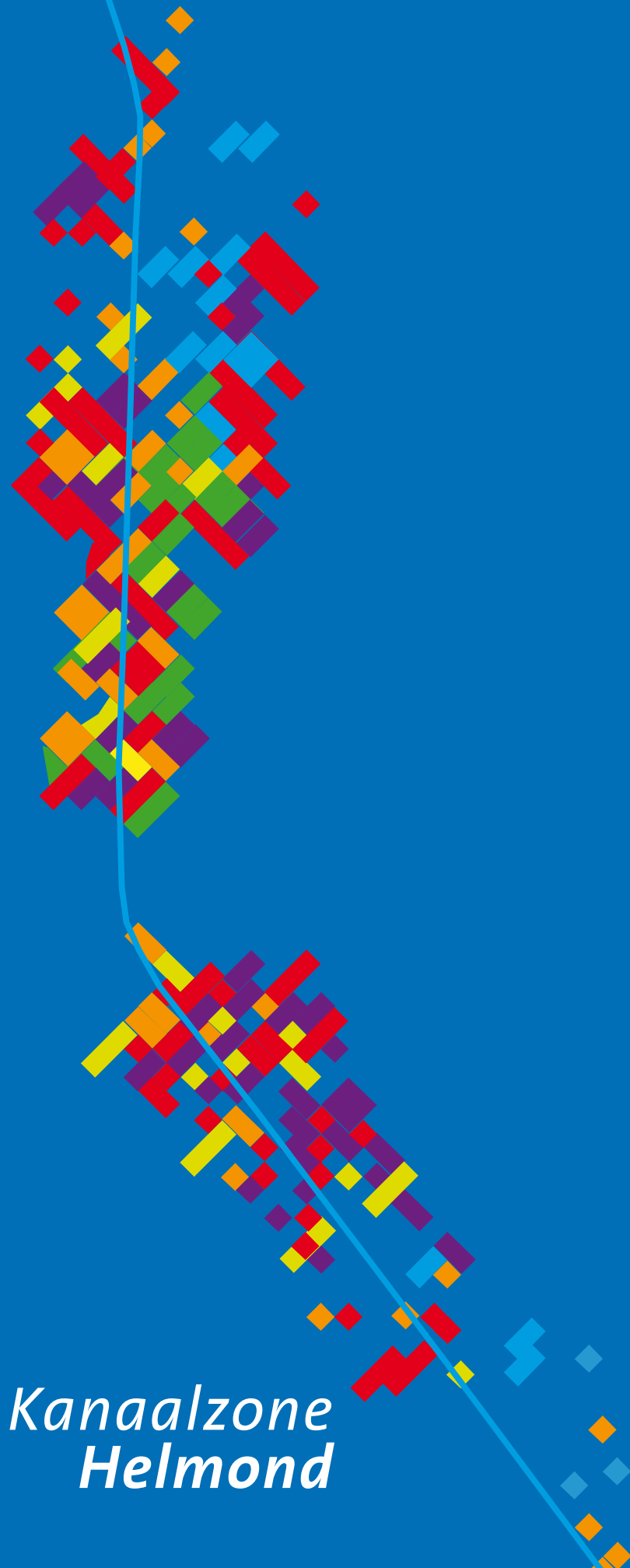




Strategische verkenning Ontwikkelingsperspectief

*Kanaalzone
Helmond*



*Kanaalzone
Helmond*

Strategische verkenning **Ontwikkelings- perspectief**



‘Het kanaal inspireert velen om een antwoord te vinden op de vraag hoe dit unieke fenomeen een nieuwe betekenis voor de stad kan krijgen’

Voorwoord

Frans Stienen

*Wethouder
Stedelijke Ontwikkeling,
Volkshuisvesting en Grondzaken*



Het kanaal is voor Helmond en de Helmonders een herkenbaar en bijzonder fenomeen. Het hoort 'gewoon' bij Helmond, zoals ook ons kasteel bij Helmond hoort. Iedereen weet waar het over gaat en veel Helmonders hebben er ook iets over te zeggen. De één vindt het maar een saaie plas water, terwijl de ander er zich van alles bij kan voorstellen of er dierbare herinneringen aan heeft. Eén ding staat vast: het kanaal heeft voor de industriële ontwikkeling van Helmond een uiterst bepalende betekenis gehad. Gehad, wel te verstaan. De tijden zijn veranderd. Het kanaal is echter nog steeds een 'levend' monument en het herinnert ons dagelijks aan een belangrijke periode uit de geschiedenis van onze stad.

Haar oorspronkelijke functie achter zich latend, inspireert het kanaal nu velen om een antwoord te vinden op de vraag of en zo ja hoe dit fenomeen op een of andere wijze een nieuwe betekenis voor de stad kan krijgen. Ook ik stelde mij die vraag. Nadat ik al eerder aankondigde een zogenoemde business case te zullen voorbereiden, volgt hierbij eerst een document dat dient als strategische verkenning van het ontwikkelingsperspectief. Dit is een noodzakelijke tussenstap om in een later stadium tot een volwaardige business case te kunnen komen.

In 2008 is daartoe binnen de gemeente een ambtelijke projectgroep in het leven geroepen met als taak om deze verkennende stap uit te voeren en daarover te rapporteren. De projectgroep bestond uit mevrouw Trudy van Horne en de heren Jan Bongaarts, Willem van Hal en Ad van Poppel (voorzitter). Deze projectgroep werd op enkele specifieke punten ondersteund door de dames Anja van Hout en Emily Joynes.

Graag wil ik op deze plaats mijn waardering voor het werk van de projectgroep kenbaar maken en hen daarvoor dankzeggen.

Ik vertrouw erop, dat dit startdocument voor u net zo inspirerend en enthousiasmerend zal zijn als het dat voor mijzelf is en dat het zal gaan leiden tot een boeiende discussie over de nieuwe uitdagingen en kansen waar het kanaal en de gemeente Helmond voor staan.





Inhoud

Hoofdstuk 1: Inleiding

- Inleiding
- Achtergrond
- Vraagstelling
- Tijdshorizon en afbakening gebied
- Leeswijzer

9

9

10

11

11

13

Hoofdstuk 2: Context

- Beleidsmatige inkadering.
- Maatschappelijke trends
- Thema's
- Eerste marktverkenningen

15

16

17

19

19

Hoofdstuk 3: Een aanzet voor ambities

- Algemeen
- Meer specifiek

25

26

27

Hoofdstuk 4: Eerste financiële verkenningen

- Een mogelijk programma
- Bijdrage aantrekken van gewenste functies
- Onrendabele bijdrage en noodzakelijke 'lobby'

31

33

37

37

Hoofdstuk 5: Vervolgstappen

- Mogelijke ontwikkelingsstrategie
- Identiteit
- Vervolgstappen
- Vormgeving aanpak vervolgstappen

39

39

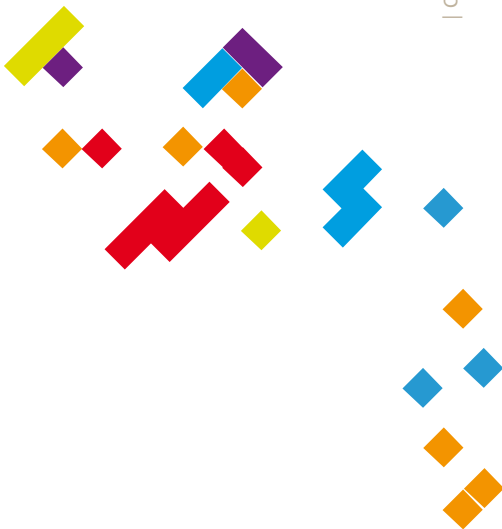
40

40

41

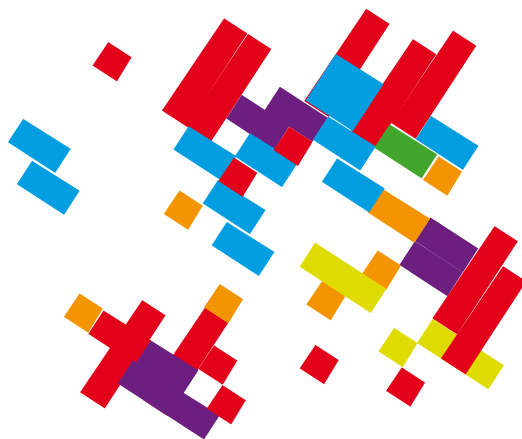
Colofon

43



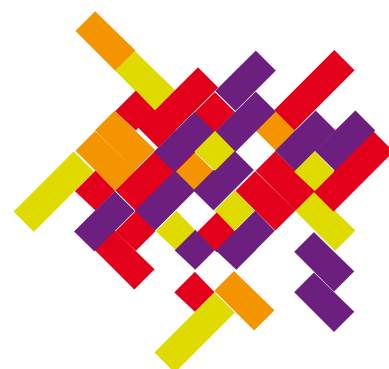


Het kanaal gaf een enorme impuls aan de industrialisatie van Helmond



Inleiding

Hoofdstuk 1



De aanleg van de Zuid-Willemsvaart in 1826 heeft een enorme impuls gegeven aan de industrialisatie van Helmond en heeft als zodanig een belangrijke sociaal-economische basis gelegd onder de verdere ontwikkeling van de stad. Het betekende tegelijkertijd de aanleg van een bepalend fysiek element in de ruimtelijke structuur van Helmond. Een belangrijk deel van de identiteit en ook van het imago van Helmond is verbonden met het industriële verleden van de stad. Maar met het verdwijnen van een groot deel van de bedrijvigheid rondom het kanaal verdween tevens een groot deel van de levendigheid in de kanaalzone. De functie van het kanaal als vervoersas raakte overbodig. Met de aanleg van de nieuwe Zuid-Willemsvaart verloor het oude kanaal definitief haar functie voor de doorvaart.

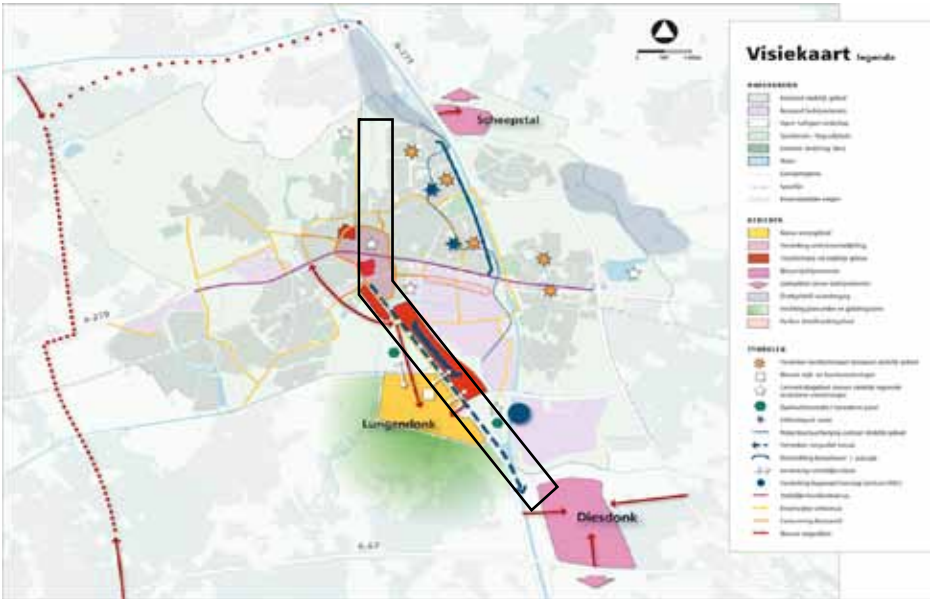
Een beperkt aantal volop opererende fabrieken, leegstaande gebouwen, fabrikantenvilla's en andere bijzondere artefacten uit het industriële tijdperk is nog langs het kanaal te vinden. Maar er hebben zich ook diverse nieuwe ontwikkelingen langs het kanaal gemanifesteerd. Vandaag de dag is het kanaal drager van en verbindend element tussen natuur- en recreatiegebieden, woon- en werkgebieden, stadscentrum en cultuurhistorie.

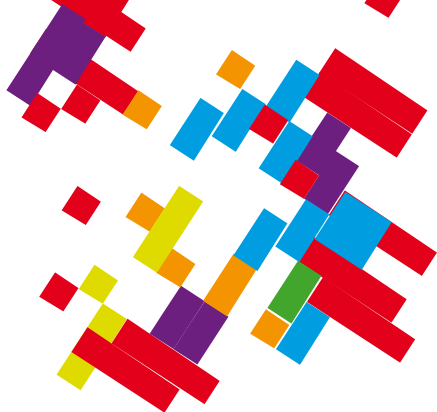
Het voortgaande proces van verplaatsing en transformatie is de laatste jaren in een stroomversnelling gekomen (Suytkade, Centrum, Groene Loper). Tot dan toe is daar per project en locatie op gereageerd. Om nu te komen tot een coherente aanpak, die een integrale visie op de ontwikkeling van de kanaalzone biedt en om te voorkomen dat een gefragmenteerd geheel van op zichzelf staande functies gaat ontstaan, is deze strategische verkenning voorbereid. Deze noodzaak wordt nog een keer onderstreept, doordat Helmond in feite een schielsprong doormaakt naar een gemeente die in de regio een steeds belangrijkere motor voor stedelijke dynamiek wordt en waarbij de herstructurering en kwaliteitsverbetering van het bestaand stedelijk gebied een steeds

urgenter opgaaf zal worden. De recente ondersteuning vanuit andere overheden - provincie, rijk - gekoppeld aan de strategische ligging, positie en omvang van de kanaalzone in het hart van onze stad, vereist een gezamenlijk gedragen aanpak en visie voor de transformatie van deze kernzone in de komende decennia.

Achtergrond

De Gemeente Helmond heeft behoefte aan meer inzicht in de mogelijkheden voor de ontwikkeling van de kanaalzone. Het doel is te bezien hoe de kanaalzone zich verder kan ontwikkelen tot een samenhangend geheel van nieuwe en bestaande functies die samen een nieuwe impuls kunnen geven aan de stad als geheel en het centrum van de stad in het bijzonder. In het Algemeen Structuurplan Helmond 2015-2030 is het thema van de transformatie van de Kanaalzone als belangrijkste en meest complexe opgave voor de toekomst genoemd. In het kader van de gemeentelijke behandeling van de voorjaarsnota van mei 2008 is daarom besloten om deze opgave een prominente rol te geven in de inkadering van de strategische investeringen voor de langere termijn. Dit vraagt echter om een nadere onderbouwing en uitwerking. In het voorjaar van 2008 is daartoe een eerste notitie ter kennisname aan de raad gebracht.





Vraagstelling

Tegen deze achtergrond is een kleine gemeentelijke projectgroep van start gegaan om een strategische verkenning op stellen die deze complexe en omvangrijke opgave in beeld brengt en die als vertrekpunt voor de ontwikkeling van een kader en van een aanpak kan fungeren. Deze strategische verkenning is geen stedenbouwkundig masterplan, maar een verkenning van de mogelijkheden en de uit te zetten koers waarmee de gemeente Helmond een eerste stap zet op het benoemen van:

- het ambitieniveau
- de inhoudelijke thema's
- de financiële aspecten
- enkele organisatorische aspecten

Deze verkenning is dus vooral een eerste aanzet tot een koersbepaling van een traject dat zeer complex is en een langjarige inzet vraagt. Bedoeld ook om consensus over de wijze van aanpak te creëren die vervolgens op tal van punten een verdere onderbouwing, uitwerking en concretisering vraagt, samen met partners die onvermijdelijk voor een dergelijk proces noodzakelijk zijn.

Tijdshorizon en afbakening gebied

Uitgangspunt voor de business case is de ontwikkeling van de kanaalzone te bezien over een lange periode. Er is voor gekozen om daarvoor een periode ca. 20 jaar aan te houden: tot het jaar 2030. Achtergrond daarbij is enerzijds om voldoende tijd te nemen voor de ontwikkeling van voldoende vraag naar de te creëren bestaande en nieuwe voorzieningen in die zone en anderzijds ruimte te hebben om bestaande functies geheel of gedeeltelijk te kunnen herontwikkelen en of te verplaatsen.

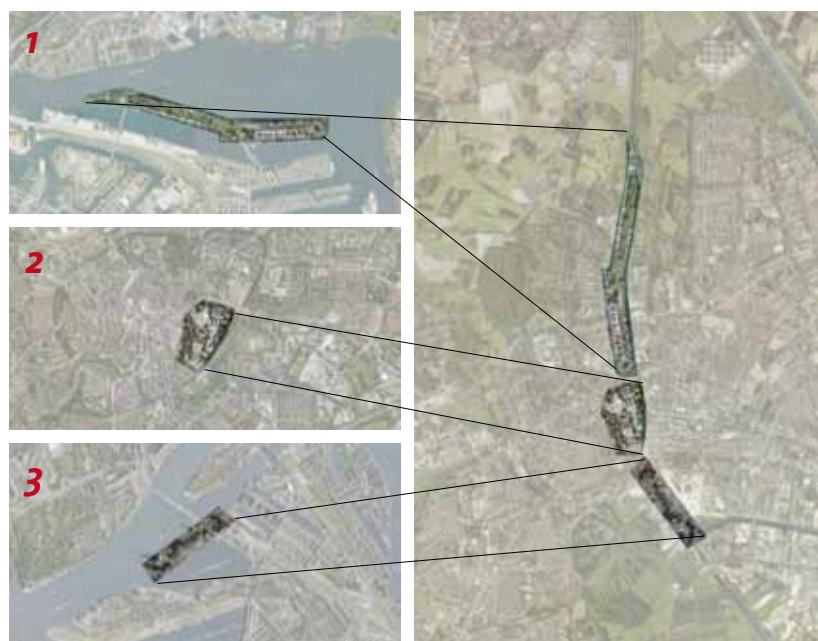
De Kanaalzone loopt in principe van gemeentegrens tot gemeentegrens. Het gebied waar deze strategische verkenning zich op richt is de zone, die loopt van sluis 7 aan de noordzijde tot en met sluis 9 aan de zuidzijde. De aandacht wordt daarbij gericht op het kanaal zelf als fenomeen van water en waterverbinding, op de kades en de open-

bare ruimte langs het kanaal en op de vele locaties aan de oost en westzijde van het kanaal. In het onderstaande kaartje is dit gebied in beeld gebracht. Om een beter perspectief van de omvang van het gebied en de opgave te krijgen is daarbij tevens een vergelijking gemaakt met enkele andere grote gebiedsontwikkelingen in Nederland.

De kanaalzone is thans noch functioneel noch ruimtelijk een aaneengesloten gebied maar bestaat in feite uit een snoer van losse locaties met een geheel verschillend karakter en identiteit.

Vergelijking Kanaalzone met:

1. *het Amsterdams Havengebied (KNSM-eiland / Java, Borneo, Sporenburg)*
2. *het Chasseengebied in Breda*
3. *de Kop van Zuid in Rotterdam*



Voor het kenschetsen van de opgave zijn de locaties in te delen in drie categorieën nl.:

- locaties, die momenteel al of niet na een (her)ontwikkelingsproces goed functioneren en vooralsnog - dat wil zeggen de komende 20 jaar - niet voor ingrijpende herontwikkeling in aanmerking komen. Voorbeelden: Steenwegkwartier en Boscotondo



- locaties, die momenteel in ontwikkeling zijn, dan wel op afzienbare tijd in ontwikkeling komen op basis van een uitgewerkt plan. Voorbeelden: Suytkade inclusief de kop van Suytkade met o.a. de Cacaofabriek, het Centrumplan en de Groene Loper



- locaties, die in de toekomst geheel of gedeeltelijk getransformeerd kunnen worden naar nieuwe functies. Voorbeeld: de locatie van Nedschroef met welk bedrijf de gemeente in overleg is



Dit document zal zich met name richten op de benadering van het kanaal als fenomeen, de verkenning van de potenties en ambities voor de kades, de openbare ruimte en de nog te transformeren locaties, zoals hierboven bedoeld. Een later verder uit te werken ontwikkelingskader zal dieper moeten ingaan op de samenhang met de bestaande en de in ontwikkeling zijnde en komende locaties.

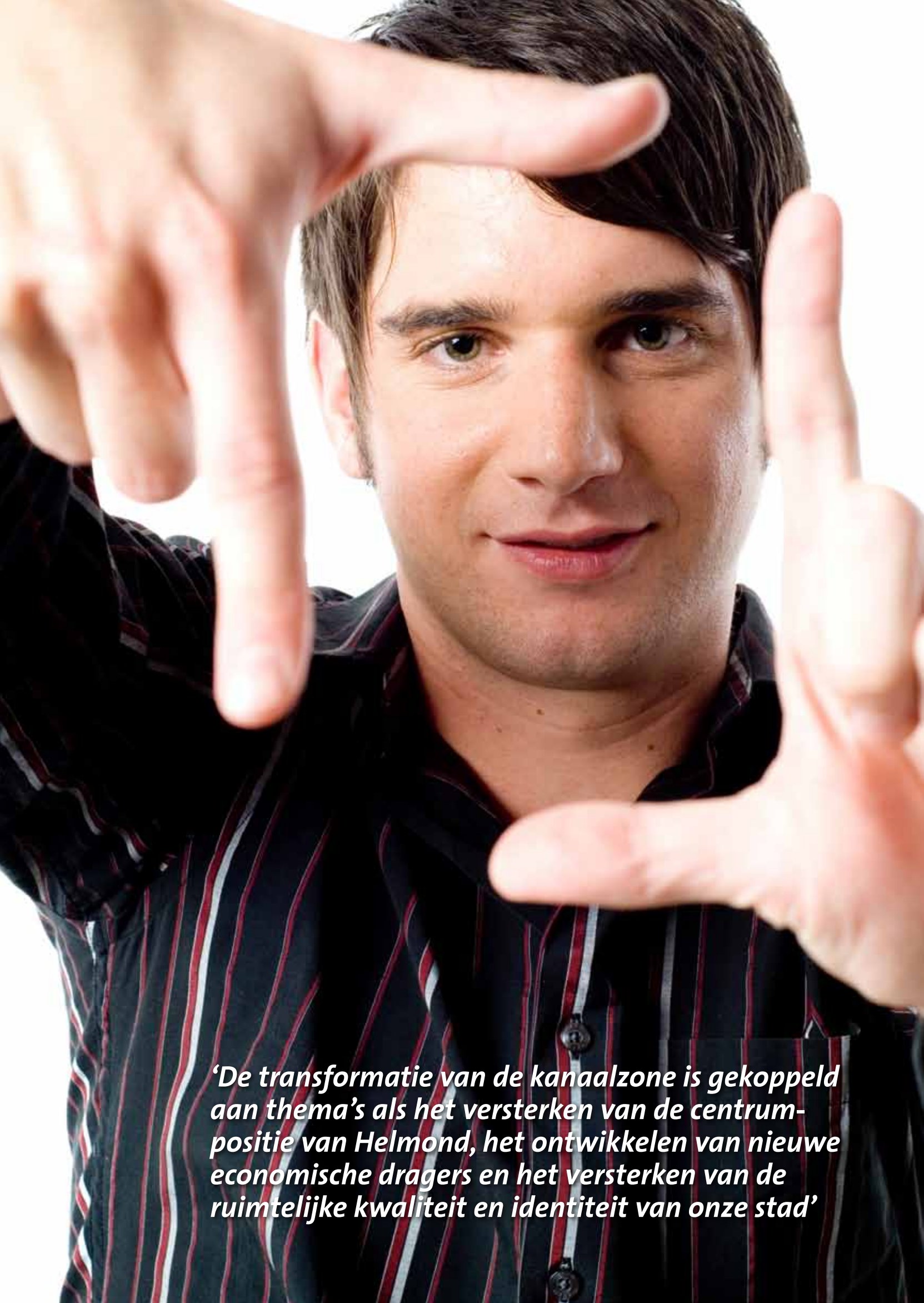
Om tot deze verkenning te komen heeft een interne gemeentelijke projectgroep de nodige voorbereidingen voor haar rekening genomen, hebben marktoriëntaties met enkele externe partijen plaatsgevonden, is een atelierdag georganiseerd met experts op diverse terreinen, welke is ondersteund door het bureau Bosch-Slabbers en zijn vier workshops gehouden om de inhoudelijke thematiek te verkennen. Vervolgens is het bureau Akro-consult uit Den Haag, deskundig op het terrein van gebiedsontwikkelingen, ingeschakeld ter ondersteuning van de uitwerking van dit startdocument.

Leeswijzer

In deze rapportage zal eerst aandacht zijn voor de beleidsmatige en maatschappelijke context, mede om de ontwikkeling van de Kanaalzone in een grotere context te plaatsen. Daarna wordt bij wijze van marktoriëntatie -op basis van het expertatelier en de georganiseerde workshops- gekeken welke rol de Kanaalzone zou kunnen spelen bij het verwezenlijken van ambities voor Helmond. Vervolgens wordt een eerste verkenning uitgevoerd van financiële aspecten, uitgaande van een indicatief programma. In het hoofdstuk Vervolgstappen wordt ingegaan op de mogelijke verdere aanpak van deze opgave.

Deze strategische verkenning van het ontwikkelingsperspectief vormt derhalve samen met uitkomsten van het atelier en de workshops de vertaling van deze verkenningfase.

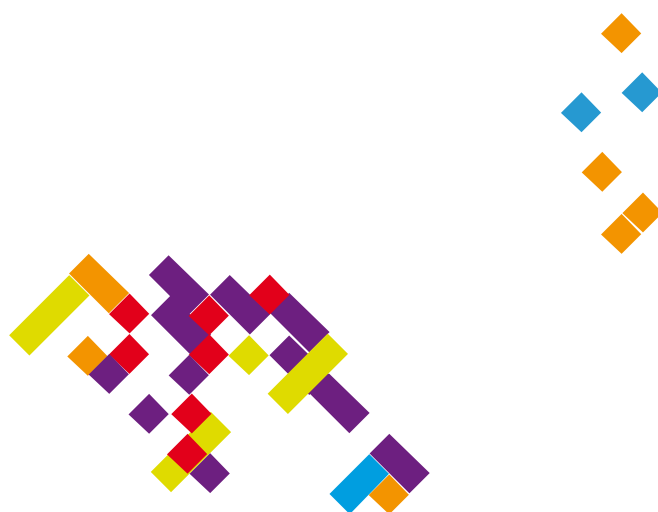




‘De transformatie van de kanaalzone is gekoppeld aan thema’s als het versterken van de centrumpositie van Helmond, het ontwikkelen van nieuwe economische dragers en het versterken van de ruimtelijke kwaliteit en identiteit van onze stad’

Context

Hoofdstuk 2



In de inleiding is al verwezen naar het Algemeen Structuurplan (ASP) Helmond 2015-2030, waarin de transformatie van de kanaalzone al is genoemd als een van de belangrijkste uitdagingen voor onze stad. Het ASP, als kadernota voor het gemeentelijk ruimtelijk beleid voorziet in een integratie en een ruimtelijke vertaling van de belangrijkste beleidsnota's op het gebied van economie, sociale structuur, wonen, verkeer en vervoer, groen, water en milieu. De transformatie van de kanaalzone wordt daarbij nadrukkelijk gekoppeld aan een aantal inhoudelijke thema's zoals het versterken van de centrumpositie van Helmond, het ontwikkelen van nieuwe economische dragers, de uitwerking van het planningsbegrip intensiveren-combineren-transformeren bij het gebruik van de schaarse ruimte en het versterken van de ruimtelijke kwaliteit en identiteit van onze stad.

Beleidsmatige inkadering.

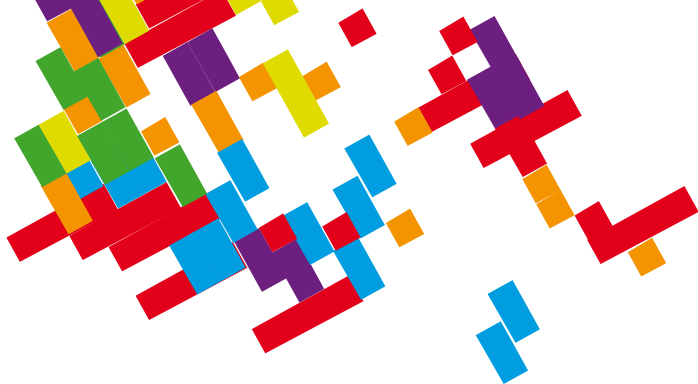
In het ASP wordt ook een duidelijke link gelegd naar het ontwikkelen van het stedelijk netwerk BrabantStad. Daarmee is gelijk een belangrijk regionaal schaalniveau aan deze lokale beleidsontwikkeling gekoppeld. In de nota 'BrabantStad Mozaïekmetropool' (2007) is het thema (stedelijke) transformatie in een drietal ruimtelijke scenario's voor het stedelijk netwerk BrabantStad verkend. Kenmerkend daarbij is dat het thema (stedelijke) transformatie en herstructurering is verbonden aan de opgave om de kanalen in Brabant weer een nieuwe toekomst en identiteit te geven. De kanaalzone in Helmond is daarin expliciet als een van de voorbeelden van deze transformatieopgaven genoemd.

Deze koppeling van lokale beleidsontwikkeling aan een regionaal (provinciaal) schaalniveau is ook terug te vinden in de uitwerking van het nieuwe provinciale bestuursakkoord tot een uitvoerings- en investeringsprogramma dat samen met de B-5 steden in het programma Samen Investeren vorm heeft gekregen. In dit programma is de transformatie van de Kanaalzone Helmond opgenomen als het grootste project dat in dit bestuursakkoord ondersteuning heeft gekregen (in totaal ruim € 27 miljoen). Deze status is ondermeer bereikt omdat de transformatie van de Kanaalzone niet alleen als een ruimtelijk-fysieke opgave (programma Mooi Brabant) wordt gekenschetst maar ook tot een economische (programma Dynamisch Brabant) én een culturele opgave (programma Perspectiefrijk Brabant) wordt gerekend die de stad Helmond te boven gaat en die daarmee provinciale doeleinden en belangen in zich verenigt.

Het Rijk en de regio (Provincie, SRE en B-5 steden) hebben afgesproken een meer samenhangende aanpak van projecten en investeringen op het ruimtelijk-fysieke vlak tot stand te willen brengen. Met het opzetten van het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT) wil het kabinet in de komende jaren naar een gecombineerde en geïntegreerde investeringsagenda voor de nationale stedelijke netwerken waaronder BrabantStad wordt gere-

kend. De hierboven genoemde partners hebben afgesproken nog dit jaar voor de hele regio Brabant(Stad) een integrale gebiedsagenda voor de periode 2010-2025 op te willen stellen, te samen met een projectenboek. Vooruitlopend hierop is voor de Brainportregio Eindhoven-Helmond, die ook wel als Zuidoostvleugel Brabant-Stad wordt aangeduid, in 2008 een Mirt-pilot afgerond waarin de integrale opgaven op het vlak van ruimte, bereikbaarheid en stedelijke herstructurering zijn verkend.

Passend in de beleidsdoelstellingen van het rijk (Nota Ruimte), die ondermeer zijn gericht op de versterking van nieuwe stedelijke zones, zal vanuit de regio naar verwachting ook de transformatie van de Kanaalzone in Helmond worden opgevoerd. In aanvulling op het programma Samen Investeren, dat samen met de provincie wordt uitgevoerd, wordt daarmee ingestoken op een substantiële ondersteuning en betrokkenheid van het rijk. In lijn hiermee heeft de kanaalzone van het ministerie van VROM reeds een eenmalige ondersteuning van € 5 miljoen mogen ontvangen bij de behandeling van de begroting 2009 van het ministerie van VROM. Dit ondersteunt de noodzakelijke erkenning van het (bovenlokale) belang, de complexiteit en urgentie van deze majeure opgave in onze stad en regio.



Maatschappelijke trends

De context waarbinnen de toekomstige ontwikkeling van de Kanaalzone tot stand moet komen wordt beïnvloed door een veelheid aan maatschappelijke trends.

Demografisch:

Rond 2030 zal naar verwachting de Nederlandse bevolking haar maximale omvang van ca. 17 miljoen bereiken. Daarna wordt voorzien dat de bevolkingsomvang zal stabiliseren en daarna zal gaan krimpen. Recente prognoses voor het jaar 2025 geven aan dat de stad Helmond tot die tijd nog een (afnemende) groei zal doormaken, dit in tegenstelling tot de omliggende kernen van ZO-Brabant waar al binnen een periode van 10 jaar een krimpscenario werkelijkheid zal zijn geworden. Het aantal huishoudens in Helmond zal in 2030 flink toegenomen zijn, waarbij tegelijkertijd de gemiddelde huishoudgrootte is gedaald. Dit komt in belangrijke mate voor rekening van personen van 65 jaar en ouder. Er is - zeker in Helmond, met een bijzondere achtergrond als groeistad - op termijn sprake van vergrijzing (meer ouderen) en ontgroening (minder jongeren). Juist deze ontgroening - gekoppeld aan de relatief toch al geringe aantrekkingskracht van de stad Helmond voor jongeren - is zorgelijk. Het vasthouden en aantrekken van deze dynamische groep is van groot belang voor de duurzame ontwikkeling van onze stad. Dit vraagt nieuwe scenario's voor de inrichting van woningen, arbeidsplaatsen, zorgfuncties en ontspanningsmogelijkheden. De transformatie van de Kanaalzone kan daaraan belangrijke impulsen en kansen geven. De veranderende demografische samenstelling zal een belangrijk thema vormen voor de transformatie van de kanaalzone en de realisering van nieuwe woon-, werk- en recreatieve milieus.

Economisch:

De maakindustrie in Nederland verliest in het algemeen terrein. Steeds meer accent komt te liggen op dienstverlening. In de maakindustrie zelf is er echter ook een groeiende behoefte aan meer kennis, namelijk kennis om producten en productieprocessen te

ontwerpen en om deze te vermarkten. Permanente vernieuwing van deze kennis is noodzakelijk om de te behouden maakindustrie steeds innovatiever, effectiever, efficiënter en daarmee meer concurrerend te maken.

De noodzaak van efficiëntie (bedrijfsprocessen, schaalvergroting, logistiek) vormt daarmee ook een drijvende kracht achter de bedrijfsverplaatsingen uit de kanaalzone en daarmee achter de noodzaak van transformatie van en de kansen voor deze stedelijke zone. De maakindustrie heeft in Helmond een stevige basis en zal dan ook steeds meer hieraan gerelateerde kennis nodig hebben. De samenwerking in Brainport is ook met name op die kennisintensieve productie geënt en daarbij voor Helmond specifiek op de automotive-, food- en industrial designsector gefocust.

Mensen die de daarvoor benodigde kennis en expertise in ruime zin kunnen leveren worden 'kenniswerkers' genoemd. De gemiddeld hoogopgeleide kenniswerker kan dus worden gezien als een belangrijke productiefactor voor de maakindustrie. Voor de economie van Brainport en dus voor Helmond van wezenlijke betekenis. Deze kenniswerker, die steeds vaker van mondiale herkomst is, zoekt over het algemeen een specifieke en hoogwaardige woon- en werkomgeving, en laat zich bij zijn vestigingsplaatskeuze in toenemende mate leiden door de aan- (of af-)wezigheid van voorzieningen op het gebied van vrijetijd (cultuur, entertainment, horeca, recreatie, sport etc) en welzijn (gezondheidszorg, onderwijs, etc.).

Ook het aantreffen van een goede kennisinfrastructuur, dat wil zeggen van een aanbod van opleidingen van velerlei soort hoort daarbij. Traditionele vormen zullen daarbij steeds meer plaats maken voor nieuwe vormen, waarbij de integratie van leren en werken steeds meer aan de orde zal zijn.

Hoog opgeleide kenniswerker is belangrijke productiefactor voor de maakindustrie



Op onderdelen van deze kennis is vooral ook creativiteit benodigd, die wordt geleverd door de zogenoemde creatieve sector, een breed scala van nieuwe, over het algemeen kleinere bedrijven, waar vooral originaliteit vandaan komt. Deze creatieve sector vraagt vooral om een specifieke werkomgeving, een inspirerende werkomgeving, vaak in gebouwen met authenticiteit.

Sociaal:

Als gevolg van een toenemende globalisering lijken meer mensen belangstelling voor hun eigen omgeving te krijgen en is men meer op zoek naar een eigen identiteit. De Kanaalzone is zoals eerder aangeven bij uitstek een belangrijke drager van de identiteit van Helmond. Versterking van de Kanaalzone zou daarmee kunnen leiden tot een versterking van die eigen identiteit in een mondiale netwerksamenleving. Steden worden ook in toenemende mate de motoren voor de economische en sociale dynamiek in onze samenleving. Grote stedelijke zones die deze dynamiek bundelen en op een regionale en nationale schaal zichtbaar maken, bepalen steeds sterker het imago van de betreffende stad (bijvoorbeeld de Kop van Zuid in Rotterdam en het Céramique-terrein in Maastricht).

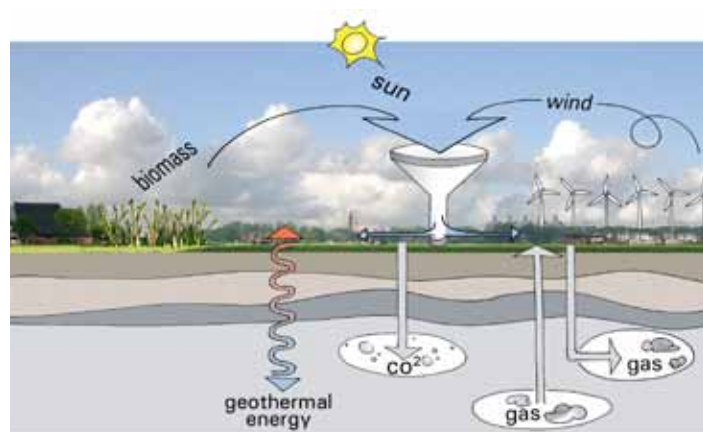
In het samenwerkingsverband van de grote Brabantse steden (BrabantStad) wordt dit thema in toenemende mate onderkend en wordt beleid gemaakt om deze stedelijke dynamiek en transformatie te bundelen in deze zones. De kanaalzone van Helmond heeft qua schaal en ligging een dergelijke potentie.

Céramique-terrein in Maastricht



Duurzaamheid

Daarnaast worden we ons steeds meer bewust van de negatieve gevolgen van de consumptiemaatschappij. De aandacht voor duurzame ontwikkelingen is de laatste jaren sterk gegroeid. Niet alleen na de missie van Al Gore is de aandacht gevestigd op de mogelijke oorzaken en effecten van de klimaatverandering. Eerder al werd de westerse samenleving zich ook bewust van de eindigheid van de voorraad van fossiele brandstoffen. Het zoeken naar nieuwe vormen van energie-opwekking heeft in toenemende mate de aandacht, maar vooral van de beperking van het gebruik van energie staat centraal.



Duurzaamheid

Ambities als ‘energieneutraal ontwikkelen’ worden in toenemende mate gehanteerd. Steeds meer wordt gezocht naar de duurzaamheid van nieuwe ontwikkelingen, ook in de gebiedsontwikkeling. Wat kan een gebied als de kanaalzone eraan bijdragen en kan het kanaal zelf daarin iets betekenen?

Thema's

Deze maatschappelijke ontwikkelingen hebben ten grondslag gelegen aan de keuze om de te houden marktorientatie aan de hand van vier thema's richting te geven en hanteerbaar te maken.

Deze thema's betroffen achtereenvolgens:

1. Leisure
(in ruime zin, waaronder ook kunst- en cultuur);
2. Industrieel erfgoed;
3. Creatieve industrie;
4. Duurzaamheid.

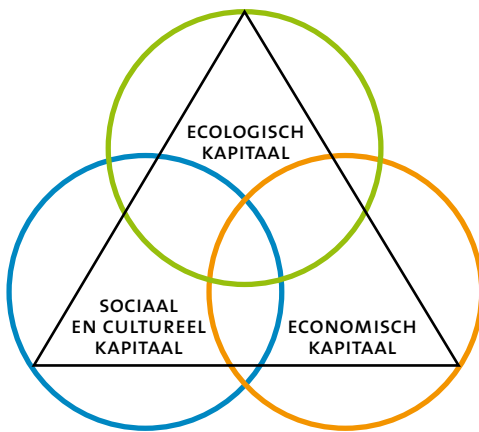
Eerste marktverkenningen

De praktische uitvoering van de marktverkenningen geschiedde in 2008 door middel van een atelier en een viertal workshops. De deelname aan het atelier bestond uit 15 experts afkomstig uit heel Nederland en ook uit Helmond. Er werden daarnaast twee afzonderlijke workshops gehouden met vastgoedontwikkelaars en er werd een aparte workshop gehouden over het thema 'duurzaamheid' met het aan de Universiteit van Tilburg verbonden instituut Telos¹⁾. Tenslotte werd er een workshop gehouden met tien Helmondse jongeren.

Het atelier en de workshops waren, naast de voor de marktorientatie relevante literatuur, belangrijke inspiratiebronnen, ingrediënten en bouwstenen om een richting in hoofdlijnen te bepalen voor de mogelijke invulling van de kansen, die de kanaalzone in de toekomst voor Helmond zal kunnen bieden. Deze komt in het volgende hoofdstuk aan de orde. In deze paragraaf komen de belangrijkste resultaten uit de marktverkenningen aan bod.

¹⁾ Telos (Brabants kenniscentrum op het gebied van duurzame ontwikkeling) ontwikkelde de Telos-driehoek om nadere invulling te geven aan het begrip 'duurzaamheid'. De driehoek benadrukt het belang van een evenwichtige ontwikkeling van de hoekpunten sociaal/cultureel, economisch en ecologisch kapitaal.

De Telos-driehoek



Bezien vanuit de zogenaamde Telos-driehoek omvat de transformatieopgave een economisch-fysieke, een ecologisch-landschapelijke en een sociaal-culturele component. De ontwikkeling wordt daarbij opgevat als een gebiedsverhaal, geworteld in het DNA van het gebied en verankerd in de identiteit van Helmond die, zoals eerder beschreven, voor een belangrijk deel leunt op het industriële karakter van de stad. Een verhaal echter ook, met ontwikkelingspotenties naar de toekomst toe, met erkenning voor en inpassing van de postmoderne dynamiek van de mondiale netwerkeconomie.

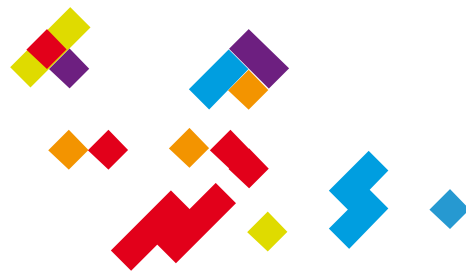
In het verlengde van het duurzaamheidsthema is in alle bijeenkomsten aandacht gevraagd voor ‘jongeren’ als specifieke doelgroep. Helmond heeft op dit moment relatief veel jeugd en jongeren. Een groep om te behouden en te binden aan de stad; een groep ook om te betrekken in plan- en beleidsvorming, omdat deze immers per definitie betrekking hebben op de toekomst van de jeugd. Om die reden is het thema ‘Jongeren’ aan de gekozen thema’s toegevoegd. Alle bijeenkomsten, maar met name ook de workshop met de Helmondse jongeren zelf concludeerden belangrijke kansen voor dit thema in de kanaalzone. Dat had met name betrekking op het creëren van specifieke milieus voor werken en wonen in deze zone en van vele ideeën op het gebied van leisure voor deze groep. De jongeren zelf bleken in het bijzonder aangetrokken te worden door de mogelijkheden, die de zone voor hen als doelgroep zouden kunnen bieden.

Ook is in de verschillende bijeenkomsten aandacht gevraagd voor de kansen om in de kanaalzone aan Helmond meer stedelijkheid in functionele maar ook in fysieke zin, toe te voegen. Deze stedelijkheid zou zich dan meer rondom het centrum moeten concentreren en naar buiten toe geleidelijk verder afnemen. Dat manifesteert zich dan met name in de intensiteit en hoogte van de bebouwing van de verschillende locaties, maar dan wel binnen Helmondse proporties.

Het terugbrengen van de oorspronkelijke functie van het kanaal, namelijk als vaarweg, is zonder uitzondering naar voren gekomen als een te benutten kans. Het gaat daarbij dan om het bieden van faciliteiten voor de recreatieve toervaart. Ook historische bedrijfsvaartuigen worden aangehaald als elementen die het historische deel van het verhaal van de Kanaalzone zouden kunnen verbeelden.

Historische bedrijfsvaartuigen





De economische meerwaarde is in directe zin beperkt, maar indirect is de meerwaarde hoewel lastig kwantificeerbaar, in potentie groot. Het gaat daarbij dan vooral om het ontstaan van een dynamisch stedelijk decor dat op diverse plekken bewezen heeft als vliegwiel te kunnen fungeren voor diverse economische en maatschappelijke initiatieven in de directe omgeving van het toervaart-product (ontwikkeling vastgoed, leisure-initiatieven, evenementen). Om die reden investeren veel steden in Nederland en Europa op dit moment tientallen miljoenen in waterwegen- en waterfrontontwikkeling.

Het ontwikkelen van landelijke routestructuren, onder andere voor varen, staat hoog op de agenda van het rijk (Agenda Vitaal Platteland). In opdracht van de provincie Noord-Brabant hebben de Stichting Recreatievaart Nederland en het Brabants Bureau voor Toerisme (onlangs omgedoopt tot Uit in Brabant) een knelpunten-inventarisatie uitgevoerd. Dit heeft geleid tot het benoemen van de wens om de vijf grootste Brabantse steden bereikbaar te ma-

ken voor de recreatietoervaart. In opdracht van SRE is vervolgens een onderzoek uitgevoerd naar de mogelijkheden om de kanalen in oostelijk Brabant te kunnen benutten en onderdeel uit te laten maken van verbindende waterstructuren tussen west (-Brabant) en oost (midden-Limburg) alsook noord (Den Bosch) en zuid (Maastricht). Uit het onderzoek blijkt dat de potenties hiervan voor de regio groot zijn; specifiek voor Helmond wordt een aantal concrete kansen benoemd voor het ontwikkelen van een dergelijk toeristisch product.

In vrijwel alle bijeenkomsten is ook gewezen op het belang om aansluiting te zoeken bij de gekozen economische en citymarketing-speerpunten van Helmond: automotive, food en design/textiel. In de kanaalzone zou aansluiting kunnen worden gezocht door daar meer publieksgerichte activiteiten te ontwikkelen, zodat deze speerpunten meer zichtbaar kunnen worden en voor de Helmonder zelf en de bezoekers van buiten meer kunnen gaan leven en ‘beleefd’ zouden kunnen worden.

Dynamisch stedelijk decor





‘Het vasthouden en aantrekken van deze dynamische groep is van groot belang voor de duurzame ontwikkeling van onze stad en vraagt om nieuwe scenario’s. De transformatie van de Kanaalzone kan daaraan belangrijke impulsen en kansen geven’



Tijdens de bijeenkomsten werden deelnemers nadrukkelijk geprikkeld om ‘out of the box’ te denken. Naast bovengenoemde algemeen gedeelde aandachtspunten volgt hieronder ter illustratie een allesbehalve volledige collectie van meer of minder realistische ideeën die tijdens het atelier en de workshops langszij zijn gekomen:

Kanaalzone als geheel van beleavingsgebieden die organisch in elkaar overlopen en met elkaar verbonden worden via een wandel- en fietsboulevard.



Afsluiten van delen aan beide zijden van het Kanaal, zodat promenades kunnen ontstaan.

Oprichten van een molen als symbool voor leven met water, natuur en energie.

Pannenkoeken- / party- of hotelboot of een onderwaterrestaurant.

‘Survival zone’ en ‘Kiddie zone’ in oude fabriekshallen.

‘Creative factory’ in oude fabriekshallen als ontmoetingscentrum en broeiest voor creatief talent.



‘Working factory’ in oude fabriekshallen ten behoeve van startende ondernemers.

Stadsstrand met beachparties.



Verbinding stad en land via groene vingers
aquaduct over het kanaal (en Traverse) als alternatieve doorgaande vaarverbinding.

Een ‘drijvende’ markt.

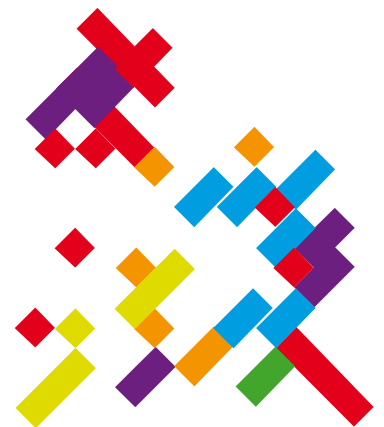
Etcetera, etcetera...

An aerial photograph of a city canal, likely in Helmond, Netherlands. The canal runs diagonally from the bottom left towards the top right. On the left side of the canal is a multi-lane road with cars and a green grassy verge. On the right side are several large, multi-story buildings, some with brick facades and others with more modern, white exteriors. In the foreground, there's a paved area with several green and orange shipping containers. The background shows a dense urban landscape with more buildings and trees under a clear sky.

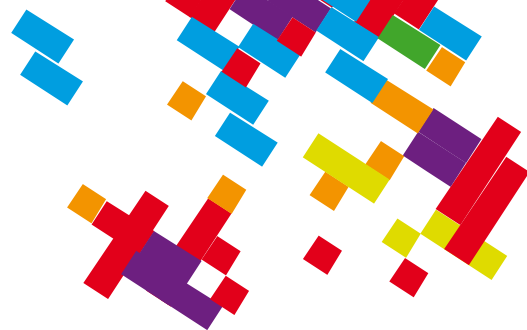
***‘Een eigenzinnig Helmond met een eigen
gezicht aan het kanaal kan een interessant
leefklimaat creëren dat het vooral moet
hebben van alternatieve economische
initiatieven, innovatie, leisurevoorzieningen
en een onderscheidend en uitdagend
woonmilieu’***

Een aanzet voor ambities

Hoofdstuk 3



Helmond staat voor een enorm omvangrijke, complexe en langjarige opgave. De Kanaalzone biedt bij uitstek kansen om invulling te geven aan een aantal belangrijke uitdagingen waar de stad op dit moment voor staat en om zich met een duidelijk eigen gezicht te positioneren in haar directe en wijdere omgeving.



Algemeen

De term die het beste de kernopgave van de Kanaalzone uitdrukt, is het woord ‘verbinding’. Verbinding van verleden, heden en toekomst, waarbij de oude industrie, met respect voor historische waarden, langzaam transformeert tot een postmodern stedelijk landschap met het Kasteel als verwijzing naar het ontstaan van de stad. Verbinding van stedelijk weefsel met stedelijk en buitenstedelijk groen dat tot ver in het hart van de stad doordringt en daarmee een recreatieve ontsluiting van het buitengebied mogelijk maakt. Verbinding ook van het oostelijke met het westelijke stadsdeel en van de stad Helmond met de Peel- en Brainportregio. Die verbindende functie zal kunnen worden gevestigd door het creëren van samenhang, herkenbaarheid en eigentijdse dynamiek in deze zone. Alle facetten, van het water zelf tot aan de bebouwing en de openbare ruimte moeten tegen deze achtergrond en in het licht van die toekomst, zoveel mogelijk worden uitgenut.

De Kanaalzone kan Helmond een nieuw eigen gezicht geven in de topregio Brainport. Een eigenzinnig Helmond met een eigen gezicht aan het kanaal, maar bovenal met aantrekkelijke woon- en vrijetijdsvoorzieningen kan een interessant leefklimaat creëren, kleinschalig maar aantrekkelijk voor specifieke doelgroepen, met een duidelijker verbinding van stedelijkheid en landelijk gebied en als tweede centrum van de Brainportregio. Een Brainport, die het niet op de eerste plaats moet hebben van meer woonvolume, maar vooral van alter-

natieve economische initiatieven, innovatie, leisurevoorzieningen en een onderscheidend en uitdagend woon- en leefmilieu. Om het kanaal deze rol te kunnen laten vervullen is het belangrijk om het kanaal integraal te benaderen. De grootte van de opgave en de tijdspanne waarover de opgave wordt uitgesmeerd maken een heldere visie en een helder concept noodzakelijk, een concept dat voor lange tijd als houvast en referentie kan dienen.

De kanaalzone zelf biedt veel kansen, maar tegelijkertijd zullen andere factoren deze kansen positief kunnen beïnvloeden. Zo is het besluit om te komen tot de grote verkeersruut rond het gebied Eindhoven-Helmond van eminent belang en zal voor Helmond in zijn geheel en voor de kanaalzone in het bijzonder de kansen voor ontwikkeling in grote mate versterken. Een optimale externe bereikbaarheid voor een grote regio is voor een gebied namelijk een belangrijke vestigingsfactor.

Daarentegen en tegelijkertijd zal de ontwikkeling ook moeten worden gezien in het licht van de verwachte stabilisering de Nederlandse bevolking rond het jaar 2030. Vooral het tempo van ontwikkeling en het uiteindelijke volume aan bebouwing zal daarop moeten worden afgestemd. Dit betekent ook dat het vergrijsde deel van de bevolking in die periode sterk zal toenemen, ook in Helmond. Een deel van deze groep zal de stedelijkheid van het centrale deel van de stad willen opzoeken, om er te recreëren en ook te wonen.



Helmond tweede centrum Brainport met o.a. High Tech Automotive Campus



Meer specifiek

De kernambities voor de kanaalzone zouden de volgende elementen en inhoud kunnen gaan bevatten:

- de zone verbindt verleden, heden en toekomst, oost en west, stad en land, water en oever;
- er is sprake van een harmonieuze verweving van stedelijk en landschappelijk weefsel en van een integrale functiemix en zonering;
- de zone is een samenhangend en herkenbaar geheel van functies, dat een fundamentele en substantiële bijdrage aan Helmond levert op economisch en cultureel gebied;
- het centrale deel van de kanaalzone heeft een speciale urgentie; klassieke centrumfuncties (ook voor de regio) vinden hier een plek;
- de zone vertegenwoordigt bij uitstek de identiteit van Helmond en draagt in grote mate bij aan het imago van de stad; de zone vormt een etalage voor de citymarketing speerpunten als automotive, food en design;
- de zone is duurzaam ontwikkeld, waarbij duurzaamheid breed wordt opgevat: niet alleen met milieu en energie als traditionele aandachtspunten, maar ook gericht op identiteit, draagvlak, aandacht voor jongeren en volgende generaties.



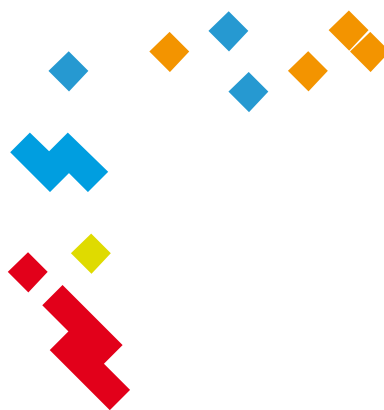
Helmond Food Capital



Design

Hiervan afgeleid is een aantal mogelijke uitwerkingsopgaven te formuleren:

- behoud zoveel mogelijk het oorspronkelijke profiel van het kanaal;
- oriënteer de voorkanten van functies en gebouwen aan het kanaalfront en creëer hoogwaardige openbare ruimten aan het kanaal;
- hanteer het (historische) beeld van 'kasteel tussen fabrieken': behoud confrontaties en contrasten tussen functies, gebouwen en architectuurstijlen;
- het centrale deel van de zone is onderdeel van het centrum van Helmond en onderscheidt zich als levendig verblijfsgebied voor horeca en entertainment;
- de groene delen van de kanaalzone worden niet aangetast en vormen rustige verblijfsmilieus en aantrekkelijke recreatieve overgangszones naar het buitengebied;
- de zone en het kanaal zelf is een herkenbaar erfgoed van de geschiedenis van de stad;
- het kanaal zelf is een levendige ader van activiteiten waar wordt gewerkt, gewoond, geleerd en gerecreëerd en waarbij een specifieke rol in het creëren van dynamiek is weggelegd voor kleinschalige recreatieve toervaart;
- de zone biedt ruimte aan ondernemerschap in de vorm van leerplaatsen, werkplaatsen en broedplaatsen;



- de zone biedt specifieke, stedelijke woonmilieus ook voor ouderen en zorgbehoevenden, die volledig complementair zijn aan de reeds bestaande en voorziene woonmilieus elders in de stad;
- de zone focust niet alleen op gebouwd programma, maar maakt ook gebruik van evenementen en tijdelijke of wisselende invullingen van gebouwen; op die manier heeft het gebied zich een plaats weten te veroveren op de 'mental map' van de (regio)bewoners;
- creëer een recreatieve (belevings)route langs het kanaal;
- onderzoek de mogelijkheden voor opwekking van energie vanuit het aanwezige water en haar verval.

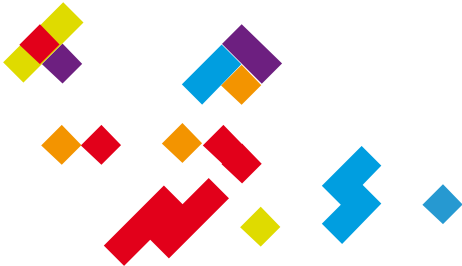
Een belangrijke randvoorwaarde voor de realisering van deze ambities zijn de beschikbare financiële mogelijkheden. In dat licht zal in het volgende hoofdstuk een eerste verkenning op dat vlak worden geboden. Financiële bronnen, die in dat kader van belang zijn, zijn de omvang van het programma, de te verwerven subsidies en bijdragen van hogere overheden en de eigen gemeentelijke strategische reserve.

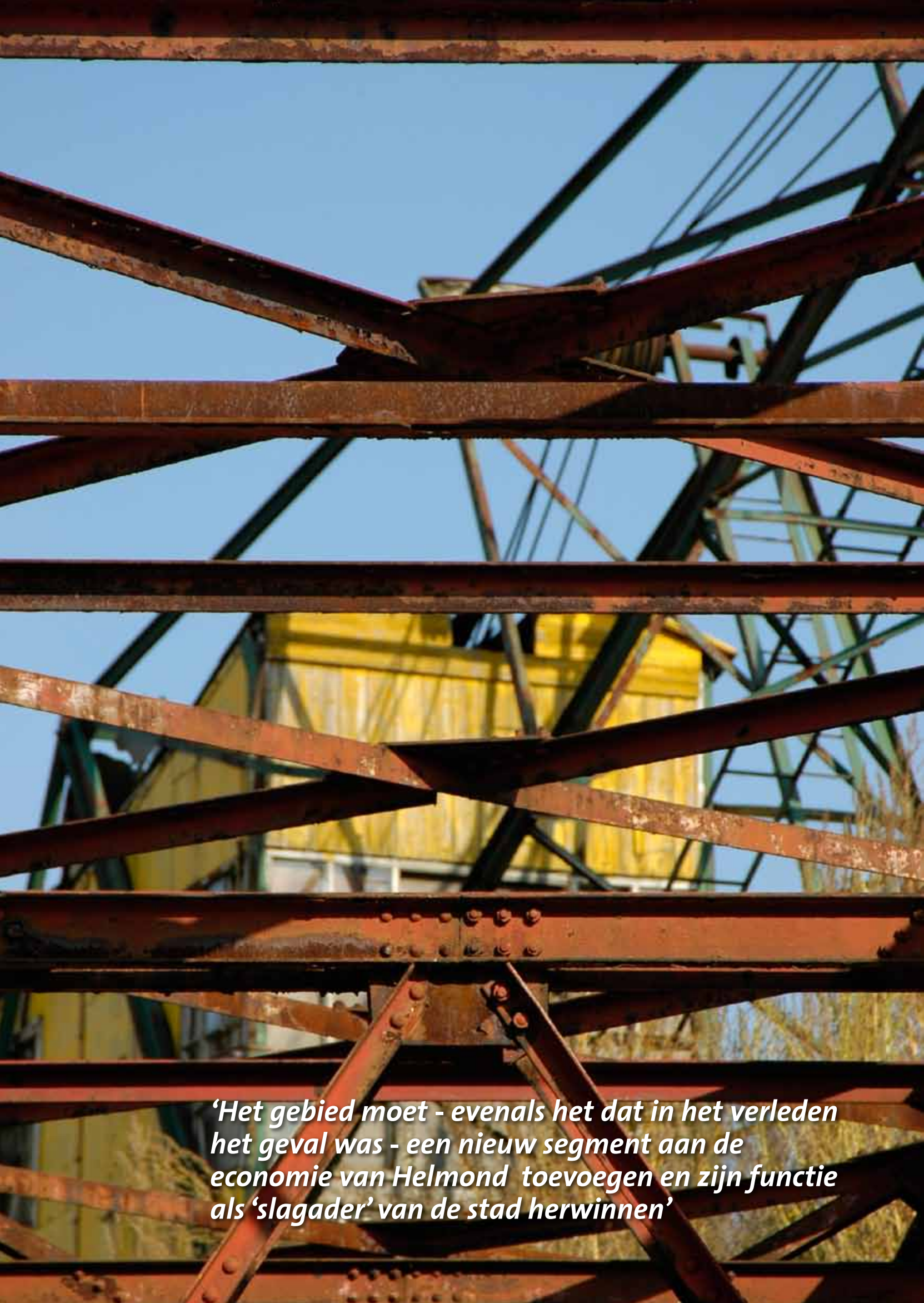
Recreatietoervaart





Industrieel erfgoed

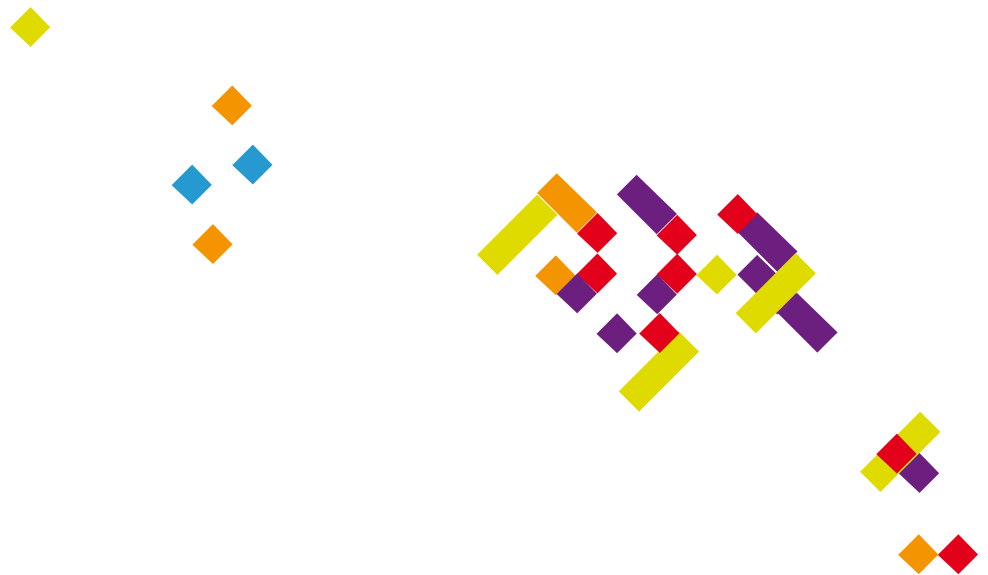




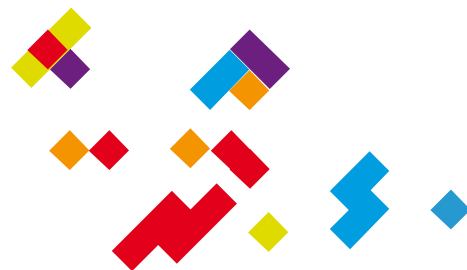
‘Het gebied moet - evenals het dat in het verleden het geval was - een nieuw segment aan de economie van Helmond toevoegen en zijn functie als ‘slagader’ van de stad herwinnen’

Financiële verkenningen

Hoofdstuk 4



Het rendement op een herontwikkeling van een gebied als de Kanaalzone is in de eerste plaats een maatschappelijk rendement. Er kan daarnaast sprake zijn van tal van positieve financiële neveneffecten op de omgeving. Zo zullen bijvoorbeeld de commerciële functies in het centrum gelet op de aansluiting op en na te streven samenhang met de Kanaalzoneontwikkeling hiervan baat hebben. Vastgoed zal in waarde stijgen. Er zullen o.a. ook baten zijn op het gebied van werkgelegenheidsgroei en verbetering van de aantrekkingskracht van Helmond voor bezoekers en nieuwe bewoners. In een later stadium zal nadrukkelijk gepoogd worden om deze maatschappelijke baten vast te stellen en zo mogelijk te kwantificeren.



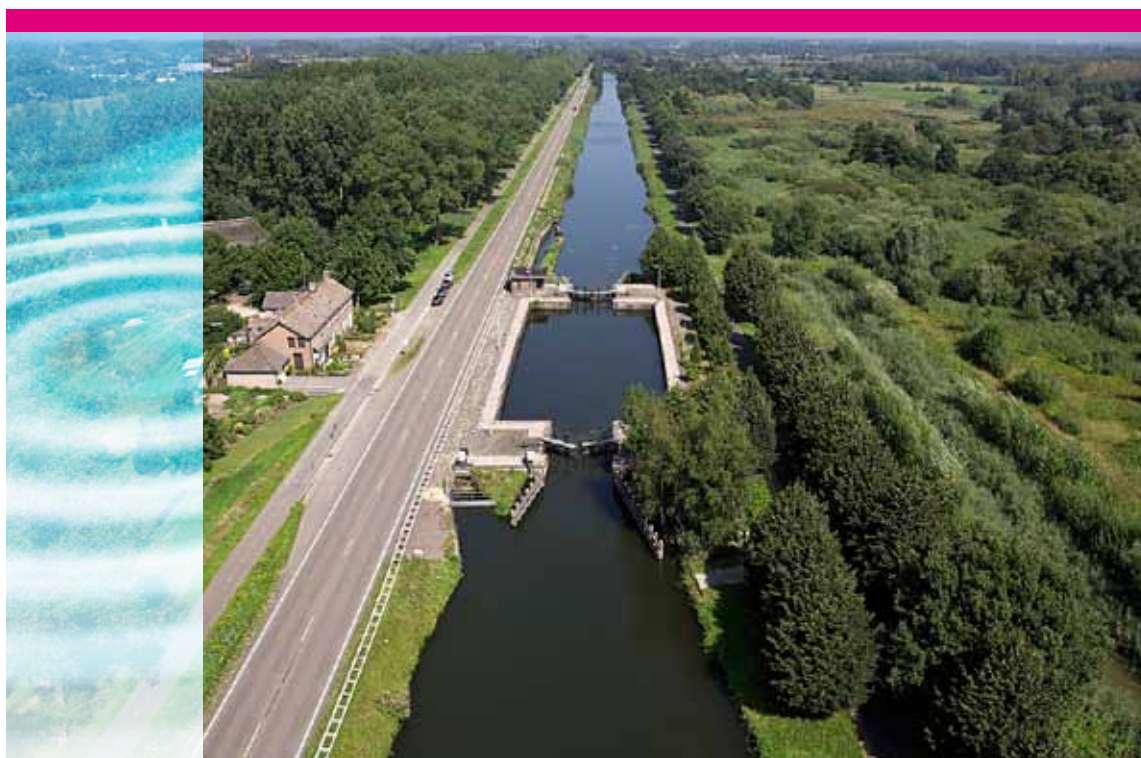
Zoals ook in de verschillende oriënterende bijeenkomsten steeds naar voren is gekomen, is het van belang om het geheel in samenhang te ontwikkelen en het geheel een eigen identiteit te geven. Uiteraard is daarbij de samenhang met en aansluiting op de directe omgeving, zoals het centrum, het gebied Suytkade en de te ontwikkelen Spoorzone en ook met betrekking tot de verder weg gelegen omgeving zoals de regiogemeenten, een bestaansvoorwaarde. Tegen die achtergrond is het noodzakelijk de Kanaalzone als een geheel te bezien en daar ook het inzicht in de financiële aspecten op te baseren.

Om een indruk te krijgen van de financiële middelen die aan de orde zijn voor deze opgave is een programma opgevoerd, dat een eerste globale vertaling en uitwerking is van samengetrokken onderdelen, die zijn gebaseerd op de inhoud van de eerder genoemde marktorientaties. Dit globale programma moet op dit moment en in deze context worden gezien als een kader om enig inzicht te krijgen in de financiële componenten van de opgave. Het is derhalve gebaseerd op grove aannames, die in de loop van de tijd verfijnd en geconcretiseerd moeten gaan worden. Het geeft niettemin een beeld.

Directe kosten en opbrengsten

Om een globaal inzicht te kunnen geven in de elementen die de directe kosten en opbrengsten bepalen - dat wil zeggen zonder de maatschappelijke kosten en baten daarbij te betrekken - zijn de volgende componenten in het ontwikkelingsperspectief te onderscheiden:

- er is een programma te ontwikkelen op de in de toekomst vrijkomende locaties, een deel voor wonen en vernieuwende woonconcepten, een deel voor economische functies, zoals met name kleine ondernemingen in de creatieve industrie en activiteiten op het gebied van leisure, en een deel voor de maatschappelijk en culturele sector
- er is te vernieuwen infrastructuur: de restauratie van de sluizen 7, 8 en 9; de renovatie van bruggen; de aanleg van een nieuwe brug bij Nedschroef als onderdeel van de centrumring; de realisatie van een aantal aanlegplaatsen voor passanten recreatietoervaart; het aanpassen van de openbare ruimte met name rondom het centrumgedeelte van het kanaal



De renovatie van bruggen en sluizen

Horeca aan het kanaal



Een mogelijk programma

Langs de Kanaalzone ligt een aantal locaties, die, al dan niet op termijn en al dan niet in zijn geheel, in dit kader in aanmerking komen voor herontwikkeling. Voorbeelden daarvan zijn de eerdergenoemde Nedschroeflocatie en de Noordkop van Suytkade. In de oriënterende bijeenkomsten zijn voor de langere termijn ook andere locaties genoemd, zoals de locatie van Vlisco. Als deze locaties mogelijk geheel of gedeeltelijk tot herontwikkeling zouden worden gebracht zal dat vanzelfsprekend in de eerste plaats worden afgestemd op de behoefte van deze bedrijven zelf. Indien alle potentiële locaties bij elkaar worden opgeteld, komt dat neer op een oppervlakte van ca. 25 hectare. Dit is dus exclusief de al lopende ontwikkelingen als de Groene Loper, het Centrum en Suytkade zelf.

Een mogelijk programma dat gebaseerd is op de geïnventariseerde voorkeuren zal in ieder geval voor een belangrijk deel woningen omvatten. Dit deel zal in feite twee doelen kunnen dienen: het gaat in op de veronderstelde behoefte aan nieuwe wooncon-

cepten en onderscheidende woonmilieus vooral onder de aan te trekken en te behouden doelgroepen jongeren, ‘kenniswerkers’ (zie pagina 11) en de groep ouderen. Tegelijkertijd zullen de woonconcepten moeten kunnen dienen als bijdrage aan het financiële draagvlak voor andere onderdelen van een mogelijk programma.

Tevens zal woningbouw bijdragen aan de gewenste functiemenging en tegelijkertijd aan de gebleken wens van jongeren om wonen en werken in dezelfde eenheden onder te brengen en/of minstens zeer dicht bij elkaar te situeren. In dit beeld past ook het ontwikkelen van nieuwe woon(zorg)concepten die juist zijn gericht op de oudere bevolkingscategorieën welke als gevolg van de sterke vergrijzingstendens in toenemende mate de woningvraag zullen beïnvloeden. Deze potentiële plancapaciteit voor woningbouw (buiten de reeds uitgewerkte locaties Suytkade, Centrumplan en Groene Loper) is tot op heden niet in de stedelijke voorraadberekening meegenomen. Toevoeging zou moeten leiden tot een nadere prioritering binnen deze voorraad.

Zoals eerder aangegeven is de doelstelling van de ontwikkeling van de Kanaalzone met name ook een sociaal - economische doelstelling. Het gebied moet - evenals het dat in het verleden het geval was - een nieuw segment aan de economie van Helmond toevoegen en zijn functie als 'slagader' van de stad herwinnen. Vooral voor de nieuwe zogenoemde creatieve industrie en leisure-activiteiten in brede zin lijkt de Kanaalzone een vestigingsplaats bij uitstek te kunnen zijn.

Op grond van de gehouden oriënterende bijeenkomsten lijkt ook een grote belangstelling voor meer cultuur en meer opleiding te zullen bestaan. Vooral de aanwezigheid van enkele bijzondere gebouwen in de Kanaalzone lijkt uitstekende mogelijkheden te kunnen bieden voor de ontwikkeling van culturele functies (inclusief ondersteunende functies als horeca e.d.). Opleidingen passen in het bijzonder op een plaats dicht bij het centrum, in een bijzonder milieu en dichtbij de doelgroep jongeren, uiteraard op te zetten in samenwerking en afstemming met bestaande instellingen en initiatieven elders in de stad.

Om op een mogelijk programma voor een periode van ca. 20 jaar greep te kunnen krijgen en dit enigszins te kunnen kwantificeren is de volgende verdeling als uitgangspunt gekozen: 60% van de te ontwikkelen bebouwing is voor wonen, 10% is voor cultuur en opleiding en 30% is voor de genoemde economische functies. Deze verdeling is niet meer dan een aanname, die is gebaseerd op een zo realistisch mogelijke inschatting van de verwachtingen. Deze zelfde verhouding zit bijvoorbeeld grofweg ook in het uitbreidingsplan centrum

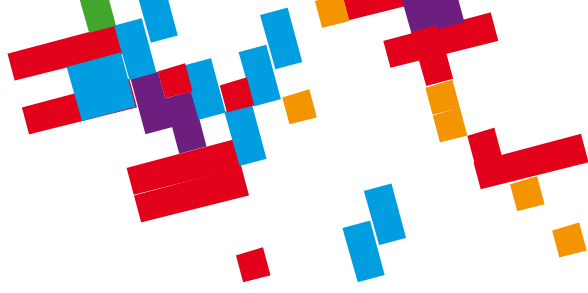
Daarnaast is de bebouwingsdichtheid uiteraard ook een factor die van invloed is op de financieel-economische exploitatie van een dergelijke ontwikkeling. Qua dichtheid van de bebouwing zou moeten worden gestreefd naar stedelijkheid in Helmondse proporties (zoals hiervoor eerder aangegeven). Bebouwingsdichtheid kan worden aangegeven door de verhouding tussen het bruto

vloeroppervlak (b.v.o.) van de bebouwing en het grondoppervlak van de locatie. Op basis van genoemde uitgangspunten - stedelijkheid en Helmondse proporties - zou gestreefd kunnen worden naar een gemiddelde verhouding voor het gehele gebied van 25 ha. van één staat tot één. Dit is eveneens globaal vergelijkbaar met de bebouwingsdichtheid in het masterplan centrum. Het gaat dus om een gemiddelde, waarbij het zeer goed mogelijk is om in de zone rond het centrum een hogere dichtheid te realiseren en naar buiten toe een steeds lagere.

Als we op deze uitgangspunten doorrekenen komen we op een mogelijk programma van een totaal 250.000 m². Dit resulteert dan verder in respectievelijk 150.000 m² voor wonen, 25.000 m² voor cultuur en opleiding en 75.000 m² voor de beoogde economische functies. Een dergelijk programma heeft over 20 jaar een behoorlijke opbrengstcapaciteit. Ten behoeve van de ontwikkeling van de locaties (totaal 25 ha.) zijn daartegenover als kostencomponenten te benoemen: de kosten van verwerving, de kosten van het woon- en bouwrijpmaaken, saneringskosten en wellicht in een enkel geval kosten als bijdrage in een bedrijfsverplaatsing.

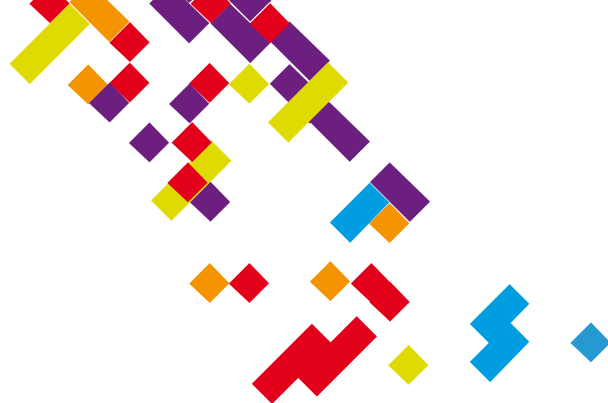
Kosten infrastructuur en kanaal

Voor een benadering van de kosten voor de aanpassing van de infrastructuur en het kanaal zelf is er vanuit gegaan dat op termijn het deel vanaf de Havenstraat richting het Kasteel aan beide zijden wordt heringericht. Daarnaast zijn er kosten te maken voor een nieuwe brug over het kanaal tegenover Nedschroef (onderdeel Cityring), kosten voor renovatiewerkzaamheden aan de bestaande bruggen en kosten voor vernieuwing van de drie sluizen. Tevens zullen er kosten moeten worden opgenomen voor het creëren van een aantal aanlegplaatsen ten behoeve van de recreatievaart in het kanaal.



De aantrekkingskracht van water





Gebruik van industrieel erfgoed



Behoud van groen langs het kanaal.

Bijdrage aantrekken van gewenste functies

Het zal noodzakelijk zijn om in eerste instantie voor de creatieve sector en delen van activiteiten op het gebied van leisure, alsmede voor de gebruikers in de culturele sfeer, extra gunstige financiële voorwaarden te creëren om vestiging in deze gewenste sectoren aan te trekken en mogelijk te maken. Dit is ook opgemerkt in de ateliers en workshops. Het bereiken van de doelen op deze gebieden zal naar verwachting zonder extra bijdragen in onvoldoende mate succesvol kunnen zijn. Daarbij zou kunnen worden gedacht aan tijdelijke bijdragen in de kosten van deze gebruikers voor de ruimten.

Onrendabele bijdrage en noodzakelijke 'lobby'

Er zal vanuit moeten worden gegaan, dat voor de totale ontwikkeling op basis van de hiervoor geschetste veronderstellingen een niet onaanzienlijke onrendabele bijdrage van de gemeente nodig zal zijn. In deze beschouwing is echter nog geen rekening gehouden met bijdragen van andere overheden. Ook niet met het programma Samen Investeren van de provincie in het kader waarvan reeds belangrijke bijdragen zijn toegezegd.

Dit moet worden gezien als een start van een traject, waarbij het van groot belang wordt om naast de van de zijde van de gemeente op te bouwen strategische besparingen en de opbrengsten van een over de gehele periode te realiseren programma, grote inspanningen zullen moeten worden geleverd om noodzakelijke financiële ondersteuning van buiten de gemeente te verwerven.

Deze strategische visie zal in dat verband reeds een eerste belangrijke rol kunnen spelen, namelijk om aan te geven wat de betekenis van de ontwikkeling van de kanaalzone voor de ontwikkeling van Helmond als geheel kan zijn. In het verlengde daarvan zal een structureel en langdurig traject van 'lobby' naar alle relevante externe overheden en partijen moeten worden opgezet.



***‘Concluderend leiden de vervolgstappen
dus tot twee te onderscheiden inspanningen:***

- I De uitwerking van deze strategische
verkenning naar een ontwikkelingskader***
- II De verdere implementatie van
concrete deelprojecten’***

Vervolg- stappen

Hoofdstuk 5

De afgelopen periode zijn er door verschillende groeperingen talloze ideeën geopperd over de mogelijke ontwikkeling van de Kanaalzone. Er zijn recentelijk ateliers en workshops gehouden, zoals eerder in hoofdstuk 2 is aangegeven. Op basis hiervan is goed om even stil te staan bij de wijze waarop een ontwikkelingsproces voor de kanaalzone zou kunnen worden opgezet. Een bijzonder facet daarbij is onder meer het tijdsperspectief van ca. 20 jaar.

Mogelijke ontwikkelingsstrategie

Globaal genomen zijn er vier scenario's te onderscheiden bij de aanpak van dit soort binnenstedelijke grootschalige transformatiegebieden. Onderscheidend daarin is de mate waarin de markt, die toch als regel het merendeel van de risico's voor hun rekening neemt, een rol kan/wil spelen van initiatieffase tot realisatiefase.

We onderscheiden de volgende vier scenario's die we kort typeren:

1. **Traditionele overheidssturing:** dit scenario is een traditioneel model waarbij de overheid gedetailleerd beschrijft welke deelprojecten er waar en wanneer komen. Onderdelen hiervan zal de overheid ook zelf realiseren. Voor andere onderdelen van het (opgeknpte) plan zal de markt benaderd worden om te participeren.
2. **Overheid eerst, daarna markt:** in dit scenario wordt na de initiatieffase, indien projecten 'haalbaar' zijn gemaakt, de verdere ontwikkeling zoveel mogelijk overgelaten aan de markt. Daarbij is de overheid nog wel regisseur en coördineert, maar participeert alleen financieel voor zover het nodig is.
3. **Markt eerst, dan overheid:** uitgangspunt van dit scenario is dat de markt wordt gevraagd om vanaf de initiatieffase de investeringen te doen. Deze investeringen dienen zodoende als trigger te dienen voor verdere investeringen voor andere marktpartijen. De overheid zal haar investeringen en regie met name in latere fases inzetten.
4. **Markt door middel van concessie:** in dit scenario zal de gedetailleerde planvorming en realisering in grote mate de ver-

antwoordelijkheid worden van marktpartijen. Dit betreft zowel de ontwikkelingen in de eerste fase als voor latere fases van de ontwikkelingen.

Voor de ontwikkeling van de Kanaalzone zou in een later stadium voor bepaalde onderdelen parallel met meerdere scenario's gewerkt kunnen worden. Gezien de huidige stand van zaken ten aanzien van de verschillende locaties en initiatieven is te overwegen om in eerste instantie te werken met een aanpak bestaande uit scenario 1 gecombineerd met scenario 2. Op deze plaats zij tevens vastgesteld, dat de gehele ontwikkeling gelet op het tijdsperspectief van ca. 20 jaar, naar alle waarschijnlijkheid te maken zal krijgen met verschillende economische hausses en recessies. Die te verwachten bewegingen zullen het zicht op en het vertrouwen in het geheel echter niet mogen aantasten.

In een planontwikkelingsproces volgens scenario 1, maar primair ook volgens scenario 2 zal de overheid i.c. de gemeente met name in de eerste fase van de ontwikkelingen een actieve rol vervullen. Deze rol zal dan met name bestaan uit regievoering bij verplaatsing en verwerving van bedrijvigheid, het inzetten van planologische instrumentarium en een herinrichting van delen van het openbaar gebied. De gemeente kan zodoende zelfstandig bepalen welke ontwikkelingen er in ieder geval komen. In dit scenario wordt ervan uitgegaan dat deze investeringen leiden tot marktinvesteringen. Dit is derhalve een risico, daar deze marktinvesteringen niet zeker zijn. Dit zijn planvormingsrisico's, maar kunnen ook risico's betreffen in de grondexploitatie. Het is van belang deze risico's goed te overzien bij aanvang van deze investeringen. Een gedegen analyse vooraf van deze risico's is noodzakelijk.

Wanneer de markt interesse toont kan de overheid een meer kaderstellende en toetsende rol gaan innemen. De grondexploitatie en opstalrisico's komen dan meer en meer bij de marktpartijen te liggen. De regierol van de overheid kan en moet dan niettemin overeind blijven. De grip op het programma eveneens.

Identiteit

Een belangrijk onderdeel van de ontwikkelingsstrategie is hoe te komen tot een aansprekende unieke identiteit voor de Kanaalzone en de daarmee samenhangende projecten. Op meerdere plekken in Nederland worden dit soort trajecten ontwikkeld. Voorbeelden zijn onder meer ontwikkeling Willemsoord te Den Helder, Westergasfabriek te Amsterdam, Strijp R en S te Eindhoven etc, welke allemaal een omvangrijke publiciteit en promotiecampagne hebben gekregen. Een aantal stappen is door de gemeente Helmond reeds gezet, maar om het project goed te marketen zal dit een belangrijk onderdeel moeten zijn van een verdere aanpak. De dit jaar op te stellen c.q. uit te werken strategie voor citymarketing zal in dit opzicht de koers moeten uitzetten van een breed offensief op dit vlak en leidend moeten zijn voor een meer gebiedsgerichte communicatieaanpak en draagvlakverwerving.

De volgende geciteerde tekst kan hierbij illustratief zijn (uit één van de voorbeelden):

Draagvlak ontstaat als belanghebbenden en groepen mensen invloed kunnen uitoefenen op de visievorming. Een communicatiestrategie die op draagvlak is gericht, faciliteert de interactie tussen initiatiefnemers, belanghebbenden en vertegenwoordigers van groeperingen in de stad. Ten grondslag aan een interactieve communicatiestrategie ligt een zorgvuldige analyse van de verschillende actoren en stakeholders: denk aan de eigenaren, huidige en toekomstige gebruikers, omwonenden, belangengroeperingen en de instellingen en overheden die voor herontwikkeling van belang zijn.

Vervolgens en deels parallel daaraan kan worden gewerkt aan gebiedspromotie. Dit ook bijvoorbeeld door reeds bekende culturele evenementen nog meer dan voorheen te situeren en te verbinden aan de ontwikkelingsmogelijkheden van de Kanaalzone.

Vervolgstappen

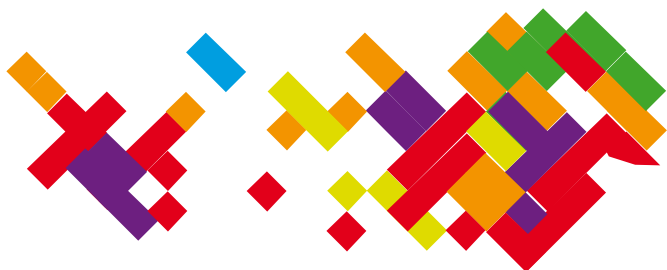
Voorgesteld wordt om op basis van deze strategische verkenning van het ontwikkelingsperspectief een verdere verdiepingsslag in gang te zetten. Deze verdiepingsslag zou dan moeten leiden tot een vast te stellen ontwikkelingskader voor de beoogde lange termijn. Met dit kader kan dan een ontwikkelingsstrategie worden uitgewerkt, die aansluit op de hierboven op dit punt gemaakte opmerkingen.

Deze aanpak zal langs de volgende stappen tot een verdere invulling moeten kunnen komen:

1. Een verdere onderbouwing van mogelijke programma's op basis van de verwachte toekomstige vraag van de voorgestelde functies
2. Het uitwerken van kosten - baten analyses: een maatschappelijke kosten-baten analyse en een verdere analyse van de directe kosten en opbrengsten
3. Het ingangzetten van het proces van 'draagvlak naar identiteit'
4. Het uitwerken van een stedenbouwkundige contour en een architectonische beeldkwaliteit
5. Het starten van een traject van 'lobby' in de richting van hogere overheden
6. Het op basis van 1, 2, 3, 4 en 5 uitwerken van een ontwikkelingskader met bijbehorende ontwikkelingsstrategie

Een illustratief beeld van het in gang te zetten proces geeft een citaat uit de brief van Telos aan de projectgroep van 27 okt. 2008:

Vanuit duurzame gebiedsontwikkeling bekeken is de Kanaalzone een programma van wisselende inhoud en wisselende actoren en coalities waarbij gezocht wordt naar kenmerkende waarden en identiteit voor een periode van twintig jaar. Dit transformatieproces is veelomvattend. Regionale gebiedsontwikkelingen met een dergelijke horizon vragen open planprocessen, het aanboren van maatschappelijk inventiviteit. En een overheid die de inhoud loslaat en regie voert op vitaliteit en waardegerichtheid, gericht op duurzame regionale ontwikkeling.



Voor de korte termijn is er daarnaast sprake van een aantal al lopende initiatieven en projecten, die naadloos passen in de bovengeschetste contouren van het voorgestelde traject. Dat zijn met name:

- a. De realisatie van het Centrumplan, Suytkade en de Groene Loper
- b. De kwaliteitsimpuls m.b.t. het centrale deel van het Traverseviaduct over het kanaal
- c. De ontwikkeling van de noordkop van Suytkade inclusief de herontwikkeling van de Cacaofabriek tot een culturele Hotspot
- d. De verkenningen om te komen tot een Themapark Industrie & Nijverheid
- e. De voorbereidingen voor de renovatie c.q. restauratie van sluis 7 en de daarmee gepaard gaande verruiming van de kansen voor de recreatieve toervaart in het noordelijk deel van het de kanaalzone
- f. De renovatie van de sluizen 8 en 9 sluit daarop aan en is gericht op het handhaven van de beroepsvaart in het zuidelijk deel van de kanaalzone (tot en met de insteekhaven)
- g. De mogelijke verwerving van de locatie Nedschroef

Deze initiatieven in de kanaalzone vormen de kern van het eerder genoemde met de provincie overeengekomen programma Samen Investeren, dat zoals aangegeven ook voor een substantiële financiële bijdrage richting Helmond zorg draagt. Deze projecten zullen in de periode 2009-2012 in uitvoering worden genomen. De initiatieven a t/m g moeten derhalve worden gezien als concrete invullingen in het traject Kanaalzone, die momenteel al opgepakt zijn en de komende tijd verder gebracht zullen worden.

Concluderend leiden de vervolgstappen dus tot twee te onderscheiden inspanningen:

- I De uitwerking van deze strategische verkenning naar een ontwikkelingskader met bijbehorende ontwikkelingsstrategie
- II De verdere implementatie van de genoemde concrete deelprojecten a t/m g

Van voormalige cacaofabriek naar culturele hotspot



Vormgeving aanpak vervolgstappen

Om deze vervolgstappen efficiënt en adequaat te kunnen invullen zal de huidige interne structuur van een verkennende projectgroep van vier personen uitgebreid en verbreed moeten worden. Om de interne bestuurlijke betrokkenheid te verbreden wordt aanbevolen een interne regiegroep te formeren. Betrokken wethouders en ambtelijke medewerkers moeten daarin deelnemen. Het voorzitterschap ligt bij de (coördinerende) wethouder Stedelijke Ontwikkeling. Het ligt - zoals hierboven al is opgeworpen - ook in de bedoelingen om te bezien of en zo ja in hoeverre personen en groeperingen uit de Helmondse samenleving in de vervolgstappen zullen kunnen worden betrokken.

Om enerzijds ook buiten Helmond draagvlak te ontwikkelen (zoals naar hogere overheden inclusief 'Brussel') en anderzijds ook zoveel mogelijk nieuwe kennis op dit terrein aan te trekken, zal tevens worden overwogen een (externe) Adviesgroep in het leven te roepen. Deze Adviesgroep zal dan samengesteld moeten zijn uit vertegenwoordigers van die hogere overheden, alsmede uit experts op relevante gebieden en vertegenwoordigers uit de wetenschap en bedrijfsleven.

In de loop van de tijd kan deze structuur zich dan desgewenst aanpassen aan de verschillende stadia van ontwikkeling en uitvoering.

An abstract graphic on a solid blue background. A thin, light blue line curves vertically through the left side of the image. To the left of this line, there are two clusters of small, colorful squares in red, orange, yellow, green, and purple. The squares are arranged in a way that suggests a map or a data visualization. The top cluster is more dense and irregular, while the bottom cluster is more elongated and follows the curve of the blue line.

*‘Het water strekt zich als een lint,
Dat allen strikt en zo verbindt’*

Bert Kuijpers
stadsdichter

*Kanaalzone
Helmond*



Colofon

Fotografie	Gemeente Helmond Ivo Bastiaansen Bosch Slabbers, Den Haag
Vormgeving en productie	MadebyCoen, Nuenen
Redactie	Projectgroep Kanaalzone
Eindredactie	Ad van Poppel

Contact:
Gemeente Helmond
Mieke Derks (0492) 587 785
m.derks@helmond.nl

