

Stadsvisie Helmond 2030

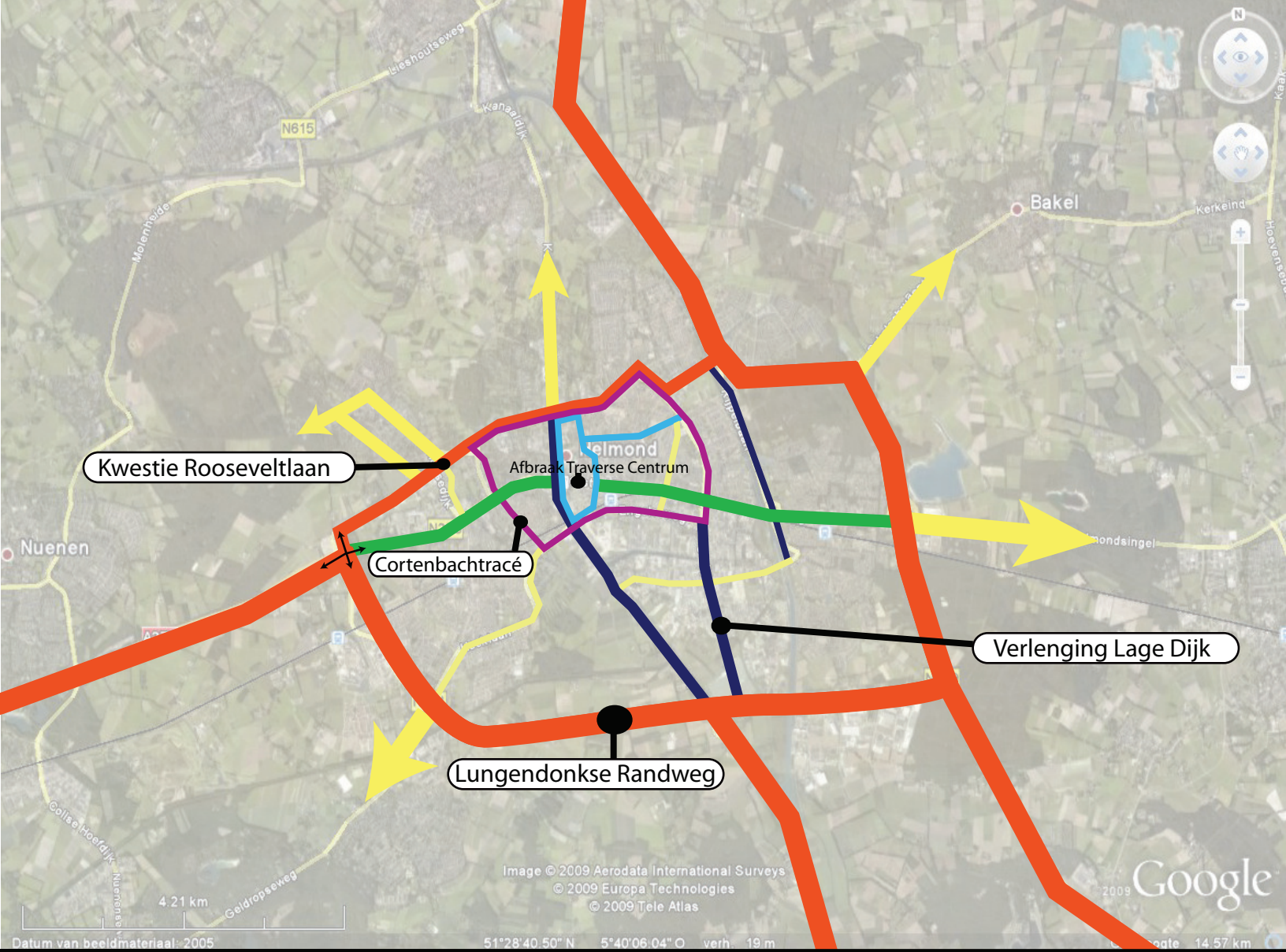
Introductie:

In deze korte Stadsvisie Helmond 2030 zou ik graag de punten die ik zou willen veranderen in Helmond en omstreken willen uiteenzetten ten behoeve van de stadsvisie van de gemeente Helmond. Allereerst ga ik in op de veranderingen in de infrastructuur en vervolgens op de verandering in bestemmingen. Deze veranderingen zijn alleen uiteengezet in woord en kaarten. Als enkele ideeën U bevallen en U meer informatie wilt over deze ideeën kunt U altijd mailen naar sanduniessen@gmail.com om een afspraak te maken en meer inspiratie op te doen.

Voordat het volgende hoofdstuk begint krijgt U eerst het kaartje te zien van de situatie zoals deze wordt uitgelegd in het hoofdstuk.

Inhoudsopgave

Introductie:	1
Verkeersplan:	3
Kwestie Rooseveltlaan.....	3
Het Cortenbachtracé	3
Lungendonkse Randweg.....	3
Afbraak Traverse: vanaf het kanaal tot aan Zuidende:	4
Verlenging van de Lagedijk.....	4
Verdere mogelijke maatregelen:.....	4
De Kosten.....	4
Deel 2: de bestemmingen:	5
Korte termijn:.....	5
Brandevoort (nu en binnen 10 jaar)	5
Rijpelberg-Noord, Dierdonk-Noord (over 10 - 15 jaar)	5
Helmond-centrum-noord (over 5 jaar).....	5
Herstructurering bedrijventerreinen (nu!) en Varenschut (over 15 – 20 jaar).....	5
Kwestie Rooseveltlaan (binnen 5 jaar)	5
Berkendonk (binnen 5 jaar)	5
Het voetbalstadion (binnen 15 jaar)	5
Lange termijn	6
Brouwhuis-Zuid (over 30 - 40 jaar of later)	6
BZOB (uitbreiding na Varenschut en herstructurering huidig bedrijventerrein; de dijk binnen 5 jaar)	6
De Aa (binnen 5 - 10 jaar)	6
Stadscorridor (eerder dan Lungendonk; over 20 jaar)	6
Lungendonk (na Stadscorridor over 30 jaar)	7
Ruilverkaveling buitengebied (nu beginnen, tot op de langer termijn).....	7
Houtvoort en Schootelande (over meer dan 40 jaar)	7
Deel 3: ontwikkelingen	8



Verkeersplan Helmond in 2030



Hoofdrondweg met belangrijkste uitvalswegen
NOTE: de N279 en N612 blijven 2*1-baanswegen



Dwarsverbindingen van de hoofdrondweg



Kern Rondweg



Kleine Rondweg



Uitvalsweg Traverse (Voor snel in en uit de binnenstad te komen)



Doorgaande uitvalswegen



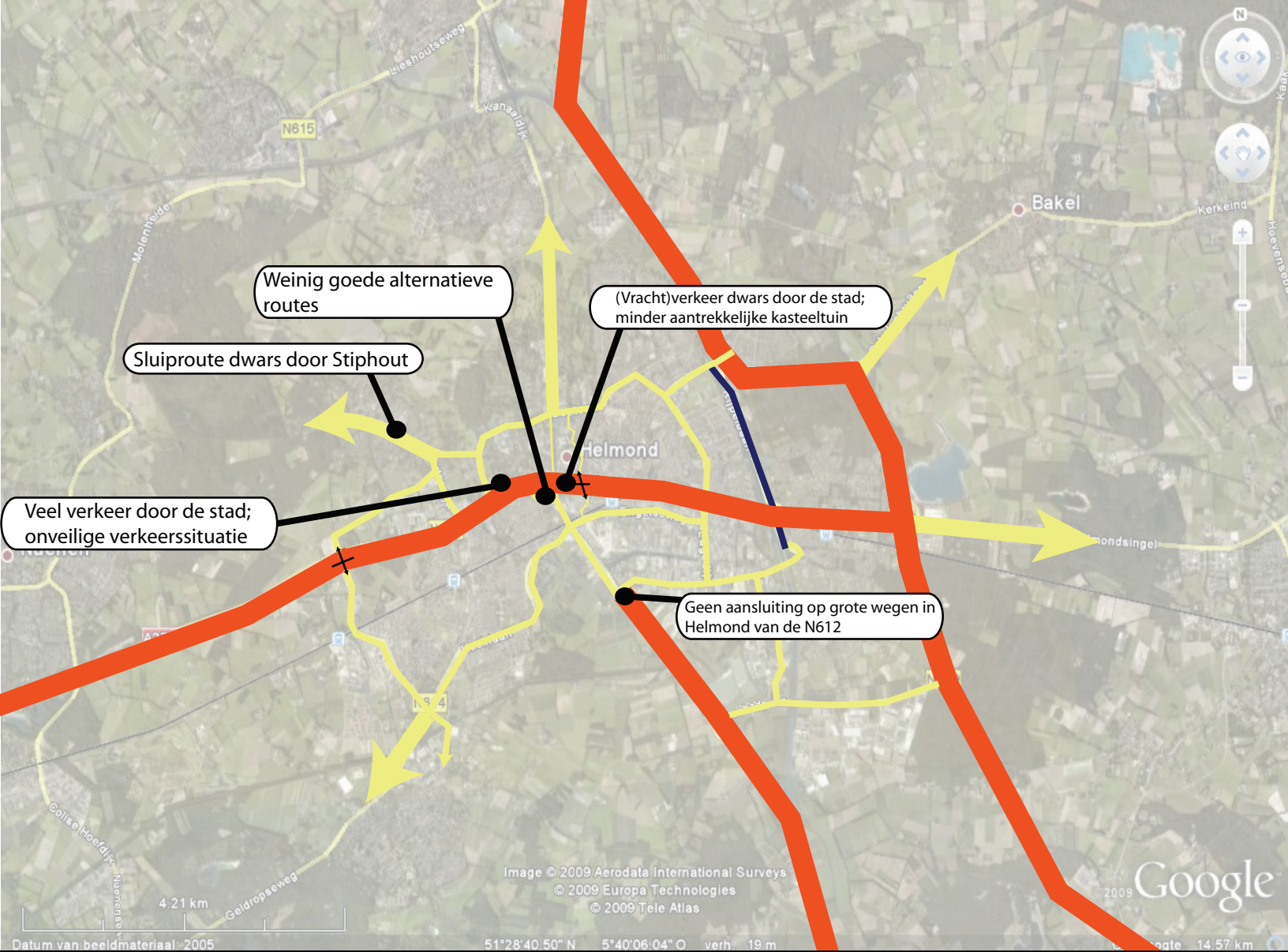
Vraagstukken

Sloop:



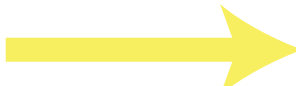
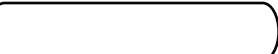
* 3 bedrijven lagedijk tracé;

* 20 appartementen Cortenbachtracé;

Gemaakt door Sandu Niessen dmv. Google Earth en Adobe Illustrator



Huidige situatie en verkeersproblematiek Helmond 2011

-  Hoofdrondweg met belangrijkste uitvalswegen
-  Dwarsverbindingen van de hoofdrondweg
-  Doorgaande uitvalswegen
-  Wegproblematiek

Verkeersplan:

Zoals U op het verkeersplan ziet zou de verkeersstructuur in en rondom Helmond veranderen van één grote weg (de N270) die een paar zijtakken kent (en daarmee alle wijken verbindt), naar een rondwegenstructuur. Kort gezegd verandert de structuur van een takkenstructuur naar een rondwegenstructuur.

Het grootste probleem bij de huidige tak-structuur is dat er een grote weg dwars door de stad heen loopt en de stad als het ware in tweeën splitst en de stadsstructuur schaadt.

Er worden drie rondwegen gecreëerd in deze visie:

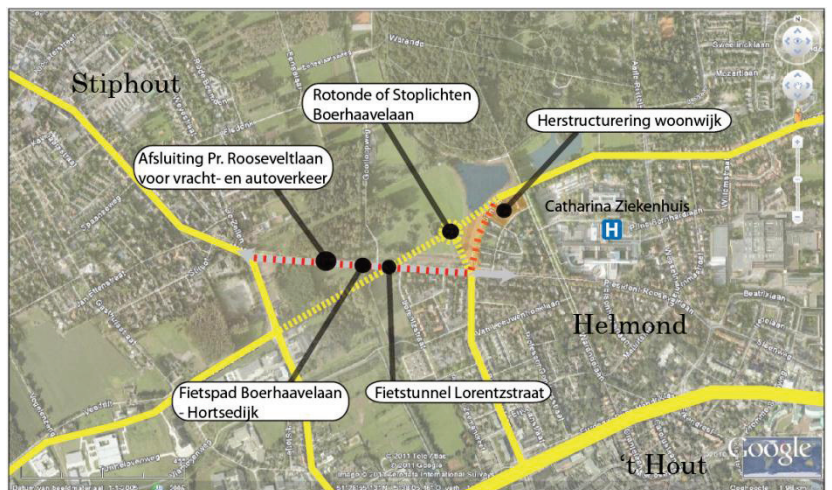
- een driekwartsrondweg via de Rochadeweg en N279, met een "binnendoor-" weg via de Schootense Dreef, Oostende, Uiverlaan naar Dierdonk.
- een rondweg via het Cortenbachtracé, de Engelse weg, Weth. Van Wellaan, Oostende, Uiverlaan en de J. van Brabantlaan.
- een kleine centrumrondweg, via de Stationsstraat, Zuideinde, Noordeinde, Oostende, de Kanaaldijk en de Engelse weg.

Dan zijn er nog enkele dwarsverbindingen. De oostwest-verbinding, de Traverse, blijft een 2*2-baansweg, maar verliest zijn functie als doorgaande weg dwars door Helmond. Het is alleen de weg om het centrum van Helmond vanuit het oosten en westen te bereiken. De Traverse wordt ook tussen het kanaal en Zuideinde gesloopt voor centrumontwikkelingen (zie volgend stukje). Verder zijn de noord-zuidverbindingen: de Kanaaldijk, de (verlengde) Lagedijk en de Rijpelbaan.

Er zijn enkele maatregelen nodig om deze rondweg structuur te verkrijgen:

Kwestie Rooseveltlaan

De Schootense dreef sluit niet goed aan op de Jan van Brabantlaan. Om hier een rondwegstructuur te krijgen willen we een weg aanleggen die direct van de Schootense dreef aansluit op de ronding in de Jan van Brabantlaan. Er wordt een nieuw kruispunt aangelegd op het grasveld vóór de Boerhaavelaan. De president Rooseveltlaan, tussen de Hortsedijk en de Boerhaavelaan, wordt een groot fietspad die onder de nieuwe rondweg doorgaat. De bocht van de Jan van Brabantlaan wordt vrijgemaakt voor ongeveer 2 hectare woningbouw.



Figuur 1 Kwestie Rooseveltlaan

Het Cortenbachtracé

Het Cortenbachtracé wordt uitgevoerd. Daarvoor worden er 20 appartementen gesloopt tussen de Arbergstraat en het spoor in verband met de wegverbreding.

Lungendonkse Randweg

Tussen de Brandevoortse Dreef en de Rochadeweg wordt een weg aangelegd. De grond binnen deze rondweg in het grondgebied van Someren en Mierlo is het laatste uitbreidingsgebied van de gemeente Helmond naar het zuiden toe (zie het kaartje van het volgend hoofdstuk). Deze weg wordt de Lungendonkse Randweg genoemd. Deze randweg is onderdeel van de grootste rondweg van

Helmond met een 2*2-baansweg. Dit is het belangrijkste steunpunt van het verkeersplan. De kosten worden *door mij* tussen de 30 en 50 miljoen euro geschat. Dit is echter een op standaarden gebaseerde kostenberekening en kan dus lager of hoger uitvallen.

Afbraak Traverse: vanaf het kanaal tot aan Zuidende:

Enigszins als gevolg van de Lungendonkse Randweg wordt de Traverse tussen het kanaal en Zuidende afgebroken om zo het centrum beter aan te sluiten op Suytkade en het kasteel.

De Traverse sluit dus nog wel aan op de Kanaaldijk en buigt als het ware voor de stad naar de Kanaaldijk. Mensen die de stad willen bezoeken vanuit het westen kunnen dan bij de Boscotondo parkeren. Tussen het kanaal en Zuidende wordt het oude stadscentrum heropgebouwd en wordt er een stuk Traverse behouden als uitzichtplatform over de stad en als monument voor deze weg.

Waar de Traverse de kasteeltuin kruiste wordt de kasteeltuin uitgebreid in de richting van de binnenstad.

Verlenging van de Lagedijk

De intentie is om zoveel mogelijk Helmonds vrachtverkeer buiten de Helmondse stadwijken om, naar de snelwegen en N-wegen te leiden. Om het vrachtverkeer om de stad te leiden en een betere aansluiting te laten krijgen met de zuidelijke rondweg (Rochadeweg) is het idee om de Lagedijk doortrekken tot het kruispunt van de Veldbeemd met de Rochadeweg (de toekomstige N270). Hiervoor zullen drie bedrijven moeten wijken. Echter deze bedrijven kunnen elders worden ondergebracht.

Verdere mogelijke maatregelen:

- Het kruispunt tussen de N270, de Schootense Dreef en de Brandevoortse Dreef kan worden omgebouwd tot een knooppunt zonder stoplichten.
- Bij Oostende komen alle rondwegen bij elkaar. Er zou een aparte weg kunnen worden aangelegd om de centrumrondweg niet op de andere rondwegen aan te sluiten. Een soort van N2/A2-verbindingen. Dan is de N2 de centrumrondweg en de A2 de hoofd rondweg. Dan zou er dus een 2*2-baanshoofdrondweg zijn en een 2*1-baanscentrumrondweg langs die hoofd rondweg.

De Kosten

De kosten kan ik niet goed inschatten, maar ik denk niet dat deze maatregelen veel geld kosten voor de overheid, omdat veel particulier kan worden uitbesteed (zoals het centrumherstel) en er bij sommige projecten geen *woningen* hoeven worden onteigend. (Kwestie Rooseveltlaan en de Lungendonkse Randweg) De kosten van deze ideeën moeten dus nog worden onderzocht.



Legenda

- Stad/dorp/nieuwbouw
- Bos/cultuurlandschap/nieuw bos
- Recreatie/landbouw
- Industrie/eerste uitbreiding / nieuwe industrie
- Ecologische zone
- Nieuw geprojecteerde weg
- Sloop of gedegradeerde weg
- Doorgaande weg
- Spoorweg
- Waterweg
- Snelweg
- Nieuw fietspad Aa
- Gemeentegrens

- Stiphout** Woongebied
- Houtvoort** Nieuw plan
- Kasteel Croy** Bezienswaardigheid

0 KM +/- 1 KM +/- 2 KM

Deel 2: de bestemmingen:

Nu ik het verkeersplan heb uitgelegd wil ik graag uitleggen hoe ik de stad naar bestemming zou willen veranderen en in welke tijdsperiode ik dat zou doen.

Korte termijn:

Brandevoort (nu en binnen 10 jaar)

Omdat het plan Brandevoort al wordt uitgevoerd zou dit ook gewoon uitgevoerd moeten worden zoals in het plan vermeld. Ditzelfde geldt overigens ook voor Suytkade. Wel zou ik pleiten voor een goede overgang tussen de wijk Brandevoort en het Middengebied, door het organisch in elkaar over te laten vloeien en de wijk te verbergen met een rand bomen.

Rijpelberg-Noord, Dierdonk-Noord (over 10 - 15 jaar)

Dit zijn respectievelijk twee kleine uitbreidingen. Indien het noodzakelijk is om meer woningen bij Dierdonk of Rijpelberg te bouwen zijn dit naar mijn idee de geschikte locaties om te bouwen. De grootte bedraagt ongeveer 3 en 10 hectare respectievelijk.

Helmond-centrum-noord (over 5 jaar)

Het gebied tussen het Speelhuis, het kanaal, Noordende en Oostende is een groot gebied dat een facelift kan gebruiken. De ruimte die hier is kan veel efficiënter gebruikt worden. Ook wil ik hier ruimte creëren voor het Aa-dal herstel.

Herstructurering bedrijventerreinen (nu!) en Varenschut (over 15 - 20 jaar)

Indien er nieuwe bedrijfslocaties nodig zijn zou men allereerst naar herstructurering van het bestaande bedrijventerrein moeten kijken. Vervolgens zou de industrie kunnen uitbreiden tussen beide kanalen in. Er zou voor kunnen worden gepleit om wonen en werken hier te combineren.

Kwestie Rooseveltlaan (binnen 5 jaar)

Door het doortrekken van de Schootense Dreef komt er ruimte vrij om woningen te bouwen. Dit is ongeveer 2 hectare groot. Hier zou ik dan jaren '30 woningen bouwen om niets aan de uitstraling van de Warande te veranderen.

Berkendonk (binnen 5 jaar)

Berkendonk is een geschikte plaats om te kunnen recreëren. Echter, vind ik het geen goede plaats voor enorme grootschalige recreatie zoals een combinatie van een bungalowpark, voetbalstadion en een attractiepark. Het is een gebied dat tussen twee wegen ligt en het zou jammer zijn als dit gebied door nog meer drukte wordt aangetast. Daarom zou ik hier vrijwel niets aan doen. Berkendonk gewoon een plas laten zijn waar je gratis kunt zwemmen en je zou er een evenementenveld aan kunnen leggen voor festivals.

Het voetbalstadion (binnen 15 jaar)

Het voetbalstadion zou *niet* verplaatst worden in deze visie. Als het stadion verplaatst wordt dan gaan mensen, supporters en voetballers in praktijk niet meer met de fiets naar het stadion, maar met de auto en gaan ze nog veel meer schadelijke stoffen uitstoten. Daarom is dit geen duurzame oplossing voor de problematiek rondom het stadion. Het stadion moet dicht bij de burger,

toeschouwer of voetballer staan. Daarom is het beter om het oude stadion te vernieuwen. Dan gaan de meeste mensen nog op de fiets naar het stadion en is er veel minder CO2-uitstoot!

Lange termijn

Brouwhuis-Zuid (over 30 - 40 jaar of later)

Aan de zuidoostkant van Brouwhuis bevindt zich nog landbouwgebied dat de potentie heeft voor woningbouw. Dit zou ik echter niet meteen doen en als je het doet gefaseerd, omdat dit naar mijn mening niet per se nodig is op dit moment. Dit zou de laatste uitbreiding zijn van Brouwhuis. Om bij de N279 een landelijke uitstraling te behouden zou de woonwijk ingebed moeten worden in een verhoogde laan en bij de N279 worden de weilanden behouden (zie het kaartje ingezoomd).

BZOB (uitbreiding na Varendschut en herstructurering huidig bedrijventerrein; de dijk binnen 5 jaar)

Op het huidige BZOB-terrein is genoeg plaats om nog uit te breiden. Ik zie Varendschut als de beste locatie om industrie uit te breiden. Daarom denk ik niet dat het nodig is om uit te breiden naar de Diesdonk of naar de Brouwhuissche Heide. Er zou op de lange termijn ernaar kunnen worden gekeken om uit te breiden binnen de oksel van de N279 op de Brouwhuissche Heide. Om het natuurlijke aanzicht bij de N279 niet teniet te doen zal de industrie binnen het bosgebied blijven en niet tot de N279 reiken (zie het kaartje ingezoomd).

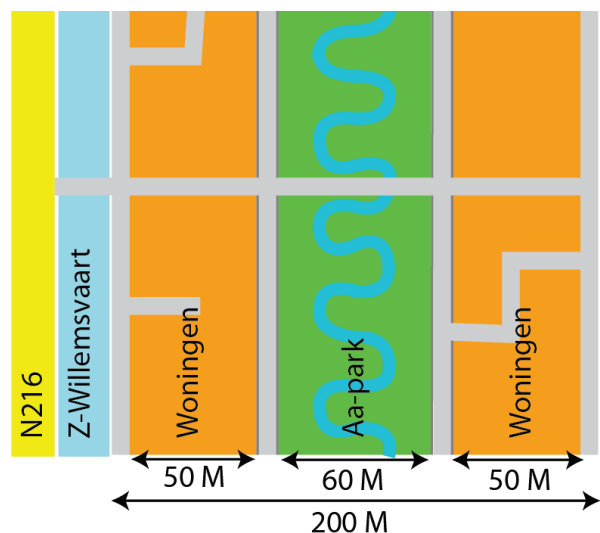
Verder, om de waterberging bij de samenkomst van de Astensche Aa en de Aa te verbeteren en om het verommelde beeld tegen te gaan aan de zuidkant van het BZOB wil ik het BZOB inbedden in een dijk. Er komt aan de zuidkant een dijk met bomen waar je op kunt fietsen als verbinding tussen Asten en Helmond. Deze fietsverbinding zal langs de hele Aa naar Helmond gaan. Er komt dan een kleine groene corridor, waar de Aa stroomt. Om de fietsverbinding tussen Asten en Helmond te verbeteren wordt er een brug over de "Nieuwe" Zuid-Willemsvaart gebouwd voor fietsers en komt er een ongeveer zes kilometer lang fietspad door de Stadscorridor en langs de Aa (zie kaartje ingezoomd).

De Aa (binnen 5 - 10 jaar)

De Aa wordt een water-ecologische verbinding om de stad te doorkruisen. Hier kunnen natuurlijke kades worden aangelegd en kleine baaien waar je lekker in kunt recreëren. In het centrum zou de Aa in een heldere ondiepe grindbak kunnen worden aangelegd. Je kunt er dan langs lopen of in gaan staan. De Aa krijgt dan bovengronds de ruimte van Beersdonk tot aan Binderen.

Stadscorridor (eerder dan Lungendonk; over 20 jaar)

Het toekomstige dorp Lungendonk ligt vrij geïsoleerd van de rest van Helmond. Door een corridor van woningen tussen de Suytkade en Lungendonk aan te leggen doorbreekt je een beetje dit isolement. Hier komt een corridor van water, woningen en natuur als ecologische verbinding. Het streven is om hier een kunstenaarswijk van te maken. Omdat het een Stadscorridor wordt willen we deze wijk een stadse uitstraling geven door de vijf-verdiepingshuizen in Parijs en de havenpakhuisen (Speicherstadt) in Hamburg te



Figuur 2 Voorbeeldconcept Stadscorridor

combineren. Opmerkelijk is dat Helmond vrijwel exact tussen deze steden in ligt. Deze steden liggen beide ongeveer 375 KM van Stadscorridor af!

Lungendonk (na Stadscorridor over 30 jaar)

Door de Lungendonkse Randweg aan te leggen ontstaat er een lege ruimte binnen de randweg. Dit is grondgebied van de gemeenten Someren en Geldrop-Mierlo. Dit zie ik echter als *laatste* uitbreidingsgrond voor de gemeente Helmond. Om aan te sluiten bij het concept Brandevoort als oude stad, zouden we, in tegenstelling tot Brandevoort, een dorp willen oprichten dat in de stijl van een oud Brabants dorp is gebouwd: Organisch gebouwd, huizen die onregelmatig tegenover de weg staan, OUDE (!) Brabantse architectuur (soms in een modern jasje), veel particuliere detailafwerking (brievenbussen, hekwerk, bankjes, vooral veel diversiteit hierin et cetera); we trachten om mensen de publieke ruimte meer te laten gebruiken in het dagelijkse leven; we willen enkele typisch Lungendonkse evenementen opstarten, statutaire gebouwen bouwen voor alternatief gebruik (een gebouw in kerkvorm, maar gebruikt als bijvoorbeeld een badhuis; stadhuis dat wordt gebruikt als conferentiecentrum enzovoorts).

Ruilverkaveling buitengebied (nu beginnen, tot op de langer termijn)

Er zouden bijeenkomsten op touw gezet kunnen worden voor bewoners, boeren en landeigenaren om hun gebied te herstructureren tot een natuurlijker gebied. De landbouwfunctie blijft bestaan, maar wordt af en toe iets extensiever door bijvoorbeeld het aanleggen van houtwallen. Je zou de burger meer kunnen betrekken bij het beheer van het groen. Verdere maatregelen kunnen zijn: het braak laten liggen van stukjes land voor de natuur, meer diversiteit in het verbouwen van producten voor de plaatselijke supermarkt (regionaal produceren), erfbeplanting, later maaien voor het broedseizoen enzovoorts.

Houtvoort en Schootelande (over meer dan 40 jaar)

Deze namen voor twee nieuwbouwwijken heb ik zelf bedacht. Houtvoort is een samentrekking van Mierlo-Hout en Brandevoort. Je zou het gebied ook Medervoort kunnen noemen naar de benaming van een deel van de weilanden aldaar. Schootelande is een samentrekking van de straat Schootense Dreef en het feit dat het een gebied betreft.

In beide gebieden zouden op de langer termijn veel woningen kunnen worden gebouwd. Het idee was om in Houtvoort jaren '30 woningen te bouwen met veel groen en publieke ruimte en als concept om de particuliere ruimte te beperken om mensen zo meer in de publieke ruimte te laten vertoeven en de sociale cohesie te verbeteren. Burgerinitiatieven zouden dan vooral moeten worden aangemoedigd en "het toeval" dat er iets op die ene plek staat moet meer toegelaten worden: mensen moeten bewust worden gemaakt dat als iemand ergens een winkel wil beginnen, of iemand wil een zaaltje bouwen om samen te kunnen komen dat dit gewoon kan en de wil er in de politiek dan is om mee te denken.

Ook zou ik wonen en werken meer combineren: een administratief of een kantoorbedrijfje kan best langs een woning staan. Zo maakt men meer gebruik van het bestaand wegennet en worden de grote wegen minder belast. Je verspreid of decentraliseert het verkeer.

Deel 3: ontwikkelingen

Wat zijn de belangrijkste ontwikkelingen voor de gemeente Helmond?

De grootste ontwikkeling waar Helmond mee te maken krijgt is er een van grote twijfel. Enerzijds komen de krimpregio's steeds dichterbij Helmond te liggen. Anderzijds, als Eindhoven doorgroeit als kenniscentrum heeft Helmond hier ook direct profijt van. In elk opzicht zal de infrastructuur moeten worden verbeterd om de economie op peil te houden. De bevolkingsgroei hangt samen met beide scenario's: bij de een zal het iets lager uitvallen dan bij de tweede optie.

Om tot een duurzamere oplossing te komen zal de gemeente Helmond er toch voor moeten kiezen om de Traverse niet door het centrum te laten lopen. Daarvoor moeten alternatieven worden gezocht. Daarnaast zou het een gewenste situatie zijn om de consument meer regionale producten aan te bieden zodat de voedselproductie duurzamer wordt.

De ecologie zal meer boeren natuur worden dan "echte" natuur. De natuur zal in Nederland ook een functie moeten hebben wil men de natuur behouden. Dit hoeft ook niet erg te zijn, maar er zou dan dus meer onderzoek naar een combinatie van natuur en landbouw moeten worden gezocht.

Verder kunnen er initiatieven naar voren komen voor stadslandbouw op daken en in de openbare ruimte.

Door ruimtegebrek zal het industrieterrein op de schop moeten. Er zal een herstructurering van het industriegebied moeten plaatsvinden om de grond op het industrieterrein meer waarde te geven.

Evenementen zullen steeds vaker burgerlijke initiatieven zijn in plaats via overheidswege of omdat het nu eenmaal al bestond (historische motieven). In de recreatie is het natuurlijk de grote vraag of het stadion van Helmond sport wordt verplaatst naar Berkendonk. Mijn advies staat hierboven, maar het is van belang om na te denken hoe duurzaam zo een verplaatsing is.

De ontwikkeling van het MOB-complex, het stadion en het bungalowpark kunnen de recreatieve waarde van de Groene Peelvallei teniet doen. Hierover zal de politiek zich ook over moeten beraadslagen. Grote recreatie plannen in het gebied rond kasteel Croy kunnen het cultuurlandschap aantasten.

In het onderwijs zal ook een grote verandering optreden. Doordat er te weinig leerlingen kunnen zijn op enkele scholen zullen een paar buurtscholen verdwijnen. Dit heeft tot gevolg dat sommige kinderen vrij ver van school wonen en de sociale cohesie wordt verminderd. Ditzelfde geldt ook voor andere voorzieningen zoals de bibliotheek, sportvoorzieningen en bij buurtwinkels (in tegenstelling tot centrum/stadswinkels) doordat er te weinig klandizie zal zijn.

De vermindering van de sociale cohesie heeft wellicht tot gevolg dat men zich niet meer herkent in zijn of haar omgeving, met als gevolg dat er meer criminaliteit komt.