OMGEVINGSDIENST
ZUIDOOST-BRABANT

Locatie Heuvel-Dorpsstraat - Lieshout

Leeswijzer

Geachte lezer,

In de raadsinformatieavond van dinsdag 8 juni 2021 zullen twee verschillende visies voor de Rabobank-locatie e.o. aan de Heuvel en Dorpsstraat te Lieshout worden gepresenteerd.

Het betreft:

- Centrumplan Lieshout van Rialto Vastgoedontwikkeling (hieronder links);
- Plan B, Centrumontwikkeling De Heuvel van Stichting Plan Lieshout (hieronder rechts).





Het plan van Rialto betreft het realiseren van dagwinkels en horeca aan de Heuvel met langs de Dorpsstraat en aan het parkeerhof een supermarkt. (Ongeveer 2.020 m2 commercieel). Boven op deze commerciële bouwlaag worden (22-24) appartementen geplaatst. De bouwmassa's variëren in hoogte van twee tot drie bouwlagen deels in en afgedekt met kappen.

Plan B van SPL toont twee varianten en gaat uit van woningbouw met de toevoegen van horeca aan de Heuvel. Variant 1 gaat uit van 37 appartementen en 4 grondgebonden woningen en 3 horecagelegenheden. Het programma van variant 2 omvat 27 grondgebonden woningen en 3 horecagelegenheden (200 m2 commercieel). De bouwmassa's variëren van 2 tot 4 bouwlagen (bij de appartementen) in kappenarchitectuur.

Ons is gevraagd voorafgaand aan deze raadsinformatieavond de twee plannen stedenbouwkundig te toetsen. Omwille van de leesbaarheid hebben we onze reacties in twee aparte adviezen opgenomen. De opbouw van beide is gelijk.

We achten het van belang eerst een korte introductie toe te voegen.

OMGEVINGSDIENST
ZUIDOOST-BRABANT

Wat ging eraan vooraf?

Het voert hier te ver om de voorgeschiedenis uitgebreid te beschrijven. In het kort: In 2019 zijn door Rialto de eerste ideeën over de locatie gepresenteerd, waarna in overleg met de gemeente hieraan is verder ontwikkeld. Nadat in maart en later september 2020 met de omwonenden en belanghebbende informatie- en voortgangssessies zijn geweest, ontstond vanuit een groep bezorgde burgers een tegenbeweging. Dit heeft geleid tot een alternatief plan B.

Wat is gaande?

Parallel aan de zoektocht naar welke variant het meest passend is, wordt door verschillende externe deskundigen onderzoek gedaan. Het betreft een cultuurhistorisch onderzoek en een analyse naar de locatie en centrum van Lieshout (uitgevoerd door Landplus), een onderzoek naar de inrichting van de (openbare) ruimte (uitgevoerd door Verhoeven de Ruijter), een onderzoek naar de leefbaarheid en de toekomst van het centrum (uitgevoerd door Bro) en een verkeerstechnisch onderzoek (dat vooral in de tweede helft van dit jaar, als het leven weer regulier(der) is, uitgevoerd zal worden). De uitkomsten van deze onderzoeken zijn op het moment van opstellen van deze reactie nog niet bekend.

In onze reactie ontkomen wij er niet aan verwijzingen te maken naar deze vakgebieden. Zij spelen immers allen een rol in het tot stand komen van een passende invulling op deze plek.

Hoe is onze reactie opgebouwd?

Omdat ons is gevraagd het plan stedenbouwkundig te toetsen richten wij ons sec op de inrichting van de planlocatie in relatie tot de omgeving en de plek op zich. Dit betekent dat wij vooral reageren op de onderdelen van het plan die ruimtelijke consequenties hebben. Wij laten bijvoorbeeld de financiële onderbouwingen dan ook buiten beschouwing.

De reactie is opgebouwd uit zes onderdelen:

- Het plan in relatie tot de cultuurhistorie van de omgeving;
- Het stedenbouwkundig plan zoals geschetst;
- De architectuur op stedenbouwkundig niveau (architectuur op grote lijnen);
- De landschappelijke invulling in en rondom het plangebied;
- De verkeerskundige invulling in en rondom het plangebied;
- De sociale component van de stedenbouw.
-

Voor de reactie is gebruik gemaakt van de presentaties met de stedenbouwkundige verkavelingstekeningen van respectievelijk 20 april 2021 (plan Rialto) en 7 mei 2021 (plan SPL v3).

Ir. A.M. (Anthonie) Dieleman, supervisor beeldkwaliteit Laarbeek

Eindhoven, 3 juni 2021

OMGEVINGSDIENST
ZUIDOOST-BRABANT

Reactie Centrumplan Lieshout (Rialto)

Getoetste document : verkavelingstekening 10 april 2021

Het plan kent een lange(re) geschiedenis. De verschillende ontwikkelstadia zijn door de ontwikkelaar en de architect steeds met de gemeente besproken. Voor deze reactie is de presentatie die is besproken met de heemkundige vereniging op 21 mei 2021 als basis genomen. In deze presentatie is het getoetste verkavelingsmodel opgenomen.

Samenvatting

Het is van belang te onderkennen dat cultuur, cultuurhistorie, stedenbouw, architectuur en landschap (inrichting van de openbare ruimte) onlosmakelijk met elkaar verbonden zijn.

Dit concluderend bevat de nu voorliggende schets nog duidelijk knelpunten. De gevolgen van het plaatsen van het bouwvolume op de kop van de Heuvel en op de hoek van de Dorpsstraat is dat de continuïteit van de straatwand (Ribbiusstraat - Heuvel) onderbroken wordt. Herstel van de straatwand is zeker mogelijk, maar dit is een gecombineerde landschappelijke en architectonische opgave. Een bijkomende opgave is de omvang en vormgeving van het parkeerterrein en de bijbehorende verkeerskundige afhandeling.

Door de concentratie van de bebouwing kan de locatie wat meer volume 'dragen'. Er is immers 'lucht' om het bouwvolume. Maar ook hier wordt nadrukkelijk gesteld dat een fijnzinnigheid in schaal en maat en een zo vanzelfsprekend mogelijke aansluiting op de bestaande bebouwing noodzakelijk is. De eerste doorzichten die worden getoond – als ook de referenties van andere plannen van het architectenbureau - geven voldoende vertrouwen om hieraan tegemoet te kunnen komen.

Ruimtelijk maakt dit plan kans van slagen als met name het parkeren op een vanzelfsprekende manier wordt opgelost. Deels ondergronds parkeren dan wel het verplaatsen en verminderen van het aantal parkeerplaatsen op maaiveld lijkt nodig om een goede landschappelijke en ruimtelijke inpassing mogelijk te kunnen maken.

Toelichting/motivering

Het plan in relatie tot de cultuurhistorie van de omgeving

Op wellicht de belangrijkste en zeker meest centrale plek in het hart van Lieshout mag het een vanzelfsprekendheid zijn dat ongeacht de invulling het programma per definitie dienstbaar is aan de omgeving. De cultuurhistorische betekenis van de plek kan en mag nooit onderschat worden.

Momenteel wordt door een extern bureau een cultuurhistorisch onderzoek van de locatie en directe omgeving uitgevoerd. Hoewel dit onderzoek bij het opstellen van deze reactie niet voorhanden was, lijkt het niet voor de hand liggend dat uit de cultuurhistorische analyse heel schokkende nieuwe feiten en inzichten naar boven zullen komen. Wel biedt het een prima basis om stedenbouwkundige richtlijnen op

te stellen en te onderbouwen. Dit geldt overigens ook voor de landschappelijke en verkeerkundige onderzoeken die nu ook extern worden uitgevoerd.

Eén van de conclusies die al wel (voorzichtig) getrokken kan worden is de begrenzing van het plangebied. Waarschijnlijk zal gepleit worden voor het continueren van de bestaande rooilijnen. Vanuit cultuurhistorisch oogpunt is het ook wenselijk de bebouwing aan het plein te situeren zodat er een 'pleinwand' ontstaat. Het voorliggende plan volgt inmiddels de bestaande rooilijnen. Gevolg van de plaatsing van de bebouwing en de gewenste omvang op de begane grond is wel dat de noordelijke bebouwingsgrens opschuift over de huidige perceelsgrens van Dorpsstraat 2. De sloop van de erker van de woning die mogelijk noodzakelijk is wordt betreurd, maar is in beeld minder belangrijk dan het beeld aan de Heuvel.

Het stedenbouwkundig plan zoals geschetst



Voorstel 10-04-2021

Het stedenbouwkundige plan zoals nu voorgesteld gaat uit van een bebouwingsconcentratie op de hoek van de Heuvel en Dorpsstraat. Door de omvang van het programma van eisen is de totale schaal van de bebouwing groter dan de belendingen. Echter de korrelgrootte en de schaal en maat van de bestaande bebouwing kan en wordt in de studies en uitwerking opgepakt. Door het bouwvolume op te knippen en te kneden ontstaan in aanzicht meer dorpse maten. Tussen de nieuwbouw en de bestaande bebouwing ontstaat, mede door sloop van Heuvel 6 en 7 een gat in de straatwand. Hoewel momenteel ook een gat naast de Rabobank aanwezig is ('de grindbak'), is deze breder en in stedenbouwkundige zin minder wenselijk gezien vanuit de continuïteit van bebouwing en zichtlijnen.

Op dit punt is zeker nadere studie nodig. Anders gezegd bij sloop van Heuvel 6 en 7 zullen maatregelen genomen moeten worden om de straatwand door te laten lopen. Heroverweging van de sloop kan een andere insteek zijn.

De architectuur op stedenbouwkundig niveau (architectuur op grote lijnen)

In de presentatie van plan B staat het mooi omschreven: "*De beeldkwaliteit van de nieuwbouw zal moeten aansluiten bij de bestaande bouw…".* Dit uitgangspunt wordt al sinds 2019 gehanteerd en op geadviseerd. In de schetsen die vanaf maart zijn gemaakt worden de contouren en vormen en vooral de uitstraling steeds duidelijker. Er wordt relatie gezocht en naar onze mening gevonden met de omgeving. Niet altijd letterlijk, maar altijd respectvol.

De landschappelijke invulling in en rondom het plangebied

Parallel aan en aansluitend op het cultuurhistorisch onderzoek loopt een studie naar de inrichting van de openbare ruimte door een extern bureau voor stedenbouw en landschapsarchitectuur. In het plan wordt wel duidelijk verwezen naar een groene een leefbare leefomgeving en inrichting, binnen de stedenbouwkundige verkavelingsvoorstelling worden aanzetten gegeven, maar vragen nog onderzoek en studie.

De verkeerskundige invulling in en rondom het plangebied

Een derde studie die nu verricht wordt en later in het jaar zal worden geïntensiveerd is van de externe verkeerskundige. Hoewel ook hier de uitkomsten niet bekend van zijn valt er verkeerstechnisch wel wat te zeggen. De uitkomsten van alle onderzoeken bepalen uiteindelijk het aantal beschikbare parkeerplaatsen op maaiveld dat aanvaardbaar wordt geacht. De initiatiefnemer en de architecten hebben zeer nadrukkelijk gesteld dat de zorgen van de gemeente over de uitstraling van de buitenruimte door hen worden onderkend. In de opdracht voor de inrichting van de openbare ruimte wordt dit een essentieel onderdeel.

De in- en uitrit van het parkeerterrein zijn vooralsnog van elkaar gescheiden en bevinden zich beide aan de Heuvel respectievelijk ter plaatse van nummer 6 (inrit) en nummer 7 uitrit.

Het verwijderen van parkeergelegenheid op de Heuvel levert extra kwaliteiten. Om te komen tot een verlevendiging van de Heuvel geeft een brede stoep met terrasjes aan de noordzijde van de Heuvel (wat betreft oriëntatie dus terrassen op het zuiden gericht) meerwaarde.

De sociale component van de stedenbouw

In de presentatie van plan B is de evenementenkalender met het overzicht van het gebruik van de Heuvel gedurende het jaar opgenomen. Deze informatie is waardevol omdat het de sociale kant van de (dorps-) cultuur aangeeft. Kijkend naar de tekeningen in plan B onder het kopje *afzetten en gebruik pleinfunctie Heuvel* en de verkavelingstekening van Rialto blijft het parkeerterrein (althans de inrit) tijdens de in de evenementkalender aangegeven twaalf dagen dat de Heuvel afgesloten wordt, bereikbaar. Immers de inrit ter plaatse van Heuvel 6 ligt (net) buiten de afgezette zone. Ook zou bij calamiteiten de laad- en loszone van de supermarkt gebruikt kunnen worden als (nood-)ontsluiting.

OMGEVINGSDIENST
ZUIDOOST-BRABANT

Reactie Centrumontwikkeling De Heuvel Plan B (SPL)

Getoetste document : Plan B, centrumontwikkeling De Heuvel V3 (7 mei 2021)

We hebben het stuk met belangstelling doorgenomen. Er wordt breed naar de locatie en opgave gekeken en het helpt om de locatie nog beter te kunnen duiden. Ook is het toevoegen van de sociale component (hoe de Heuvel leeft en gebruikt wordt) interessant en waardevol voor de nadere uitwerking van de plannen.

Voorafgaand aan onze reactie achten wij het van belang enkele zaken te duiden. Duidelijk dient te zijn dat het plan B een studie betreft en nog geen voldragen (stedenbouwkundig) plan is. Het plangebied omvat zowel gronden die eigendom zijn van de gemeente, als gronden die eigendom zijn van Rialto. In het stuk worden zaken gesteld en beweert die niet in overeenstemming zijn met de huidige status van het doorontwikkelde plan van Rialto.

Samenvatting

Het plan van Stichting Plan Lieshout maakt expliciet duidelijk dat cultuur, cultuurhistorie, stedenbouw, architectuur en landschap (inrichting van de openbare ruimte) voor de opgave onlosmakelijk met elkaar verbonden zijn. Dit is een loffelijk streven waarbij wij aanvullen dat op geen van de bovengenoemde punten concessies gedaan zou mogen worden. Evenmin mag een programma van eisen zo dwingend zijn dat het een vanzelfsprekende inpasbaarheid op de locatie beperkt.

Dit concluderend wringt het nu voorliggende plan (zowel variant 1 als 2). De gevolgen van het doorzetten van de bebouwing langs De Heuvel en Dorpsstraat in korrel en maat van de omgeving roept gezien de ruimtelijkheid van deze bouwblokken – of beter het gebrek eraan - vragen op. De ruimtelijke inpassing van het binnengebied is omwille van haalbaarheid te weinig dorps.

Wij menen dat het nu voorgestane programma van eisen voor deze locatie op gespannen voet staat met de basisuitgangspunten. Ruimtelijk zou dit plan alleen kans van slagen hebben als de bebouwing langs de Heuvel en Dorpsstraat de ruimte en allure krijgt van de belendingen en het binnengebied veel opener en extensiever zou worden bebouwd.

Toelichting/motivering

Het plan in relatie tot de cultuurhistorie van de omgeving

Op wellicht de belangrijkste en zeker meest centrale plek in het hart van Lieshout mag het een vanzelfsprekendheid zijn dat ongeacht de invulling het programma per definitie dienstbaar is aan de omgeving. De cultuurhistorische betekenis van de plek kan en mag nooit onderschat worden.

Zoals al eerder gesteld is vanuit cultuurhistorisch oogpunt het ook wenselijk de bebouwing aan het plein te situeren zodat er een ‘pleinwand’ ontstaat. In plan B is dit al als basisuitgangspunt en eis gesteld.

OMGEVINGSDIENST
ZUIDOOST-BRABANT

Het stedenbouwkundig plan zoals geschetst



Twee varianten zoals opgenomen in plan B (blz. 16/28)

Het stedenbouwkundige plan zoals nu voorgesteld gaat uit van continuering van de bebouwingslijn Ribbiusstraat, Heuvel en Dorpsstraat. De korrelgrootte en de schaal en maat van de bestaande bebouwing is uitgangspunt voor nieuwe bebouwing. Op het binnenterrein is – mogelijk om het plan financieel haalbaar te maken – gekozen voor een invulling met grondgebonden woningen dan wel twee appartementencomplexjes.

Op stedenbouwkundig niveau plaatsen wij hierbij een aantal kanttekeningen. Hoewel het idee om de bebouwingslijn langs de straat te continueren – zeker bij een architectuur die aansluit op het Lieshoutse – dorps kan worden genoemd. Echter vraagtekens zijn er bij de plaatsing en de hoeveelheid van gemaakte doorsteekjes in de wand aan de Heuvel. De doorsteken zorgen niet voor een beter gebruik van de openbare ruimte. Ze gaan immers niet naar een tweede openbare verblijfsruimte toe, maar alleen naar een parkeerhof. Een meer gesloten wand is beter op zijn plaats. Een andere locatie voor een pad naar het binnenterrein, die aansluiting vindt op het programma behoort nadrukkelijk wel tot de mogelijkheden. Waar de bebouwing langs de Heuvel nog dorps te noemen valt, is de invulling achter deze lijn dat zeker niet. Ongeacht variant 1 of 2 kunnen wij ons niet aan de indruk onttrekken dat het programma van eisen op het binnenterrein overspannen is. De mate van verharding, de plaatsing van de benodigde parkeerplaatsen, het vrijwel geheel ontbreken van groen en de ogenschijnlijk willekeurige plaatsing van de bouwblokken zorgen voor een sterk verstedelijkt en versteend binnengebied. Daarnaast wordt de privacy van de omliggende percelen fors aangetast. Dit levert in onze ogen een beeld op dat juist dat on-Lieshouts is en over onvoldoende omgevingskwaliteit beschikt.

Bij beide varianten ontstaan twee werelden. Door alleen de bouwmassa's langs de Heuvel en Dorpsstraat, maar niet de verkaveling (tuinen) door te zetten, zijn wij beducht voor een façade die bij eerste indruk vriendelijk aandoet, maar in praktijk en bij iets betere bestudering geforceerd oogt.

De architectuur op stedenbouwkundig niveau (architectuur op grote lijnen)

Van harte wordt onderschreven dat "*De beeldkwaliteit van de nieuwbouw zal moeten aansluiten bij de bestaande bouw. Onder andere door het in te richten met verschillende hoogten en kapvormen. Met een*

afwisseling van zadeldaken, evenwijdig en haaks op de gevelrichting en afgevlakte schilddaken. Kleine variaties in rooilijn dragen bij aan een dorps straatbeeld. Qua beeldkwaliteit zal de signatuur van Lieshout moeten worden opgezocht en uitgevoerd met hedendaagse materialen en technieken." (Blz. 13/28). Problematisch hierbij zijn de getoonde beelden. Waar in de tekst wordt gezocht naar het eigene van Lieshout zijn de beelden veel te generiek en tonen een hedendaags traditionalisme dat leentjebuur speelt. De verscheidenheid aan architectuurstijlen, massa's (met name kapvormen) en de overdaad aan detaillering zijn zaken die juist vermeden moeten worden.

Inzoomend op de verkaveling en de massaopzet die hieruit afgeleid kan worden zijn vraagtekens bij de onderlinge afstanden en zijn we beducht voor het schenden van privacy en in het straatbeeld ongewenste blinde gevels die vanuit de regelgeving in sommige gevallen het gevolg van de verkaveling zullen zijn.

De landschappelijke invulling in en rondom het plangebied

Parallel aan en aansluitend op het cultuurhistorisch onderzoek loopt een studie naar de inrichting van de openbare ruimte door een extern bureau voor stedenbouw en landschapsarchitectuur. In het plan wordt wel duidelijk verwezen naar een groene een leefbare leefomgeving en inrichting, maar binnen de stedenbouwkundige verkavelingsvoorstellingen is – ten gevolge van het voorgestane programma van eisen - vooralsnog te weinig ruimte voor een passende groene invulling. Hierin schiet het plan tekort.

De verkeerskundige invulling in en rondom het plangebied

Een derde studie die nu verricht wordt en later in het jaar zal worden geïntensiveerd is van de externe verkeerskundige. Hoewel ook hier de uitkomsten niet bekend van zijn valt er verkeerstechnisch het nodige te zeggen over plan B.

De ontsluiting van het binnenterrein roept vragen op. Momenteel is de toegang tot het achterterrein voor de auto alleen toegankelijk ten westen van de woning op Heuvel 7. Doordat veel parkeergelegenheid nodig is, staat de verharding in het binnengebied primair ter beschikking aan de auto's. Een ander punt van aandacht is dat er dicht bij de woningen geparkeerd kan worden. Een zeer groot risico is dat de plekken – hoewel misschien niet zo bedoeld – gezien worden als privé parkeerplaatsen voor en van de bewoners. Gebruik door derden kan dan problemen oproepen. Aan de Heuvel is de situatie wezenlijk anders dan bijvoorbeeld bij het Prinsenhof waar het parkeren in de 'blinde' hoeken achter op het terrein juist primair voor eigen gebruik is en een kwaliteit is om het hof autoluw te houden. De poort naar dit hof versterkt dit hofgevoel. Hoewel ook niet de bedoeling, leent de huidige verkaveling zich juist heel goed voor een slagboom dan wel *gated community*.

Het handhaven van de parkeerplaatsen op de Heuvel (voor de Rabobank) levert geen intrinsieke kwaliteiten. Juist bij de verlevendiging van de Heuvel – denk aan de ideeën rondom een horeca-plein - is juist een brede stoep met terrasjes aan de noordzijde van de Heuvel (wat betreft oriëntatie dus terrassen op het zuiden gericht) wenselijk. Met andere woorden de parkeerplaatsen 'staan dan in de weg'.

De sociale component van de stedenbouw

Interessant is de evenementenkalender met het overzicht van het gebruik van de Heuvel gedurende het jaar. Deze informatie is waardevol omdat het de sociale kant van de (dorps-)cultuur aangeeft. Kijkend naar de tekeningen onder het kopje *afzetten en gebruik pleinfunctie Heuvel* valt op dat tijdens de in de

evenementkalender aangegeven twaalf dagen dat de Heuvel geheel afgezet wordt het achterterrein niet bereikbaar is. Immers de inrit ten westen van Heuvel 7 ligt binnen de afgezette zone.