

Locatie 't Goeie Spoor



Ruimtelijke en programmatische kaders

Januari 2022



Gemeente Veenendaal
Team Ruimtelijke Ordening en Bouwen
Januari 2022

Status: Conceptversie



Inhoud

1.	Inleiding en aanleiding	4
2.	Ligging en huidige situatie	5
3.	Omgevingsvisie Veenendaal 2030	8
4.	Context	11
5.	Visie	14
6.	Ruimtelijke uitgangspunten en kaders	17
7.	Architectuur en beeldkwaliteit	21
8.	Programmatisch kaders	27
	Colofon	34

1. Inleiding en aanleiding

Voor u ligt een aanvulling van het kader uit 2018 voor de locatie Goeie Spoor. Dit kader is vastgesteld door de gemeenteraad in 2018 en was de basis voor het plan dat de ontwikkelaar in 2018 aan de buurt heeft gepresenteerd. Na deze participatie lag het project stil.

In de tussentijd is het gemeentelijk beleid op onderdelen gewijzigd. Er is een Omgevingsvisie Veenendaal 2030 vastgesteld gebaseerd op de principes Gezond Duurzaam en Veilig. Deze principes gelden sindsdien voor alle ruimtelijke ontwikkelingen. Waarbij er meer aandacht moet zijn voor onder meer groen en bewegen, zodat Veenendaal in 2030 groener is dan in 2019.

Intussen is het parkeerbeleid van de gemeente gewijzigd. Er is een meer gedifferentieerde gebiedsgerichte benadering vastgesteld. Waarbij een lagere norm geldt dan voorheen in de omgeving van een spoorwegstation. Een lagere norm die ingezet kan worden ten behoeve van woningbouw, maar ook nadrukkelijk bedoeld is voor meer ruimtelijke verblijfskwaliteit.

Gesteund door provinciaal beleid wil de gemeente in de omgeving van stations meer

woningen bouwen – het zogeheten verdichten. In een stad als Veenendaal is de onbebouwde ruimte rond stations schaars. Dit is een van de redenen om mee te willen werken aan het plan om meer woningen te kunnen realiseren op deze locatie dan op basis van het vastgestelde kader mogelijk is.

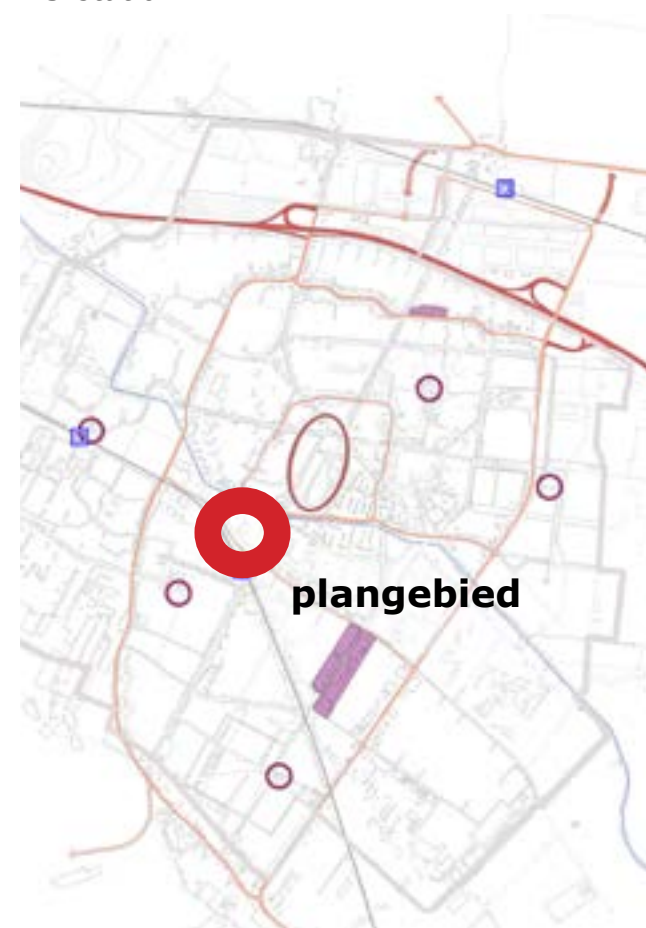
Anno 2021 is de vraag naar (nieuwe) woningen in Veenendaal groot, net als in de rest van Nederland. Het realiseren van meer woningen op een locatie kan een klein beetje bijdragen aan het tegengaan van de woningnood.

Sinds 1 juli 2018 worden nieuwe woningen niet meer aangesloten op het gasnet. Dat betekent dat deze gebouwen op een andere manier moeten worden voorzien van energie en warm water.

Het aanpassen van het vastgestelde kader is vanuit beleid en programma wenselijk. Daarbij is een nieuwe ruimtelijke opzet nodig om dat beleid en programma te kunnen realiseren.

In 2021 is een nieuw plan gepresenteerd door de ontwikkelende partijen. Een plan dat financieel haalbaar is en beter past bij

het nieuwe gemeentelijke beleid. Het plan bevat meer woningen en geeft vorm aan het gewijzigde gemeentelijke beleid. Onder andere door meer aandacht voor groen. Het plan speelt ruimtelijk in op de beperkte locatie tussen spoor en weg, alsmede op de kromming in de weg en nabijheid van het NS-station.



2. Ligging en huidige situatie

Ligging in de stad

Het plangebied ligt centraal in Veenendaal en naast het NS-station Veenendaal Centrum. Het perceel wordt omsloten door de spoorlijn Utrecht – Rhenen, 't Goeie Spoor, bebouwing aan de het Stationsplein/'t Goeie Spoor. Het fietstunneltje tussen Frans Halslaan en Kastanjelaan knipt het plangebied in tweeën.

De locatie ligt vrij centraal in Veenendaal, en lijkt op het eerste gezicht prima bereikbaar. Immers 't Goeie Spoor is een hoofd-ontsluitingsweg dwars door Veenendaal. Dat betekent dat er veel autoverkeer aanwezig is en een eventuele toegang tot het plangebied overzichtelijk en veilig moet zijn. Langs de Industrielaan liggen fietspaden. Er zijn voetpaden, aan de noordzijde a;s onderdeel van het plantsoen en aan de zuidzijde tussen fietstunneltje en NS-station.

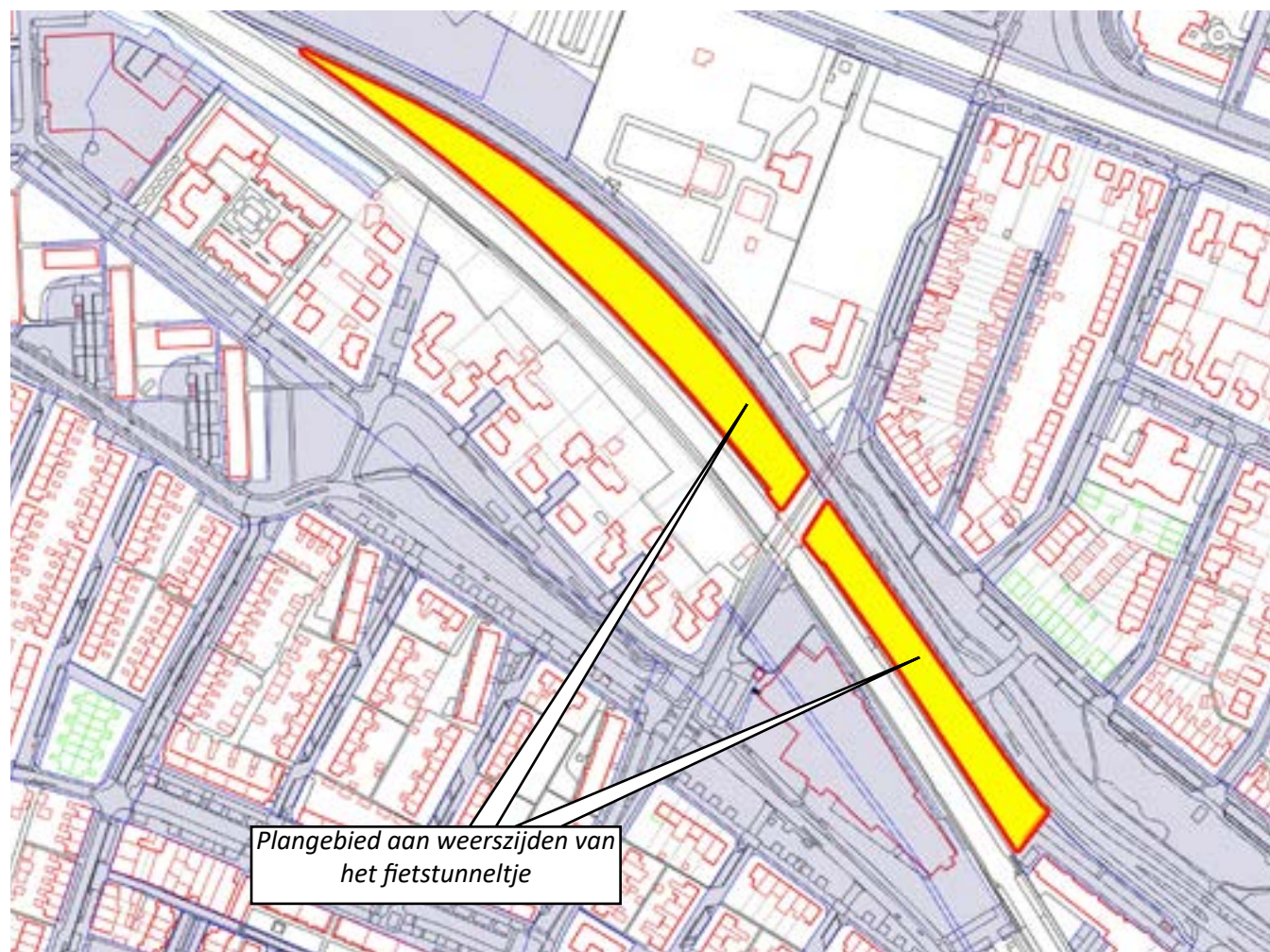


Kadastraal

Het plangebied omvat het perceel kadastraal bekend als Gemeente Veenendaal, Sectie D, perceelnummer 8591. De oppervlakte van het perceel gehele perceel is 10.280 m². De locatie wordt in tweeën gedeeld door de fietstunnel. Het deel aan de westzijde van de fietstunnel is ongeveer 5.500 tot 6.000m². De oostelijke locatie is kleiner, namelijk ongeveer 4.000 tot 4.500 m². Zie afbeelding.

Op het perceel staat momenteel geen bebouwing. Het perceel is onderdeel van een lange onbebouwde strook groen langs het spoor. Deze loopt van het appartementencomplex (de Geerhof) aan het Stationsplein tot de Rondweg-west.

De Geerhof bestaat uit twee kadastrale percelen. Een deel van het complex is eigendom van de Veenendaalse Woningstichting. Wegen en parkeerplaatsen rond het complex zijn gemeentelijk eigendom.



Bestemmingsplan

Het plangebied valt binnen het bestemmingsplan "Woongebieden 2018", vastgesteld door de gemeenteraad van Veenendaal op 20 september 2018. De gronden hebben de bestemming 'Groen'. Zie afbeelding rechtsonder van het vigerende bestemmingsplan.

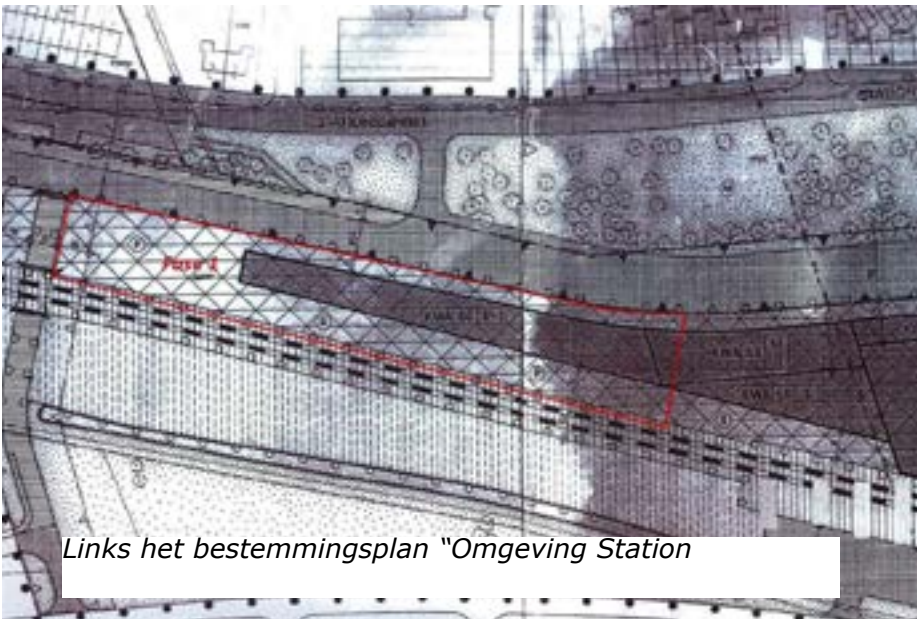
Het vigerende bestemmingsplan "Woongebieden 2018" biedt geen mogelijkheid om medewerking te verlenen aan een bouwplan op deze locatie. Om bebouwing in de groenstrook mogelijk te maken moet het

bestemmingsplan worden herzien. Op 3 maart 2011 heeft de gemeenteraad besloten dat voor ontwikkelingen groter dan 25 woningen, waarvoor een bestemmingsplanherziening moet plaatsvinden, een ruimtelijk en programmatisch kader moet worden vastgesteld.

In het voormalige bestemmingsplan "Omgeving Station" had het plangebied twee bestemmingen:

- "kantoren / woondoeleinden - A" (KWA)
- "kantoren zonder gebouwen".

Er was een bouwvlak met een maximale bouwhoogte van 8,50 meter. Zie afbeelding 5. Dit bestemmingsplan was door de gemeenteraad vastgesteld op 6 april 1978. Dat betekent dat van in 34 jaar (1978 tot 2012) deze bestemming niet is gerealiseerd. Dit was voor de gemeenteraad reden om deze bestemming niet te continueren in het bestemmingsplan 'Correctieve Tussen Grift en Spoor' (van 2012 tot 2018).



Rechts: Uitsnede van het vigerende bestemmingsplan Woongebieden 2028



3. Omgevingsvisie Veenendaal 2030

De raad van de gemeente Veenendaal heeft op 17 december 2020 de Omgevingsvisie Veenendaal 2030 vastgesteld. De Omgevingsvisie 2030 is een plan op hoofdlijnen dat alle strategische beleidsplannen zal vervangen die gaan over de fysieke leefomgeving, zoals het milieubeleidsplan, het gemeentelijk verkeers- en vervoersplan en de structuurvisie.

De Omgevingsvisie zet in op een koerswijziging van kwantiteit naar kwaliteit: beter en slimmer inrichten van de leefomgeving met gebruik van innovatie, kennis en creativiteit. Bij ieder initiatief moeten afwegingen worden gemaakt. Voor Veenendaal staan hierbij de principes gezondheid, duurzaamheid en veiligheid voorop. Voor nieuwe ontwikkelingen in de fysieke leefomgeving is in de Omgevingsvisie het volgende afwegingskader gegeven:

1. Ruimtelijke ontwikkelingen moeten een bijdrage leveren aan een Gezonde, Duurzame en Veilige leefomgeving. Elke nieuwe ontwikkeling is een kans om hier aan bij te dragen. Zo zal ook de gewenste groei van Veenendaal moeten bijdragen aan deze doelen.
2. We kiezen voor meervoudig boven en

kelvoudig ruimtegebruik, zodat de beperkte ruimte binnen Veenendaal optimaal wordt benut.

3. We voorkomen dat negatieve gevolgen van ontwikkelingen afgewenteld worden op de omgeving. We beoordelen ruimtelijke ontwikkelingen integraal en in relatie tot de omgeving.

Daarnaast bevat de Omgevingsvisie 2030 specifieke opgaven en doelstellingen voor de thema's Gezond duurzaam en veilig, Bouwen en wonen, Groen natuur en water, Mobiliteit, Economie, Milieu. De belangrijkste randvoorwaarden waar de ontwikkelingen op de Ritmeester locatie aan dienen te voldoen, zijn hieronder beschreven. De

kaders in hoofdstuk 5 en 7 zijn gebaseerd op de opgaven en doelstellingen uit de Omgevingsvisie.

Gezondheid - mobiliteit

Veenendaal wil in de leefomgeving mogelijkheden bieden om meer en vaker te bewegen, ontspannen en ontmoeten. Het plangebied moet voldoende aansluitingen voor langzaam verkeer krijgen en het maken van 'ommetjes in de wijk' wordt gestimuleerd. De wandelroutes dienen toegankelijk, sociaal veilig, verkeersveilig en aantrekkelijk ingericht te zijn. De voetganger en de fietser dienen bij de inrichting van de openbare ruimte en de gebouwen meer aandacht te krijgen. Om dit te be-



reiken moet voldaan worden aan de fietsparkeernorm en krijgt actieve mobiliteit een prominentere rol in de leefomgeving. Bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen staat een mobiliteitsconcept centraal dat integraal kijkt naar de algehele mobiliteitsbehoefte van nieuwe gebruikers in plaats van alleen de gehanteerde parkeernorm voor een bepaalde functie.

Gezondheid - groen, natuur en water

Veenendaal wil in 2030 groener zijn dan nu. Traditionele vormen van groen en nieuwe vormen van groen (zoals groen op de gevels of daken) worden gecombineerd. Daarnaast moet er met de inrichting rekening gehouden worden met het soort groen: de juiste boom en beplanting op de juiste plaats qua groeiruimte, (micro) klimaat en soortkeuze. Er moet met de inrichting van de openbaar toegankelijke ruimte rekening gehouden worden met goede en bereikbare plekken voor sport en bewegen, door bijvoorbeeld speelplekken of beweegtuinten aan te leggen.

Gezondheid – volkshuisvesting

De gemeente Veenendaal ambieert dat het woningaanbod aansluit bij de behoeftes van woningzoekenden, en dat het mogelijk is of

wordt om langer zelfstandig thuis te wonen. Om dit te bereiken is het uitgangspunt dat 30% van een woningbouwprogramma sociale woningen bevat. Daarnaast dienen alle nieuwe woningen levensloopgeschikt/toekomstbestendig te zijn.

Duurzaamheid – energietransitie

Het opwekken van duurzame energie wordt in Veenendaal gestimuleerd. Voor nieuwe ontwikkelingen wordt gestreefd naar collectieve systemen die onderdeel worden

van een smart grid. In 2050 wil Veenendaal energieneutraal zijn. Om dat te bereiken moeten nieuwe, grondgebonden woningen energieneutraal zijn (0 op de meter) of energieleverend. Daarnaast streeft Veenendaal ernaar om aardgasvrij en fossielvrij te zijn vóór 2050. Bij sanering van bestaande bebouwing wordt van de initiatiefnemer een feitelijke bijdrage gevraagd op het gebied van duurzaamheid, klimaatadaptatie en hernieuwbare energie.



Duurzaamheid – duurzaam bouwen

Voor nieuwbouw geldt dat er hoge eisen worden gesteld aan circulair bouwen. Van alle nieuwe gebouwen moeten de toegepaste materialen goed gedocumenteerd worden. Er wordt onder meer gekeken naar hergebruik van materialen als beton, grond, asfalt. Hier worden eisen aan gesteld: deze mogen geen gezondheidsrisico's opleveren. Tot slot moet er gekeken worden naar inzet van energiezuinig, minder vervuilend of zero emissie materieel tijdens de werkzaamheden.

Duurzaamheid - klimaatadaptatie

Bij ruimtelijke ingrepen dient er ruimte te zijn voor maatregelen die bijdragen aan klimaatadaptatie (regenwateropvang en voorkomen van hittestress). Belangrijke uitgangspunten zijn onder meer dat afvalwater en hemelwater gescheiden moet worden aangeboden en afgevoerd, dat de oorspronkelijke grondwaterstanden gehandhaafd blijven en dat de openbare ruimte en privéruimte vergroend c.q. minder verhard worden. In de openbare ruimte en om, op en aan gebouwen wordt meer groen gerealiseerd.

Duurzaamheid – natuurinclusief bouwen

Er wordt gestreefd naar natuurinclusief bouwen. In het Omgevingsplan worden in de toekomst regels opgenomen voor groen- en natuurinclusief bouwen gericht op gebouwgebonden maatregelen en maatregelen in de directe omgeving van de nieuwbouw.

Duurzaamheid - behouden en versterken van cultuurhistorie en archeologie

Bij ruimtelijke ontwikkelingen moet rekening gehouden worden met cultuurhistorisch waardevolle landschappen, structuren en gebouwen. Er moet worden voldaan aan het gemeentelijke beleid, zoals vastgelegd in het RAAP-rapport 3572 "Archeologienota gemeente Veenendaal" en de bijbehorende archeologische beleidskaart (oktober 2018).

Link omgevingsvisie: https://www.veenendaal.nl/fileadmin/files/Veenendaal/documenten/Omgevingsvisie_versie_16_laagste_resolutie.pdf

Veiligheid

De fysieke leefomgeving dient veilig ingericht te worden en niet uit te nodigen tot criminaliteit. Bij het inrichten van de leefomgeving is aandacht voor overzicht, eenduidigheid, goede oriëntatiemogelijkheden, zichtbaarheid en toegankelijkheid. Nieuwe woningen dienen allemaal te voldoen aan Politie Keurmerk Veilig Wonen. Daarnaast moet een VER (veiligheidseffectrapportage) worden aangeleverd.



4. Context

De wijken ten zuiden en ten noorden van het spoor ('t Franse Gat en de Bomenbuurt) zijn beide gebouwd tussen 1945 en 1960. De groenstrook tussen 't Goeie Spoor en de Stationsstraat is de groene rand van de Bomenbuurt. De Bomenbuurt bestaat uit grondgebonden woningen: overwegend twee bouwlagen met een kap. Dat houdt globaal in: een maximale nokhoogte van 10 meter en een goothoogte van maximaal 6 meter.

Aan de zuidzijde van het spoor staat het Rembrandtcollege: een middelbare school met een bouwhoogte van circa 10 meter. De school is een solitair gebouw: de vorm, architectuur en oriëntatie is anders dan de woongebouwen in de directe omgeving. Meer naar het westen staan grondgebonden woningen aan de Gabriël Metsulaan: overwegend 1 bouwlaag, soms met een kap, soms zonder kap.

De Geerhof bestaat uit twee delen: een deel georiënteerd op het Stationsplein met op de begane grond "dienstverlening". Dit deel is 5 bouwlagen hoog. Het andere deel staat parallel aan 't Goeie Spoor en gaat van 5 naar 4 en 3 bouwlagen. Hier is de begane grond "gesloten", er is een entree en voor de rest zijn er bergingen en hun toegangen. De appartementen hebben een buitenruimte aan de spoorzijde: op de begane grond een tuintje en op de verdiepingen een balkon.



Hiernaast de verkeersstructuur van Veenendaal. Het plangebied ligt aan een zogeheten "Hoofdontsluitingsweg".



Zicht vanuit het westen naar De Geerhof, rechts de bomen langs t'Goeie Spoor



Zicht op de parkeerplaats voor De Geerhof



Zicht vanaf de Stationssingel op het plangebied



Zicht op het plangebied vanaf de fietstunnel



Zicht op de fietstunnel vanaf het noorden



Zicht op de fietstunnel vanaf het zuiden

Groenstructuur

De beoogde locatie is onderdeel van een grotere groenstructuur van oost naar west. Zie afbeelding rechts. Sinds het vaststellen van het Groenstructuurplan hebben er diverse ontwikkelingen plaatsgevonden aan 't Goeie Spoor. Er is extra bebouwing gerealiseerd aan de noordzijde (zwembad en ROC Het Perron). Daarnaast is de beplanting tussen 't Goeie Spoor en de spoorlijn uitgedund: de 'dichte beplanting (heesters)' is verdwenen. Het groen bestaat nu uit een rij bomen en 'onkruid, zoals ruig gras en bramenstruiken'. Het groen is niet openbaar.

Zoals aangegeven is de locatie onderdeel van de oost-west groenstructuur langs 't Goeie Spoor. Voor het bouwen in deze strook is er een onderscheid tussen de gronden ten oosten en ten westen van het fietstunneltje. Bij bouwen ten westen van het fietstunneltje zou een schakel verdwijnen in de groenstructuur. Aan de oostzijde van het tunneltje is bebouwing mogelijk: er verdwijnt groen, maar de groenstructuur loopt door aangezien het groen aan de noordzijde van 't Goeie Spoor blijft. Dit is de groenstrook tussen 't Goeie Spoor en de Stationsingel. Deze zorgt voor een scheiding tussen de woningen aan de Stationsingel en de bouwlocatie.

Rechts: In het Groenstructuurplan is de locatie voorzien van het predikaat "Dichte beplanting". In de praktijk is deze verdwenen en vervangen door een rij bomen en lage beplanting. Dit komt het zicht op en om de locatie ten goede.



De Stationssingel met rechts de eengezinswoningen en links het groen langs 't Goeie Spoor. De weg en het plangebied zijn niet zichtbaar.

5. Visie

De locatie ligt centraal in Veenendaal in een bijzondere zone: tussen een drukke weg en de spoorlijn. Van belang is de ligging in de omgeving: de locatie is onderdeel van (mogelijke) bebouwing langs de stedelijke ontwikkelingsas 't Goeie Spoor – Industrielaan – Wageningse laan. In de Structuurvisie was langs deze as bebouwing mogelijk van maximaal 15 meter met accenten tot maximaal 30 meter. In de Omgevingsvisie Veenendaal 2030 zijn deze maximale bouwhoogten vervallen.

De volgende aspecten nodigen uit tot een andere kijk op bouwhoogten nabij het NS-station:

- het loslaten van bouwhoogten in de Omgevingsvisie Veenendaal;
- het huidige woningtekort in Veenendaal alswel in Nederland;
- de wens om te verdichten bij treinstations (meer woningen te bouwen nabij stations);
- lagere parkeernorm en parkeren op afstand.

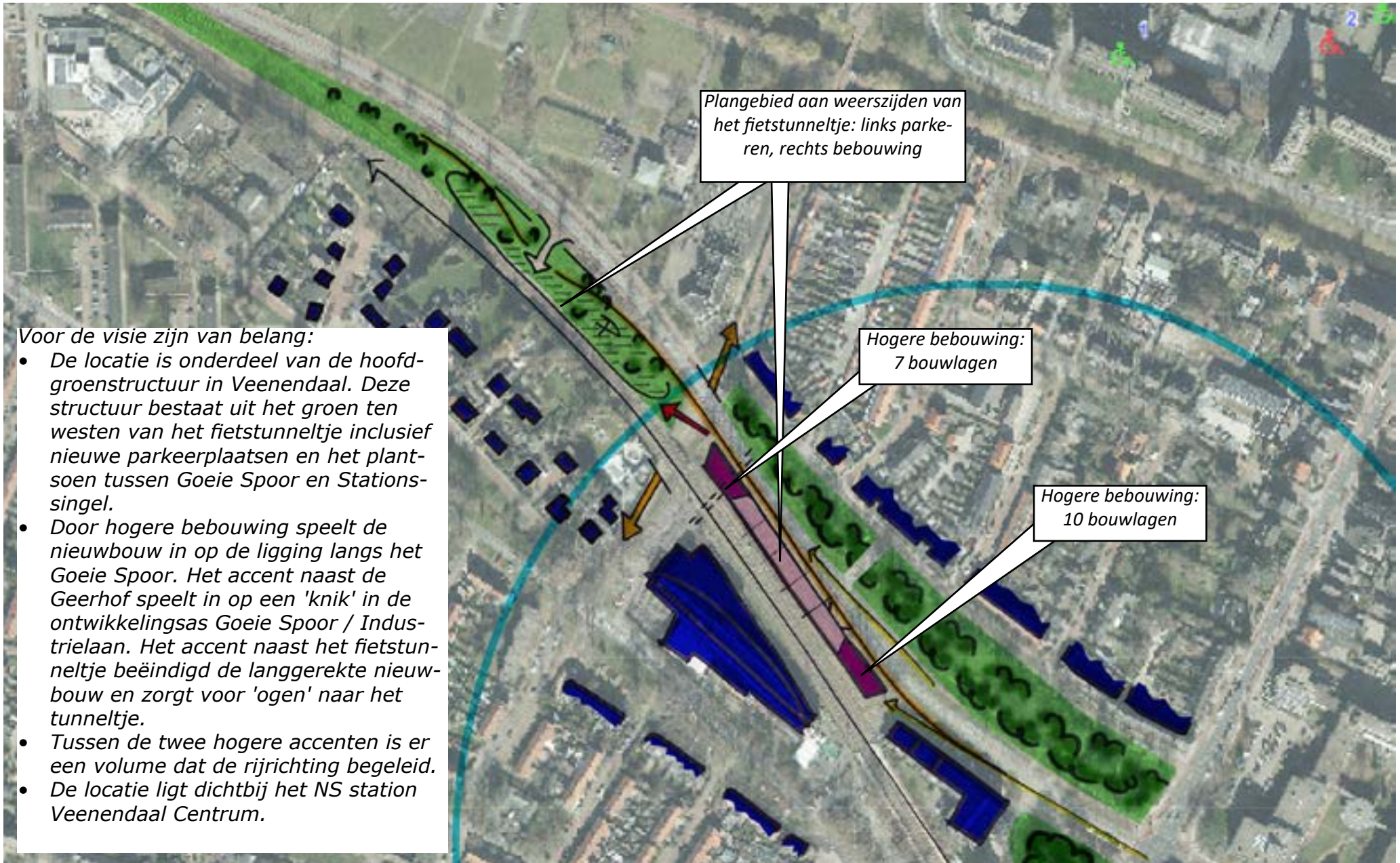
Om die reden zijn voor deze locatie twee hogere accenten mogelijk: dichtbij het station (oostzijde van de locatie) en ten oosten, naast het fietstunneltje. Op die manier kan de bebouwing zich verankeren

in de omgeving, een begeleidende wand zijn langs het Goeie Spoor en een 'kop' en 'staart' hebben. Vanuit het westen gezien is er eerst een gebied met groen en parkeren. Dit westelijke deelgebied (ten westen van het fietstunneltje) wordt niet bebouwd vanwege de te behouden doorgaande groenstructuur. De bebouwing begint ten oosten van de fietstunnel en eindigt bij het appartementencomplex De Geerhof. Doordat 't Goeie Spoor enigszins gebogen is, is de nieuwbouw ook vanuit het oosten goed zichtbaar. Op deze plek komt een hoog accent van 10 bouwlagen. Het gebouw markeert de 'knik' in de weg en markeert tevens de omgeving van het station. Op basis van het bovenstaande dient de nieuwe bebouwing een 'kop' en 'staart' te hebben: aan de oost- en westzijde, respectievelijk 10 en 7 bouwlagen. De bebouwing tussen 'kop' en 'staart' mag niet bestaan uit een aaneengesloten wand met één doorgaande bouwhoogte. De bebouwing kan trapsgewijs of bloksgewijs worden vormgegeven, waarbij er 'open ruimte' aanwezig is tussen de 'kop' en de 'staart'.

In het vorige kader waren er twee gebouwen gescheiden door een parkeerterrein: uitgangspunt 5 bouwlagen hoog met een

accent van 6 bouwlagen. Tevens was een parkeerterrein westelijk van het fietstunneltje noodzakelijk. Door het parkeren nu in zijn geheel ten westen van het fietstunneltje te realiseren, kan er nu 1 gebouw worden gemaakt. In combinatie met de wens tot verdichten bij NS-station en een lagere parkeernorm leidt dit tot een andere vormgeving en andere bouwhoogten: 'kop - midden en staart'.

Door bebouwing op deze locatie verdwijnen beplanting en bomen, bijvoorbeeld de bomen langs 't Goeie Spoor. Dit 'levende groen' moet gecompenseerd worden. Bij de verdere planvorming zal duidelijk worden hoe dat gebeurt. Een optie is opgaand 'levend groen' op en aan de nieuwe bebouwing. In de bebouwing tussen 'kop' en 'staart' kan dit vorm krijgen door dakterrassen met beplanting die zichtbaar is vanuit de omgeving. Waarbij lage daktuinen zichtbaar zijn vanaf het maaiveld in de directe omgeving. De hogere daktuinen zullen zichtbaar zijn bij meer afstand tot de bebouwing. Bij de inrichting en het beheer van de beplanting op deze terrassen is de zichtbaarheid van het opgaande groen vanuit de omgeving een randvoorwaarde.



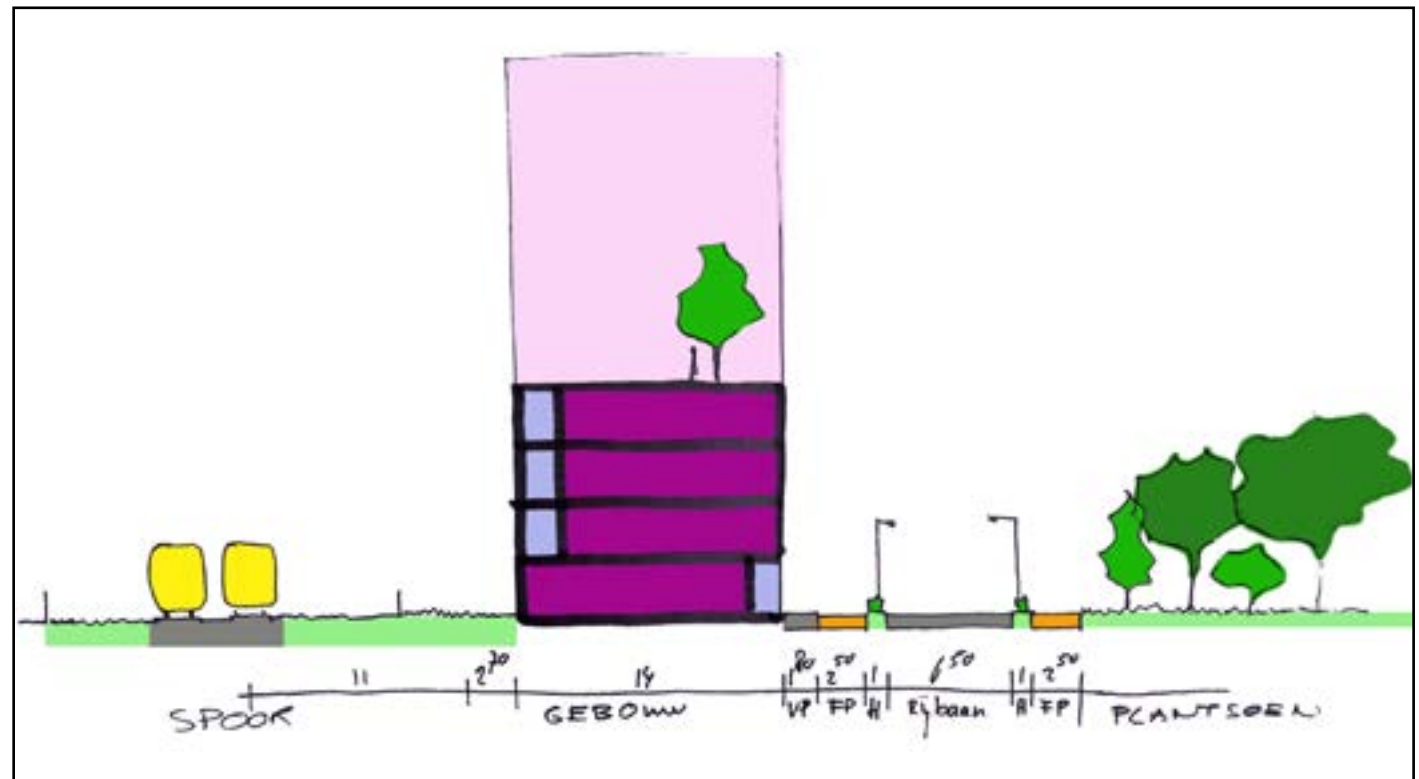
De locatie is geen onderdeel van een woonbuurt. De locatie ligt in een bijzondere zone, aan een zogeheten ontwikkelingsas en in de directe nabijheid van een NS-station. Hierdoor mag bebouwing afwijken van gangbare woongebouwen in de omgeving in maat, schaal, oriëntatie en richting. Met de architectuur kan ingespeeld worden op deze bijzondere locatie: goed in het zicht, met koppen in het zicht en langs een drukke verbindingsweg.

De locatie leent zich om bijzonder gebouw neer te zetten: een gebouw met een eigen identiteit en uitstraling. De vormgeving moet zich richten op diverse schaalniveaus: een gebaar op het niveau van de stad, op het niveau van de locatie (o.a. door accenten en geleding), bij aansluiten op zijn directe omgeving (o.a. maaiveld) en op gebouwniveau gericht op een comfortabele woonplek voor de nieuwe bewoners.

De ruimte voor bebouwing is beperkt, en de ontsluiting is niet eenvoudig.

Het is wenselijk om rekening te houden met woonbebouwing in de omgeving: beperking van licht door schaduwwerking van de nieuwbouw dient voorkomen te worden of tot een minimum beperkt te zijn. Met de

situering van de hoge bebouwing is het mogelijk hier rekening mee te houden. Ter hoogte van de 10 bouwlagen hoge bebouwing is de parkzone circa 40 meter breed en de afstand tot de woningen aan de Stationsingel circa 65 meter. Bij de voorgestelde 7 bouwlagen hoge bebouwing is de groenstrook circa 15 meter breed en de afstand tot woningen aan Stationsingel circa 45 meter.



Er is beperkt ruimte tussen spoor en openbare wegen (rijbaan, fietspad en voetpad). De begane grond van de nieuwbouw dient een vriendelijke uitstraling te hebben naar de openbare wegkant. Aan de zijde van het spoor is ook een 'vriendelijke' gevel gewenst, bijvoorbeeld door het gebruik van opgaande beplanting. Langs de rijbaan is er beperkt ruimte voor een haag en verlichting.

6. Ruimtelijke uitgangspunten en kaders

Ontsluiting en parkeren

Belangrijk voor de ontwikkeling van deze locatie zijn ontsluiting en parkeren. Ten tijde van het vorige gemeentelijke kader gold een andere parkeernorm. De parkeernorm is nu beduidend lager, onder andere door ligging bij NS-station, diverse buslijnen rijden en halteren in de omgeving c.q. NS-station en de locatie ligt op loop- en feistafstyand van het centrum. Dat biedt kansen om op een relatief eenvoudige manier te voldoen aan de parkeerbehoefte en het aantal aansluitingen op 't Goeie Spoor te beperken. Waar in het vorige kader sprake was van twee aansluitingen op 't Goeie Spoor voor twee parkeerterreinen, is het nu mogelijk met één parkeerterrein te voorzien in de gewenste parkeercapaciteit.

Het gebied ten westen van het fietstunneltje mag niet bebouwd worden en wordt ingezet voor de parkeerbehoefte. Het gebied krijgt een openbare parkachtige uitstraling waarin geparkeerd wordt. Over het fietstunneltje komt een voetgangersbrug die parkeerterrein en woningen met elkaar verbindt. voor voetgangers komt er een extra verbinding naar het tunneltje. Zodat de locatie goed verbonden is met zuidzijde van het spoor (Franse Gat) en vice versa.

Er is een wens om ook vanuit de oostzijde bij het gebouw te kunnen komen met auto's, bijvoorbeeld voor invaliden, pakjesdiensten, etc. Het gaat dan om enkele parkeerplaatsen die bereikbaar kunnen zijn via de ontsluitingsweg van de Geerhof. Het is nadrukkelijk niet de bedoeling een extra parkeerterrein aan te sluiten op 't Goeie Spoor. Wel komt er parallel aan 't Goeie Spoor een opstelplek voor afvalinzameling en eventueel voor pakjes, ophaalservice, etc.

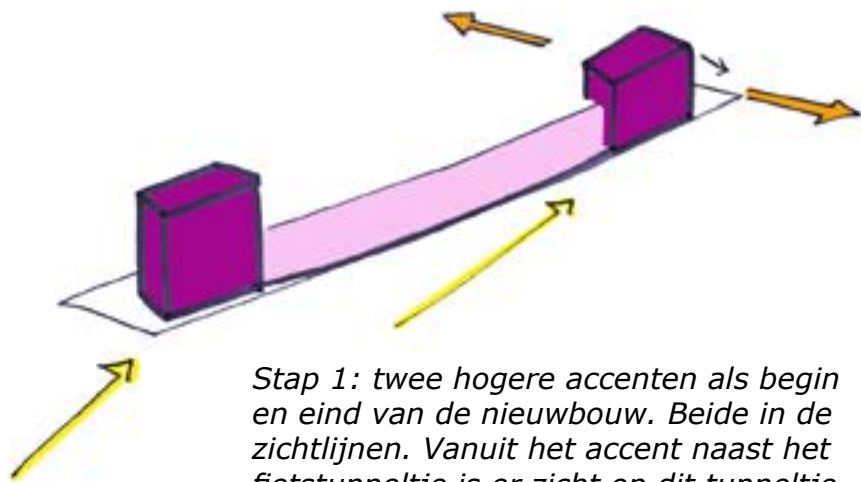
Er komen geen parkeerplekken onder de toekomstige bebouwing. Bouwen en parkeren vinden op afzonderlijke locaties plaats, respectievelijk ten oosten van het fietstunneltje en ten westen – gecombineerd met groen. Door de hierboven beschreven verkeersontsluiting is het beslag dat het autoverkeer op het bouwvlak legt beperkt.

Bij de verdere uitwerking is er aandacht, nodig voor prettige route tussen bebouwing en parkeerplaatsen, sociale veiligheid (op parkeerterrein en bij het fietstunneltje) en voor het tegen gaan van parkeren aan de overzijde van 't Goeie Spoor – in de Bomenbuurt. Bijvoorbeeld door aanvullende beplanting in de parkstrook die het niet

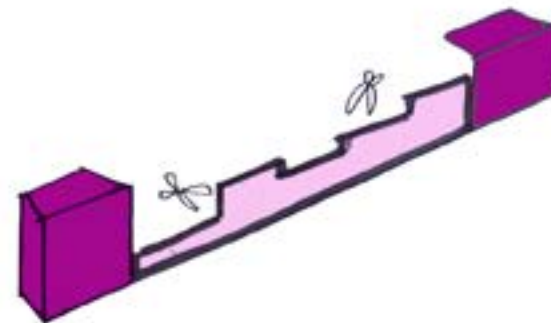
makkelijk maakt om van zuid naar noord te lopen.

Er is aandacht nodig voor overstekende voetgangers en fietsers op 't Goeie Spoor: de dichtstbijzijnde oversteekplek is nabij het Stationsplein.

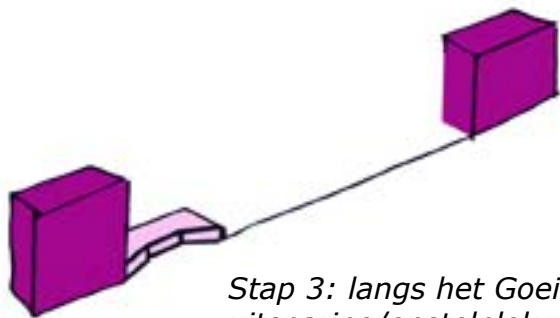




Stap 1: twee hogere accenten als begin en eind van de nieuwbouw. Beide in de zichtlijnen. Vanuit het accent naast het fietstunneltje is er zicht op dit tunneltje. Accenten 10 en 7 bouwkagen hoog



Stap 2: tussen de twee hogere accenten een begeleidende wand. Deze mag niet in een aaneengesloten bouwhoogte. Er moet afwisseling zijn in hoogte.



Stap 3: langs het Goeie Spoor komt een uitsparing/opstelplek voor de afvalinzameling



Stap 4: in het voorkeursmodel gaat het 'tussen volume' getrapt omhoog, waardoor er daktuinen zijn voor bewoners. Bepanting aan de kopgevels en bomen zijn belangrijk voor de uitstraling.

Functie, woningtype en doelgroep (H van Walsem p.m.)

De beoogde functie voor de locatie is: 'Wonen'. De locatie leent zich voor appartementen: mix van kleine eenheden, middelgrote en grotere appartementen. Alle woningen met (voldoende) buitenruimte. Het kan gaan om 'gewone' appartementen of voor een doelgroep, zoals jongeren, starters of ouderen of een combinatie van doelgroepen. In principe kan het gaan om zowel huur- als koopwoningen. Van belang is dat de communicatie over het inschrijven voor de woningen nadrukkelijk gericht is op een doelgroep gericht op openbaar vervoer, fiets, autodelen, etc. Waarbij gemeld wordt dat er op basis van de lage parkeernorm niet voor iedere woning een parkeerplaats beschikbaar is.

De woningen dienen levensloop bestendig te zijn ontworpen. Zie hiervoor hoofdstuk 8 en de Omgevingsvisie Veenendaal 2030.

Voor alle locaties in Veenendaal geldt dat 30% sociale woningen gerealiseerd moet worden. (onderverdeling? Minimaal 3 kamer woningen?

Bouwvlak, rooilijnen en accenten: 'kop' en 'staart'

In het vorige kader waren er twee bouwvlakken van elkaar gescheiden door een parkeerterrein, (ondergrondse) afvalinzameling, verhuishagens, etc. Nu het parkeren niet meer op hetzelfde bouwvlak hoeft te komen als de woningen, komt er een gescheiden bouwvlak en parkeerterrein. De bebouwing die binnen het bouwvlak mogelijk is, krijgt een 'kop' en 'staart'. Als je vanuit het oosten komt is het oostelijke gebouw het beeldbepalende gezicht met 10 bouwlagen. Naast de bebouwing van 10 bouwlagen is er een lager deel dat traps- of bloksgewijs oploopt naar de hoge 'staart' – 7 bouwlagen ten westen van het fietstunneltje, de overgang naar het groen. Door de woningen in dit volume te richten naar het fietstunneltje is meer zicht mogelijk op dit tunneltje en wordt de sociale veiligheid van het tunneltje verbeterd.

Als je vanuit het westen komt is het omgekeerd: west is het einde van de groenstrook en het begin van de bebouwing, de bebouwing eindigt met een hoogte accent van 10 bouwlagen.

Langs het spoor ligt het bouwvlak op de erfgrans. Aan de noordzijde wordt de ligging van het bouwvlak bepaald door de gewenste openbare ruimte met een voetpad. Aan de oostzijde is een afstand gewenst tot het appartementencomplex. Aan de westzijde heeft de nieuwe bebouwing een relatie met het fietstunneltje: niet te dicht op het tunneltje in verband met de behoefte aan licht in de tunnel, en niet te ver weg in verband met de wens om "ogen" vanuit de woningen te hebben op de tunnel vanuit de nieuwbouw. Dit laatste draagt bij aan het verbeteren van de sociale veiligheid bij de fietstunnel. Aan de westzijde is er dwars over het bouwvlak nog een zone die vrij moet blijven van bebouwing op het maaiveld. Hier ligt een leiding van Stedin Er mag met een 'overkluizing'/'poort' boven deze zone gebouwd worden.

Massa, hoogte en vorm

De hoogste gebouwen in de omgeving zijn 5 bouwlagen. Volgens de Structuurvisie 2025 is langs 't Goeie Spoor bebouwing mogelijk van maximaal 15 meter met accenten tot een maximum van 30 meter. In de Omgevingsvisie zijn deze hoogtebeperkingen vervallen. Nog steeds geldt dat bebouwing in zijn omgeving moet passen. Voor deze locatie is het uitgangspunt gedifferentieerde bouwhoogten die inspelen op ligging en woningbehoefte. Een 'kop' aan de oostzijde, dichtbij station, van 10 bouwlagen hoog. Dit gebouw markeert de 'knik' in 't Goeie Spoor en de ligging bij NS-station. De overgang naar de fietstunnel en het groen ten westen daarvan wordt gemarkeerd door een volume van 7 bouwlagen.

De bebouwing tussen 'kop' en 'staart' kan op diverse manieren vorm krijgen. Het kan trapsgewijs, maar ook op een andere manier. Bijvoorbeeld 'bloksgewijs' met twee of drie volumes die in hoogte verschillen. Het doel is om een aaneengesloten wand met één doorgaande bouwhoogte te voorkomen tussen 'kop' en 'staart'. De opbouw van deze wand moet afwisselend zijn, er moet ruim voldoende voor een balans tussen ruimte en de hoeveelheid bebouwing.

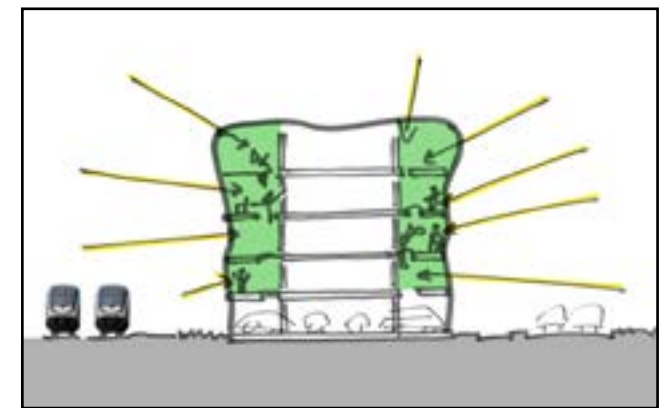
Van belang bij de bebouwing tussen 'kop' en 'staart' is het samenspel met levend groen cq beplanting. Bij het bebouwen op deze locatie is groencompensatie nodig, doordat nu aanwezige bomen en beplanting verdwijnen. Beplanting op en aan de nieuwe bebouwing kan bijdragen aan de gewenste compensatie, aan de beleving van de ruimten en gevels door bewoners van de nieuwe woningen en de gewenste bijzondere uitstraling van bebouwing op deze markante locatie. Hierbij is te denken aan opgaande beplanting tegen de gevels, maar ook aan dakterrassen met een of meerdere bomen.

Op de hierboven beschreven manier is het mogelijk om een (in hoogte) afwisselend beeld langs 't Goeie Spoor te realiseren dat past in zijn omgeving.



Oriëntatie

De nieuwe bebouwing heeft diverse gezichten en oriëntaties. Door zijn ligging heeft de bebouwing geen echte achterkant – alle zijden liggen in het zicht. Immers aan de zuidzijde hebben treinreizigers zicht op de bebouwing en aan de andere zijde is het gebouw zichtbaar voor automobilisten, voetgangers en fietsers. De oostelijke en westelijke kanten liggen vol in het zicht vanaf 't Goeie Spoor en de spoorlijn. In feite is het van belang bebouwing met een alzijdige hoogwaardige kwaliteit te maken. Afhankelijk van de ontsluiting kunnen de woningen aan de zijde van de spoorlijn of aan de zijde van 't Goeie Spoor liggen. De appartementen zijn direct op het trappenhuis ontsloten of bereikbaar via een galerij.



7. Architectuur en beeldkwaliteit

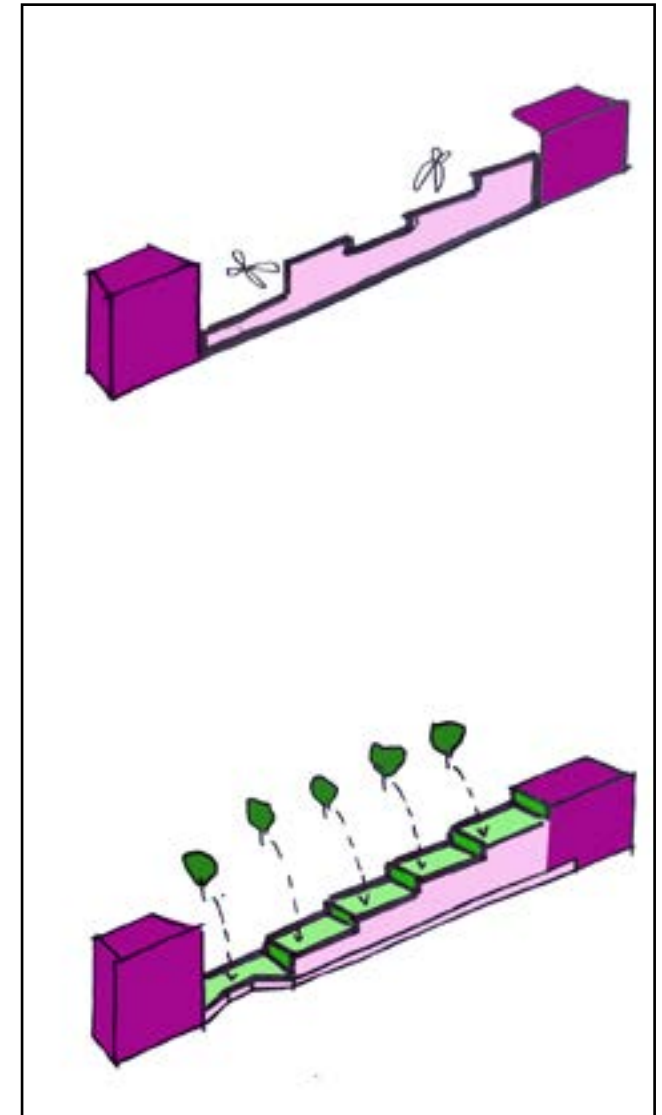
Architectuur

De plek en het soort woningen lenen zich voor een conceptuele aanpak. Hier hoeft geen traditioneel bakstenen gebouw te komen. Maatregelen in verband met geluid zullen in hoge mate bepalend zijn voor het uiterlijk van de nieuwe bebouwing. Schematisch is de bebouwing op te vatten als een kern van woningen met daaromheen de (geluidwerende) gevels. Tussen de gevels en de woningen is ruimte voor de ontsluiting, verblijfsruimten en inplanting groen.

De architectuurstijl is vrij. Het gebouw is onderdeel van bebouwing langs de hoofd-ontsluitingswegen van Veenendaal, in dit geval de as 't Goeie Spoor - Industrielaan - Wageningse laan. Ruimte wordt geboden om een bijzonder gebouw neer te zetten: een gebouw met een eigen identiteit en uitstraling. Wat niet betekent dat het een schreeuwerig/opdringend gebouw moet worden. Het gaat om de balans tussen bijzonder zonder te opvallend te zijn, tussen aansprekend en niet opdringerig. Van belang is het vormgeven van het gebouw op diverse schaalniveaus: er wordt een gebaar gevraagd op het niveau van de stad/de locatie, terwijl er op het maaiveld en op gebouwniveau een zorgvuldige de-

taillering en materialisering nodig zijn. Het gebouw moet een meerwaarde hebben langs deze drukke weg, nabij het NS-station en bijdragen aan een positieve identificatie van Veenendaal. Door de gesloten vorm is aandacht nodig voor plasticiteit en geleiding in de gevels: kop- en langsgevels langs spoor en 't Goeie Spoor. Op de begane grond is ruimte nodig voor bergingen, fietsen, fietsenstallingen, entrees, woningen en/of gemeenschappelijke ruimte of iets dergelijks. Van belang is dat de "koppen" van de gebouwen met woningen en/of een gemeenschappelijke of maatschappelijke voorziening op het maaiveld staan. Lange aaneengesloten 'blinde gevels' moeten worden voorkomen.

Op de volgende pagina's staat de gewenste beeldkwaliteit beschreven en wordt deze verduidelijkt met referentiebeelden voor de de gevels en voor zogeheten 'groene gevels'.



Beeldkwaliteit bebouwing

De nieuwe bebouwing staat in een kromming in 't Goeie Spoor, waarbij de hoge bebouwing (10 bouwlagen) de 'knik' in de weg markeert. Voor het beeld gaat het zodoende over begeleiden en verbijzonderen:

- het begeleiden geldt voor de gevels langs 't Goeie Spoor en de spoorlijn;
- verbijzonderen geldt voor de oostelijke en westelijke koppen.

De meest oostelijke en meest westelijke kop staan met bebouwing op het maaiveld – niet met bergingen, maar met wonen, een gemeenschappelijke ruimte of iets dergelijks. Op deze koppen zijn geen blinde gevels gewenst.

Van groot belang bij de vormgeving en het uiterlijk van de nieuwe bebouwing zijn de maatregelen in het kader van de Wet Geluidhinder. Eventuele maatregelen moeten een bijdrage leveren aan het gewenste hoogwaardige beeld van de bebouwing. Belangrijk bij het beeld zijn het kleur- en materiaalgebruik. Het kleurgebruik is terughoudend in verband met zicht vanaf de Stationssingel. Het bouwblok kan worden gedifferentieerd ten opzichte van de bestaande bebouwing door gebruik van ver-

bijzondering zoals erkers, kozijnindelingen en entreepartijen.

De individuele ritmiek is ondergeschikt aan de eenheid van het gehele bouwblok/straatbeeld. Het gebouw is zichtbaar vanaf alle zijden: ook de spoorzijde zal de nieuwbouw een kwalitatief hoogwaardig beeld moeten hebben. Dit is immers een entree naar Veenendaal.

Aan beide lange gevels dient aandacht te worden besteed aan het vormgeven van ontsluiting en uitstraling. Dat kan door segmentering, horizontale geleiding, maar ook door gebruik van kleur (cq gekleurd glas)

en in plaats van een galerij een gaanderij te maken met verblijfsplekken of plekken die daar toe uitnodigen.

Bij verdere uitwerking is aandacht voor

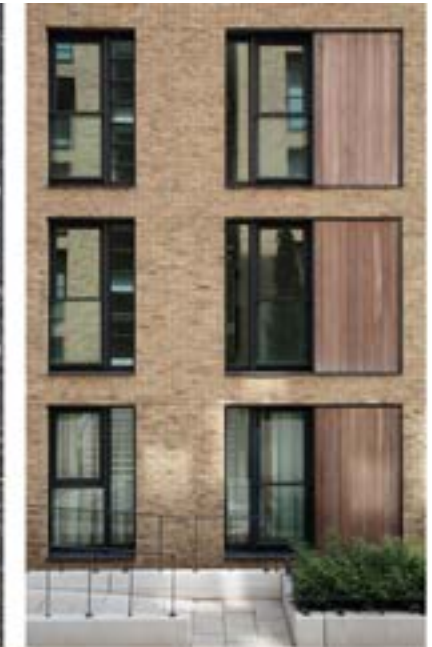
- Levend groen (beplanting en bomen) aan en op gebouw
- Inspelen op zicht vanaf 't Goeie Spoor door beplanting en bomen op verdiepingen
- Dakterrassen voor bewoners van de appartementen





Op deze pagina referenties van pre-fab gevel elementen. Hiermee kunnen de 'koppen' verbijzonderd worden, lange aaneengesloten blinde gevels op de begane grond worden voorkomen en het gebouw een geleding krijgen die de straat begeleid en 'koppen' accentueert.





Op deze pagina referenties van zogeheten 'kader en vulling'. Hiermee kunnen de 'koppen' verbijzonderd worden, lange aaneengesloten blinde gevels op de begane grond worden voorkomen en het gebouw een geleding krijgen die de straat begeleidt en 'koppen' accentueert. Door diversiteit van de 'invulling' worden functies achter de gevel zichtbaar en zijn herhaling en verbijzonderingen mogelijk.





Op deze pagina referenties van zogeheten 'groene gevels en schermen'. De bedoeling is om gevels te voorzien van opgaande beplanting, met name aan de kant van het spoor



Beeldkwaliteit parkeerterrein

Van belang voor het parkeerterrein is het voorkomen van een traditioneel parkeerterrein met heel veel verharding en de aanblik van geparkeerde auto's. Het parkeerterrein moet een parkachtige uitstraling krijgen, waar auto's te gast zijn en kunnen geparkeerd worden. Die uitstraling wordt bereikt door opgaand groen (struiken en bomen), wellicht enkele subtiele hellingen en het gebruik van zogeheten halfverharding - open bestrating waar gras of een andere bodembedekker doorheen groeit.

Enkele belangrijke aandachtspunten zijn:

- het verloop van het fietspad door en/of langs het parkachtige parkeerterrein;
- sociale veiligheid c.q. zicht hebben en zichtbaar zijn in combinatie met beplanting en bomen;
- verlichting van het terrein;
- behoud van bestaande bomen;
- mogelijkheid voor een sport/spelvoorziening.



Afbeelding met parkachtige omgeving parkeren rechts en bebouwing met daktuinen links



Stadhouderspark | Vught



Monnikenhulzen | Arnhem

Parkeerplaatsen in een parkachtige zone

Hier een aantal referentiebeelden voor parkeren in het westelijk deel van het plangebied. Dit deel mag niet bebouwd worden en mag benut worden de parkeerbehoefte. Het gebied heeft een groene en parkachtige uitstraling, waarin parkeren ondergeschikt is.

8. Programmatische kaders

Afval

- Bij gestapelde woningbouw wordt het afval ingezameld door middel van ondergrondse containers. De ontwikkelaar is verplicht de kosten voor de ondergrondse containers te betalen en om de ruimte ervoor te reserveren in de plannen.

Asbest

Een asbestinventarisatie dient deel uit te maken van de aanvragen voor de nodige sloopvergunningen.

Archologie en monumenten

Bij herontwikkeling van het plangebied moet onderzoek gedaan worden naar mogelijk aanwezige archeologische waarden. Er moet worden voldaan aan het gemeentelijke beleid, zoals vastgelegd in het rapport "Archeologische beleidskaart en cultuurhistorische kenmerkenkaart gemeente Veenendaal" nr. V564, definitief (25 februari 2010) dat is opgesteld door Vestigia BV Archeologie & Cultuurhistorie uit Amersfoort. Het plangebied ligt in een zone aangeduid als 'categorie 5: lage verwachting. Onderzoeksplicht alleen bij MER-plichtig project'.

Beheer

De inrichting van de buitenruimte moet beheervriendelijk worden ingericht en gematerialiseerd. Duurzaam beheer is steeds belangrijker. Er wordt ingezet op robuuste functies in plaats van versnippering (tegenaan van kleine stukjes groen of verharding).

De materialen moeten zo worden gekozen dat veranderingen in beheerintensiteit geen invloed hebben op de beeldkwaliteit of technische staat. Vanwege het cultuurhistorische karakter van de locatie kan het gewenst zijn af te wijken van de gemeentelijke standaarden, bijvoorbeeld door een andere verharding of verlichting. Afwijkingen moeten in overleg met beheerders worden vastgelegd.

Bodem

Bodem in de Omgevingsvisie

Veenendaal heeft een schone leefomgeving met een goede lucht- en waterkwaliteit en een schone bodem. De opgave uit de Omgevingsvisie is dat de bodemkwaliteit waar mogelijk en/of nodig wordt verbeterd. Dit betekent dat indien er verontreinigingen aanwezig zijn, de bodem geschikt gemaakt wordt voor de beoogde functie.

Bij de planologische procedure c.q. beoordeling van de omgevingsvergunningaanvraag moet aandacht besteed worden aan eventuele bodemverontreiniging. Hiertoe moet een recent bodemonderzoek worden overlegd dat is uitgevoerd conform de NEN 5740. Dit onderzoek mag niet ouder zijn dan 5 jaar.

De locatie valt binnen de contour van een zogenaamde Wbb-locatie, waarvoor de provincie Utrecht bevoegd gezag is in het kader van de Wet bodembescherming (Wbb). Een Wbb-locatie is een ernstig geval of potentieel ernstig geval van bodemverontreiniging. De status hiervan is bekend bij de provincie Utrecht onder locatie-code UT034500148.

Bodem geschikt voor de functie

In het kader van de voorgenomen ontwikkeling en het vaststellen of de bodem geschikt is voor de voorgenomen functie, dient een integraal actualiserend bodemonderzoek conform de geldende normen. Op basis van een nieuw inrichtingsplan en de beoogde functie kan worden vastgesteld of de bodem geschikt is, i.e. waar welke aanvullende maatregelen noodzakelijk zijn.

Overige bodemfuncties

De bodem en ondergrond bij de vrijkomende percelen kunnen mogelijk benut worden om wezenlijk bij te dragen aan een gezonde, duurzame en veilige leefomgeving. Maatregelen in het kader van de klimaatadaptatie (groenvoorzieningen, waterberging, hemelwaterinfiltratie, etc.) zijn relevante aspecten die wezenlijk bijdragen leveren aan het leefmilieu in de wijk (hittestress, ecologie, etc). In dat kader is inzicht in de kwalitatieve en fysische aspecten van de bodem onontbeerlijk.

Boringsvrije zone

Benadrukt wordt dat de ontwikkelingslocatie zich binnen de boringsvrije zone van de drinkwaterwinning Veenendaal bevindt. Het is derhalve niet toegestaan boringen en verstoringen dieper dan 30 m-mv uit te voeren. Binnen de boringsvrije zone is het installeren van een rendabele WKO-installatie vrijwel uitgesloten.

Civieltechnische inrichting

De inrichting van de buitenruimte die wordt overgedragen aan de gemeente, dient te voldoen aan de gemeentelijke eisen zoals vastgelegd in de Inrichtingseisen Veenendaalse Openbare Ruimte (IVOR). Vooraf-

gaand aan de definitieve Omgevingsvergunning dient een goedgekeurd inrichtingsplan te worden overlegd. Hierbij zijn in ieder geval de volgende punten van belang:

- Bereikbaarheid bij calamiteiten door hulpdiensten;
- Bereikbaarheid voor vrachtverkeer zoals vuilniswagens en verhuishagens;
- Afvalinzameling;
- Eventueel aanwezige hoogteverschillen.
- Inpassen en bereikbaarheid van aanwezige transformatorhuisjes

Door de aanwezige voorzieningen en een levensloopbestendige inrichting van de woonwijken kunnen inwoners van Veenendaal lang(er) zelfstandig wonen. Hiervoor zijn de voorzieningen in de wijken zijn goed bereikbaar en toegankelijk. De openbare ruimte, woningen, openbare gebouwen en hun directe omgeving voldoen aan de toegankelijkheidseisen van het VN Verdrag Mensen met een beperking.

Duurzaam en circulair ontwikkelen

- Veenendaal wil in 2030 een circulaire stad zijn. In 2030 gebruiken we 50% minderprimaire grondstoffen in de bouw ten opzichte van 2016.

- Landelijk is de Milieuprestatiegebouw (MPG) leidend. De MPG geeft aan wat de milieubelasting is van de materialen die in een gebouw worden toegepast. De MPG wordt uitgedrukt in een schaduwprijs per m² BVO per jaar. Hergebruik van materialen bij de bouw leidt tot een lagere MPG score. Ook een bewust gebruik van duurzame (biobased)materialen leidt tot een lagere MPG score. Ook de constructie en het ontwerp kunnen de MPG-score fors beïnvloeden. Vanaf 1 juli 2021 is de MPG-eis in het bouwbesluit € 0,80 /m²/jaar. De Rijksoverheid streeft ernaar deze MPG-score in 2030 naar 0,5 te brengen.
- Veenendaal streeft naar een circulaire economie, waardoor het belangrijk is dat alle van alle nieuwe gebouwen de toegepaste materialen goed gedocumenteerd worden.
- We kijken onder andere naar hergebruik van materialen als beton, grond, asfalt. We stellen eisen aan de (hergebruikte) materialen: deze mogen geen gezondheidsrisico's opleveren.

Energie

- Nieuwe, grondgebonden woningen zijn energieneutraal (0 op de meter) of energieleverend.
- We stimuleren het opwekken van zonne-energie op daken en gevels van gebouwen en op onbenutte terreinen in het bebouwd gebied. Voor nieuwe ontwikkelingen streven we naar collectieve systemen die onderdeel worden van een smart grid. Interessant is welk ruimtelijk principe ingezet wordt voor de daken. Het typische fabrieksdakenprofiel, iets opgerekt, zou mooi ingezet kunnen worden voor zonnepanelen en/of PVT aan de zuidzijde. Noordzijde dan geschikter voor dakkapellen e.d.;
- Voor de opwek van duurzame energie focussen we ons op bestaande ruimte die al in gebruik is, op daken en aan gebouwen, en richten ons vervolgens op de overige beschikbare ruimte op (en onder) de grond. Dit betekent dat we onze opgaven voornamelijk willen invullen met de opwek van zonne-energie.
- Bij het benutten van de ondergrond, zoals voor warmte-winning, vindt een afweging plaats tussen de bijdrage aan maatschappelijk nut en mogelijke risico's;

- Voor biomassa is binnen onze gemeente weinig tot geen ruimte. We zijn terughoudend bij het realiseren van biomassacentrales op hout. Dit vanwege onzekerheid over de gezondheidseffecten en de waarde van hout in de circulaire economie. In voorkomende gevallen kan het nodig zijn als een tijdelijke oplossing. Voor warmtenetten waar een zekere mate van (bij-)stoken nodig is, geven we de voorkeur voor inzet van aardgas boven houtige biomassa. Andere vormen van biomassa willen we overwegen, waarbij we de effecten op de leefomgeving afwegen tegen dat van alternatieve oplossingen. We vinden dat biomassa vooral afkomstig moet zijn uit de regio;
- We geven de voorkeur aan energie uit oppervlaktewater en uit de bodem boven energie uit verbrandingsprocessen, behoudens waterstof en groen gas. Gezien de ligging van de locatie in de zogeheten Boringsvrije Zone (BVZ) is warmtewinning uit de ondergrond niet vanzelfsprekend, maar ontwikkelingen bij Lindewijck bieden wellicht kansen voor bodemwarmte. Zie pagina xx.
- In het kader van gezond en duurzaam kijken we naar het inzetten van ener-

giezuinig, minder vervuilend of zero emissie materieel tijdens de werkzaamheden.

Externe veiligheid

p.m.

Flora en fauna / stikstof

De herontwikkeling moet getoetst worden aan de Wet natuurbescherming. Er is daarom een onderzoek vereist naar de aanwezigheid van beschermde dieren en planten en naar de mate waarin deze dieren en planten door de ontwikkelingen kunnen worden verstoord. Daarnaast zal middels een stikstofdepositieberekening berekend moeten worden wat de impact van de ontwikkeling op stikstofgevoelige beschermde natuurgebieden is.

Geluid

Bij het realiseren van een nieuw gebouw met een geluidsgevoelige bestemming, zoals scholen, woningen en ziekenhuizen, stelt de Wet geluidhinder (Wgh) de verplichting akoestisch onderzoek uit te voeren naar de geluidsbelasting. Dit blijkt uit art. 76 en 76a van de Wgh. In deze artikelen is een koppeling gelegd tussen de Wet ruimtelijke ordening (Wro) en de

Wet geluidhinder (Wgh). Dit betekent dat de geluidssituatie binnen het plangebied moet voldoen aan de voorwaarden uit de Wgh.

Het plangebied ligt tussen twee geluidbronnen: 't Goeie Spoor en de spoorlijn Utrecht – Rhenen. Langs de infrastructuurzone varieert het geluidsniveau van zeer onrustig tot lawaaiig.

Binnen de infrastructuurzone is ervoor gekozen om in uitzonderlijke gevallen nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen toe te staan. Voor geluidgevoelige objecten in de infrastructuurzone gelden dwingende randvoorwaarden. Deze zijn opgenomen in de beleidsregel hogere waarden Wet geluidhinder (2008). De belangrijkste voorwaarden voor verlening van hogere waarden zijn:

- op minimaal één gevel van de woning moet de voorkeurswaarde gehaald worden
- de gemeente verleent voor binnenstedelijke situaties in beginsel geen hogere waarden, hoger dan 58 dB voor verkeerslawaai en 65 dB voor railverkeerslawaai
- de woning heeft per etage minimaal één verblijfsruimte aan de zijde van de geluidsluwe gevel
- indien de woning beschikt over één of

meer buitenruimten, dan is er minimaal één gelegen aan de geluidsluwe zijde. Indien dit niet mogelijk is dan dient het geluidsniveau op de gevel niet meer dan 5 dB hoger te zijn dan bij de geluidsluwe gevel

- voor dove gevels (bouwkundige constructies zonder te openen deuren/ramen) zijn geen hogere waarden van toepassing
- bij de aanwezigheid van balkons/loggia's etc. dient onder de balkons weerbestendige geluidsabsorptie worden geplaatst ter voorkoming van ongewenste reflecties op de gevels.

In het plangebied is de geluidssituatie urgent c.q. bepalend voor (eventuele) bebouwing. Daarom is het aan te bevelen om de gemeentelijke geluidsdeskundige vroeg in het ontwerpproces te betrekken.

Groen

- Bestaand groen, met name de bomen, heeft veelal al een omvang die bijdraagt aan sfeer en klimaatadaptatie van de omgeving. Bestaande bomen moeten worden ingepast – er moet voldoende afstand worden gehouden tot deze bomen met bebouwing en maatregelen in de ondergrond. Het is aan te raden vroeg in het proces een zogeheten

boom-effectrapportage uit te voeren. Met een boom-effect rapportage wordt inzicht verkregen in de staat van de bomen en de vereiste afstanden.

- De (her)ontwikkeling van het gebied gaat ten koste van bestaand groen (onder andere bomen). Als behoud van bestaand groen op de ontwikkellocatie niet mogelijk is, wordt gecompenseerd binnen het plangebied, op een locatie in de buurt of elders in Veenendaal. Bij die compensatie geldt een voorkeursvolgorde (compensatieladder):
 1. Behoud en inpassing van bestaand waardevol groen en/of water;
 2. Compensatie binnen het plangebied/exploitatiegebied;
 3. In de onmiddellijke nabijheid van de ontwikkellocatie c.q. plangebied;
 4. De gemeente bepaalt een geschikte locatie elders in Veenendaal.

Voor deze locatie zijn de volgende aandachtspunten:

- Advies over de aanwezige bomen:
- Een voorziening voor spelen.

Kabels en leidingen

In en om het gebied liggen de nodige kabels, inclusief trafo's op het terrein van

Ritmeester. In overleg met Stedin zal beoordeeld moeten worden hoe de energievoorziening georganiseerd kan worden. Voor een eerste indruk van aanwezige kabels en leidingen kan de link gebruikt worden voor informatie over kabels en leidingen (inclusief de KLIC-melding).

Om uw KLIC-levering in de Kadaster KLIC-viewer te bekijken volgt u deze stappen:

1. Kopieer deze link: <https://service10.kadaster.nl/gds2/download/public/6ee1ea16-11ce-4ab7-a621-8e781f6c23e7>
2. Ga naar onze online KLIC-viewer of download de KLIC-viewer via de pagina KLIC-viewer.
3. Plak de link in de KLIC-viewer en bekijk de levering
4. Hulp nodig? Ga voor uitleg naar de website: www.kadaster.nl/zakelijk/producten/graafwerk/klic-viewer/handleiding-voor-gebruik-klic-viewer

Ladder voor duurzame verstedelijking

De ladder voor duurzame verstedelijking is als motiveringseis in het Besluit ruimtelijke ordening opgenomen (artikel 3.1.6). Dit houdt in dat in het bestemmingsplan een

beschrijving moet bevatten waaruit blijkt dat er behoefte is aan de ontwikkeling. Zoals beschreven in de Woonvisie van de gemeente Veenendaal, zal de ontwikkelende partij zelf zorg moeten dragen voor de uitwerking van de ladder voor duurzame verstedelijking.

Luchtkwaliteit

Als onderdeel van de bestemmingswijziging zal getoetst worden of de wettelijke grensen richtwaarden van de Wet luchtkwaliteit op de locatie niet worden overschreden. Ook wordt getoetst aan de advieswaarden van het WHO en de GGD. Dit om aan te tonen dat er in het beginsel wordt voldaan aan een goede ruimtelijke ordening.

Milieuzonering

Er dient in de planologische procedure een toetsing plaats te vinden naar eventuele hinder van bestaande bedrijven in de omgeving, en de gevolgen hiervan voor de geplande ontwikkeling.

Natuurinclusief bouwen

De gemeente kent op dit moment nog geen specifieke regels omtrent natuurinclusief bouwen. Hier wordt op dit moment aan gewerkt. Op het moment dat de om-

gevingsvergunning voor de woningbouw op deze locatie wordt aangevraagd, zal dit nieuwe beleid van kracht zijn. Bij de nadere planuitwerking zal hiermee dus rekening dienen te worden gehouden. Een aantal maatregelen zoals opnemen van vogelnestelgelegenheid en maatregelen voor vlermuizen zijn met simpele maatregelen makkelijk op te nemen in het ontwerp en de architectuur. Vooruitlopend op het kader worden maatregelen positief beoordeeld. Vooral nog is het uitgangspunt minimaal twee maatregelen in de bebouwing voor vlermuizen en vogels.

Niet gesprongen explosieven

De gemeente Veenendaal heeft een vooronderzoek laten uitvoeren binnen haar grondgebied naar mogelijke locaties met niet gesprongen explosieven. Het projectgebied is niet verdacht gebied voor conventionele explosieven.

Veiligheid

We richten de leefomgeving veilig in, een veilig ingerichte fysieke ruimte.

- De fysieke ruimte biedt geen gelegenheid aan of nodigt uit tot criminaliteit (VER noodzakelijk);

- De openbare ruimte en gebouwen zijn leefbaar, schoon, heel, toegankelijk, veilig en functioneel in orde;
- Technische duurzaamheid: inrichting moet een zekere mate van robuustheid hebben om
- intensief gebruik te kunnen weerstaan en om vandalismebestendig te zijn
- We besteden zorg en aandacht aan het inrichten van een sociaal veilige leefomgeving.
- Bij het inrichten van de leefomgeving is aandacht voor overzicht, eenduidigheid, goede oriëntatiemogelijkheden, zichtbaarheid en toegankelijkheid
- Alle nieuwe woningen voldoen aan PolitieKeurmerk Veilig Wonen (PKVW)

Parkeren

- Het plan c.q. het aantal parkeerplaatsen moet voldoen aan de notitie Parkeernormen Veenendaal 2020. Hier staan normen voor auto's en fietsen.

Trillingen

p.m.

Vormvrije m.e.r. beoordeling

p.m.

Water, klimaat en riolering


- Voor iedere ruimtelijke ontwikkeling geldt dat de kwaliteit van milieu, riolering en water op z'n minst behouden moet blijven, maar liever verbeterd wordt;
- De gemeente past bij ruimtelijke ontwikkelingen vanaf medio 2021 de klimaattoets toe. De klimaattoets vervangt de huidige watertoets. Deze toets is relevant voor de ontwikkeling op deze locatie.
- Het plangebied maakt onderdeel uit van het regenwaterstructuurplan van de gemeente Veenendaal;
- Bij hemelwater wordt gewerkt volgens de voorkeursvolgorde 'vasthouden, bergen en afvoeren' van water en de trits 'schoonhouden, scheiden en zuiveren';
- Bij nieuwe projecten is de eis dat er een bergingscapaciteit van 25mm van de totale verharding op eigen terrein wordt gerealiseerd. Bij voorkeur bovengronds. Berging kan door afkoppelen op eigen terrein, door infiltratie of met een technische oplossing, zoals een bergingskoffer. Onderzoek naar de bergingscapaciteit is relevant op deze locatie gezien de ligging, waarbij vanwege de bodem-

situatie nog onzeker is of infiltratie wel mogelijk c.q. wenselijk is. Dit zal in het vervolgproces bij de technische uitwerking verder moeten worden onderzocht. Daarbij kan extra groen bijdragen aan mogelijkheden voor afkoppeling en waterberging. Het aantal te bergen m³ volgt uit het aantal ha verhard oppervlak. Overloop van de berging kan via HWA-riolering worden aangesloten op het nog aan te leggen HWA-stelsel uit het regenwaterstructuurplan;

- Het rioolstelsel is gescheiden: afvalwater en hemelwater uit openbaar gebied, privéterreinen en gebouwen worden gescheiden aangeboden en afgevoerd.

Woningbouw

- Zie hoofdstuk 6 voor uitgangspunten voor het woningbouwprogramma.
- Voor grotere ontwikkelingen geldt de voorwaarde dat 30% sociale woningbouw moet zijn;
- In de Omgevingsvisie van de provincie is opgenomen dat 50% van de woningen betaalbaar moet zijn (koopwoningen tot € 325.000,- of € 1.000,- huur per maand);
- In de Omgevingsvisie van de gemeente is opgenomen dat de woningen op cen-



trale plekken levensloopbestendig en zorggeschikt gebouwd moeten worden in verband met de vergrijzing. De definities voor levensloopbestendig en zorggeschikt staan in de Omgevingsvisie 2030 en worden opgenomen in de nieuwe woonvisie. Het betreft met name bouwtechnische punten op het gebied van toegankelijkheid en aanpasbaarheid.

[Link omgevingsvisie gemeente Veenendaal: Omgevingsvisie Veenendaal 2030](#)

Colofon

Gemeente Veenendaal

Team Ruimtelijke Ordening en Bouwen
Januari 2022

Tekst, tekeningen en layout

Paul van Sorge

Referentiebeelden

pagina 22 t/m 25 TVA

Projectleider

B. Dijkman - Dulkes

Met medewerking van

A. van den Weerdhof - Hulshof