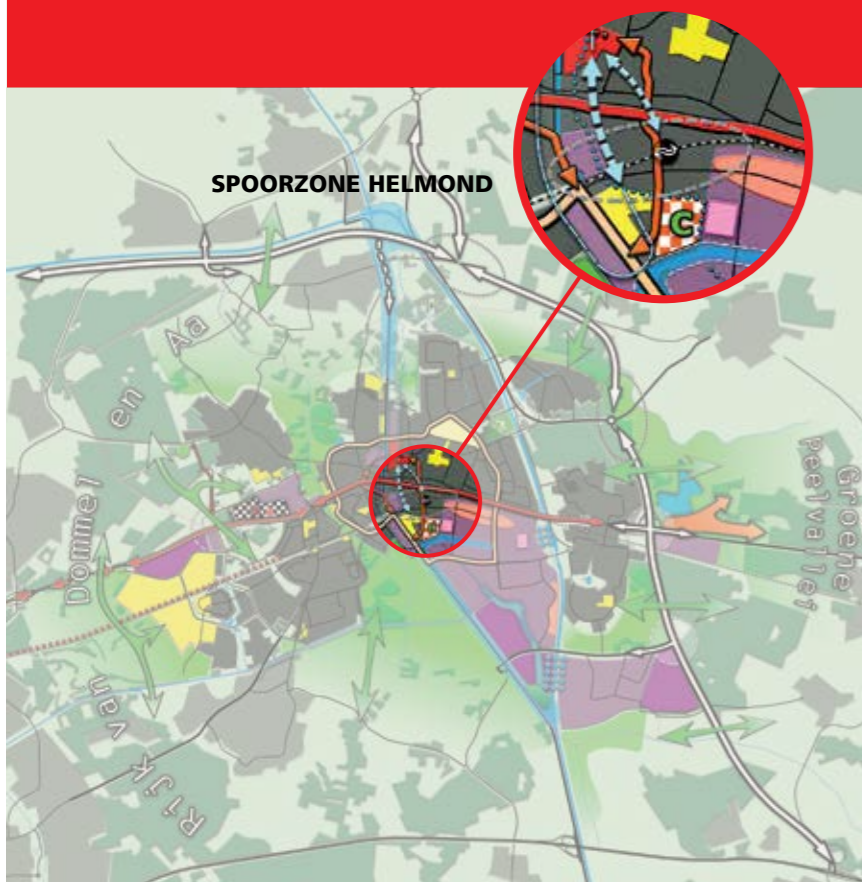


# TRANSFORMATIE SPOORZONE HELMOND

HET CENTRUMGEBIED VAN HELMOND BREIDT UIT DOOR STEDELIJKE VERNIEUWING EN INTENSIVERING VAN HET CENTRUM TEN NOORDEN VAN HET SPOOR EN DOOR DE REALISATIE VAN DE NIEUWE CENTRUMWIJK SUYTKADE TEN ZUIDEN VAN HET SPOOR.



**E**en essentiële ontwikkeling als schakel tussen de twee centrumdelen is de realisatie van het project 'Spoorzone Helmond'. Beide gebieden worden vanaf nu verbonden met een passage onder het spoor door. Hierdoor wordt de barrière van het spoor opgeheven en komt het stationsgebied voor het eerst in de geschiedenis aan een vitale stedelijke route te liggen.

De aanleg van de nieuwe passage onder het spoor betekende dat het bestaande fietsenstallinggebouw en een deel van het station zouden gaan verdwijnen. Het was daardoor evident dat de stationsomgeving een volledige transformatie zou ondergaan. De gemeente heeft daarbij in zowel de openbare buitenruimte als in de realisatie van nieuwe (stations)functies geïnvesteerd. Bijzonder hieraan is dat de gemeente de initiatiefnemer en de financier is van het hele project. De kosten van het totale plan Spoorzone zijn geraamd op circa 30 miljoen euro. De Spoorzone is mogelijk gemaakt dankzij een bijdrage van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu, Provincie Noord-Brabant, het Samenwerkingsverband Regio Eindhoven (SRE) en gemeente Helmond. Om de pleinen fraai te kunnen inrichten heeft OP-Zuid (EFRO) een subsidie verstrekt. Bovendien heeft een meevaller in de aanbesteding de bouw van een nieuw stationsgebouw mogelijk gemaakt. Hiermee is iedereen zeer verheugd. Het bestaande stationsgebouw heeft zo ongeveer vanaf de bouw zo'n 30 jaar geleden constant onder vuur gelegen aangezien het elke kwaliteit en uitstraling miste.

Het voormalige stationsgebouw en de inrichting van de stationsomgeving waren totaal niet in overeenstemming met de gewenste qualiteitsprong van de ontwikkelingen. De stationsomgeving dient tenslotte aan te sluiten bij één van de grootste woon-winkellocaties en schoolwerkgelegenheidsconcentraties uit de regio. De zone rondom het station zal als volwaardig OV-knooppunt gaan functioneren, als belangrijkste multimodale vervoersknoop van de stad.



De doelstelling en ambitie was om met de kwaliteit van het nieuwe stationsplein een attractief magneetpunt toe te voegen aan de stad. Een gebied vol levendigheid, ontvangst, passage en verblijf. Een stationsgebied met een groen karakter en een hoge publiekswaarde waar de stad zich mee wil profileren en onderscheiden. Door het stationsplein te definiëren als een ruimte aan beide zijden van het spoor neemt de ruimte dezelfde maat aan als de overige pleinen in de

stad. Waar de andere pleinen een nadrukkelijke verblijfsfunctie hebben, ligt het accent bij het stationsplein op beweging.

In nauwe samenwerking met de opdrachtgever, vertegenwoordigd door de gedreven projectmanager Jakob Baalman van het gemeentelijk Ingenieursburo, maakte projectarchitect Paul van der Ree van studioSK, Movares, een visie en ontwerp. Het ontwerp voor de stationsfuncties is

DE ZONE  
RONDOM HET  
STATION ZAL ALS  
VOLWAARDIG  
OV-KNOOPPUNT  
GAAN FUNCTI-  
ONEREN, ALS  
BELANGRIJKSTE  
MULTIMODALE  
VERVOERS-  
KNOOP VAN  
DE STAD.



1. ANIMATIE VAN HET NIEUWE STATIONS-  
PLEIN.
2. WERKZAAMHEDEN AAN DE ONDER-  
DOORGANG IN STATIONSZONE.



3



4



5

3 EN 4.

NIEUWE STATION. OVALE VORM, LICHT ONDULEREND, GEEFT UITDRUKKING AAN HET LANDSCHAPPELIJKE KARAKTER VAN HET PLEIN (LUCHTVIEW WEBCAM HELMOND EN BOUWFOTOGRAFIE – NL-001).

5. TOTAL VIEW STATIONSZONE (NOG IN UITVOERING).

PLATTEGROND STATIONSZONE MET ONDERDOORGANG.

daarbij sterk gerelateerd aan dat van de openbare ruimte. Samen met de gemeentelijke stedenbouwkundigen Ivo Bastiaansen en Judith van Dijk smeedde hij het plan voor een nieuw stationsplein met alle functies daarin geïntegreerd. De methode van studioSK, waarbij de stationsarchitectuur voor een belangrijk deel wordt bepaald door landschappelijke elementen is inmiddels succesvol gebleken in projecten zoals onder andere Groningen Europapark, Apeldoorn, Breukelen en Westervoort. De stationsomgeving als totaal wordt daarbij de drager van de stationsidentiteit en stedelijke dynamiek.

Het plein in Helmond heeft aan de centrumzijde een besloten karakter door de kwartcirkelvormige crescent-achtige woonbebouwing van Piet Blom, die met een poort toegang geeft tot het plein. Doordat het plein in een geleidelijke helling onder de sporen door stroomt ontstaat een komvormige ruimte, terwijl de sporenbundel zelf op maaiveldniveau blijft liggen. Het reizen staat daarmee centraal op het plein en de trein zelf vormt promotie voor het openbaar vervoer. Aan de zuidkant is in potentie toekomstige bebouwing aan het plein realiseerbaar. Vooralsnog wordt de vrije kavel als parkeerterrein benut. Als positief effect van de vernieuwing van de stationsomgeving wordt een van de bestaande gebouwen aan het plein aan de centrumzijde herontwikkeld.

Het concept voor het stationsplein is gestoeld op de veelheid aan logistieke bewegingen van verschillende modaliteiten en functies. De gebouwde volumes op het plein maken er integraal onderdeel van uit door de keuze voor ronde, ovale vormen. Deze vormen keren terug in de vormtaal van het plein. De vloeiende vormen en lijnen geven uitdrukking aan het landschappelijke karakter van het plein en de vormen begeleiden op een soepele en vanzelfsprekende manier de looplijnen en logistieke stromen in het gebied. Ook het groene dak op de gebouwen sluit aan bij de landschappelijke uitstraling, sfeer en publiekswaarde. De brug voor voetgangers en fietsers vormt daarin een vanzelfsprekend element die de verschillende pleindelen met elkaar verbindt.

Het soepel begeleiden van de routes resulteerde in een Zocheeriaanse opzet met organische 'eilanden' waarin zitelementen en bomen geïntegreerd zijn. In deze eigentijdse transformatie van Zocheer worden de architectonische elementen ook opgenomen in het organische schema. Waar in de historie een helder onderscheid was tussen architectuur en landschap wordt het nu in één schema en vormtaal uitgewerkt. In het ensemble zijn de gebouwen volumes die net als de groene ziteilanden uit het plein omhoog rijzen. De twee glazen

bouwwolumes ter weerszijden van de ruime passage onder het spoor zijn zo gepositioneerd dat er een subtiele symmetrie ontstaat met het effect van een 'entreepoort'.

Door de sedumbepanting op het dak van het stationsgebouw en op de daken van de fietstalling en het beheerdersgebouw krijgt het station belangrijke duurzaamheidskenmerken. De beplanting zorgt voor een aangename temperatuur in de ruimtes in zomer en winter en het zorgt voor de opvang van regenwater. Met het regenwater van het stationsgebouw kunnen de toiletten in het stationsgebouw doorgespoeld worden. Ook kan de bloemenwinkel van dit water gebruik maken. Op het dak van het station zijn zonnepanelen aangebracht, waardoor het station voor een groot deel zelfvoorzienend is in zijn energie. Het mag daarmee als het meest duurzame stationsgebouw van Nederland worden genoemd.

In het conceptueel heldere ontwerp van het ovale stationsgebouw is ook subtiel een landschappelijk thema uitgewerkt. Vloer en plafond zijn contrasterend uitgewerkt in donker natuursteen en een witte beplating als metaforen van aarde/rots enerzijds en wolken anderzijds. De enige twee volumes voor opslag en techniek in het gebouw, dat verder alleen uit een glazen gevel bestaat, zijn vormgegeven als uitstulpingen van vloer en plafond. Het station is de plek geworden waar hemel en aarde elkaar raken. Een daklicht, als een gat in de wolken, laat met een sprankelend effect zonlicht toe in de hal.

Een andere verbeelding van de verbinding tussen stad en kosmos zal op het plein gerealiseerd worden met het kunstwerk 'Hello Future' van Inge en Martin Riebeek. Een futuristische lichtring tegenover het station zal reageren op passanten en wensen en dromen weergeven, geformuleerd door inwoners van Helmond.

## "UITMUNTENDE SCHAALGROOTTE EN LIGGING"



WILLY GIESBERS

**A**l meer dan 30 jaar ben ik actief in de Zuid Oost Brabantse onroerendgoederwereld met een breed scala van verantwoordelijkheden bij Adriaans Bouwgroep. Adriaans heeft in haar 85-jarig bestaan menig spraakmakend project in het 'Helmondse' ontwikkeld en gebouwd. Enkele voorbeelden van het laatste decennium zijn onder andere: Brandevoort fase I, nagenoeg afgerond, en fase II (net gestart), herstructurering Binnenstad Oost (loopt nu 10 jaar), nieuwbouw Elkerliek Ziekenhuis, revitalisering Pannehoeve en Keyserinnedaal, herontwikkeling locatie Rabobank Stiphout, en herbepanning Cacaofabriek. Deze projecten worden door ons zelfstandig alsook in samenwerking met private en publieke partijen opgepakt. Ik ben bestuurder van Bouwend Nederland (afdeling Zuid-Oost Brabant), BZW Helmond/Peelregio, en heb zitting in diverse lokale en regionale commissies op het gebied van huisvesting en werkgelegenheid.

De schaalgrootte en de ligging van Helmond zijn zonder meer uitmuntend te noemen. Iedereen kent elkaar en dat 'ons kent ons' gevoel geeft een verbondenheid die bij goede initiatieven projecten kansrijk maakt. Bestuurders en ambtenaren van Helmond zijn proactief en makkelijk benaderbaar. Met name op het gebied van wonen heeft Helmond de laatste decennia grote stappen gezet en wordt een ruime variëteit aan de woonconsument geboden.

Helmond heeft een aantrekkelijk werkklimaat en hoge ambities, zoals tot uiting komt in Brainport Oost met onder andere de AutomotiveCampusNL en Food Technology Park Brainport (agro/food campus). Verder zijn er een aantal evenementen die zowel lokaal als regionaal een grote aantrekkingskracht hebben, denk hierbij aan Artimond, Jazz in Catstoun, kasteelconcerten, Profonde van Stiphout, het nieuwe Speelhuis, Carat concerten, kasteel van Sinterklaas, kermis en markt. Ook verwacht ik dat de Cacaofabriek een wezenlijke culturele bijdrage gaat leveren aan de stad. Bijzonder is ook het kasteel, op een unieke locatie en nog steeds inzetbaar voor allerlei activiteiten. Maar Helmond moet zich niet alleen op de eigen stad richten. Inzetten op regionale samenwerking is een absolute must."

Willy Giesbers, directeur Adriaans Bouwgroep.

