Laarbeek
Waterpoort
van de Peel

los · stad om land



Kanaalvisie Zuid-Willemsvaart | gemeente Laarbeek

Inhoudsopgave

1 Inleiding 5

2 Analyse 15

3 Een concept voor de kanaalzone 39

4 Visie voor de kanaalzone 43

5 Van visie naar plannen en realisatie 71

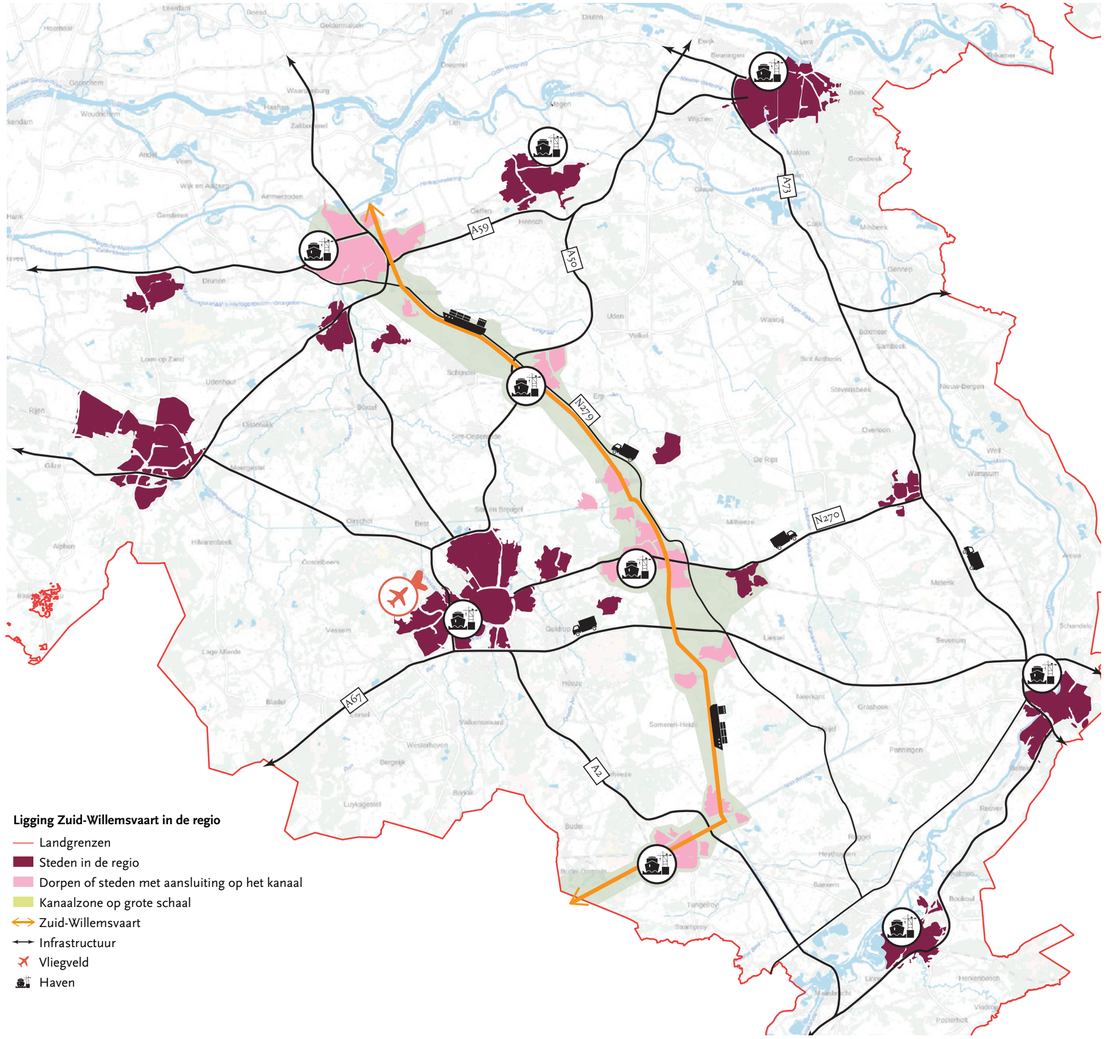
Laatst gewijzigd: 21/12/2023

LOS stadomland B.V.
Nieuwe Linie 1-3, 5264 PJ Vught

Tel: 073 - 7113770
info@losstadomland.nl
www.losstadomland.nl



1 Inleiding



Afbeelding 1. Ligging Zuid-Willemsvaart in de regio

1.1 Inleiding

1.1.1 Aanleiding

De gemeente Laarbeek wil voor haar gehele grondgebied beschikken over een omgevingsvisie. Met een omgevingsvisie leggen gemeenten in Nederland vast wat ze belangrijk vinden voor de omgeving waarin we wonen, werken en waarin we onze vrije tijd doorbrengen. Een omgevingsvisie is een visie op hoofdlijnen gericht op onze toekomstige fysieke leefomgeving.

Laarbeek heeft ervoor gekozen om de omgevingsvisie op te stellen in diverse delen, steeds voor verschillende deelgebieden, omdat deelgebieden vaak specifieke kenmerken hebben. Door de deelgebieden afzonderlijk te beschouwen kan er meer focus ontstaan op de specifieke vraagstukken in die gebieden. Dit echter zonder de samenhang met het geheel kwijt te raken, Laarbeek nodigt met haar omgevingsvisie iedereen uit om bij te dragen aan de ontwikkeling van onze gemeente.

Dit document gaat over de directe omgeving van de Zuid-Willemsvaart. Rondom de Zuid-Willemsvaart spelen diverse ontwikkelingen en spelen vragen vanuit de samenleving die maken dat een overkoepelende visie nodig is. Daarbij is de potentie en kwaliteit van de kanaalzone in beeld gebracht en wordt gekeken naar de daar aanwezige dynamiek en opgaven. De kanaalzone kent zijn eigen dynamiek en vraagt om sturing op transformatie van diverse plekken. Met de kanaalvisie beogen we die sturing te geven vanuit een overkoepelend ruimtelijk en functioneel perspectief voor de kanaalzone als geheel.

1.1.2 Werkwijze

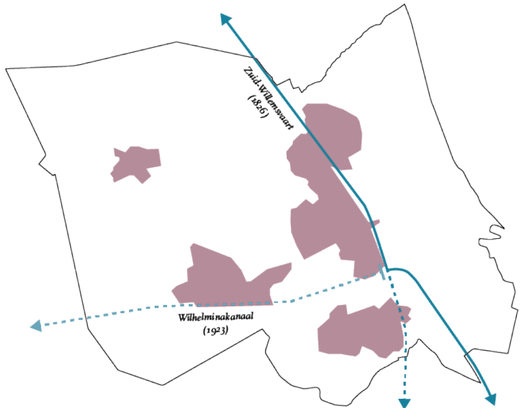
De kanaalvisie is in enkele fases opgesteld.

Fase 1: Begrijpen.

In deze fase willen we grip krijgen op de kanaalzone. Tijdens deze fase zijn werksessies gehouden met een projectgroep bestaande uit ambtelijke specialisten en met een klankbordgroep bestaande uit vertegenwoordigers van specifieke organisaties binnen de gemeente. Via deze sessies is grip gekregen op wat er speelt vanuit de gemeente, maar ook vanuit de samenleving. Met de kaart op tafel en een goed gesprek hebben we een beeld gekregen vanuit de verschillende groepen (kwaliteiten, knelpunten, dilemma's etc.). Naast een gesprek over waarden, knelpunten en dynamiek zijn er ook al eerste ambities gepeild. De input van deze sessie is aangevuld met een verdere gebiedsanalyse waarmee we de kanaalzone begrijpen.

Fase 2: Ontwerpen.

In deze fase zijn we op zoek gegaan naar ontwikkelingsmogelijkheden voor de kanaalzone. Om hierin voldoende breedte te ontwikkelen is de potentie van het kanaal bekeken vanuit diverse thema's. De volgende thema's zijn belicht: cultuurhistorie, mobiliteit, wandelen/fietsen/auto, openbare voorzieningen, groen en ecologie. Ook is er ingezoomd op enkele specifieke gebieden waar diverse ontwikkelingen spelen, de zogenaamde transformatiegebieden. Per thema en gebied is



Afbeelding 2. Ligging Zuid-Willemsvaart in de gemeente

een perspectief geschetst. Naast de thematische en gebiedsgerichte benadering is ook meteen een 'verhaal voor het kanaal' getest. Deze perspectieven zijn bediscussieerd tijdens enkele ateliers met de klankbordgroep en projectgroep. Tijdens deze werkateliers is onderzocht of de ideeën aansloten en hoe ze eventueel beter konden. Voor één van de deelgebieden (de Beekse Brug) zijn ook gesprekken met omwonenden en ondernemers gevoerd om de perspectieven te testen. Met de feedback vanuit de verschillende groepen is verder gegaan naar de volgende fase: visieontwikkeling.

Fase 3: Visieontwikkeling.

Met de opmerkingen en feedback vanuit fase 2 is de nu voorliggende visie gemaakt. Deze visie bestaat uit: Het concept (verhaal), een integrale visiekaart (met alle thema's verwerkt), en enkele inzooms op de 'transformatieplekken'. Deze conceptvisie zal aan de gemeenteraad worden voorgelegd op 1 februari 2024.

1.1.3 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 leest u een beschrijving van de bestaande situatie van de kanaalzone. Hier wordt ingegaan op de genoemde thema's. Per thema wordt toegelicht wat er speelt en het hoofdstuk sluit af met twee samenvattende kaarten waarin de kwaliteiten (positieve punten) en kansen (negatieve punten) worden weergegeven.

In hoofdstuk 3 wordt op compacte wijze een integraal verhaal met ambities geschetst voor de kanaalzone als geheel. In Hoofdstuk 4 wordt dit concept verder uitgewerkt in een integrale visiekaart met toelichting op enkele thema's en worden diverse ontwerpprincipes beschreven. Tevens worden enkele locaties uitgewerkt via enkele ontwikkelprincipes.

Een kleine geschiedenis van het kanaal.

De dorpen Beek en Donk, Aarle-Rixtel en Lieshout liggen op enkele dekzandruggen en zandvlaktes die doorsneden worden door een patroon van beken. Het beekdal van de Aa is daarvan de duidelijke hoofdstroom waarop de Goorloop en andere lopen afwateren. De dorpen kenden hoofdzakelijk een agrarische economie totdat 2 kanalen het landschap doorkliefden. Het Wilheminakanaal richting Eindhoven e.v. en de Zuid-Willemsvaart richting Den Bosch werden nieuwe economische assen in een kleinschalig landschap. Het waren destijds infrastructurele werken van een enorme omvang. Ten gevolge van de kanalen ontwikkelde ieder dorp zijn eigen specifieke economie. De kanalen brachten toegang tot materialen, personeel en handel op een grote schaal.

De beide kanalen sneden landschappelijke patronen af. Op de plekken waar bruggen de beide oevers van het kanaal verbonden startte de verdere groei van de kernen. Aan de Zuid-Willemsvaart, onderwerp van deze kanaalvisie, groeide aan de oostzijde de industrie. Aan de andere kant groeiden de dorpskernen met langs het kanaal ook voorname villa's van industriëlen. De zone langs het kanaal bleef vrij onder andere als jaagpad voor trekvaart. De dorpen keerden zich verder wat af van het kanaal, ontwikkelden zich juist haaks daarop.

Het kanaal was een belangrijke vervoersader. De industrie groeide. Maar met het afnemen van de betekenis van het kanaal als transportader veranderde ook de bedrijvigheid. Wie nu langs het kanaal fietst herkent de historie in het karakter van veel panden en de harde oevers. Tegelijk zijn de boorden van het kanaal aan de dorpszijde behoorlijk groen. Aan de oostzijde ligt het open landschap of pragmatische bedrijfsbebouwing. In de loop van de tijd is het kanaal plaatselijk nog wat verdicht met woonbebouwing.



Afbeelding 5. Arbeiders van Van Thiel United schroeven- en schroefboutenfabriek in Beek en Donk. ca. 1900. Bron: Brabants archief (sd)



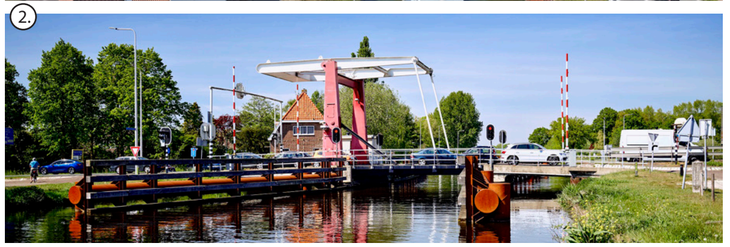
Afbeelding 3. Fabriekscomplex met woning van Van Thiel schroeven- en schroefboutenfabriek (Van Thiel United) circa 1900. Bron: Brabants archief (sd)



Afbeelding 4. Huidige situatie Bosscheweg 26-40 met nieuwe bedrijven en panden

De drie bruggen zijn de enige plekken waar het kanaal overgestoken kan worden. Ieder van de bruggen heeft een eigen plek, beeld en betekenis in het weefsel. De bruggen zijn in zekere zin allen punten waar het verkeer vaak stremt. De Donkse brug heeft een meer industrieel karakter en ligt als het ware in het stedelijk gebied. De Beekse brug is een complexe verkeersknoop. De omgeving voelt, in vergelijking met de Donkse brug, meer buiten het dorp als gevolg van de afwezigheid van industrie en vooral door de nabijheid van landgoed Eyckenlust. Tot slot de brug Aarle-Rixtel; de omgeving is stenig door de brede wegen. De bebouwing oogt dorps van maat en schaal. Vooral de afwezigheid van grote schepen en aanwezigheid van recreatieve vaart geeft de brug een ander karakter.

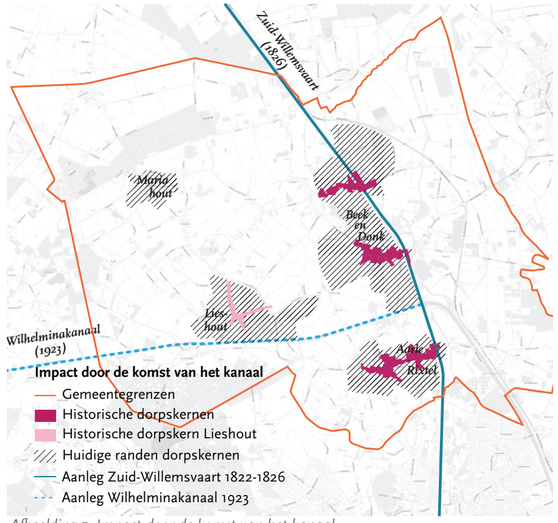




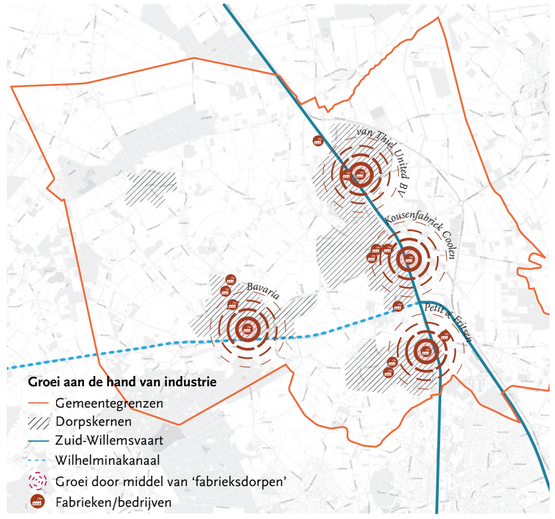




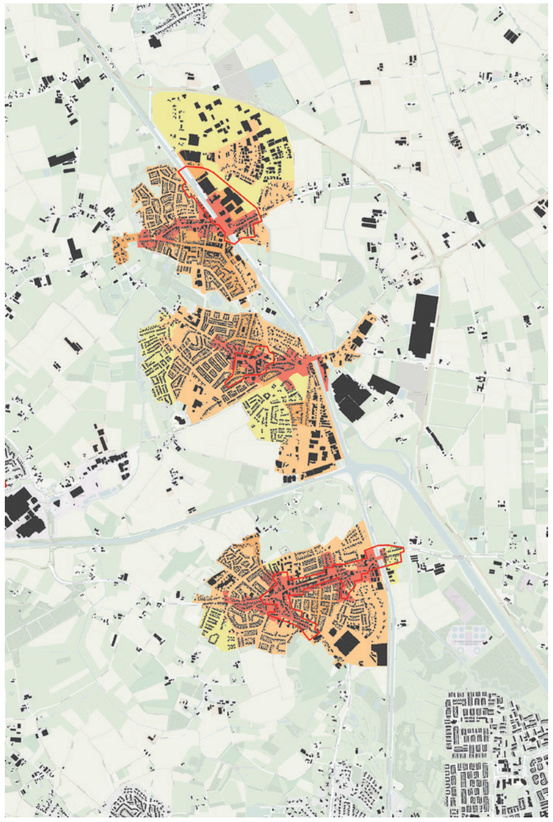
Afbeelding 6. De drie bruggen
(1) Donkse Brug , Bron: Mooi Laarbeek (2022)
(2) Beekse Brug, Bron: Joost Duppen (2020)
(3) Brug van Aarle-Rixtel



Afbeelding 7. Impact door de komst van het kanaal

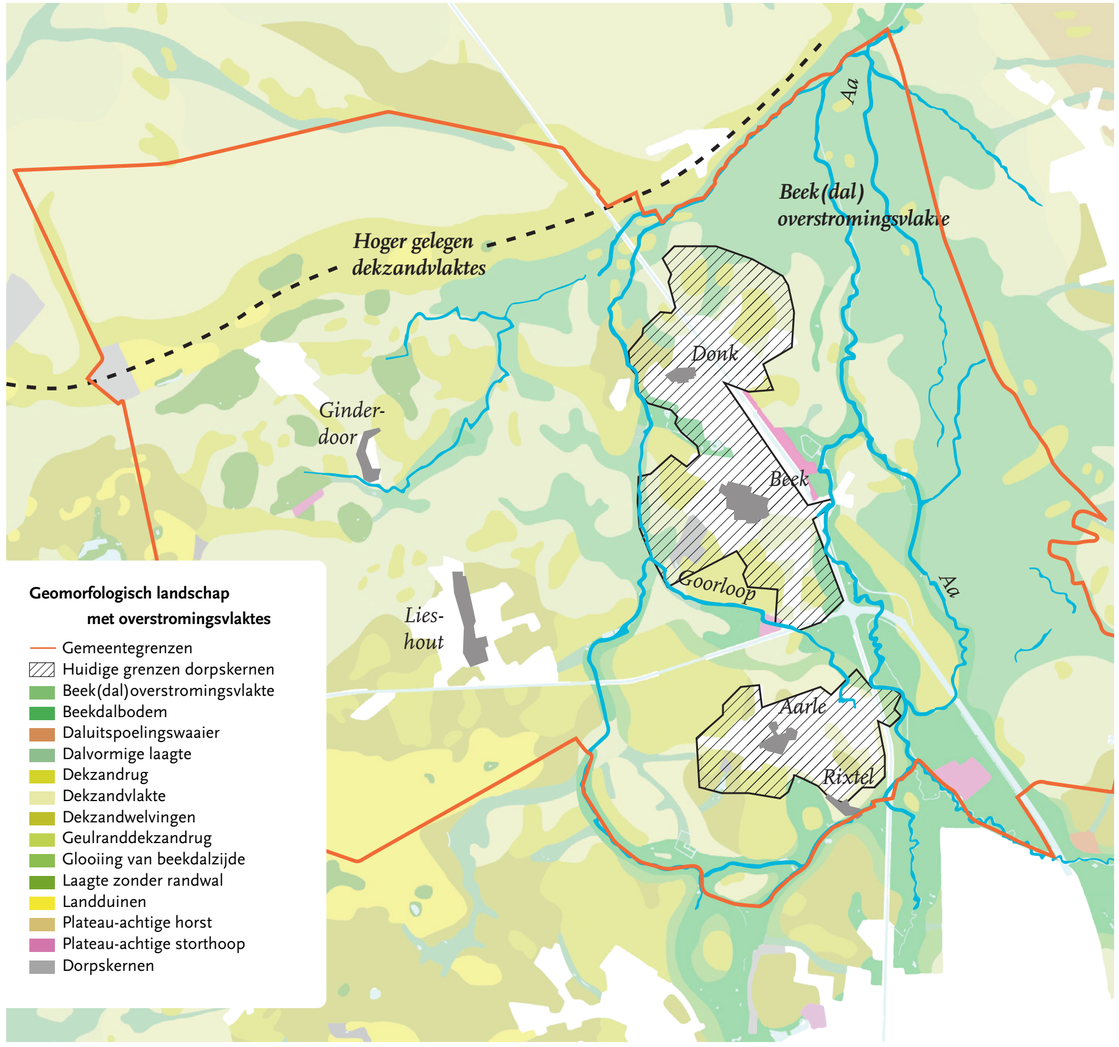


Afbeelding 8. Groei aan de hand van industrie



Afbeelding 9. Stedenbouwkundige opbouw (gebaseerd op CHW- kaart Provincie Noord-Brabant)

Stedenbouwkundige opbouw
- Bebouwing
- Lintbebouwing / historische kern
- 1850 - 1930
- 1945 - 1960
- 1960 - 1975
- 1975 - 1985
- 1985 - heden



Afbeelding 10. De geomorfologische kaart laat het patroon van beekdalen en overstromingsvlaktes zien en hoe het kanaal daar mee samenhangt.







Afbeelding 11. Voorbeeld van een jaagpad langs de Zuid-Willemsvaart
Afbeelding 12. Voorbeeld van een onverhard wandelpad langs de beek Aa
Afbeelding 13. Bosscheweg tussen de beek Aa en Zuid-Willemsvaart





Afbeelding 14. vogelvlucht foto van de kanalensplitsing
Afbeelding 15. De Aa door 't Gulden Land

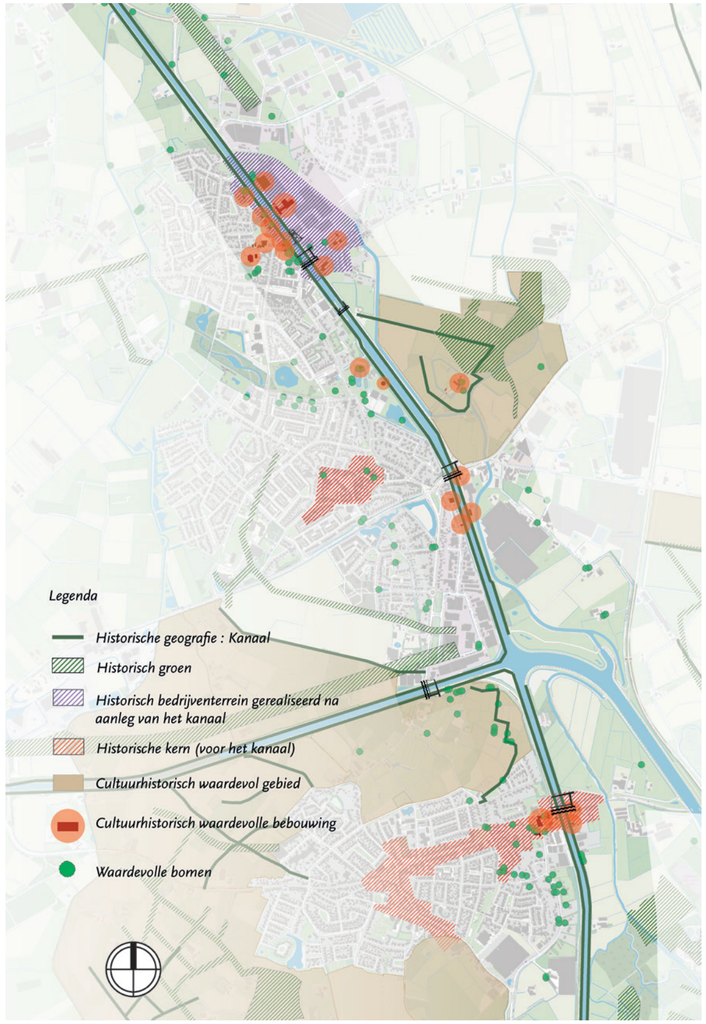


2 Analyse

Via deze analyse willen we grip krijgen op de betekenis van de vaart door de jaren heen en wat de sferen langs de vaart zijn. De kwaliteiten van bestaande structuren en het functioneren hiervan worden in beeld gebracht. De analyse is gericht op de volgende thema's:

- Cultuurhistorie
- Recreatieve openbare voorzieningen
- Mobiliteit fietsen en wandelen
- Mobiliteit auto
- Het groene beeld
- Ecologie
- Werken aan het kanaal
- Wonen aan het kanaal

Per thema is in beeld gebracht wat er speelt. Het hoofdstuk wordt afgesloten met 2 samenvattende kaarten waarin negatieve en positieve punten zijn verbeeld.



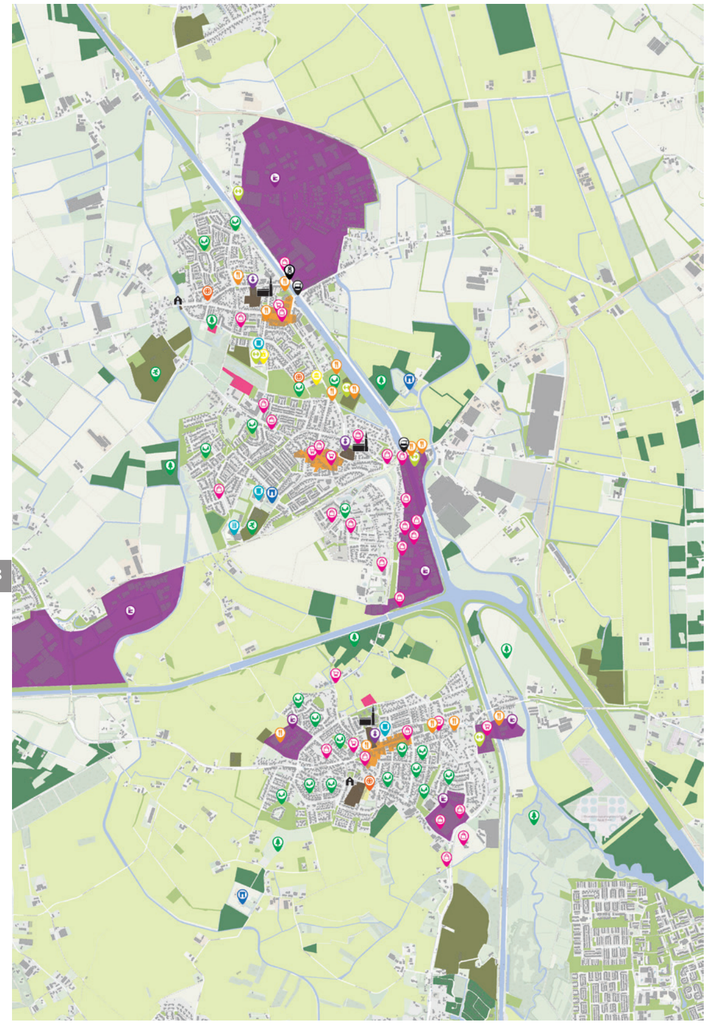
Afbeelding 16. Cultuurhistorie

2.1 Cultuurhistorie

Het kanaal en omgeving is cultuurhistorisch gezien interessant. Het kanaal zelf als entiteit is enorm bepalend voor het beeld en vertelt een verhaal. Het is een lange lijn in het landschap.

Cultuurhistorisch en landschappelijk gezien is uiteraard het Landgoed Eyckenlust van grote betekenis. Voor de aanleg van het kanaal was Eyckenlust goed verbonden met en onderdeel van het westelijke landschap waar nu de Groene Long nog een overblijfsel van is. Helaas is het landgoed vooral van afstand waarneembaar. Het landgoed omvat historische tuinen en een ensemble aan gebouwen. Momenteel wordt er gewerkt aan een masterplan voor het landgoed. Dat masterplan stuurt op verdere ontwikkeling van de cultuurhistorische, natuurlijke en landschappelijke waarden van het complex waarbij ook de recreatieve betekenis versterkt wordt. Behoud door ontwikkeling is hierbij het uitgangspunt.

Aan het kanaal met zijn markante bruggen is veel historisch waardevolle bedrijfsbebouwing aanwezig. Ook liggen er tal van monumentale voorname villa's. De gemeente Laarbeek heeft de waarden daarvan geborgd in beleid dat gericht is op behoud en ook bij eventuele ontwikkeling inzet op historiserend bouwen. De kernen hebben ook hun historische waarden die ligt in de structuur die veelal haaks op het kanaal ligt met daaraan bijzondere gebouwen en plekken.



Afbeelding 17. Deze functiekaart geeft een globale indruk van de funties in de kernen en nabij het kanaal waarop in de visie kan worden aangesloten.



Afbeelding 18. Foto Bebouwing, Aarle-rixtel



Afbeelding 23. Foto monument, Donk



Afbeelding 19. Foto klokkengieterij, Aarle-Rixtel



Afbeelding 24. Eet erij Beek



Afbeelding 20. Bedrijfspand, Donk



Afbeelding 25. Monumentaal pand, Donk



Afbeelding 21. Monumentaal Transformatorhuisje, Donk



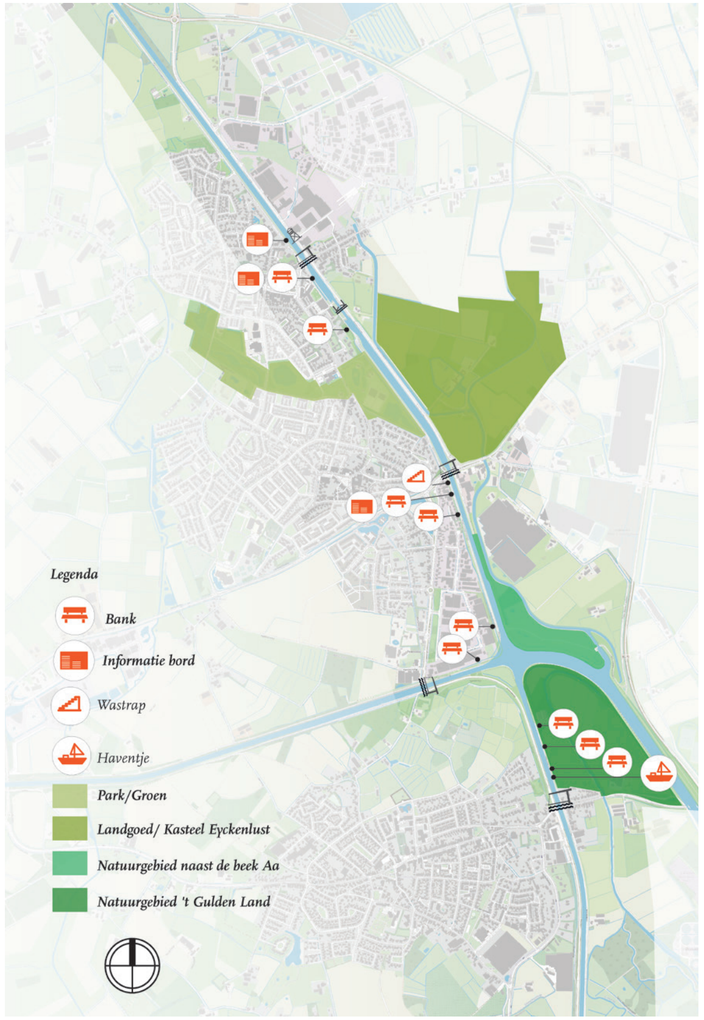
Afbeelding 26. Hijskraan, Donk



Afbeelding 22. Landgoed Eckyenlust



Afbeelding 27. Landgoed Eckyenlust



Afbeelding 28. Openbare recreatieve voorzieningen

2.2 Recreatie openbare voorzieningen

Voor de beleving van het kanaal en de omgeving zijn recreatieve voorzieningen gewenst. Bijgaande kaart geeft de situatie weer. Zo zijn er een aantal zitplaatsen aan het water (bankjes), op een aantal plekken een informatiebord over de kanaalzone, een wastrap (die niet meer toegankelijk is) en een haven voor recreatievaart in Aarle-Rixtel.

Als er gekeken wordt naar de omvang van de kanaalzone en het beperkt aantal mogelijkheden om het kanaal/water te beleven constateren we dat het aantal voorzieningen zeer beperkt is.

Op de kaart zijn een aantal (potentiële) recreatiegebieden aan/rondom de kanaalzone aangegeven. Op dit moment zijn deze niet allemaal volledig toegankelijk of zelfs verborgen. Zo is landgoed Eyckenlust wel toegankelijk, maar onttrokken aan het zicht. 't Gulden Land is in ontwikkeling en op dit ogenblik nog beperkt bereikbaar. Ook is het aantal routes gering (zie 2.3).

De dorpskernen hebben hun pleintjes met terrassen wat aantrekkelijk is als recreatieve voorziening. In de Groene Long van Beek en Donk liggen onder andere een horecauitspanning, een dorpstuin, kiosk, zwembad en een sportschool die maken dat de Groene Long ook aantrekkelijk is voor recreanten. Het zwembad is verouderd en vraagt om flinke investeringen om weer mee te kunnen in de tijd. Dat is een serieuze opgave. Hierbij moet rekening gehouden worden met de maatschappelijke betekenis van de voorziening.



Afbeelding 29. Informatiebord, Beek



Afbeelding 34. Hijskraan, Donk



Afbeelding 30. Zitplaats, Aarle-Rixtel



Afbeelding 35. Zitplaats, Aarle-Rixtel



Afbeelding 31. Aanlegplaats, Aarle-Rixtel



Afbeelding 36. Informatiebord, Aarle-Rixtel



Afbeelding 32. Haventje, Aarle-Rixtel



Afbeelding 37. Landgoed Eckyenlust



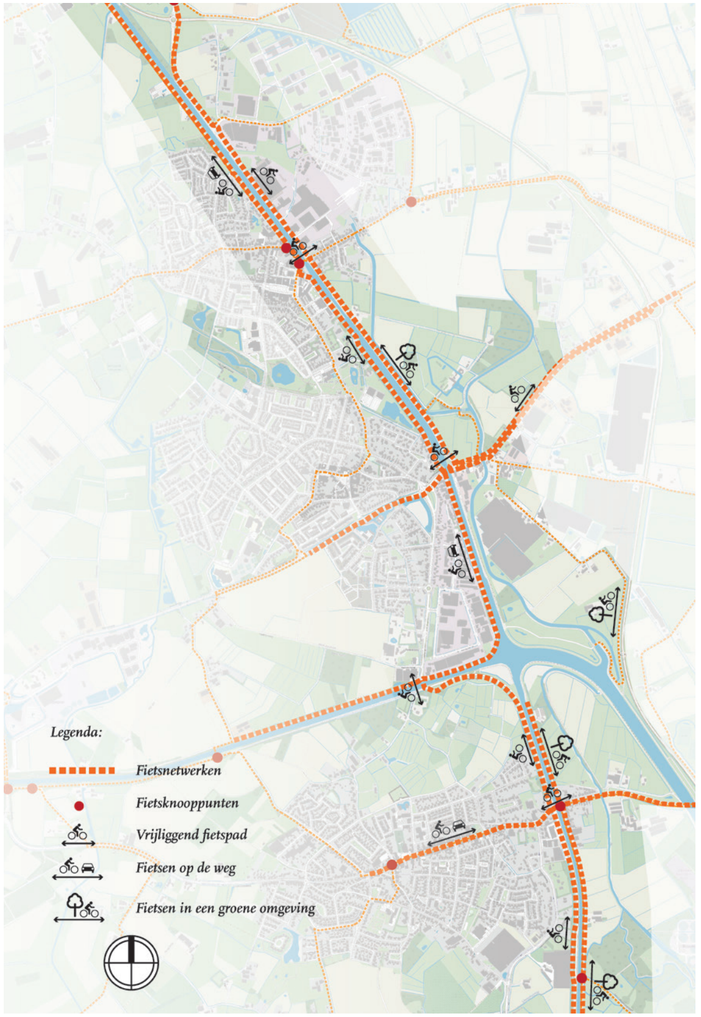
Afbeelding 33. Landgoed Eckyenlust



Afbeelding 38. Gulden land, Aarle-Rixtel

2.3 Mobiliteit fietsen

Op de kaart zijn de huidige fiets- en wandelroutes weergegeven. Hierbij is inzichtelijk waar de fietser kan komen langs het kanaal en waar niet. Aan de westelijke kant van de kanaalzone zijn er veel mogelijkheden om te fietsen. De fietspaden die hier liggen, zijn ook goed toegankelijk en over het algemeen groen ingebed. Aan de oostzijde zijn de fietsroutes niet doorgaand. De routes zijn bovendien vaak vooral nogal ‘stedelijk’ en hard. Om de belevingswaarden te verhogen van het kanaal zou het een kans zijn om ook aan de oostelijke zijde een route toe te voegen en te vergroenen. Hierdoor wordt deze kant van het kanaal ook prettiger beleefbaar en begaanbaar..



Afbeelding 39. fietsnetwerk



Afbeelding 40. Vrijliggend fietspad Aarle-Rixtel



Afbeelding 41. Vrijliggend fietspad Bosscheweg



Afbeelding 42. Vrijliggend fietspad Bosscheweg



Afbeelding 43. Fietsknooppunten



Afbeelding 44. Vrijliggend fietspad Aarle-Rixtel



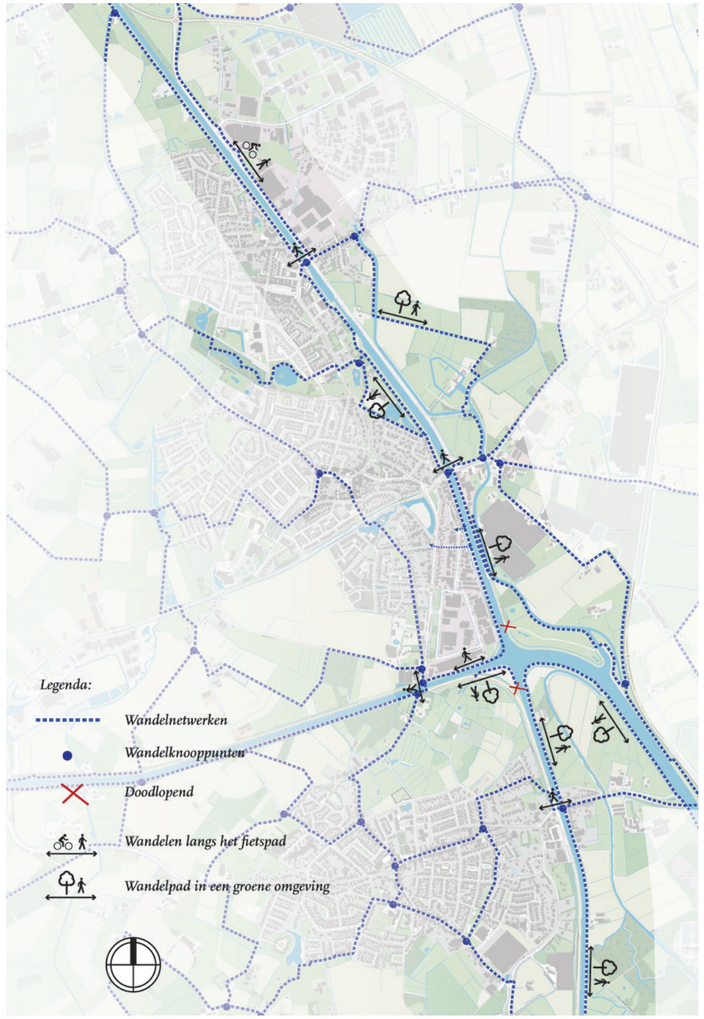
Afbeelding 45. Vrijliggend fietspad Bosscheweg



Afbeelding 46. Vrijliggend fietspad Bosscheweg



Afbeelding 47. Auto-Fiets-Wandelpad



Afbeelding 48. wandelroutes langs het kanaal

2.4 Mobiliteit wandelen

Op de kaart zijn de bestaande wandelroutes weergegeven. Er is een onderscheid gemaakt tussen het wandelnetwerk en de natuurlijke wandelroutes. Bij de natuurlijke wandelroutes is er niet (altijd) een duidelijk wandelpad/ vrijliggend pad. Ook is op de kaart aangegeven waar de wandelroutes doodlopen.

Om het kanaal beter te kunnen ervaren en het meer als een verbinding te zien, zijn wandelpaden erg belangrijk. Het kaartbeeld maakt inzichtelijk dat er wel wat schakels ontbreken.



Afbeelding 49. Wandelpad in het groen



Afbeelding 53. Wandelpad in het groen



Afbeelding 50. Onverharde weg



Afbeelding 54. Olifantenpad



Afbeelding 51. Fietspad zonder voetpad



Afbeelding 55. Straat zonder voetpad, Donk



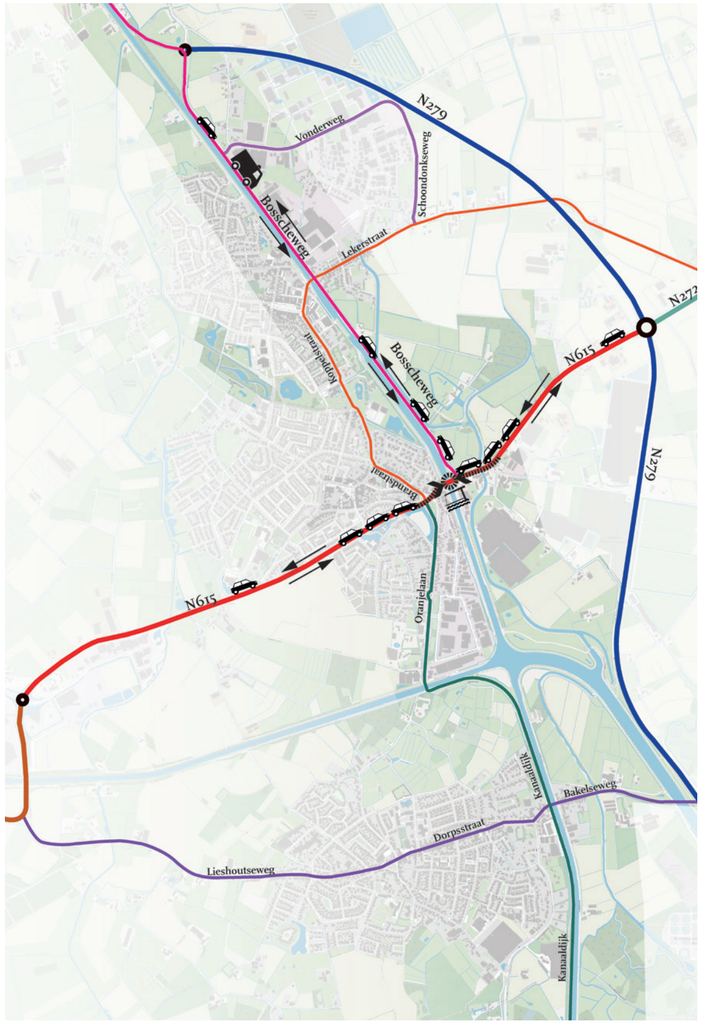
Afbeelding 52. Fietspad zonder voetpad



Afbeelding 56. Wandelroute Eckyenlust

2.5 Mobiliteit auto

Op de kaart is het autonetwerk van de gemeente afgebeeld. Momenteel werkt de gemeente aan een integrale verkeersstudie. Met name de doorstroming bij de Beekse brug springt eruit als knelpunt. Dit wordt onder andere veroorzaakt door de aansluiting op de Bosscheweg en de geringe opstelruimte die hier bestaat. De gemeente Laarbeek en de Provincie zijn al enige tijd bezig met een studie naar deze aansluiting ter verbetering van de doorstroming. In de integrale verkeersstudie worden de kansen verder verkend. Dit probleem wordt uiteraard versterkt door het feit dat de brug(-gen) af en toe open moeten voor het passeren van schepen. Hierdoor ontstaat er ook sluipverkeer dat door het dorp heen gaat, om de opstopping te vermijden. Verder ontstaat er drukte bij de rotonde van de N615/N279/N272. Tot slot constateren we dat op de Bosscheweg te hard gereden wordt. De weg is lang en recht en kent nauwelijks verkeersremmende maatregelen.



Afbeelding 57. autonetwerk



Afbeelding 58. Beekse brug



Afbeelding 62. Donke brug



Afbeelding 59. Vogelvlucht Beekse brug



Afbeelding 63. Rotonde N615/N279/N272



Afbeelding 60. Bosscheweg



Afbeelding 64. Bosscheweg



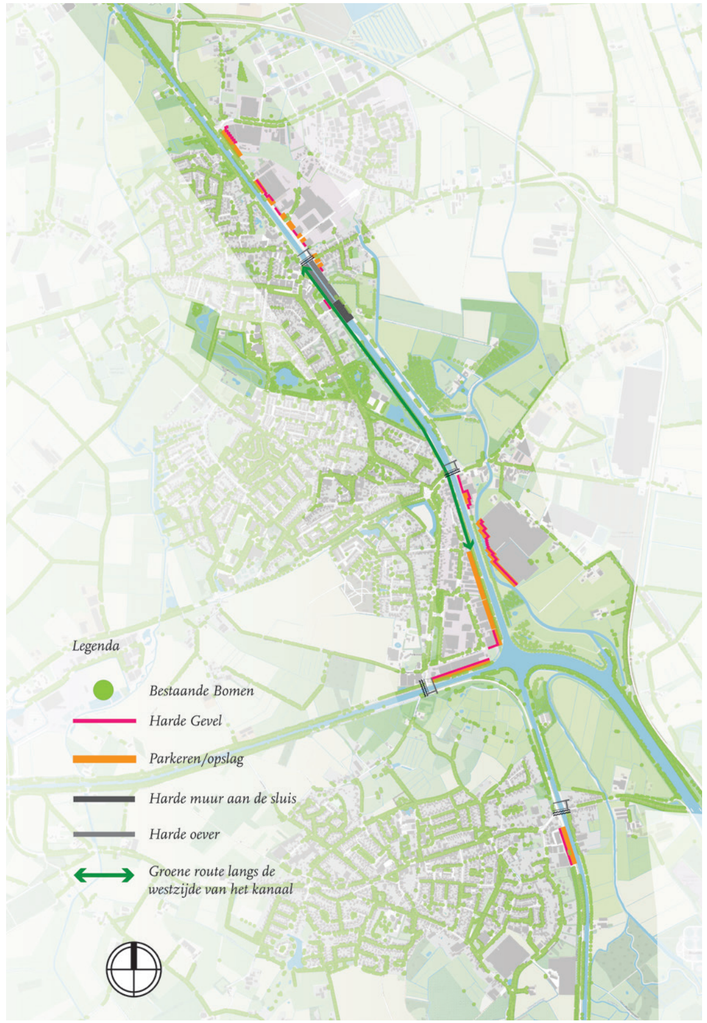
Afbeelding 61. Bosscheweg



Afbeelding 65. Bosscheweg

2.6 Het groene beeld

Op bijgaande kaart is het bestaande groen aan/rondom de kanaalzone zichtbaar. Hier vallen een aantal dingen op. Als er gekeken wordt naar groene verbindingen valt de wandel/fietsroute langs de westzijde van het kanaal op. Dit is een van de weinige plekken aan het kanaal met echt een groen karakter. Verder is het huidige profiel langs de kanaalzone, en dan met name de Bosscheweg, vrij versteend en is hier weinig groen. Niet alleen het profiel is vrij stenig, maar ook de waterranden. Dit komt vooral voor bij de Donkse brug waar harde damwanden aanwezig zijn. Wat verder opvalt is dat veel overgangen van privéterrein naar de openbare ruimte vrij hard zijn.



Afbeelding 66. groen karakter


Afbeelding 67. Groene kanaalrand


Afbeelding 72. Kruispunt kanaal


Afbeelding 68. Groene kanaalrand


Afbeelding 73. In het groen wandelen


Afbeelding 69. Zachte overgang, Beek

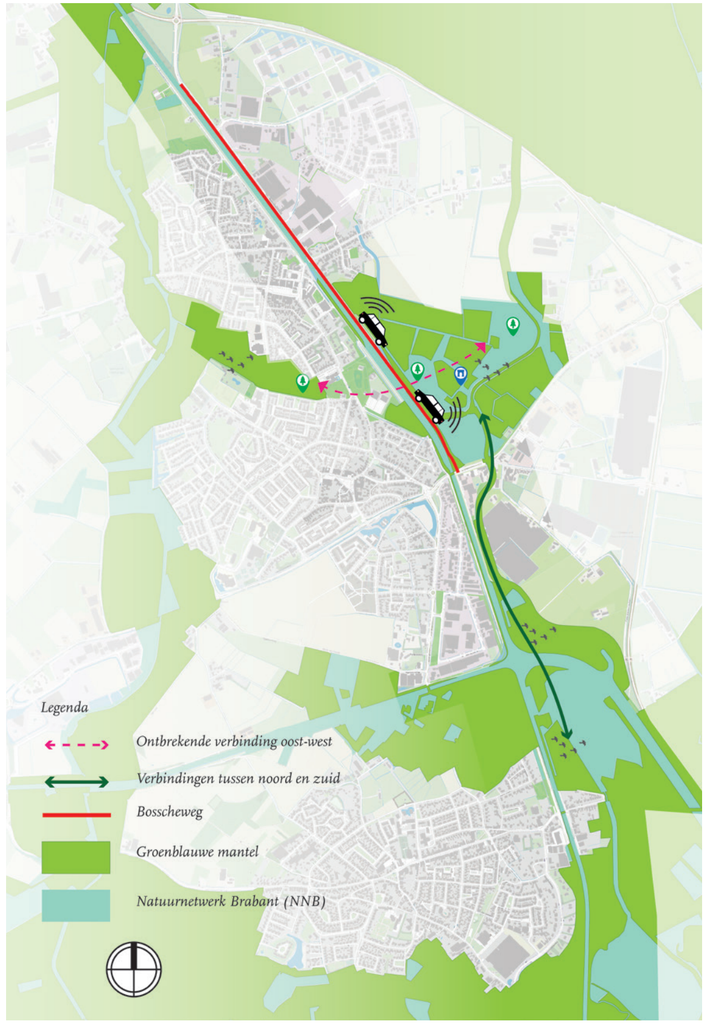

Afbeelding 74. Harde overgang, Donk


Afbeelding 70. Sluis, Donk


Afbeelding 75. Damwand, Donk


Afbeelding 71. Damwand, Donk


Afbeelding 76. Groene Noord-Zuid verbinding

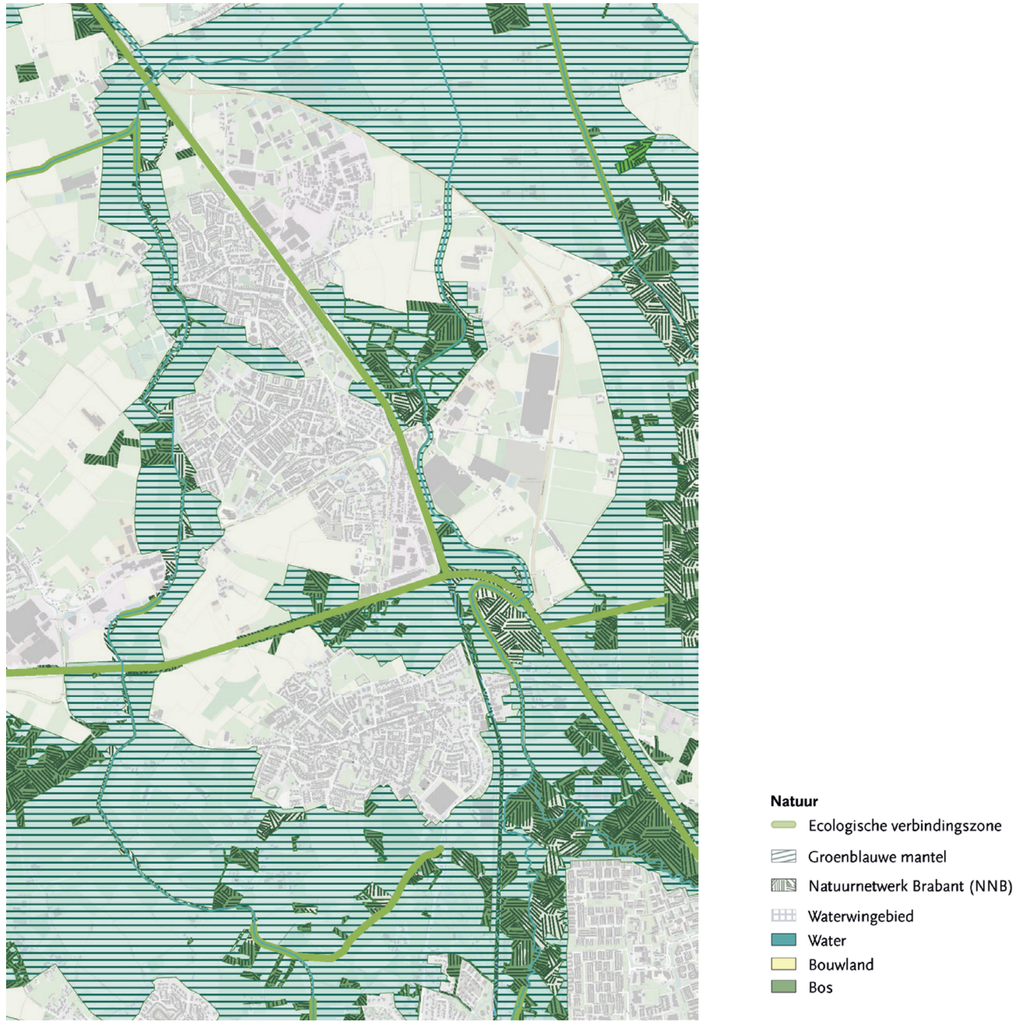


Afbeelding 77. Ecologie

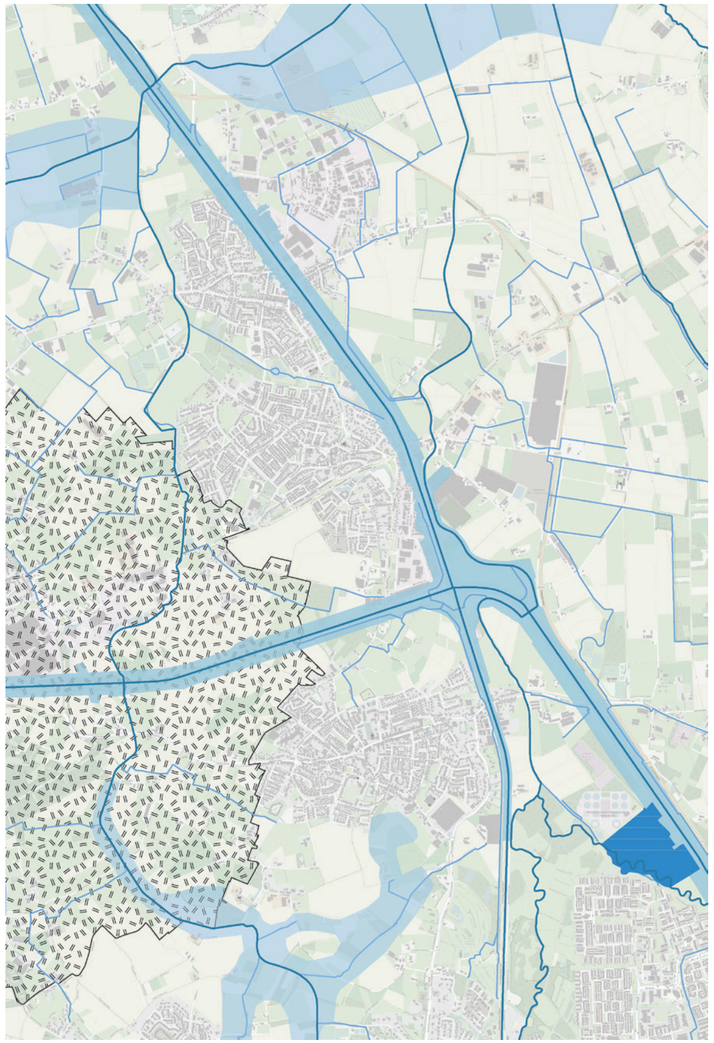
2.7 Ecologie

In de gemeente Laarbeek en zeker ook aan de kanaalzone zijn er meerdere gebieden die van grote ecologische waarde zijn. Dit zijn de 'groene long', het landgoed Eckyenlust,'T Gulden land en de overige groene aangegeven plekken op de kaart. De Groene Long en het landgoed waren ooit een geheel. Ze zijn nu afgesneden door het kanaal.

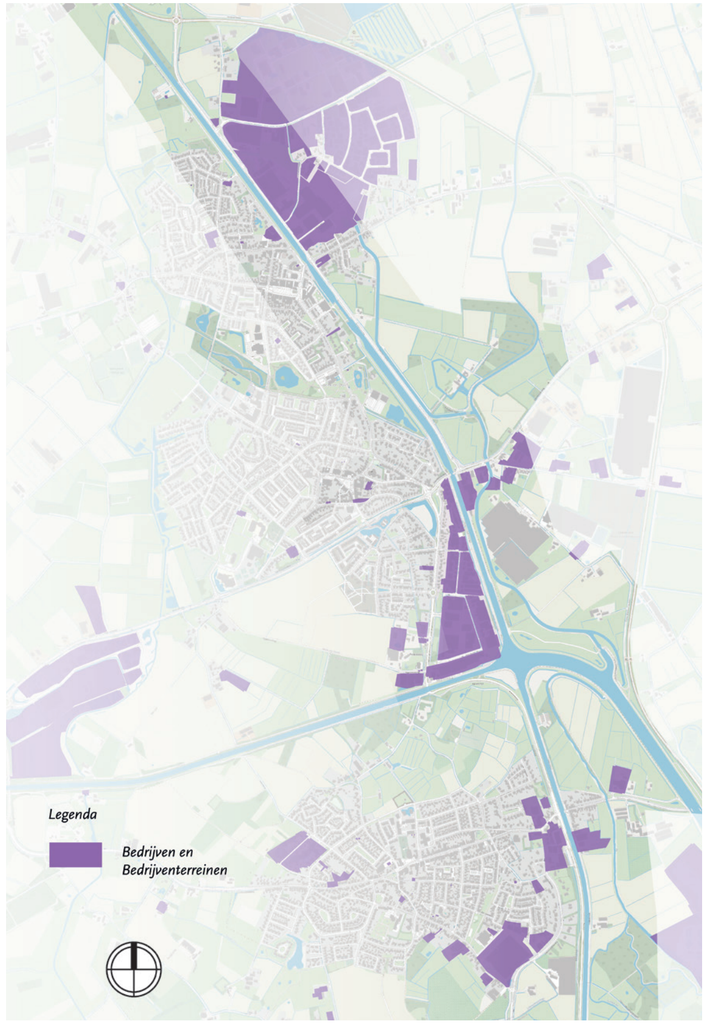
De verbinding tussen de ecologisch waardevolle gebieden is door het kanaal en de Bosscheweg afgesneden. Het kanaal zelf is naast transportas ook een ecologische verbinding. De oevers zijn op plekken erg hard en/of steil waardoor de ecologische kwaliteit van de oever niet hoog is.



Afbeelding 78. Natuur



Afbeelding 79. Deze kaart laat de belangrijkste natte natuurwaarden en beschermingszones zien waarmee in de visie rekening gehouden moet worden.



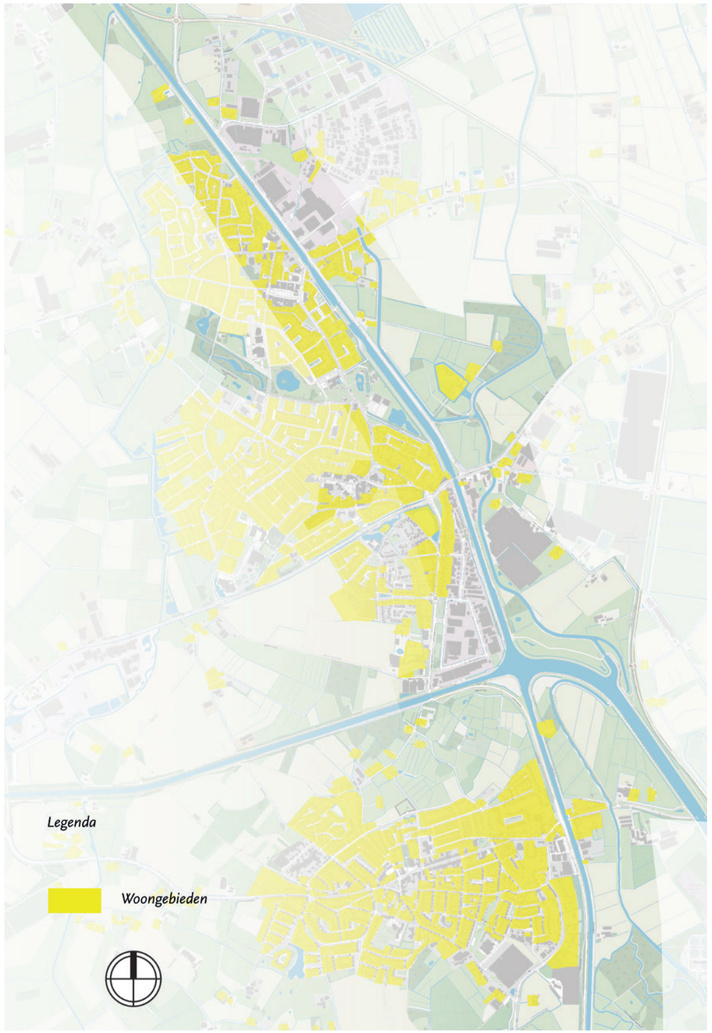
Afbeelding 80. bedrijventerrein aan het kanaal

2.8 Het kanaal als werkomgeving

Van oudsher is het kanaal een economische as met daaraan veel bedrijvigheid. Momenteel ligt de bedrijvigheid duidelijk geclusterd aan het bedrijventerrein Bemmer. Bedrijven liggen met het gezicht naar het kanaal. Dit beeld van voorkanten met panden vrij strak in de rooilijn is kenmerkend voor het kanaal en ook waardevol. Voor dit deel heeft de gemeente een beeldkwaliteitsplan dat stuurt op de historische (historiserende) kwaliteit. Wat opvalt is dat de ruimte tussen de panden en het kanaal hard en pragmatisch is. De overgangen tussen priveterrein en de openbare ruimte is hard en matig vorm gegeven.

Nabij de Beekse brug en bij de brug in Aarle-Rixtel liggen ook nog enkele bedrijven. Nabij de Aldi liggen enkele bedrijven waardoor de omgeving als een bedrijfsomgeving voelt. Het zijn wat incidentele bedrijfsgebouwen die ook geen relatie (meer) hebben met het water. De kwaliteit en uitstraling van de panden en omgeving is eenvoudig en sober. Aan de oostzijde van het kanaal heeft het een zeer gemengd karakter, werken, horeca en zorg.

Aan de westzijde van het kanaal ligt het bedrijventerrein Beekerheide. Dit terrein keert zich af van het kanaal. De rand tussen bedrijventerrein en het kanaal zelf is enigszins groen ingericht. De groene rand is, behoudens de bomen langs het kanaal, matig van kwaliteit.



2.9 Het kanaal als woonomgeving

Het kanaal vormt voor veel inwoners ook hun directe woonomgeving. Sommige bewoners kijken erop uit of hun tuin grenst aan het kanaal. Aan de westzijde liggen panden sporadisch met het gezicht naar het kanaal. Met name bij de Groene Long is het groene karakter vanwege de diepe achtertuinen aantrekkelijk. Slechts eenmaal staat aan het kanaal een groter appartementengebouw (de Waterpoort) dat uitkijkt op het kanaal. Ook aan de noordzijde zijn historische villa's nog verbonden aan het kanaal wat karakteristiek is. Voor veel inwoners is de kanaalzone in ieder geval een uitloopzone.

Alleen ter hoogte van de Beekse en Donkse brug is er sprake van woonbebouwing met het gezicht naar het kanaal. Met name bij de Donkse brug is het beeld enigszins stedelijk te noemen en voelt de omgeving als onderdeel van het dorp. Bij de Beekse brug is het nadrukkelijk dorpser en kleinschaliger. Bij de bruggen is het bebouwingsbeeld soms wat rommelig en zelfs verloederd. Dat beeld wordt versterkt door de vele verharding.

Afbeelding 81. Woongebieden aan het kanaal



Afbeelding 82. In de visieontwikkeling en eventuele transformaties moet met deze milieubelemmeringen rekening worden gehouden.

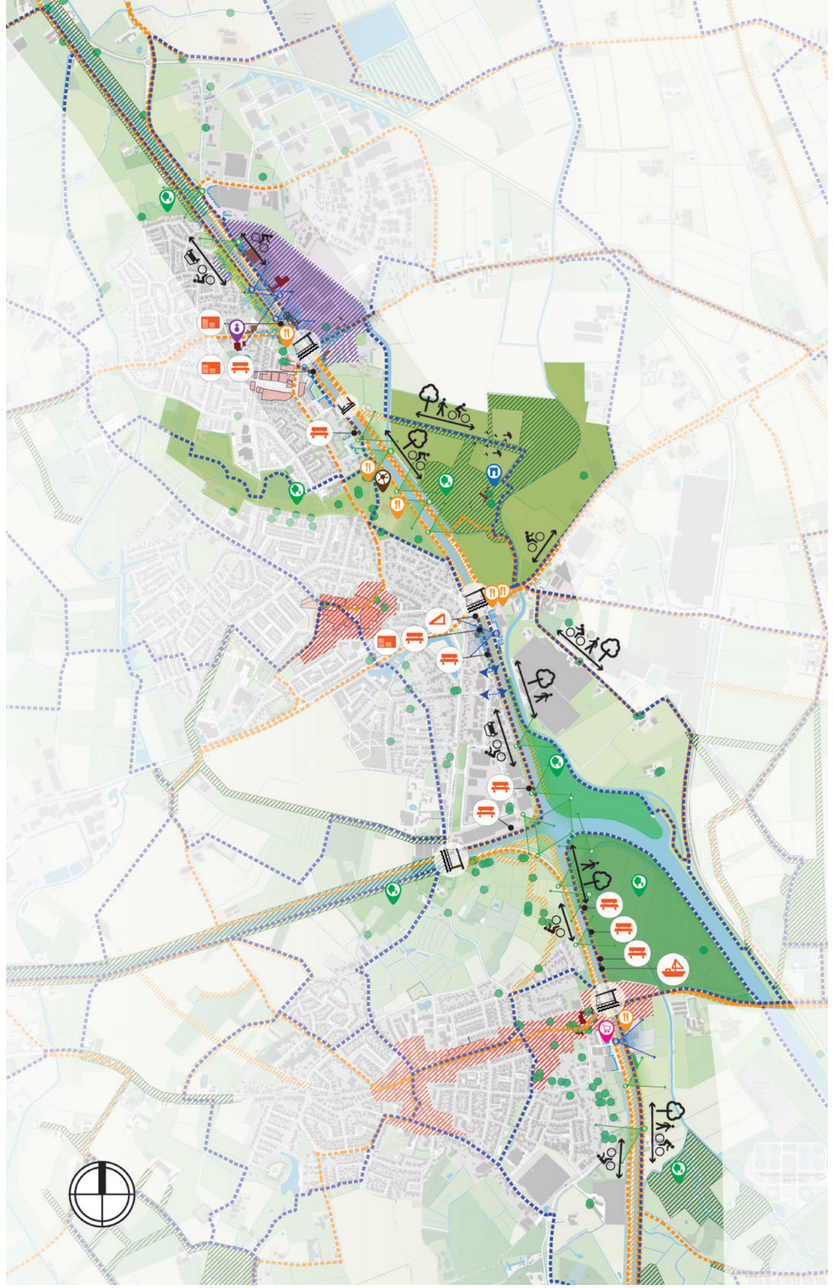


Zwakke Punten

Legenda

- Orientatie van het kanaal af
- Niet toegankelijk aan het kanaal
- Geen wandelpad naast het kanaal
- Geen contact met water
- Geen verbinding
- File
- Verkeersknelpunten
- Geluidsoverlast
- Doodlopend
- Harde Gevel
- Parkeren/opslag
- Harde muur aan de sluis
- Harde oever

Afbeelding 83. : Samenvatting van de belangrijkste zwakke punten



Sterke Punten

Legenda

- Fietsnetwerk
- Wandelnetwerk
- Oriëntatie op kanaal
- Mooi uitzicht (landschap)
- Mooi uitzicht (gebouw)
- Monumentale Bomen
- Monumentale Panden
- Overige bouwkunst
- Historische geografie: Kanaal
- Historische groen
- Historische bedrijventerrein gerealiseerd na aanleg van het kanaal
- Historische kern (voor het kanaal)
- Kerk
- Kasteel
- Horeca
- Supermarkt
- Park/Bos
- Dorpstuin
- Bank
- Info bord
- Wastrap
- Haventje
- Centrum/concentratie punt
- Park/Groen
- Landgoed/ Kasteel Eyckenlust
- Natuurgebied naast de beek Aa
- Natuurgebied 't Gulden Land

Afbeelding 84. : Samenvatting van de belangrijkste sterke punten

3 Een concept voor de kanaalzone

“Van regionale verbinding naar lokaal verbindend”

Het kanaal was een belangrijke regionale verbindingslijn die lokaal in de gemeenschappen tot veel ontwikkeling heeft geleid. Het stuwde de ontwikkeling van de dorpen. In de loop van de tijd is het kanaal echter haar lokale verbinding, zowel ruimtelijk als functioneel, steeds meer kwijtgeraakt. Het lijkt nu meer een relict in plaats van een gebied dat echt onderdeel uitmaakt van zijn omgeving. En dat is wat we willen herstellen.

Het kanaal moet weer lokaal verbindend worden.

Bijgevoegde kaart (afbeelding 87) geeft onze ambities voor de toekomst weer.

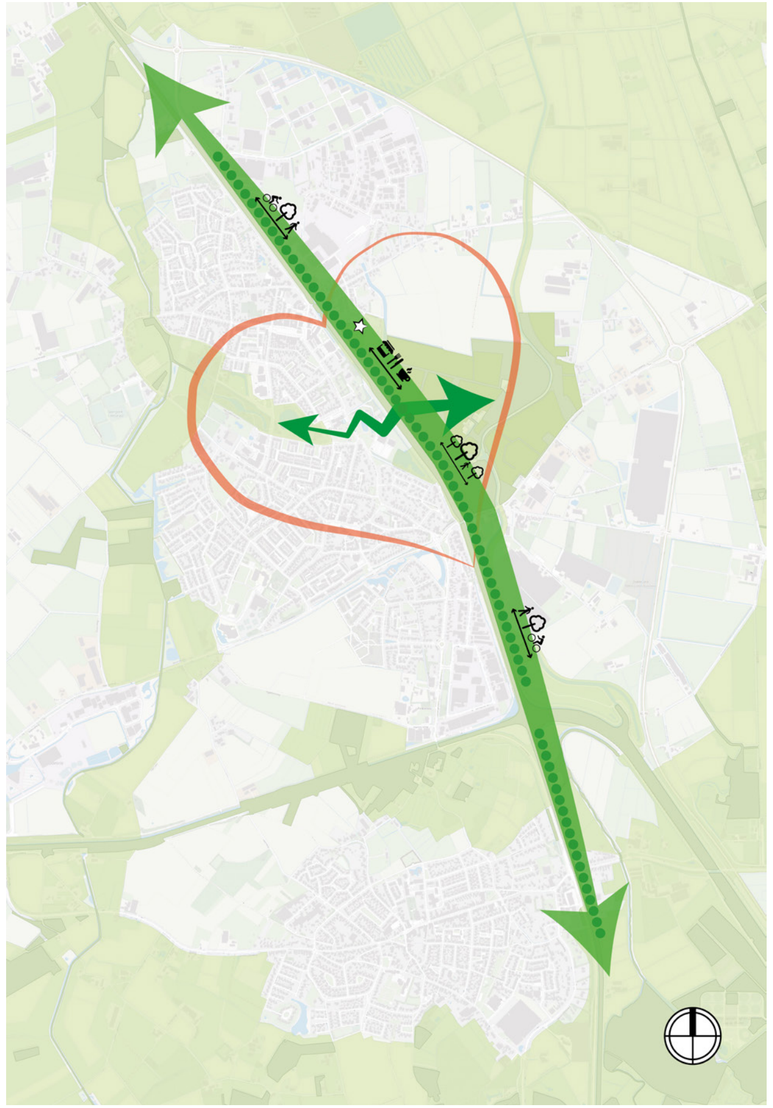
De kanaalzone willen we ontwikkelen tot een groene verbindende lijn in onze gemeente. Langs en aan die lijn willen we dat de cultuurhistorie van het kanaal in de (gebouwde) omgeving en openbare ruimte afleesbaar is.

Langs het kanaal zetten we daarom vooral in op meer verblijfskwaliteit. We zouden het kanaal graag ontwikkelen tot een parklaan die aantrekkelijk is voor zowel fietsers als voetgangers. Langs het kanaal kun je op diverse plekken ook met de auto komen. Dat zal ook in de toekomst noodzakelijk zijn omdat er diverse functies liggen die via deze routes ontsloten worden. Het is onze ambitie om waar mogelijk de auto minder dominant te maken zodat het kanaalpark een prettige verblijfsomgeving wordt.

Deze groene verbinding is ook een barrière tussen oost en west. We zien een enorme kans om de relatie tussen de Groene Long van Beek en Donk en het landgoed Eyckenlust te herstellen. Daarmee wordt het gebied tussen de Beekse en Donkse Brug nog belangrijker. Het wordt als het ware een groen hart. In het Groene Hart en langs het kanaal willen we ook zorgen dat er pleisterplekken komen zodat een ommetje de moeite waard wordt; dat kan een bankje, een informatiebord, maar ook kleinschalige horeca zijn.

De dorpen zijn nu deels gericht op het kanaal; met het gezicht daarnaartoe. Daar waar dat nu het geval is zetten we in op hoge beeldkwaliteit van de bebouwing waarbij we het historische karakter voorop zetten. Daar waar nu groene achterkanten liggen willen we dat groene beeld vooral behouden en waar nodig robuuster maken. Behoudens het bedrijventerreinen Bemmer en een deel van Beekerheide kan de bedrijvigheid transformeren naar wonen. We hebben immers behoefte aan ruimte voor woningbouw en aan een groener wordend kanaal met hoge verblijfskwaliteit is het prettig wonen.

In het volgende hoofdstuk werken we onze ambities en het concept verder uit via enkele thema’s.

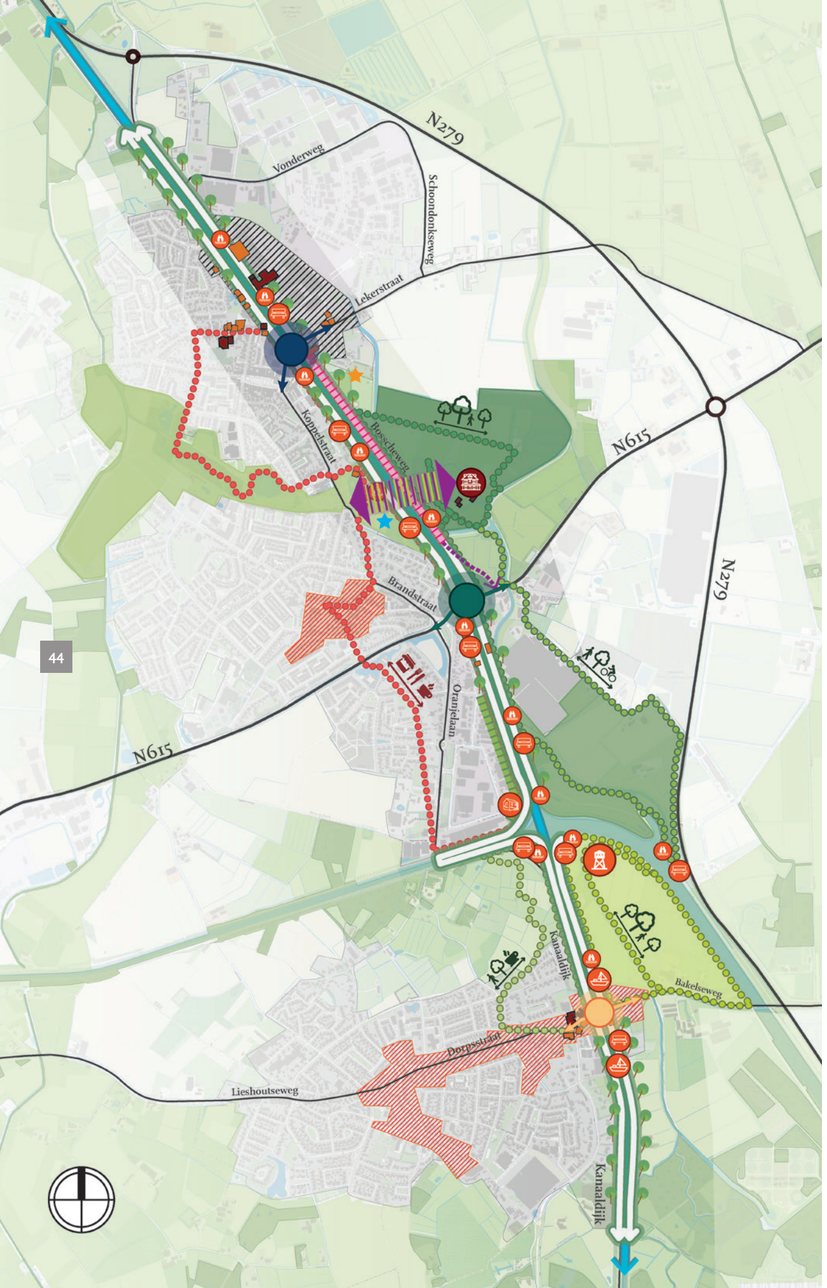


Afbeelding 85. Het concept Laarbeek



4 Visie voor de kanaalzone

4.1 Visie voor Zuid-Willemsvaart



Visiekaart Ruimtelijke visie Zuid-Willemsvaart

Laan toevoegen

Vergroenen van bestaande wegen door bestaande bomen verjongen, nieuwe bomen toevoegen.In het profiel meer ruimte maken voor wandelen en fietsen door vrijliggende paden. Vergroenen van de kade.

Oost-West verbinding

Voetgangersbrug over het kanaal met versterking natuurwaarden door bijvoorbeeld een ecopassage

Ommetjes

- *Wandelroute door historische kernen en groen*
- *Wandelroute landgoed Eyckenlust*
- *Wandelroute door landelijk gebied*
- *Wandelroute door landelijk gebied en historische kern*
- *Wandelroute door 'T Gulden Land*

Historische panden

- *Monumentale panden*
- *Belangrijke bouwwerken*

Historische kernen

- *Historische kern*
- *Historische Industrie*

Bosscheweg

- *Verleggen knooppunt Bosscheweg*
- *Bosscheweg Inrichting voor wandelaars en fietsers*

Woonmilieus

- *Donkse brug, wonen en werken*
- *Beekse brug, landschappelijk wonen*
- *Brug Aarle-Rixtel, recreatief, wonen en werken*

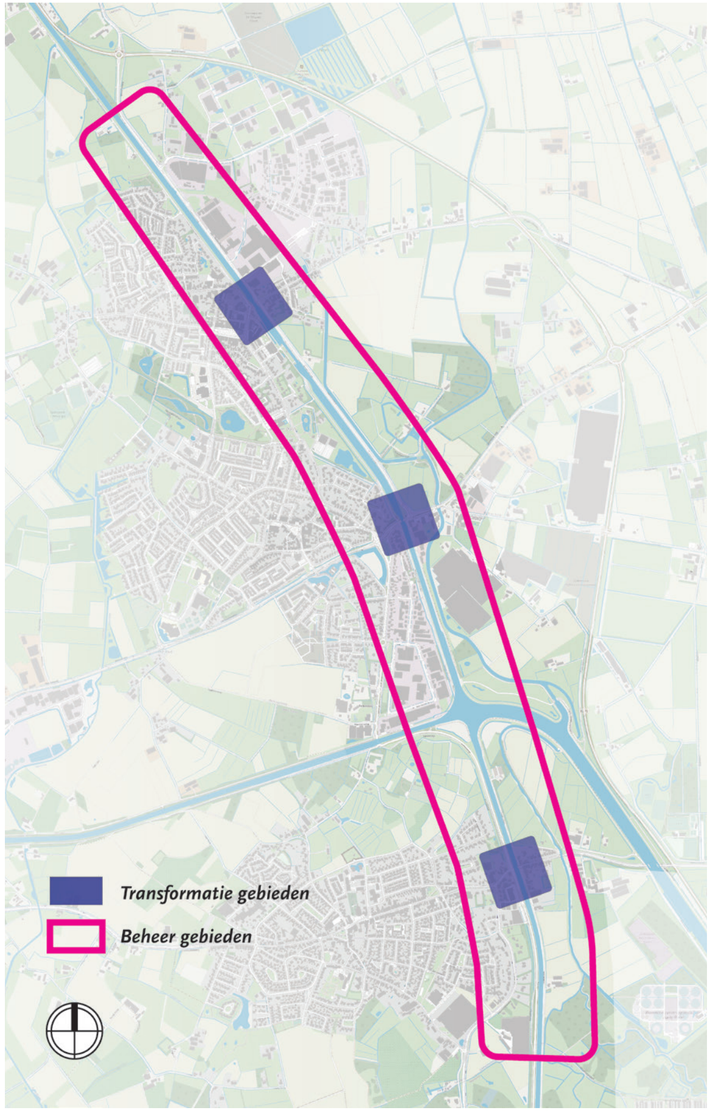
Recreatie

- *Contactpunten met het water / zicht op het water*
- *Zitplaatsen aan het water*
- *Markant uitzichtpunt*
- *Waterrecreatie; aanlegplaatsen voor boten/ fluiserboten/ roeien/ suppen/ visstekken*
- *Landgoed Eyckenlust*

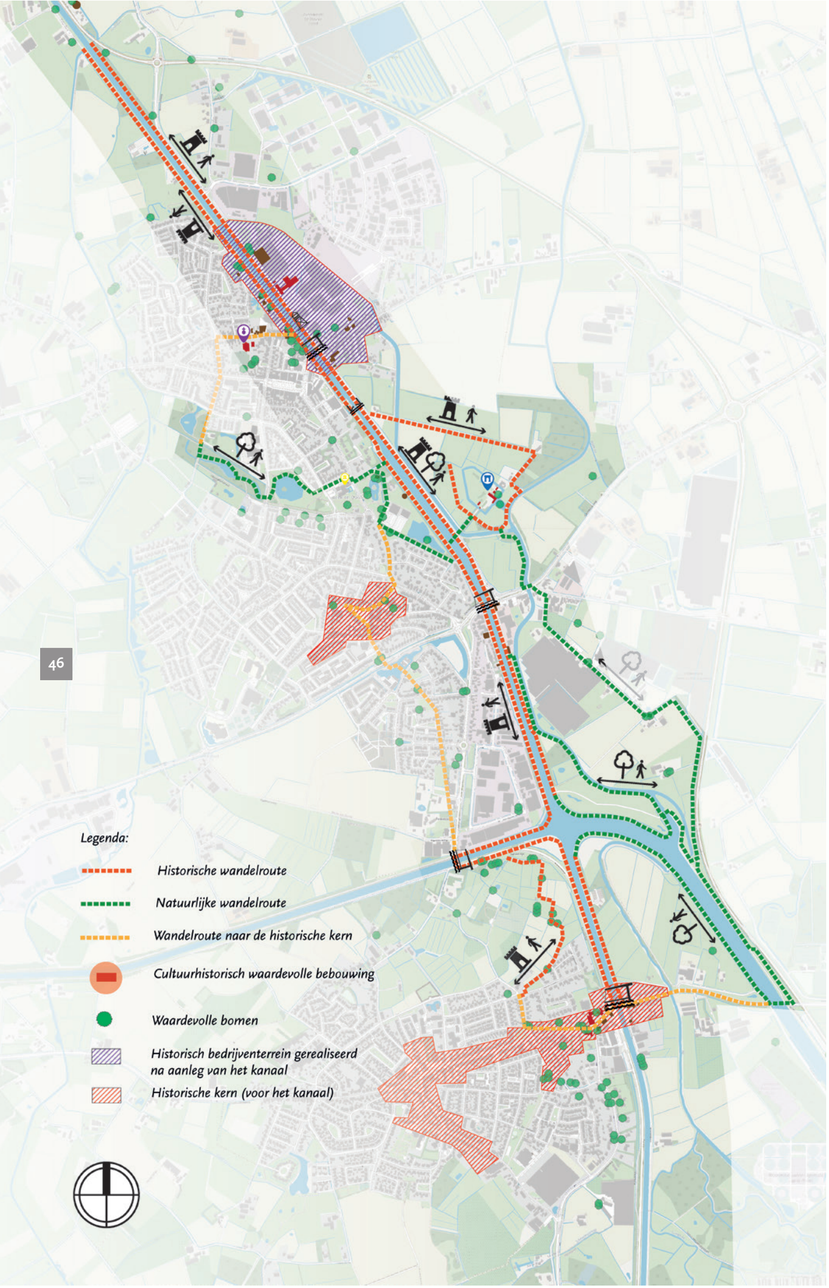
Recreatie

- *Vergroening achterkant erfafscheidingen*

- ***Onderzoekslocatie afronden dorpsrand***
- ***Onderzoekslocatie herontwikkeling zwembad***



Langs de kanaalzone zetten we verder wat betreft stedelijke ontwikkeling vooral in op conserveren, doorontwikkelen en beter zichtbaar maken van kwaliteit. Daar waar we ontwikkelingen voorzien wordt dat in deze visie expliciet gemaakt. Daarnaast vinden op een aantal locatis aan het kanaal ontwikkelingen plaats op het vlak van natuur, recreatie, bedrijvigheid en huisvesting. De ontwikkelingsrichtingen sluiten aan bij de kanaalvisie.



4.2 Cultuurhistorie als identiteitsdrager van het kanaal

Het kanaal en haar geschiedenis bepalen het huidige gezicht van de gehele kanaalzone.

De gemeente Laarbeek wil het historische verhaal als inspiratiebron gebruiken voor de beleving en de uitstraling van het kanaal. Dat stelt eisen aan de uitstraling en sfeer van de (gebouwde) omgeving.

We koesteren de historische kwaliteit van de bestaande bebouwing en bij nieuwe ontwikkelingen willen we dat de initiatiefnemers zich rekenschap geven van die kwaliteit en daarop aansluiten.





Afbeelding 86. Monumentale panden

Afbeelding 87. Cultuurhistorie als identiteitsdrager van het kanaal

4.3 Nieuwe ommetjes en verbindingen

Om de kanaalzone met haar verhalen beter te kunnen ervaren en weer te verbinden met de omgeving stellen we een aantal ommetjes voor. Aan deze diverse ommetjes worden bestaande en nieuwe kleine (recreatie)voorzieningen gekoppeld. Denk aan horeca in het park, het landgoed Eyckenlust maar ook zitplekken en plekken waar contact gemaakt kan worden met het water waar ook informatie aanwezig is over de omgeving en de geschiedenis.

We zien een aantal kansen voor ommetjes. Dit moet uiteraard verder uitgewerkt worden:

1. Wandelroute door historische kernen en groen. Hierdoor worden de dorpskernen (Beek en Donk) en het omliggende groen verbonden met de kanaalzone.

2. Wandelroute naar landgoed Eyckenlust. We verbinden het landgoed met de kanaalzone.

3. Wandelroute door het landelijk gebied.

4. Wandelroute door landelijk gebied en historische kern.

5. Wandelroute door 'T Gulden Land. Specifiek voor de nieuwe natuurontwikkeling in 't Gulden Land zien we een kans hier een markant uitzichtpunt te maken waar de beide kanalen beleefd kunnen worden.

Een belangrijke schakel die nu ontbreekt is de verbinding tussen Eyckenlust en het kanaal. Langs de Bosscheweg ontbreekt een voetgangersverbinding. Hier ligt enkel een fietspad. We willen onderzoeken hoe we in samenhang met landgoed Eyckenlust hier een wandelpad in het profiel kunnen inpassen.





Afbeelding 88. Referenties ommetjes en vlonderpad

4.4 Recreatie in de kanaalzone

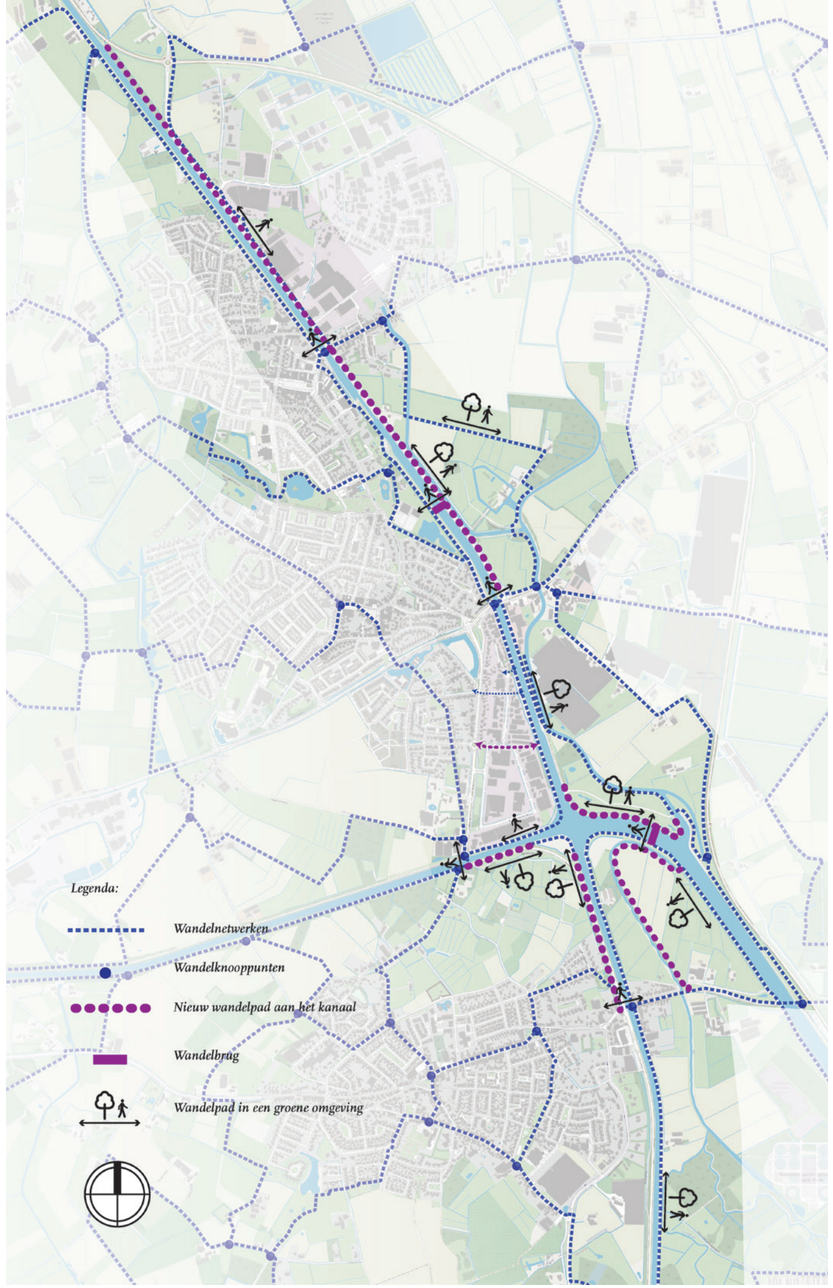
De kanaalzone kan recreatief meer betekenis krijgen. Daarvoor willen we het kanaal beter bereikbaar maken (zie latere paragrafen) maar ook zorgen dat er meer redenen zijn om naar het kanaal te gaan en hier te verblijven. We willen in de toekomst onderzoeken of we plekken kunnen maken waar je echt in contact kunt komen met het water (zoals de oude wasplaats) of in ieder geval dichtbij het water kunt komen. Gedacht wordt aan enkele zitplekken, uitkijkplekken aan het water. Exacte plekken en voorzieningen zullen in een plan moeten worden uitgewerkt. In 't Guldenland kunnen we ons een uitkijkpunt voorstellen waarmee de omgeving kan worden ervaren.

Op een aantak plekken kunnen we nu het kanaal al oversteken. We hebben de ambitie om daar één nieuwe verbinding aan toe te voegen. We willen door middel van een brug, voor langzaam verkeer, een Groen Hart maken dat de Groene Long verbindt met het landgoed. Daarmee onstaat een samenhangend gebied.

Voor het landgoed Eyckenlust wordt momenteel een masterplan gemaakt. Dit masterplan heeft als ambitie de natuurwaarden en cultuurhistorische waarden van het complex te versterken. Het landgoed wordt daarmee recreatief interessant. Het idee van de nieuwe brug tussen Eyckenlust en Groene Long maakt ook onderdeel uit van dat masterplan. De brug zou wat overmaat moeten hebben zodat deze niet alleen een verbinding is maar ook een plek wordt waar je kunt zitten, ontmoeten en uitkijken.



Afbeelding 89. Recreatie in de kanaalzone



Afbeelding 90. Wandelen in de kanaalzone

De Groene Long is momenteel al zeer aantrekkelijk. Het realiseren van een brug naar Eyckenlust zal beide gebieden nog aantrekkelijker maken. In de Groene Long liggen nu enkele trekkers: een horecavoorziening, ontmoetingsplekken, sporthal en zwembad. Zoals in de analyse aangegeven is het zwembad verouderd en vraagt het om investeringen. In een nadere uitwerking willen we onderzoeken hoe we het zwembad kunnen herontwikkelen omdat het voortbestaan van groot belang is. In dat onderzoek zullen we kijken hoe we de exploitatie van het zwembad kunnen ondersteunen door de combinatie met zorg en/of woningbouw aan of op het zwembad. We kunnen ons voorstellen dat deze plek ook interessant is voor zorg en/of woningbouw vooral als de specifieke doelgroep baat heeft bij de sport- en zwemvoorzieningen. Wel vinden we dat de kwaliteit van de Groene Long gegarandeerd moet worden: bebouwing mag daarom niet meer ruimte innemen van het park dan thans mogelijk is in het vigerende bestemmingsplan. Onderzocht kan worden of een andere plek voor het zwembad nog beter is voor de beleving van de groene ruimte. De studie moet uitwijzen of een nieuwe positie een beter ensemble van gebouwen kan opleveren waarbij de kwaliteit van de Groene Long juist wordt versterkt. Wat betreft een bouwhoogte is een hoogte van 3 bouwlagen met een plat dak voorstelbaar. Gezien de bijzondere kwaliteiten van de plek is een hoogwaardige architectonische uitstraling en goede landschappelijk inpassing in een groene omgeving noodzakelijk. Vanzelfsprekend zijn eveneens de gebruikelijke planologische aspecten van toepassing: voldoende parkeerplaatsen, voldoende waterberging, klimaatadaptief, natuur-inclusief en veilig.

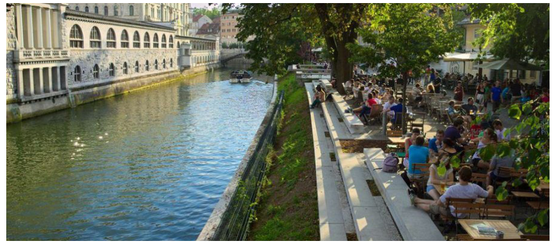
Tot slot zouden we graag meer ruimte bieden aan recreatie op het water. Vanwege de drukke en grote vaart op het kanaal is dat niet eenvoudig, Zeker niet als het voorzieningen vraagt om aan te leggen. In Aarle-Rixtel is een goede aanlegvoorziening aanwezig. Nabij de brug en richting Helmond kunnen we ons wel voorstellen dat er meer activiteiten op het water mogelijk zijn omdat daar geen grote vaart aanwezig is. We denken dan aan roeiboten of 'suppen' of een elektrisch bootje naar Helmond.











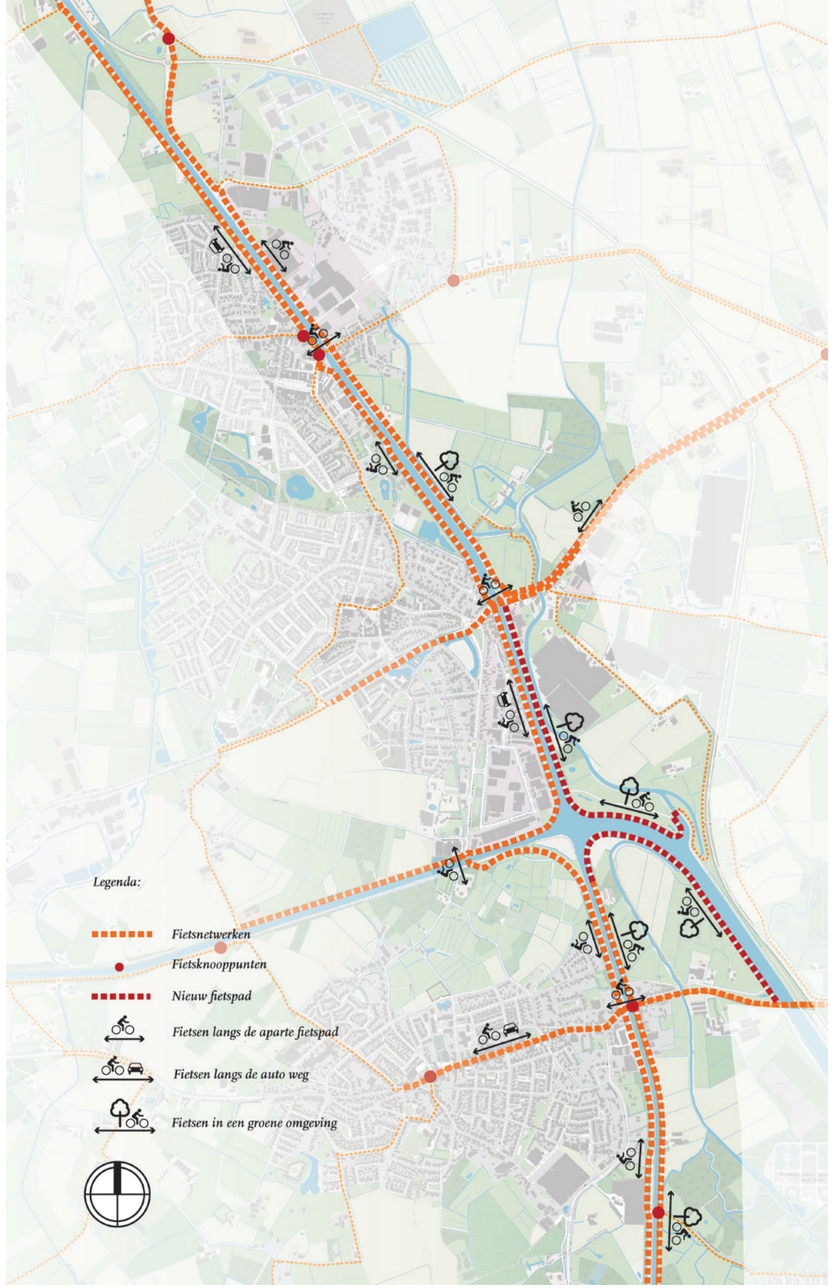


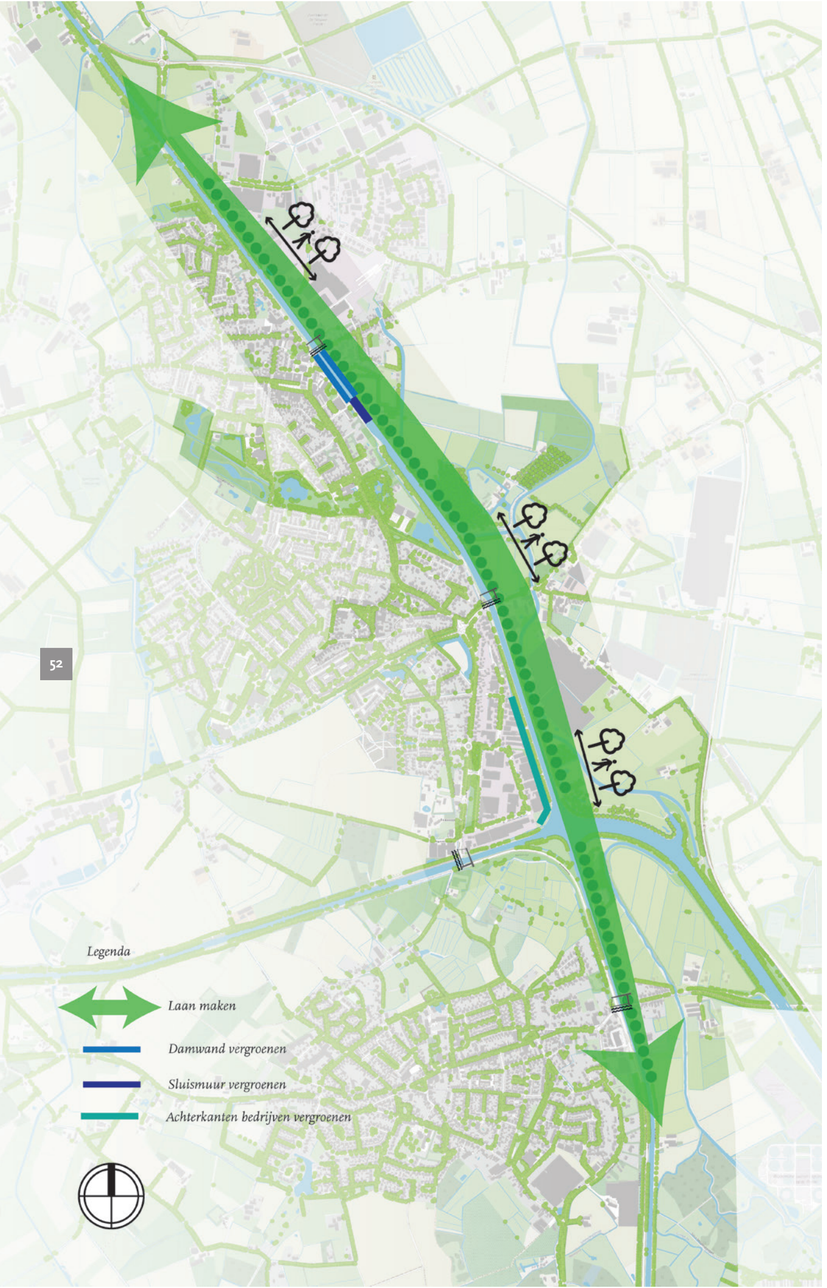
Afbeelding 91. Referenties recreatie

Afbeelding 92. Referenties wandelpaden

4.5 Fietsroutes

Ook het fietsroute netwerk willen we completer maken. Op bijgaande kaart zijn de gewenste routes en ontbrekende schakels weergegeven.





4.6 Vergroenen van de Zuid-Willemsvaart

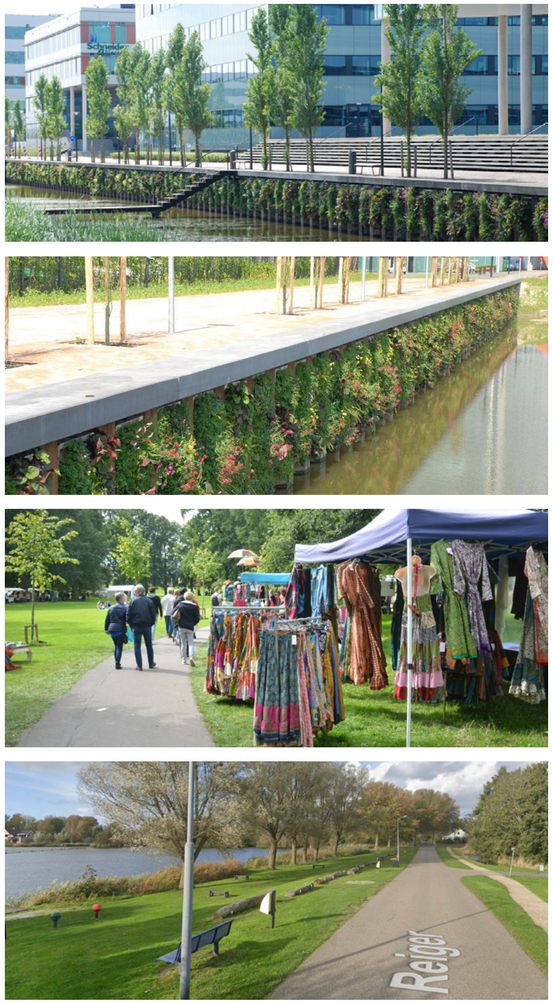
Het beeld van de Zuid-Willemsvaart kan groener en robuuster.

Op enkele plekken liggen harde achterkanten, of onvolledige beplantingen, naar het kanaal. Deze plekken zouden steviger in het groen gezet kunnen worden. Met name ter hoogte van Eyckenlust zien we een kans het profiel te vergroenen en te combineren met een loop/fietsroute. Ook ter hoogte van bedrijventerrein Bemmer is dit mogelijk. Daarvoor moet met de Provincie, RWS en grondeigenaren gekeken worden naar mogelijkheden.

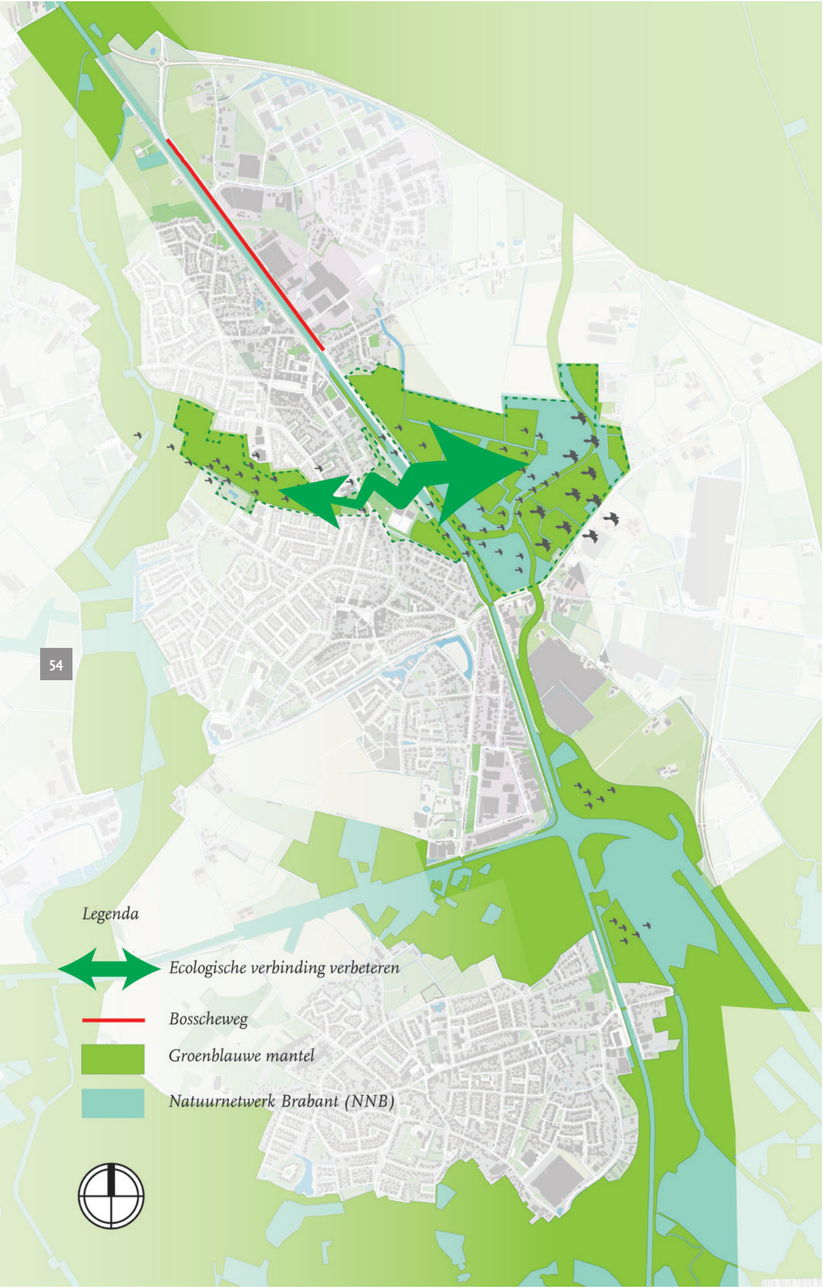
Hoewel er nu niet veel ruimte in het profiel is willen we concreter onderzoeken hoe we door profielaanpassing ruimte voor bomen kunnen maken.

Verder zijn enkele oevers hard door toepassing van steen of damwanden. Hier zien we kansen om deze kades te vergroenen.

Afbeelding 93. Vergroenen van de Zuid-Willemsvaart



Afbeelding 94. Referenties wandelpaden en vergroening oevers

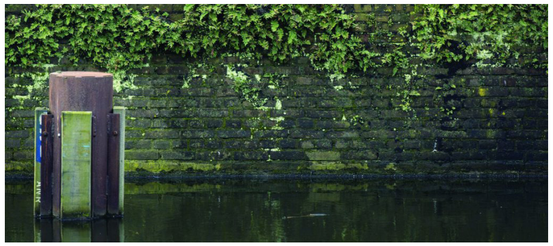


4.7 Ecologische waarden versterken

Gepaard aan het voorgaande hoofdstuk kunnen we door robuuster groen de ecologische waarde van gebieden versterken en beter verbinden. Dat vraagt om een nadere uitwerking.

Afbeelding 95. Ecologische waarden versterken









Afbeelding 96. Referenties vergroenen

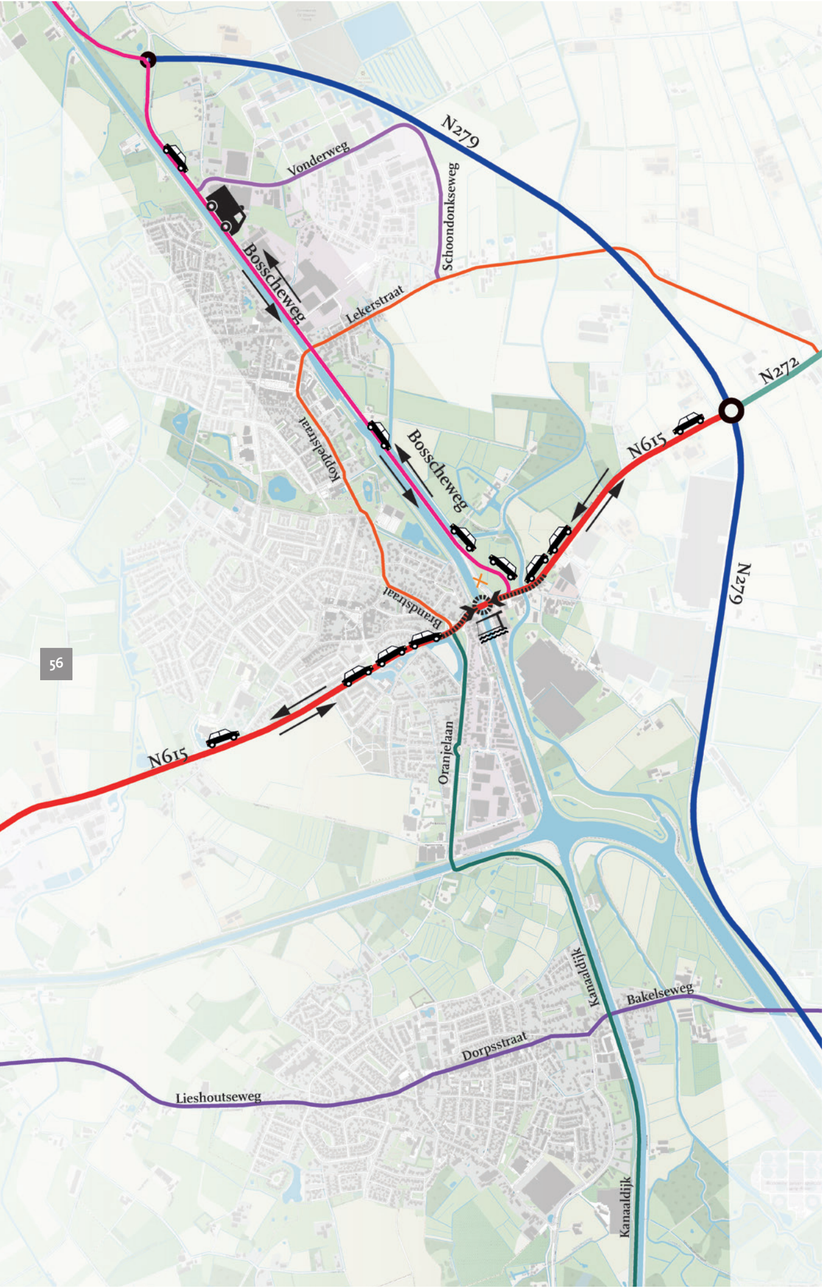
4.8 Intermezzo verkeer

Graag zouden we meer verblijfskwaliteit willen maken langs het kanaal. Op grote delen rijdt ook de auto en is de ruimte in het profiel beperkt. Tevens hebben we geconstateerd dat het verkeer nabij de Beekse brug vaak vastloopt. Momenteel loopt er een intergale verkeersvisie in de gemeente Laarbeek waarbij ook de mogelijkheden voor structuurverbetering worden onderzocht. Vanuit de nu voorliggende kanaalvisie agenderen we enkele punten met betrekking tot het verkeer met de intentie de verblijfskwaliteit aan het kanaal te verbeteren.

Hiernaast worden 3 perspectieven geschetst die dus nadere afweging vragen in de mobiliteitsvisie.

Perspectief 1. Aanpassen van de knoop bij de brug.

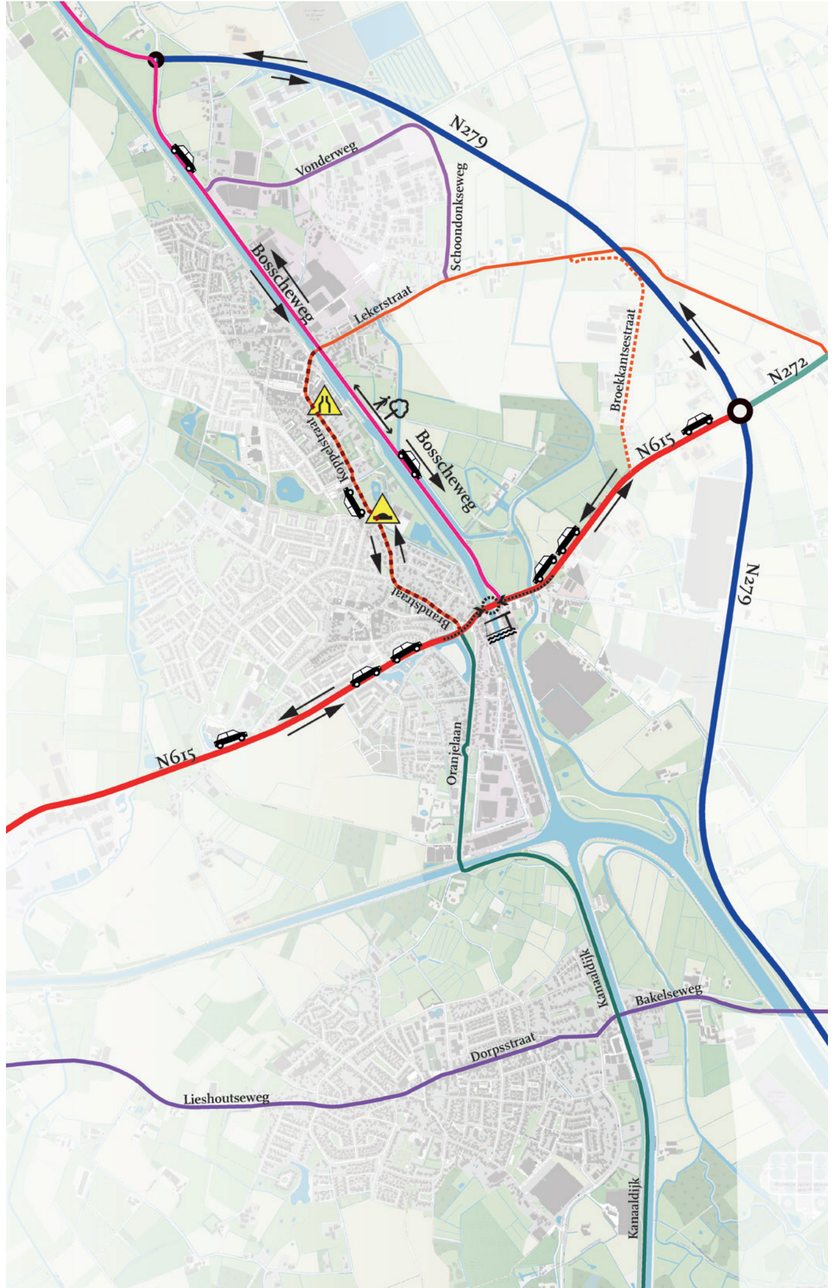
Door de verkeersknoop bij de brug iets aan te passen (aansluiting oostelijker te leggen) ontstaat er meer opstelruimte voor afslaand verkeer. Voor de verblijfskwaliteit van de kanaalzone heeft dit perspectief geen effect.



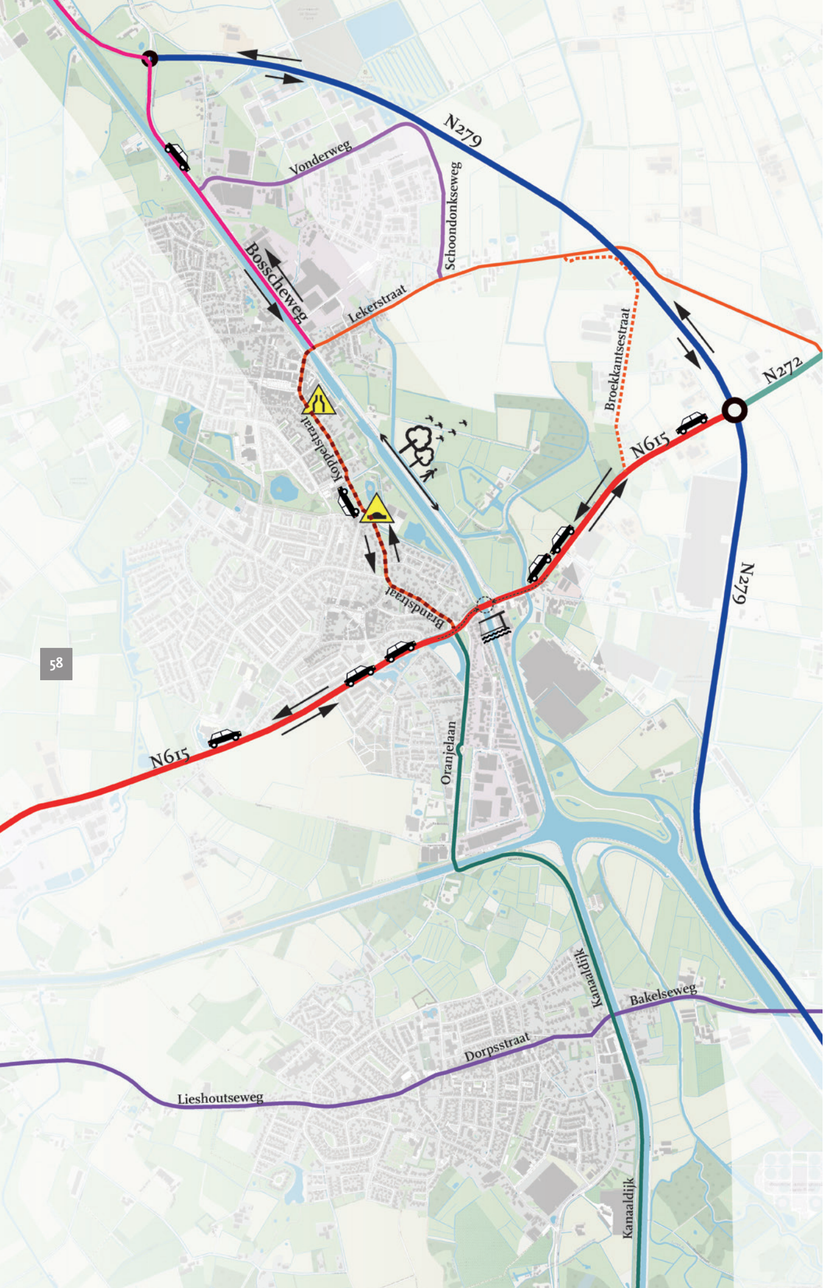
Afbeelding 97. Verkeer perspectief 1

Perspectief 2. Eenrichtingsverkeer op de Bosscheweg

In dit perspectief wordt een deel van de Bosscheweg, namelijk het deel ter hoogte van Eyckenlust, eenrichtingsverkeer. Daarmee verbetert de situatie bij de Donkse brug omdat afslaan niet meer mogelijk is. Hierdoor wordt de verkeersdrukte bij de rotonde N272/N279 groter. De vraag is wat het effect daarvan is voor de doorstroming. Verder mag verwacht worden dat meer verkeer door de kern gaat rijden via de Brandstraat/Koppelstraat omdat men niet zou willen omrijden. Daarbij is de vraag hoe groot de toename van het verkeer is, in hoeverre die toename is te verminderen door weerstand in dit deel van de weg te bouwen zodat deze route minder aantrekkelijk wordt. Daarbij is de vraag hoe groot de toename van het verkeer is en in hoeverre die te verminderen is door weerstand in dit deel van de weg te bouwen zodat deze route minder aantrekkelijk wordt.



Afbeelding 98. Verkeer perspectief 2



Perspectief 3 Bosscheweg als Boulevard

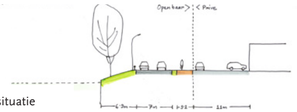
In dit perspectief wordt de Bosscheweg ter hoogte van Eyckenlust volledig autovrij gemaakt. Het landgoed loopt weer tot aan het kanaal. Daarmee verbetert de situatie bij de Beekse brug omdat afslaan niet meer mogelijk is. Hierdoor wordt de verkeersdrukte bij de rotonde N272/N279 groter. De vraag is wat het effect daarvan is. Verder mag verwacht worden dat meer verkeer door de kern gaat rijden via de Brandstraat/ Koppelstraat omdat men niet zou willen omrijden. Daarbij is de vraag hoe groot de toename van het verkeer is, in hoeverre die toename is te verminderen door weerstand in dit deel van de weg te bouwen zodat deze route minder aantrekkelijk wordt. Daarbij is de vraag hoe groot de toename van het verkeer is en in hoeverre die te verminderen is door weerstand in dit deel van de weg te bouwen zodat deze route minder aantrekkelijk wordt.

Afbeelding 99. Verkeer perspectief 3

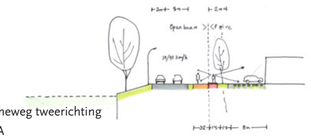
In de visie kanaalzone wordt geen keuze gemaakt. De structuuraanpassing wordt geagendeerd tegen het licht van de ambitie het verblijfsklimaat langs het kanaal te verbeteren. Om inzichtelijk te maken welke kansen dat biedt is een serie profielen gemaakt die laten zien hoe hier meer ruimte gemaakt kan worden voor langzaamverkeer en/of voor groen. De profielen zijn slechts studies en vragen verdere uitwerking. Voor de Bosscheweg betreft het de profielen C en D.

De overige profielen (A, B, E, F en G) zijn studies voor andere gebieden die onderzoeken hoe meer ruimte gemaakt kan worden voor wandelaars en fietsers.

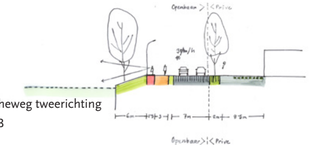
PROFIEL A



Huidige situatie

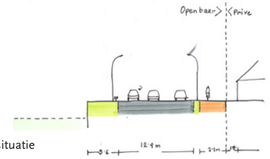


Bosscheweg tweerichting
optie A

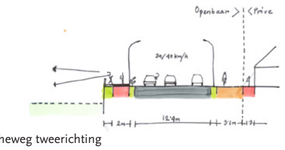


Bosscheweg tweerichting
optie B

PROFIEL B

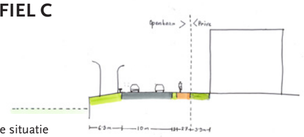


Huidige situatie

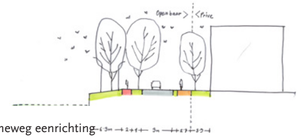


Bosscheweg tweerichting

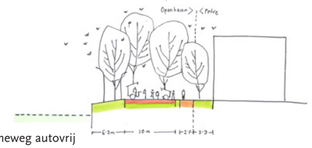
PROFIEL C



Huidige situatie



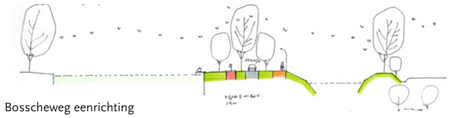
Bosscheweg eenrichting



Bosscheweg autovrij



PROFIEL D

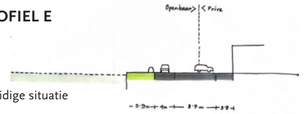


Bosscheweg eenrichting

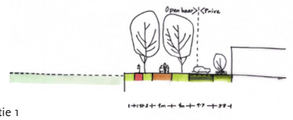


Bosscheweg autovrij

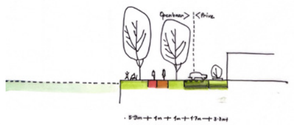
PROFIEL E



Huidige situatie

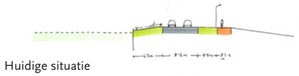


Optie 1

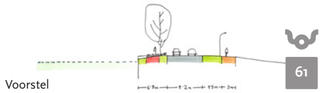


Optie 2

PROFIEL F

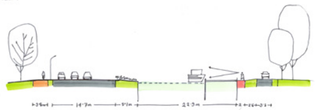


Huidige situatie

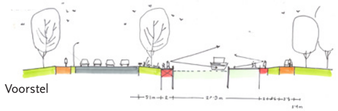


Voorstel

PROFIEL G



Huidige situatie

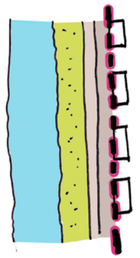


Voorstel

4.9 Stedenbouwkundige principes voor transformatie

Op diverse plekken aan het kanaal zijn kleine en/of grotere transformaties voorstelbaar. Bij de transformaties hanteren we de volgende algemene stedenbouwkundige principes.

1.



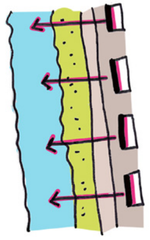
Bebouwing aan het kanaal kent nu een redelijk uniforme rooilijn. Dat karakter is kenmerkend en wensen we te houden. Uiteraard zijn er marges. Echter het beeld is tamelijk uniform.

2.



Er komen geen lange aaneengesloten rijen voor. Vaak is de korrel zelfs klein. Er is in ieder geval open ruimte tussen de gebouwen die zicht geven op het achterliggende gebied.

3.



Bebouwing staat met het gezicht naar het kanaal. Ontsluiting vindt ook bij voorkeur aan deze zijde plaats. Het beeld is in ieder geval uitnodigend en gericht op het kanaal.

4.



We willen de kanaalzone vergroenen en zoveel als mogelijk autodrukte weghalen. Parkeren vindt zoveel als mogelijk achter de bouwblokken plaats. Uiteraard zijn er momenteel andere situaties aanwezig. Echter het streven is een open en representatieve voorzijde.

5.



We willen het kanaal vergroenen. Daarvoor willen we op tijd aan de slag met het verjongen van bestaand groen.

6.



We willen het kanaal vergroenen. Daarvoor willen we in het profiel onderzoeken waar we ruimte kunnen vinden om bomen toe te voegen.

7.



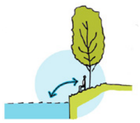
We willen de oevers van het kanaal verzachten en vergroenen.

8.



We willen naast het kanaal zoveel als mogelijk ruimte bieden voor langzaam verkeer. Waar we de auto eruit kunnen krijgen is dat de ultieme ambitie. Waar dat niet kan zoeken we ruimte in het profiel.

9.



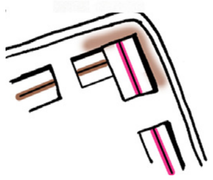
Waar mogelijk en verantwoord willen we plekken maken aan het water om te verblijven.

10.



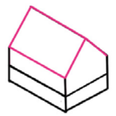
Ontwikkelingen liggen vaak op hoeken waar het kanaal aanhaakt op een dwarsroute. In de bebouwing kunnen we dat zichtbaar maken door een dubbele oriëntatie.

11.



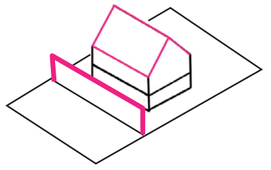
De hoeken kunnen verder benadrukt worden door te spelen met kaprichtingen.

12.

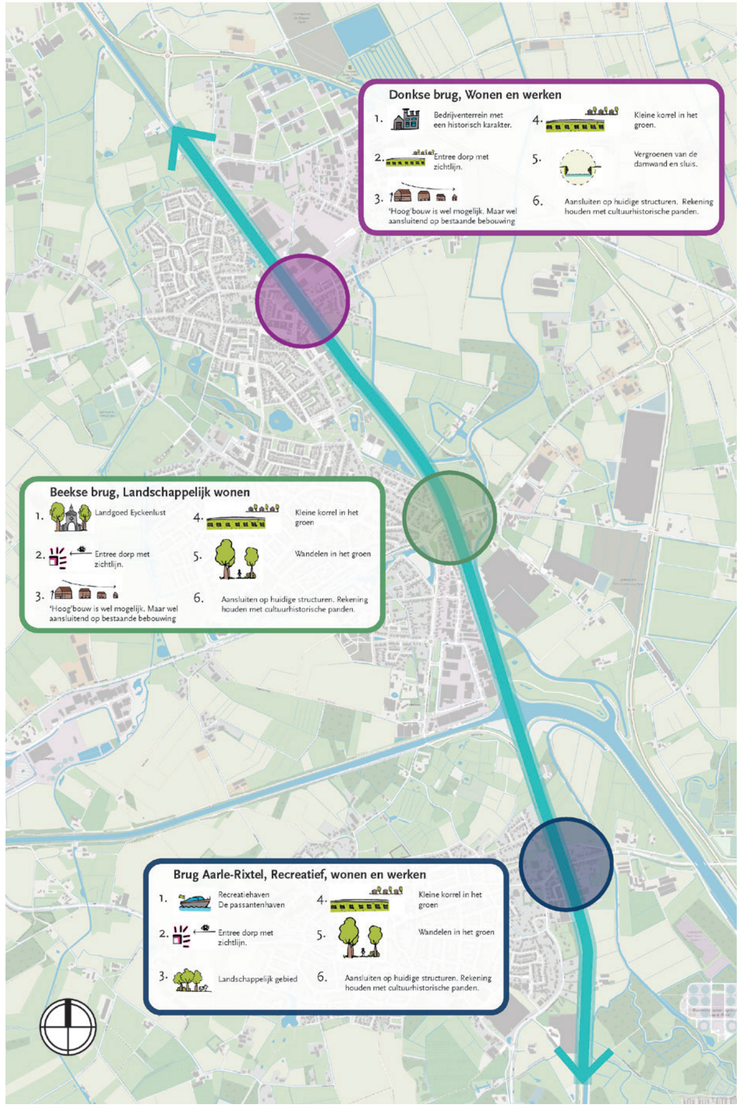


Kappen op gebouwen zijn sowieso wenselijk. Bij bedrijfsgebouwen zijn andere daken mogelijk waarbij we wel een zorgvuldige vormgeving vragen voor de beëindiging van de wand en overgang naar het dak.

13.



13. De overgang tussen privé terrein en openbare ruimte wordt vormgegeven. De vormgeving mag aansluiten bij het gebruik van de gebouwen.



4.10 Transformatiegebieden

We zien voor de toekomst 3 transformatiegebieden in de kanaalzone.

Het betreft de 3 bruggen. Ieder van deze gebieden heeft een eigen karakter en eigen kansen. Bijgaand beeld toont de locaties. In de volgende paragrafen worden per locatie de doelen gespecificeerd.

4.10.1 De Donkse Brug

De Donkse brug onderscheidt zich door haar wat meer stedelijke en industriële karakter. Het gebied ligt als het ware in de dorpskern. Er is sprake van een mix tussen wonen en werken. Voor de toekomst willen we de werkfunctie niet uitbreiden. Deze ligt aan de noordzijde van de brug. Aan de zuidzijde zien we kansen voor transformatie naar wonen.

Voor de bedrijvigheid zetten we bij transformatie in op het behoud en versterken van het historische karakter.

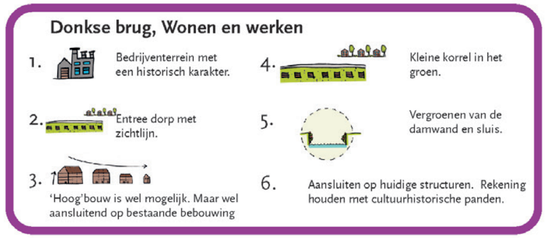
Het gebied vormt de entree naar het dorp waardoor een iets hogere bouwhoogte als accent hier voorstelbaar is. Deze bebouwing reageert op het kanaal en de dwarsverbinding.

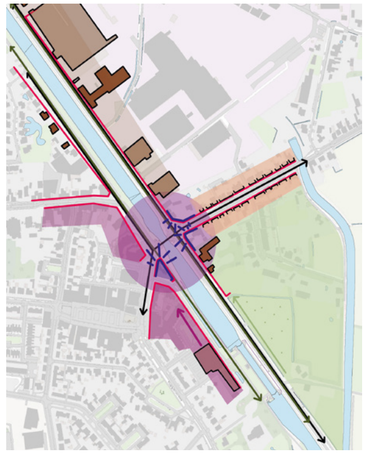
Het gezicht naar de Bosscheweg sluit aan op de algemene regels.

Richting het landgoed Eyckenlust zien we de bouwhoogte wat afnemen. In beginsel is de korrel van de bebouwing fijn. We zien hier kansen om het sluiscomplex zichtbaarder en toegankelijk te maken door hekwerken meer naar het water te plaatsen.

In de toekomst willen we voor het gebied tussen de brug, de Bossscheweg en het Aa-kanaal (zie gebied begrensd op de visiekaart) onderzoeken hoe we de dorpsbebouwing hier kunnen afronden en een nieuwe grens kunnen vormgegeven. Daarvoor zullen we een apart gebiedsproces opstarten. In die studie vraagt vooral de relatie met kanaal en Eyckenlust de aandacht zodat hier een goed aansluiting op gemaakt kan worden.

Bijgevoegde schetst en beeld laat een mogelijk profiel zien dat aansluit bij de (gewenste) identiteit.





Afbeelding 100. Kaart scenario aansluiten op bestaande structuren



Afbeelding 101. Gewenste bouwhoogte Bosscheweg

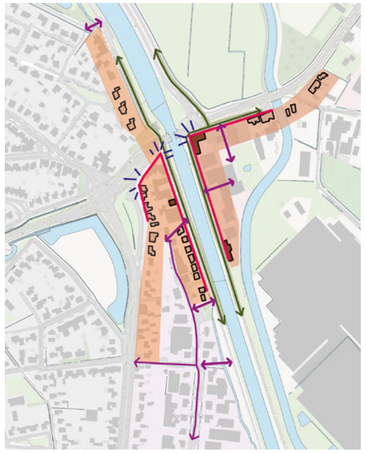
4.10.2 De Beekse Brug

In de omgeving van de Beekse brug speelt het landschap een grotere rol; het landgoed Eckyenlust en haar omgeving is een enorme kwaliteit van deze plek. Om dit goed te kunnen beleven is het wandelen in het groen belangrijk. Ook komt hier historisch gezien een kleinere korrel in het groen voor. Verder is de brug een entree van het dorp. Daardoor nodigt de hoek van de Prins Hendrikstraat uit tot een verbijzondering.

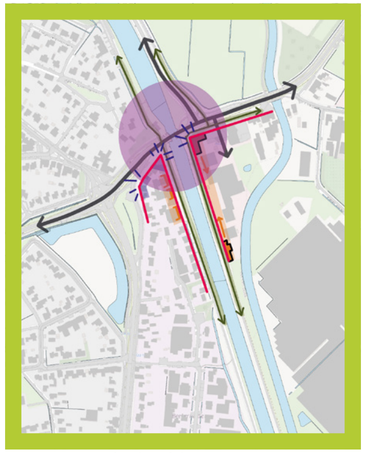
Bij herontwikkeling zijn de algemene stedenbouwkundige principes (4.9) voldoende leidend. Om meer grip te krijgen op de gewenste ontwikkeling en met name de korrel van de bebouwing zijn 3 scenario's geschetst en is een onderzoek gedaan naar de passende bouwhoogte. De weergegeven afbeeldingen tonen dat onderzoek. De beelden met een groene rand komen naar voren als gewenst en daarmee uitgangspunt voor ontwikkeling. Om meer grip te krijgen op de korrel van de bebouwing en vooral ook de bouwhoogte zijn enkele scenario's onderzocht voor de beide zijden van het kanaal. Uit dit onderzoek komen de beelden met een groene rand naar voren als gewenste beelden.

Duidelijk is dat een te hoge bebouwing niet past bij de context. Een verbijzondering op de hoeken is passend, echter dit gaat niet direct gepaard met een hoogteaccent.

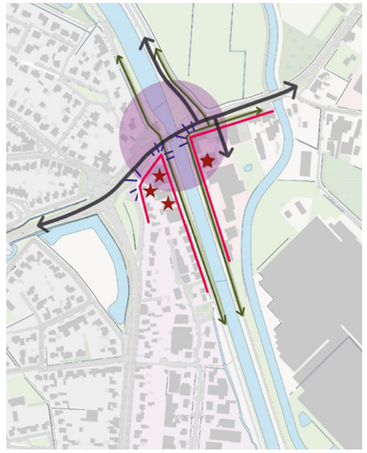




Scenario 1. Dorps wonen
- Kleine korrel, vrijstaand/twee-kapper.
- Een-twee lagen met een kap.
- Doorsteken.
- Aansluiten op oude linten.
- Bestaande belangrijke bebouwing behouden.
- Groene laan met wandel/fietsstrucuren.
- Relatie met het water door oriëntatie



Scenario 2. Panden bundelen
- Grotere korrel, rijwoningen eventueel urban villa/ appartementen.
- Twee lagen met een kap.
- Verbijzonderingen op de hoeken in architectuur, hoeft niet door hoogteaccent.
- Aansluiten op bestaande bebouwing.
- Bestaande belangrijke bebouwing behouden.
- Groene laan met wandel/fietsstrucuren.
- Relatie met het water door oriëntatie

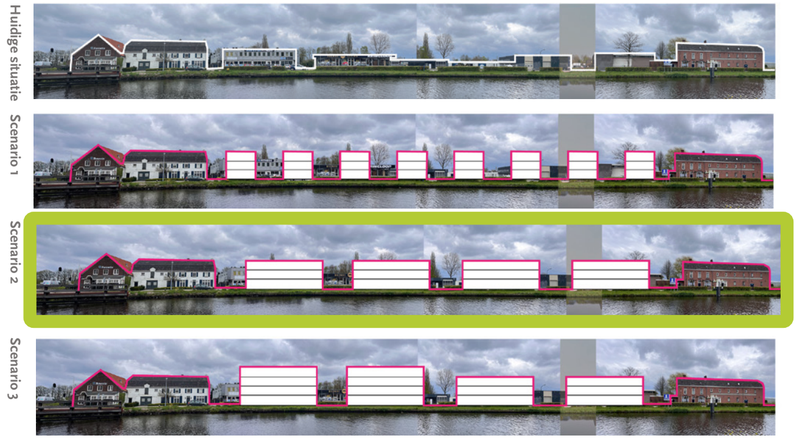


Scenario 3. Panden hoger
- Grotere korrel, rijwoningen en appartementen.
- Drie lagen met een kap.
- Verbijzonderingen op de hoeken in hoogte, prominente hoek.
- Accentueren van entree dorp.
- Bestaande belangrijke bebouwing behouden.
- Groene laan met wandel/fietsstrucuren.
- Relatie met het water door oriëntatie

Prins Hendrikstraat



Willemstraat



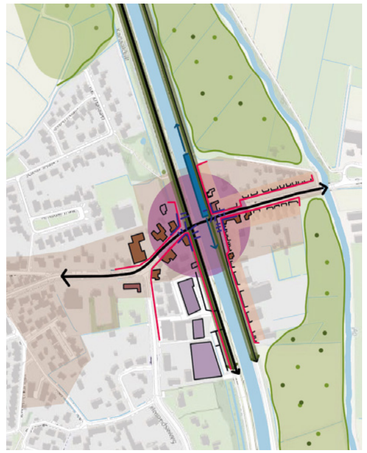
4.10.3 De brug bij Aarle-Rixtel

De omgeving van de brug in Aarle-Rixtel onderscheidt zich door haar dorpse karakter. De omgeving speelt een recreatieve en landschappelijke rol. Dit beïnvloedt de keuzes qua dichtheid en bouwhoogte bij de transformatie. Verder is de brug een entree van het dorp. Hierdoor nodigt de hoek uit tot een verbijzondering. Transformatie naar wonen is hier een logische keuze.



De ontwikkeling van deze locatie kan plaatsvinden met de eerder geformuleerde algemene regels.

Specifiek kunnen we daaraan te voegen.
- Kleine korrel, losse woningen. Aansluiten op historisch lint.
- Verschil in kaprichting.
- Verbijzonderingen op de hoeken in kaprichting, prominente hoek.
- Accentueren van entree dorp. Niet door hoogte, maar verbijzonderingen aan kap.
- Bestaande belangrijke/historische bebouwing behouden.
- Groene laan met wandel/fietsstrucuren.
- Relatie met het water door oriëntatie.
- Recreatiehaven/aanlegplaatsen vergroten.
- Beleefbaar maken van het water.



Afbeelding 102. Kaart scenario historische kern



Afbeelding 103. Havenweg voorgestelde bouwhoogte



5 Van visie naar plannen en realisatie

5.1 Een doorkijk naar realisatie.

Met deze kanaalvisie heeft de gemeente haar ambitie op hoofdlijnen voor de toekomst bepaald. Daarmee nodigen we de samenleving uit om delen daarvan te realiseren. De realisatie van de ambitie in projecten ligt deels bij de samenleving en deels bij de gemeente Laarbeek. De gemeente zal op onderdelen faciliteren maar staat voor enkele projecten ook zelf aan de lat.

In onderstaand schema benoemen we enkele vervolgacties en geven we aan wat onze rol daarin is en welke prioriteit deze voor ons heeft; korte, middellange en lange termijn (KT/MT/LT)

project		gemeentelijke rol	partners	KT/ MT/ LT
Mobiliteitsvisie	In de integrale verkeersstudie voor Laarbeek komt onder andere het knelpunt rondom de Beekse brug en de verschillende scenario's voor de Bosscheweg aan bod.	trekken	provincie	KT
Uitwerking routenetwerk voetgangers	Er wordt een concreet plan gemaakt voor het ontwikkelen van ontbrekende schakels.	trekken	Provincie, VVV (Toeristisch Laarbeek), ondernemers	MT
Uitwerking routenetwerk fietsers	Er wordt een concreet plan gemaakt voor het ontwikkelen van ontbrekende schakels.	trekken	Provincie, VVV (Toeristisch Laarbeek), fietsersbond , ondernemers	MT
Plekken aan het kanaal	Er wordt een concreet plan gemaakt voor de realisatie van beleefplekken aan het kanaal.	trekken	Provincie, VVV (Toeristisch Laarbeek), ondernemers	KT
Masterplan Eyckenlust	Het masterplan Eyckenslust vraagt uitwerking en vertaling in instrumenten.	trekken	Provincie, RCE	KT

project		gemeentelijke rol	partners	KT/ MT/ LT
Brug over het kanaal	Plek en beeld van de brug tussen Eyckenlust en Groene Long zal uitgewerkt worden in een schetsplan waarmee de zoektocht naar middelen start.	trekken	RWS, Eyckenlust, provincie en waterschap	KT
De ontwikkelregels worden per transformatielocatie vertaald in het omgevingsplan.	Op het moment dat de gemeente haar omgevingsplan gaat opstellen worden de spelregels vertaald.	trekken	Provincie	MT
Studie afronding dorpskern oostzijde kanaal	We voeren een stedenbouwkundige studie uit naar de afronding van de kern nabij Eyckenlust. Deze laten we aansluiten op het Masterplan Eyckenlust.	faciliteren	Provincie	KT
Studie herontwikkelen zwembad	We toetsen de aangeleverde scenario's voor de herontwikkeling van het zwembad. Daarbij beschouwen we de ruimere context.	trekken	Eigenaar, gebiedspartijen	KT
Planontwikkeling ontwikkellocaties	Binnen de spelregels is er ruimte voor herontwikkeling. Als gemeente hebben we hier geen actieve rol.	faciliteren	Marktpartijen	
Groenontwikkelplan en beheerplan kanaalzone	Om het groene beeld van het kanaal te versterken maken we een concreet ontwikkel- en beheerplan. Omdat het ook particuliere gronden betreft doen we dit samen met gebiedspartijen.	trekken	gebiedspartijen	MT
Acquisitie activiteiten op en aan het water Aarle-Rixtel	We zien kansen op en aan het water. Ontwikkeling is een taak van de markt. We willen dit proces als gemeente wel aanjagen.	faciliteren	Provincie, VVV (Toeristisch Laarbeek), ondernemers	MT

Gemeente Laarbeek

Koppelstraat 37, 5741 GA
Beek en Donk
Telefoon: 073 - 7113770

gemeente@laarbeek.nl

LOS stadomland B.V.

Nieuwe Linie 1-3, 5264 PJ Vught
Telefoon: 073 - 7113770

info@losstadomland.nl
www.losstadomland.nl