

CENTRUM +

SAMEN OP WEG NAAR
HET HELMOND VAN 2030



Gemeente Helmond



1. VOORWOORD

In januari 2017 zag het Centrumperspectief het levenslicht. Daarin beschreven we in welke richting het centrum van Helmond zich tot 2030 moet ontwikkelen. Belangrijk doel was om de levendigheid in het centrum terug te brengen. Zoals ik het toen in mijn voorwoord zei: mensen moeten weer graag in 'de stad' komen. Om te winkelen, uit eten te gaan, een bezoekje te brengen aan de bioscoop of het theater, of te gaan stappen.

Inmiddels zijn we ruim drie jaar verder. De grote lijn uit het Centrumperspectief staat nog steeds, maar een actualisatie is wel nodig. Ons plan was om in april 2020 met deze actualisatie naar de gemeenteraad te gaan. De stukken lagen klaar: we hoefden bij wijze van spreken alleen nog maar op de 'send'-knop te drukken. En toen gooide de coronacrisis roet in het eten. De acute fase van de crisis lijkt nu achter de rug. Langzaam krijgen we zicht op de gevolgen. Het lijkt erop dat de richting waarin we ons bewegen hetzelfde blijft, maar dat een aantal ontwikkelingen, zoals de afname van het aantal winkels in het centrum, zal versnellen. In de zomerperiode hebben we nog eens kritisch gekeken naar het stuk dat we dit voorjaar aan de raad hadden willen voorleggen. Waar nodig hebben we zaken aangescherpt in het licht van de recente ontwikkelingen.

In de voorliggende actualisatie vindt u een aantal nieuwe onderdelen. Zo komt er meer aandacht voor het terugbrengen van de Oude Aa door het hele centrum. We voegen een visie op de ontsluiting van het centrum voor het verkeer toe, evenals het parkeerbeleid. Waar het Centrumperspectief in 2017 vooral ging over het kernwinkelgebied, breiden we het gebied nu uit: van Suytkade in het zuiden tot aan het Stiho-terrein en de Bundertjes in het noorden. Verder nemen we het stationsgebied nadrukkelijk mee. Daar ligt potentie voor de ontwikkeling van een hoogstedelijk milieu.

In december 2019 zijn de eerste contouren van deze actualisatie aan alle belangstellenden voorgelegd tijdens een drukbezochte bijeenkomst in de Cacaofabriek. De reacties waren enthousiast. Dat was voor ons het sein om door te gaan op de ingeslagen weg en te komen tot een geactualiseerd Centrumperspectief dat past bij de huidige tijd. Op hoofdlijnen, zodat we ook de komende jaren kunnen blijven inspelen op ontwikkelingen. Het Centrumperspectief, en daarmee ook deze herijking, staat niet op zichzelf. Het is verweven in de Strategische Agenda van de gemeente Helmond. Belangrijke overkoepelende thema's zoals mobiliteit en jeugdvriendelijke stad krijgen zo ook een plaats in het centrum.

Tot slot: in de afgelopen jaren hebben we niet stilgezeten. Op veel plaatsen in het centrum wordt volop gebouwd. Het Burgemeester Geukerspark is klaar en wordt vanaf het eerste moment druk bezocht. Verschillende kantoorpanden zijn of worden omgebouwd naar woningen. De plannen voor De Waart, Oranjekade, De Weef en de oude bibliotheek staan in de startblokken. Andere plannen volgen snel, zoals het Piet Blomplein, Stationskwartier en het oude postkantoor. En dat allemaal bij elkaar is goed nieuws voor de levendigheid die we zo graag in ons centrum willen terugbrengen!

Erik de Vries

Wethouder Centrumontwikkeling

2. INLEIDING

Het Centrum perspectief Helmond 2030 verscheen in januari 2017. Een visie op hoofdlijnen, juist om de mogelijkheid open te houden om op ontwikkelingen te kunnen inspelen. Nu, drie jaar later, is er veel veranderd en is er behoefte aan een actualisatie van het Centrum perspectief. De wereld om ons heen is de afgelopen jaren flink veranderd. Was in het verleden het winkelen de kurk waar het centrum op dreef, inmiddels is wel duidelijk dat die tijd definitief voorbij is. Online shoppen neemt nog steeds toe. De coronacrisis heeft deze ontwikkeling alleen maar versterkt. Het fysiek winkelen wordt steeds meer als beleving gezien. Het centrum verandert van een place to buy naar place to be. De lange termijndoelen, zoals het concentreren van winkels in het kernwinkelgebied en meer ruimte voor andere functies in de aanloopstraten, blijven hetzelfde. De urgentie is echter nóg groter geworden. Om aantrekkelijk te blijven moet het centrum een transformatie ondergaan.

Winkels zullen er altijd blijven, maar de vraag is hoe veel en voor wie. Er zijn andere functies nodig om mensen naar het centrum te krijgen. Naast cultuur, leisure en maatschappelijke functies is woningbouw belangrijk. Mensen die in het centrum wonen, zorgen voor leven in het centrum, ook buiten de winkelopeningstijden. Ook extra werkgelegenheid in het centrumgebied is belangrijk. Dat zorgt voor mensen die tussen de middag in de stad gaan wandelen, of aan het eind van de dag nog even een boodschap doen.

Maar ook het omgekeerde geldt: een uitstekend woonklimaat in het centrum trekt nieuwe doelgroepen aan en verleidt huidige bewoners om te blijven. Goede stedelijke werkmilieus geven niet alleen het centrum maar de hele stad een nieuwe economische impuls. Door verdichting wordt nabijheid gecreëerd. Nabijheid is een voorwaarde voor het goed functioneren van een centrum. Een kwalitatief goede openbare ruimte is daarbij wel van cruciaal belang. We willen daarbij het thema jeugdvriendelijke stad nadrukkelijk in het centrum terug laten komen.

De visie op het centrum zoals is verwoord in het Centrum perspectief Helmond 2030 blijft de basis. Deze herijking is hier een aanvulling op en bestaat uit de volgende thema's en gebiedsuitwerkingen:

1) Een groter gebied

Woningbouw- en andere ontwikkelingen ten noorden en ten zuiden van het centrum hebben een nauwe relatie met de ontwikkelingen in het centrum zelf. Daarom vergroten we het gebied waarop de visie van toepassing is. Keken we eerder alleen naar het centrum (kernwinkelgebied en omliggende zones), nu spreken we over Centrum+: van Suytkade in het zuiden via het centrum tot het Stihoterrein en de Bundertjes in het noorden. De visie op wonen, werken, retail, horeca en cultuur zoals beschreven in het Centrum perspectief is ook in dit grotere gebied van toepassing. Een inhoudelijke herijking is op deze onderdelen niet noodzakelijk. Wel is het belangrijk dat de verbindingen tussen deze gebieden versterkt worden.

2) Herstel structuur en zichtbaarheid Aa

De Aa is in het Centrum perspectief als drager van de belangrijke groene en blauwe structuur in het centrum aangegeven. Maar het belang van de Aa is groter: de Aa is ook een belangrijk onderdeel van de te nemen maatregelen tegen hittestress, verdroging en wateroverlast. Maatregelen die nodig zijn om het centrum klimaatbestendig te maken. Niet alleen in het centrum maar op het hele Helmondse grondgebied moet de Aa weer gaan stromen. Daar waar mogelijk zal de Aa ook bovengronds weer zichtbaar worden.

3) Invulling verkeer en parkeren

In het Centrum perspectief 2017 staat nog geen visie op verkeer en parkeren. Die is in een later stadium uitgewerkt. In juli 2019 heeft de gemeenteraad een richting gekozen: we werken in de richting van een autoluw en groen centrum in combinatie met technologie gedreven oplossingen voor de bereikbaarheid en het parkeren in het centrum van Helmond. Een keuze die ook bijdraagt aan meer ruimte voor voetgangers en fietsers en een betere kwaliteit van de openbare ruimte in het centrum. In dit Centrum+ Perspectief is dit besluit ruimtelijk vertaald in de daarbij behorende verkeersinfrastructuur en parkeerfaciliteiten.

4) Stationskwartier

Binnen het Centrum+ gebied ligt het Stationskwartier. Door de combinatie van het treinstation, busstation en diverse kantoorlocatie die zijn of worden omgebouwd naar appartementen liggen hier extra kansen voor een hoge mate van verstedelijking met een lage automobiliteit. Hoe het Stationskwartier er precies uit komt te zien weten we nu nog niet. In de komende periode werken we een visie op het Stationskwartier uit.

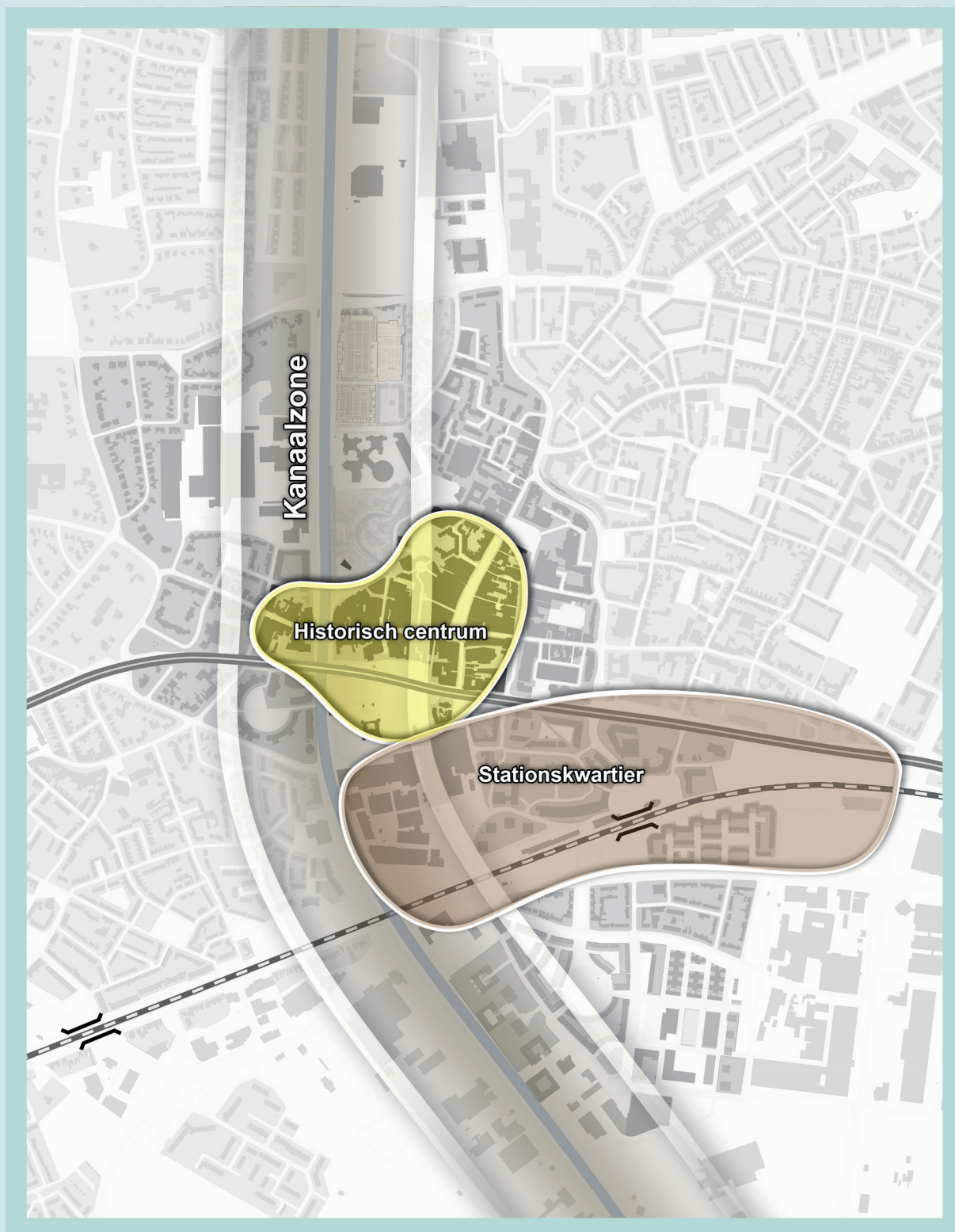
5) Piet Blomplein

In het Centrum perspectief 2017 is het Piet Blomplein aangeduid als potentiële ontwikkellocatie. Op deze locatie worden woningen gerealiseerd in combinatie met een parkeergarage voor bezoekers aan het centrum. Voor zo ver het meerwaarde heeft voor het centrum wordt op de begane grond aanvullende (grootschalige) retail toegevoegd. Blijkt deze behoefte er niet te zijn, dan wordt deze ingevuld met wonen en/of andere centrumfuncties.

3. HET DNA VAN CENTRUM+

Voordat we ingaan op de opgaves die voor ons liggen, zetten we een stap terug en maken we een analyse van het gebied. Het Centrum+ gebied bestaat uit drie onderscheidende deelgebieden: het historische centrum, de Kanaalzone en het Stationskwartier. Ieder gebied heeft een eigen profiel en identiteit. Samen vormen ze het DNA van het Helmondse

Centrum+. Op de onderstaande kaart is de globale afbakening van deze gebieden aangegeven. Bij de uitvoering van de projecten die voortkomen uit deze herijking houden we de kenmerken en sfeer van het betreffende gebied steeds in ons achterhoofd.



Figuur 1 De DNA kaart

Historisch centrum: Aantrekkelijk verblijfsgebied in een kleinschalige omgeving

Veel historische gebouwen zijn in de loop van de tijd verdwenen, maar het middeleeuwse stratenpatroon is in de huidige plattegrond nog herkenbaar. De Markt met de toeleidende straten, het Kasteel, het patroon van de wallen en de Oude Aa. In het historische centrum ligt het accent op winkelen, horeca en verblijf. Het gaat om het gebied Veestraat, Ameidestraat, zuidzijde Markt, Elzas Passage en Havenplein. In dit voetgangersgebied zien we op de begane grond winkels, horeca en andere openbare functies, zoals dat al beschreven staat in het Centrumperspectief. Op de verdiepingen wordt bij voorkeur gewoond.

De stedenbouwkundige opzet van het historische centrum kenmerkt zich door kleinschaligheid. De bebouwing is maximaal vier bouwlagen hoog met accenten tot vijf bouwlagen. Uitzonderingen hierop zijn mogelijk, maar alleen als deze passen bij het karakter en de gewenste uitstraling van het centrum en goed aansluiten op de omgeving.

Kanaalzone: industriële geschiedenis en wonen en bedrijvigheid aan het water

In de eerste helft van de 19e eeuw is de Zuid-Willemsvaart gegraven. Met de opkomst van de industrialisatie, vanaf het midden van de 19e eeuw, is de stad explosief gegroeid. Deze industriële geschiedenis vormt samen met het kanaal de basis van de Kanaalzone. Meer en meer ontstaat er ook een aantrekkelijk woonmilieu aan het water, met projecten als Oostende, Oranjekade, De Weef en Suytkade.

De stedenbouwkundige opzet van de Kanaalzone kenmerkt zich door de mix van fabriekspanden, herenhuizen, stadsparken en een reeks van appartementencomplexen van maximaal zes bouwlagen met accenten tot 11 bouwlagen. Ook hier geldt dat uitzonderingen hierop mogelijk zijn, mits deze passen bij het karakter van dit gebied en aansluiten op de omgeving.

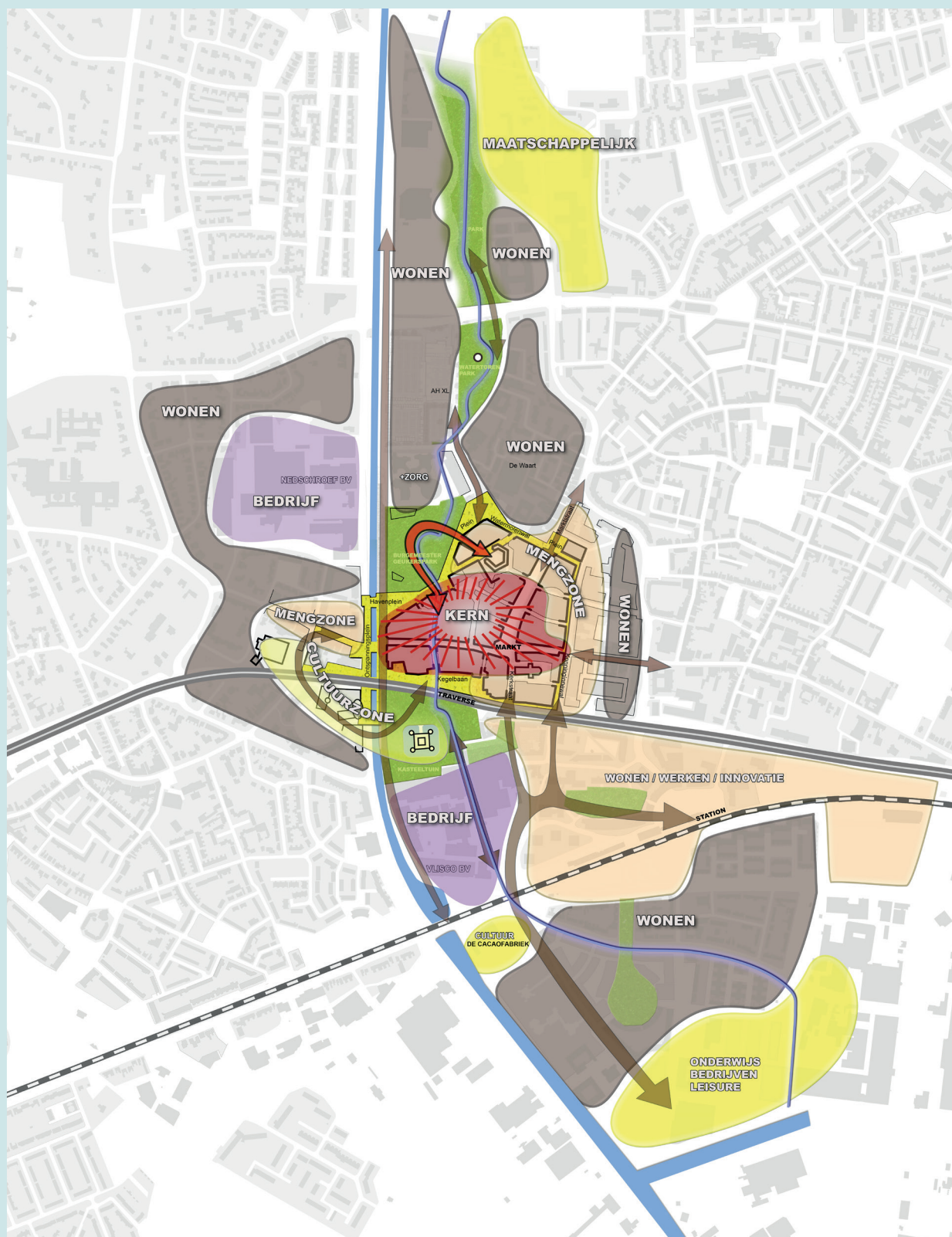
Stationskwartier: toekomstig hoogstedelijk milieu

Het Stationskwartier heeft veel potentie, maar moet nog de kans krijgen om een eigen karakter te ontwikkelen. Het gebied kenmerkt zich op dit moment door een mix van appartementencomplexen, woningen, kantoren, fabrieksgebouwen en te herontwikkelen locaties en panden. In het Stationskwartier wordt het nieuwe Huis voor de Stad gerealiseerd alsmede het nieuwe politiebureau: een flinke impuls voor het gebied. Met het NS- en busstation is dit gebied goed bereikbaar met openbaar vervoer. Hierdoor is dit gebied bij uitstek geschikt om te (her)ontwikkelen naar een hoge stedelijke dichtheid. We streven naar een gemengd woon- en werkmilieu, waarbij hoogbouw zeker niet wordt uitgesloten. De auto speelt in het gebied een ondergeschikte rol en de knooppuntfunctie van het station wordt versterkt.



4. CENTRUM+: EEN GROTER GEBIED MET EEN BREDERE VISIE

Hieronder hebben we de oorspronkelijke kaart uit het Centruimperspectief 2017 vertaald naar het Centrum+ gebied. Nog steeds staan hier de belangrijkste functies en relaties op aangegeven, maar het gebied is zowel naar het noorden als naar het zuiden uitgebreid.



Figuur 2 De Functiekaart

In dit gebied blijft de visie uit het Centruimperspectief van kracht. Wel hebben we deze op onderdelen aangepast voor het Centrum+ gebied. Kort samengevat is de visie voor het Centrum+ gebied:

- Het verwezenlijken van een compacte kern, met focus op winkels en horeca.
- Het bevorderen van een meer gevarieerde mix van wonen, horeca, cultuur, bedrijvigheid, retail (winkels), leisure, onderwijs en dienstverlening in het totale Centrum+ gebied.
- Het kwalitatief verbeteren van de retail, de horeca en het culturele aanbod, zodat de aantrekkingskracht op alle doelgroepen wordt vergroot.
- Het versterken van de kwantiteit, kwaliteit en diversiteit van de woonfunctie.
- Het creëren van aantrekkelijke ontmoetings- en verblijfsplekken in de openbare ruimte met veel groen, water en plek om te spelen.
- Het bieden van meer ruimte voor nieuwe functies in de Kanaalzone, de mengzones en het Stationskwartier. Denk bijvoorbeeld aan urban sports faciliteiten en creatieve broedplaatsen.
- Het duurzaam en toekomstbestendig ontwikkelen van lege locaties in het centrum+ gebied.
- Het versterken van de verbindingroutes zowel binnen de compacte kern als tussen de compacte kern en de aangrenzende gebieden in het Centrum+ gebied.

Een centrum met een diversiteit aan functies en voorzieningen op loopafstand van elkaar. Dáár zetten we op in. Het centrum kent een heldere en herkenbare begrenzing maar de samenhang tussen de verschillende deelgebieden mag sterker. De deelgebieden zijn de compacte kern met daar omheen de Mengzones, de Cultuurzone, de Kanaalzone, het Stationskwartier en Suytkade en omgeving.

5. DE OPGAVES

Realisatie van de visie voor het Centrum+ gebied stelt ons voor een aantal opgaves. Bij de uitwerking daarvan houden we rekening met het profiel en identiteit van het betreffende gebied zoals dat in het hoofdstuk 'DNA van Centrum+' staat beschreven.

Kernwinkelgebied

Het optimaal functioneren van het kernwinkelgebied heeft nog steeds prioriteit. We streven naar een hoge dichtheid van winkels en horeca die elkaar versterken. Structurele leegstand willen we voorkomen. Dit bereiken we door niet alleen te denken aan invulling met retail of horeca, maar juist ook andere openbare functies. Ter versterking van de compacte kern zoeken we naar mogelijkheden om via het Piet Blomplein en de achterzijde van de Elzas Passage een goede verbinding te maken tussen het winkelcircuit, het Burgemeester Geukerspark en het Havenplein. Dit zijn de rode pijlen op de functiekaart.

Klimaatbestendig centrum: versterken van de Aa als 'groen-blauwe' structuur in het centrum

In het Centruumperspectief benoemden we de Aa al als ruimtelijk kwaliteitsbepalende groen-blauwe structuur. Nu gaan we een stap verder. We zien de Aa als de belangrijkste drager voor een klimaatbestendige inrichting van de openbare ruimte in het centrum, samen met de daaraan gelegen stadsparken.

De Aa verbindt alle deelgebieden van het centrum met elkaar. Het doel is om deze structuur te versterken en waar mogelijk zichtbaar te maken. We willen de Aa over het hele Helmondse stroomgebied weer stromend maken. Een belangrijke partner om dit te realiseren is het waterschap Aa en Maas.

Bij het inrichten van het centrum en de openbare ruimte houden we rekening met steeds vaker voorkomende extreme weersituaties zoals wolkbreuken, droogte en hittegolven. Dit heeft gevolgen voor de inrichting van het centrum. We zoeken naar mogelijkheden om de openbare ruimte te ontharden, te vergroenen en ruimte creëren voor water en de buffering daarvan voor drogere tijden. Kortom: we werken toe naar een klimaatbestendige inrichting. Onze opgave is om de mogelijkheden die hiervoor in het centrum zijn zo goed mogelijk te gebruiken. Het terugdringen van auto's en parkeerplaatsen in de openbare ruimte, zoals is beschreven in de 'Visie bereikbaarheid en parkeren centrum', sluit hierop aan.

Versterken en verbeteren verbindingen

De samenhang tussen de verschillende zones in het Centrum+ gebied bepaalt mede de aantrekkelijkheid en het functioneren van het centrum. Binnen een straal van circa 500 tot 750 meter vanaf de Markt liggen alle voorzieningen én onze parels: het winkelgebied, NS-Station, het Boscotondo-complex, het Kasteel, Museum Helmond, Theater Speelhuis, de Cacaofabriek, het Burgemeester Geukerspark, parkeergarages en fietsenstallingen, de bibliotheek, het Kunstkwartier enzovoorts. Te voet zijn in tien tot vijftien minuten alle delen van het centrum bereikbaar. De openbare ruimte in de compacte kern is grotendeels als voetgangersgebied ingericht, met oog voor de menselijke maat, kleinschaligheid, gezelligheid en intimiteit.

Op dit moment kent het centrum een aantal verbindingen die qua beleving en dynamiek verbeterd kunnen worden.

Voorbeelden hiervan zijn de verbinding Markt-NS Station-Stationskwartier en de verbinding Markt-Cacaofabriek-Suytkade. Beide worden gekenmerkt door infrastructurele barrières en minder dynamische en levendige gebieden op de route. Een kleine aanzet om de route van het NS Station naar het centrum te verbeteren is de aanduiding met de rode kasteeltjes, maar verdere fysieke verbeteringen zijn nodig.

De verbindingen zijn niet alleen van belang voor bezoekers van het centrum, maar ook voor ondernemers, bewoners en mensen die in het centrum werken. Het gaat overigens niet alleen om de verbindingen van de onderdelen, maar ook om de toegankelijkheid en bereikbaarheid van het centrum in het algemeen. Een passend aanbod van fietsenstallingen, openbaar vervoer, parkeervoorzieningen en de daarbij behorende infrastructuur is van groot belang voor het centrumbezoek. De verbinding tussen de parkeervoorzieningen, fietsenstallingen en de opstappunten voor het openbaar vervoer en het centrum moeten voldoen aan primaire voorwaarden zoals veilig, aantrekkelijk en comfortabel.

We zetten in op het versterken, verbeteren en verlevendigen van een aantal cruciale verbindingen, met als doel de algehele samenhang in het centrum te verhogen.

Wonen

De woningbouwopgave in de regio is groot. Centrum + biedt volop kansen om in die opgave een grote rol te spelen, en zo bij te dragen aan de agglomeratiekracht van de regio, en de autonome kracht van de stad en het centrum. Meer inwoners zorgen voor meer beleving. Met de voorzieningen op loopafstand en het station nabij biedt het centrumgebied prachtige en gevarieerde stedelijke woonmilieus voor alle doelgroepen.

Verkeer en parkeren in het centrum

In de 'visie verkeer en parkeren centrum' is vastgelegd dat we de komende jaren toewerken naar een autoluw en groen centrum met technologie gedreven oplossingen voor de bereikbaarheid en parkeren. We streven hierbij naar een versterking van de ruimtelijke kwaliteit en het slechten van ruimtelijke barrières.

Het stedelijk verkeersbeeld verandert naar hoofdzakelijk lopen en fietsen. Helmond blijft met de auto goed bereikbaar, maar auto's zijn wel steeds meer 'te gast'. Bezoekers van het centrum worden gestimuleerd om met de (e-)fiets of met het openbaar vervoer te komen. Parkeren doen we voornamelijk in de parkeergarages aan de randen van het centrum. Voor (nieuwe) bewoners zou de parkeernorm omlaag kunnen, zeker als goede alternatieven, zoals NS station, deelauto's en fietsvoorzieningen beschikbaar zijn. Fysieke ingrepen beperken we tot een minimum. Hierbij houden we rekening met de maatschappelijke trend van 'delen' in plaats van 'bezitten'. Op basis van technologie en data worden duurzame, slimme en efficiënte oplossingen voor mobiliteit en parkeren gezocht. Denk hierbij aan de inzet van voertuig-, verkeerslicht- en routekeuzetechnieken, of aan de inzet van duurzame, emissieloze, voertuigen voor de bevoorrading van winkels.

In figuur 3 staat de gewenste verkeersinfrastructuur weergegeven.



Figuur 3 Verkeersinfrastructuurkaart

De verkeersinfrastructuur ziet er als volgt uit:

- **Een lussenstructuur om het centrum te ontsluiten**

Het centrum blijft goed toegankelijk voor bestemmingsverkeer; doorgaand verkeer wordt er omheen geleid. Er komen vier verkeerslussen (P-routes) naar het centrum. We maken hierbij zo veel mogelijk gebruik van bestaande infrastructuur. Een uitzondering hierop is de aanleg van een brug over het Kanaal in het verlengde van de Waartstraat. Deze brug is nodig om de noordelijke verkeerslus te realiseren en het complexe kruispunt Oostende-Julianalaan te ontlasten. Het verkeer stroomt daar dan beter door. De structuur rond het centrum is mede afhankelijk van de nog te ontwikkelen visie op de hoofdwegenstructuur en daarom nog indicatief. De lussenstructuur is niet indicatief en kan afzonderlijk daarvan gerealiseerd worden. De overige wegen worden verkeersluw om zo voetganger en fietser de ruimte te geven en doorgaand autoverkeer door het centrum te weren

- **Parkeren aan de randen**

Aan de verkeerslussen liggen de belangrijkste parkeervoorzieningen voor de bezoekers en werknemers. Automobilisten parkeren hun auto aan de randen van het centrum in de bestaande parkeergarages (Boscotondo, Doorneind, Elzas) en centrale parkeervoorzieningen (Beatrixlaan, Kluisstraat). Onder het Piet Blomplein en op een nader te bepalen locatie in het Stationskwartier komt een nieuw te ontwikkelen parkeervoorziening/garage. Om bezoekers snel en efficiënt naar de garages te leiden, maken we gebruik van parkeerinformatiesystemen. Het parkeren op straat heffen we waar mogelijk op termijn op. Op plekken waar parkeren op straat blijft bestaan, wordt ingezet op kort parkeren.

- **Langzaam verkeer en openbaar vervoer**

Langzaam verkeer (fietsen, lopen) wordt zo veel mogelijk gefaciliteerd. Om het fietsgebruik te stimuleren worden aantrekkelijke (recreatieve) routes naar het centrum gerealiseerd en de fietsenstallingen in het centrum uitgebreid. Met het realiseren van de noordelijke verkeerslus wordt Kanaaldijk N.O. van Oostende losgekoppeld en kan het autoverkeer op de Kanaaldijk N.O. worden beperkt tot bewonersverkeer. Dat maakt het mogelijk om de fiets-/ wandelboulevard vanuit het Burgemeester Geukerspark door te trekken tot aan Oostende. Ook kunnen fietsers vanuit de noordelijke delen van de stad dan sneller, veiliger en comfortabeler het centrum en het station bereiken. Het openbaar vervoer wordt verbeterd. We zetten in op flexibele openbaar vervoerssystemen.

Stationskwartier

Zoals eerder aangegeven biedt het stationskwartier kansen om te komen tot een hoogstedelijk woon- en werkmilieu. De visie op de stedenbouwkundige opzet, het bijbehorende programma, de te hanteren bouwhoogten en parkeeroplossingen worden nog nader uitgewerkt. De uiteindelijke visie voor het Stationskwartier wordt te zijner tijd aan de gemeenteraad voorgelegd.

Jeugdvriendelijk centrum

Helmond is een kinderrijke stad. Van de vijf Brabantse steden heeft Helmond het grootste percentage gezinnen binnen haar stadsgrenzen. We willen deze jeugd blijvend aan onze stad verbinden: eens een Helmonder, altijd een Helmonder! Met de jeugd willen we het centrum ook laten bruisen. Daarvoor is het van belang een centrum te realiseren dat aantrekkelijk is voor kinderen en jeugd (en daarmee hun ouders en grootouders). Kortom: een jeugdvriendelijk centrum.

Het vraagt wat van het centrum om hier aan te voldoen. De oplevering van het Burgemeester Geukerspark heeft al laten zien dat leuke speeltoestellen mensen met kinderen naar het centrum kunnen lokken. Er is meer nodig, maar gelukkig ook al meer aanwezig. Denk aan het Kasteel van Sinterklaas en Urban Matterz. We werken aan de realisatie van voorzieningen voor urban sports, een waterplein en de literaire speeltuin. En we werken vooral samen met de jeugd om het centrum voor hen aantrekkelijk te maken.

Financiën

Voor het goed functioneren van de verkeersinfrastructuur zijn de komende 5 tot 10 jaar grote investeringen noodzakelijk. Dat wordt uitgewerkt in een uitvoeringprogramma met de bijbehorende financiële consequenties en voor besluitvorming aan de gemeenteraad voorgelegd. Voor de eerste investeringen in de noordwestzijde van het centrum (Torenstraat, Waardstraat, noordelijk deel Kanaaldijk N.O./N.W.) is een subsidiebijdrage uit het landelijk programma 'Woningbouwimpuls' aangevraagd. Om de komende periode verder te kunnen met de planvorming voor het Piet Blomplein en het Stationskwartier wordt voor deze projecten aan de gemeenteraad een voorbereidingskrediet gevraagd.





Gemeente Helmond

