties aan.

GELEIDELIJKHEID EN FLEXIBILITEIT

- Het Stationskwartier wordt niet in een keer gerealiseerd. De opgave is dusdanig dat het gefaseerd plaats zal vinden. Dat geeft de tijd om in te spelen op de snelle veranderingen die nu plaatsvinden.
- Het raamwerk is daarom een basis waarin ruimte gereserveerd wordt voor de voorgenoemde duurzame systemen.
- Deelontwikkelingen binnen het raamwerk moeten als modules aangepast kunnen worden aan de dan geldende eisen.
- Op gebouwniveau dragen modulaire woningplattegronden, flexibel aanpasbare gebouwen en plinten, en tijdelijke of adaptieve parkeervoorzieningen bij aan de toekomstbestendigheid.



6 RUIMTELIJKE CONDITIES VOOR EEN ENERGIEKE EN INCLUSIEVE STADSWIJK

'Je thuis voelen' en 'ergens bij horen'. Dat zijn belangrijke ervaringen die bewoners mogen hebben in het Helmondse Stationskwartier. Deze behoeften worden groter in een tijd dat de eenzaamheid (vooral onder jongeren) toeneemt en veranderingen in de zorg ons nopen om meer voor elkaar te zorgen. Hier willen we voorkomen dat er door de grote schaal, hoge stedelijkheid en vele passanten ongewenste anonimiteit optreedt.

In het Stationskwartier scheppen we de juiste condities waardoor het naar elkaar omkijken, het bijdragen aan een betere wereld en het onderdeel zijn van een gemeenschap ook daadwerkelijk kan ontstaan. Dat geldt ook voor het tot bloei laten komen van ondernemerschap, voor spontaniteit en interactie die leiden tot ontmoetingen. Kortom, een gebied waar je een fijne woning en werkplek vindt en je jezelf vanwege de gezonde leefomgeving, voorzieningen en activiteiten maximaal kan ontplooiën!

GEMENGDE STADSWIJK

- Transformatie van extensief gebruikte en gedateerde spoorzone naar levendige stadswijk.
- Hoge dichtheid met een menselijke maat. Met een dichtheid die relatief nieuw is voor Helmond.
- Gericht op mensen die in de stad willen wonen, dichtbij voorzieningen en activiteiten, verrassende ontmoetingen met een diversiteit aan bewoners.
- Spontaniteit, creativiteit onvoorspelbaarheid en ontmoeting krijgen de ruimte, net als diversiteit en verschil.
- Stimuleert gezond stedelijk leven, draagt bij aan fysieke en mentale 'fitheid' en geeft energie.

DE TUSSENSCHAAL

- Een krachtige identiteit voor het Stationsgebied als totaal met aantrekkingskracht op bedrijven.
- Een fijne woning of werkplek die bewust onderdeel uitmaakt van een deelgebied, cluster of gebouwcomplex. Op het niveau van deze tussenschaal (tussen individuele woning en Stationsgebied als totaal) wordt vormgegeven aan samenwonen en samenleven. Denk aan thema's als zorg, energie, buitenruimte en beheer.
- De deelgebieden, clusters en gebouwcomplexen samen maken een heterogeen Stationskwartier.

HELMONDSE STADSBLOKKEN

- Het Stationsgebied is opgebouwd uit stoere, informele stadsblokken en gebouwcomplexen.
- Vaak samengesteld uit meerdere gebouwen. Veelal schouder aan schouder maar zeker niet volledig gesloten. Gebouwen zijn divers van vorm, met verschillende hoogtes en korrelgroottes. (de ruimtelijke spelregels worden beschreven in principe 7 en 8)
- Met een diversiteit in typologie per bouwblok zodat het interessant is voor een diversiteit aan mensen: van jonge stedelingen, senioren, alleenstaanden, stellen, gezinnen, starters, doorgroeiers en zorgbehoevenden
- De schaal van de panden is beperkt en sluit aan op de schaal die veelvuldig aanwezig is in het Helmondse centrum.
- Het intensief mengen van hogere en lagere gebouwen en het terugwijken van hoger gelegen gevels zorgen dat de menselijke maat behouden blijft, ondanks de aanzienlijke dichtheid.
- Hogere gebouwen zijn niet bedoeld als losse iconen maar maken onderdeel uit van het bouwblok.
- Georganiseerd rondom een gezamenlijke luwe buitenruimte die openbaar toegankelijk zijn maar waar je je te gast voelt als bezoeker. Deze ruimtes zijn het verlengde van het leefoppervlak van aanwonenden.
- De architectuur is eigentijds, stoer en met af en toe wat Helmondse humor.

ENERGIEK EN ONDERNEMEND

- Het Stationskwartier daagt uit, inspireert en maakt nieuwsgierig door ruimte te bieden voor creatieve uitpattingen, door plekken voor interactie en ontmoeting, door ruimte voor ondernemerschap en voor activiteiten in de buitenlucht en voor een fysieke stad die de geest mag prikkelen.
- Binnen de bouwblokken is ruimte voor een korrel die eigendom voor particulieren en (kleine) bedrijven mogelijk maakt. Hiermee is het aantrekkelijk voor ondernemende bewoners en ook concurrerend ten opzichte van bedrijfsomgevingen in de andere grote Brabantse centra.
- Bijzondere woonproducten zoals zelfbouw of samenbouw krijgen een plek in de stadsblokken en dragen bij aan eigenaarschap en diversiteit.

Referentie sfeerbeeld van de Kasteel-Traverse
als levendige stadsboulevard



Hoogteaccenten

Winkels en horeca

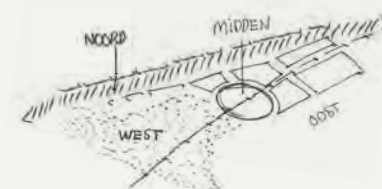
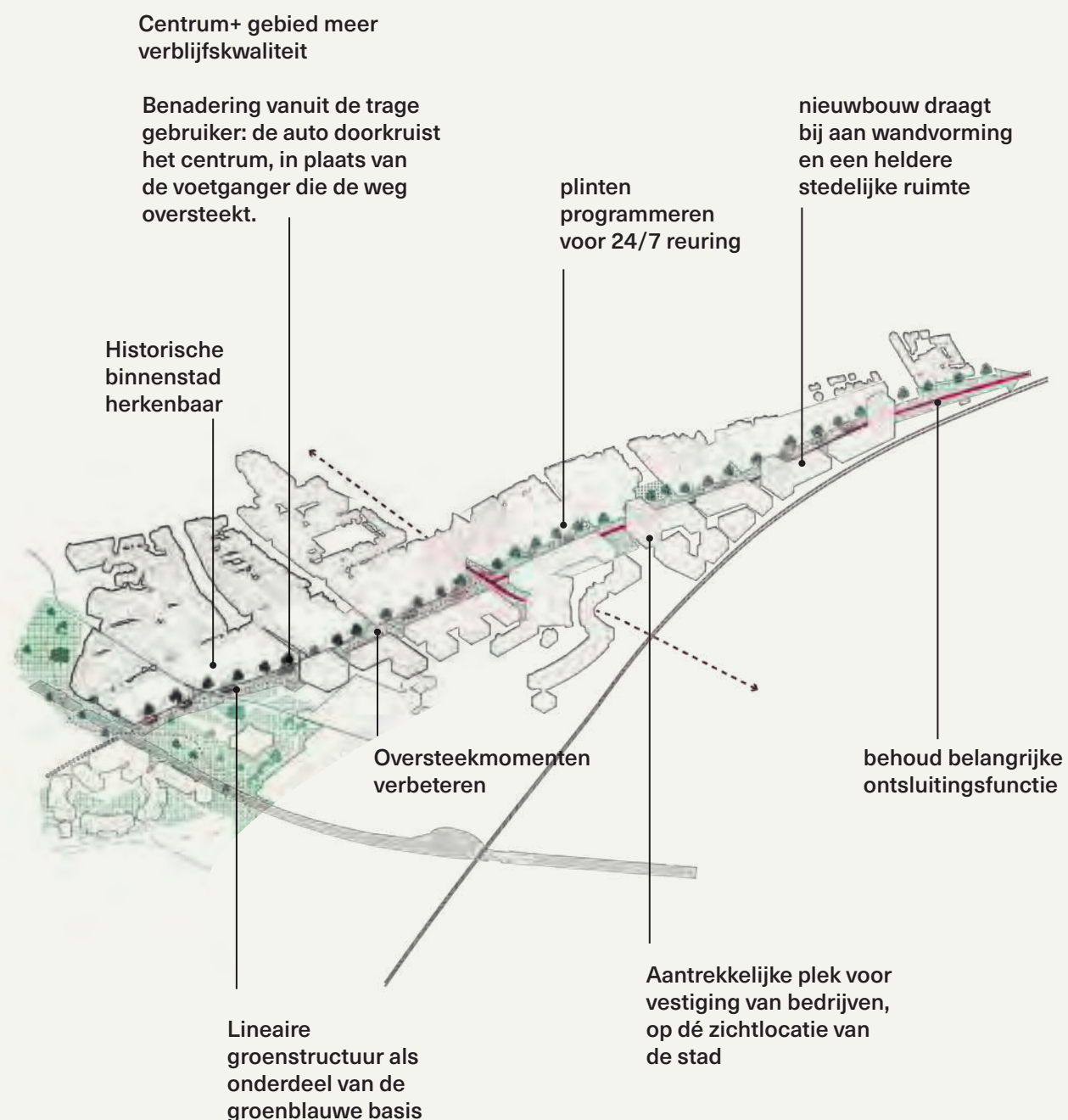
brede stoep voor activiteit

Fiets/voetganger in het groen

autoverkeer afwaarderen

dubbele bomenlanen voor
massief groen

Groenstroken voor wateropvang



7 NOORD: STADSBULEVARD [KASTEEL-TRAVERSE]

De Kasteel-Traversal speelt al jaren een hoofdrol in de stad. Het motto uit 1966 'Onbekend maakt onbemind' gaat nog steeds op: aan de route door het centrum van de stad, de Kasteel-Traversal, etaleert Helmond zich. Maar het denken over hoe we ons verplaatsen, hoe we willen wonen, over de waarde van natuur in de stad is veranderd. De Kasteel-Traversal speelt daardoor een belangrijke rol in de omslag van stedelijke infrastructuur met de focus op snel verkeer naar stedelijke ruimte met de focus op wandelen, fietsen, wonen en verblijven.

Ook hier geldt, dat in dit hoofdstuk de voorkeursrichting voor de transformatie van de Kasteel-Traversal geschetst wordt, gezien vanuit het Stationskwartier. De Mobiliteitsvisie, die in ontwikkeling is, schept de leidende uitgangspunten. Onderzoek moet nog plaatsvinden naar de mogelijkheden en consequenties. Zo hangen de mogelijkheden van een Kasteel-Traversal met veel verblijfskwaliteit samen met een goed alternatief voor het huidige doorgaand verkeer in het centrum.

LEVENDIGE STADSBULEVARD MET VERBLIJFSKwaliteit

- Transformatie naar een 'stadsbulevard': een aantrekkelijke stedelijke ruimte, die niet enkel doorstroom faciliteert, maar uitnodigt om aan te wonen, werken en verblijven.
- Op het tracé binnen het centrum+ gebied, van het kanaal tot Churchillaan, wordt de verblijfskwaliteit vergroot. Dit vraagt om een helder profiel met meer ruimte voor de trage gebruiker, stadsnatuur, en heldere randen met een levendig programma op de begane grond.
- Bereikbaarheid en doorstroom wordt gefaciliteerd, maar doorgaand verkeer wordt geweerd.
- Een stevige boomstructuur wordt aangelegd. Deze structuur staat in verbinding met de rest van het groenblauwe netwerk.

STEDELIJK, HERKENBAAR EN UITNODIGEND

- De bebouwing aan de stadsbulevard is stedelijk en uitnodigend. Zowel aan de zuidzijde als aan de noordzijde.
- Gebouwen staan op de stoep in een duidelijke rooilijn, en hebben een levendige plint.
- De menselijke maat en Helmondse hoogte van 3-6 lagen vormt de basis. Hogere bebouwing is op plekken toegestaan. Voor de ruimtelijke spelregels die gelden voor het Stationskwartier zie pagina 132.
- De historische binnenstad blijft herkenbaar en afleesbaar. Nieuwe ontwikkelingen aan de Kasteel-

Traversal ter hoogte van de historische binnenstad dragen bij aan deze herkenbaarheid. De gelaagdheid van de stad blijft hiermee zichtbaar en de oriëntatie en leesbaarheid van de stad verbeterd.

- Op verschillende plekken zijn openingen in de straatwand waardoor ruimte is voor (bestaand) groen.

VOOR DE SNELLE ÉN TRAGE GEBRUIKER

- De ontsluitingsfunctie verschilt vanaf de kruising met de Stationsstraat en Zuidende. Het westelijke deel ter plaatse van de historische binnenstad wordt vormgegeven vanuit de trage gebruiker; de auto doorkruist het centrum in plaats van dat de voetganger de Kasteel-Traversal oversteekt.
- In het oostelijke deel is de ontsluitingsfunctie voor de auto belangrijker voor de bereikbaarheid van het centrum vanaf de randen.
- Meer ruimte creëren voor brede stoepen, fietsstroken, goede oversteekplaatsen en bomen en groen.
- Nader onderzoek moet nog plaatsvinden naar de mogelijkheden om kruispunten, afslagen, en rijbanen te herorganiseren, en daarmee ruimte te maken voor bovenstaande ambities.

24/7 REURING

- Nieuwe ontwikkelingen en transformaties van bestaande gebouwen dragen bij aan een actieve programmering van de stadsbulevard, met name op de begane grond.
- De stadsbulevard kent door de mix van functies en het snelle en langzame verkeer reuring gedurende alle dagen van de week en ook in de avonden. Het is een zeer geschikte locatie voor bedrijven en kantoren omdat het dé zichtlocatie in de stad is. Alledaagse voorzieningen en woningen dragen bij aan een levendige mix.

CONCEPT STADSBOULEVARD

In een volgende fase worden verkeerskundige mogelijkheden en consequenties onderzocht. Deze uitgangspunten schetsen de voorkeursrichting:

Auto te gast in het centrumgebied

De ambitie is om het centrumgebied te benaderen vanuit de trage gebruiker: de auto doorkruist het centrumgebied, in plaats van de voetganger die een weg oversteeft. De oversteken over de stadsboulevard (noord-zuid) worden hiermee verbeterd. Ook de verblijfskwaliteit op de stadsboulevard neemt toe.

Historische binnenstad herkenbaar

De historische binnenstad, met het kasteel als icoon, etaleert zicht aan de stadsboulevard. Nieuwbouw ter hoogte van de binnenstad versterkt deze identiteit en afleesbaarheid.

Helder profiel met gebouwen op de stoep

De stedelijke ruimte wordt beter gedefinieerd door wandvorming en het toevoegen van gebouwen direct op de stoep, de begane grond is geprogrammeerd en is uitnodigend.

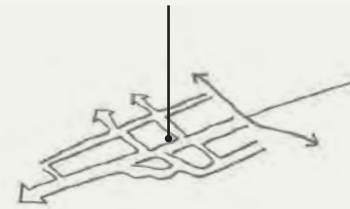
Comfort voor de trage gebruiker

Brede stoepen en fietspaden voor de trage gebruikers. Zij dragen bij aan de prettige levendigheid van de straat.

Groenstructuur in verbinding

Over het gehele lengte is er ruimte voor groen in het profiel. Deze lineaire groenstructuur staat in verbinding met het grotere groenblauwe netwerk.

auto te gast in centrumgebied



bestaande volwassen bomen opnemen in kleinschalige parkjes



toekomstbestendig profiel met ruimte voor groen en waterberging



comfortabele fietsroutes



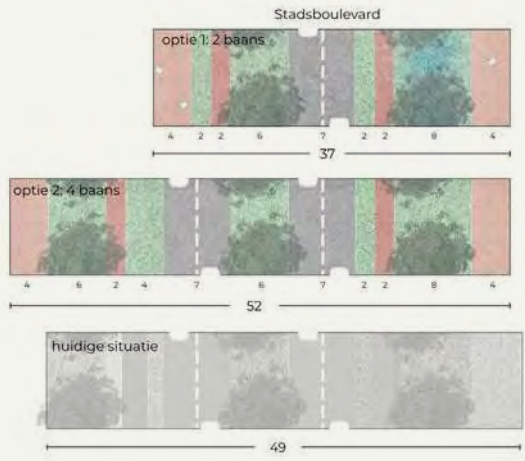
een groene boulevard voor doorstroom en verblijf



ontmoetingen stimuleren

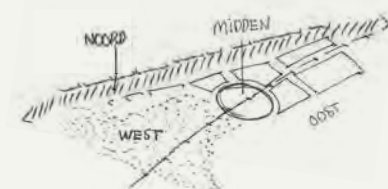


voorzieningen in de plinten van gebouwen



Nader te onderzoeken ruimtelijke indelingen van het profiel

Referentie sfeerbeeld van de Stationstuin met ruimte voor groen en verblijven



8 WEST: STATIONSTUIN

Het kanaal, de Stadse Aa en de huidige tussenruimtes in dit westelijke deelgebied bieden de uitgelezen kans om een uitzonderlijk groen stationskwartier te maken. Een grote tuin voor alle Helmonders, waarin gebouwen midden in het groen staan en de straten transformeren naar paden.

We herstellen de vervaagde identiteit van het gebied die vooral veroorzaakt wordt door de versnipperde openbare ruimte en de veelal afstandelijke gebouwen. In deze grote variatie aan gebouwen, tijdslagen en functies brengen we een verbindende laag van groen aan. Deze verbindende laag zet de deuren wagenwijd open voor interactie en activiteit.

VERBINDENDE GROENE LAAG EN RADICAAL OPRUIMEN

- Het start met het radicaal opruimen van verharding in de tussenruimte. Door infrastructuur af te schalen en parkeerplaatsen op te ruimen.
- Een zacht landschap vormt de nieuwe basis. Het ontwerp principe is 'groen, tenzij'.
- Het landschap loopt door tegen de gevels van gebouwen.
- Dit landschap werkt verbindend en ordenend; het positioneert de huidige grote diversiteit aan bestaande gebouwen en elementen als één samenhangend gebied.
- Paden en wegen liggen 'los' in het groen.
- Het groenconcept wordt gebaseerd op de ligging in een beekdal. Dit uit zich in herkenbare beplanting en een werkend ecologisch systeem.
- De groene verbindende laag is gebiedsoverstijgend: van de rand van het historisch centrum, over de Cacaofabriek tot aan de plint van het nieuwe Houtsdonk.

VERBORGEN IDENTITEIT IN THE SPOTLIGHT

- De vervaagde identiteit van het gebied wordt hersteld. Het gebied heeft onderbelichte elementen die nu niet zichtbaar zijn door de versnipperde openbare ruimte en de afstandelijke gebouwen.
- De verborgen identiteiten worden weer terug in de spotlight gezet; denk aan de karakteristiek van een fabriek naast een kasteel. Dit is Helmondse eigenheid die getoond mag worden.
- Dat vraagt om ingrepen in de bestaande collectie van gebouwen. De beeldbepalende panden en monumenten zijn een basisgegeven voor nieuwe ontwerpen.

UP-TO-DATE OPENBARE RUIMTE

- Kijkgroen bestaat niet meer, want de waarde van stadsdgroen is groot; verkoelende effecten, geluk en welzijn van mensen, habitats voor diersoorten, bodemvitaliteit, waterberging en ga zo maar door.
- Groen wordt bewust ingezet voor ecosysteemdiensten.
- De openbare ruimte faciliteert primair de trage gebruiker. Een landschap met een fijnmazig netwerk wat groene pleinen en intieme plekken verbindt.
- De ruimteclaim van ondergrondse infrastructuur heeft invloed op de mogelijkheden. Bij de uitwerking van de openbare ruimte trekken de ondergrond en bovengrond gelijk op om juiste afwegingen te kunnen maken.

RUST, RUIS EN REURING

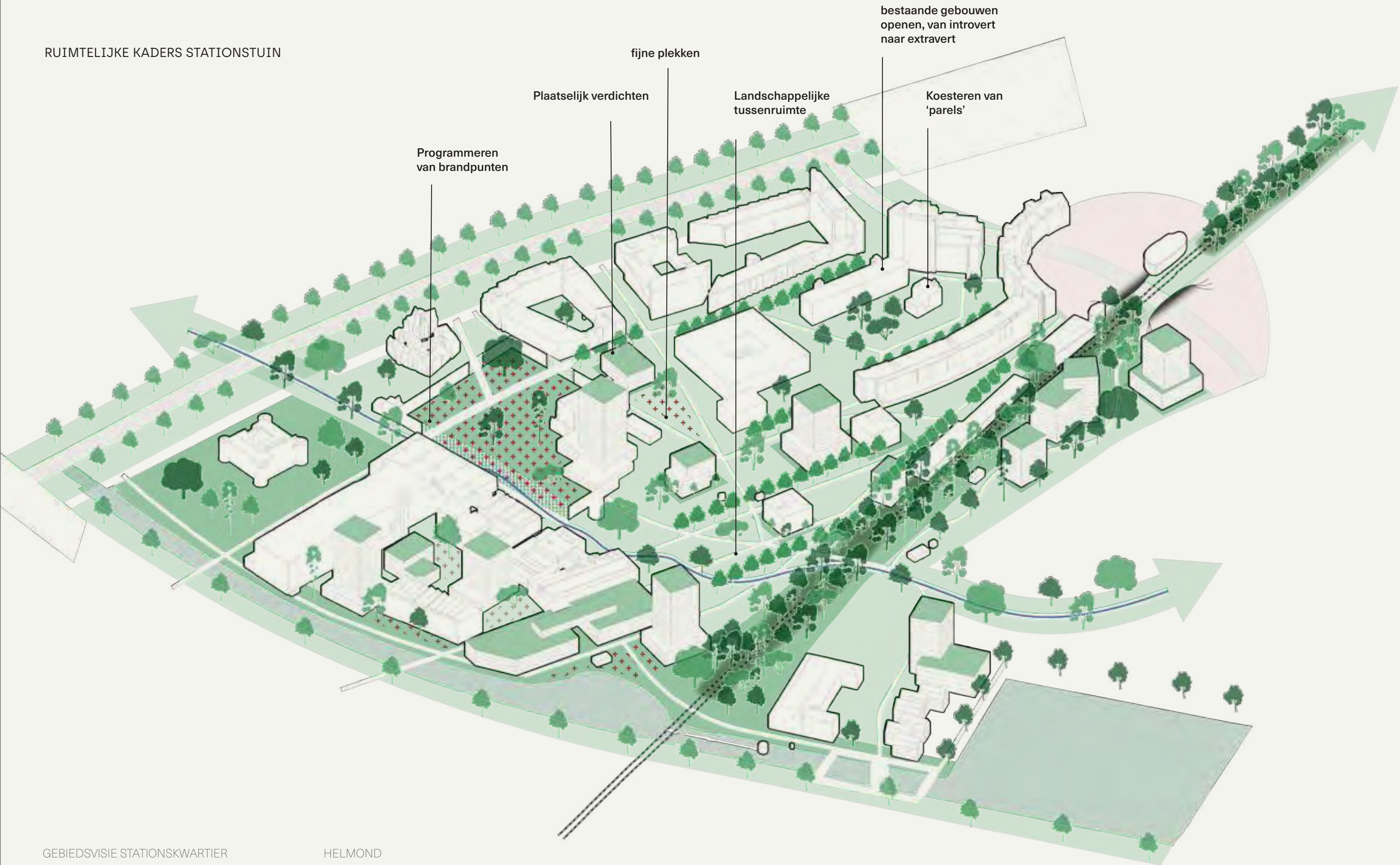
- De Stationstuin heeft voldoende maat om zowel ruimte te bieden aan rust, ruis en reuring.
- Picknickplekken, werkplekken buiten, speeltuin, beweegtuin, urban sports faciliteiten zorgen voor allerlei gebruiksmogelijkheden in de Stationstuin.
- Eyecatchers met kunst en cultuurhistorische relictten zoals Java trommel.
- Ruimte voor kleinschalige bijeenkomsten en events in de buitenruimte

GEBOUWEN IN HET GROEN

- Gebouwen staan met de voeten in het groen en zijn zo veel als mogelijk alzijdig. De levendige en open plinten zijn daarin essentieel.
- Er wordt plaatselijk verdicht. De positie en wisselende hoogtes van gebouwen zorgen voor goed bezonde plekken en voldoende lucht en ruimte in de Stationstuin.
- Gebouwen hebben een duidelijke adressering in het park, extra aandacht wordt besteed aan het ontwerpen van het gebouw op ooghoogte en de routing van straat tot aan je voordeur.
- Bestaande gebouw(complexen) worden uitgedaagd om (geleidelijk) te transformeren volgens deze kernkwaliteiten.
- Ook wanneer in de toekomst (delen van) Vlisco tot transformatie komen, wordt dit deel opgenomen in de Stationstuin.



RUIMTELIJKE KADERS STATIONSTUIN



OPENBARE RUIMTE CONCEPT STATIONSTUIN

In een volgende fase wordt het ontwerp voor de openbare ruimte uitgedacht. De volgende uitgangspunten worden als vertrekpunt genomen:

Eén netwerk Een aaneengesloten groen netwerk in alle richtingen. Groenelementen staan in verbinding met elkaar: oost-west en noord-zuid verbindingen gekoppeld aan kleinere leefgebieden, pleinen, groene daken gevels.

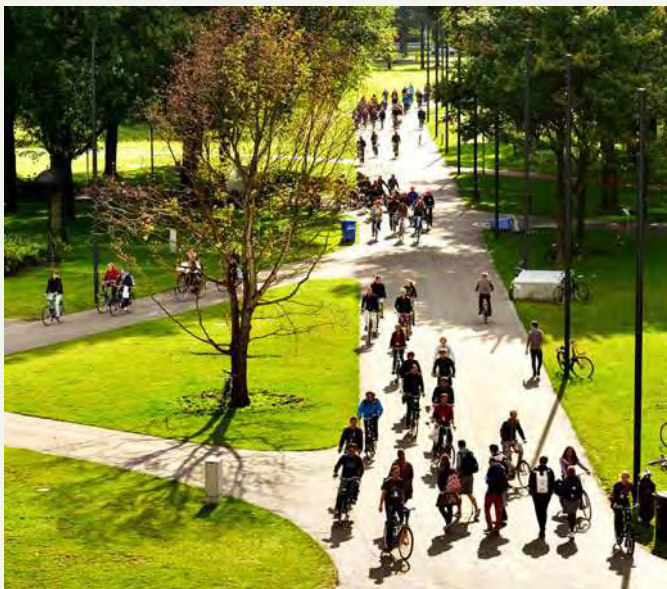
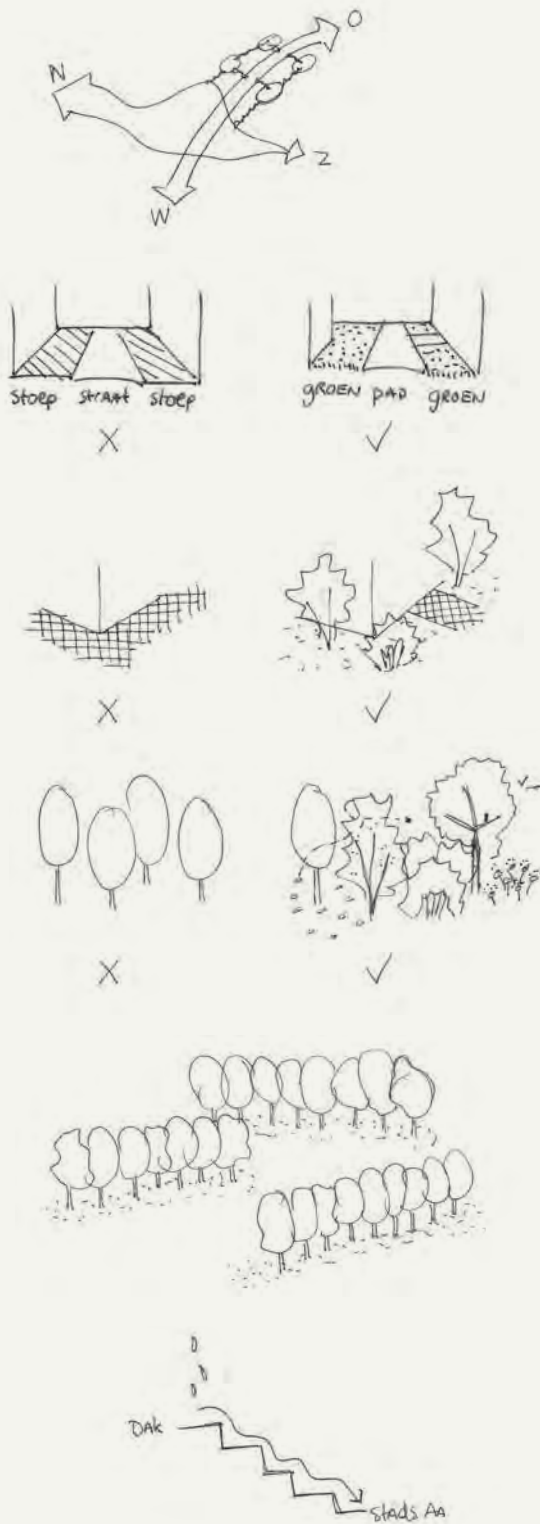
Groen tenzij Het ontwerpuitgangspunt is ‘groen tenzij’: een groene basis met minimale functionele paden/wegen

Groen tot tegen de gevels Geen straten en stoepen met verharding van gevel tot gevel, maar een groen tenzij principe: Groen loopt dus ook door tot tegen de gevels van gebouwen

Rijke en diverse openbare ruimte met de identiteit van een Beekdal Geen monocultuur, maar een stadsbiotoop met grote bomen, kleine bomen, klimplanten, struiken, kruidenachtigen, bodembedekkers en schimmels en micro-organsimen.

Robuuste structuur aanbrengen Veel bestaande gebouwen zijn een gegeven. We zetten stevige bomenrijen in oost-west richting in om een dominante groenstructuur te vormen. Dit zorgt voor een samenhangende Stationstuin.

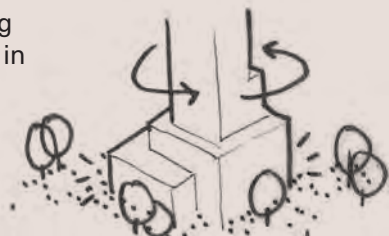
Klimaatadaptieve openbare ruimte De vormgeving van de openbare ruimte bevat integrale klimaatadaptieve oplossingen: zoals waterberging volgens een cascadering



SPELREGELS NIEUWBOUW

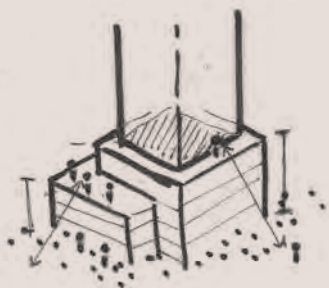
Alzijdig

Gebouwen zijn alzijdig en solitair ontworpen in het landschap.



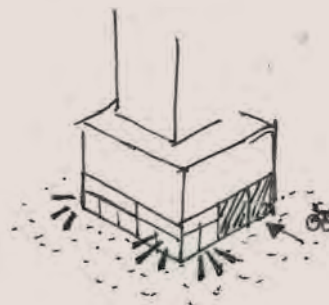
Variatie in hoogte accenten 40-70m

Hoogte accenten variëren onderling van elkaar in hoogte: 40-70m. Door middel van een voetstuk, terrassen, setbacks, wordt aansluiting gezocht bij de Helmondsse hoogte



Plinten programmeren

Utilitaire functies inpassen binnen de footprint van het gebouw. Publieke zijdes/plinten actief invullen.



Overgang gebouw naar openbare ruimte ontwerpen

aansluiting op de openbare ruimte integraal mee ontwerpen



Helmondse hoogte

Menselijke maat: panden die aansluiten bij de 'Helmondse hoogte' tussen 3-6 lagen (11-21m)



Minimale afstand tussen torens is ongeveer 50m



Goede adressering

duidelijk adres in het park door logische routing en vormgeving van entree/voordeur(en) en fijnere detaillering in de plint



Gebouw staat IN het groen

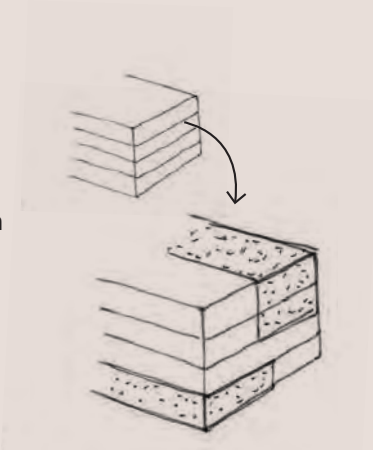
Het landschap loopt tot tegen de gevel aan. Ontsluiting organiseren met minimale verharding



TOOLS
BESTAANDE PANDEN

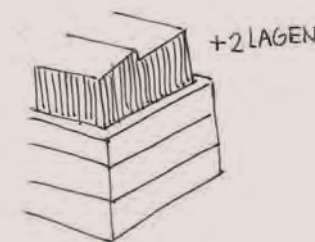
Functie wijziging

Van een monotoon woonprogramma naar mix binnen 1 gebouw



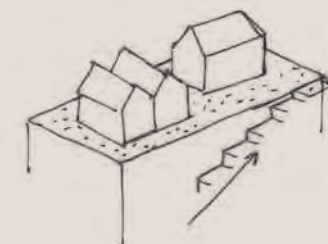
Optoppen

Bestaand pand optoppen met nieuwbouw. In vormgeving een goed concept tussen oudbouw en nieuwbouw



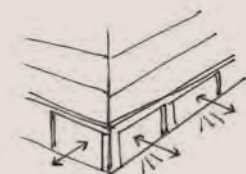
Activiteit op dak

Daken programmeren en (publiek) toegankelijk maken. Biedt unieke uitzichten over de stad.



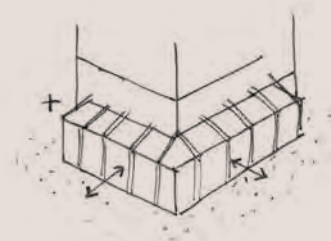
Gebouw openen

Gesloten gevels openen van een introvert naar extravert karakter

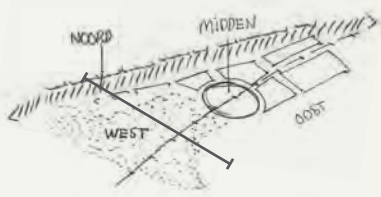


Annex of uitbreiding

Extra annex of uitbreiding van het gebouw om activering van een plek mogelijk te maken

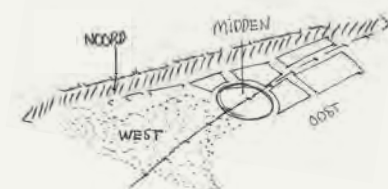


DOORSNEDE STATIONSTUIN



Helmond Centrum+ gebied
doorsnede



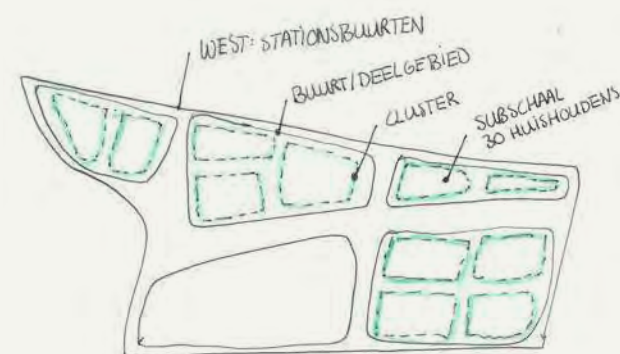


9 OOST: STATIONSBUURTEN

De stationsbuurten vormen een uniek milieu binnen Helmond. Ze kennen een hogere dichtheid, met een Helmondse eigenheid. De buurten zijn publiek toegankelijk voor iedereen, er wordt gewerkt en gewoond, de sfeer is informeel; je kunt er dwalen. Clusters van panden zijn georganiseerd rondom een plek, dit verleidt tot interactie en stimuleert vorming van gemeenschappen.

SOCIALE CLUSTERS

- Een stationsbuurt bestaat uit meerdere clusters van panden rondom een collectieve plek. Dit is een werkbare schaal voor het organiseren van sociale clusters.
- Op cluster niveau wordt antwoord geboden op gedeelde voorzieningen en plekken, een fijne ontsluitingsstructuur van straat naar je voordeur, tools die interactie en ontmoeting tussen bewoners stimuleren.
- Een subschaal binnen het cluster wordt aangebracht: per 30 huishoudens wordt er gezocht naar een bindend element. Dit kan van alles zijn, zoals: het delen van een wasvoorziening, werkplek, schuur, dakterras, filmzaal, of groenperk.
- Een cluster wordt gevormd door een combinatie van een rand samengesteld uit meerdere panden + alzijdige solitaire panden.
- De panden variëren sterk in korrel. De afwisselende hoogtes vormen een gevarieerd daklandschap.
- De kleinschalige panden bieden kansen voor ondernemers om eigendom te hebben in het gebied.
- De afzonderlijke herkenbaarheid van gebouwen zorgt voor een echt adres. De architectuur is eigentijds, stoer en met af en toe wat Helmondse humor.
- De geluidsbelasting van het spoor wordt op gebouwniveau opgelost: door het maken van een luwe zijde (wandvorming door samengestelde panden), andere functies hier te positioneren of voldoende afstand te houden.



INFORMELE & PUBLIEKE TUSSENRUIMTE

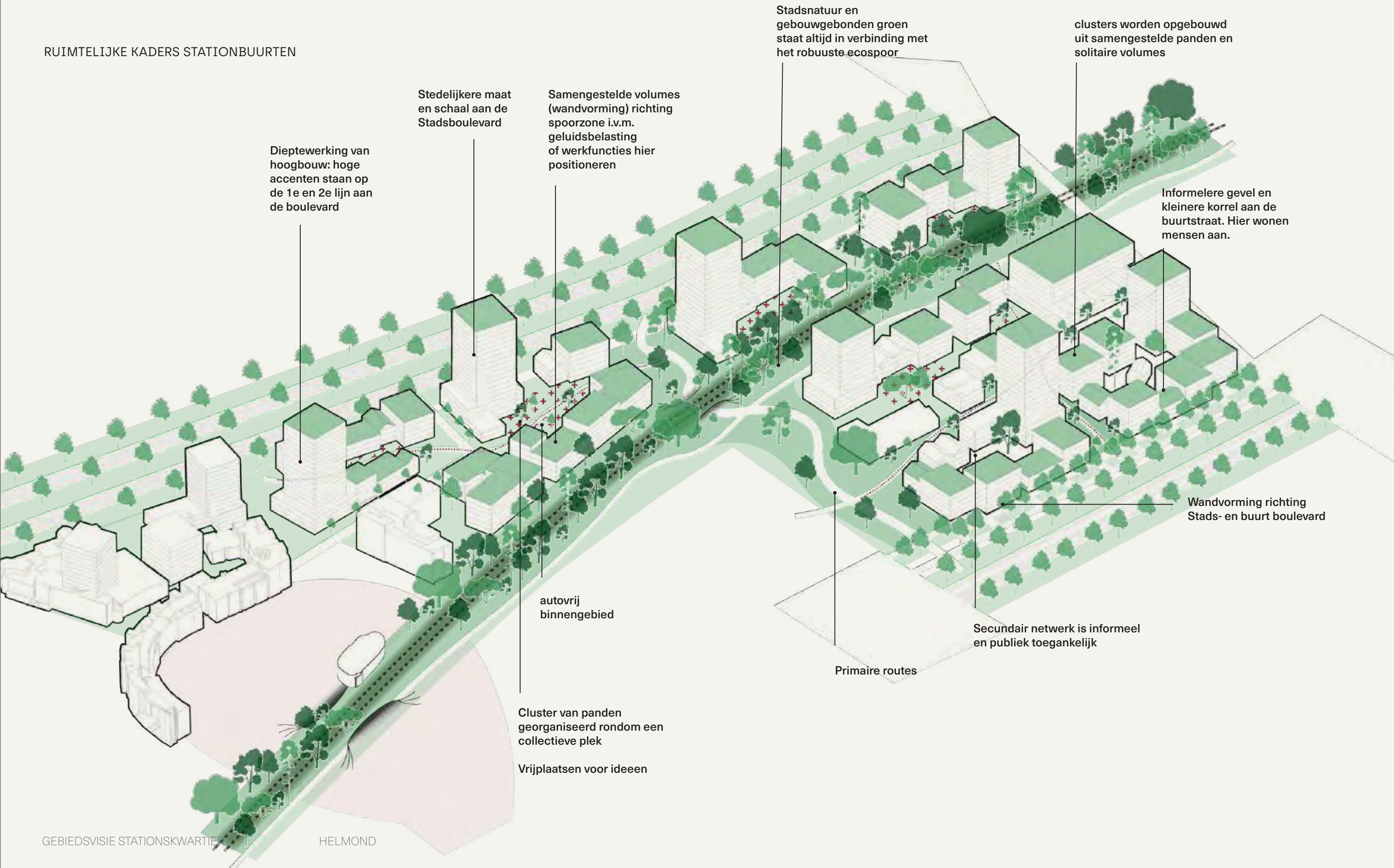
- De positionering van gebouwen en afwisseling van groottes levert een interessant en intiem dwaalmilieu op.
- De tussenruimte is publiek toegankelijk, maar je kunt er voelen dat je als bezoeker te gast bent.
- Samenwerking, interactie en ondernemerschap wordt gestimuleerd door de juiste ruimtelijke condities.

STADSNATUUR

- De binnenhoven zijn overwegend groen.
- Iedere stationsbuurt ontwikkelt een groenconcept die in verbinding staat met het groenblauwe raamwerk.
- Groenelementen op straatniveau, clusterniveau en pandniveau versterken elkaar.
- Stadsnatuur inzetten als sociaal middel: 'de groenverbinders' zijn bewoners die activiteiten organiseren in relatie tot groen: denk aan tuinieren, een bbq, het planten van een boom.



RUIIMTELIJKE KADERS STATIONBUURTEN



Dieptewerking van hoogbouw: hoge accenten staan op de 1e en 2e lijn aan de boulevard

Stedelijkere maat en schaal aan de Stadsboulevard

Samengestelde volumes (wandvorming) richting spoorzone i.v.m. geluidsbelasting of werkfuncties hier positioneren

Stadsnatuur en gebouwgebonden groen staat altijd in verbinding met het robuuste ecospoor

clusters worden opgebouwd uit samengestelde panden en solitaire volumes

Informelere gevel en kleinere korrel aan de buurtstraat. Hier wonen mensen aan.

Wandvorming richting Stads- en buurt boulevard

autovrij binnengebied

Cluster van panden georganiseerd rondom een collectieve plek

Vrijplaatsen voor ideeën

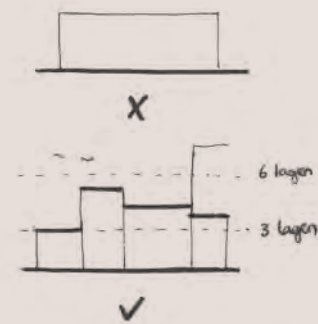
Secundair netwerk is informeel en publiek toegankelijk

Primaire routes

SPELREGELS NIEUWBOUW

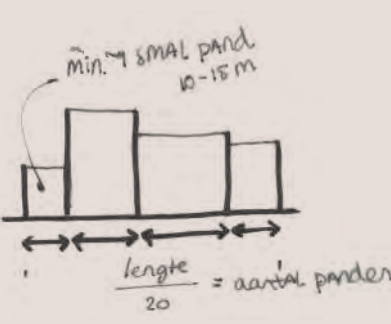
Helmondse hoogte

De schaal van gebouwen sluit aan bij de stad. De basis is de gemiddelde ‘Helmondse’ hoogte tussen 3-6 lagen (11-21m)



Verticaliteit en diversiteit

Het aantal architectonische panden wordt berekend door deze spelregel. Hierbij is het streven om minimaal 1 smal pand (10-15m breed) per blokzijde te maken. (geldt met name voor lange blokzijden)

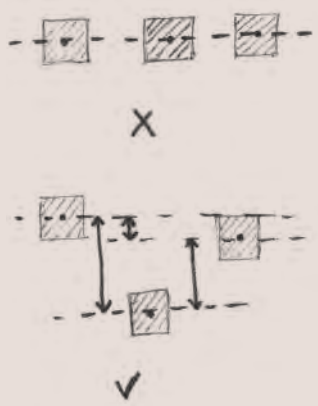


$$\frac{\text{Lengte van de zijde van een bouwblok}}{20} = \text{aantal panden}$$

= naar beneden afgerond

Dieptewerking torens

Hoogte accenten staan nooit op een lijn maar zorgen voor diepte werking in het Stationskwartier. Met name aan de Kasteel- Traverse worden op plekken torens bewust ook op de ‘2 lijn’ geplaatst.



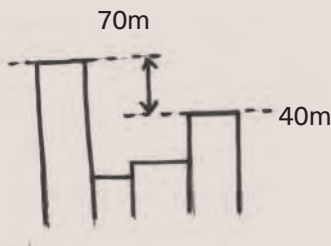
Minimale afstand tussen torens is ongeveer 50m

De onderlinge afstand tussen hoogteaccenten is minimaal 50m. Hoogte accenten zijn te beargumenteren op een aantal strategische plekken; zoals aan het stationsplein.



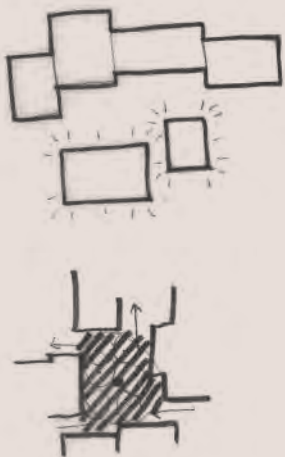
Variatie in hoogte accenten 40-70m

Hoogte accenten variëren onderling van elkaar in hoogte: 40-70m.



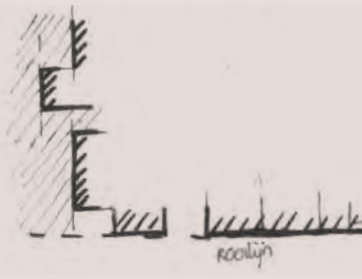
Bouwstenen voor een cluster

Een cluster of stadsblok bestaat uit een combinatie van panden ‘schouder-aan-schouder’ en losse solitaire gebouwen georganiseerd rondom een collectieve plek. Stadsblokken zijn nooit volledig gesloten.



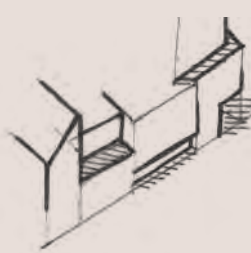
Definieren van ruimtes

Aan de Engelseweg en Stadsboulevard wordt een duidelijke rooilijn gevolgd. Langs de noord-zuid verbindingen zitten meer verspringen.



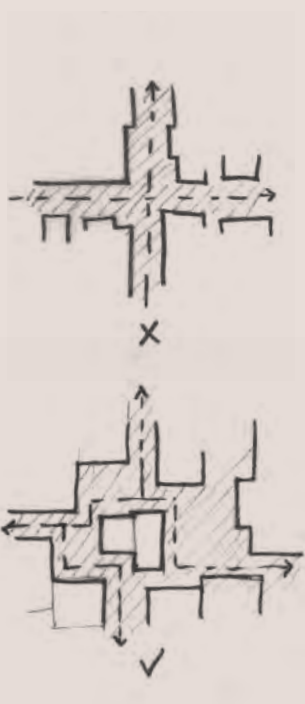
Menselijke maat

Niches, open hoeken, overkragingen, onderdoorgangen, setbacks geven menselijke maat en reuring.



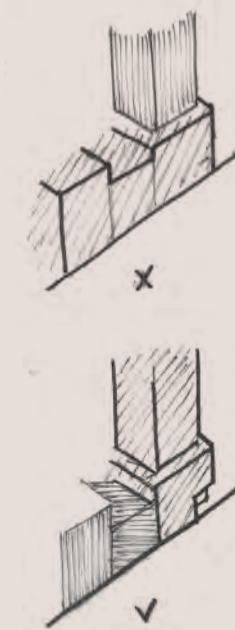
Dwaal milieu

De clusters vormen samen een interessant en intiem dwaal milieu door zichtlijnen juist op plekken te onderbreken.

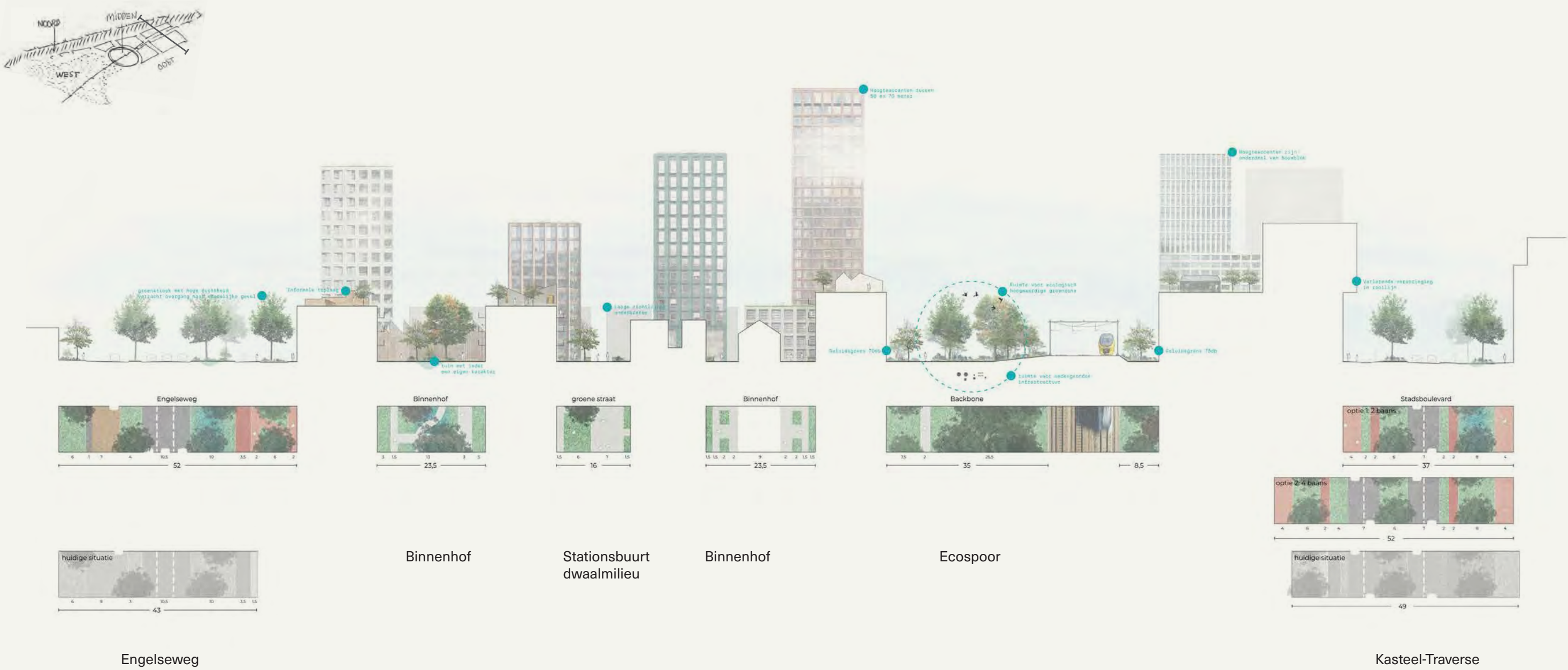


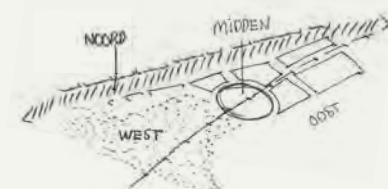
Architectuur

Architectuur op pand niveau geeft gebouwen een adres aan straat en gebieden meer diversiteit. Alle zichtbare gevels (dus incl. zij en achtergevels) worden volwaardig ontworpen.



DOORSNEDE STATIONSBUURTEN





10 MIDDEN: STATIONSKAMER

Vanzelfsprekend heeft het station een essentiële verbindende functie voor Helmond door de vervoersverbindingen met de regio. Waar we daarnaast sterk op inzetten zijn de sterke verbindende eigenschappen van de openbare ruimte daaromheen: door de ruimtelijke en culturele barrièrewerking van het spoor tussen noord en zuid te minimaliseren, door de bezoeker 'als vanzelf' de stad in te leiden (iets dat nu nog niet goed gaat) door een juiste organisatie van het snelle en trage routenetwerk en door een fijne plek te zijn met intrinsiek kwaliteit zodat allerlei ontmoetingen en interacties plaats kunnen vinden. Hier stap je de trein uit en is de reactie: "Deze stad heeft lef en leven!"

Het station, het stationsplein en de aanpalende gebouwen beschouwen we als een Stationskamer waar de dynamiek en activiteit in mag ontplooiën. In de Stationskamer kom je thuis, heb je een zakelijke afspraak, spreek je af op het plein om de binnenstad in te gaan, volg je een college of doe je nog een late boodschap. De stationskamer is de ontvangsthal, het plein en park ineen. Daarin 'leunen' we niet op één allesomvattend gebouw, zoals doorgaans gebruikelijk is, maar op de totale stedelijke knoop.

Met de te verwachte toename in treingebruikers, bewoners en passanten zal het denken over het station als mobiliteitsmachine in de toekomst vorm moeten gaan krijgen. Een betere oriëntatie, entree en routing aan de zuidzijde en een herorganisatie van de auto- en busrouting zijn daarin van belang.

DE ONTVANGSTHAL IN DE BUITENLUCHT

- Om in de toekomst de rol van een groter OV-knooppunt te kunnen vervullen voegen we een nieuw perspectief toe aan het stationsgebouw en plein: we beschouwen het stationsplein als een grote 'ontvangsthal' in de buitenlucht.
- Het plein kent duidelijke randen met actieve plinten en herkenbare routes/passages in alle richtingen.
- Herorganiseren van het Stationsplein: door het verplaatsen van de Kiss&Ride naar het zuiden ontstaat meer ruimte voor verblijven en vergroenen en een lagere verkeersdruk op het plein en de omliggende straten aan de noordzijde.
- Nieuwe voorzieningen en services passend bij bezoekers van het station: snelheid, comfort en gemak vormen het uitgangspunt. Denk aan: stomerij, sleutelmaker, kapper, mobiele werkplekken, pakketophaalpunt, bijeenkomst ruimtes.

DE MOBILITEITSMACHINE

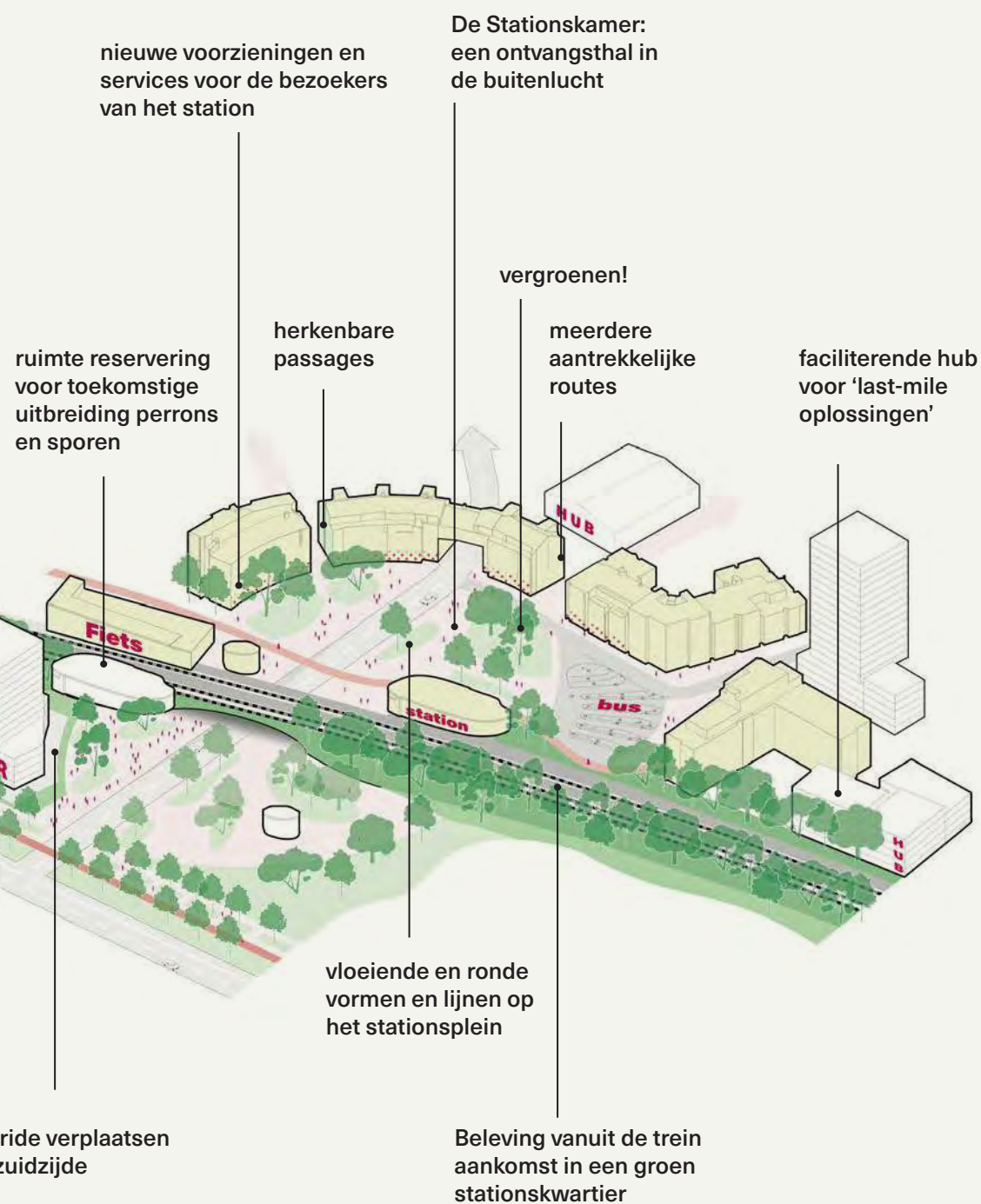
- Het doel is dat reizigers een vorm van mobiliteit kunnen kiezen die ze op dat moment nodig hebben en dat het verleidt tot een duurzame keuze.
- 'Last-mile oplossingen': deelmobiliteit aanbieden in direct omgeving van het station: om het gebruik van het OV-knooppunt aantrekkelijker te maken.
- Ruimte aan de zuidzijde wordt gereserveerd om indien noodzakelijk een tweezijdige oriëntatie en extra perron mogelijk te maken. Hiermee moet de capaciteit en toegankelijkheid vergroot worden. Hiermee wordt de zuidzijde belangrijker als entree.
- Een parkeerhub voor overstappers wordt voorzien in de nieuw te bouwen deelgebieden.

KNOOPPUNT VAN PASSAGES

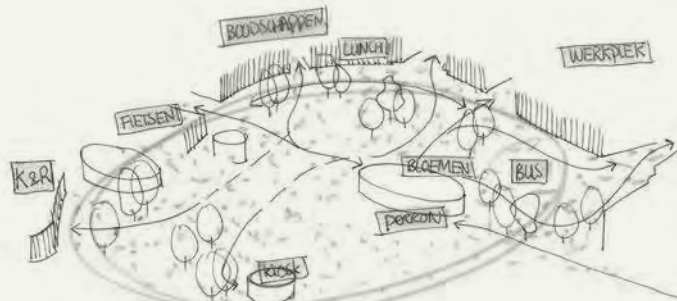
- Vanaf het stationsplein kun je alle richtingen op. Het knooppunt biedt meerdere aantrekkelijke routes om bijvoorbeeld naar de binnenstad of richting de Cacaofabriek te komen.
- Voor goede oriëntatie worden de verschillende 'passages' van het stationsplein kenmerkend vormgegeven. Waar nodig door in te grijpen op structuur-/gebouwniveau door passages te verbreden.

PRETTIGE VERBLIJFSRUIMTE EN ROUTING

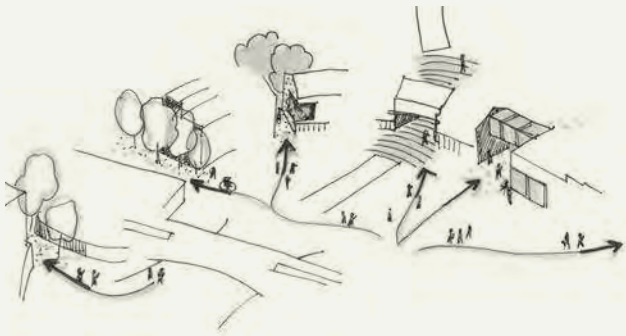
- Het stationsplein is meer dan alleen het station. Het is het verbindende plein tussen alle programmatische onderdelen die faciliterend zijn voor het OV-knooppunt.
- We bouwen voort op de ontwerprichting die al ingeslagen is; een helder gedefinieerd ovaal plein, gekenmerkt door vloeiende vormen en lijnen die een landschappelijk karakter nastreven. Met paviljoen achtige gebouwen daarin.
- Nieuwe routes in alle richting worden met aandacht vormgegeven en zijn meer dan een willekeurig trottoir: een logische doorgaande route, goede oversteken, brede beweegruimte, voldoende schaduw en zitplekken.
- 'Groen tenzij': ondanks dat beweging, routes en looplijnen prioriteit hebben, wordt zo veel mogelijk vergroend. Als treinreiziger ervaar je het Stationskwartier als een groen centrumgebied, waar het spoor als route in een stedelijk landschap ligt.



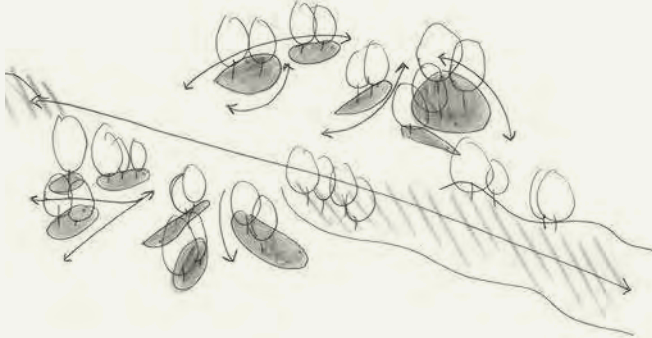
ONTVANGSTHAL IN DE BUITENLUCHT



KNOOPPUNT VAN PASSAGES



PRETTIGE VERBLIJFSRUIMTE EN ROUTING



Referentie sfeerbeeld van de Stationskamer
een ontvangsthall in de buitenlucht



DEELGEBIEDEN

Het Stationskwartier vergroot het centrumgebied van Helmond. Binnen het centrum heeft het stationskwartier een eigen karakter. Het streven is een samenhangend gebied van de Cacaofabriek tot aan de Kasteel-Traverse en van het kanaal tot aan het EHAD-terrein.

Onderdeel van dit karakter is een energiek, met lef, divers en dynamisch gebied. Binnen het Stationskwartier worden deelgebieden gemaakt met specifieke karakteristieken. Deze vormen de kaders voor verdere ontwikkeling van deze deelgebieden.



STATIONSBUURT 1 - DE PASSAGE

Dit is de plek voor een dynamisch werkmilieu! Ontmoeting en samenwerking wordt gestimuleerd door (overdekte) buitenruimtes, niches, transparante plinten, en doorwaadbaarheid. In het deelgebied 'De passage' draait het namelijk om de zeer centrale ligging; tussen het Stationsplein en de Stadsboulevard in. Op het kruispunt van stromen. Een aantrekkelijke woon- en werkplek voor de nieuwe stedeling die volop gebruik maakt van de voorzieningen en goede bereikbaarheid.

- Doelgroep: eenpersoonshuishoudens, expats, studenten.
- Functies: innovatiehub, (dependance) mbo, hbo en universiteit, kantoren, broedplaatsen, to go supermarkt, openbare foyers, koffietentjes.
- Dit kwartier heeft het potentieel om ontmoetingen en kennisuitwisseling te stimuleren. De plek tegenover het station en aan de stadsboulevard is ideaal voor bedrijven en plekken voor samenkomst.
- De ambitie is om het kwartier geleidelijk te ontwikkelen; waar bestaande panden opgenomen worden in het nieuwe stadsblok. Nieuwbouw wordt als impuls gebruikt om van een introvert karakter naar een open en extravert stadsblok te transformeren. De potentie van een hoog interactiemilieu wordt benut!



GEBIEDSVISIE STATIONSKWARTIER



HELMOND

- Het opwaarderen van de parkeergarage door extra lagen en hubvoorzieningen. Denk aan een pakket service, deelfietsen, een werkcafé, openbaar sportveld op het dak, etc.
- De groene belevingswaarden van de Passage wordt versterkt door vergroening van de buitenruimte, gevels en daken.

Voor ontmoetingen en kennisuitwisseling

Totaal opp. gebied	12600 m²
% bebouwd	65%
% onbebouwd	35%
BVO totaal	30.000-35.000 m²
BVO nieuwbouw	15.000-20.000 m²

programmatische verdeling

*percentage van het totaal BVO

65	wonen
20	werken
15	voorzieningen



1 OPENBARE PASSAGE

Het stadsblok kent geen echte binnen en buitenzijde. De centrale ligging en omsluiting door grotere infrastructuur, maakt dat de doorwaadbaarheid voor voetgangers en fietsers belangrijk is. Het kwartier heeft dus een openbaar karakter en is onderdeel van het fijnmazige netwerk.

2 OPENBAAR EN DOORWAADBAAR

Een openbaar en doorwaadbaar karakter is essentieel. De tussenruimte is voor de trage gebruiker en wordt gevoed door publieke functies in de plinten. Onderzocht moet worden welke ingrepen nodig zijn, zoals; het

verbreden en activeren van de doorgang vanaf het Stationsplein.

3 OUD EN NIEUWBOUW VERSTERKEN ELKAAR

Dit is een gelaagde buurt, waar oude panden en nieuwe panden naast elkaar bestaan en op elkaar inhaken. De buurt ontwikkelt zich geleidelijk.

4 ACTIEVE PLINTEN

Een aandachtspunt is om actieve en interessante plinten te vormen richting de Stadsboulevard, de smalle doorgangen en het Stationsplein.

5 COLLECTIEVE RUIMTE GEBOUWNIVEAU

Door het openbare karakter van de tussenruimte is het op gebouwniveau belangrijker om collectieve ruimtes/terrassen te organiseren voor bewoners en werknemers om voldoende privacy te borgen.

STATIONSBUURT 2 - DE STADSBLOKKEN

Middenin de stad en met de auto, fiets en trein goed bereikbaar. Dit schept de condities om het deelgebied te transformeren naar een stadsbuurt met kantoren en stedelijk wonen voor gezinnen en senioren. Dit alles vindt plaats in drie verschillende bouwblokken waardoor het een socialere schaal blijft behouden. Met reuring aan de buitenzijde en rust aan de geborgen binnenhoven.

- Doelgroep: starters, senioren, gezinnen
- Functies: single tenant gebouw, broedplaatsen, culturele broedplaatsen, (dependance) mbo, hbo en universiteit, innovatiehub.
- De buurt is opgedeeld in 3 clusters om een sociale schaal te introduceren. Er is veel ruimte voor wonen aan de luwe binnenhoven en werkruimte aan de actieve stadsboulevard of het spoor. Ook functies passend in de omgeving van het station worden opgenomen: zoals bijvoorbeeld een grote openbare fietsenstalling, ontmoetingsplekken, horeca.
- Ieder cluster heeft een groene en geborgen plek. Het is openbaar toegankelijk, maar mensen voelen dat ze hier te gast zijn. Deze plekken bieden woonkwaliteit. Ze hebben een kleinschaliger en informeel karakter; meer verfijning in gebouwkorrel (denk aan terrassen, balkons, openslaande deuren, etc.). De zijde van de Stadsboulevard is daarentegen formeler.

Fiestenstalling volwaardige oplossing in > stadsblok: goede entree, daglicht, routing.

Informele groene binnenwereld, waar mensen aan wonen. Openbaar gebied.



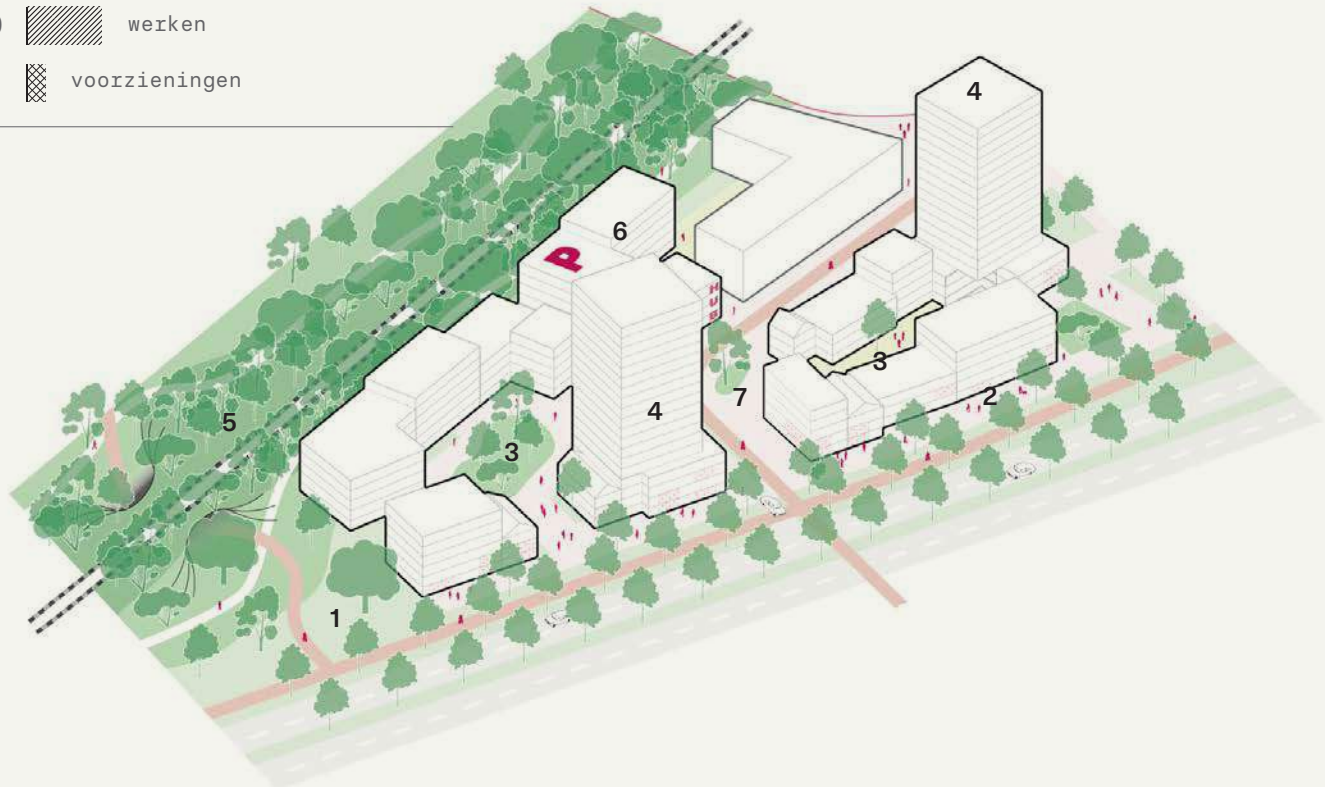
Stedelijk wonen aan de stadsboulevard

Totaal opp. gebied	18300 m ²
% bebouwd	45%
% onbebouwd	55%
BVO totaal	48.000-55.000 m ²
BVO nieuwbouw	40.000-47.000 m ²

programmatische verdeling

*percentage van het totaal BVO

75	wonen
20	werken
5	voorzieningen



1 INFORMEEL BOUWBLOK

De stadsboulevard krijgt een stedelijke begrenzing van aaneengeschakelde panden, met af en toe een 'pocketpark' waar ruimte wordt geboden aan volwassen waardevolle bomen. Door positionering van hogere gebouwen op de 'tweede lijn' ontstaat er dieptewerking.

2 ACTIEVE STADSBULEVARD

De stadsboulevard is de plek voor commerciële ruimtes en kantoren. De dubbele plintheogte biedt een flexibele indeling voor veel functies.

3 INTIEME HOVEN

De hoven kenmerken zich met een rijke stadsnatuur die aantakt op het ecospoor. Ze verschillen

onderling van karakter passend bij de aanwezige functies. Zo kan er een zakelijk hof ontstaan door de aanwezigheid van bedrijven. Of woonhoven waar veilig gespeeld kan worden.

4 HOOGTEACCENTEN

De torens zijn bouwstenen van de gewenste hoogstedelijkheid in het gebied. Eén toren markeert het stationsplein en het ontvangen van de regio in de stad. De andere toren staat aan de Stadsboulevard.

5 BIOTOOP

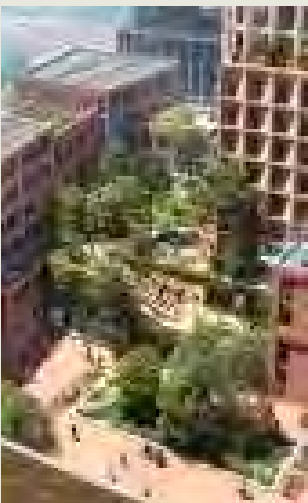
De groene plekken of het gebouwgebonden groen wordt aangetakt op het ecospoor, om onderdeel te zijn van de robuuste groenblauwe structuur.

6 HUBLOCATIE

Dit deelgebied heeft een hub die aantrekkelijk is voor overstappers naar de trein. De binnenplaats van dit cluster kan op +1 liggen om in de sokkel parkeerruimte te bieden.

7 GOED VERBONDEN

Een breed en comfortabel fietspad loopt door het kwartier. Er wordt een mobiliteitshub opgenomen. De bouwvelden worden goed opgenomen in de routing door de nieuwe spooronderdoorgang aan de oostzijde. Daarnaast zijn er verschillende oost-west routes door, om en tussen de bouwvelden. Daarmee komt het binnen een aantrekkelijke wandelafstand te liggen van het station.



Binnenhof kan +1 zijn voor goede mobiliteitsinpassing. Hoogteverschil en groenplan goed integreren in het ontwerp.

<Dieptewerking van hoogteaccenten aan de Stadsboulevard. Hoogbouw staat niet op één lijn.

Referentie sfeerbeeld van de binnenzijde van een informeel bouwblok.



bomen voor schaduwdekken

hoogteaccent

Hub voor fietsparkeren

open plekken voor zonlicht

wonen aan het hof

ruimtegebruik voor bewoners

informele padenstructuur

spelen

hoogwaardig groen

ecologie

STATIONSBUURT 3 - HET GOUDEN RANDJE

Werken op een gouden plek! De smalle strook tussen de stadsboulevard en het spoor vormt een markant punt waar de bezoeker het centrum binnen komt vanuit het oosten. De gebouwen staan aan de stadsboulevard, op een brede stoep. Hier kunnen bedrijven en onderwijsinstellingen zich op een zichtlocatie positioneren aan de stadsboulevard.

- Functies: kantoren, flexwerkplekken, scholen en maatschappelijke voorzieningen.
- Deze zichtlocatie markeert door middel van de bebouwing het begin van centrum in het algemeen en de stadsboulevard in het bijzonder.
- De onderdoorgang richting EHAD en de ontwikkelingen ten westen zorgen voor een goed bereikbare ligging in alle richtingen.
- De nieuwbouw clusters positioneren zich in een groene omzooming: het ecospoor, en een pocketpark met volwassen bomen.



GEBIEDSVISIE STATIONSKWARTIER

HELMOND

De zichtlocatie aan de stadsboulevard voor bedrijven

Totaal opp. gebied	7200 m ²
% bebouwd	60%
% onbebouwd	40%
BVO totaal	30.000-35.000 m ²
BVO nieuwbouw	30.000-35.000 m ²

programmatische verdeling

*percentage van het totaal BVO

25	wonen
50	werken
25	voorzieningen



1 KOP VAN DE STADBOULEVARD

De twee bouwclusters creëren samen een markante entree van het centrum en het begin van de stadsboulevard.

2 INFORMEEL BOUWBLOK

De stadsboulevard krijgt een stedelijke begrenzing van aaneengeschakelde panden, met af en toe een 'pocketpark' waar ruimte wordt geboden aan volwassen waardevolle bomen. Door positionering van hogere gebouwen op de 'tweede lijn' ontstaat er dieptewerking.

3 POCKETPARK

Een open groene ruimte tussen de twee clusters biedt een aangename plek voor een pauzemoment. Bestaande volwassen bomen geven deze plek al een groen karakter.

4 GROENE OMZOOMING

Het groen omzoomt als het ware de bouwvelden. Aan de spoorzijde betreft dit het groene ecospoor, aan de Traverse de meervoudige bomenlaan en tussen en in de blokken ontstaan groene plekken waar bestaande volwassen bomen de ruimte krijgen.

5 GOED VERBONDEN

De bouwvelden wordt goed opgenomen in het stedelijk weefsel door de nieuwe spoor-onderdoorgang aan de westzijde. Daarnaast is er een doorgaande route aan die aan de bovenzijde van het spoor verschillende bouwvelden aan elkaar verbindt. Daarmee komt het binnen een aantrekkelijke wandelafstand te liggen van het station.

STATIONSBUURT 4 - EHAD-TERREIN

Op het EHAD-terrein verschijnen prettige en levendige buurten. De verschillende woon- en werkvormen in combinatie met voorzieningen die hier samen komen het een boeiend gebied voor mensen die reuring om hun heen willen. Het is daarmee ook verzamelplaats voor verschillende mensen en functies. Door actieve binnenstraten, groene randen en luwe binnenhoven zijn er veel kwaliteiten te vinden.

- Doelgroep: eenpersoons en gezinnen, expats, starters, senioren, studenten.
- Functies: werkplaatsen en makersplekken, kantoren, startup excellerator, thuiswerken, koffietentje, single en multi tenant gebouw, dagboodschappen, (tweetalige) basisschool.
- De sociale schaal van meerdere subbuurtjes, ongeprogrammeerde buitenruimte, grote werkhallen maar ook kleinschalige panden, niches en plekken om te verblijven, zijn ruimtelijke condities op het EHAD-terrein om een voedingsbodemp te bieden voor sociaal en initiatiefrijk wonen en werken in een hoogstedelijke omgeving. Hier kan je je ontplooien, hier kan je ontmoeten en hier kan je ondernemen.
- Binnen de buurt kunnen clusters een eigen programmatische signatuur krijgen. Daarmee

ontstaat een zonering waarbij het ene cluster rustig is en in het ander cluster wat meer geluid gemaakt mag worden. Zo kan er op EHAD ook geëxperimenteerd, gepield en geklooid worden.

- De ruimtelijke opzet creëert de condities voor gemeenschapsvorming, samenwerking, ontplooiing. Zo kan het een plek worden voor initiatiefrijke bewoners en ondernemers. Mede omdat ze de mogelijkheid hebben om eigendom te vergaren in plaats enkel vanuit een huursituatie te werken.
- Het hele gebied is openbaar. De mate van openbaarheid verschilt. In de binnenhoven ben je bijvoorbeeld te gast bij de bewoners van de aanliggende panden.
- Aan de groene Engelseweg wordt gewoond. De creatieve makers en designers die zich hier ontplooien zijn te beleven vanaf de buurtstraat. Entrees van woningen, etalages van werkplekken tonen zich hier.
- De parkeerhub wordt gecombineerd met de busremise of een grote werkhal. Deze wordt toekomstgericht gebouwd: aanpasbaar, uitbreidbaar en demontabel.



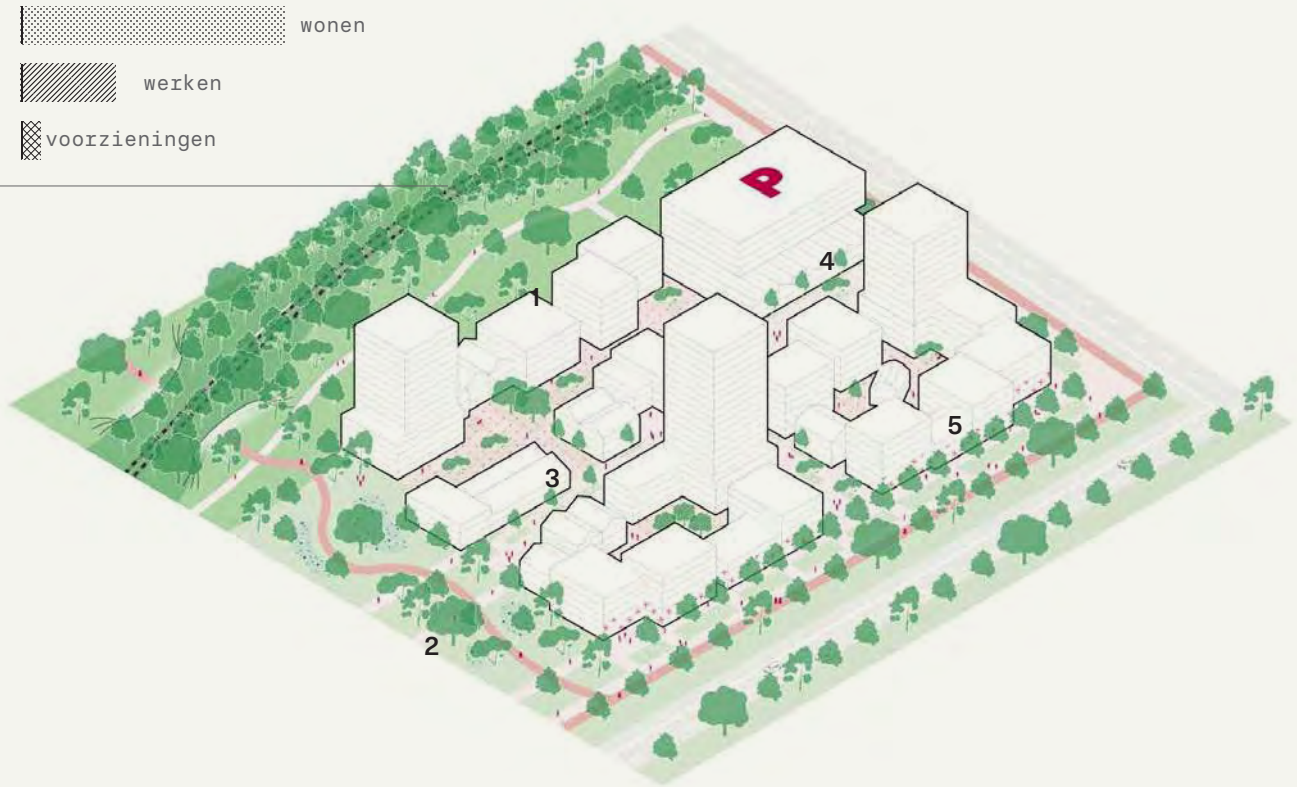
Hier kan het allemaal: fijn wonen, maakplekken en hoogwaardig werken

Totaal opp. gebied	25.800 m ²
% bebouwd	50%
% onbebouwd	50%
BVO totaal	70.000-75.000 m ²
BVO nieuwbouw	70.000-75.000 m ²

programmatische verdeling

*percentage van het totaal BVO

70	wonen
25	werken
5	voorzieningen



1 AAN HET ECOSPOOR

De groene omzooming zorgt voor een sterk groen raamwerk waarin tevens de ecosysteemdiensten (bijvoorbeeld het opvangen van regenwater) worden georganiseerd. De binnenhoven zijn gekoppeld aan de groene omzooming, waarmee er nooit snippergroen bestaat maar het altijd onderdeel is van een robuuste structuur.

2 GOED VERBONDEN

De bouwvelden worden goed opgenomen in de routing door de nieuwe spoor-onderdoorgang. Daarnaast zijn er verschillende oost-west routes door, om en tussen de bouwvelden. Daarmee

komt het binnen een aantrekkelijke wandelafstand te liggen van het station.

3 DWAALMILIEU

Clusters van panden zijn georganiseerd rondom intieme binnenplaatsen. Deze ligt 'verscholen'. Binnen in staan gebouwen niet strak in een rooilijn maar worden juist zichtlijnen doorbroken. Het dwaalmilieu nodigt uit om te ontdekken.

4 PARKEERHUB

De parkeerhub wordt goed ingepast in het bouwblok.

5 INFORMEEL BOUWBLOK

Afwisselende korrels van gebouwen zorgen voor een diverse mix. Kleinschalige panden waar eigendom vergaard kan worden, grootschalige werkhal om ateliers en werkplaatsen te huisvesten, hoogte accenten voor stedelijk wonen.

Aan de Engelseweg maakt de buurt een informele gevelwand. De hoogteaccenten staan in de 2e, 3e en 4e lijn en worden vanuit samenhang gepositioneerd.

Referentie sfeerbeeld van vanaf de
Engelseweg met zicht op het EHAD-terrein



Hoogteaccenten ook in hof

publieke functies ook binnen hof

openingen naar hof toe

auto aan los van
voetgangers/fietsers

makers aan de straatkant

vergroenen straatbeeld

gevels verborgen in het groen

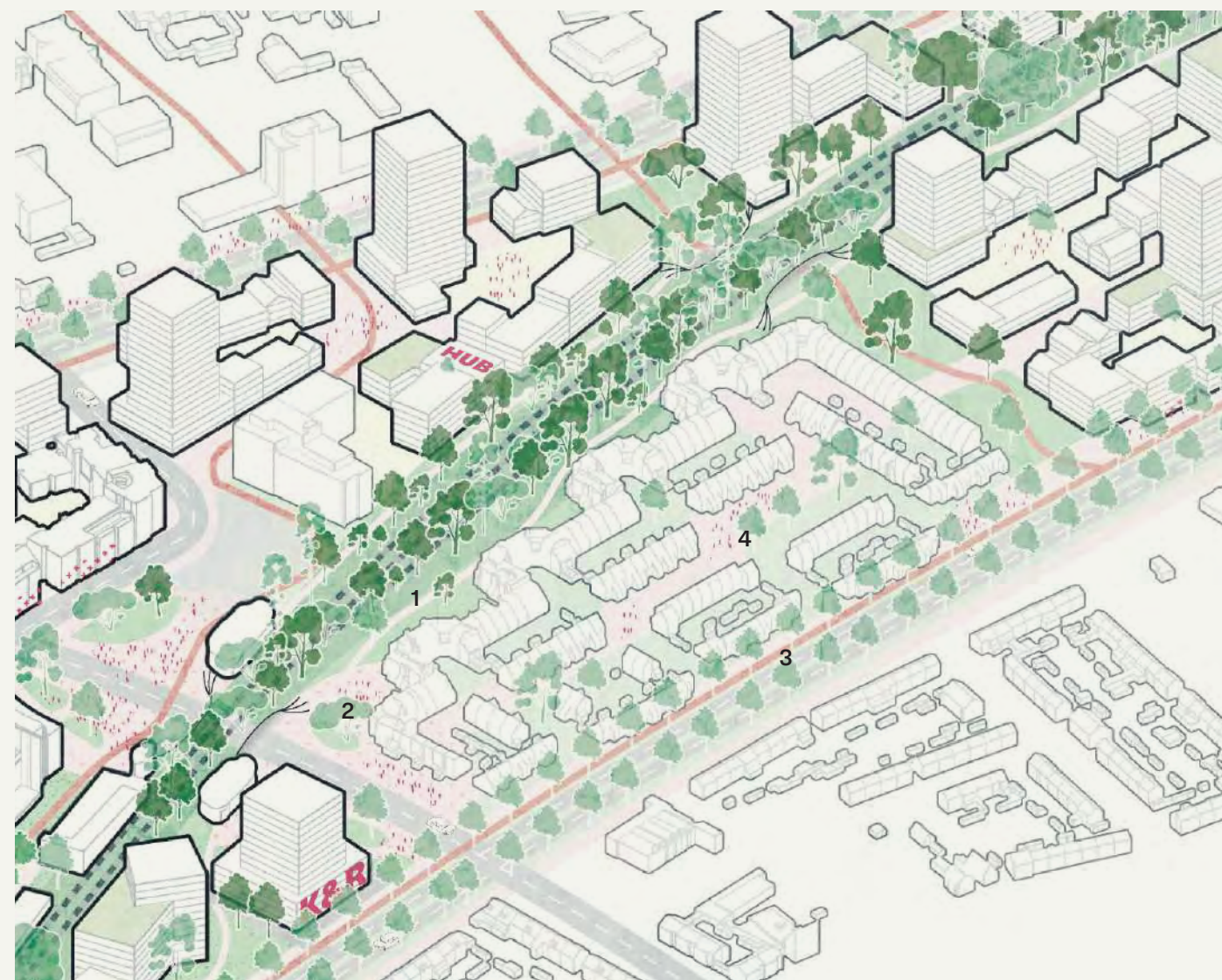
groen aanzetten met boomlanen

veilige straat

STATIONSBUURT 5 - OVERSPOOR

Zoals de naam al suggereert is Overspoor lange tijd gezien als een buurt op afstand. De ontwikkeling van het Stationskwartier omarmt de buurt en neemt het op 'in de familie'. Daarbij behoudt het zijn eigenheid als goede en centrale woonplek. De ontwikkeling van het Stationskwartier brengt ook nieuwe kansen voor vergroening en betere aansluitingen op de omgeving.

- Doelgroep: toevoegen studenten.
- Functies: voorzieningen bij station, kantoren
- De principes van de stationsbuurten kunnen (in de toekomst) ook toegepast worden op Overspoor.
- Er wordt ingezet op een betere doorwaadbaarheid van het gebied, met name oost-west, richting EHAD, het bedrijventerrein en Food Tech.
- De tweezijdigheid van het station kan in de toekomst versterkt worden door programma toe te voegen die aansluit bij de Stationskamer.
- De geluidsbelasting van het spoor wordt op gebouwniveau opgelost, denk aan het maken van een luwe zijde d.m.v. wandvorming door samengestelde panden, het positioneren van andere functies of voldoende afstand te houden. Elementen die de barrièrewerking van het spoor versterken worden vermeden, zoals het plaatsen van schermen.



1 ECOSPOOR

Aan de noordzijde van het deelgebied wordt ingezet op de realisatie van het ecospoor. Een zone waarin opgaven rondom ecologie, waterberging, energie samenkomen met een aantrekkelijke groene ruimte voor bewegen en ontmoeten.

2. STATIONSPLEIN

De eerder ingezette ontwerpbeweging van het nieuwe stationsplein wordt op termijn afgemaakt waarmee een goede 'kop' van Overspoor ontstaat.

3 ENGELSEWEG

De Engelseweg gaat fungeren als buurtboulevard met volop ruimte voor bomen en een breed trottoir aan de zijde van Overspoor.

4 DUURZAAMHEIDSDOELLEN

Er liggen kansen om, in aansluiting op de vergroening in de omgeving, de wijk te verbeteren op het gebied van reductie van hittestress, wateropvang, beweeg en verblijfsmogelijkheden in de openbare ruimte en ecologie. Ook de aanhaking op het warmtenet wordt als mogelijkheid gezien.

Eigen paradijs met goede verbindingen naar de omgeving

DE CACAOKADE

De Cacaokade is voor creatievelingen; evenementen, opvoeren, ontmoeten, samenwerken, uitwisselen, wonen, ontspannen. Hier leeft een dynamisch publiek van jong en oud omdat er altijd iets te beleven is; af en toe een festival, 's avonds een film of theater, een borrel met live jazz-muziek of op zondag ochtend buiten de deur ontbijten met de kinderen.

- Doelgroep: studenten en starters
- Functies: culturele broedplaatsen, urban sport, innovatiehubs, (dependance) mbo, hbo of universiteit, picknick, koffie, lunch, werkplek in buitenruimte, startup excellerator.
- De Cacaokade is onderdeel van de kanaal- en Aa-zone. Een zone met een onderscheidend karakter van creatieve industrie, cultuur, verblijf, recreatie en stedelijk wonen.
- De plek heeft identiteit door de historie. Dat versterken we. De kraanbaan heeft als het ware de nieuwe volumes op de kade getakeld. Deze volumes zijn met name gericht op cultuur, voorzieningen en werkfuncties.



GEBIEDSVISIE STATIONSKWARTIER

HELMOND

Altijd iets te beleven

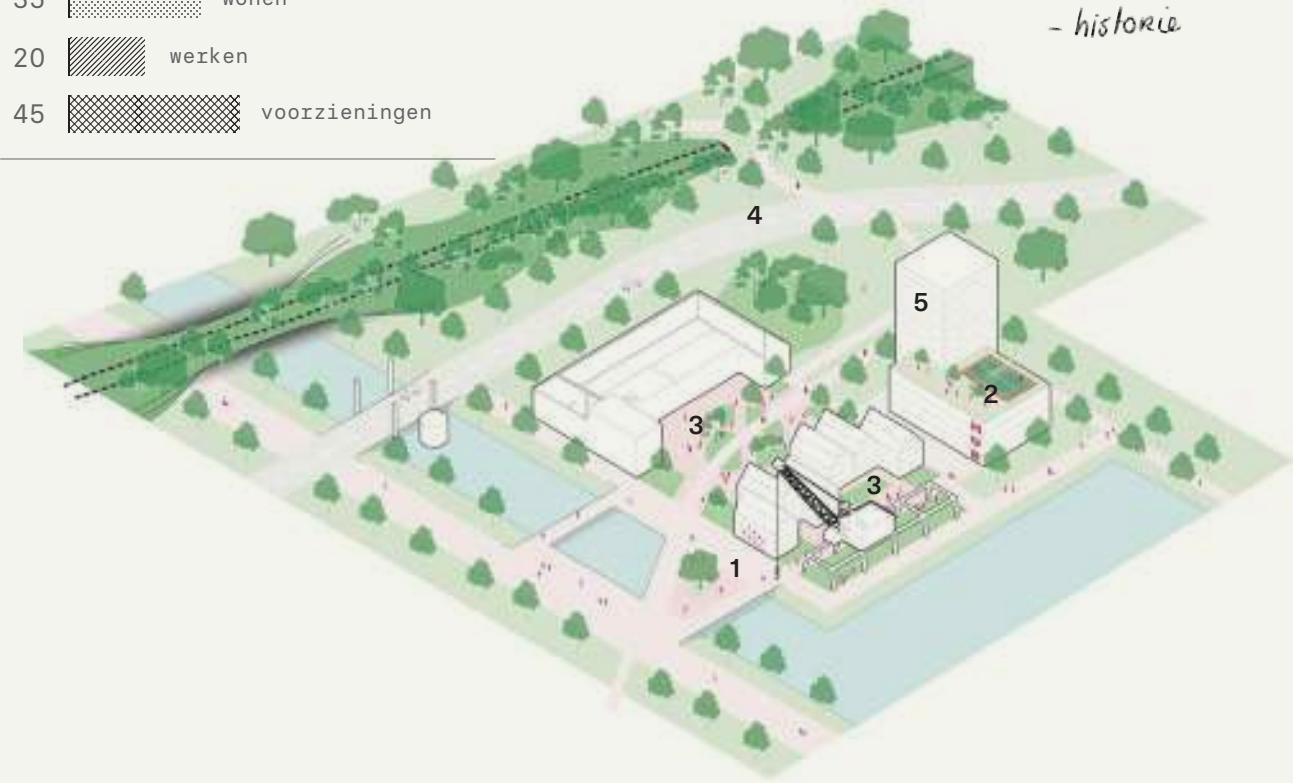
- eigenzinnig
- een beetje rauw
- stoer en robuust
- historie

Totaal opp. gebied	18.300 m ²
% bebouwd	25%
% onbebouwd	75%
BVO totaal	21.000-24.000 m ²
BVO nieuwbouw	12.000-15.000 m ²

programmatische verdeling

*percentage van het totaal BVO

35	wonen
20	werken
45	voorzieningen



1 ACTIEVE BUITENRUIMTE

De openbare ruimte is actief en uitdagend, een volwaardige place to be. Een vlonder over het kanaal verbindt Houtsdonk met deze aantrekkelijke noord-zuid route voor de trage gebruiker. En biedt een fijne plek op het water.

Een brede vlonder die breed genoeg is om een ruimte te bieden voor activiteiten. Iedereen kan hier gebruik van maken, denk aan het organiseren van sportlessen, wateractiviteiten, workshops.

2 HUB X URBAN SPORTS

Urban sport x Mobiliteitshub. Dit gebouw faciliteert goede bereikbaarheid voor bewoners en bezoekers van het cultureel programma. Maar omdat 'beleving' centraal in dit gebied werkt het zelfs door tot in de parkeergarage. Een 'playfull' garage die mobiliteit en urban sports combineert.

3 PLEK MAKEN

Nieuwbouw zorgt niet alleen voor extra programma, maar zorgt erook voor dat er duidelijke en prettige plekken in de tussenruimte ontstaan.

Een hoger accent markeert de kade-route die vanuit onder het spoor deze kant op geleid wordt.

4 VERBINDING CENTRUM

De hoeveelheid infrastructuur zorgt voor een ongewenste barrière tussen het centrum en de cacao-fabriek. Onderzocht moet worden of een deel Engelseweg afgewaardeerd kan worden in aantal rijstroken. De nieuwe (landschappelijke) verbinding op de huidige spoorovergang zorgt ervoor dat de cacaokade bij het centrumgebied hoort.

5 ÉÉN KARAKTER CACAOKADE

De cacao-fabriek bepaald het karakter en identiteit aan deze plek. De nieuwbouw wordt in architectuur echt onderdeel van de cacaokade. Dit is een ontwerp-opdracht.

Referentie sfeerbeeld van recreatie aan het kanaal



DE STATIONSTUIN

Het huidige hart van het Stationskwartier transformeert geleidelijk van een verzameling gebouwen met veel parkeerplekken naar een aantrekkelijke parkzone. Dit is hoogwaardig wonen op de meest centrale plek van Helmond. Maar ook als je hier niet woont is dit een aantrekkelijke plek om te verblijven op een terras, voor een event of om te werken.

- Doelgroep: senioren starters en expats.
 - Functies: flexwerkplekken, kantoren, horeca, picknick, openbare werkplek, foyers, startup accelerator, kinderopvang en peuterspeelzaal, culturele voorzieningen.
 - Gebouwen krijgen bij voorkeur een aantrekkelijke plint met voorzieningen en daarboven wonen. De buitenruimte wordt onderdeel van het park en de parkeerplaatsen worden maximaal gereduceerd op maaiveld. De mobiliteitshubs in het gebied vormen een alternatief.
 - Hier leeft je met je voeten in het gras. Gebouwen staan alzijdig in het landschap met zo min mogelijk barrières of erfafscheidingen.
- De Stationstuin bestaat uit meerdere deelontwikkelingen die met een eigen tijdsad tot ontwikkeling komen. Vastgoedeigenaren hebben de mogelijkheid om aan te haken bij de gebiedsontwikkeling.
 - De voetganger en fietser staan hier bovenaan in de pikorde. De landschappelijke kwaliteit betekent dat de auto's zoveel als mogelijk geclusterd worden in hubs/parkeergebouwen. Bestaande garages blijven bereikbaar. Nieuwbouwontwikkelingen maken gebruik van de hubs.



GEBIEDSVISIE STATIONSKWARTIER

HELMOND

Ongestoord wonen met de voeten in het gras

Totaal opp. gebied	89.300 m ²
% bebouwd	27%
% onbebouwd	73%
BVO totaal	95.000-105.000 m ²
BVO nieuwbouw	25.000-35.000 m ²

programmatische verdeling

*percentage van het totaal BVO

70	wonen
15	werken
15	voorzieningen



1 MET JE VOETEN IN HET GRAS

Hier woon je in het centrum van Helmond met voorzieningen op loopafstand en met je voeten in het gras! De gebouwen staan letterlijk met hun voet in het landschap.

2 VERBINDENDE TUSSENLAAG

Het succes van de Stationstuin wordt bepaald door het ontharden, een nieuwe routing en het geleidelijk transformeren van gebouwen naar staan alzijdige 'beelden' in een tuin.

Het openbare ruimte concept bestaat uit het maaiveld als verbindende laag tussen alle diversiteit aan gebouwen en functies. Nieuwe boomstructuren worden aangeplant. De paden

voor langzaam verkeer zijn leidend boven de routes voor de auto die de bestaande parkeergarages bedienen.

3 GROEN TENZIJ

Ontwerputgangspunt 'Groen, tenzij'. Daarmee ontstaat een sterke parkzone met slechts de hoognodige infrastructuur. Dat vraagt om een slimme organisatie van de autobereikbaarheid en de stadslogistiek. Uitgangspunt is dat er geen doorgaande autoverbindingen zijn.

4 HISTORISCHE BINNENSTAD

De historische binnenstad krijgt een front vanaf de tuin. Daarmee is de overgang naar de oude binnenstad

duidelijk te herkennen. Qua openbare ruimte Netwerk van straten en stoepen (binnenstad) gaat over in een landschap met paden.

VLISCO IN DE STATIONSTUIN

De vlisco fabriek ligt op een schakelpunt midden in het Stationskwartier; tegen de historische binnenstad, aan het kanaal, naast het kasteel. Voor lange tijd is dit stukje stad alleen toegankelijk voor werknemers van Vlisco. Wanneer het ooit tot transformatie (van delen) van het terrein komt kan het opgenomen worden in de gebiedsontwikkeling van het Stationskwartier.

- Doelgroep: eenpersoonshuishoudens, expats, studenten, starters.
- Functies: 'vieze' en schone werkplekken, culturele broedplaats, horeca en retail, evenementen, (dependance) universiteit of hbo. Terughoudend met zorg en bijvoorbeeld kinderdagverblijven.
- De unieke betekenis voor Helmond en het positief 'rauwe' karakter voegen een geheel puzzelstukje toe aan het Centrum+ gebied. Geen opgeschoond gebied maar een fabrieksbuurt waar gewerkt en geleefd mag worden met volop ruimte voor events.
- Het huidige complex vormt een mini-campus in het centrum. Door waardevolle gebouwen opnieuw in te zetten, het gebied goed te ontsluiten en aantrekkelijke plekken te programmeren kan een bijzonder leefgebied ontstaan waar elke Helmonder iets aan heeft.

- Cultuurhistorisch erfgoed vormt de basis voor verdere ingrepen. De verborgen identiteit van het afgesloten Vliscoterrein, die nu nog letterlijk achter een hoge muur verstopt zit, kan toegankelijker en ontdekt worden. De bestaande fabriekspanden zijn de identiteitsdragers van de buurt.
- De Stadse Aa wordt doorgezet vanaf de kasteeltuin naar het zuiden. De historische loop is weer te beleven.



GEBIEDSVISIE STATIONSKWARTIER

HELMOND



Totaal opp. gebied	75.600 m²
% bebouwd	50%
% onbebouwd	50%
BVO totaal	94.000-104.000 m²
BVO (sloop//)nieuwbouw	52.000-62.000 m²
BVO transformatie	42.000 m²

programmatische verdeling

*percentage van het totaal BVO

55		wonen
35		werken
10		voorzieningen



1 OPEN VOOR ONTDEKKING

Door nieuwe verbindingen in alle richtingen kan het onderdeel worden van het fijnmazige netwerk van de Stationstuin. Het wordt daarmee onderdeel van de stad. Een nieuwe brug over het kanaal verbetert de oost-west verbinding en ontlast de spoorwegovergang ten zuiden van Vlisco. Langs het kanaal kan gewandeld worden in de Stationstuin.

2 OUD EN NIEUW

Waardevolle en karakteristieke panden zijn de identiteitsdragers van de buurt. Een zorgvuldig samenspel tussen oud en nieuw wordt ontworpen.

3 DE STADSE AA

De waterloop van de Aa loopt over het terrein en wordt ingepast in de nieuwe ontwikkeling.

4 GROENE CAMPUS

Vlisco maakt onderdeel uit van de campus- of parkachtige opzet van de Stationstuin. De groene setting dringt vanuit de oostzijde het terrein binnen en brengt nieuwe condities voor fijn wonen en werken. De grote parkeervelden worden geclusterd in een gebouwde voorziening en de harde terreinbegrenzing is niet meer te herkennen: het is onderdeel van de Stationstuin.

5 ACTIEVE PLEKKEN

Aan het kanaal komen publieke activerende plekken waarin recreatie, cultuur, beleving en een relatie met het water centraal staat.

6 HAL ALS OPEN KNOOPPUNT

De Vliscohal in het noorden is een ontwerpogave waar veel routes samenkomen. Een potentieel brandpunt in het Stationskwartier.

Rauwe, groene fabriekenbuurt

Referentie sfeerbeeld van de Stationstuin met ruimte voor groen en verblijven



Bomenlanen
langs gebouwen

mogelijkheid
toevoegen

prospect
bomen

ecologisch
waardevolle
natuur

waterloop

actieve plint

gebouwen in
het groen

ENGELPARK

Hier ontstaat de perfecte werkplek: centraal, goed bereikbaar, en in het groen! Het is niet langer meer de 'restruimte' van het Stationskwartier. Het is onderdeel van het Stationstuin en door de ligging naast het station ontstaat er meer reuring en interactie.

- Functies: onderwijsplek, campus idee, innovatiehub, basisschool internationaal of tweetalig, supermarkt to go aan het stationsplein, onderwijs.
- De eerder ingezette ontwerpen voor het Stationsplein en de aanliggende bebouwing worden ingezet om de rand van het deelgebied te maken. Hiermee krijgt ook de zuidzijde van het station meer 'smoel'.
- Met de ontwikkeling van het deelgebied wordt ook vormgegeven aan een nieuwe kiss en ride plek aan de zuidzijde van het station. Hiermee kan ruimte gecreëerd worden aan de noordzijde waar nu nog (te) veel vervoersbewegingen samenkomen.



GEBIEDSVISIE STATIONSKWARTIER

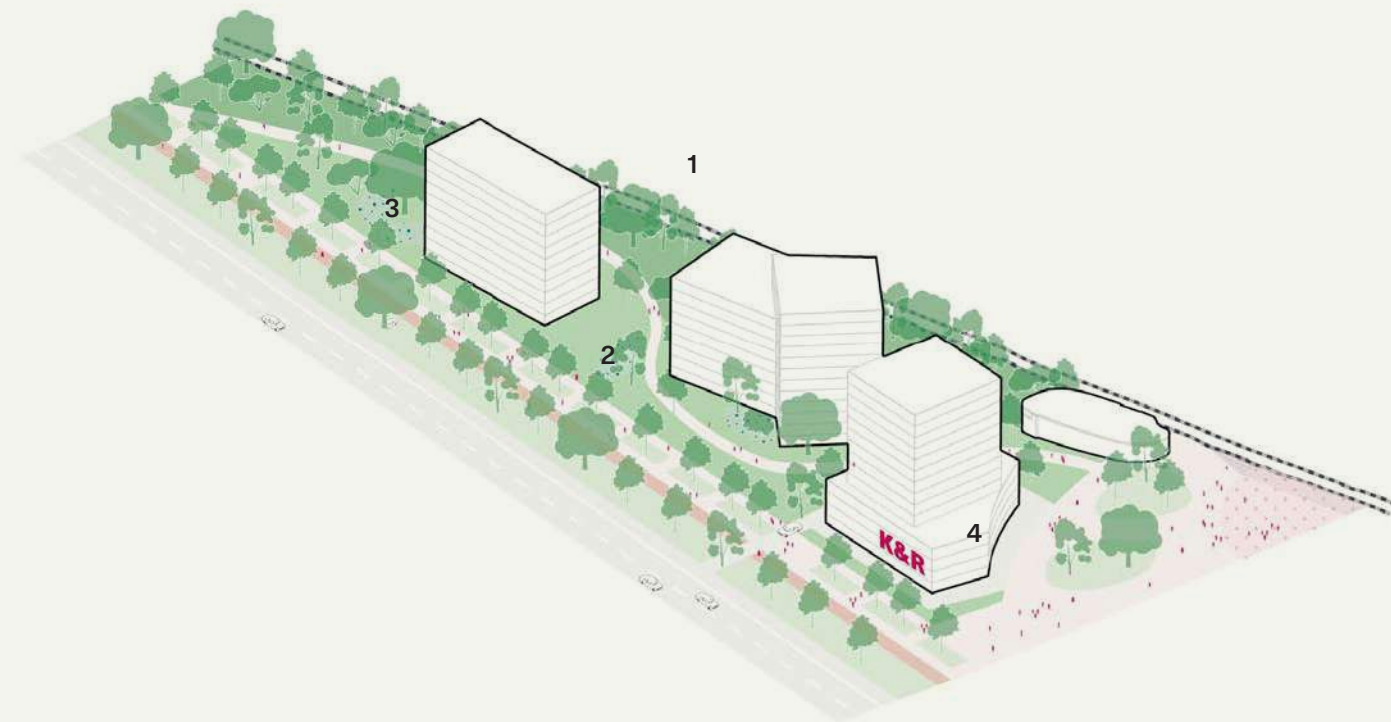
HELMOND

Totaal opp. gebied	8.100 m ²
% bebouwd	30%
% onbebouwd	70%
BVO totaal	20.000-24.000 m ²
BVO nieuwbouw	20.000-24.000 m ²

programmatische verdeling

*percentage van het totaal BVO

20	wonen
70	werken
10	voorzieningen



1 ONDERDEEL STATIONSTUIN

Ruimtelijk is het onderdeel van de Stationstuin. Dat wil zeggen dat de groene verbindende laag ook hier toegepast wordt en dat gebouwen als alzijdige en richtingloze 'beelden' in de tuin staan.

2 GOED VERBONDEN

De bouwvelden worden goed opgenomen in de routing door de nieuwe spoor-onderdoorgang. Daarnaast zijn er verschillende oost-west routes door, om en tussen de bouwvelden. Daarmee komt het binnen een aantrekkelijke wandelafstand te liggen van het station.

3 BESTAANDE BOMEN

De bestaande bomen hebben een onmiskenbare kwaliteit en bepalen als het ware de beschikbare bouwvelden. Op die plekken worden compacte, en daarmee hogere, gebouwen geplaatst.

4 AFMAKEN STATIONSPLEIN

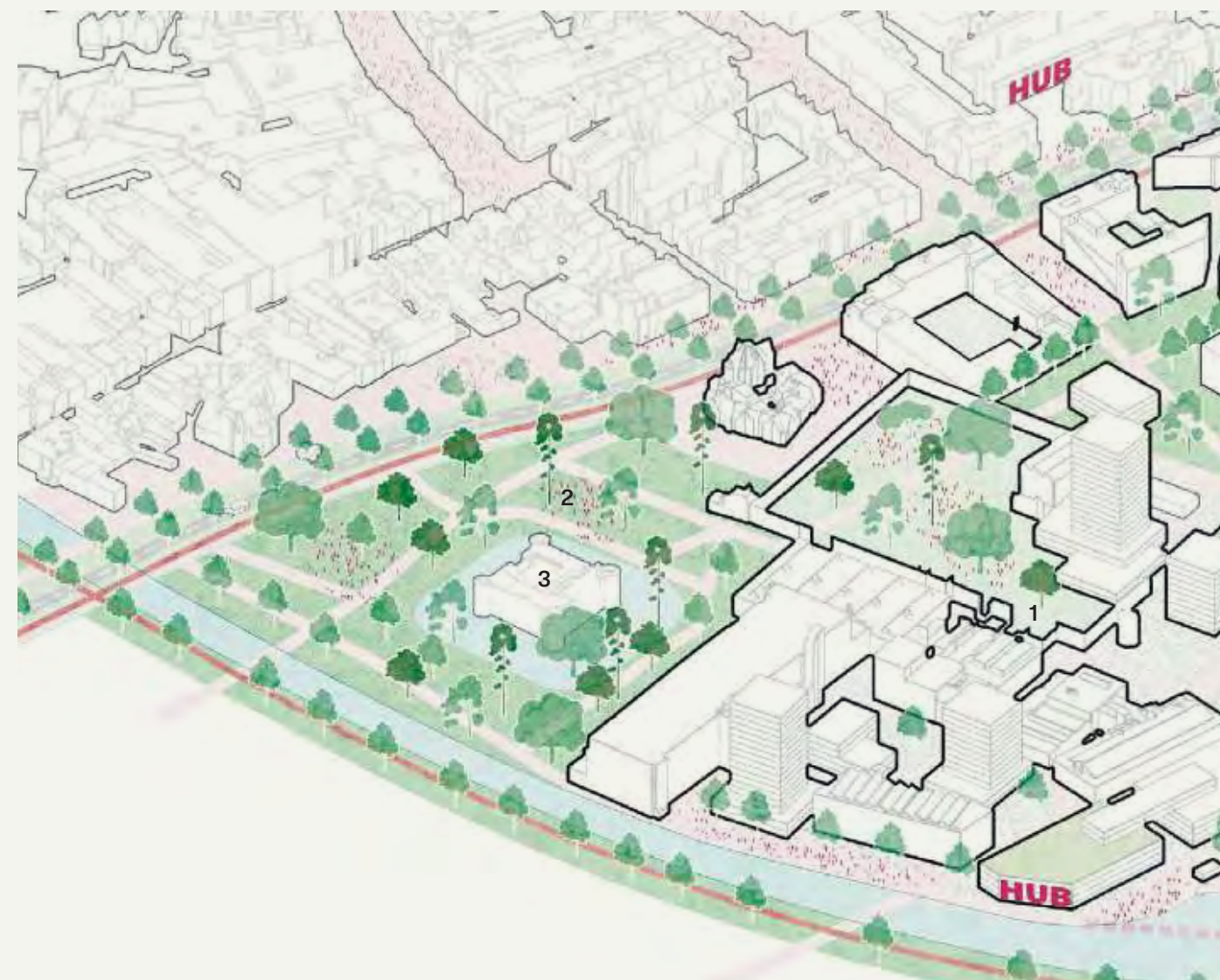
Aan het Station wordt door middel van nieuwbouw de Stationskamer afgemaakt. Dit gebouw is zeer geschikt voor werkfuncties en een actieve plint. Rondom het gebouw wordt een kiss & ride strook voorzien ter vervanging van de huidige voorziening aan de noordzijde van het station.

KASTEELTUIN

Een kasteel middenin het centrum is iets waar weinig Nederlandse steden mee kunnen pronken. In het Centrum+ gebied verbindt het kasteel en de kasteeltuin verschillende deelgebieden aan elkaar. Het groen en de luwte onder de volwassen bomen vormen een aantrekkelijke ontmoetingsplek, die op warme dagen verkoeling biedt. Die kwaliteit wordt doorgetrokken naar de Stationstuin.

Na 100 jaar openstelling voor het publiek is de tuin wel toe aan revitalisatie. Er kunnen meer faciliteiten komen zodat het park aantrekkelijker wordt voor dagelijks gebruik.

- Functies: stadspark, trouwlocatie, sinterklaas, (buiten)evenementen, cultuur, onderwijs, picknick, recreatie en koelteplek in de stad.
- De Stationstuin wordt ruimtelijk en functioneel sterker verbonden door nieuwe routing, gebaseerd op de oude verbindingen, en het op termijn doortrekken van van de stadse Aa als verbindend element in het centrum.
- De unieke positie van een kasteel in de stad versterken door een bijzondere landschapsinrichting. Dit maakt van de Kasteeltuin een plek die het bezoeken waard is, juist ook voor mensen buiten de stad.



1 STADSE AA VERBINDEN

Het terugbrengen van de Stadse Aa verderop in het Stationskwartier vraagt ook in de Kasteeltuin voor ingrepen en een goede aansluiting.

2 SCHAKELPUNT

De Kasteeltuin is als een schakelpunt in het centrum gebied. Het comfortabele trage netwerk vanuit het Stationskwartier haakt ook aan op de padenstructuur in de Kasteeltuin. Met name de oost-west verbinding krijgt een belangrijke functie in heel het Stationskwartier.

3 HISTORISCHE BINNENSTAD

De Kasteeltuin is onderdeel van de historische binnenstad. De historische binnenstad krijgt een front vanaf het Stationskwartier gezien. Daarmee is de overgang naar de oude binnenstad duidelijk te herkennen. Wanneer in de toekomst (delen) van Vlisco tot ontwikkeling komen is het de opgave om op het knooppunt van de Vliscohal een goede overgang te ontwerpen van de historische Kasteeltuin naar de nieuwe Stationstuin.

STRATEGIE

STRATEGISCHE AANPAK

Met deze visie ligt er een sterk richtinggevend aanpak voor het Stationskwartier. Een kompas waarmee we de komende jaren aan de slag kunnen.

Het is echt geen dichtgetimmerd bouwplan. Het blauwdruk-denken ligt al een tijdje achter ons en we zetten in op een adaptieve en organische werkwijze die aangepast kan worden op basis ons gezamenlijk lerend vermogen (intern) en nieuwe inzichten (extern). Daarbinnen zijn we ons bewust van de vastigheden, namelijk de doelen, waarden en kwaliteiten die we op lange termijn willen behalen. Dit vraagt om continuïteit en toewijding. Denk aan het vergroenen en ontharden van de Stationstuin, het realiseren van het ecospoor, het vormen van een aantrekkelijke stadsboulevard op de Kasteel Traverse of maken van nieuwe doorgaande routes die deelgebieden verbinden.

Tegelijkertijd bewegen we mee met de tijd. De duurzaamheidsdoelen die we nu stellen zijn mogelijk over 10 jaar achterhaald. Of weten we nu al voor welke doelgroepen we bouwen over 10 jaar? Ook zullen we flexibel genoeg moeten opereren om deelgebieden van derden nu of op termijn op te nemen onder de paraplu van de gebiedsontwikkeling.

ADAPTIEF

Ontwikkelen in het Stationskwartier is ontwikkelen in de bestaande stad. We moeten ons erop instellen dat we 'op een rijdende trein springen' waarbij diverse deelprojecten al lopen. De ontwikkeling van het Helmondse Stationskwartier is een rijdende trein. Daar gaan we adaptief mee om:

- We werken deelprojecten uit als uitvloeisel van de integrale Gebiedsvisie. Dit doen we op basis van drie verschillende typen projecten: 1. Initiatieven van derden; 2. Gebiedsontwikkeling gemeentelijk eigendom; 3. Herinrichting openbaar gebied.
- We voeren de benodigde thematische onderzoeken op het gebied van bijvoorbeeld verkeer, circulair materiaalgebruik of het modulaire warmtenet.
- Anderzijds bewegen we wendbaar mee met lopende projecten en geven werkenderwijs richting.

CO-CREATIE:

Het accent in het initiatiefstadium ligt op 'proces', op het activeren van ideeën en samenwerkingen, het opbouwen van een community en het werven van samenwerkingspartners en financiers. Co-creatie met de stad heeft daarbij bijzondere aandacht in dit proces. De ontwikkelruimte in het Stationskwartier (en Centrum +) biedt Helmond namelijk de unieke kans om de stad van binnenuit te vernieuwen en te versterken. Om Helmond het hart te geven dat het verdient én nodig heeft en om het ecosysteem te versterken. Dat kan alleen als de gebiedsontwikkeling in totaal en de deelontwikkelingen in het bijzonder tot stand komt in een goede dialoog met de stad en samenwerkingspartners. Dat is cruciaal in dit proces.

TIJDELIJKHEID EN 'PLEK MAKEN'

We zullen tijdelijke functies en activiteiten in het ontwikkelproces volop moeten benutten voor kansen voor verlevendiging en experiment in het hier en nu. Er gebeuren allerlei interessante dingen, het trekt nieuwe mensen, er kan volop geëxperimenteerd worden met nieuw gebruik en activiteiten, de gebiedsontwikkeling kan naam maken, mensen gaan voor zichzelf kansen ontdekken en de haalbaarheid voor nieuwe ideeën wordt meteen in de praktijk getest. Benutten van de tijdelijkheid geeft vertrouwen en voedt trots en innovatiekracht. Daarom zullen we een blijvend open oog hebben voor projecten die al 'in de tijdelijkheid' gerealiseerd kunnen worden. En we zullen werk maken van zaken die al op de korte termijn een positief effect kunnen hebben.

VAN POSTZEGELS NAAR GEBIEDSDENKEN

Willen we de provinciale en gemeentelijke ambities behalen dan zal het noodzakelijk zijn om op gebiedsniveau te werken. Niet alle opgaven kunnen binnen de kaders van elk individueel perceel optimaal ingevuld worden. We moeten op elkaars schouders gaan staan waardoor er de waardecreatie groter is dan de som der delen. Voor elke opgave wordt bekeken op welk niveau deze optimaal ingevuld kan worden: centrum, stationskwartier, deelgebied, perceel.

We zien in het bijzonder kansen om individuele ontwikkelingen op een perceel in samenhang met de naastgelegen percelen in een deelontwikkeling of cluster te beschouwen. Op dat clusterniveau zijn opgaven

rondom routing, afstemming van hoogte en oplossing van het parkeervraagstuk efficiënt op te lossen. Dit vraagt om regie, samenwerking en match making.

Onderzocht moet worden of een gebiedsfonds voor klimaat, energie, ecologie en mobiliteit uitkomst biedt om dit gebiedsdenken makkelijk te maken.

VOLGORDELIJKHEID EN FASERING

De gebiedsontwikkeling zal een doorlooptijd kennen van 10 tot 15 jaar. Niet elk deelgebied zal op hetzelfde moment tot ontwikkeling komen. En niet elke investering in de openbare ruimte en publieke voorzieningen zal op hetzelfde moment gedaan worden. Er zal gewerkt moeten worden aan een fasering waarin investeringen op elkaar worden afgestemd:

- Hubs maken kwalitatieve deelontwikkelingen mogelijk
- Onderdoorgangen hangen samen met naastgelegen deelontwikkelingen. Zo zal de autobereikbaarheid van Vlisco van belang zijn en op termijn, bij alternatieve ontsluiting en transformatie van het terrein, de spoorovergang anders georganiseerd kunnen worden.
- Het afschalen van de infrastructuur op de Kasteel Traverse, Engelseweg en Kanaaldijk Noordwest zal kunnen plaatsvinden wanneer het nieuwe verkeers- en routesysteem voor het centrum gedefinieerd is.
- Snel de juiste toon zetten in de Stationstuin met deelontwikkelingen en investeringen in de openbare ruimte zorgt voor een potentieel vliegwieleffect op de benodigde aantrekkingskracht.

STRATEGISCHE RUIMTELIJKE INGREPEN

Voor de uitvoering van de gebiedsontwikkeling zien we een aantal cruciale ruimtelijke ingrepen die nodig zijn:

1. Hubs

Om de bundeling aan ambities op het gebied van klimaat, ecologie, belevingskwaliteit, woningbouw et cetera te kunnen waarmaken wordt in deze gebiedsvisie ingezet op het creëren van ruimte door de herpositionering van de auto. Voornamelijk door het concentreren van de auto in gebouwde bovengrondse hubs per deelgebied.

2. Oversteken spoor

Nieuwe of betere noord-zuid verbindingen over het spoor zijn nodig loop en fietsafstanden te beperken en de barrièrewerking op te heffen.

3. Ruimtewinst infrastructuur

Op specifieke plekken kan de fysieke ruimte voor infrastructuur afgeschaald worden waardoor de oversteekbaarheid vergroot wordt en het verharding afneemt. Dit is het geval op delen van de de Kasteel Traverse en de Engelseweg en in potentie ook op de Kanaaldijk Noord West.

4. Ecospoor

Door ruimte te reserveren voor deze backbone kunnen opgaven rondom ecologie, waterberging en energie samenkomen met een aantrekkelijke groene ruimte. Deelontwikkelingen kunnen 'leunen' op deze structuur.

5. Stationsknoop

De herorganisatie van verkeerstromen op het Stationsplein, betere routing van station naar centrum, de eventuele toekomstige capaciteitsvergroting van het spoor en de tweede entree aan de zuidzijde vragen om investeringen op korte termijn in de openbare ruimte en in onderzoeken.

6. Hal Vlisco

De hal van Vlisco ligt op een knooppunt van stromen en vormt een aantrekkelijke plek om de aansluiting van de deelgebieden beter op elkaar aan te laten sluiten. Transformatie zou uitkomst kunnen bieden waarmee tevens ruimte gemaakt wordt voor urban sports, events en groen.

m

u

J

n

t

v

t

stedenbouw

o

l

n

a