

DE WAART

RUIMTELIJK ONTWIKKELINGSPROGRAMMA

van verborgen buurtje naar uitnodigende stadsbuurt met eigen gezicht

september 2017

1.	ALGEMEEN		
1.1	Inleiding	p.	4
1.2	Ambitie	p.	6
1.3	Plangebied en fasering	p.	8
2.	STEDENBOUWKUNDIG CONCEPT	p.	12
3.	STEDENBOUWKUNDIG PLAN		
3.1	Verbinding met de stad	p.	18
3.2	Hoofdstructuur en verkeer	p.	19
3.3	Openbare ruimte	p.	20
3.4	Parkeren	p.	22
3.5	Nieuwe woningen	p.	24
3.6	Renovatie	p.	25
3.7	Bouwhoogten	p.	26
4	BEELDKWALITEITSPLAN		
4.1	Noordelijk deel van De Waart: renovatie en ingrepen in openbare ruimte	p.	31
4.2	Openbare ruimte: gehele buurt	p.	38
4.3	Entreegebieden: zuid en west	p.	40
4.4	Architectuur	p.	44
BIJLAGEN			
5	BIJLAGE I. ANALYSE	p.	49
5.1	Hoofdstructuur en verkeer	p.	50
5.2	Openbare ruimte	p.	52
5.3	Parkeren	p.	54
5.4	Huidige woningvoorraad	p.	56
5.5	Fasering, sloop, renovatie, nieuwbouw	p.	58
5.6	Sociale veiligheid	p.	62
5.7	Probleemstelling, statistieken, 'De sociale stad'	p.	64
6.	BIJLAGE II. RANDVOORWAARDEN & UITGANGSPUNTEN		
	Aandachtspunten verdere planuitwerking, water, milieu, parkeergarage	p.	67



Gemeente Helmond en Woonpartners willen graag De Waart, in hartje Helmond, een nieuwe impuls geven. De bestaande woningen, de straten en de huidige structuur van de buurt zijn verouderd. Ook ontstaan her en der braakliggende terreinen door de sloop van oude panden. De Waart ligt te midden van allerlei ontwikkelingen, waaronder de gebiedsontwikkeling op het terrein van de Albert Heijn-XL (Oranjekade) en het nieuwe Havenpark. Daarbij ligt de buurt op een steenworp afstand van het stadscentrum van Helmond: een onmiskenbare kwaliteit die wordt onderschreven, maar die beter tot uitdrukking zou kunnen komen.

De gemeente, Woonpartners en bewoners zijn het eens over de noodzaak van een integrale verandering (zowel fysiek als sociaal), rekening houdend met ieders belangen en wensen. Zo wordt er, in het belang van de betaalbaarheid en de beschikbare ruimte, voor gekozen om een groot deel van de woningen te handhaven, grondig te renoveren en te verduurzamen. Met name aan de randen van de buurt wordt juist gekozen voor nieuwbouw, zodat de uitstraling sterk verbetert.

De transformatie van De Waart is een proces van lange adem. De renovatieplannen worden de komende jaren uitgevoerd, de nieuwbouwkavels komen geleidelijk in de komende 8 jaar beschikbaar.

Dit ROP (ruimtelijk ontwikkelingsprogramma) vormt het kader voor alle ruimtelijke, sociale en functionele ontwikkelingen in De Waart en dient meerdere doelen:

- Het vastleggen van de stedenbouwkundige kwaliteit, de beeldkwaliteit en de overige eisen (wonen, groen, verkeer, parkeren, openbare ruimte etc.) voor de ontwikkeling van de diverse bouwplannen in De Waart.
- Het vastleggen van de gemeentelijke eisen bij de overeenkomsten met de ontwikkelaars in De Waart (woningbouwcorporaties en projectontwikkelaars).
- De basis voor een nieuw bestemmingsplan.

Aan de getoonde beelden en teksten in dit Ruimtelijk Ontwikkelingsprogramma kunnen geen rechten worden ontleend.



DE WAART:

- + aantrekkelijke ligging in hartje centrum
- + grondgebonden woningen met tuin
- staat van onderhoud van de woningen
- energetische eigenschappen van de woningen
- het isolement van de buurt
- veiligheid

< Ligging van De Waart in zijn omgeving. De randen van de buurt zijn echter behoorlijk gesloten, de buurt wordt vanaf de omliggende wegen nauwelijks ervaren.

Het doel is de huidige verborgen buurt om te toveren tot een toegankelijke én uitnodigende woonbuurt. Een buurt met een eigen gezicht en identiteit, waar het plezierig wonen is.

We willen dit realiseren door invulling te geven aan begrippen, zoals:

- **Transparantie:** de buurt moet op meerdere plekken makkelijk toegankelijk én uitnodigend zijn voor zowel bewoners als bezoekers. Daarbij moet de buurt directe verbindingen aangaan met de stad, zoals het winkelgebied, het wijkpark, het Havenplein en de nieuwe Oranjekade.
- **Heldere verkeerstructuur:** de routes voor snel en langzaam verkeer dienen vanzelfsprekend en doorlopend te zijn en leveren daarmee een bijdrage aan de openheid van de buurt. Parkeren dient voldoende voorhanden te zijn voor bewoners. Tegelijkertijd willen we anticiperen op mobiliteitsveranderingen. Het 'blik' weren we zoveel mogelijk uit het straatbeeld door auto's ondergronds en op binnenterreinen te parkeren.
- **Groen en steen:** Het huidige 'stenen' karakter van de buurt moet plaats maken voor meer groen. De verhouding dient gewijzigd te worden door meer kwalitatief groen toe te voegen op markante plekken in de buurt. Aangename pleintjes en verblijfsplekken waar bewoners elkaar kunnen ontmoeten.
- **Sociale controle:** we willen meer zicht op de openbare ruimte hebben, zodat het gevoel van veiligheid toeneemt. Dit doen we door de oriëntatie van bestaande én nieuwe woningen te richten op het openbaar gebied, schuttingen en tuinen waar mogelijk te openen en carports te transformeren tot woonstudio's.
- **Veiligheid:** een centrumbuurt als De Waart dient extra aandacht te krijgen. Voldoende verlichting, groen en bouwkundige oplossingen om ervoor te zorgen dat bewoners zich veilig voelen én zodat ongewenste bezoekers zich niet ongestoord op kunnen houden in de buurt.
- **Sociale verbinding:** mede met het programma 'De Sociale Stad' willen we impulsen geven om bewoners te laten meedoen, rondkomen en vooruit te laten komen. Het moet het weer leuk wonen worden, waarbij burens op elkaar kunnen terugvallen, maar met respect voor elkaars privacy. We juichen initiatieven om te komen tot zelfredzaamheid in de buurt van harte toe. Bewoners maken op een positieve wijze het verschil in deze buurt!
- **Duurzaamheid en toekomstgericht:** de bestaande woningen worden energetisch aanzienlijk verbeterd. De insteek is om de nieuwe woningen gasloos te ontwikkelen.
- **Diversiteit:** een mix van oude en nieuwe woningen. Nieuwe bewoners, nieuwe leefwijzen en nieuwe functies geven De Waart een flinke impuls.

Kortom: na de integrale aanpak moeten bewoners trots zijn op hun buurt. Bezoekers zouden spontaan moeten zeggen: hier wil ik ook wel wonen!



DE WAART | plangebied en fasering

>

In het gebied zijn allerlei voorzieningen, belangen en (waardevolle) elementen aanwezig. De herstructurering richt zich in hoofdzaak op het verhelderen van de buurt, verbeteren van de wijktoegangen, renovatie van de bestaande woningvoorraad en het toevoegen van nieuwe woningen.

De Waart opent zich voor de omgeving en wordt weer verbonden met de stad.

2017-2018

Herwaardering van De Waart.

Specifiek voor noord: doorbreken overbouw poortgebouw / toevoegen groen / toevoegen ontmoetingsruimte / toevoegen zicht op de straat (openbreken koppen, toevoegen woningen)

2017-2018

Woningverbetering, verbeteren energiestaat, aanpak erfafscheidingen

2018-2020

Verbinden met Torenstraat: westentree van de buurt. Nieuwe woningen op locatie Gaviolizaal en ORO.

2020-2022

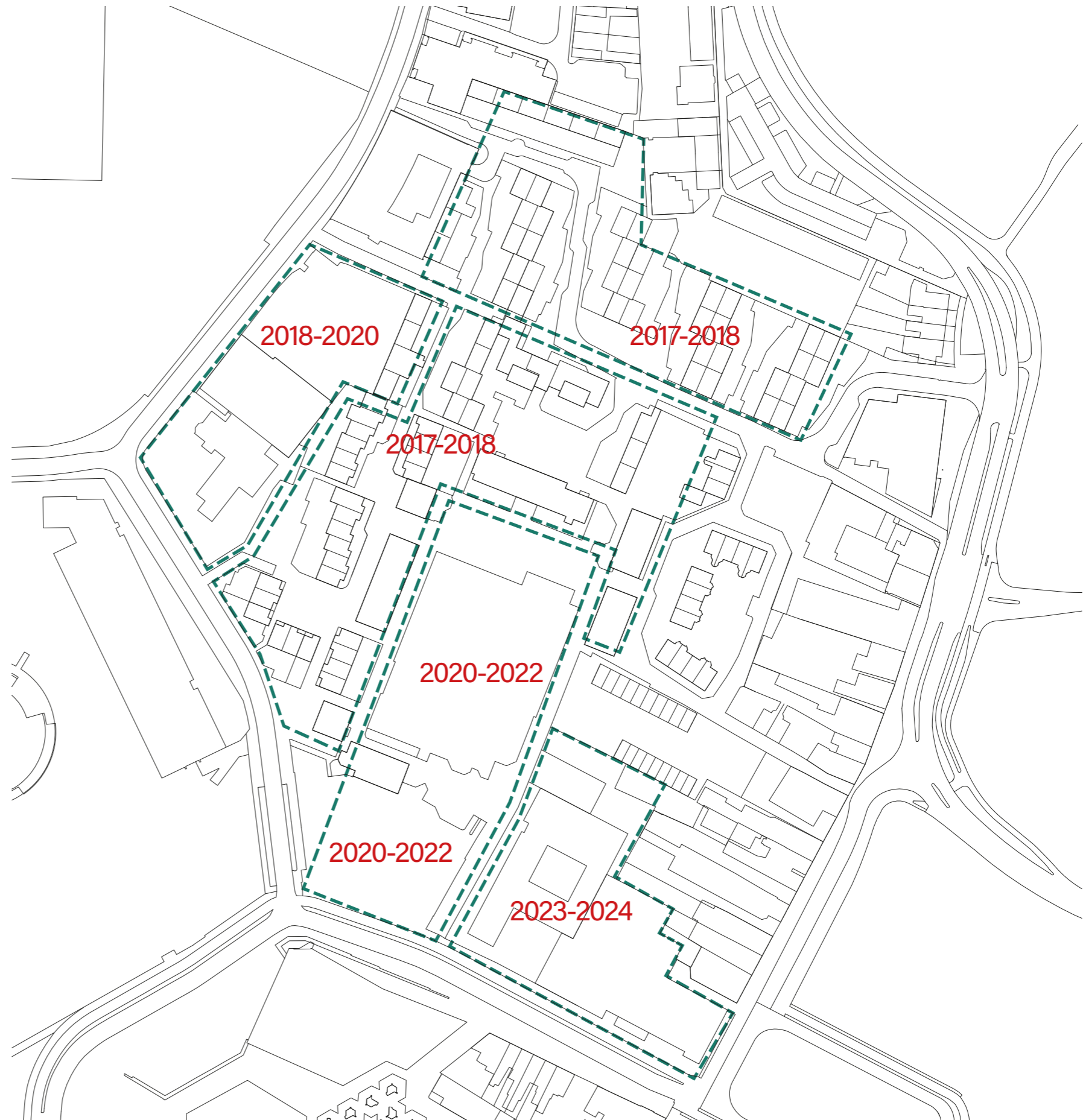
Ontwikkeling zudentree, nieuwe woningen op de locatie van de City Sporthal. Openbare ruimte aanpakken en toevoegen.

2023-2024

Herontwikkeling PNEM-locatie

>>

Deelgebieden binnen de buurt:
noordelijk deel: te renoveren jaren '70 rug-aan-rugwoningen.
westrand en zuidrand: nieuwe delen van De Waart, verbinding maken met de stad.





WESTRAND

NOORDELIJK DEEL:
RUG-AAN-RUGWONINGEN

ZUIDRAND

STEDENBOUWKUNDIG CONCEPT

naar een extraverte, stedelijke én groene woonbuurt

DE WAART | concept

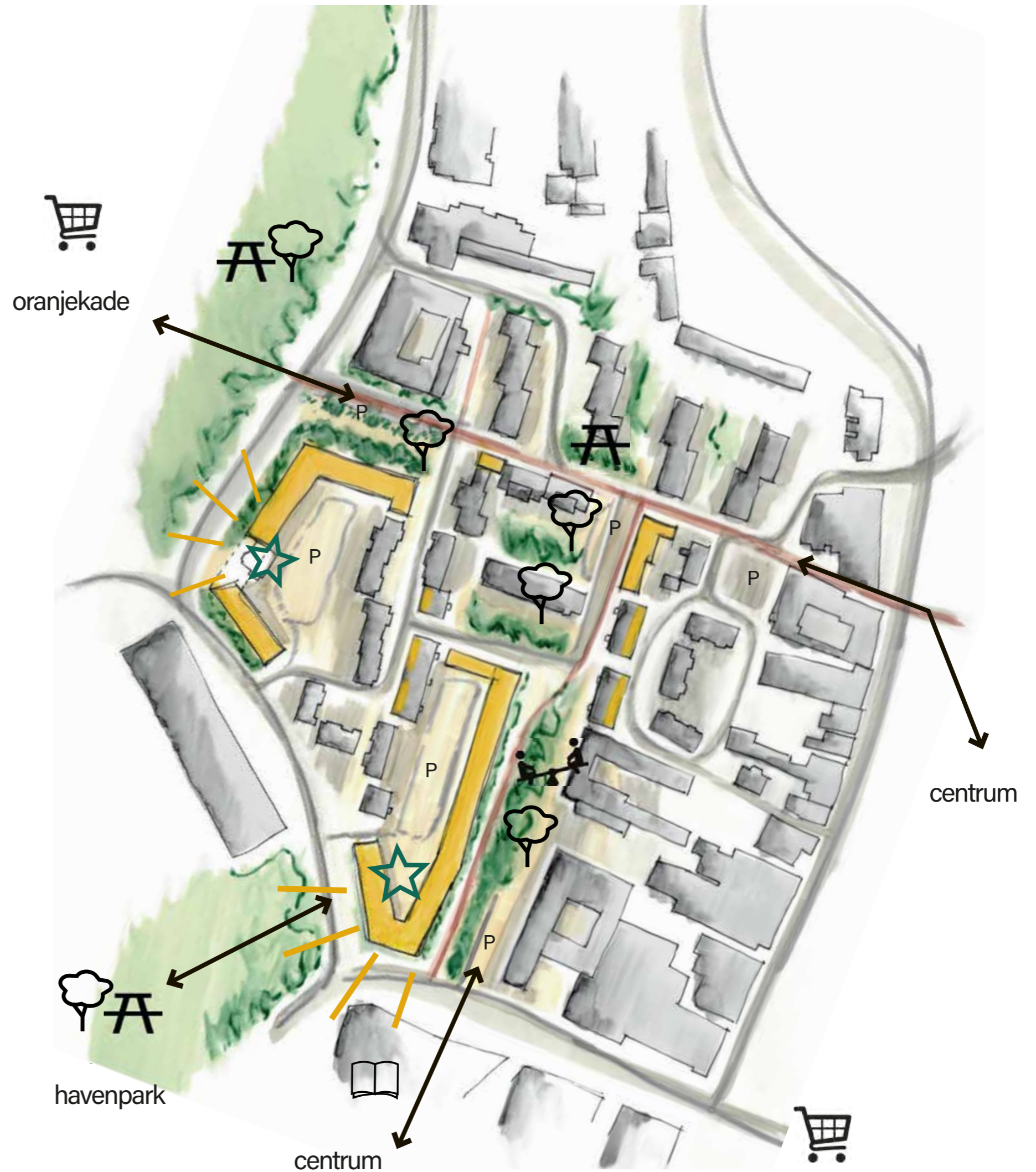
BUURT OPENT ZICH NAAR DE STAD

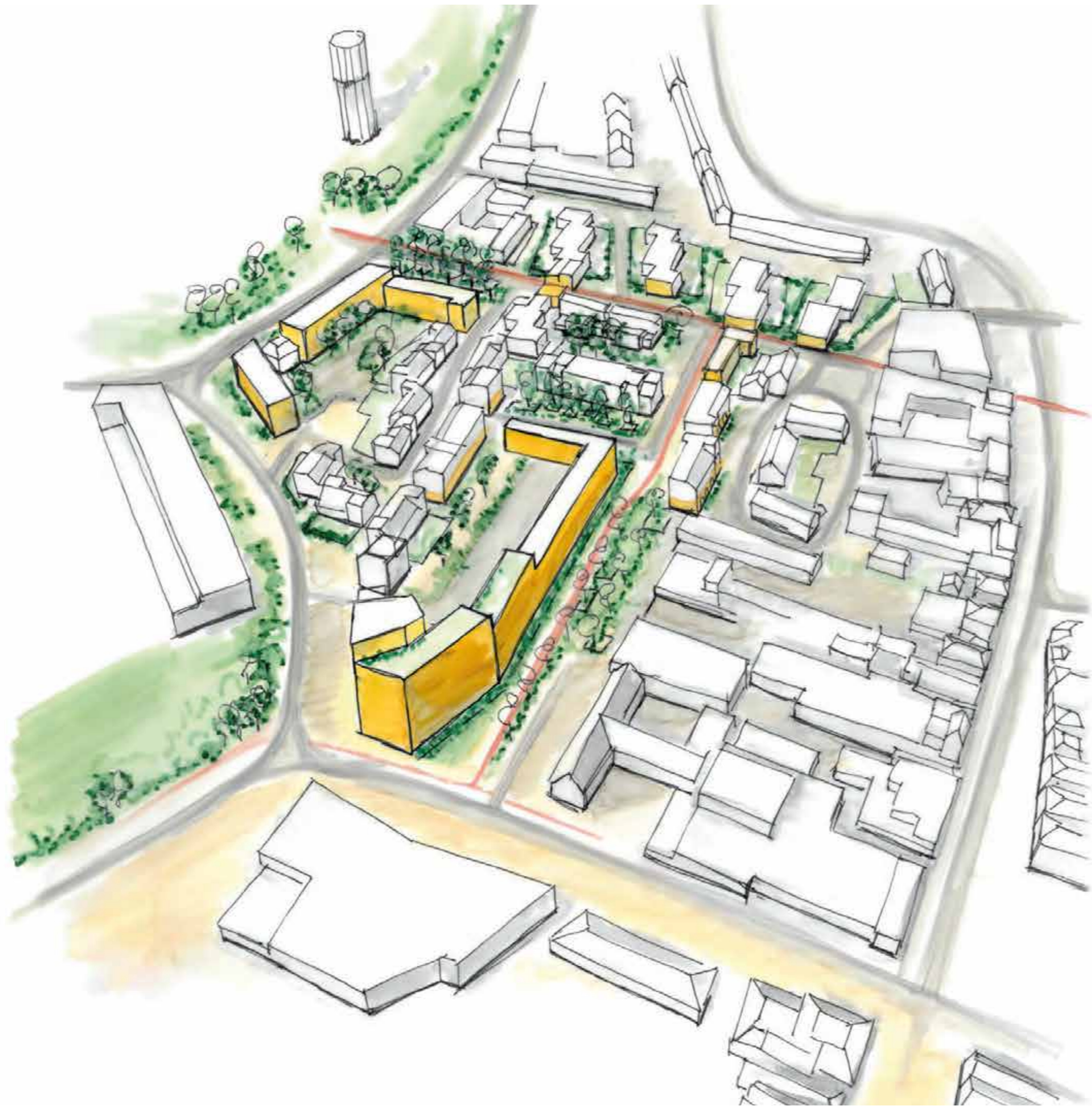
Aan de zuidrand en de westrand van De Waart worden **brede wijktoegangen** geïntroduceerd. De buurt opent zich nu naar de rest van de stad. De Waart mag gezien worden, wanneer je de buurt inloopt, wordt je begeleid door **groen, speelplekken, moestuinen en ontmoetingsplekken**. De nieuwe woningen én een groot deel van de bestaande woningen richten zich naar de straten en pleinen.

De Waart zoekt de **verbinding** op met de nieuwe Oranjekade, het nieuwe Havenpark en het stadscentrum van Helmond. Door de positionering van de nieuwe woningen én door de vriendelijke inrichting van de openbare ruimte.

De oude ORO-villa en de begane grond van de nieuwe hoekbebouwing aan het Havenpark lenen zich perfect voor een bijzondere functie.

Het introverte karakter dat De Waart eerst zo kenmerkte, wordt nu omgezet naar een **veel opener en vriendelijk** karakter. Zowel naar de omgeving toe, als in de buurt zelf.





STEDENBOUWKUNDIG PLAN

verbinding met de omgeving, verkeer, hoofdstructuur, openbare ruimte, parkeren, bebouwing

DE WAART | stedenbouwkundig plan

De ruimtelijkheid van én binnen De Waart wordt bepaald door de combinatie van openbare ruimte en bebouwing. De bebouwing vormt de begrenzing van de openbare ruimte, de inrichting van de openbare ruimte bepaalt in belangrijke mate de sfeer van de buurt.

Een kale straat vol geparkeerde auto's, of een prettige ruimte met groen en verblijfsplekken verschillen nogal in de beleving. Voor de sociale controle en een veilig gevoel is voldoende zichtbaarheid belangrijk: zicht op de straat van bewoners vanuit hun huizen óf van medegebruikers van de openbare ruimte.

Het stedenbouwkundig plan verdeelt de ruimte in bebouwd-onbebouwd en openbaar-privé. Het zorgt voor de randvoorwaarden voor een aangename openbare ruimte, waarin groen, verblijven, spelen, ontmoeten, wandelen, verkeer en parkeren in een fijne verhouding in de ruimte zijn verdeeld.

De hoofdelementen van het plan zijn:

- duidelijke entrees van De Waart aan zuidzijde en westzijde
- een goede oost-west-fietsverbinding
- het toevoegen van ruimtelijke kwaliteit in de vorm van groen en verblijfsplekken
- het toevoegen van woningen voor nieuwe bewoners
- het aanpakken en oprissen van de bestaande woningen
- beperken van visuele impact van het noodzakelijke parkeren op het straatbeeld



DE WAART | verbinden met stad

De in zichzelf gekeerde positie van De Waart willen we transformeren tot een meer open wijk, met open begrenzing waar de Helmonder zich welkom voelt.

- Aan de zuidzijde biedt de geplande sloop van de City Sporthal mogelijkheden om een entree vanuit het centrum te maken. Ook wordt er aansluiting gezocht bij het nieuwe Havenpark.
- De ontwikkellocatie aan de westzijde (Gaviolizaal en ORO-locatie) aan de Torenstraat biedt mogelijkheden voor een goede entree vanaf het westen en koppeling met de ontwikkelingen aan de Oranjekade.
- Aan de oostzijde heeft initiatiefnemer Woonpartners weinig mogelijkheden aan de Marktstraat en aan Binderseind. Ontwikkelingen van andere partijen kunnen hier op termijn echter een bijdrage leveren. Ook zou nieuwe bebouwing ter plaatse van de garageboxen aan de De Loop het oostelijke deel van de buurt ten goede komen.



DE WAART | hoofdstructuur & verkeer

De huidige verkeersstructuur wordt gekenmerkt door losse, doodlopende wegen voor autoverkeer, verbonden door voetgangerspaden.

Om de buurt toegankelijker te maken, is een nieuwe structuur ontworpen, waarin bestaande eindjes worden verbonden. Voorkomen wordt dat nieuwe verbindingen té aantrekkelijk worden, sluijverkeer door de buurt is onwenselijk. Vandaar dat voor het autoverkeer nog een knip is voorzien in de oost-westverbinding. Fietsers krijgen hier echter volop de ruimte.

Niet alle bestaande straatprofielen zijn geschikt voor tweerichtingsverkeer, ook is een dergelijk breed straatprofiel binnen een woonwijk lang niet overal gewenst. Een deel van de wegen tussen de bestaande bebouwing kan worden ingericht als éénrichtingsweg. Hierdoor wordt bovendien het autoverkeer enigszins door de buurt verspreid. Hiermee krijgt dat autoverkeer ook een sociale functie, doordat het extra toezicht toe op de openbare ruimte toevoegt.



↔ autoverkeer

↔ fietsverkeer

DE WAART | openbare ruimte

Een aantal ruimtelijke randvoorwaarden speelt een essentiële rol bij het veiliger en prettiger maken van de openbare ruimte:

- De ruimte moet als veilig worden ervaren: we moeten zorgen voor voldoende toezicht vanuit de woningen en door passanten. Minder onoverzichtelijke, smalle, doodlopende paden.
- Er dient voldoende ruimte te zijn om door de buurt te wandelen: de feitelijke straatbreedte en de ruimte voor parkeren moeten we beperken. Ruime en overzichtelijke trottoirs waar mensen elkaar makkelijk kunnen passeren.
- Er mag ook weer niet té veel ruimte zijn: we moeten zorgen voor prettige afmetingen die passen bij een woonbuurt. Op een te groot plein voel je je verloren, er moeten wel voldoende mensen zijn om het plein levendig te maken. Binnen een woonbuurt zijn kleinere pleinen beter in verhouding.

Om de openbare ruimte prettig en overzichtelijk te maken, is ten eerste de structuur van de buurt opener gemaakt. De bestaande paden komen in het nieuwe plan altijd uit op een plein of doorlopende straat. De pleinen worden ingericht als kwalitatieve verblijfsplekken (om te spelen, picknicken of te wandelen) en de hoeveelheid auto's in het openbaar gebied wordt zoveel mogelijk beperkt. In het plan zijn twee grote binnenhoven gecreëerd, waarbinnen een groot deel van het parkeren wordt opgelost. Deze auto's hoeven daardoor niet in de openbare ruimte te staan.

De auto's die wel in de openbare ruimte staan, staan grotendeels aan de randen van de buurt. In beperkte hoeveelheden op de ruime, verder groen ingerichte 'entreepleinen' van de buurt. Door de inrichting, openheid en positie van deze entreepleinen, krijgen passanten duidelijk zicht op de nieuwe Waart.

Via deze entrees wandelen of fietsen mensen de buurt in. Via de groen ingerichte pleintjes, ontmoetingsplekken en speelplekken bewegen zij zich door De Waart. De buitenruimtes zijn daarbij zodanig van afmeting én zo ingericht dat de nieuwe en bestaande woningen een directe (zicht)relatie hebben met de buitenruimte. Dit draagt bij aan levendigheid en veiligheid in de buurt.



De nieuwe bebouwing is voor het grootste gedeelte (de zuid- en westrand) zo gepositioneerd dat er duidelijke voor- en achterkanten aan de gebouwen zijn toegekend. De voorkanten zijn naar buiten gericht, de achterkanten liggen om een binnenhof, waarin geparkeerd wordt en waar de bergingen zijn geplaatst. Aan de straat liggen de voordeuren, balkons en woonkamers: zo is er altijd contact met de straat.

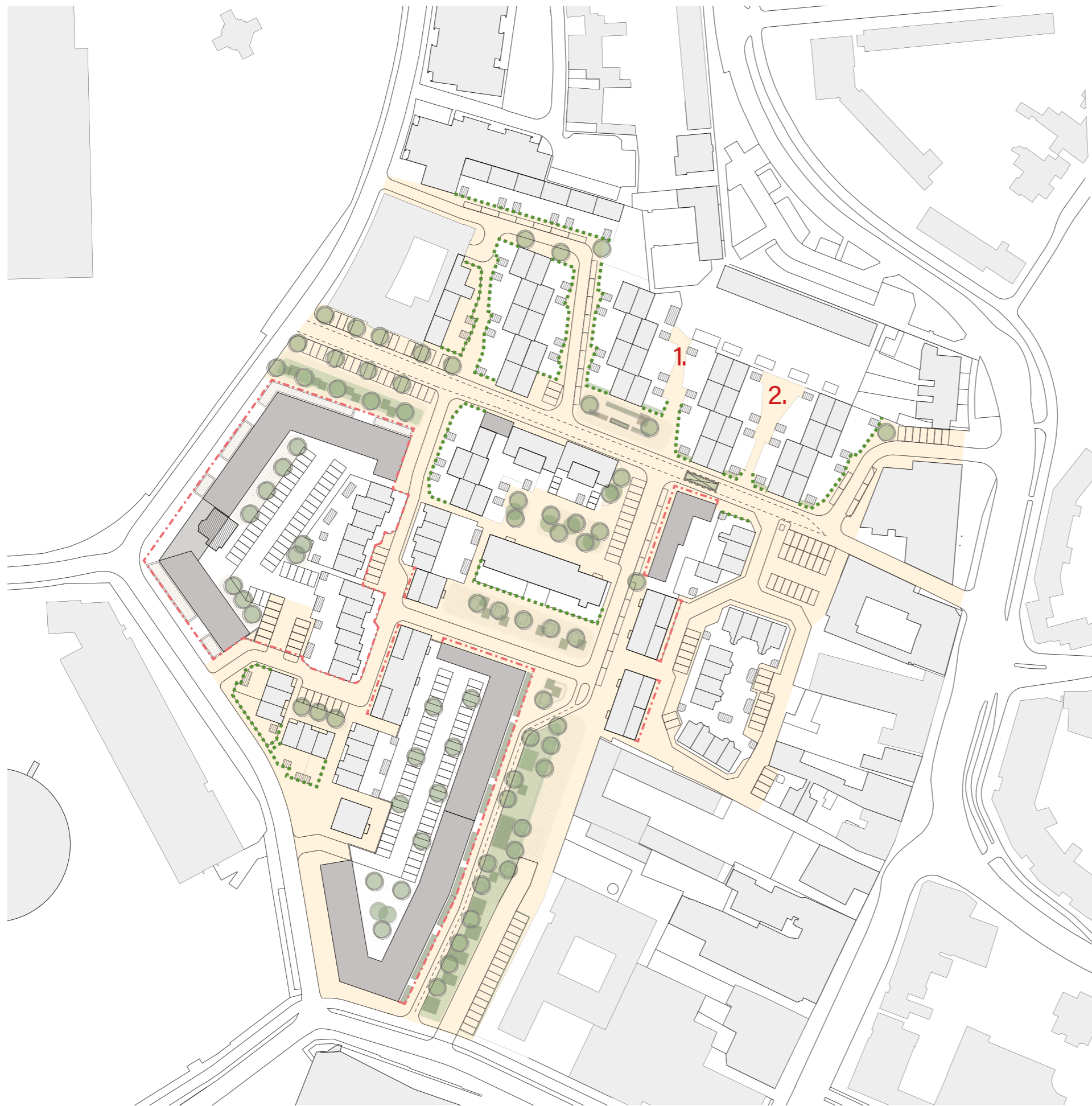
Nieuwe woningen op de begane grond hebben altijd een privacybuffer, dit kan zijn in de vorm van een verhoogde begane grond en entree, of in de vorm van diepe plantenbakken/groenzones.

In het noordelijke deel van De Waart, waar voornamelijk gerenoveerd wordt en waar slechts een aantal nieuwe woningen worden toegevoegd, streven we binnen die context naar zoveel mogelijk contact tussen bewoners en straat. De koppen van de rug-aan-rugwoningen worden geopend. De aanwezige, gemetselde afscheidingen worden deels geopend. De doodlopende binnenhofjes **(1. en 2.)** worden in overleg met de bewoners aangepakt en opgefrist.

De nieuwe woningen in noord zijn met hun voorkanten naar de straat gericht.

De schuttingen die in beeld blijven, worden deels geopend en gecontroleerd vergroend.

De 7 woonstudio's in de voormalige carports aan de Matthijs Vermeulenstraat voegen extra toezicht en levendigheid toe aan de straat. De onveilige overbouwingen verdwijnen hiermee. Ook deze studiowoningen krijgen een groene privacybuffer/Brabants stoepje.



-  privacybuffer
-  vergroenen schuttingen

DE WAART | veranderingen parkeren

Het aantal parkeerplaatsen voor de huidige woningen is beperkt. Voor sommige bewoners is er geen parkeerplaats direct voor de deur beschikbaar, maar tot écht grote problemen leidt het niet.

In het grootste deel van de buurt is vergunninghoudersparkeren van kracht. Bewoners kunnen voor een gering bedrag een parkeervergunning aanvragen bij de gemeente. Bezoekers van het centrum belasten hierdoor de buurt in theorie niet. Zij kunnen parkeren in één van de betaalde parkeergarages, waaronder die onder de City Sporthal. Bewoners hebben echter aangegeven dat er wel degelijk veel geparkeerd wordt in De Waart door met name mensen die in het centrum werken.

Alle parkeerplaatsen moeten daardoor betaald of voor vergunninghouders zijn, zodat bezoekers van het centrum niet de spaarzame parkeerplaatsen voor de bewoners en hún bezoekers in beslag nemen.

In de nieuwe situatie blijft het parkeren voor de bestaande woningen voor een belangrijk deel in de straten plaatsvinden. Door herpositionering proberen we echter strategische plekken vrij te maken voor het toevoegen van openbare verblijfskwaliteit en groen.

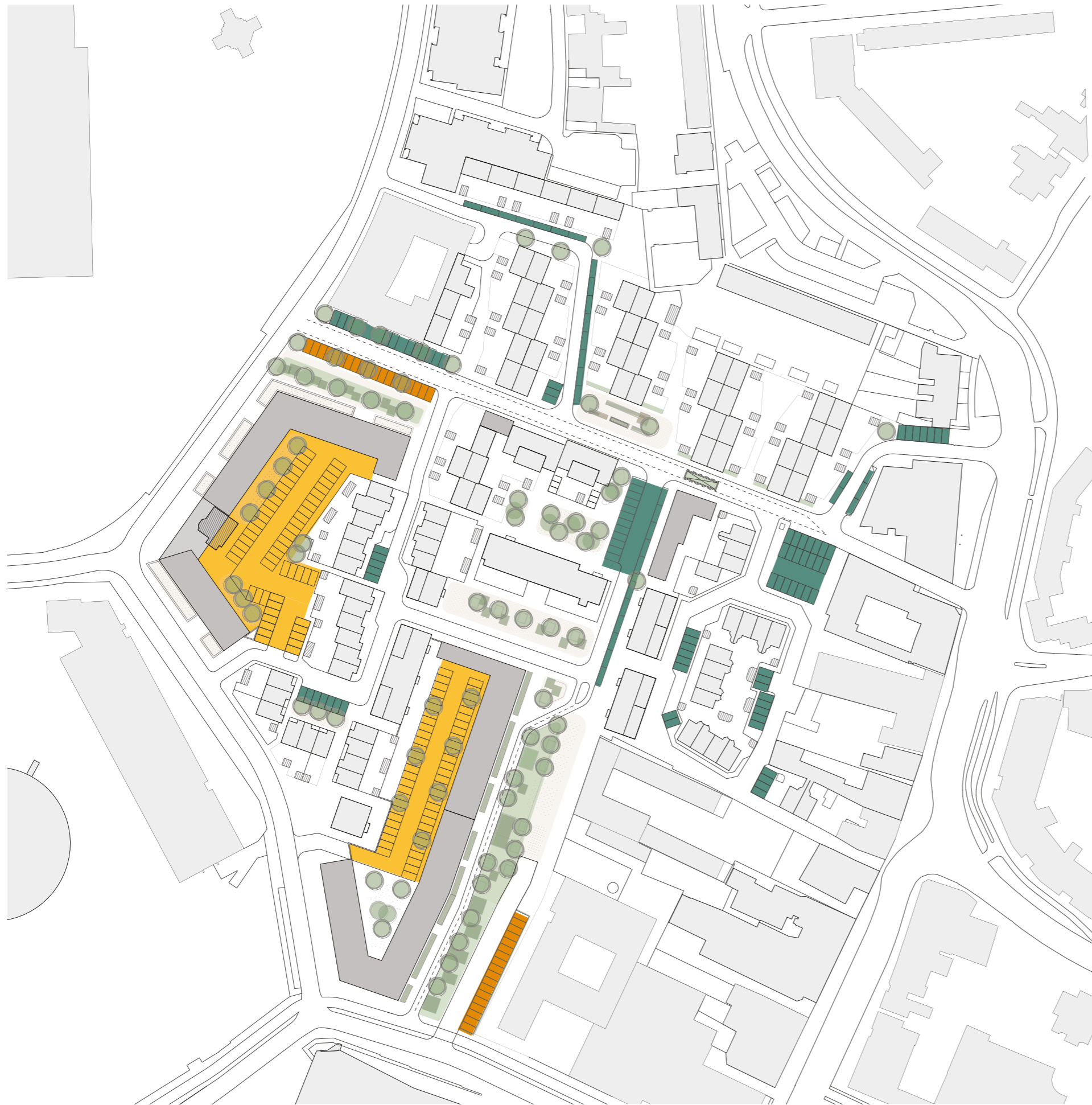
De parkeerbehoefte van de nieuwe sociale woningen wordt voor het grootste deel opgelost in besloten binnenhoven. Deze auto's verdwijnen dan uit het straatbeeld.

De parkeergarage onder de City Sporthal wordt gesloten. Bezoekers van De Waart parkeren nu ook deels op deze betaalde parkeerplaatsen. Een beperkt aantal nieuwe parkeerplaatsen voor bezoekers wordt gerealiseerd bij de entrees van de buurt.

De wat duurdere nieuwe woningen (huur en/of koop) krijgen een parkeerplaats toegewezen in de te behouden ondergrondse parkeergarage onder de City Sporthal.

-  verwijderen parkeerplaatsen
-  betaald parkeren voor bezoekers
-  parkeren voor vergunninghouders/toegewezen plaatsen





Bestaande bebouwing:

Oude, berekende norm van ca. 0,85.
Bewoners parkeren op verschillende plekken aan de straat De Waart, op het pleintje bij de oostentree van de buurt, aan de Matthijs Vermeulenstraat, in de nieuwe hoven (zuid en west) en aan de nieuwe noord-zuidverbinding.

Nieuwe bebouwing: nieuwe norm (1,2 voor sociale huur, 1,5 voor duurdere woningen)

Parkeren bewoners:

Bewoners sociale huur: 1:1 op eigen terrein.
- Zuid: ca. 40 op binnenterrein zuid
- West: 50 op binnenterrein west
- Woonstudio's in voormalige carports: 7 plaatsen op binnenterrein zuid
- Grondgebonden woningen op kruising noord-zuid- en oost-westas: 6 plaatsen aan de straat

Bewoners van duurdere woningen: in parkeergarage
- Zuid: $50 \times 1,2 = 60$ parkeerplaatsen

Parkeren bezoekers:

Officieel volgens norm: $0,3 \times 150 = 45$ parkeerplaatsen.
Voor sociaal reduceren tot 0,2 ($1,0 + 0,2 = 1,2$ is de parkeernorm), dan 15 (duur) + 20 (sociaal) = 35 parkeerplaatsen voor bezoekers, bij zuid- en westentree van De Waart

Parkeergarage:

Er blijven ongeveer 130 plaatsen over, na plaatsing van de nieuwe constructie en het vergroten van de parkeerplaatsen (volgens huidige norm).
Carportplaatsen naar garage: 32
Parkeren bewoners duurdere appartementen: 60

Blijven er 38 parkeerplaatsen 'over' voor de toekomstige ontwikkeling op PNEM-locatie (fasering bijna gelijk met nieuwbouw aan de zuidrand, alleen niet opgenomen in dit plangebied).

- parkeren bewoners in hof
- parkeren bewoners in openbare ruimte
- parkeren bezoekers

DE WAART | nieuwe woningen

Sociale huur (Woonpartners):

- Zuid: 40 appartementen
- West: 45 appartementen
- Grondgebonden woningen op kruising noord-zuidverbinding en oost-westverbinding: 6 (in plaats van de 3 rug-aan-rugwoningen)
- Woonstudio's in voormalige carports: 7
- 'Teruggebouwde' grondgebonden woning ter plaatse van poortgebouw: 1

Duurdere woningen:

- Zuid: ca. 50 appartementen, niet van Woonpartners

Totaal:

nieuwe woningen:
 $40 + 45 + 6 + 7 + 1 + 50 = 149$



DE WAART | renoveren woningen

Huidig aantal woningen in De Waart: 158

Sloop: 17 woningen.

Renovatie van groot deel van De Waart (woningen uit eind jaren '70 en begin jaren '80).

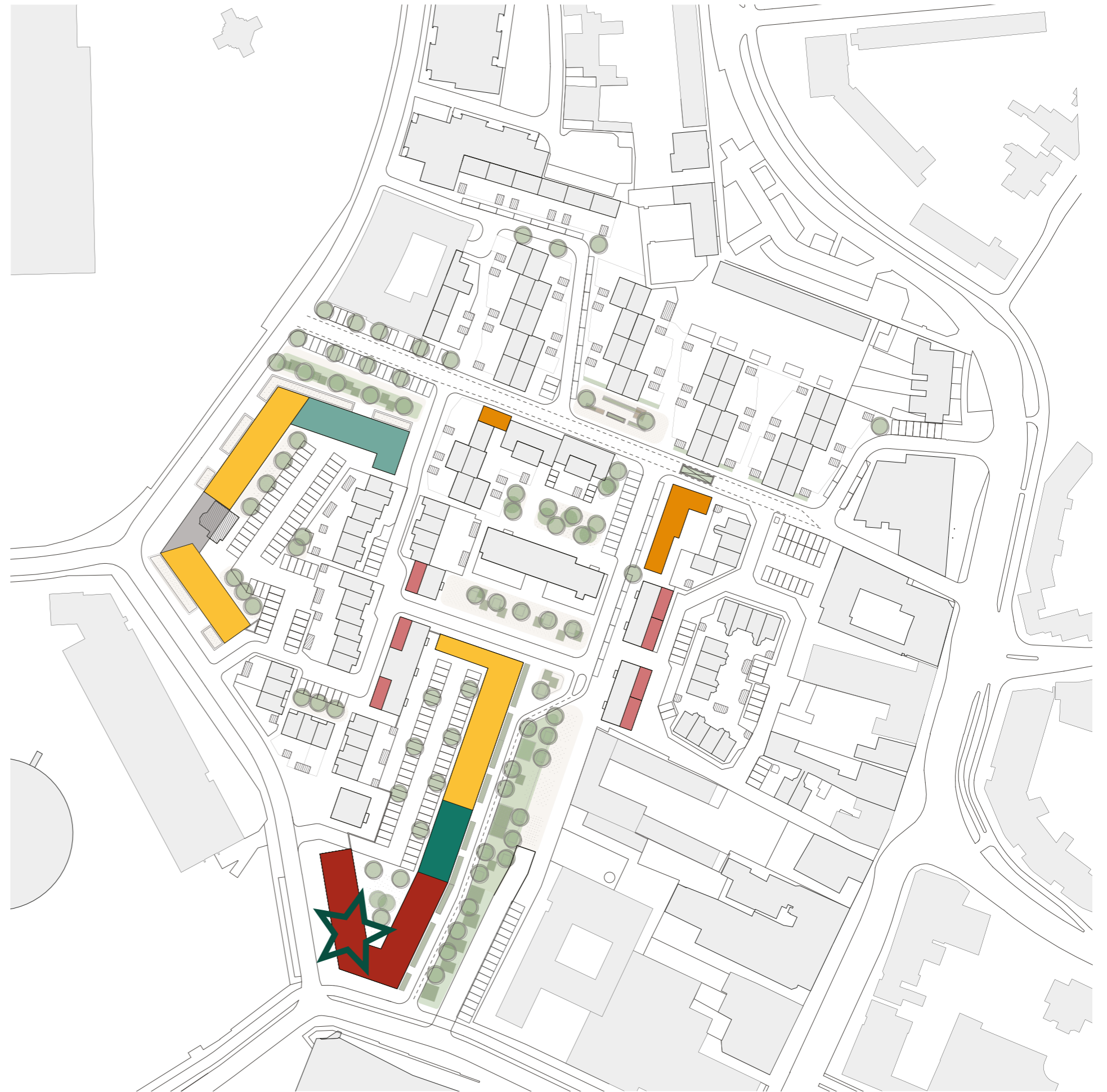
Woningen in oostelijk deel van De Waart worden (nog) niet gerenoveerd, deze woningen uit eind jaren '80 zijn in betere staat dan de woningen uit eind jaren '70 en begin jaren '80.



 te renoveren woningen

DE WAART | bouwhoogten

De bouwhoogten bepalen de derde dimensie van het stedenbouwkundig plan, zijn essentieel voor de straatprofielen en daarmee voor de openbare ruimte.





BEELDKWALITEITSPAN

deelgebieden, openbare ruimte, architectuur

BEELDKWALITEIT | uitgangspunten

Ongeveer 150 woningen worden gerenoveerd en er worden ca. 150 nieuwe woningen toegevoegd aan De Waart.

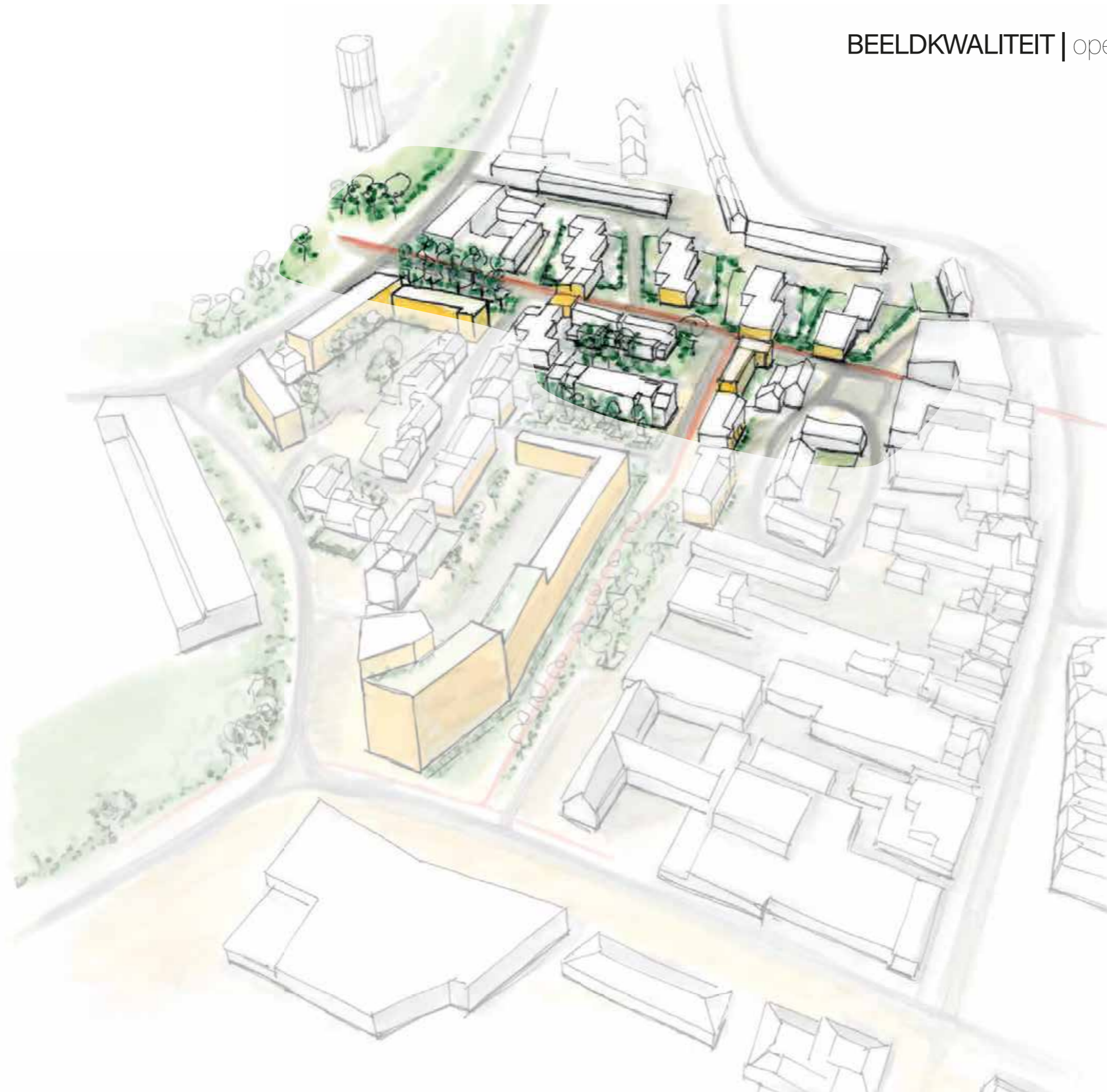
Er worden veel ingrepen in de openbare ruimte gedaan. Een **heldere structuur** en meer **openheid** naar de stad en binnen in de buurt zijn essentieel.

Bij zowel de nieuwe als de te renoveren woningen ligt de nadruk op de oriëntatie. De buitenruimtes en woonfuncties liggen bij de nieuwe woningen aan de straat, parkeren en bergingen in de binnenhoven. Bij de bestaande woningen doen we kleinere ingrepen om het **contact met de straat** te vergroten.

Zachte overgangen van openbaar naar privé dragen bij aan de openheid en veiligheid van de buurt: bufferzones, hoogteverschillen en groen zorgen ervoor dat zoveel mogelijk woon- en buitenruimtes aan de straat grenzen.

Groen, spelen, verblijven en **ontmoeten** spelen een belangrijke rol bij het herinrichten van de openbare ruimte. De architectuur draagt bij aan het verhelleren, openen en **verfrissen** van De Waart. Frisse, moderne baksteenarchitectuur en woonblokken waarin de individuele woning leesbaar is en altijd in contact staat met de straat.



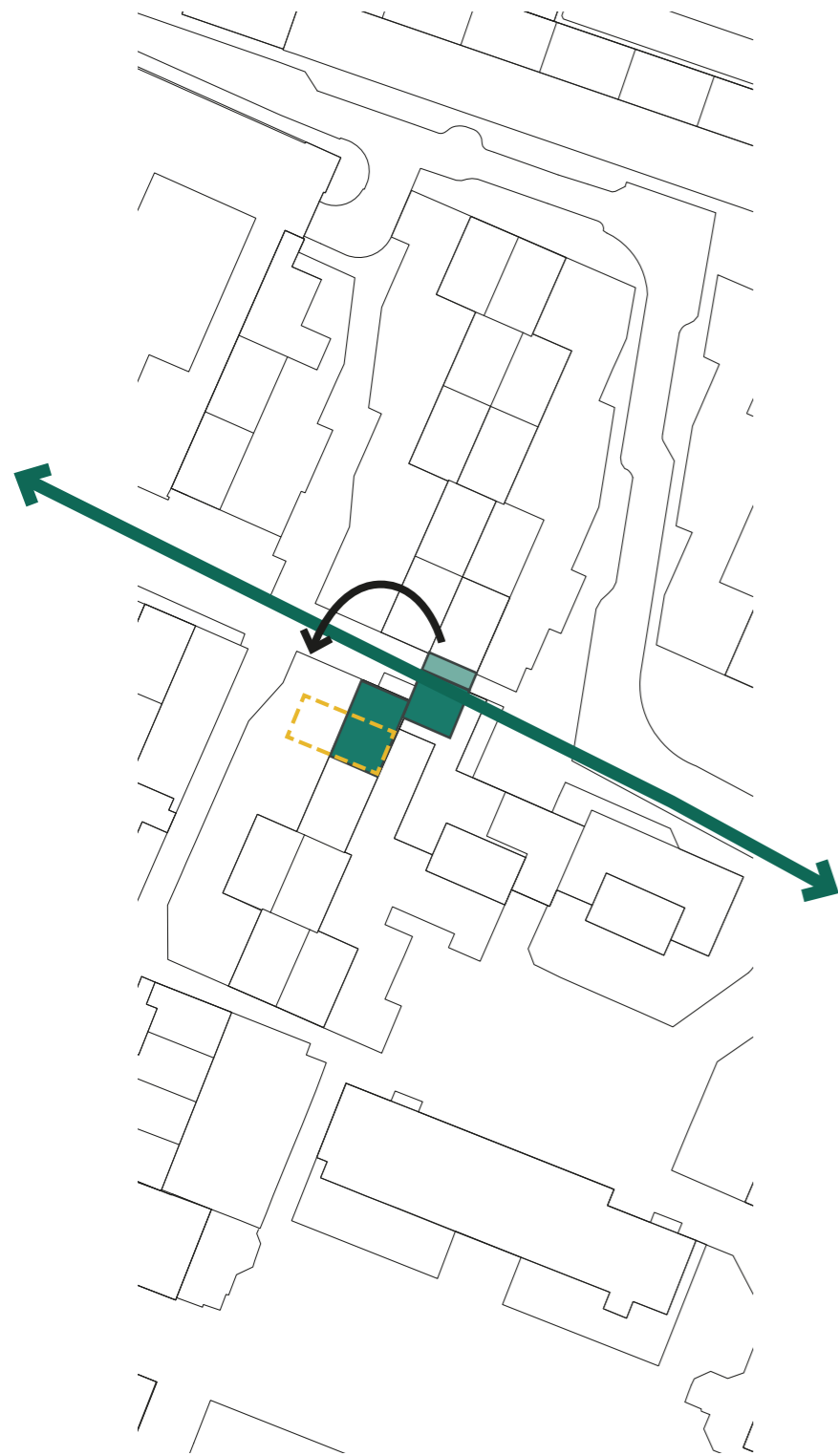


In het noordelijke deel van De Waart wordt voornamelijk gerenoveerd. Vrijwel alle bestaande woningen – op 9 na – blijven behouden. Er worden 7 nieuwe woningen gebouwd, waarvan 6 op de plaats waar de noord-zuidverbinding en oost-westverbinding elkaar kruisen en 1 bij het poortgebouw.

Wel worden er veel ingrepen in de openbare ruimte gedaan. De doorgaande oost-westverbinding wordt in ere hersteld, de in zichzelf gekeerde rug-aan-rugwoningen worden aangepakt, in overleg met de bewoners pakken we de doodlopende binnenhofjes aan en we voegen kwalitatief verblijfsgebied toe.

Bij de aanpak van de woningen ligt de nadruk op de oriëntatie: zicht op de openbare ruimte is essentieel voor een prettige en veilige wijk.

BEELDKWALITEIT | openbare ruimte/ingrepen noordelijk deel



DOORBRAAK DOOR POORTGEBOUW: HERSTEL VAN DOORGAANDE VERBINDING

Door het aanpassen van het poortgebouw kan er een brede doorsteek worden gerealiseerd. Met de sloop van slechts 2 woningen, waarvan één woning teruggebouwd wordt, krijgt De Waart een duidelijkere oost-westverbinding, een in ere herstelde 'Oude Waardstraat'. Deze komt de helderheid van de gehele buurt ten goede én draagt bij aan de overzichtelijkheid en veiligheid van de straat zelf.

BEELDKWALITEIT | openbare ruimte/renovatie noordelijk deel



OPENWERKEN KOPPEN: WOONSTRAAT MET TOEZICHT

De koppen van de rug-aan-rugwoningen zijn niet naar de Waart gericht. Om een prettige woonstraat te maken, is er zicht op de straat vereist. Door de hoge erfafscheiding te vervangen door een lager muurtje met groen erop - aansluitend op de erfafscheiding verderop richting Binderseind - ontstaan er kleine 'voortuinen' aan de Waart en wordt het straatbeeld vriendelijker. Er wordt er zicht op straat gecreëerd door de voordeur en de achterdeur 'samen te voegen' (beide deuren komen al op hetzelfde halletje uit). Hierdoor kan er een erker of groot raam naar de straat worden gemaakt. Een klein strookje voor dat raam mogen de bewoners op hun manier inrichten met planten of een bankje, een zogenoemd 'Brabants stoepje' dat dient als kleine privacybuffer.



OPENEN EN GECONTROLEERD VERGROENEN SCHUTTINGEN

Visueel hebben de openbare paden en straten het uiterlijk van een achterpad: schuttingen domineren een deel van het straatbeeld. Een poging de schuttingen te vergroenen door de aanplant van klimop is op de meeste plekken niet aangeslagen. Waar de klimop wel groeit, zijn de problemen niet opgelost, maar ziet het er wél vriendelijker uit. Het gecontroleerd vergroenen van alle schuttingen aan de buitenzijde, met eventueel gemetselde bakken in beheer van Woonpartners en/of gemeente, maakt het straatbeeld vriendelijker. Het eventuele openen van de toegang naar de tuinen en daar een voortuin van maken, versterkt dit.



1. huidige situatie.

2. opknappen en oprissen toegangen.

3. hef verkorten en deels toebedelen aan tuinen.

4. openen schuttingen en voortuinen maken.



GEEN DOODLOPENDE PADEN EN HOFJES

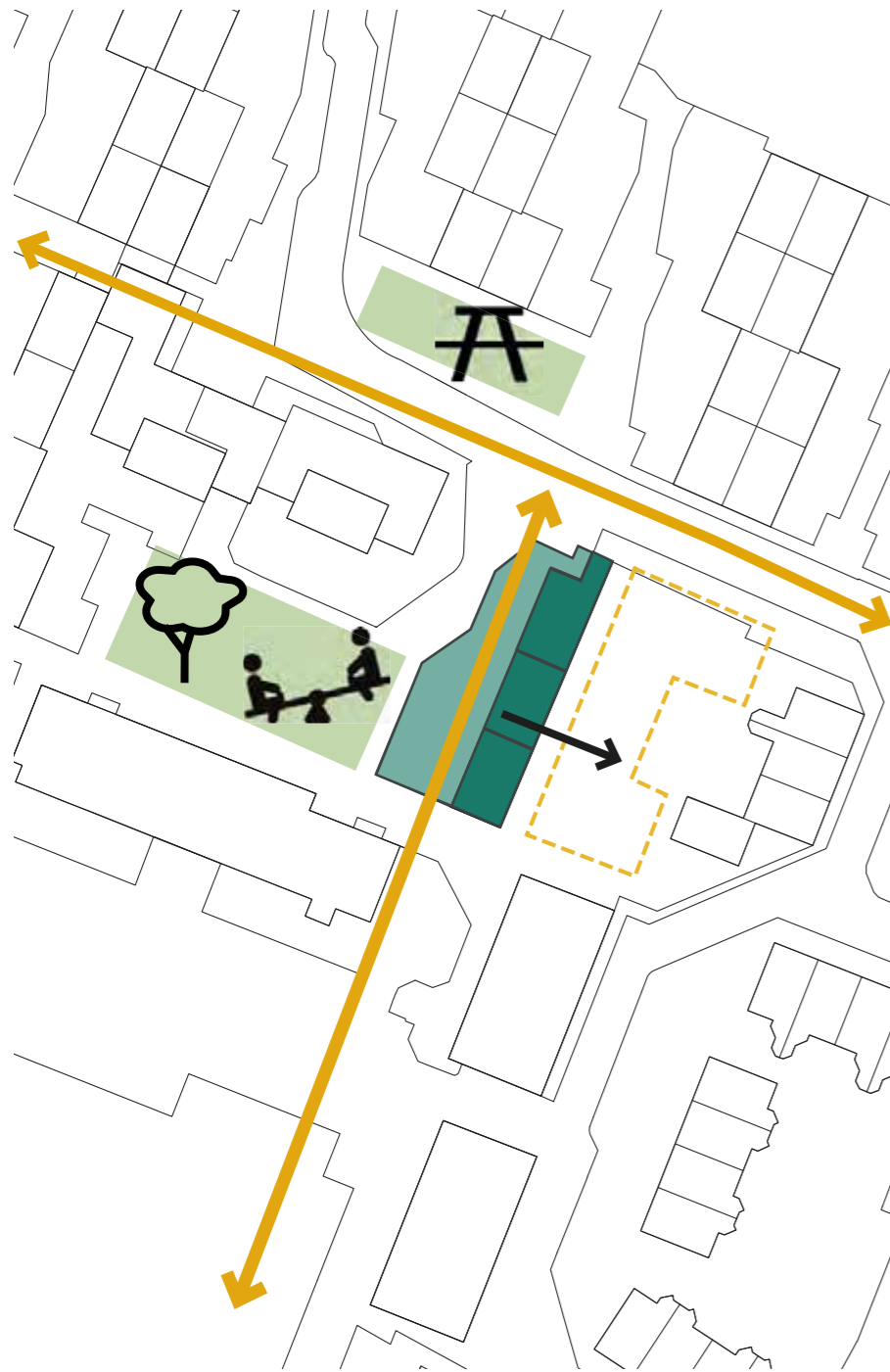
De doodlopende paden tussen de rug-aan-rugwoningen vormen onoverzichtelijke openbare ruimte, doordat er geen toezicht is vanuit de woningen. (zie afbeelding 1. bovenaan) We kunnen op een aantal manieren de onoverzichtelijkheid van deze 'hofjes' terugdringen, dit in overleg met de bewoners.

2. Het verfraaien en oprissen van de toegangen tot de woningen. Nieuwe poorten, een nieuw tableau met bellen en brievenbussen, opknappen overkapping. Vergroenen schuttingen.

3. Het verkorten van het hof door een deel van de openbare ruimte aan de achterste tuinen toe te bedelen.

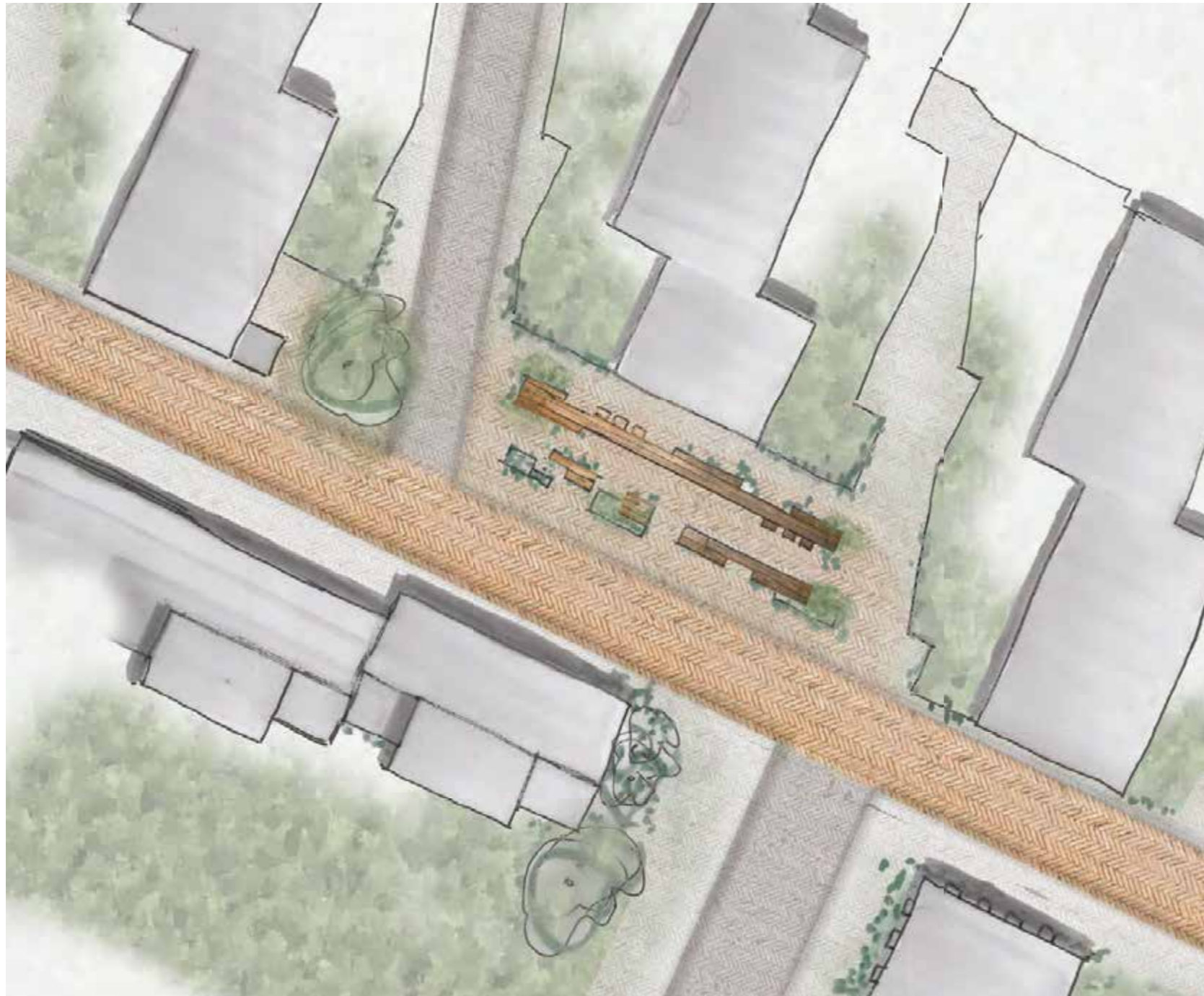
4. Het doorbreken van de dichte schuttingen en ter plaatse van de voordeuren open voortuinen maken. Zo komt er meer toezicht vanuit de woningen op de hofjes. Dit betekent wel dat bewoners een deel van hun (privé)achtertuin moeten inleveren.

BEELDKWALITEIT | openbare ruimte noordelijk deel



VERBINDEN, VERGROENEN, VERNIEUWEN

Om het noordelijke met het zuidelijke plandeel te kunnen verbinden, worden 3 woningen gesloopt en wordt op die plek de Waartstraat met de Mathijs Vermeulenstraat verbonden. Een deel van de parkeerplaatsen wordt verplaatst en we voegen groen, een speelplek en verblijfsplek toe.



TOEVOEGEN VERBLIJFSRUIMTE AAN DE WAARTSTRAAT

Het pleintje aan De Waart is nu weinig meer dan een verbreding van de weg. Het is bestraat en er zijn wat parkeerplaatsen.

Dit wordt een plek om samen te komen in het noordelijke deel van de buurt. Een plek voor bijvoorbeeld een buurtbarbecue of picknick in de zon, grenzend aan de - in ere herstelde - woonstraat. Een groot houten meubel combineert zitten, barbecueën en groen. Extra plantenbakken met zitgedeeltes vergroenen het plein en schermen het subtiel af van de Waartstraat.

De huidige parkeerplaatsen moeten verplaatst worden, dit wordt in de vorm van langsparkeren aan één zijde van de Waart opgelost (richting de noordwestelijke ingang van de buurt).



HERINRICHTING STRATEN

De reorganisatie van verkeersstromen en parkeren en het opwaarderen/aanpassen van nutsleidingen geeft mogelijkheden om het straatprofiel opnieuw aan te leggen. Daarbij kan een enorme kwaliteitsslag worden gemaakt voor de beleving van de straten en openbare ruimte.

Op verschillende plaatsen komt er meer contact tussen de (nieuwe of gerenoveerde) woningen en de openbare ruimte. Op een aantal plekken in de buurt, met name bij de woonstudio's in de voormalige carports en aan de Waartstraat, worden kleine voortuinen, 'Brabantse stoepjes' of 'stoeptuintjes' aangelegd. Dit groen en bijvoorbeeld bankjes en plantenpotten dragen, samen met de woningen zelf, bij aan levendige woonstraten.



INRICHTING (ENTREE)PLEINEN

De westelijke en zuidelijke entreepleinen hebben een aantal functies: het erfahrbaar maken van de buurt voor passanten (zicht en openheid), een ruime en groene verblijfsruimte voor bewoners en passanten, een plek voor binnenkomst (auto's en fietsen), wat parkeren voor bezoekers (betaald, voor niet-vergunningshouders). Voor fietsers markeert de westelijke entree de verkorte fietsroute van de Torenstraat naar het Binderseind, de Heistraat en de binnenstad.

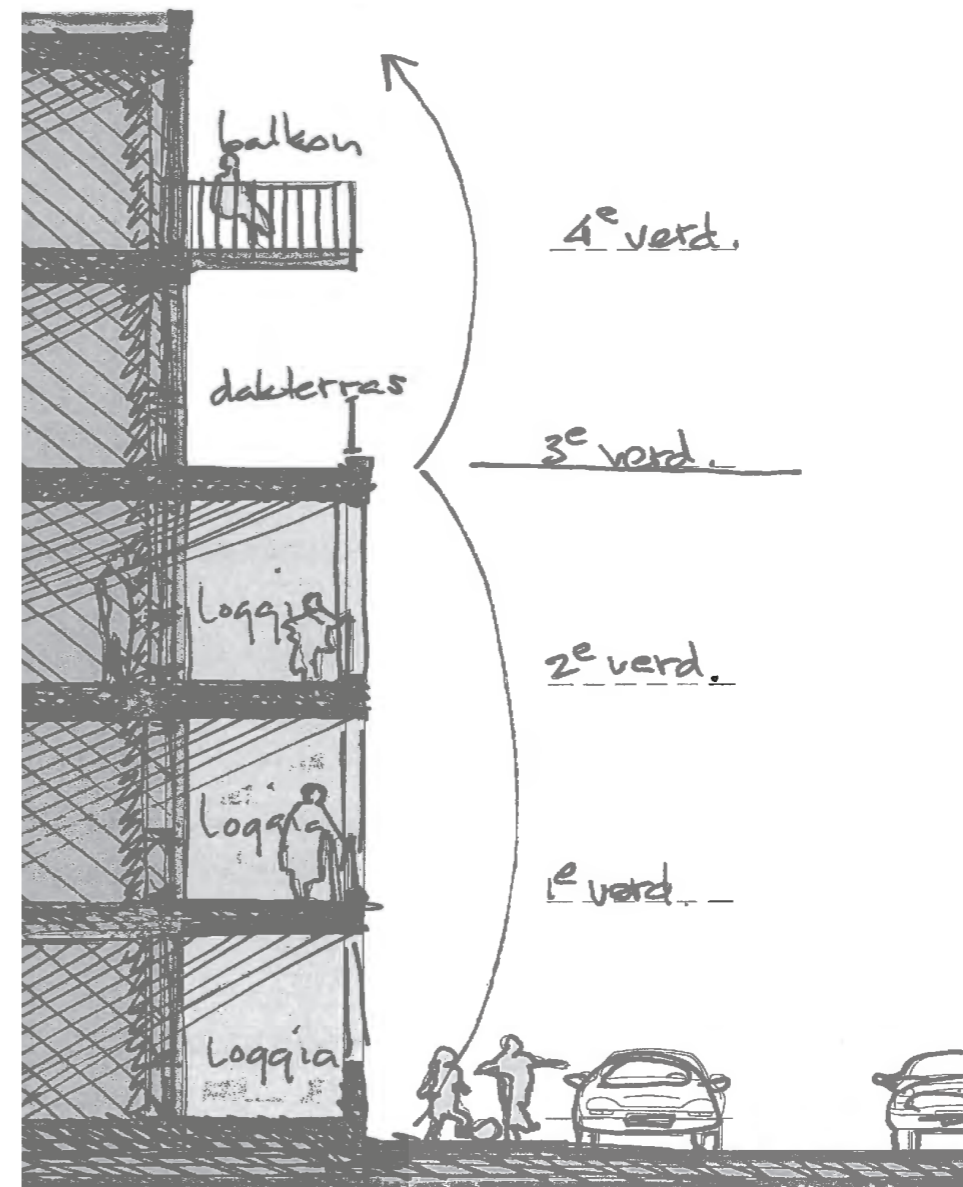
De ruimte is daarmee geen lege pleinruimte, maar een gebied waar groen, een aantal bezoekersparkeerplaatsen, een rijstrook en een fietspad een plek moeten vinden. Aan de zuidkant ligt de verblijfsruimte net wat verder de buurt in: voorbij de ingang van de parkeergarage verbreedt het park zich en bevinden zich de speelplek en verblijfsruimte. Aan de westentree ligt meteen een verblijfsruimte met groen en bankjes, een aantal meter verderop in de Waartstraat ligt het picknickpleintje.











BOUWHOOGTES EN AANSLUITING NIEUW EN BESTAAND

De Waart wordt een mix van bestaande en nieuwe woningen. Om deze mix in balans te houden, is het belangrijk om aansluiting te zoeken bij de bestaande korrelgrootte en verhoudingen. De huidige bebouwingshoogte varieert tussen de 2 en 4 bouwlagen: de rug-aan-rugwoningen zijn twee lagen zonder kap, aan de Matthijs Vermeulenstraat staan veel grondgebonden woningen met 2 lagen en een kap. De appartementengebouwten zijn over het algemeen vier lagen, waarvan de vierde bouwlaag vaak gedeeltelijk is vormgegeven als kap. Hoewel de architectuur en de schaal van de nieuwe bebouwing anders zal zijn, kunnen ze wél aansluiten op de bestaande woningen. Voorstel is het creëren van een basishoogte van 3 lagen. Bij hogere bebouwing kunnen we dit vormgeven met een terugspringende bovenbouw. In de onderbouw liggen buitenruimtes binnen het bouwvolume, in de bovenbouw steken ze eruit als balkons.



WOONSTUDIO'S IN VOORMALIGE CARPORTS

De overbouwde parkeerplaatsen aan de Matthijs Vermeulenstraat vormen een bron van ergernis: de parkeerplaatsen worden amper verhuurd en de plekken worden als onveilig ervaren. Het benutten van deze ruimtes voor kleine woonstudio's geeft extra toezicht, levendigheid en diversiteit in de buurt. De woningen zijn bijvoorbeeld geschikt voor jongeren die dicht bij de stad willen wonen. De verhuurbare, overdekte parkeerplaatsen schuiven naar de parkeerkelder.



ARCHITECTUUR DRAAGT BIJ AAN HELDERHEID EN OPENHEID

De Waart vraagt om een impuls, zowel in openheid, veiligheid, helderheid als frisheid.

Bijna alle bestaande woningen blijven behouden, maar door de sloop van de Gaviolizaal, een (deel van) de bebouwing op de ORO-locatie en de City Sporthal komt er veel ruimte in de buurt vrij voor nieuwe woningen. Samen met een rigoureuze aanpak van de openbare ruimte, zorgt deze nieuwe bebouwing voor een impuls in de buurt. Nieuwe bewoners, maar ook frisse, open en stedelijke architectuur pepen de buurt op en dragen bij aan de diversiteit. De bebouwing sluit qua hoogte aan bij de bestaande woningen. Wat noordelijker in De Waart zullen de woningen voornamelijk 2 lagen hoog zijn, passend bij de rug-aan-rugtypologie en zorgend voor een gebalanceerd straatbeeld. Wat westelijker en centraal in de wijk zullen de woongebouwen 3 of 4 lagen tellen. Verder naar de uiterste zuidrand van De Waart kan de bebouwing verder omhoogtrappen, naar een hoogteaccent richting het nieuwe Havenpark. De zudentree van de buurt heeft een maat en schaal die deze vertrapping goed aan kan, de bebouwing vormt een prettige wand voor het parkje.



APPARTEMENTEN, DIVERSITEIT IN BALANS MET BESTAANDE WONINGEN

Er is vraag naar kleinere woningen voor kleinere huishoudens. Vrijwel alle nieuwe woningen – ca. 150 stuks – zullen dan ook appartementen worden, geclusterd in 2 bouwblokken. Een enkele grondgebonden woning (7 stuks) en de loftachtige woonstudio's in de voormalige carports (8 stuks) vormen de uitzonderingen. Het grootste gedeelte van de appartementen zal van Woonpartners zijn. Een kleiner deel, in het hoogteaccent richting Havenpark, zal in de vrije sector vallen.



LICHTE, FRISSE, STEDELIJKE BAKSTEENARCHITECTUUR

De architectuur draagt bij aan de helderheid, veiligheid, openheid en frisheid. Dit uit zich in een stedelijke, frisse en open architectuur. Woonfuncties en buitenruimtes bevinden zich altijd aan de straatzijde, zodat er veel contact is met de openbare ruimte. Grote ramen, loggia's en balkons, de bovenste verdieping wellicht wat terugliggend in een ander materiaal. Stedelijke en moderne architectuur, met strakke details en reliëf in het baksteen. Een privacybuffer (in de vorm van een hoogteverschil of met vaste groenbakken, garanderen een prettige woonbeleving op de begane grond van de nieuwe gebouwen.

BIJLAGE I. ANALYSE

probleemstelling, statistieken, huidige situatie - verkeer, parkeren, bebouwing, sociale veiligheid

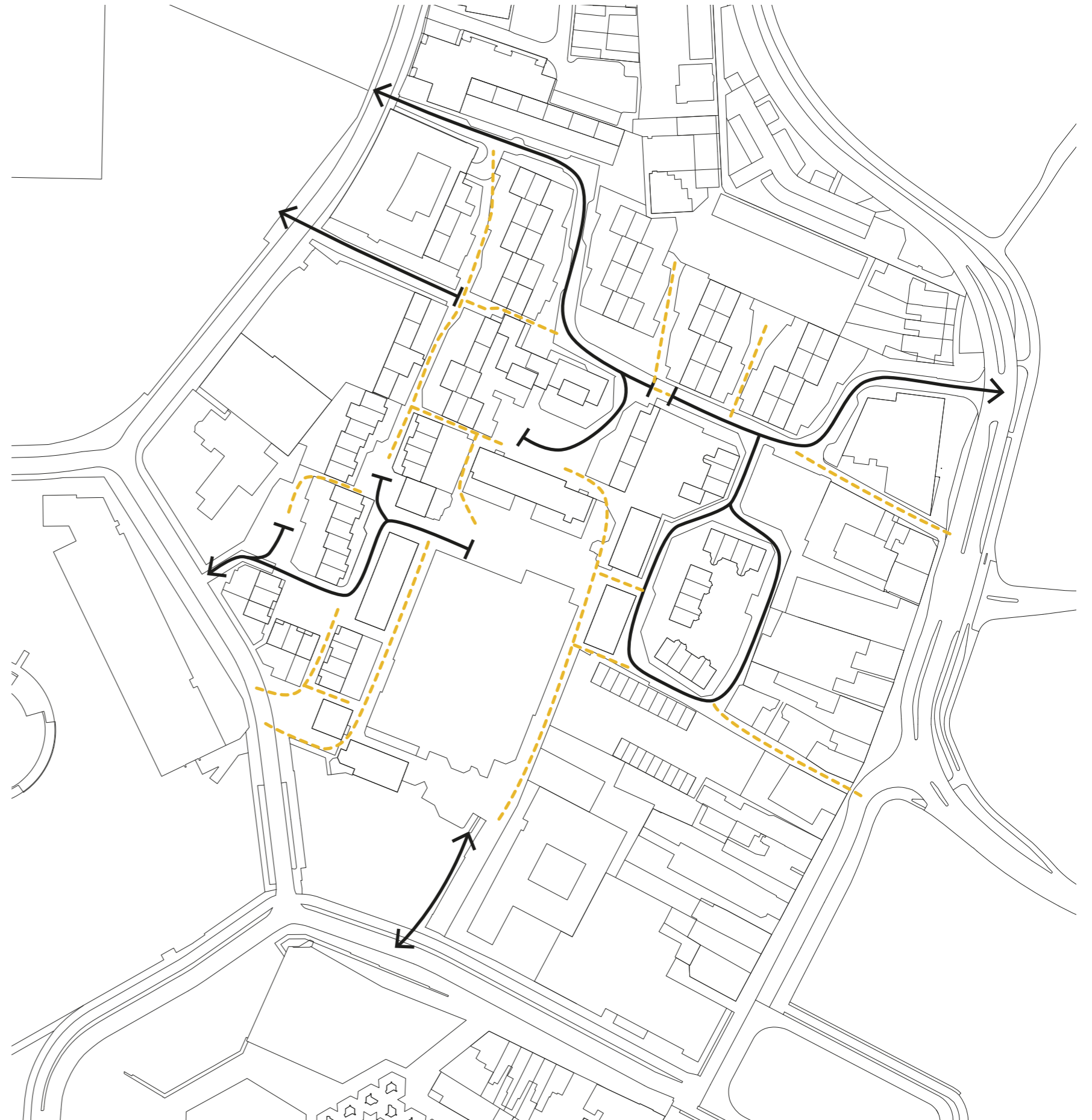
ANALYSE | verkeer, hoofdstructuur

>
De Waart is een introverte buurt, passend bij de woonerfstructuur uit de jaren '70 en '80 en is niet gebouwd voor auto's. Langzaam verkeer heeft prioriteit en de ontsluiting kenmerkt zich dan ook door een scheiding van doodlopende autotoegangen en verbindende paden voor fietsers en voetgangers.

De toegangen tot de buurt zijn smal en weinig uitnodigend. Het gevolg is dat de buurt een **eiland in de stad** is geworden. Er komen nauwelijks mensen van buiten De Waart door de buurt heen, alleen als ze er heel direct moeten zijn.

Met de auto verlaat en betreed je de buurt steeds via dezelfde weg, hierdoor is er weinig verbinding en samenhang tussen de verschillende delen van De Waart. De bewoners van de noordelijke helft hebben weinig contact met de bewoners van de zuidelijke helft.

>>
De 'Oude Waardstraat' als traditionele straat: slechte, kleine huizen, maar een duidelijke structuur. De straat is openbaar en de achtertuin is privé. De helderheid en het zicht op de straat ontbreekt in het huidige straatbeeld.





ANALYSE | openbare ruimte

> OPENBARE RUIMTE

Door de stedenbouwkundige structuur, de hoge bebouwingsdichtheid en de gekozen bouwstijl is sprake van een stedelijk woonmilieu. De openbare ruimte is gedateerd en het parkeren is op veel plaatsen rommelig georganiseerd.

Een aantal opvallende zaken:

- Er is een wildgroei aan schuttingtypologieën
- Er is veel potentie voor groen in de relatief stenige buurt
- De aanblik van de City Sporthal heeft een negatieve uitstraling op de buurt
- Achterhaald materiaalgebruik
- De buurt is erg in zichzelf gekeerd. Ook in de buurt ervaar je voornamelijk achterkanten (weinig samenhang, amper doorsteken).
- Stedenbouwkundige structuur is niet meer van deze tijd.
- Het ontbreken of slechte bereikbaarheid van openbare voorzieningen (speelterrinen, buurtgroen, hondenvoorzieningen).
- Hangplekken
- Verzamelplekken van afvalcontainers zorgen voor een rommelige en verpauperde uitstraling
- Zwerfvuil

(Uit Fase 1 document, Analyse woonbuurt De Waart - Helmond, Woonpartners en Gemeente Helmond, mei 2014)





ANALYSE | parkeren

> Het aantal parkeerplaatsen voor de huidige woningen is beperkt. Voor sommige bewoners is er geen parkeerplaats direct voor de deur beschikbaar, maar tot écht grote problemen leidt het niet.

Een behoorlijk deel van de huurparkeerplaatsen (in de carports onder de appartementenblokjes) is niet verhuurd. In het overgrote deel van de buurt is vergunninghoudersparkeren van kracht. Bewoners kunnen voor een gering bedrag een parkeervergunning aanvragen bij de gemeente.

Bezoekers van het centrum belasten hierdoor de buurt in theorie niet. Zij kunnen parkeren in één van de betaalde parkeergarages, waaronder die onder de City Sporthal. Bewoners hebben echter aangegeven dat er wel degelijk veel geparkeerd wordt in De Waart door met name mensen die in het centrum werken.

Deze parkeergarage onder de City Sporthal wordt in de toekomst echter gesloten voor bezoekers. Bezoekers van De Waart kunnen in de huidige situatie parkeren op deze betaalde plaatsen in de garage. De parkeergarage onder de City Sporthal blijft wel behouden, maar zal een deel van de parkeerbehoefte van de bewoners van de nieuwbouw ondervangen. De City Sporthal zelf wordt gesloopt en op deze locatie komt een deel van de nieuwe woningen. Constructief heeft dit wat voeten in aarde en dit heeft consequenties voor de inrichting van de openbare ruimte, voor de manier van funderen van de nieuwe bebouwing en voor het aantal parkeerplaatsen in de parkeergarage. Ook het toepassen van de huidige norm voor parkeerplaatsen (grotere plaatsen dan in 1980), heeft invloed op de hoeveelheid parkeerplaatsen die overblijven in de parkeergarage.





ANALYSE | huidige woningvoorraad

>
158 WONINGEN

De woningen zijn gebouwd in 3 bouwstromen, typisch voor de jaren '70, begin en eind jaren '80. Iedere stroming komt terug als een aaneensluitende bouwvlek, zonder vermenging.

De gevels verspringen, de individuele woning is op de kaart duidelijk leesbaar. De kleine korrel is ook in het straatbeeld duidelijk te herkennen.

De woningen uit eind jaren '70, de rug-aan-rugwoningen, zijn typerend voor het noordelijke deel van de buurt. **(foto 1. en 2.)** Ter plaatse van het 'poortgebouw' is er een klein appartementenblokje, in dezelfde beeldtaal als de rug-aan-rugwoningen. **(3.)**

De woningen uit begin jaren '80 zijn opgedeeld in grondgebonden woningen met voor- en achtertuin (westelijk deel van de Matthijs Vermeulenstraat) **(4.)** en appartementenblokjes om de City Sporthal heen, gedeeltelijk met carports op de begane grond. **(5. en 6.)**

De woningen uit eind jaren '80 liggen aan het oostelijke deel van de Matthijs Vermeulenstraat. Dit zijn enkel grondgebonden woningen met voor- en achtertuin. **(7.)**

	rug-aan-rugwoningen, enkele appartementen, eind jaren '70
	grondgebonden woningen, appartementenblokjes, carports, begin jaren '80
	grondgebonden woningen, eind jaren '80





ANALYSE | fasering

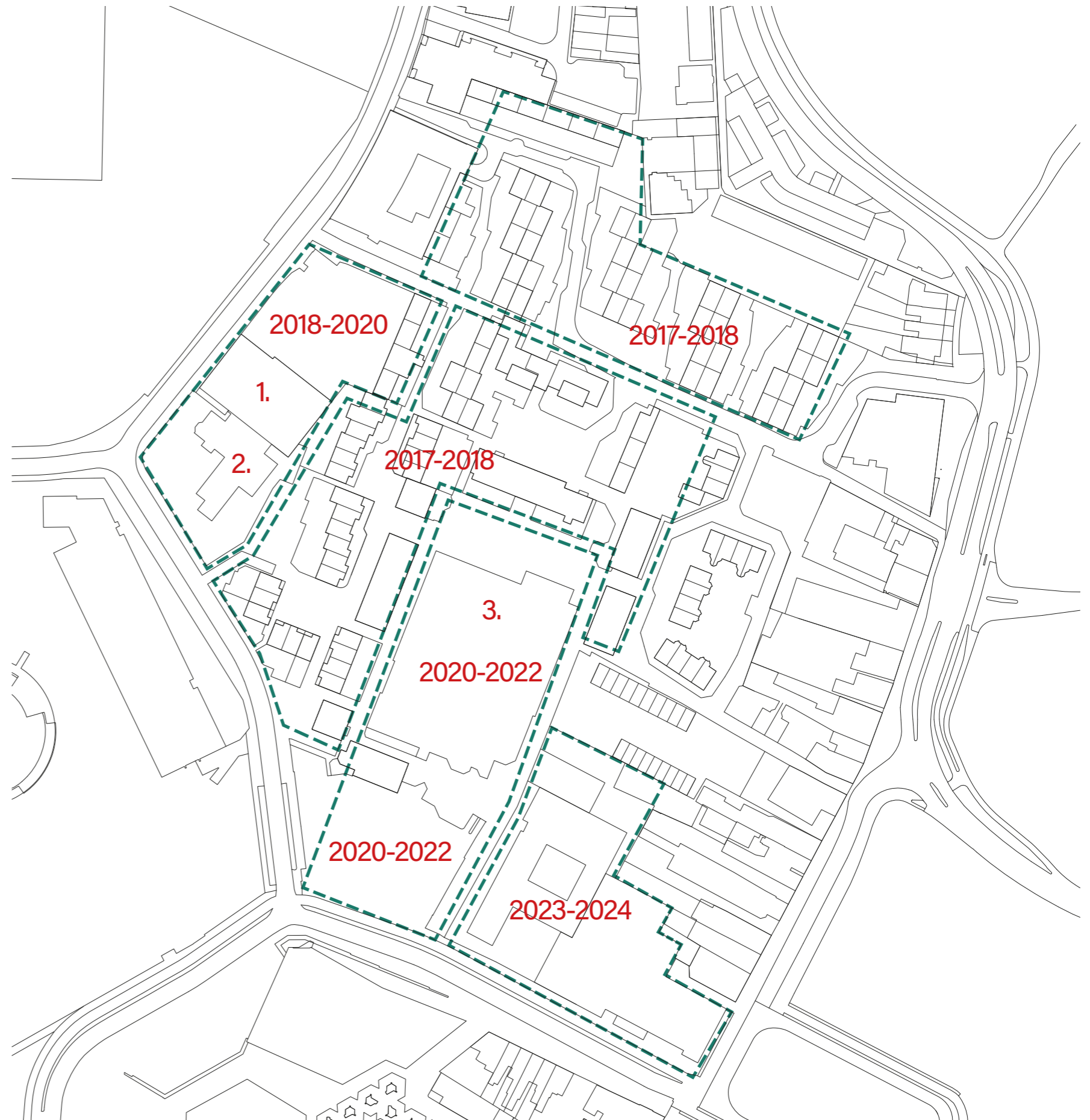
2017-2018
Herwaardering van De Waart
Specifiek voor Noord: doorbreken overbouw
poortgebouw / toevoegen groen / toevoegen
ontmoetingsruimte / toevoegen zicht op de straat
(openbreken koppen, toevoegen woningen)

2017-2018
Woningverbetering, verbeteren energiestaat, aanpak
erfafscheidingen

2018-2020
Verbinden met Torenstraat: westentree van de buurt.
Nieuwe woningen op locatie Gaviolizaal en ORO.

2020-2022
Ontwikkeling Zuidentree, nieuwe woningen op de locatie
van de City Sporthal. Openbare ruimte.

2023-2024
Herontwikkeling PNEM-locatie





ANALYSE | sloop

>
Sloop van 17 woningen
Sloop van Gaviolizaal en ORO-bebouwing
Sloop van City Sporthal

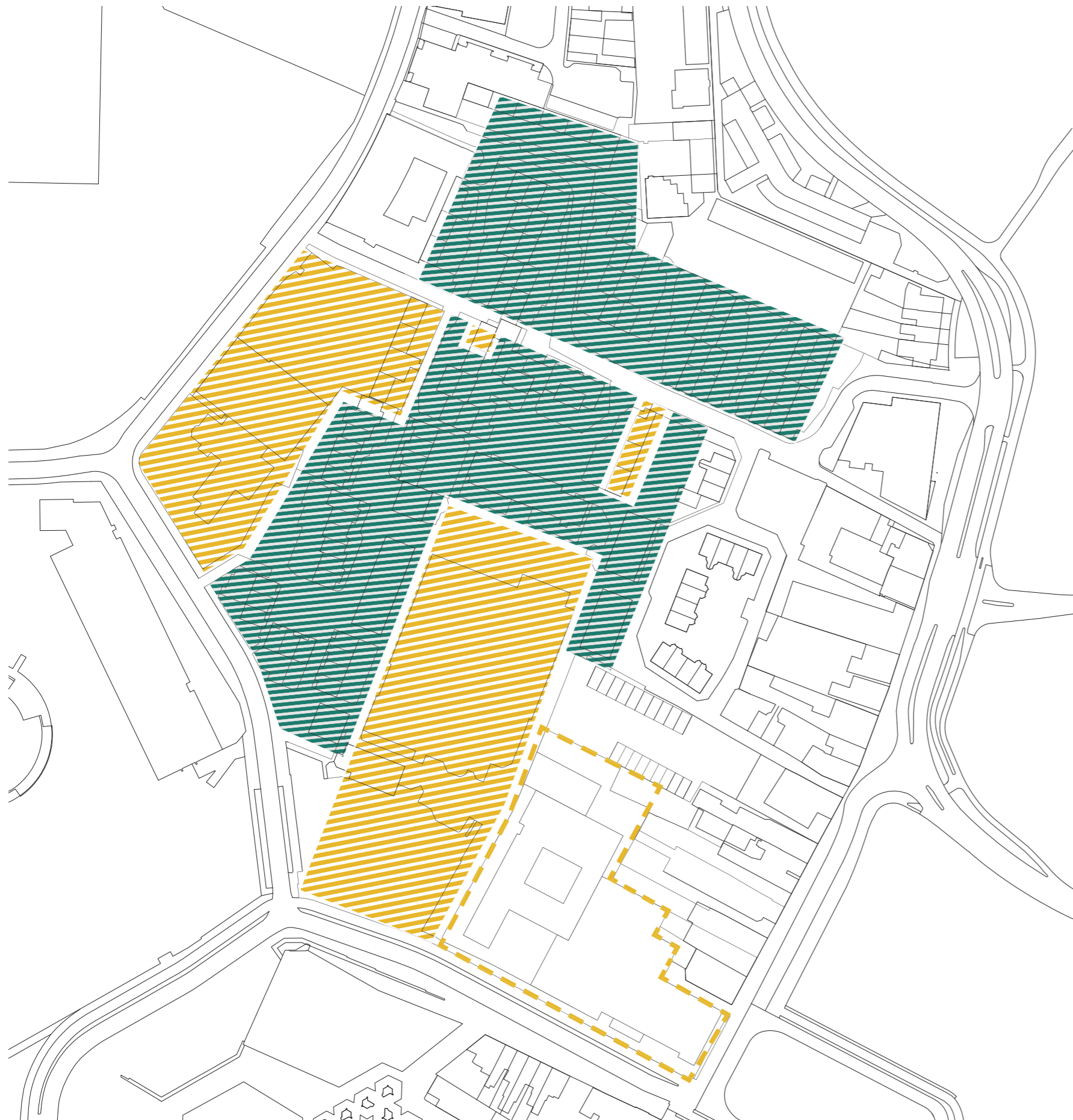
Slechts een klein deel van de bestaande woningvoorraad kan worden vervangen door nieuwbouw.

Er is reeds met de bewoners van de buurt gecommuniceerd welke woningen zullen verdwijnen en welke woningen zullen worden gerenoveerd.

De vrijkomende kavels aan de rand van De Waart (ter plaatse van de Gaviolizaal en de ORO-locatie) en in het centrum van de buurt (ter plaatse van de City Sporthal), zullen worden herontwikkeld. Het doel is hierbij om de buurt te verhelderen en te verbinden met het stadscentrum en de omliggende ontwikkelingen.



ANALYSE | grotendeels renoveren, nieuwe woningen toevoegen



< RENOVATIE EN NIEUWBOUW

De Waart telt nu 158 woningen. Binnen het plangebied zijn vrijwel alle woningen in het bezit van Woonpartners (9 woningen zijn in particulier eigendom).

De leeftijd van de woningen varieert tussen de 25 en 40 jaar.

De bouw- en woontechnische kwaliteit van een deel van de woningen voldoet niet meer aan de wensen van de huidige tijd. De bestaande woningvoorraad in het gearceerde gedeelte van de buurt (zie afbeelding hiernaast), is vooral gericht op energetische verbetering en een betere relatie met de straat en openbare ruimte.

Daarbij zullen er circa 100 nieuwe sociale huurwoningen en circa 50 duurdere huur- of koopwoningen worden gerealiseerd.



ANALYSE | sociale veiligheid

De structuur van delen van de buurt nodigt uit tot ongewenst gedrag. De steegjes en onoverzichtelijke plekken maken het voor hangjongeren en zwervers aantrekkelijk om zich op te houden in De Waart. Dit wekt bij de bewoners een sterk gevoel van onveiligheid op. Daarnaast ervaren bewoners ook overlast van zaken als:

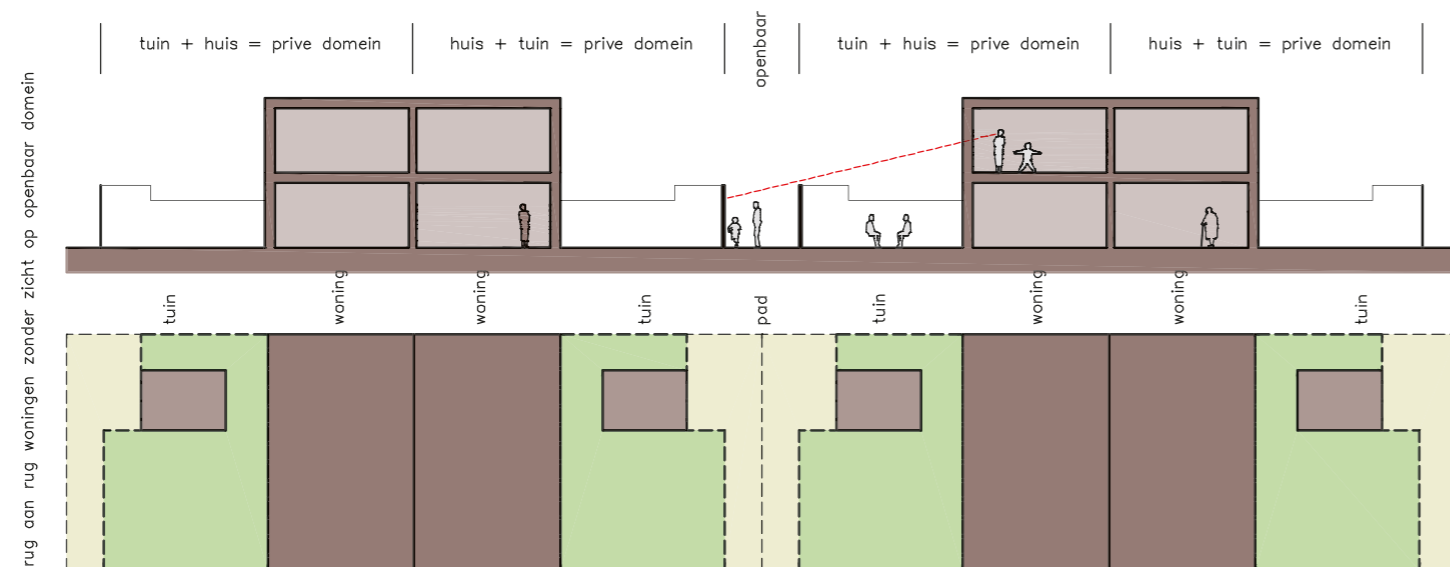
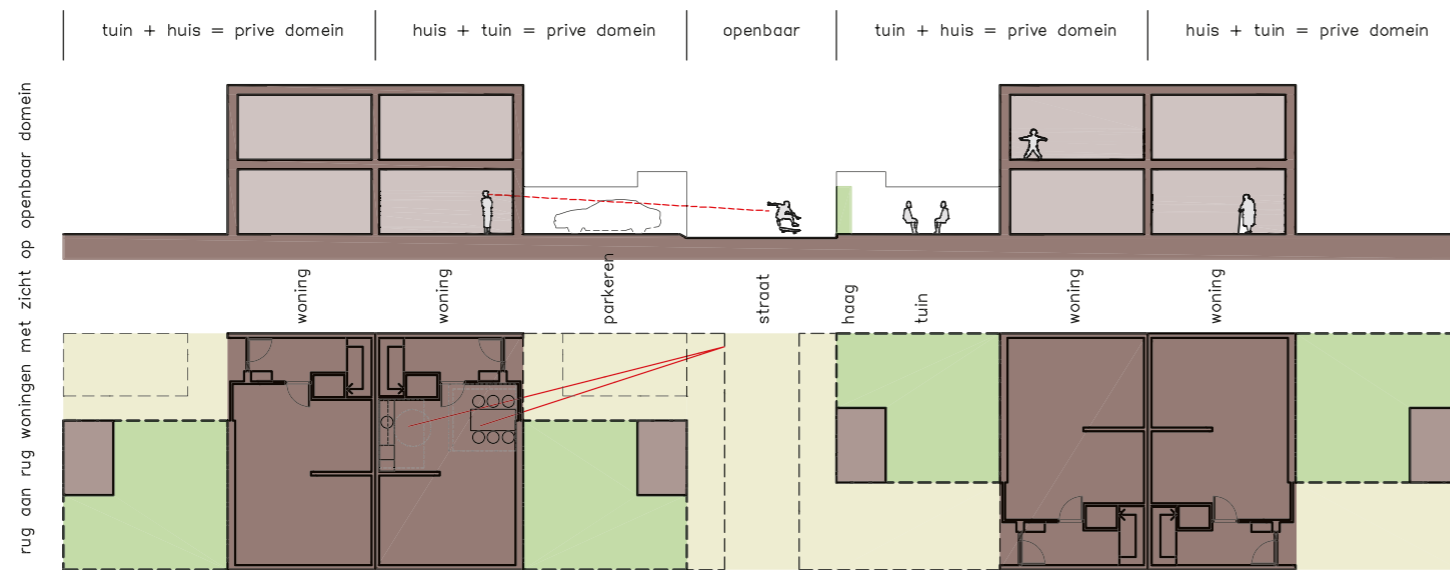
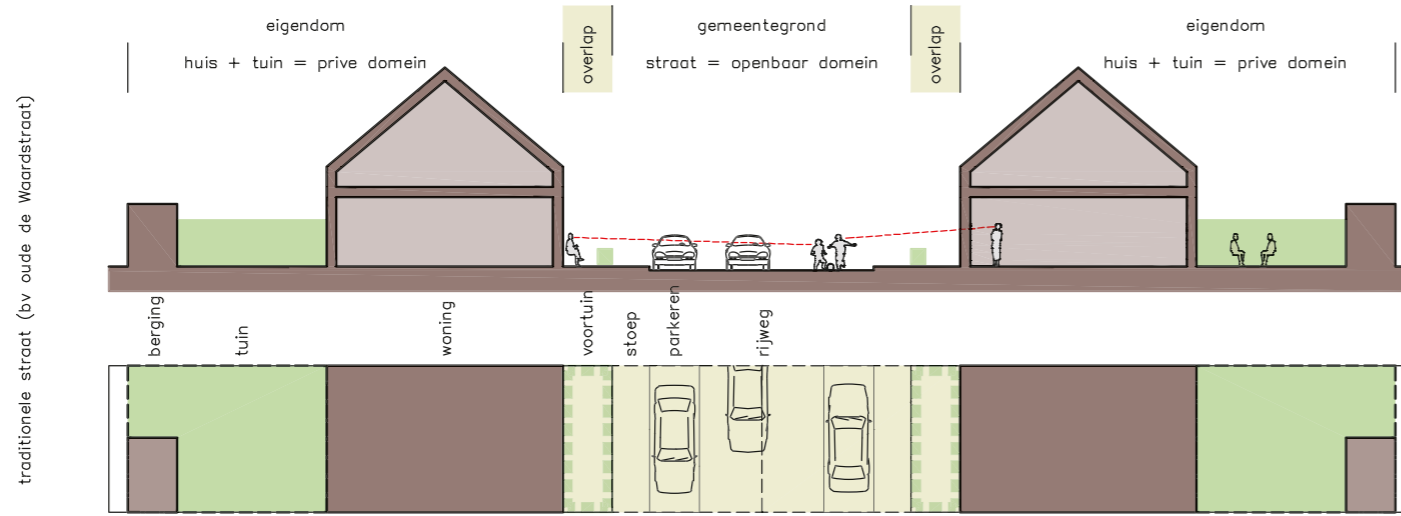
- Zwerfvuil
- Hondenpoep
- Geluidsoverlast
- Vermoedelijk drank- en drugsgebruik en dealen
- Vernielingen
- Parkeerproblemen
- Het hangen op auto's
- Beschadigen van auto's
- Inbraak in auto's

Het grootste deel van de overlast wordt veroorzaakt door een groep van ongeveer 15 jongeren, deels afkomstig uit de buurt zelf. Het is een lastige groep met een sterke straatcultuur. Zij worden benaderd en geholpen door straatcoaches van BJ Brabant.

Een groot deel van de bewoners van de buurt is erg op zichzelf gericht. Zij voelen zich weinig betrokken bij de stad en nemen niet of nauwelijks deel aan het sociale leven in stad.

(Uit Fase 1 document, Analyse woonbuurt De Waart - Helmond, Woonpartners en Gemeente Helmond, mei 2014)





> De rug-aan-rugwoningen in het noordelijke deel van De Waart zorgen voor een gesloten straatbeeld. Ook kunnen de doodlopende binnenhofjes een onveilig gevoel opleveren, doordat er weinig toezicht is op de openbare ruimte. De rug-aan-rugtypologie blijkt dus niet in iedere vorm goed te werken. De diagrammen hiernaast leggen uit waar de verschillen in zitten en geven inzicht in mogelijke oplossingen.

Bovenste diagram (1): een traditionele straat heeft een combinatie van een publiek domein waar je samenleeft (voorzijde) en een privédomein waar je terug kunt trekken (achterzijde). Vanuit de woning is er echter altijd contact met de straat.

In De Waart is de traditionele woning vervangen door een rug-aan-rugwoning; deze woningen zijn één kant op georiënteerd. De privé buitenruimte bevindt zich voor de woning.

In principe kan er daarnaast nog contact zijn vanuit de woning met de openbare ruimte, zoals de **middelste diagram (2.)** laat zien.

In de **onderste diagram (3.)** de rug-aan-rugwoningen zoals ze in De Waart zijn gebouwd. De woningen zijn zo ontworpen en gebouwd dat er geen contact met de openbare ruimte meer is. De privé buitenruimte bevindt zich voor de woning, over de volledige breedte. De bewoners trekken zich terug op hun eigen eiland.

Het karakter van De Waart is bepaald door de stedenbouwkundige en architectonische keuzes uit de jaren '70. De toen aanwezige 'Oude Waardstraat', met de slechte arbeidershuisjes, werd vervangen door een in zichzelf gekeerde, kleinschalige woonomgeving: een combinatie van een aantal woonerven.

Destijds is ervoor gekozen om geen verbinding te zoeken met het centrumgebied. In de jaren '70 werden functies meer gescheiden: een woonomgeving hoeft niet in contact te staan met het centrum. De oude doorgaande oost-westverbinding werd opgeheven voor autoverkeer. Het autoverkeer moest via de hoofdwegen geordend en gekanaliseerd worden. Binnen de buurt kreeg de voetganger voorrang, wandelpaden verbonden de verschillende plekken in de buurt. Een rustige, kleinschalige, autoluwe wijk: burens kennen elkaar, zorgen voor elkaar en de kinderen kunnen er veilig op straat spelen.

De woningen van de eerste bouwfase zelf waren ook in zichzelf gekeerd: tussen de woning en de straat zijn afgeschermden tuinen gerealiseerd. Ieder gezin/individu heeft zijn eigen wereldje. De tweede en derde bouwstroom in begin en eind jaren '80 keerden terug naar een meer traditionele relatie tussen woning en straat. De idylle van de nieuwbouwwijk veranderde geleidelijk. Doordat er weinig toezicht was op wat er op straat gebeurde, kregen de mensen de behoefte zich daar nog verder van te isoleren. Er verschenen extra barrières op de grens van openbaar en privé (nog dichtere schuttingen en poorten) en hier nam de sociale controle nog verder af.

De wereld is inmiddels veranderd, terwijl in De Waart een heleboel hetzelfde is gebleven. De maatschappij en bevolkingssamenstelling inmiddels duidelijk anders. De gemiddelde gezinsgrootte is flink afgenomen: er is nu juist behoefte aan kleine woningen. Op straat spelen is minder gebruikelijk dan vroeger, veel mensen komen vooral buiten voor een ommetje met de hond, of om in de auto te stappen. De kleinschalige woonervenstructuur is in de huidige context té geïsoleerd geworden.

De bestaande woningen zijn bouwtechnisch verouderd. Grootschalig onderhoud is door geannuleerde sloopplannen tot op heden niet uitgevoerd. Sinds de jaren '70 zijn de kosten voor verwarming explosief gestegen. Daarnaast beseffen we nu dat fossiele brandstoffen eindig zijn. De woningen zijn nauwelijks geïsoleerd, een inhaalslag is nodig om met minimaal energielabel B nog een aantal jaren te functioneren.

Sinds de jaren '70 is er veel veranderd en die verandering gaat door. De uitdaging ligt in het revitaliseren van de buurt, om de buurt te transformeren naar een toekomstbestendige buurt, waarbij de belangen van alle betrokken partijen zo optimaal mogelijk worden behartigd.

In De Waart ontbreekt helderheid en de verbinding met de stad én een gevoel van veiligheid in de buurt zelf. De Waart is nu een eiland in de stad en is erg in zichzelf gekeerd. Ook de bewoners zijn in zichzelf gekeerd en moeten weer betrokken worden bij hun straat, buurt en stad.

BEVOLKINGSOPBOUW

De buurt De Waart huisvest per 1 januari 2014 308 inwoners, die in totaal 157 huishoudens vormen. Ruim 50% van het aantal huishoudens is alleenstaand. Er is sprake van een relatief jonge bevolking, 41% heeft een leeftijd tot 29 jaar, terwijl dit voor geheel Helmond 35,7% bedraagt. De leeftijdsgroep boven de 65 jaar is minder vertegenwoordigd, te weten 7% versus 15,4% voor geheel Helmond. In De Waart wonen relatief weinig mensen met een Nederlandse etniciteit: 36% versus 76,2% in Helmond. Met name de Marokkaanse etniciteit is sterk vertegenwoordigd (20,8%). Wat verder opvalt is het relatief zeer hoge aantal bewoners met een Oost-Europese nationaliteit. In totaal zijn 33 personen, met voornamelijk een Poolse nationaliteit, in De Waart woonachtig (dit is ruim 10%, terwijl voor heel Helmond dit percentage ruim 1,5% bedraagt).

WONINGVOORRAAD

De woningvoorraad binnen het plangebied bestaat uit 153 woningen, gebouwd in de periode eind jaren 70 en 80 van de vorige eeuw. Het gebied is beperkt van omvang en kan als introvert worden beschouwd. Het woonmilieu kan omschreven worden als centrum- stedelijk. De buurt kan als bijzonder worden aangemerkt, omdat mensen hier relatief goedkoop huren, maar toch in het hart van de stad, bovenop alle voorzieningen. Van de totale woningvoorraad is 94% huur woning, met name in eigendom van de stichting Woonpartners. Het beperkte aantal koopwoningen (9 in totaal) heeft een relatief lage WOZ-waarde. De woningvoorraad is overwegend eengezinswoningen (60%). Het aandeel meergezinswoningen is 40% (versus 25% totaal Helmond).

Uit een analyse van de huurvoorraad blijkt dat met name rondom de sporthal sprake is van een hoge mutatiegraad. Volgens opgave van Woonpartners is hier, naast het woningtype, ook de locatie debet aan. De overige woningen vallen ver onder de gemiddelde mutatiegraad van Woonpartners (die is 7%). Een nadere analyse van de mutaties leert dat woninggrootte geen rol speelt. Het vermoeden bestaat dat de woonomgeving een belangrijke rol speelt bij zowel huuropzeggingen als het weigeren van een huuraanbod.

In de huurwoningen van Woonpartners woont voor 80% de doelgroep 23–65 jaar. De duur van bewoning (contractduur) is met een gemiddelde van ruim 12 jaar lang. Daarbij valt op dat met name senioren zeer lang in de buurt woonachtig zijn (gemiddeld ruim 25 jaar), hetgeen duidt op het opbouwen van een wooncarrière binnen de buurt. Een aantal woningen was, in verband met de geplande sloop, in eigendom van de gemeente Helmond. Deze woningen worden op basis van de Leegstandwet tijdelijk verhuurd. Een aantal woningen is momenteel niet als zodanig in gebruik en is dicht gestaald. Woonpartners neemt deze woningen van de gemeente in eigendom over en neemt deze mee bij de renovatieplannen.

SOCIAAL-MAATSCHAPPELIJKE ASPECTEN/ ECONOMISCHE ASPECTEN

Omdat De Waart noch een zelfstandige wijk noch een zelfstandige buurt vormt, zijn nagenoeg geen statistische gegevens op deze schaal beschikbaar. Om toch enig inzicht te krijgen in de sociaal-maatschappelijke en economische aspecten is gekozen voor het gebruik van gegevens op het niveau van de wijk Binnenstad (verondersteld wordt dat op deze aspecten De Waart een gelijk beeld vertoont).

Het gemiddelde inkomen in de Binnenstad ligt € 6.900,- lager dan het stedelijk gemiddelde (€ 25.600,- besteedbaar inkomen in de Binnenstad tov. € 32.500,- gemiddeld in Helmond). De werkloosheid in de wijk Binnenstad ligt ruim boven het stedelijk gemiddelde, terwijl het aandeel personen (15 t/m 64 jaar) in De Waart met een uitkering op basis van de Wet Werk en Bijstand 22 % bedraagt.

(Uit Fase 1 document, Analyse woonbuurt De Waart - Helmond, Woonpartners en Gemeente Helmond, mei 2014)

De strategische agenda van de gemeente Helmond kent programma's waarbinnen kansen worden ontwikkeld en programma's die de basis moeten versterken. Het strategisch programma sociale stad gaat over de versterking en verbetering van de sociaaleconomische basis. Het realiseren van sociale stijging. Het gaat hierbij niet alleen om de inwoners, maar ook om de wijken en de stad. De ambitie hierbij is dat alle inwoners kunnen meedoen, rondkomen en vooruit komen en zich daardoor ook verbonden voelen aan onze stad.

Wonen in een geschikte woning en omgeving naar keuze met voldoende voorzieningen in de buurt en een sociaal netwerk waar je op terug kunt vallen verhoogt de zelf- en samenredzaamheid, zorgt voor welbevinden en werkt preventief op allerlei gebieden. Een geschikte woning gaat niet alleen om een woning die fysiek geschikt is, maar ook om een woning die qua kosten past bij het inkomen. Nu er steeds meer een beroep wordt gedaan op de zelf- en samenredzaamheid is het belangrijk dat mensen elkaar weer kennen en echt samen leven. Innovatieve woonvormen kunnen hieraan bijdragen. Deze kunnen worden gerealiseerd in de sociale woningbouw, maar ook in de vrije sector. Daarnaast moet de woonomgeving verleiden tot bewegen, ontmoeten en zorgen voor een gevoel van veiligheid.

Een aantal wijken/buurtten wordt integraal aangepakt. De Waart is er één van. Dat betekent dat we willen investeren in een duurzame openbare ruimte, die verleidt tot gezond gedrag, bewegen en ontmoeten. Met alle inwoners willen we in gesprek (achter de voordeur). Doel: onze inwoners maximaal faciliteren bij het meedoen, rondkomen en vooruitkomen. Veiligheid, gezondheid, cultuur en sport krijgen ook de aandacht die wenselijk is. Bewonersinitiatieven die bijdragen aan de zelf- en samenredzaamheid willen we ondersteunen.

De gemeente Helmond is aangesloten bij het programma sociale veerkracht van de provincie. In dat kader wordt er een sociale veerkracht dialoog gehouden in De Waart. Door middel van een spel wordt in gesprek gegaan met alle betrokkenen in de buurt: inwoners, professionals, maar indien van toepassing ook scholen, ondernemers, etc. De opbrengst hiervan is een overzicht van welke hulpbronnen (persoonlijke, sociale en omgevingshulpbronnen) in de buurt onvoldoende aanwezig zijn. De mate van aanwezigheid van die hulpbronnen is bepalend voor de mate van sociale veerkracht, de mate van zelf- en samenredzaamheid. Als de sociale veerkracht goed is, is de basis sterk en dat is de doelstelling van het strategisch programma. Het optimaliseren van de hulpbronnen is dan een opgave in het kader van de strategische programma's.

Samengevat gaan we in de buurt aan de slag met:

- innovatieve woonvormen
- achter de voordeur gesprekken
- sociale veerkracht dialoog
- inrichting van de buitenomgeving zodat deze verleidt tot bewegen en ontmoeten
- initiatieven vanuit de buurt die de zelf- en samenredzaamheid bevorderen ondersteunen

BIJLAGE II. RANDVOORWAARDEN

aandachtspunten verdere planuitwerking: water, milieu, pakeergarage

DE WAART | algemeen: aandachtspunten voor het vervolg

- Aandachtspunten op gebiedsniveau voor de renovatie-projecten.
- Ontwikkelingsmogelijkheden voor de locaties aan de randen van De Waart.
Deze nieuwbouw niet op zichzelf bekijken, maar in samenhang en verhouding tot bestaande bebouwing, met als doel de kwaliteit van de totale buurt te vergroten.
- Bewoners betrekken bij Helmond en hun buurt De Waart.
- Flexibiliteit om plannen bij te sturen aan ontwikkelingen van de komende 8 jaar planontwikkeling.
- De transformatie is na 8 jaar niet voltooid. Deze buurt zal blijven vragen om aanpassing en bijsturing. De te renoveren woningen zullen bijvoorbeeld rond 2040 vervangen moeten worden door een nieuwe generatie. Automobilititeit zal onvergelijkbaar met nu zijn.
- Het hergebruik van de parkeergarage onder de Citysporthal en het bouwen bovenop de kelderbak vraagt om nader constructief onderzoek.

Waterbeleid

De gemeente Helmond heeft beleid vastgesteld hoe om te gaan met water. Dit beleid richt zich op de volgende actiepunten:

1. De eigen broek ophouden.
2. Anders omgaan met regenwater.
3. Stedelijke ontwikkeling en de beleving van water.
4. Water terug in de stad.
5. Blauwe aders in een groen raamwerk.
6. Opwaarderen beken.

Binnen De Waart zijn de volgende aspecten van toepassing:

“De eigen broek ophouden” en “Anders omgaan met regenwater”

Door de stappen ‘hergebruik, infiltreren, afvoer naar open water, afvoer naar RWZI’ toe te passen, wordt het water zo veel mogelijk lokaal opgevangen en verwerkt, en dus zo min mogelijk afgewenteld op de omgeving.

Bij de bestaande bebouwing komt het hemelwater en vuilwater gezamenlijk op het riool uit, de toendertijd gebruikelijke methode. Hierdoor heeft de RWZI veel te verwerken gekregen. Dit wordt nog versterkt door het toenemen van intensieve buien en het steeds verder verstenen van de stad.

Onderzocht kan worden of de bestaande bebouwing ontkoppeld kan worden. Herinrichting van de straten geeft de mogelijkheid een gescheiden systeem aan te leggen. In hoeverre al het hemelwater van de bestaande bebouwing kan worden afgekoppeld, hangt af van het huidige leidingverloop. De nieuwe bebouwing zal, conform de huidige richtlijnen, in ieder geval tot de erfgrans een gescheiden systeem krijgen.

Het afgekoppelde regenwater zou in de opengewerkte loop van De Oude Aa kunnen uitmonden. Maar het infiltreren op het eigen kavel is in het kader van waterbeheer te prefereren, omdat het water dan zo veel mogelijk in eigen gebied blijft. Dit kan bij de grondgebonden woningen in de eigen tuin, middels een infiltratiekoffer. Bij de gemeenschappelijke woonblokken bieden infiltratiekragen onder de parkeerplaatsen een mogelijkheid die onderzocht dient te worden.

“Stedelijke ontwikkeling en de beleving van water”

Water is een element dat de beleving binnen de openbare ruimte een impuls kan geven. Het zichtbaar maken van De Oude Aa in het Havenpark is hiervan een goed voorbeeld. Het park krijgt door het herstel van het riviertje een kwaliteitsimpuls. De aanliggende buurt De Waart kan hier van profiteren, met name de zuidrand en het bouwblok dat direct op het Havenpark uitkijkt. Binnen de eigen wijk lijken er in eerst instantie weinig mogelijkheden. Mogelijk kan in de groenvoorziening bij het de Waartplein een wadi worden ingepast.

Civieltechnische aspecten

ondergrond, GBKH Grootschalige Basiskaart Helmond

Ondergrondse infrastructuur

Deze is nog niet geïnventariseerd. Aandachtspunten zijn met name de omgeving van de City Sporthal en de nieuwe zuid-noordverbinding. Door de nieuwe wegenstructuur komt de bestaande leidingorganisatie niet meer overeen met de toekomstige. Inventarisatie van de huidige leidingen, in combinatie met noodzakelijke uitbreidingen voor de nieuwbouw, leidt tot noodzakelijke aanpassingen

Nutsvoorzieningen

Er komen ca. 150 nieuwe woningen, waarvoor mogelijk uitbreiding nodig is van de beschikbare capaciteit. Hierover dient vroegtijdig overleg met de Nutsbedrijven te worden gevoerd.

Riolering

Is er al een gescheiden stelsel aanwezig? Toevoegen in het kader van ontkoppeling in combinatie met heraanleg wegen?

Draagkracht

De draagkracht van de bodem voor nieuwe bebouwing dient per deelproject te worden onderzocht. Bijzondere aandacht verdient echter in ieder geval de situatie rond de te behouden, bestaande parkeerkelder. Dit geeft een zeer specifieke funderingssituatie, waarbij door een bestaande (waterdicht te houden) kelderconstructie gefundeerd moet worden. Een eerste inventarisatie met constructeur Krekon leerde dat er in principe goede mogelijkheden hiervoor zijn, maar deze moeten wel tijdig nader worden onderzocht en gespecificeerd.

Naast het probleem van het vinden van voldoende draagkracht, dient het opdrijven van de kelderbak te worden voorkomen. De bestaande constructie dient daarnaast te worden aangepast voor de nieuwe omstandigheden: transformatie van sportvloer (binnen) naar plein en weg.

Grondwater

De stand van het grondwater is belangrijk voor het mogelijk opdrijven van de bestaande kelderbak in zijn nieuw omgeving. Daarom is het goed dit vanaf nu te monitoren.

Vloerpeil

Het peil van de begane grondvloer van de nieuwbouw wordt gerelateerd aan de bestaande en vaste hoogten in de omgeving. Deze ligt over het algemeen iets hoger dan de hoogte van het trottoir. Het vloerpeil kan hoger worden aangelegd om bijvoorbeeld te zorgen voor voldoende privacy tussen de woonruimten en buitenruimte. (Indien deze direct aan de openbare ruimte grenst, zoals bij een aantal appartementen in het zuidelijke deel het geval is). Bij de bebouwing aan de westrand ligt er een groenstrook tussen bebouwing en trottoir, zodat er minder privacyproblemen zullen zijn.

Anderzijds geeft deze afstand ook de mogelijkheid om het hoogteverschil tussen trottoir en entree d.m.v. een hellingbaan geleidelijk te overbruggen. Bij de bebouwing op de bestaande parkeerkelder zal het begane grondniveau hoger liggen dan het aansluitend maaiveld, doordat de nieuwbouw een eigen, zelfdragende begane grondvloer krijgt boven het kelderdak.

(Hoe gaan we om met woningtoegangen? Bij voorkeur direct vanuit de openbare ruimte: "voordeuren aan de straat". Dan is er echter een hoogteverschil dat overbrugd moet worden en dan dient de rolstoeltoegankelijkheid goed onderzocht te worden.)

Sloop

Er vinden sloopwerkzaamheden plaats om ruimte te maken voor de nieuwbouw: overleg met gemeente, afvoeren puin, opschonen terrein.

Bouwrijp maken

Woonrijp maken

Karteren

Inzameling huisvuil en gft-afval

Ondergrondse afvalcontainers voor appartementen?

Gebouwbeheer

PAUWERT
ARCHITECTUUR

Pauwert Architectuur
Beemdstraat 9
5653 MA Eindhoven

Postbus 8840
5605 LV Eindhoven

Telefoon: 040-2812782
E-mail: info@pauwert.nl



Stichting Woonpartners
Kasteeltraverse 1
5701 NR Helmond

Postbus 6006
5700 ES Helmond

Telefoon: 0492-508800
E-mail: info@woonpartners.nl

Gemeente Helmond



Gemeente Helmond
Frans Joseph van Thielpark 1
5707 BX Helmond

Postbus 950
5700 AZ Helmond

Telefoon: 0492-587630