

HET FRANSE GAT VEENENDAAL



STEDENBOUW KUNDIGE RANDVOOR WAARDEN



Project
**'t Franse Gat Veenendaal
Stedenbouwkundige
randvoorwaarden**

Opdrachtgever
**Patrimonium WoonService
Gemeente Veenendaal**

Datum
05-10-2021

1. Inleiding en aanleiding

- 1.1 Inleiding
- 1.2 Vernieuwing deelgebied Zuid
- 1.3 Bestaande kwaliteiten en knelpunten
- 1.4 Omgevingsvisie Veenendaal 2030
- 1.5 Gebiedsvisie het Franse Gat
- 1.6 Aanpak Patrimonium

2. Visie en stedenbouwkundige randvoorwaarden

- 2.1 Inleiding en visie
- 2.2 Een aangepaste stedenbouwkundige hoofdopzet
- 2.3 Stedenbouwkundige randvoorwaarden bebouwing
- 2.4 Delftse stoep: marge strook voor de woningen
- 2.5 Stedenbouwkundige randvoorwaarden openbare ruimte
- 2.6 Profielen

3. Aanvullende randvoorwaarden

- 3.1 Verkeer
 - 3.1.1 Inleiding
 - 3.1.2 Auto
 - 3.1.3 Bevoorravingsverkeer
 - 3.1.4 Fietsen
 - 3.1.5 Wandelen
 - 3.1.6 Openbaar vervoer
- 3.2 Parkeren
 - 3.4.1 Inleiding
 - 3.4.2 Nieuwe aanpak parkeren
 - 3.4.3 Elektrisch opladen
 - 3.4.4 Beheerparkeerplaatsen en binnenterreinen
 - 3.4.5 Fietsparkeren
- 3.3 Klimaatadaptatie en groen
 - 3.3.1 Inleiding
 - 3.3.2 Klimaatadaptatieve maatregelen
 - 3.3.3 Groenstructuur
 - 3.3.4 Waterberging en infiltratie
- 3.4 Sociale veiligheid
- 3.5 Ondergrondse infrastructuur
- 3.6 Openbare verlichting
- 3.7 Afvalinzameling
- 3.8 Natuur inclusief bouwen
- 3.9 Energie en samenvatting energie verkenning

4. Beeldkwaliteit

- 4.1 Inleiding
- 4.2 Beeldkwaliteit bebouwing
 - 4.2.1 Grondgebonden woningen
 - 4.2.2 Appartementengebouwen
- 4.3 Beeldkwaliteit openbare ruimte

5. Indicatieve uitwerkingen

- 5.1 Inleiding
- 5.2 Veld 1: Mr. Heemskerkstraat oostzijde
- 5.3 Veld 2a: tussen Heemskerk- en Colijnstraat
- 5.4 Velden 2b en 2c: tussen Colijn- en Klaas Katerstraat (inclusief Beeremansstraat)
- 5.5 Velden 2d en 2e: ten zuiden Bruïneplein tussen Colijn- en Klaas Katerstraat
- 5.6 Speelse Straat
- 5.7 Klaas Katerstraat - fietsstraat
- 5.8 Veld 3a: tussen Hovystraat en Klaas Katerstraat
- 5.9 Veld 3b: tussen Bruïneplein en Savornin Lohmanstraat
- 5.10 Veld 3c: Klaas Katerstraat oostzijde tussen Nicolaas Beets- en Dr. De Visserstraat
- 5.11 Veld 3d: tussen Mr.Dr. Schokking- en Dr. De Visserstraat



01

INLETTING & AANLETTING

1 Inleiding en aanleiding

1.1 Inleiding

Nadat in 2020 de Gebiedsvisie voor het Franse Gat is vastgesteld, is deze visie verder uitgewerkt tot de Stedenbouwkundige Randvoorwaarden. Deze Stedenbouwkundige Randvoorwaarden geven op hoofdlijnen nader invulling aan de stedenbouwkundige hoofdstructuur van de wijk en de vernieuwing van het deelgebied Zuid.

Stedenbouwkundige randvoorwaarden zijn spelregels voor de inrichting van de openbare ruimte en voor de bebouwing. Deze staan in hoofdstuk 2. De spelregels bestaan uit tekeningen en tekst. Er zijn profielen (met name voor de openbare ruimte) en bouwvlakken met maatvoering. Naast de tekeningen zijn ook geschreven spelregels voor bebouwing en openbare ruimte opgesteld, bijvoorbeeld over het uiterlijk (beeldkwaliteit), het parkeren etc. In de hoofdstukken 3 en 4 is beschreven hoe deze thema's een plek moeten krijgen in de vernieuwde stedenbouwkundige hoofdopzet: de hoofdstukken met aanvullende randvoorwaarden en de beeldkwaliteit.

In hoofdstuk 5 zijn indicatieve uitwerkingen opgenomen. Deze laten zien wat er mogelijk is binnen de gegeven spelregels. Zo is er een verkavelingsplan opgenomen voor het eerste deelgebied aan de westzijde van de Meester Heemskerkstraat.

1.2 Vernieuwing deelgebied Zuid

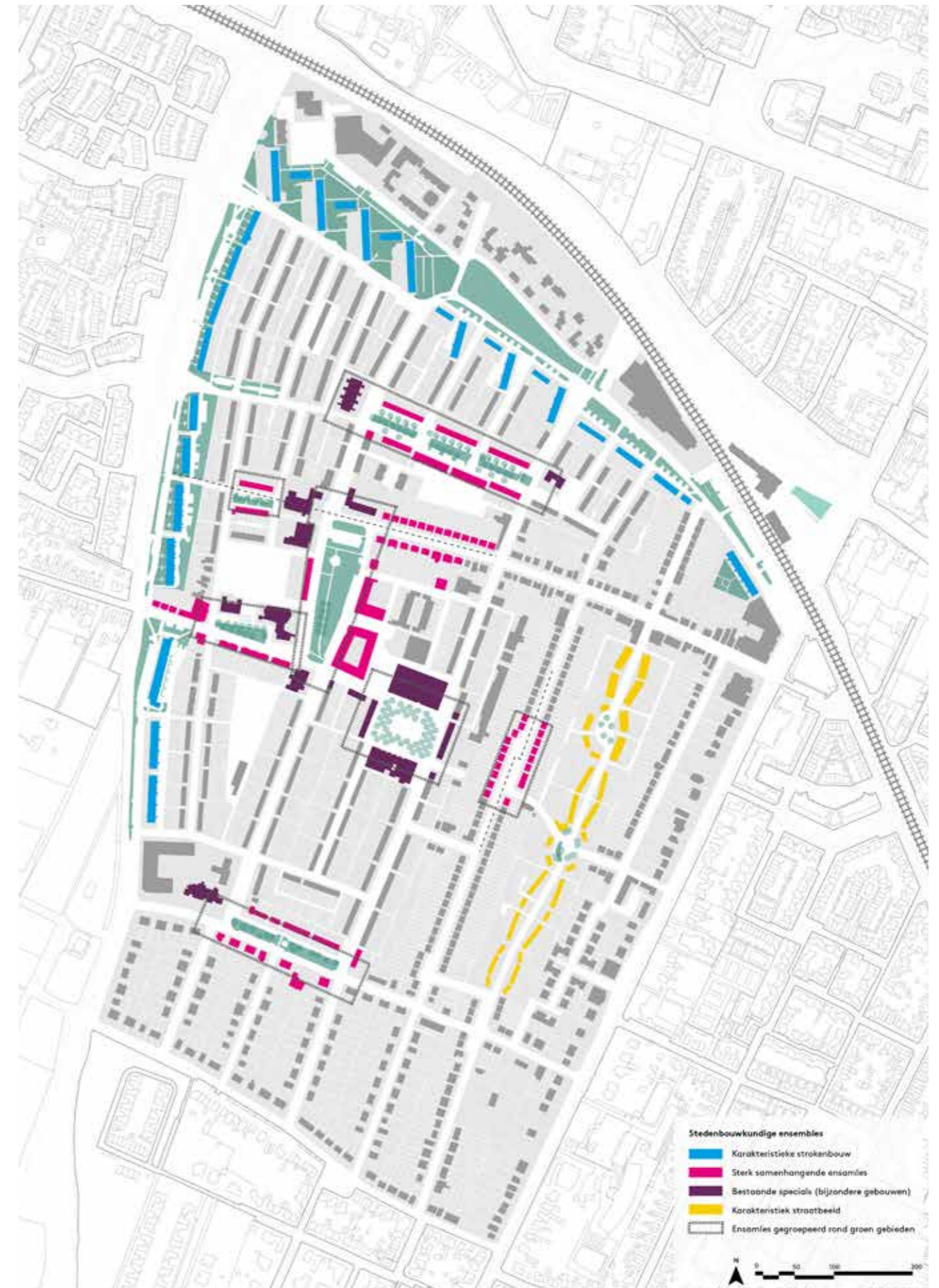
In het Franse Gat wordt door veel bewoners prettig gewoond, de meeste mensen willen hier graag blijven wonen. Toch is de bouwkundige staat van veel van deze naoorlogse woningen niet meer zo goed en zou het onevenredig veel kosten om de woningen te verduurzamen. In het deelgebied Zuid zullen daarom de komende jaren de woningen worden vervangen door nieuwbouw, grofweg tussen het Bruïneplein en de Meester Doctor Schokkingstraat en tussen de Meester Heemskerkstraat en de Klaas Katerstraat, vanaf de Patrimoniumlaan tot aan de Doctor de Visserstraat.

Vernieuwing biedt ook kansen. Niet alleen om nieuwe, duurzame woningen te bouwen die voldoen aan de wensen van deze tijd, maar ook om verbeteringen aan te brengen in de stedenbouwkundige structuur van de wijk. Met meer groen in de straat, meer ruimte voor voetgangers en fietsers en (groene) ontmoetingsplekken in de wijk. Deze verbeteringen zijn gebaseerd op de onderwerpen die zijn beschreven in de volgende paragrafen.

1.3 Bestaande kwaliteiten en knelpunten

De wijk is vlak na de oorlog gebouwd, naar ontwerp van de bekende architect en stedenbouwkundige Van Embden. Hem stond een moderne tuinstad voor ogen, met een combinatie van eengezinswoningen en portieketagewoningen.

Een belangrijk deel van de architectonische waarde zit in de samenhang tussen de gebouwen en de openbare ruimte: de wijk is een stedenbouwkundige eenheid met enkele bijzondere plekken. Zie de kaart met architectonische ensembles hiernaast.



Stedenbouwkundige ensembles in het Franse Gat

Een andere kwaliteit van de wijk is de heldere ruimtelijke opzet met lange noord-zuidgerichte lijnen (straten) en haaks daarop enkele structurerende lijnen. Binnen dit raamwerk van structurerende lijnen liggen buurten. Zie de afbeelding hiernaast.

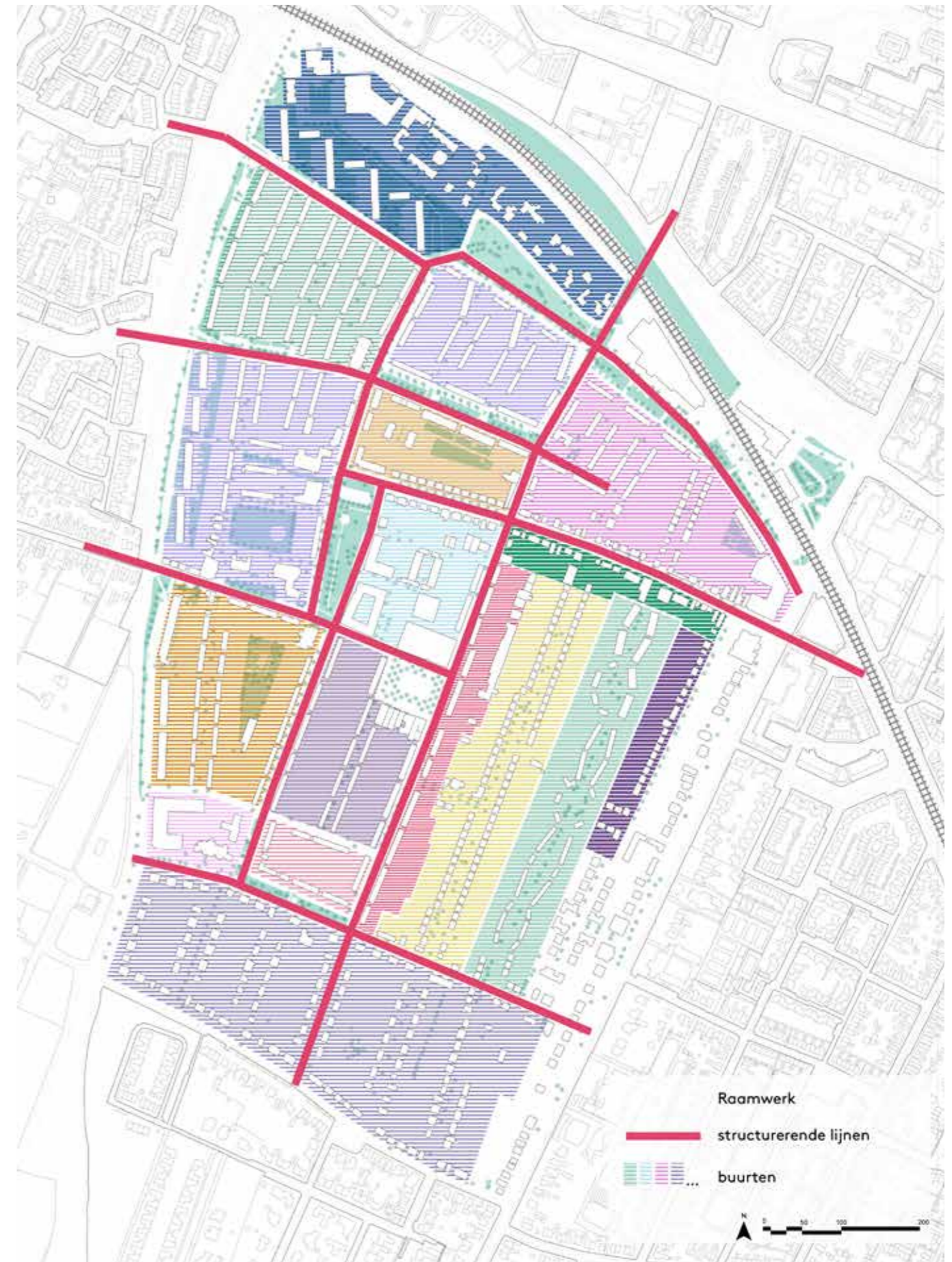
De woningen werden gebouwd in een tijd dat bouwmaterialen schaars waren en arbeid ruim voldoende aanwezig. De woningen zijn dan ook met eenvoudige, sobere materialen gemaakt. Maar de architectonische kwaliteit is ontstaan door aan het ontwerp van de woningen net wat extra aandacht te geven, denk aan de patronen in het metselwerk in kopgevels, de sierlijke balustrades, de eenvoudige betonnen luifeltes en het ritme van de gootklossen onder de strak tegen de gevel aan gedetailleerde dakgoten. De wijk onderscheidt zich daarmee als typische jaren '50 wijk en heeft een heel ander karakter dan de typische jaren '30 woningen zoals we die bijvoorbeeld hier en daar langs de Kerkewijk aantreffen.

Naast de kwaliteiten zijn ook knelpunten te benoemen. Met de herstructurering ontstaat de mogelijkheid deze aan te pakken. Hieronder zijn enkele kort beschreven.

- Een belangrijke aanleiding voor de herstructurering is de staat van de woningen. Veel woningen zijn gedateerd en toe aan verbetering of vervanging: lage energielabels, gedateerde indeling, technische en functionele gebreken. Bij de zij- en achtertuinen is sprake van verrommeling met schuttingen, aan- en uitbouwen. De aanblik en inrichting van de binnenterreinen zijn in de loop der jaren veranderd. Aanvankelijk waren de terreinen open en hadden zij een openbaar karakter, kenmerkend voor de periode waarin de wijk tot stand kwam. Tegenwoordig zijn terreinen

veelal in compartimenten verdeeld en de overgang naar de privéterreinen is dichtgezet met schuttingen en bijgebouwen.

- Ooit opgezet vanuit de moderne tuinstad gedachte, is 't Franse Gat in de loop van de jaren een stuk minder groen geworden. Straten werden voorzien van meer parkeerplaatsen, tuinen die deels bedoeld waren voor een eigen moestuin zijn volgebouwd en voortuinen zijn in veel gevallen helemaal bestraat. Dat zorgt niet alleen voor een stenig beeld met weinig groen, het zorgt ook voor hittestress (de warmte bouwt zich op in de zomer met al dat steen) en het water kan niet goed weg bij hevige regenbuien. Bij hevige regenval en een hoge grondwaterstand met een constante afvoer van kwelwater ontstaat wateroverlast.
- De buurt is in de jaren '50 van de vorige eeuw tot stand gekomen. In die tijd waren veel minder auto's in Nederland aanwezig dan op dit moment. Het gevolg hiervan is dat in bepaalde straten (te) weinig bruikbare parkeerplaatsen aanwezig zijn. Hierdoor is niet voor iedereen een parkeerplaats in de nabije omgeving van de eigen woning, waardoor de bewoners die dit overkomt een stukje moeten lopen voordat ze thuis of bij hun auto zijn. Om toch dicht bij huis te kunnen parkeren hebben bewoners oplossingen verzonden: parkeren in de voortuin en in de achtertuin. Voortuinen zijn verhard en ingericht als parkeerplaats. In de achtertuinen zijn door bewoners parkeervoorzieningen (garages) gerealiseerd die bereikbaar zijn via brandgangen c.q. achterpaden, die daar echter nooit voor bedoeld waren.



Raamwerk van structurerende lijnen met daarbinnen de verschillende buurten

1.4 Omgevingsvisie Veenendaal 2030

In de Omgevingsvisie Veenendaal 2030 maakt de gemeente een bewuste keuze voor de kwaliteit van de leefomgeving, om ook in de toekomst een aantrekkelijke woon- en werkgemeente te blijven. Bij iedere ruimtelijke ontwikkeling en initiatief moeten afwegingen worden gemaakt. Voor Veenendaal staan hierbij gezondheid, duurzaamheid en veiligheid voorop.

Gezond

In 2030 is in Veenendaal gezond gedrag logisch gedrag. De leefomgeving levert een belangrijke bijdrage aan het verleiden tot een gezondere leefstijl (bewegen in de openbare ruimte, ontspannen, rookvrije gebieden). Veenendalers kunnen lang zelfstandig blijven wonen in hun vertrouwde omgeving. Woningen en buurten zijn levensloopbestendig of zorggeschikt en de basisvoorzieningen zijn in de buurt. Veenendaal is in 2030 groener dan in 2021. Meer groen en meer divers groen in de stad biedt kansen voor ontmoeten, bewegen, ontspannen, een betere luchtkwaliteit, meer biodiversiteit en klimaatadaptatie. We stimuleren bewegen door 'ommetjes in de wijk' en door groene wandel- en fietsverbindingen tussen de binnenstad en de omgeving. De fiets is een snelle manier om je binnen Veenendaal te verplaatsen. Een groener Veenendaal levert een bijdrage aan het tegengaan van wateroverlast en hitte in de stad. Dit bereiken we door minder verstening in de openbare ruimte en het stimuleren van groene daken en gevels, tijdelijke wateropvang en een natuurvriendelijke inrichting van particuliere terreinen en tuinen.

Duurzaam

De grootste uitdagingen in de duurzame ontwikkeling van Veenendaal liggen bij de energietransitie, klimaatverandering en grondstoffenschaarste. Voor duurzame stedelijke ontwikkeling is ruimte nodig voor duurzame energieopwekking, maar ook inzet op energiebesparing, smart mobility, circulaire economie en klimaatadaptatie. Door slim te combineren, leidt toevoeging van nieuwe functies tot zo min mogelijk extra ruimtebeslag én tot een groener, klimaatbestendiger Veenendaal. Op die manier creëren we een onderscheidend vestigingsklimaat voor wonen en werken dat bijdraagt aan een gezonde, duurzame en veilige omgeving. Circulaire economie krijgt daarbij een steeds prominentere plek.

Veilig

Veiligheid is een van de basisbehoeften in het leven. Inwoners en bezoekers voelen zich veilig in Veenendaal. Buurtbewoners kennen elkaar van de ontmoetingsplekken in de buurt die niet alleen voor kinderen en jongeren zijn ingericht, maar ook voor hun ouders en ouderen. Door ontmoeting in de wijken, ontstaat sociaal toezicht. Dit vergroot de sociale veiligheid. De fysieke leefomgeving wordt, in samenwerking met omwonenden, zo veilig mogelijk ingericht. Meer ruimte voor lopen en fietsen draagt bij aan veilig verkeer. De inrichting van de leefomgeving is veilig door aandacht te hebben voor prettige en veilige plekken in de buurt, veilige gebouwen, voldoende straatverlichting en voor beschermende veiligheids- en milieunormen bij risicovolle bedrijfsactiviteiten.



Hierboven een verbeelding van de thema's uit de Omgevingsvisie: Gezond, Duurzaam en Veilig



1.5 Gebiedsvisie Franse Gat

De herstructurering van het zuidelijke deel van het Franse Gat moet aansluiten op de vastgestelde beleidskaders. Een van deze kaders is de Gebiedsvisie Franse Gat (vastgesteld op 17-09-2020). In die visie is beschreven wat en hoe gemeente en woningcorporatie Patrimonium WoonService de herstructurering van het Franse Gat willen aanpakken. In dit hoofdstuk staan enkele tekstfragmenten met belangrijke uitgangspunten en opgaven. Meer informatie is te vinden in de Gebiedsvisie Franse Gat. In de afgelopen jaren zijn door alle betrokken partijen voorbereidingen getroffen voor een gecombineerde wijkaanpak door sociale en leefbaarheidsmaatregelen en onderhoud, renovatie en verduurzaming van de woningen (met name voor het bezit van Patrimonium, circa 1.100 woningen).

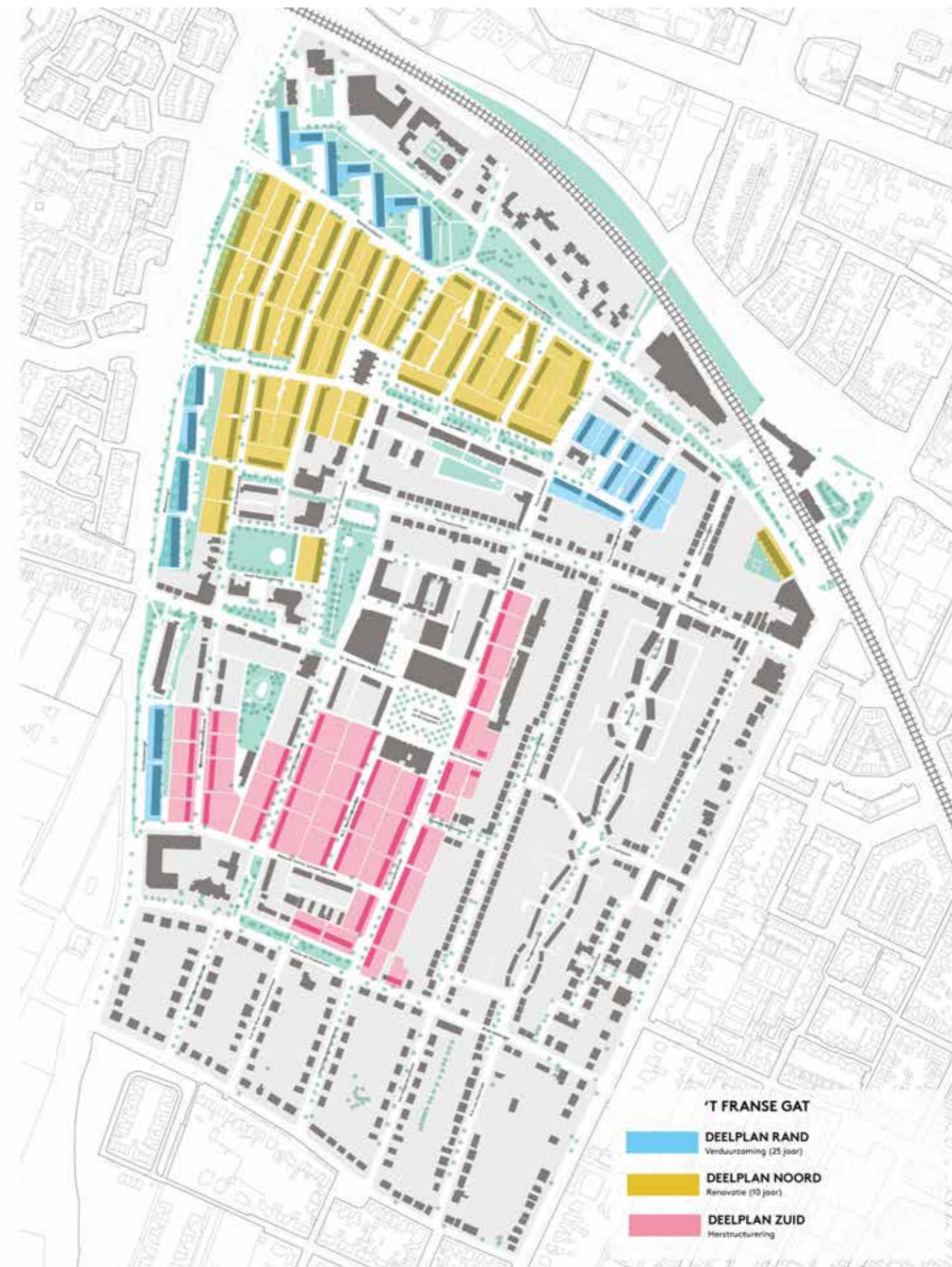
Bij het vaststellen van de gebiedsvisie in 2020 zijn de te vernieuwen woningen van Patrimonium in het Franse Gat ingedeeld in 3 deelplannen:

- Deelplan Rand: circa 350 woningen, vooral portiekflats aan westelijke en noordelijke rand van de wijk. Hier is een reeks renovaties gepland.
- Deelplan Noord: circa 500 woningen in het noordelijke deel van de wijk. Pas rond 2030 wordt hier een grote vernieuwingsingreep uitgevoerd. Nu krijgen de woningen eerst nog een onderhouds- en herstelbeurt met beperkte verbeteringen
- Deelplan Zuid: circa 250 eengezinswoningen in het centrale en zuidelijk deel van de wijk.

Op basis van bouwkundig en constructief onderzoek heeft Patrimonium bepaald in hoeverre woningen vernieuwd konden worden met renovatie. Bij een groot deel van de woningen is dit technisch en/of financieel niet haalbaar. De betere en meer toekomstbestendige oplossing is dan herstructurering door middel van sloop en nieuwbouw. Voor heel deelplan Zuid is dit het uitgangspunt. Hier start in de komende jaren de herstructurering van de wijk.



Voorbeelden van schade aan metselwerk in deelplan Zuid



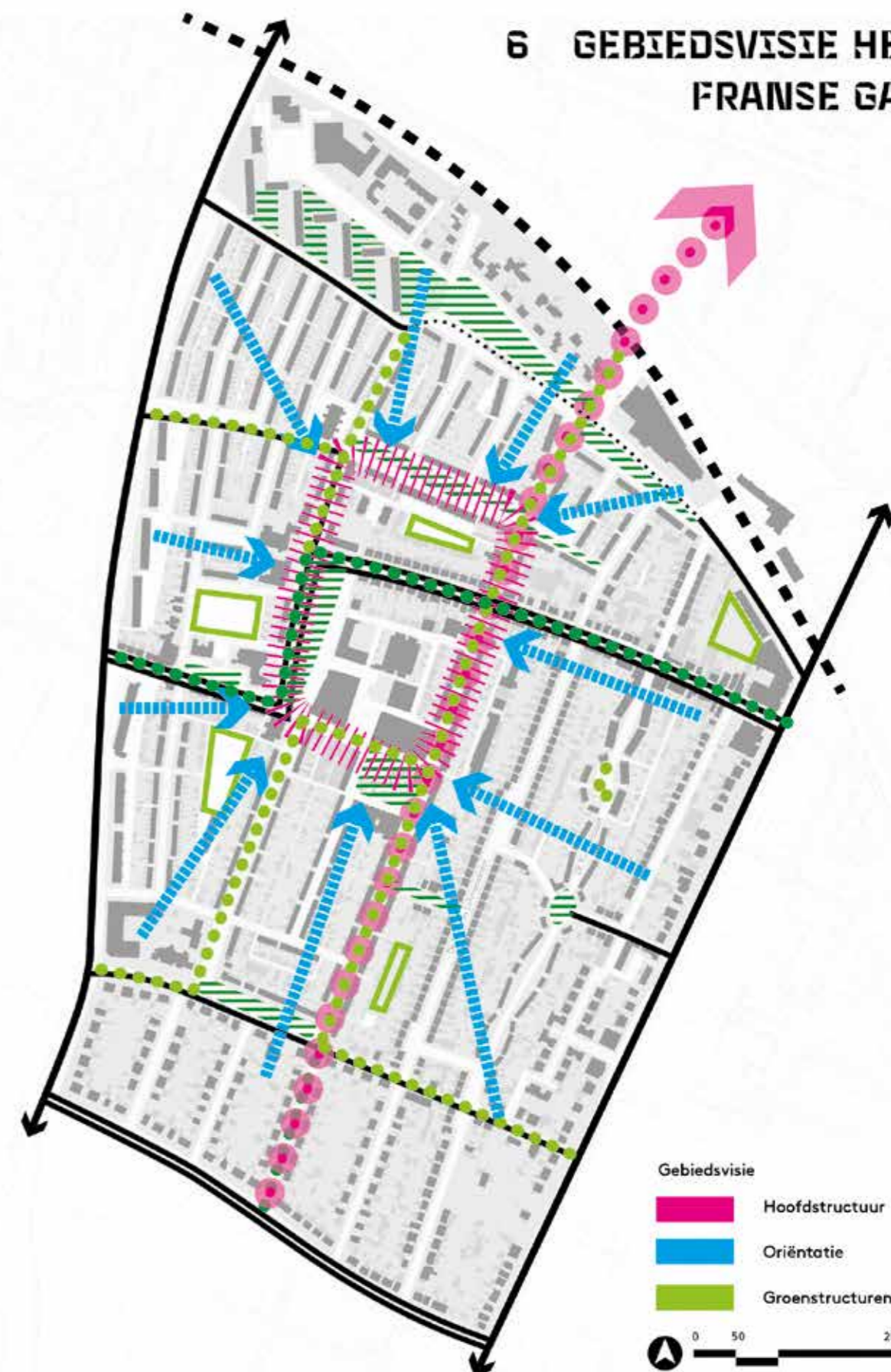
Herstructurering biedt de kans om het stedenbouwkundige raamwerk van het Franse Gat te verbeteren op het gebied van openbare ruimte, mobiliteit en veiligheid, klimaatadaptatie en duurzame energie. Binnen dit nieuwe raamwerk zullen bestaand én nieuw, gedifferentieerder woonprogramma, samen met welzijn, zorg en andere voorzieningen, de invulling zijn. De visie in de Gebiedsvisie Franse luidt: "Een wijk aan de slag. We werken aan een toekomstbestendige wijk, waar het prettig, wonen, werken en samenleven is. Toekomstgericht, maar met behoud van eigen identiteit en karakter. We doen dat samen met de bewoners en alle bedrijven en organisaties uit de wijk."

Om dit te bereiken, zijn 5 strategische doelen geformuleerd:

1. We realiseren een krachtige inclusieve samenleving, waarin iedereen meedoet: iedereen is aan het werk, in opleiding of maatschappelijk betrokken.
2. We werken aan een aardgasloze wijk in 2050.
3. We realiseren een klimaatadaptieve wijk, voorbereid op verdere klimaatveranderingen.
4. We realiseren een wijk met een gezond leefklimaat en een veilige, gezondheidsbevorderende leefomgeving.
5. We realiseren een wijk met een gedifferentieerder woningaanbod voor alle doelgroepen, met comfortabele en levensloopbestendige woningen.

In de gebiedsvisie zijn het karakter van de wijk, de kwaliteiten en de problemen beschreven. Voor de herstructurering is een verbeelding van de gebiedsvisie gemaakt. Deze geeft richting aan de ruimtelijke ontwikkelingen in de wijk.

Hierop is te zien dat het Rondje Franse Gat een centrale rol speelt in de oriëntatie en organisatie van de wijk. Dit rondje wordt versterkt met groen ontmoetingsplekken, hogere bebouwing en vernieuwing van de Rembrandtlaan. Uitgangspunt is dat de fietser en de voetganger meer ruimte krijgt, wat zich vertaalt in de nieuwe inrichting van de Klaas Katerstraat en de W.C. Beeremansstraat.



1.6 Aanpak Patrimonium het Franse Gat
Vanaf 2020 is Patrimonium gestart met de renovaties in deelplan Rand (Thorbeckesingel) en de onderhouds- en herstelbeurten in deelplan Noord. In juni 2021 heeft Patrimonium het voornemen bekend gemaakt om heel deelplan Zuid te vernieuwen door middel van sloop en nieuwbouw. Daarbij is toegelicht dat Patrimonium graag woningen wil verhuren die comfortabel en energiezuinig zijn en die voldoen aan de woonwensen van nu en van de toekomst: goed geïsoleerd en geventileerd, energiezuinig en zonder gas verwarmd, met ruimere woningplattegronden. Met renovatie kunnen de huidige woningen niet zo gemaakt worden. De constructie van de woningen kan de benodigde vernieuwingen niet aan. Zo zou een nieuw geïsoleerd dak met zonnepanelen een te zware belasting zijn voor de constructie. De kosten van renovatie zouden te hoog worden, waardoor gekozen is voor nieuwbouw.

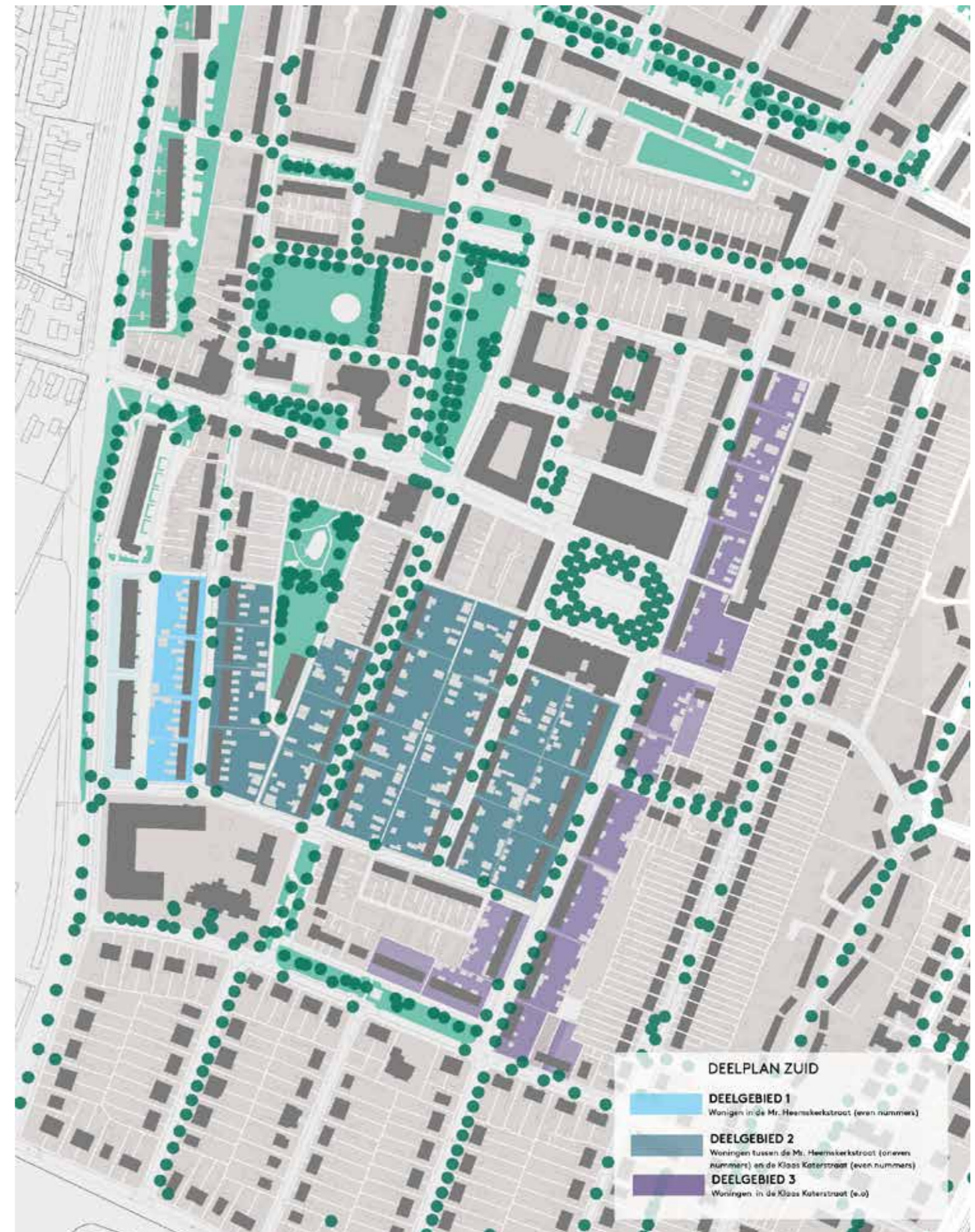
Binnen deelplan Zuid zijn 3 deelgebieden onderscheiden met elk een eigen planning:

- Deelgebied 1: Mr. Heemskerkstraat even zijde. Nu 20 woningen - sloop en start nieuwbouw eind 2022/begin 2023
- Deelgebied 2: tussen Mr Heemkerkstraat oneven zijde en Klaas Katerstraat even zijde. Nu 134 woningen – sloop en start nieuwbouw in twee fases, in de periode 2023 – 2025
- Deelgebied 3: Klaas Katerstraat overige blokken en Dr. de Visserstraat nu 95 woningen – sloop en start nieuwbouw in periode 2025 – 2029

Bij deze indeling en volgorde is rekening gehouden met de herhuisvestingsmogelijkheden voor de huidige huurders en met de benodigde ruimtelijke planprocedures. Het betreft huurders van eengezinswoningen, een

belangrijk deel van hen is sterk aan het Franse Gat gebonden en geeft aan in de wijk te willen blijven of terugkeren. Voor de eerste deelgebieden geldt dat zij eerst met urgentie een andere woning moeten vinden en daarna desgewenst in de nieuwbouw kunnen terugkeren. Het aanbod van goedkope eengezinswoningen in Veenendaal is echter laag. Daarom kan hooguit gestart worden met enkele kleinere sloopgebieden. Pas als de eerste vervangende nieuwbouw wordt opgeleverd komen er kansen om direct te verhuizen van een te slopen woning naar een nieuwbouwwoning. Pas als die verhuistrein op gang gebracht kan worden, kunnen grotere aantallen woningen tegelijk gesloopt worden en vervangen door nieuwbouw. De eerste fases van nieuwbouw betreffen om die reden grotendeels of geheel sociale woningbouw, voornamelijk eengezinswoningen. Pas later in de herstructurering ontstaat ruimte om voor andere doelgroepen te bouwen.

Bij deelgebied 1 gaat het om slopen en terugbouwen van 20 eengezinswoningen. Hiervoor is geen uitgebreide bestemmingsplanprocedure nodig. Hier kan dus het snelst gestart worden met de nieuwbouw. Voor deelgebied 2 is de bestemmingsplanwijziging naar verwachting relatief eenvoudig. Deze procedure kan nog goed komend jaar ingezet worden (vóór inwerkingtreding van de Omgevingswet). Voor deelgebied 3 zou dat niet meer lukken, vandaar dat deze als laatste binnen deelplan Zuid is gepland.

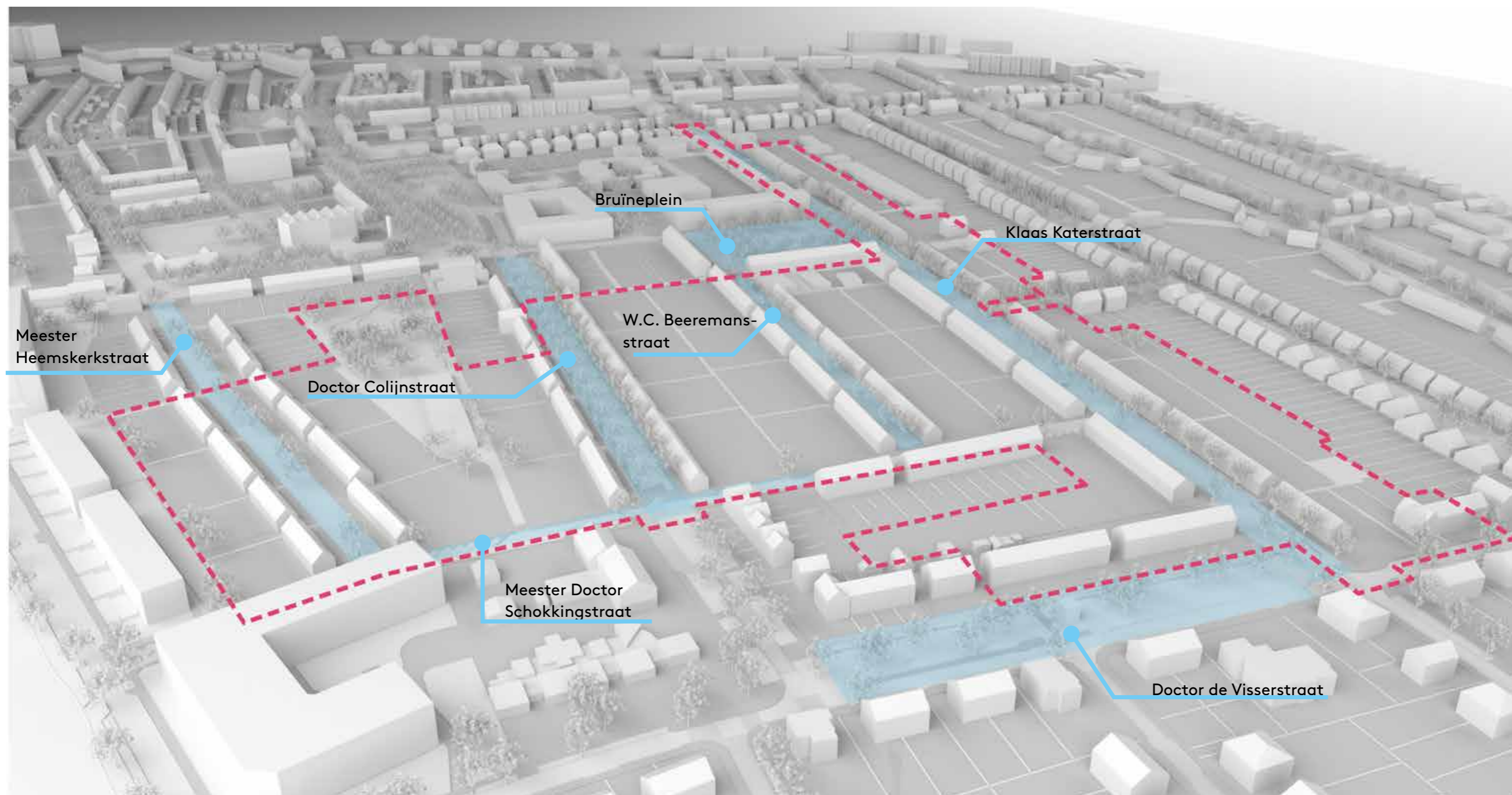




Klaas Katerstraat

02

VISIE EN RAND- VOORWAARDEN



2 Visie en randvoorwaarden

2.1 Inleiding

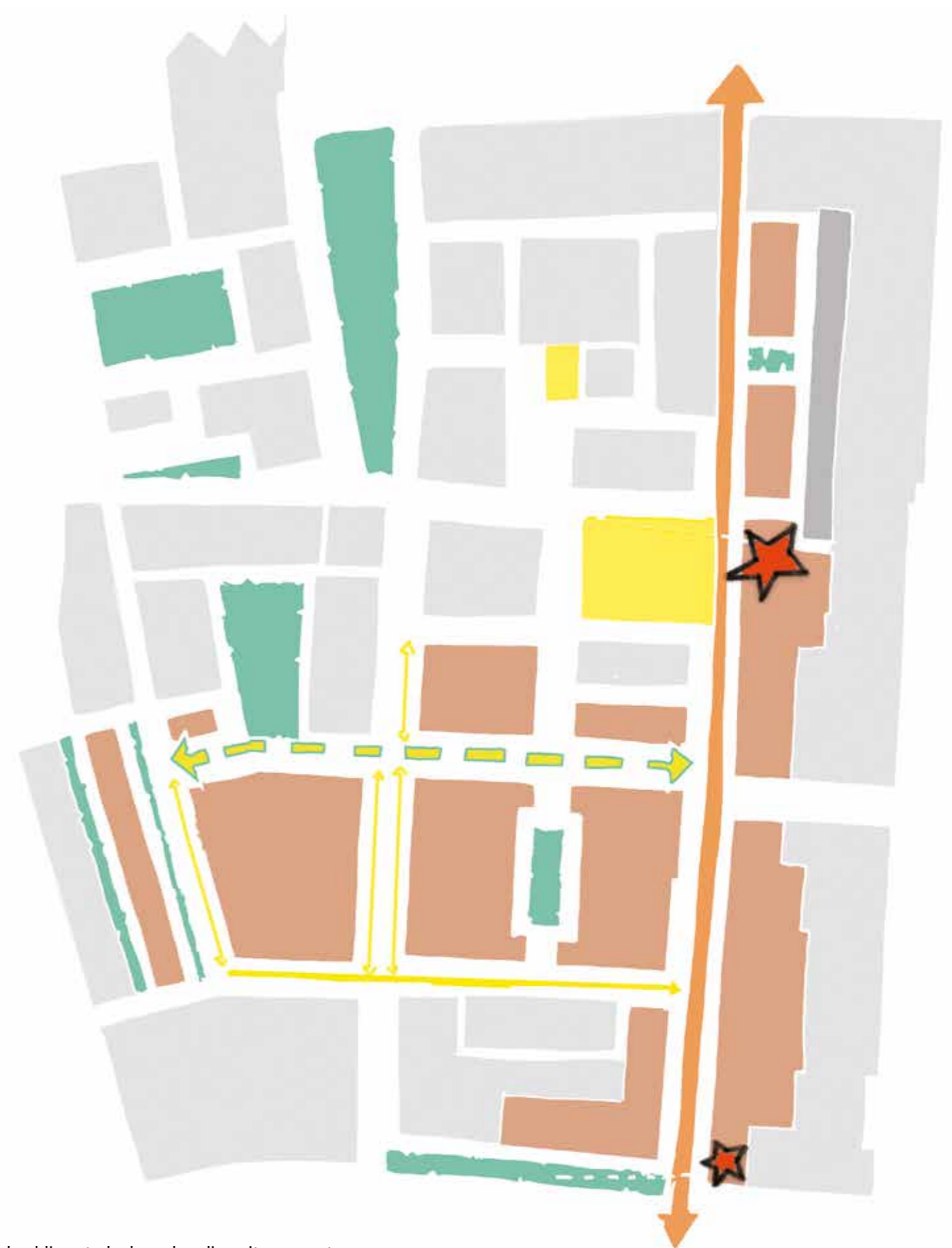
Dit hoofdstuk beschrijft het speelveld waarbinnen de herstructurering van het zuidelijke deel van het Franse Gat stapsgewijs vormt krijgt. Te beginnen met een korte schets van de aangepaste stedenbouwkundige hoofdopzet van het gebied. Daarna volgen randvoorwaarden voor de bebouwing en voor de openbare ruimte. de profielen zijn onderdeel van de randvoorwaarden en staan om die reden in dit hoofdstuk.

2.2 Een aangepaste stedenbouwkundige hoofdopzet

Het doel van de visie is de stedenbouwkundige opzet van de wijk te behouden en tegelijkertijd te vernieuwen met nieuwe woningen en aangepaste openbare ruimten. Het Franse Gat wordt klaar gemaakt voor de toekomst met meer groen, auto's minder prominent in het straatbeeld, voldoende parkeerplekken, meer ruimte voor voetgangers en fietsers, opvang van regenwater en duurzame woningen. Een belangrijk verschil met het verleden is het aanbrengen van meer diversiteit in de wijk met diverse woningtypen, gevarieerde woonplekken en verschillende openbare ruimten. Het stedenbouwkundig plan uit de vorige eeuw was gericht op uniformiteit van woningen en openbare ruimte: veelal rijtjeswoningen gelegen aan lange doorgaande straten. De visie is gericht op het doorbreken van de uniformiteit en het mogelijk maken van meer diversiteit - van mensen, woningen en openbare ruimte. Waar nu alle woningen aan straten met autoverkeer staan, zijn in de nieuwe situatie verschillende woonplekken voorzien: wonen aan een plantsoen, aan een autovrije straat, aan een fietsstraat of aan een woonstraat vergelijkbaar met de huidige straten.

In grote lijnen volgt de vernieuwing het huidige stratenpatroon. Het Franse Gat bestaat uit een raamwerk van lijnen en velden. De lijnen (de straten) vormen een raster van lange noord-zuid gerichte straten. Maar naast de huidige inrichting gericht op autoverkeer komt binnen het herstructureringsgebied meer groen in de woonstraten. De Mr. Heemskerkstraat, Dr. Colijnstraat en Klaas Katerstraat blijven lange doorgaande lijnen. In de Mr. Heemskerkstraat en Dr. Colijnstraat komt naast de bestaande straat ruimte voor groen en (volwaardige) trottoirs. Om het fietsen te stimuleren wordt de Klaas Katerstraat ingericht als fietsstraat - de auto is hier te gast. Het stratenpatroon wordt aangevuld met een nieuwe oostwestverbinding tussen Mr. Heemskerkstraat en Klaas Katerstraat. Deze nieuwe autovrije straat verbindt oude en nieuwe groene plekken: een nieuw plantsoen op de plaats van de W.C. Beeremansstraat en de bestaande groene ruimte tussen Mr. Heemskerk-, Bruïne- en Dr. Colijnstraat.

In de tijd dat de wijk gebouwd werd, waren in Nederland nog niet zoveel auto's als vandaag de dag. Het Franse Gat is niet ingericht voor de hoeveelheid auto's die nu een parkeerplek nodig hebben in de wijk. In de nieuwe opzet voor deelgebied Zuid wordt daarom rekening gehouden met meer parkeervoorzieningen voor de bewoners. In de straten blijven ook parkeerplaatsen aanwezig. Maar een auto parkeren in de voortuin zal in de toekomst niet meer mogelijk zijn.



Verbeelding stedenbouwkundige uitgangspunten

De nieuwe, aangepaste hoofdopzet en ruimtelijke ingrepen zijn mogelijk door:

- Het verbreden van straten. Veel nieuwe woningen komen niet op dezelfde plek terug, maar staan (als het ware) verder naar achteren. Dit schept ruimte in de straten voor groen en trottoirs. In sommige straten ontbreken nu volwaardige trottoirs. Trottoirs moeten voldoen aan gemeentelijke eisen en voldoende breedte hebben gericht op het stimuleren van wandelen, om afstand te hebben tot de voorgevel in verband met privacy, voorbereid te zijn op aanpassingen van kabels en leidingen in de toekomst en om afstand te houden tussen (bestaande) bomen tot de voorgevel en tot kabels en leidingen;
- In plaats van voortuinen komen voor de woningen zogeheten margestroken of Delftse stoepen: een zone van 1,5 meter voor de woning met verharding waar bewoners een stoel, tafel, bloempot of iets anders kunnen plaatsen;
- Het maken van collectieve parkeerterreinen. Dat kan in de vorm van zogeheten 'parkeerkoffers': een cluster parkeerplaatsen voor bewoners en bezoekers, direct bereikbaar vanaf openbare weg, deels omsloten door bebouwing. Een andere manier is parkeren op een binnenterrein: een parkeerterrein omsloten door bebouwing met parkeerplekken voor de omliggende woningen.

De Klaas Katerstraat wordt getransformeerd tot een fietsstraat, waar de auto te gast is. Fietsers en groen krijgen meer ruimte in deze fietsstraat. Het zuidelijke deel van de W.C. Beeremansstraat verandert in een plantsoen met woningen aan het groen. Tussen de Mr. Heemskerkstraat en de Klaas Katerstraat komt een nieuwe oost-west

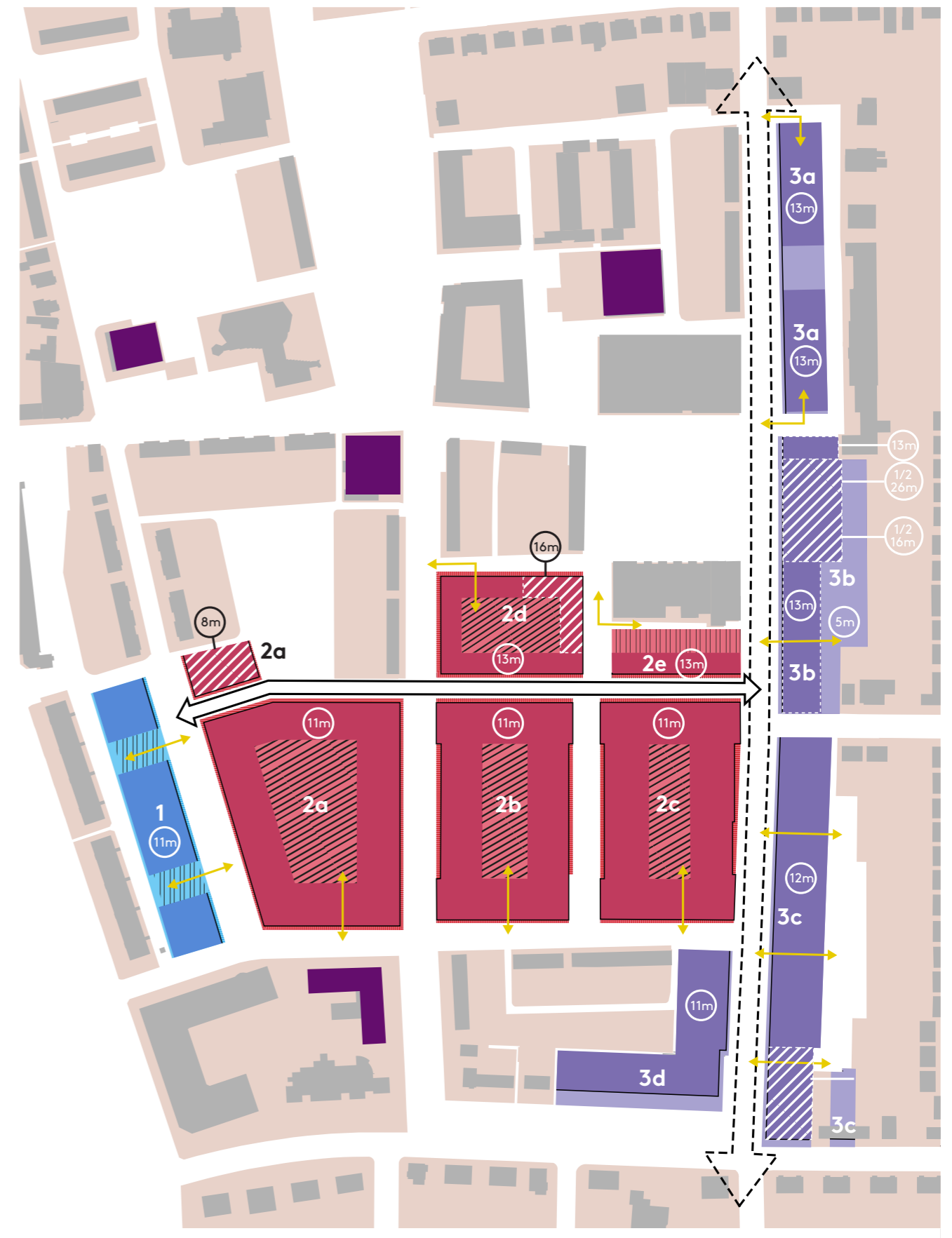
verbinding. Het is een autovrij gebied gericht op verblijf. Deze nieuwe verbinding, maakt ook het verborgen plantsoen tussen de Dr. Colijnstraat en de Mr. Heemskerkstraat veel meer onderdeel van de openbare ruimte. Deze bestaande plek wordt een zichtbare en beleefbare groene plek in de wijk.

De inrichting van Mr. Dr. De Schokkingstraat bestaat uit het aanvullen van het bestaande profiel met een volwaardig trottoir aan de noordzijde en diverse aanpassingen, die nodig zijn om de nieuwe bouwvelden bereikbaar te maken voor fiets en auto.

In aansluiting op de wens om te verdichten in de nabijheid van het 'rondje Franse Gat' uit de Gebiedsvisie, zijn de kansen voor gestapelde bouw (appartementen) aangegeven. Het gebied rond het Bruïneplein en tussen Hovystraat en Klaas Katerstraat biedt kansen voor appartementen dichtbij voorzieningen, zoals winkels. Het gebied ten zuiden van het plein en bestaande winkels (en ten noorden van de nieuwe oostwest verbinding) valt binnen de invloedssfeer van voorzieningen en sluit aan op het rondje Franse Gat.



Legenda Stedenbouwkundige Randvoorwaarden



Stedenbouwkundige Randvoorwaarden



Ruimtelijk en programmatisch kunnen kleine complexen met appartementen ook op andere plekken ingepast worden in de nieuwe hoofdopzet. Het zal dan gaan om bijzondere plekken, zoals een hoek of aan een groene verblijfsplek, en om complexen met een beperkte omvang en hoogte (3 tot 4 bouwlagen). Deze complexen zijn daarmee onderdeel van de straatwanden met eengezinswoningen en kunnen een bijzondere plek markeren.

2.3 Stedenbouwkundige randvoorwaarden bebouwing

De woningen worden gefaseerd gesloopt. De vernieuwing vindt stapsgewijs plaats in zogenoemde bouwvelden.

Per bouwveld zijn de volgende onderdelen vastgelegd:

- Een bouwvlak: het bouwvlak geeft de grens tussen openbaar gebied en uitgeefbaar terrein weer. Het bouwvlak is de plek waar de nieuwe woningen komen. Bij de bouwvlakken zijn er twee mogelijkheden. Namelijk een bouwvlak met daarbinnen een parkeerterrein of een bouwvlak voor een strook aaneengesloten bebouwing;
- Een rooilijn waar woningen met hun voorzijde gericht zijn op de openbare ruimte. De ruimte voor de rooilijn is de margestrook: doorgaans maximaal 1,5 meter diep. In overleg met de stedenbouwkundige mag gemotiveerd afgeweken worden tot maximaal 2 meter diepte, bijvoorbeeld voor een betere aansluiting op het bestaande profiel;
- De bouwhoogte van de hoofdgebouwen is in meters op de kaart aangegeven. Veelal een bouwhoogte van 11 meter - hier binnen zijn grondgebonden woningen en appartementen van 3 bouwlagen mogelijk. Hogere bebouwing is eveneens in de tekening



Bouwveloppen nieuwe situatie in vogelvlucht

- aangegeven, bijvoorbeeld langs de Klaas Katerstraat en bij Bruïneplein;
- De parkeeroplossing, bijvoorbeeld parkeren in de parkeerkoffer tussen woningen of een parkeerhof op een binnenterrein;
- Globale ligging van de ontsluiting voor parkeren, bijvoorbeeld op binnenterreinen en in parkeerkoffers.

De volgende spelregels zijn niet aangegeven op de kaart, maar zijn van toepassing voor de nieuwe bebouwing:

- Voordeuren: deze komen rechtstreeks uit op de straat of in de margestrook. Bij eindwoningen bestaat de keuze om de voordeur aan de voor- of zijgevel te plaatsen;
- Vanaf de eerste verdieping mogen onderdelen als balkons, erkers, loggia's tot 1,50 meter uit de rooilijn van de bebouwing uitsteken;

- Hoofdgebouwen mogen in de zijdelingse perceelsgrens gebouwd worden, zodat de zijgevel van de eindwoning in het verlengde staat van de perceelsgrens van de aangelegen straat cq de straat en bebouwing om de hoek.

2.4 Voorstoep: margestrook voor de woningen

Waar de voortuin ooit bestond uit planten, bloemen en een haag, zijn plaatselijk voortuinen verhard met tegels, grind en dergelijke, of in gebruik als parkeerplaats. Veel diepe achtertuinen zijn in de loop der jaren eveneens ingrijpend veranderd. Er is meer verharding en er zijn diverse aan- en bijgebouwen gerealiseerd door bewoners. Het loslaten van strikte regels voor de inrichting van de tuinen past bij deze tijd. Tegenwoordig richt iedereen zijn tuintje naar eigen inzichten in. Soms met zorg, soms met minder aandacht voor groen. De hoeveelheid verharding in de tuinen is sterk toegenomen en draagt niet bij aan het tegengaan van wateroverlast en hittestress.

Om de wijk groener te maken en dit groen te behouden zal een groter aandeel openbaar groen worden gerealiseerd. Om ruimte te maken voor meer openbaar groen, volwaardige voetpaden en parkeerplaatsen zullen achtertuinen minder diep worden: in plaats van 30 – 35 meter worden de achtertuinen circa 10 – 15 meter. Bij de nieuwe woningen komen geen voortuinen, maar een 'margestrook' die bewoners zelf kunnen inrichten.

Een zogeheten Delftse stoep. Van oudsher is de Delftse Stoep, ook in het Franse Gat, een manier om het huis persoonlijk te maken. Je kunt er zitten, eten, een drankje doen, een praatje maken met de burens en kijken hoe je kinderen veilig in de straat spelen. De Delftse stoep is een verlengstuk van de woning. De margestrook is doorgaans maximaal 1,5 meter diep. In overleg met de stedenbouwkundige mag gemotiveerd afgeweken worden tot maximaal 2 meter diepte, bijvoorbeeld voor een betere aansluiting op het bestaande profiel. De margestrook is een gebiedje voor de woning waar bewoners een stoel, tafel, bloempot of iets anders kunnen plaatsen. De margestroken liggen voor de grondgebonden woningen en appartementen. Hier ligt ook de voordeur van de woning. Bewoners plaatsen diverse elementen op de margestrook voor hun huis, maar ze mogen de verharding en gebouwde elementen niet verwijderen en vervangen.

Een duidelijk verschil in uiterlijk tussen het trottoir en de Delftse stoep is gewenst. Bewoners weten hoe groot 'hun domein' is en tot waar ze spullen kunnen neerzetten. Voorbijgangers kunnen duidelijk zien wat het

trottoir is en waar ze ongestoord kunnen wandelen. Verschil kan gemaakt worden door een andere verharding en een klein hoogteverschil. Het trottoir bestaat uit grijze 30x30 tegels, dus een verschil is snel te maken met een kleine tegel of klinkers in een andere kleur. Aanvullende elementen kunnen de stoep een eigen karakter geven, zoals (betonnen) paaltjes om de overgang naar trottoir te benadrukken, een zitelement dat bij iedere woning toegepast wordt, toevoegen van opgaand groen, etc.

De vormgeving en verharding van de Delftse stoep mag bij ieder bouwveld anders zijn – zodat ieder bouwveld een eigen karakter krijgt. Per bouwveld komt er één soort margestrook – de margestrook is een eenheid.

Verplicht voor iedere margestrook zijn:

1. Bestrating die afwijkt van het trottoir en de verharding in de Speelse Straat, in combinatie met een duidelijke opsluitband;
2. Een met de woning mee ontworpen bouwelement, haaks op de gevel - maximaal 1 meter diep (gemeten vanaf de voorgevel) en niet hoger dan 40 centimeter. Bijvoorbeeld een bloembak.

Mogelijk aanvullende elementen zijn:

- Een bijzonder element langs of aan de voorgevel, zoals een bank, poef of iets dergelijks;
- Een element dat de overgang naar openbaar gebied markeert, zoals een laag hek.



De Delftse stoep

In de vijftiende en zestiende eeuw was de stoep vaak privé-eigendom. De gegoede burgerij in de steden lieten bij hun woning een stukje stoep aanleggen. Sander van der Ham vertelt dat deze strook vooral bedoeld was als bufferzone tussen privé en de openbare weg. Het stadsleven – met rijtuigen – moest niet te dicht langs de gevel plaatsvinden. De gemeente Delft vond vervolgens als eerste gemeente dat er beleid moest komen om wildgroei tegen te gaan en stelde regels op waar een stoep voortaan aan moest voldoen. Uitzonderingen daargelaten mocht de stoep niet breder zijn dan 1,25 meter.

Bron: www.bewustnieuwbouw.nl/nodigt-de-stoep-bij-uw-nieuwbouwhuis-uit-tot-ontmoeten/



Voorbeelden van margestroken

2.5 Stedenbouwkundige randvoorwaarden openbare ruimte

De inrichting van de openbare ruimte is de basis voor plandeel Zuid. De inrichting is een mix van aanvullen en opnieuw inrichten van bestaande profielen en nieuwe openbare ruimtes. De profielen in paragraaf 2.6 geven inzicht in maatvoering en inrichting.

De volgende straten worden aangevuld met groen en trottoirs: Mr. Heemskerkstraat, Dr. Colijnstraat en de Mr. Dr. Schokkingstraat. Voor de nieuwe groenstroken zal een beplantingsplan gemaakt worden met ruimte voor (bestaande) bomen. De trottoirs moeten breed genoeg zijn – om afstand te hebben tot de voorgevel in verband met privacy, voorbereid te zijn op aanpassingen met kabels en leidingen in de toekomst en om afstand te houden tussen (bestaande) bomen tot de voorgevel en tot kabels en leidingen. Trottoirs moeten voldoen aan gemeentelijke normen en zijn gericht op het stimuleren van wandelen. Straten die veranderen in beeld en functie zijn de Klaas Katerstraat en de W. C. Beeremansstraat. De Klaas Katerstraat wordt een fietsstraat waar nieuw en bestaand groen ingepast worden. De W.C. Beeremansstraat wordt een plantsoen met aan weerszijden woningen.

De inrichting van de nieuwe oost-westverbinding is een combinatie van verharding en groen. De inrichting is gericht op verblijf met ruimte voor zogeheten calamiteitenverkeer (ambulance, brandweer, etc.) en een duidelijke overgang naar de margestrook voor de woningen. Zie voor meer informatie de paragraaf over de Speelse Straat. Bij de verdere planvorming zal in overleg met de gemeente gekeken worden naar verdeling en bereikbaarheid van speelplekken. Een belangrijk aandachtspunt bij de verdere

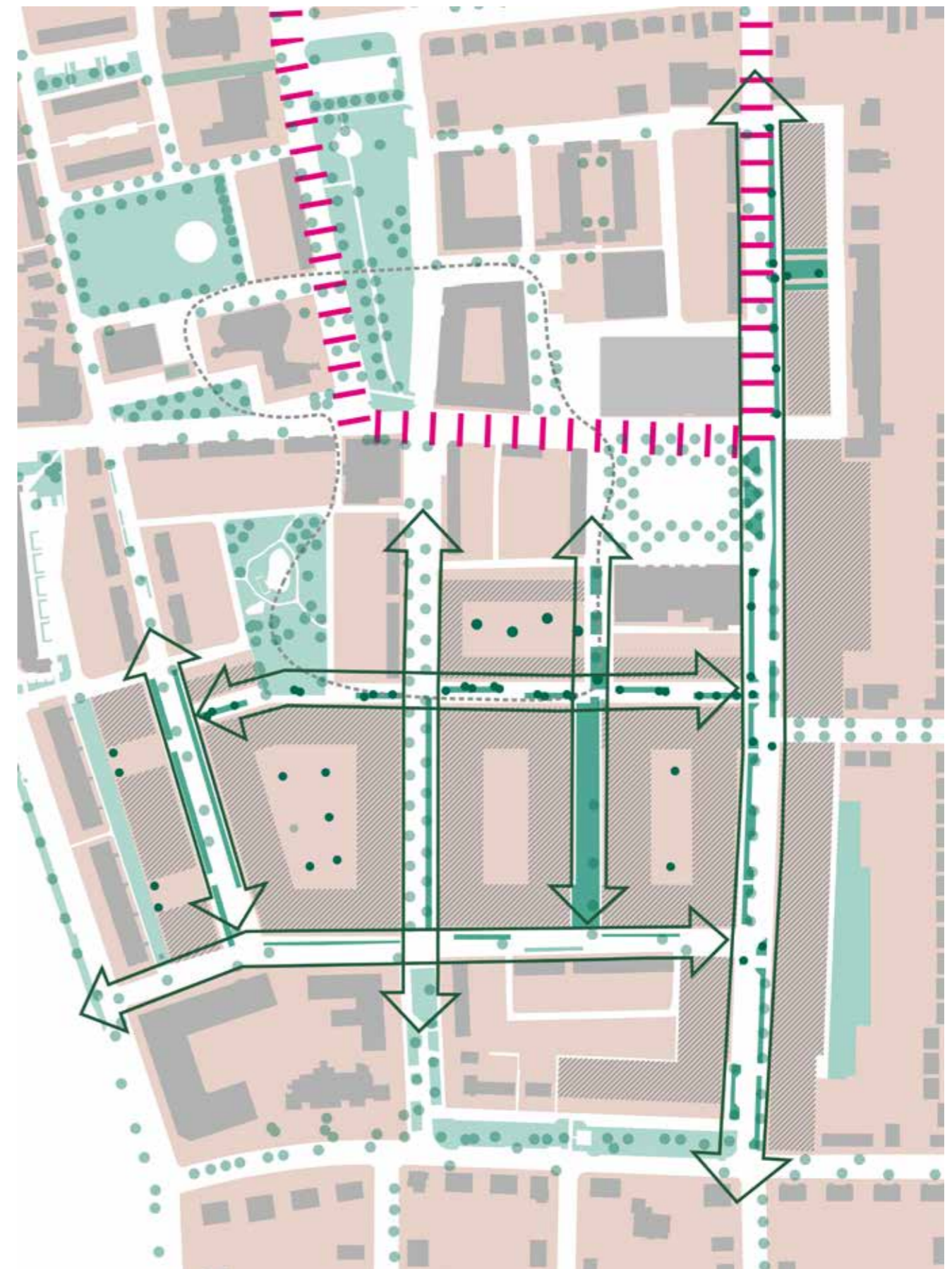
planvorming zijn de opstelplekken van kliko's in de openbare ruimte - de ligging, bereikbaarheid en de hoeveelheid. Een onderdeel dat hier mee samenhangt zijn de achterpaden. Deze zijn bij voorkeur geen eigendom van gemeente. Achterpaden mogen niet doorlopend zijn in verband met inbraakveiligheid en bijbehorende ontsnappingsroutes. Bij 'particuliere' paden is Politiekeurmerk Veilig Wonen van toepassing, met een minimale breedte van 1,50 meter. Indien gemeentelijke bezit dan is de breedte minimaal 1,80 meter.

Belangrijk voor de nieuwe inrichting is overzichtelijkheid en zichtbaarheid. Bij de inrichting van de openbare ruimte en het plaatsen van de woningen gaat het om overzicht, zien en gezien worden.

Een aandachtspunt is de inrichting van de gemeenschappelijke parkeerterreinen, zowel de parkeerkoffers als de binnenterreinen. Ook hier is groen gewenst en zijn maatregelen tegen wateroverlast nodig. Bij de aanleg van gemeenschappelijke parkeerterreinen moeten infiltratie- of bergingskoffers aangelegd worden. Parkeerplaatsen worden bij voorkeur aangelegd met waterpasserende bestrating.

-  Bestaande gebouwen
-  Nieuwbouw
-  Versterken groen straatbeeld
-  Rondje Franse Gat
-  Wandeling door de buurt
-  Bestaande groene ruimte
-  Nieuw groene ruimte
-  Nieuwe bomen
-  Bestaande bomen

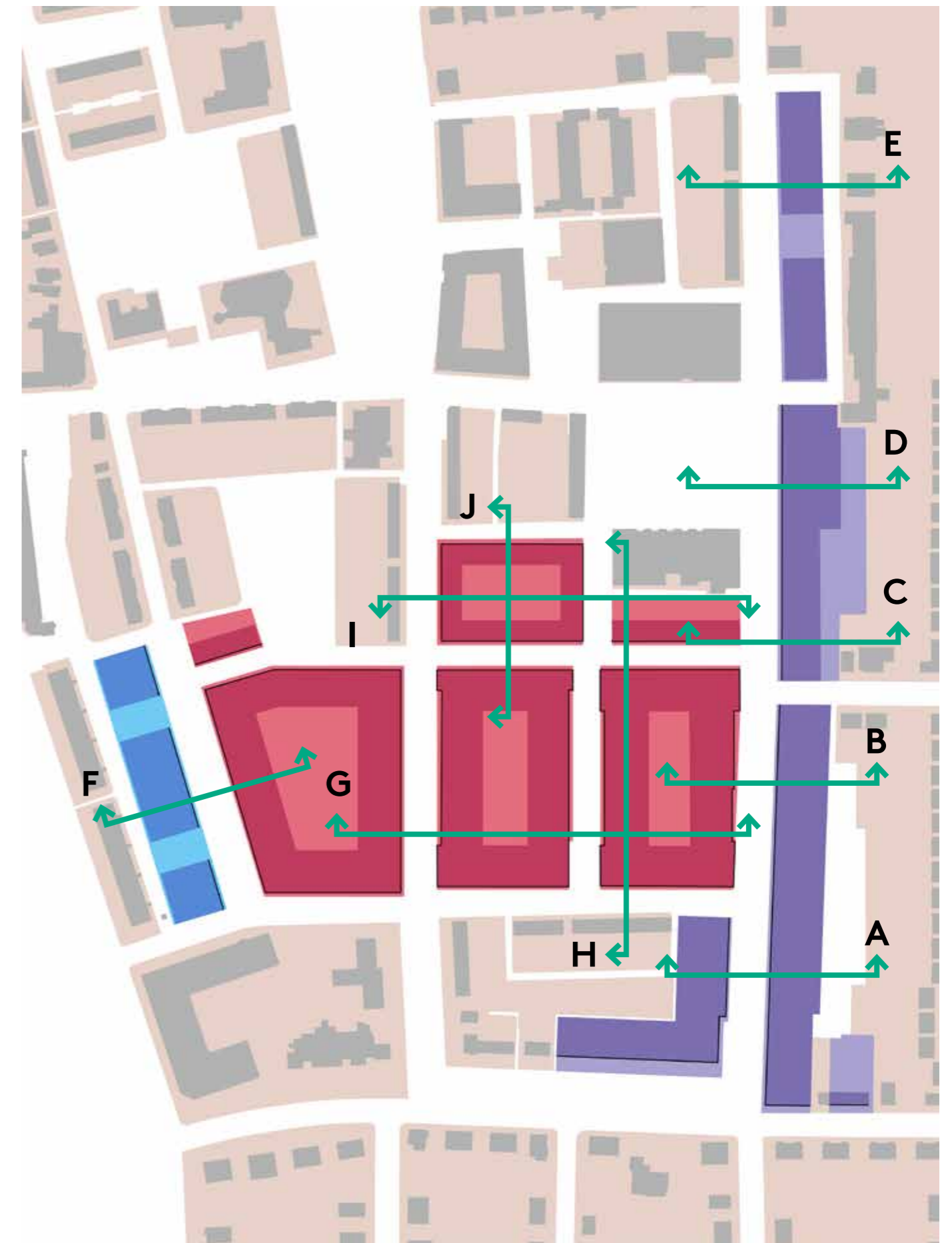
Legenda Stedenbouwkundige Randvoorwaarden



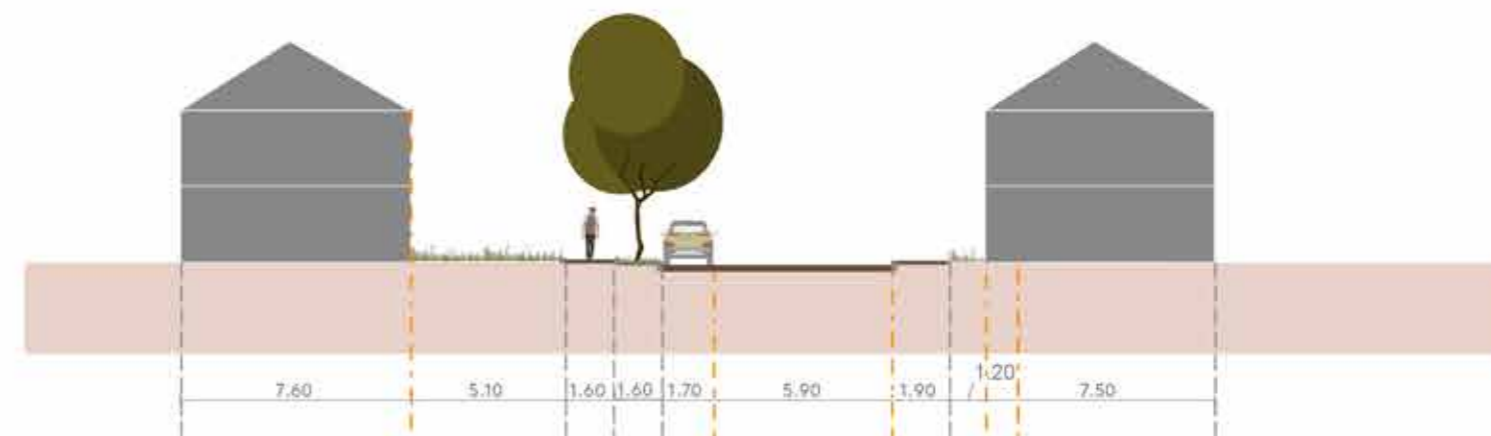
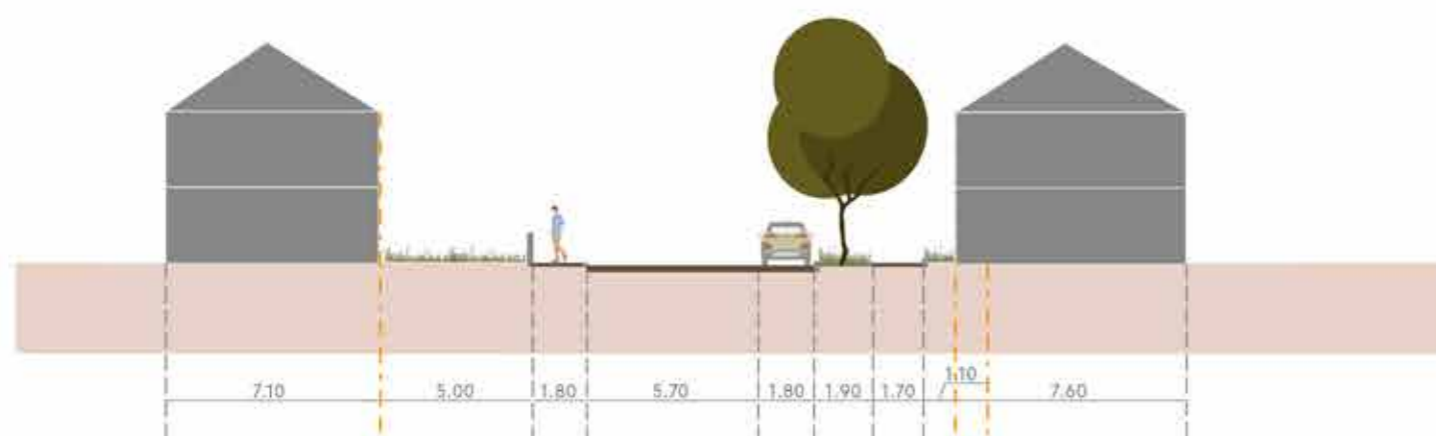
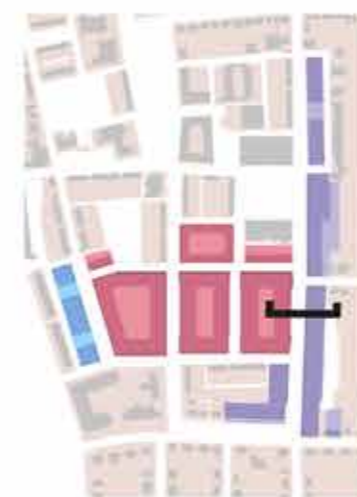
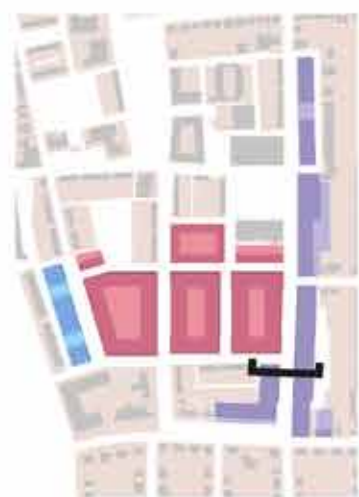
Stedenbouwkundige Randvoorwaarden openbare ruimte

2.6 Profielen

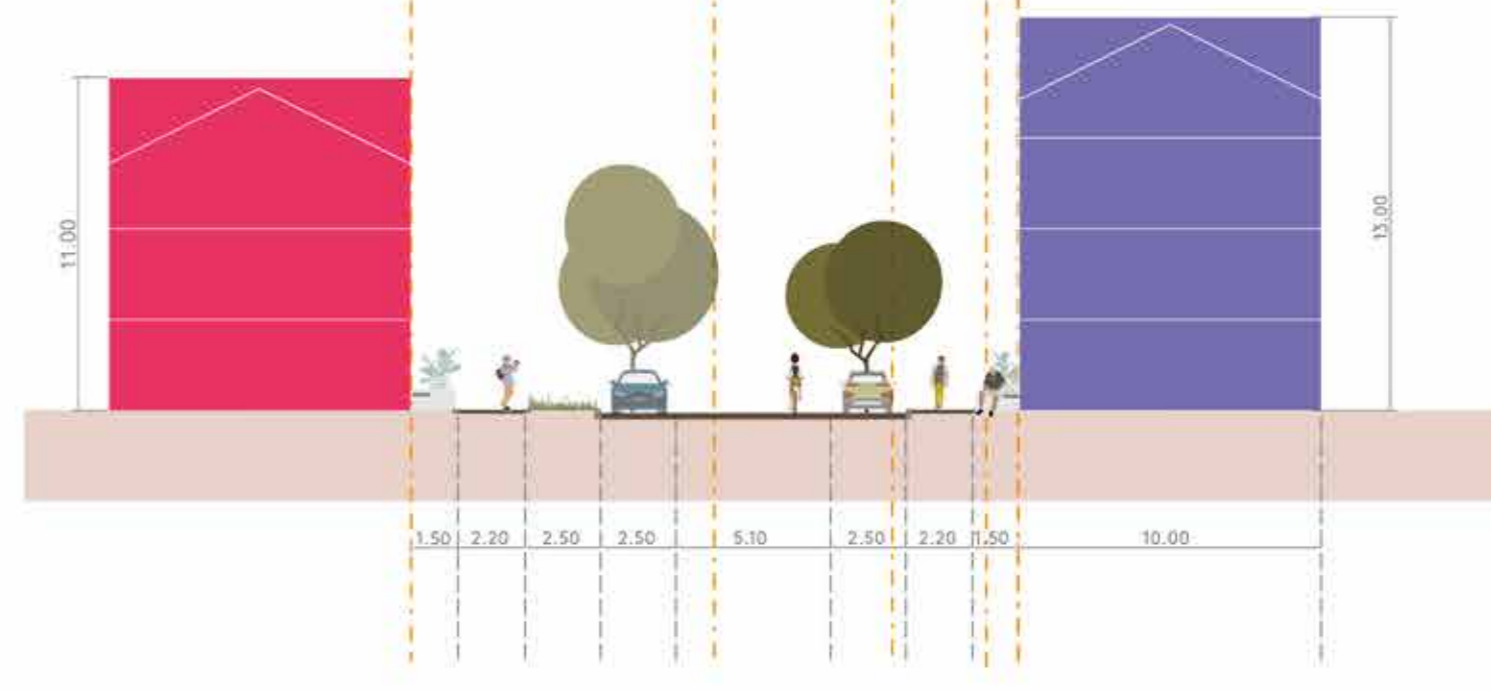
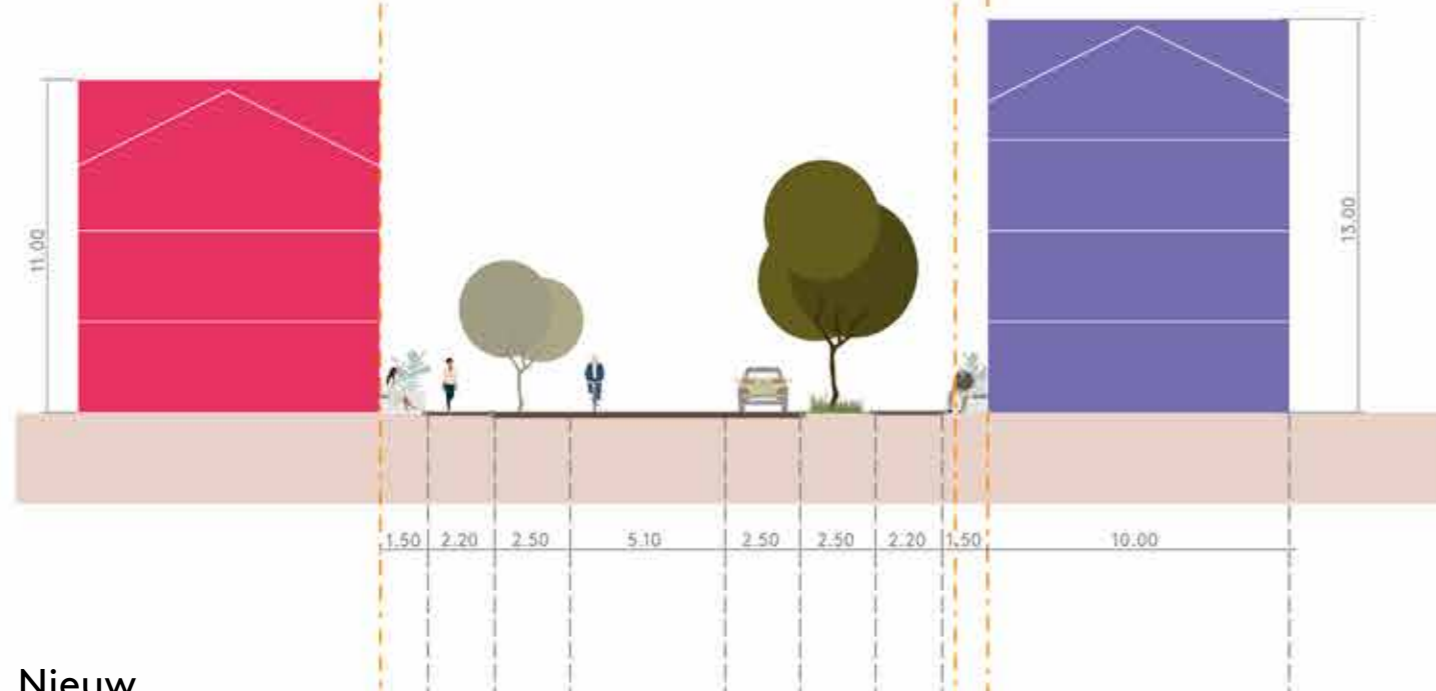
Om inzicht te geven in de ruimtelijke werking van de stedenbouwkundige uitgangspunten zijn over verschillende woonblokken profielen opgesteld. Deze geven maatvoering aan corresponderend met de schetsverkaveling.



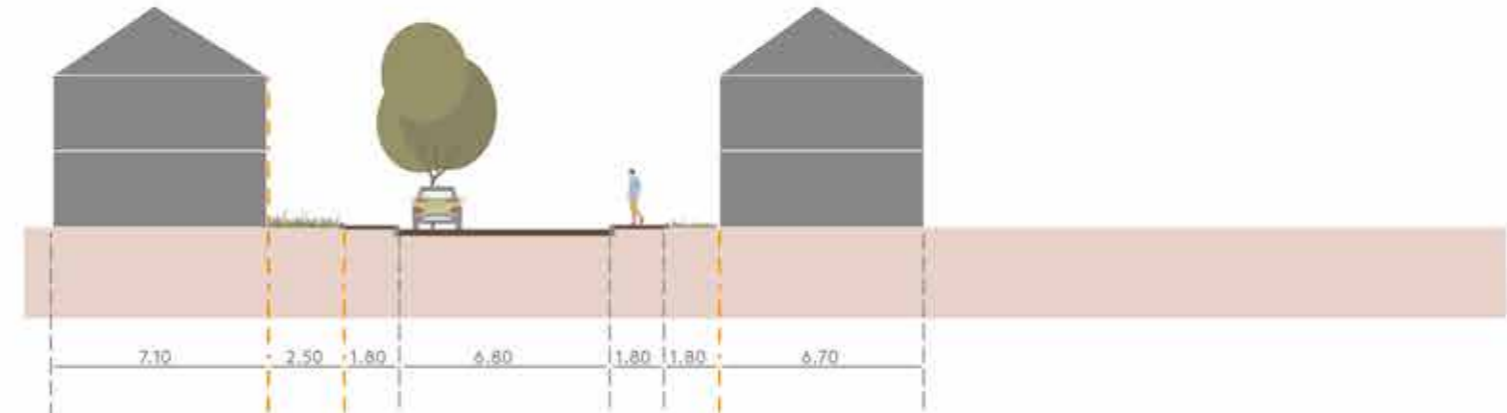
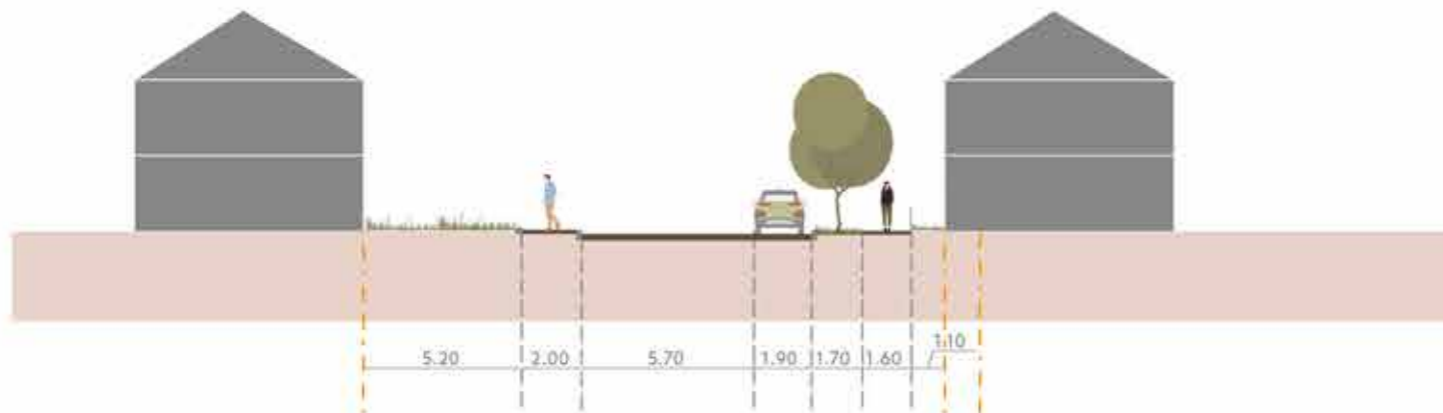
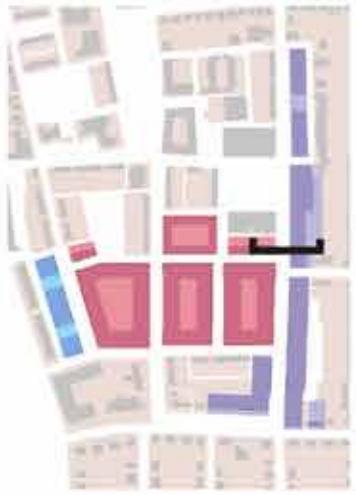
Overzicht profielen



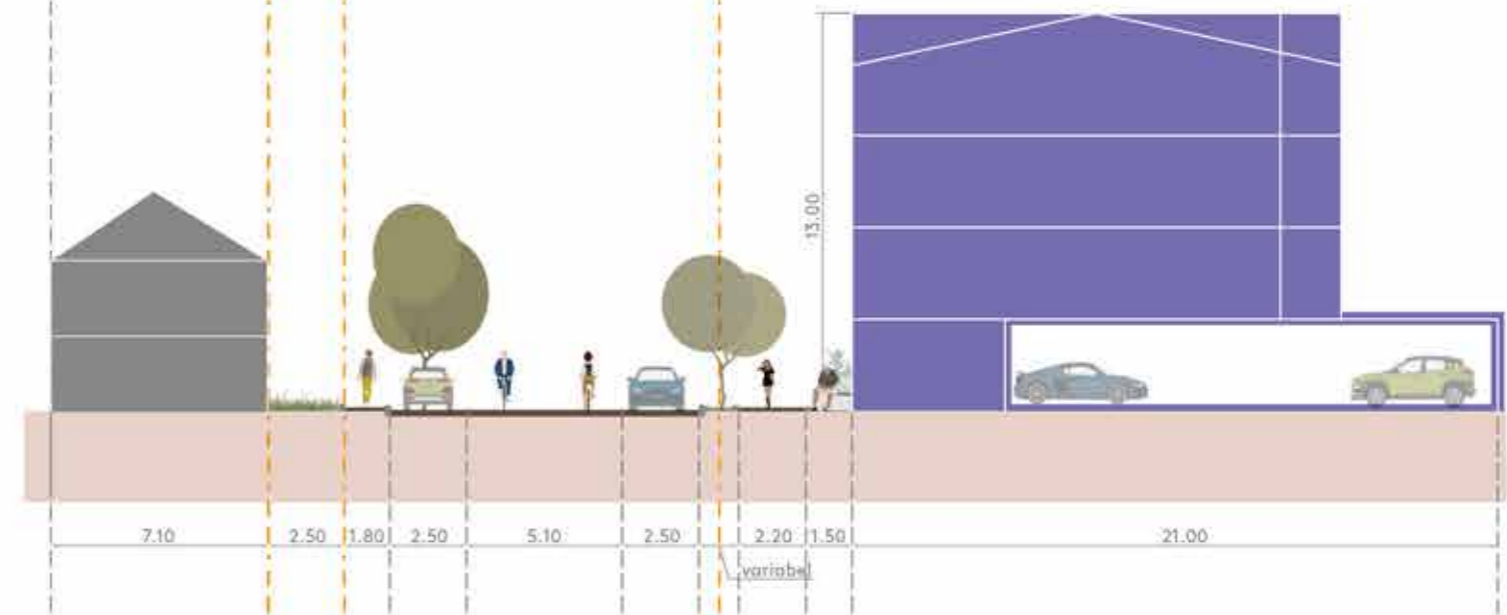
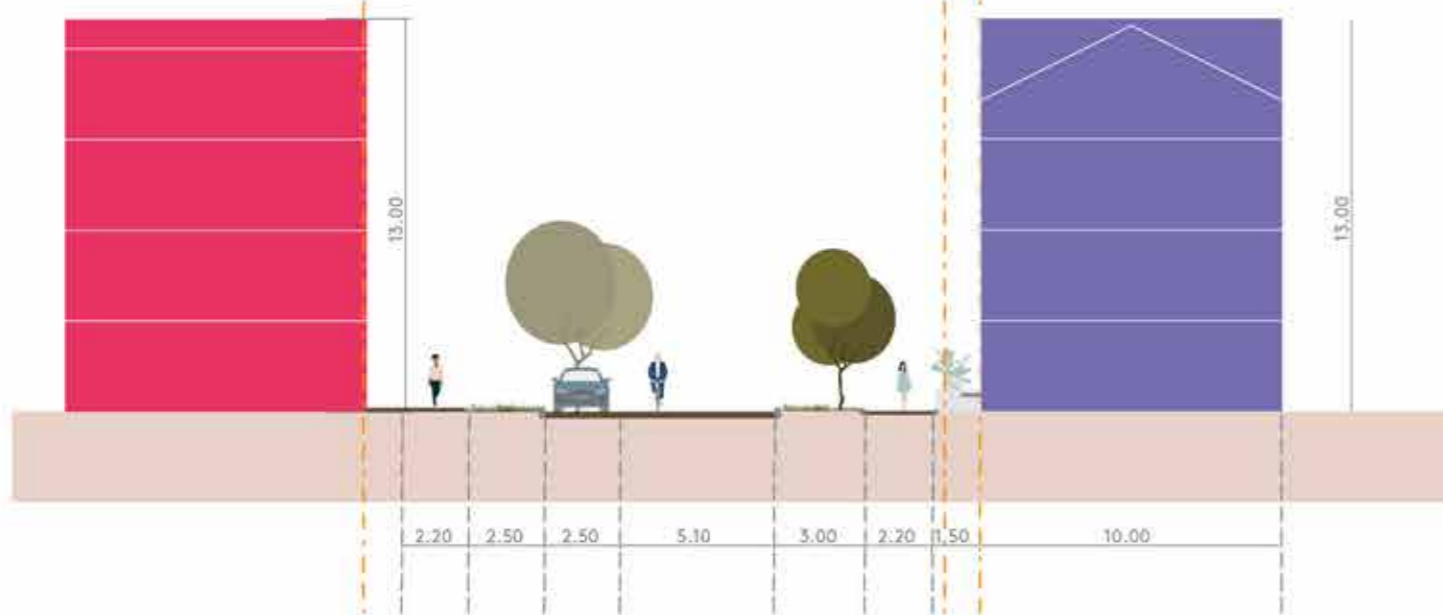
Bestaand



Nieuw

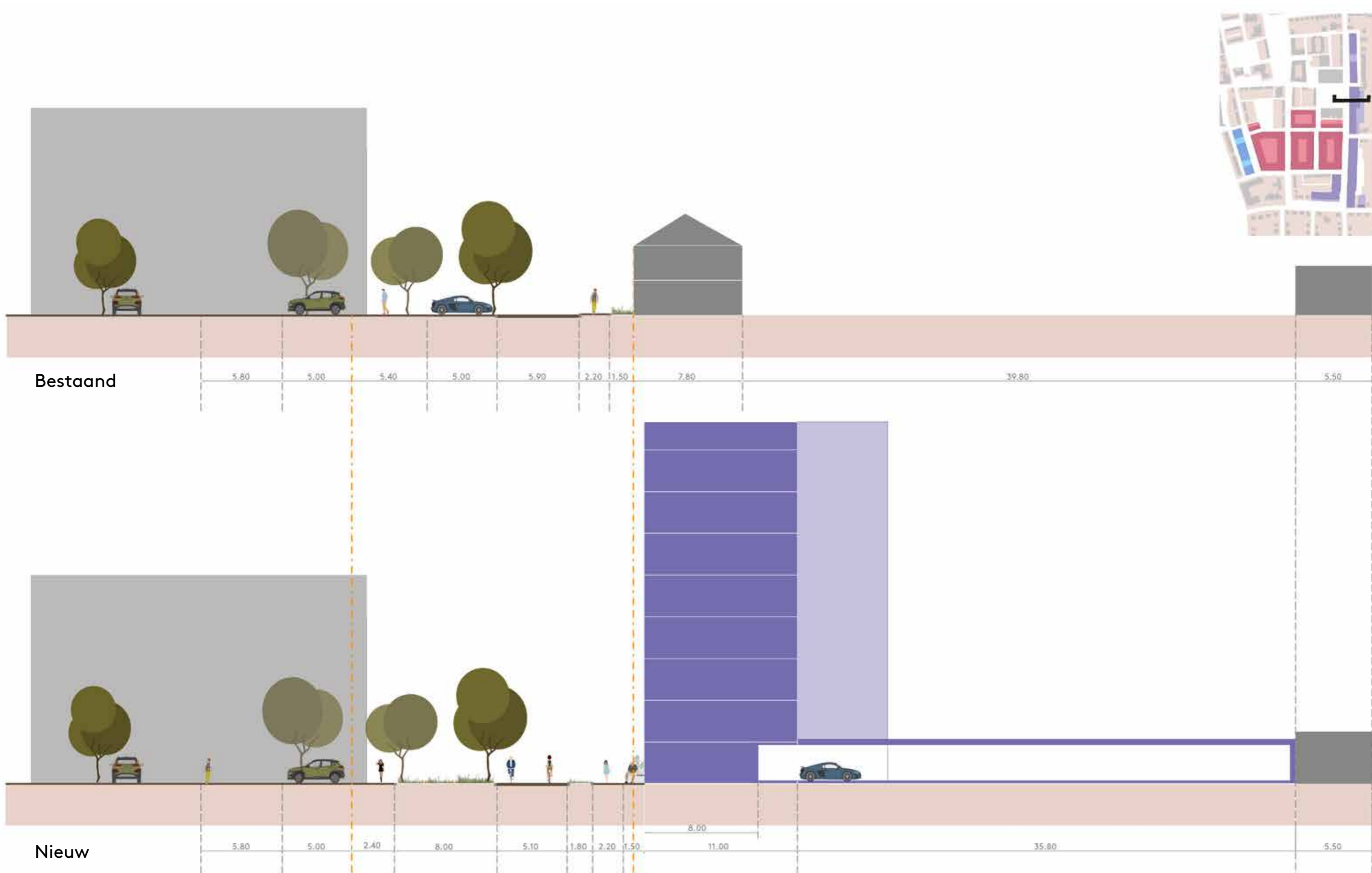


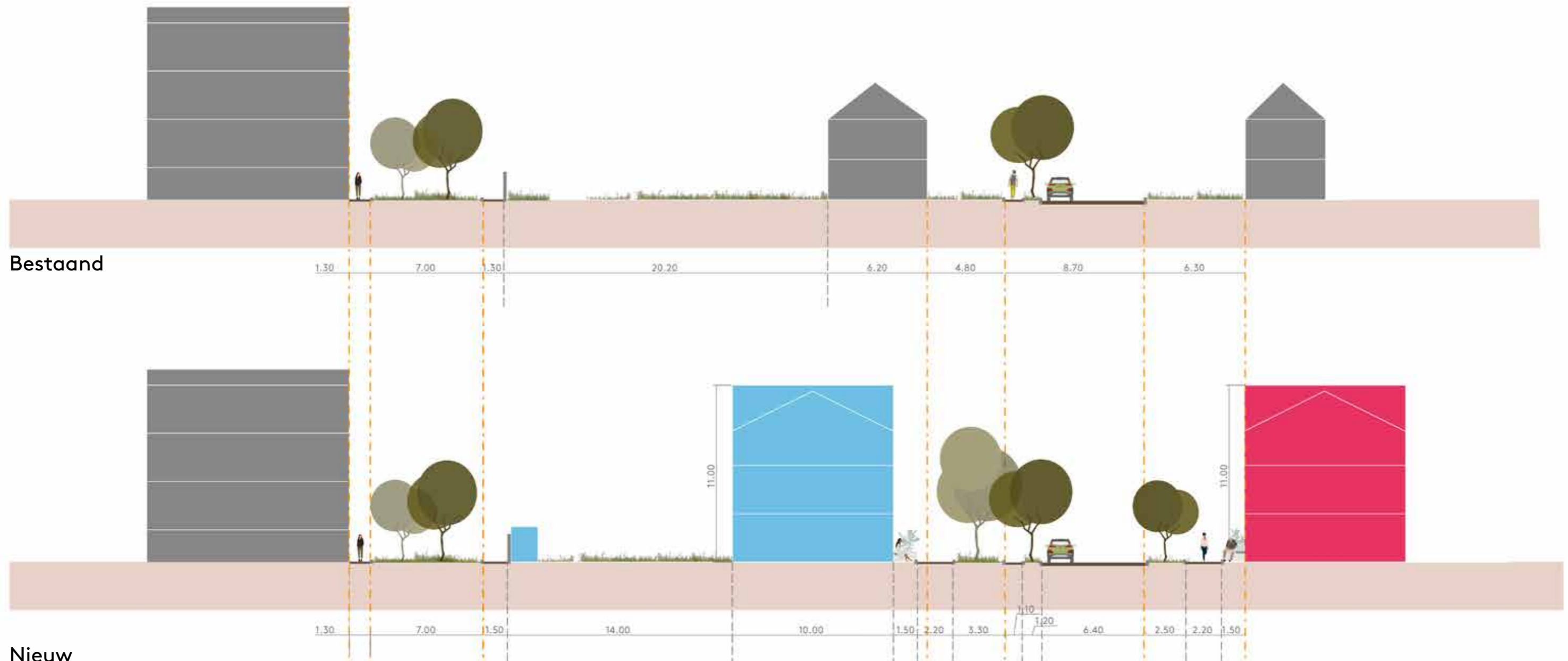
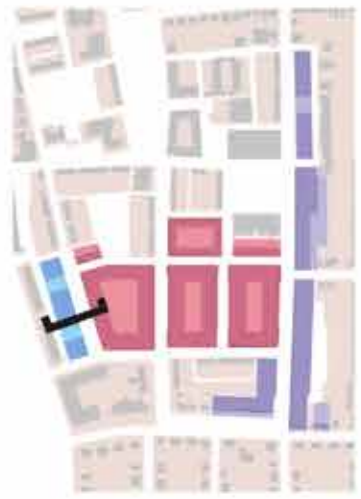
Bestaand

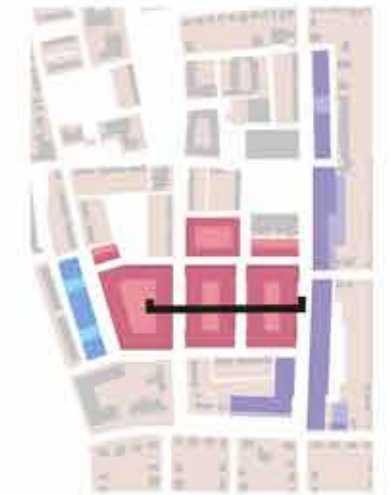
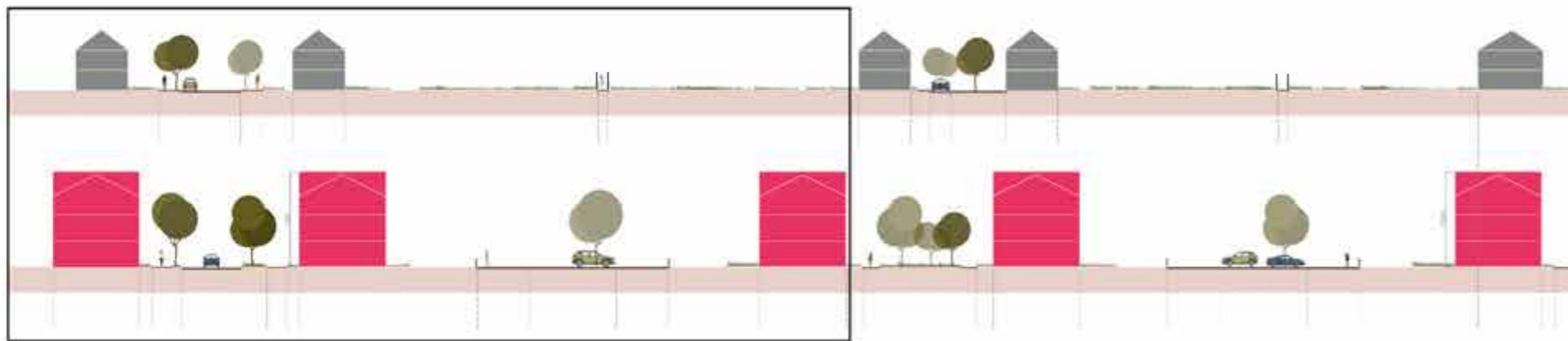


Nieuw

Profiel D: Bruïneplein en Klaas Katerstraat



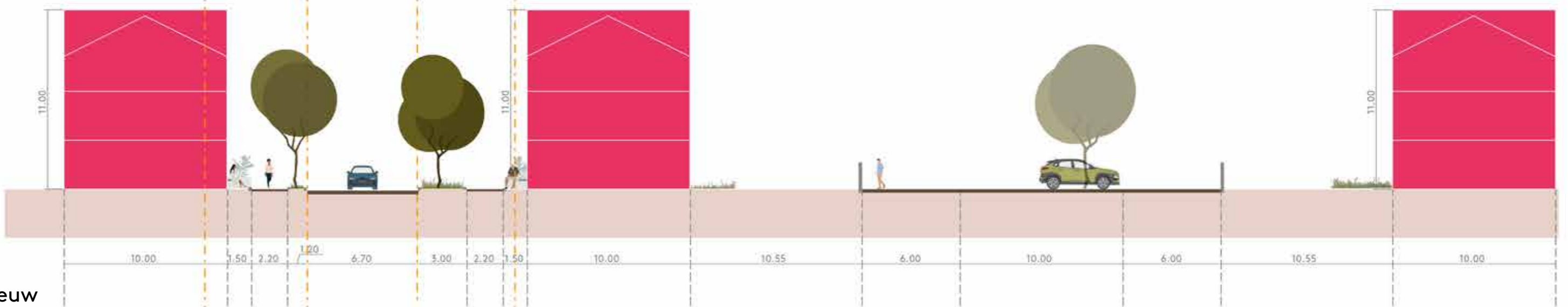


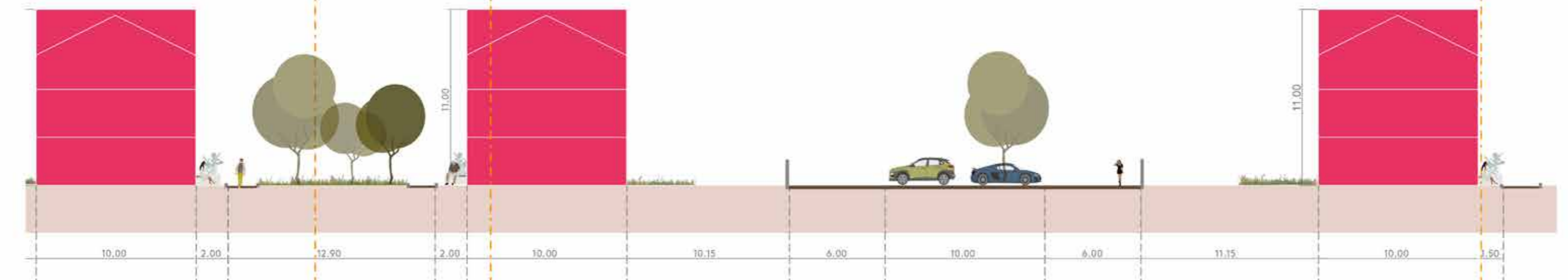
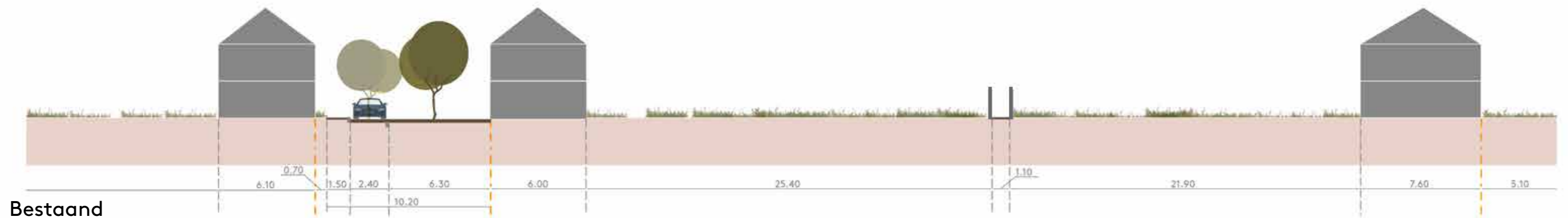
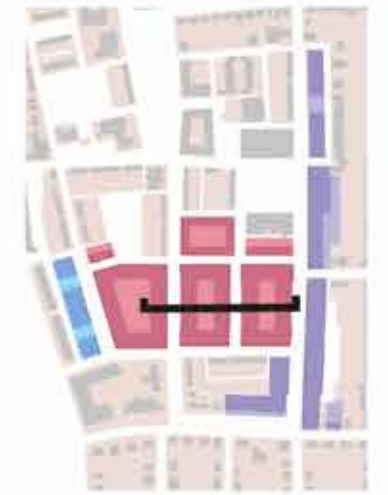
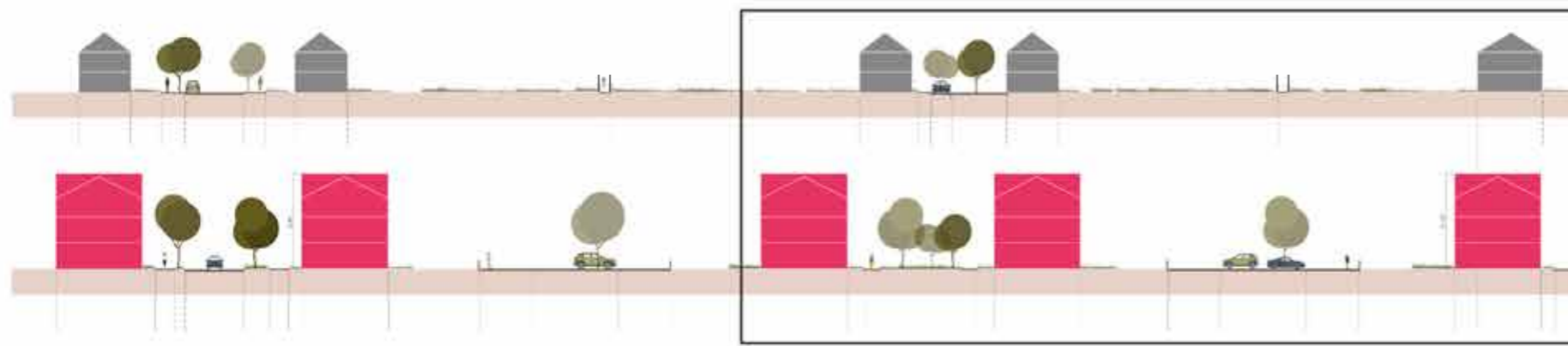


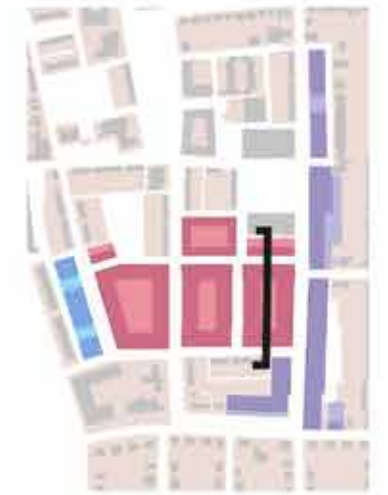
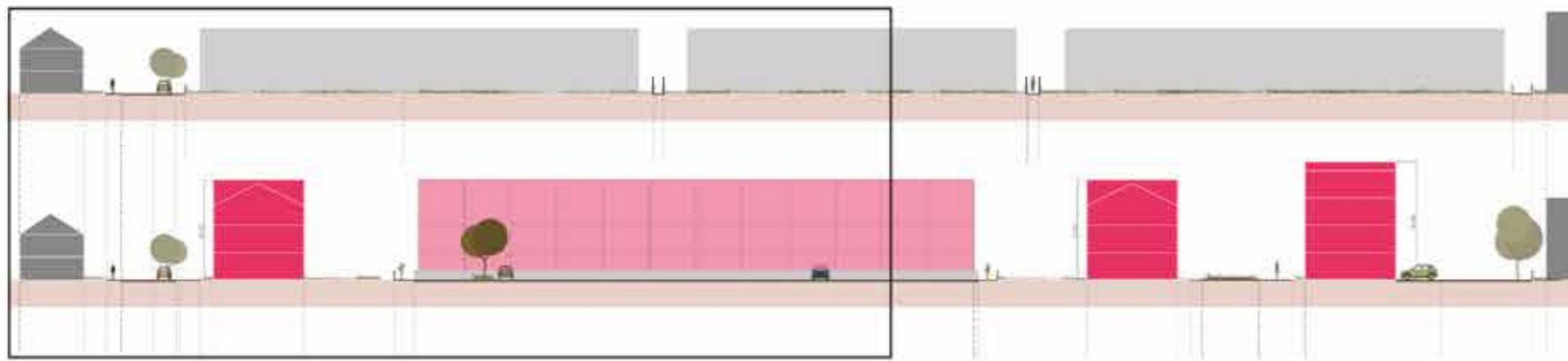
Bestaand



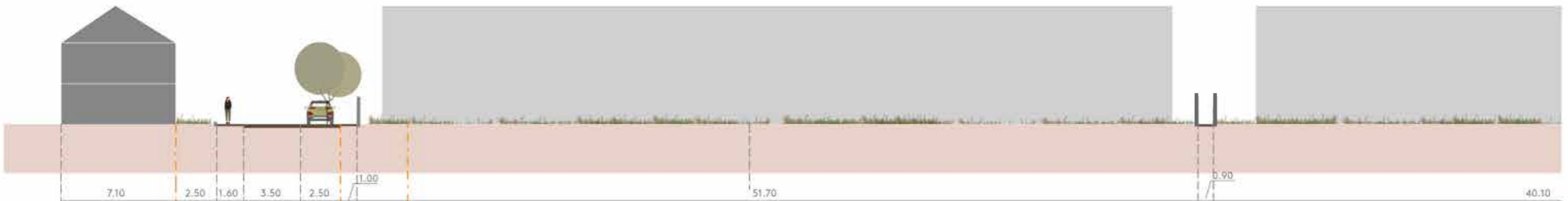
Nieuw



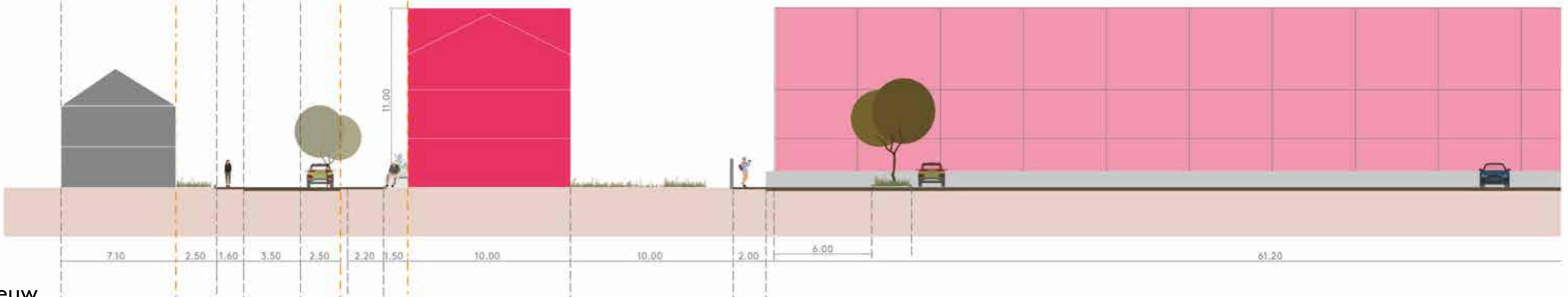




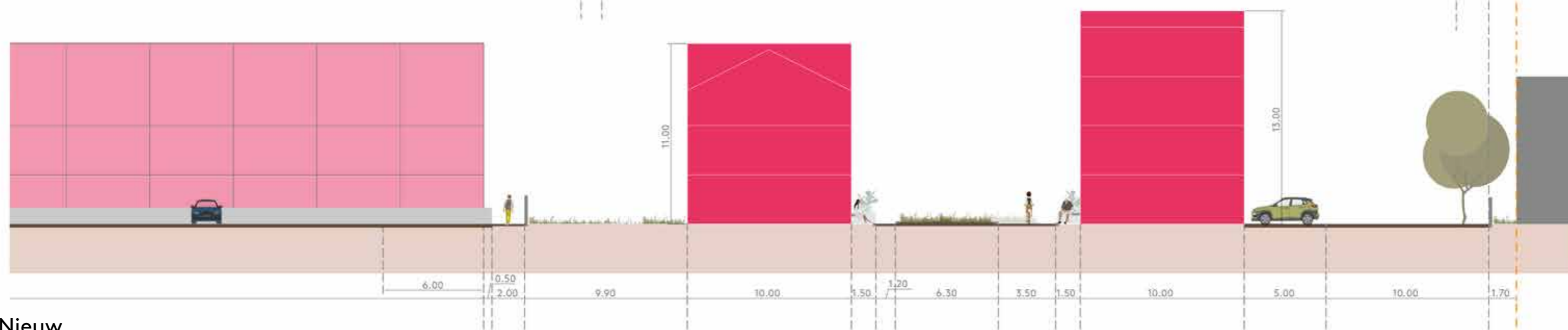
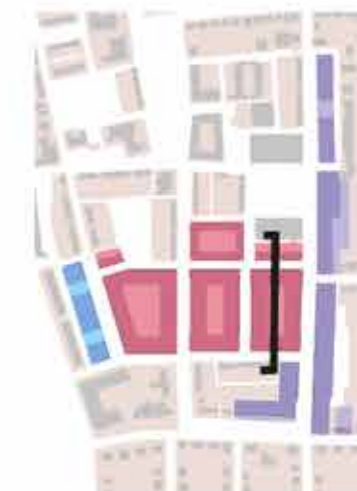
Bestaand



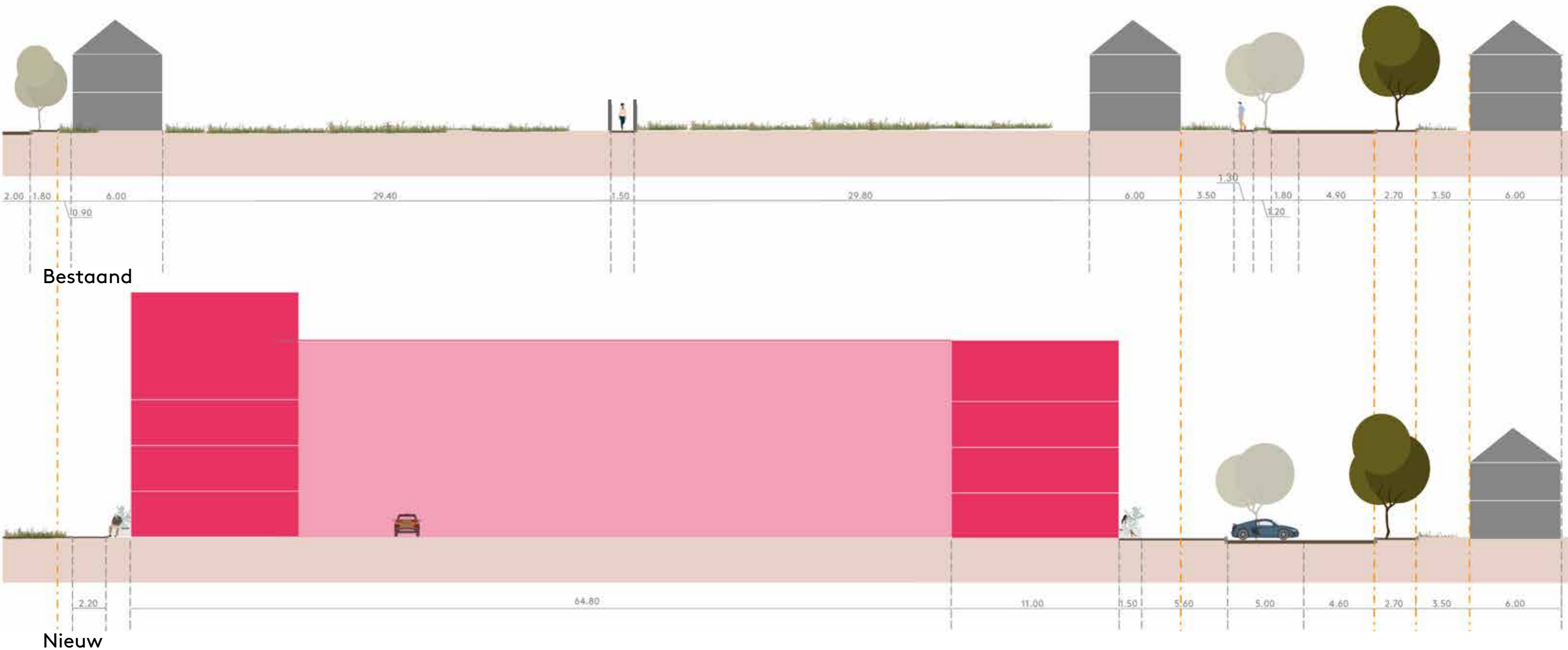
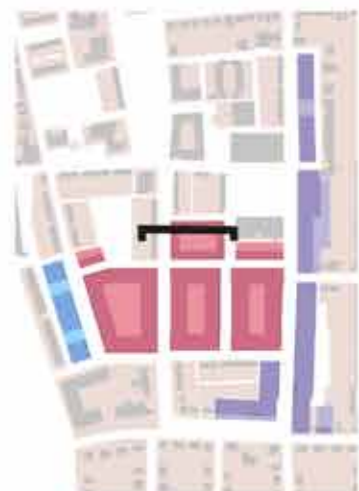
Nieuw



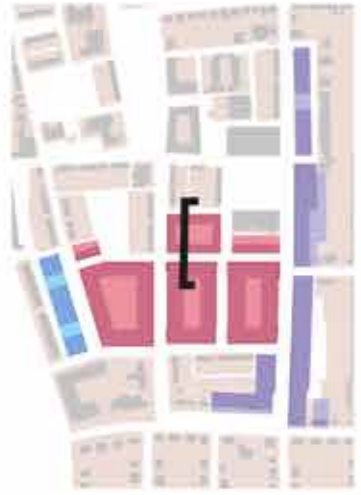
Profiel H: Speelse straat



Profiel I: Dr. Colijnstraat en W.C. Beeremansstraat



Profiel J: Speelse straat en Doctor Slotemaker de Bruïneplein



03

**AANVULLEN-
DE RANDVOOR-
WAARDEN**

3.1 Verkeer

3.1.1 Inleiding

In de Gebiedsvisie 't Franse Gat is de ervaren verkeersproblematiek beschreven. Bij het opstellen van de Stedenbouwkundige Randvoorwaarden kunnen enkele knelpunten opgelost worden. De problemen komen in het kort neer op:

- Bevoorradersverkeer van winkels dat niet de gewenste routes rijdt, waardoor dit verkeer onnodig door de buurt rijdt. Bevoorradersverkeer vanuit Rhenen rijdt daardoor over de Bilderdijkstraat, terwijl de gewenste route hiervoor via de Dr. Slotemaker de Bruïnestraat is.
- Automobilisten die door de buurt rijden houden zich niet altijd aan de maximale snelheid. Het verkeer wat door de buurt rijdt en geen bestemming heeft wil snel van A naar B, en zal het daarom minder nauw nemen met de geldende snelheidslijnen. Dit leidt tot verkeersonveilige situaties in de buurt. Bijvoorbeeld op de Rembrandtlaan/-park. Omdat dit een busroute is, zijn snelheid remmende maatregelen, zoals drempels, hier onwenselijk. De keerzijde hiervan is dat verscheidene ongelukken zijn gebeurd op de plek waar het solitaire fietspad de Rembrandtlaan kruist.
- In bepaalde straten zijn (te) weinig bruikbare parkeerplaatsen aanwezig. Hierdoor is niet voor iedereen een parkeerplaats in de nabije omgeving van de eigen woning. Om toch dicht bij huis te kunnen parkeren hebben bewoners oplossingen verzonden: parkeren in de voortuin en in de achtertuin. Voortuinen zijn verhard en ingericht als parkeerplaats. Daarnaast zijn door bewoners parkeervoorzieningen (garages) in achtertuinen gerealiseerd die bereikbaar zijn via brandgangen c.q.

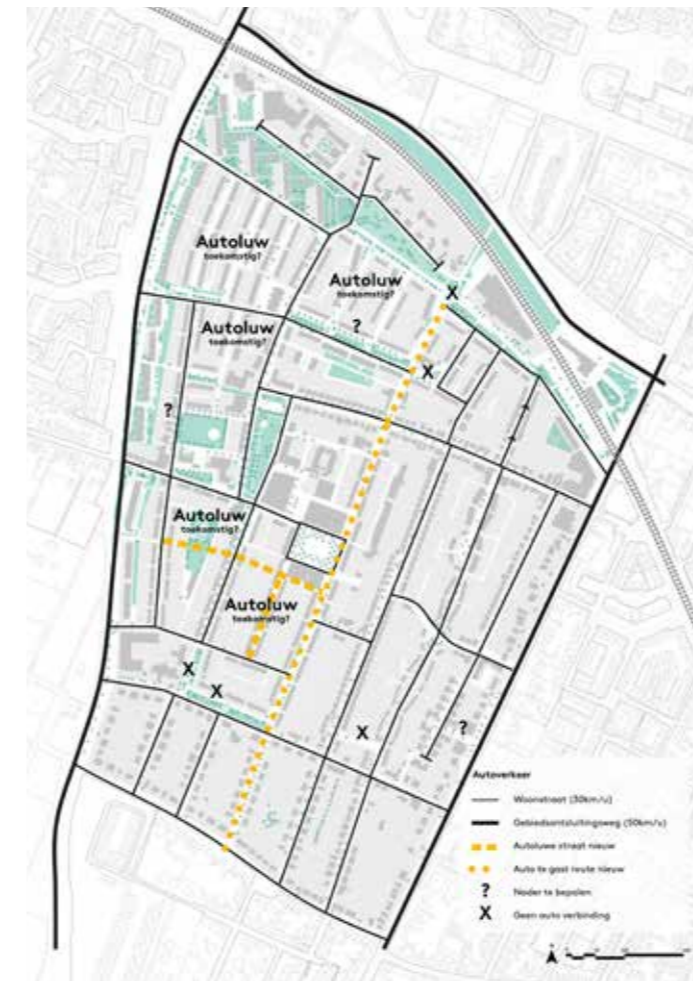
achterpaden, die daar echter nooit voor waren bedoeld.

3.1.2 Auto

Het netwerk voor de auto wijzigt op een aantal vlakken. Daar waar woningen gesloopt worden en nieuwe woningen gebouwd worden, zijn kansen te verzilveren om de verkeersstructuur aan te passen. In de te onderscheiden gebieden zijn verschillende aanpassingen mogelijk. Een mogelijkheid is het maken van een autoluw gebied. (In de tekening aangeduid met tekst 'autoluw'.) In een dergelijk gebied kan de parkeeroplossing aan de randen gerealiseerd worden of op een binnenterrein. Het autoverkeer wordt gebundeld, om het betreffende gebiedje heen. Dit biedt ruimte in zo'n gebiedje voor wandelen, fietsen, ontmoeten, spelen, groen en klimaatadaptatie. In het zuidelijke deel van het Franse Gat gaat het om een deel van de W.C. Beeremansstraat en de nieuwe oost-west verbinding ten zuiden van het wijkwinkelcentrum Bruïneplein.

Een aantal wegen kan (gedeeltelijk of in z'n geheel) komen te vervallen voor autoverkeer, namelijk het Rembrandtpark/-laan, de Verbindingsweg en de W.C. Beeremansstraat. Dit biedt ruimte voor wandelen, fietsen, parkeren, groen en klimaatadaptatie. Voor de delen die het betreft staan kruisjes op de kaart.

Naast deze wegen wordt overwogen om een deel van de Aart de Gelderstraat, De Clerqstraat en Jan Steenlaan om te vormen tot wandel en/of fietsverbinding. Deze locaties staan aangegeven met vraagtekens. Het overgrote deel van de woonstraten blijft ongewijzigd (voornamelijk in het oosten en het zuiden van de wijk).



Autoverkeer



Bevoorrading

3.1.3 Bevoorravingsverkeer

De hoofdstroom van het bevoorravingsverkeer dient te gaan via de Dr. Slotemaker de Bruïnestraat, -plein, Patrimoniumlaan en Adriaen van Ostadelaan. Daarnaast is nog een aantal straten waar ook laad- en losactiviteiten plaatsvinden en bevoorravingsverkeer aanwezig is, zoals de Hovystraat, de Binnenronde en de Dr. Colijnstraat. Het is de bedoeling dat de overige straten in Franse Gat geen bevoorravingsverkeer meer hoeven te verwerken.

3.1.4 Fietsen

De fietser kan in principe in elke woonstraat fietsen. Langs de Rondweg-West ligt een belangrijke noord-zuid fietsverbinding in de vorm van een fietsstraat. De Kerkewijk, ten oosten van het Franse Gat, is een andere belangrijke noord-zuid fietsverbinding. In het hart van Franse Gat wordt een nieuwe fietsstraat gerealiseerd over de Frans Halslaan, Klaas Katerstraat en Van Limburg Stirumstraat. Hiermee ontstaat een goede fietsverbinding van Franse Gat naar het kernwinkelgebied in het centrum van Veenendaal.

Een aanvullende optie is de Jan Steenlaan als fietsstraat in te richten. Hiermee ontstaat een oost-west verbinding van de Klaas Katerstraat naar (treinstation) Veenendaal West.

3.1.5 Wandelen

In het hart van de wijk komt een 'rondje door 't Franse Gat' dat voorzieningen met elkaar verbindt. Met het deels sluiten voor auto's van Rembrandtlaan/-park, ontstaat op die plek een mooie wandelroute door het park van NS-station naar Rondweg-West. Hiermee ontstaat een route die voor meerdere functies te gebruiken is, zoals recreatie, spelen, ontmoeten en verblijven. Een groot verkeersveiligheidsknelpunt, ter hoogte van de kruising met het fietspad bij het Rembrandtcollege, vervalt hiermee.

Waar op de kaart Autoverkeer (pagina 55) 'autoluw' als nieuwe ingreep staat, ontstaan kansen om wandelroutes te realiseren. Deze routes zijn ook multifunctioneel te gebruiken voor recreatie, spelen, ontmoeten en verblijven. Hiermee ontstaan nieuwe wandelroutes die ook richting het IKC Franse Gat gaan, zodat kinderen uit de buurt veilig naar school kunnen lopen. Een aantal straten (of delen hiervan), waarover nog een standpunt moet worden ingenomen, kan omgebouwd worden tot wandelroutes. Het gaat hierbij om Aart de Gelderstraat, De Clerqstraat en Verbindingsweg.



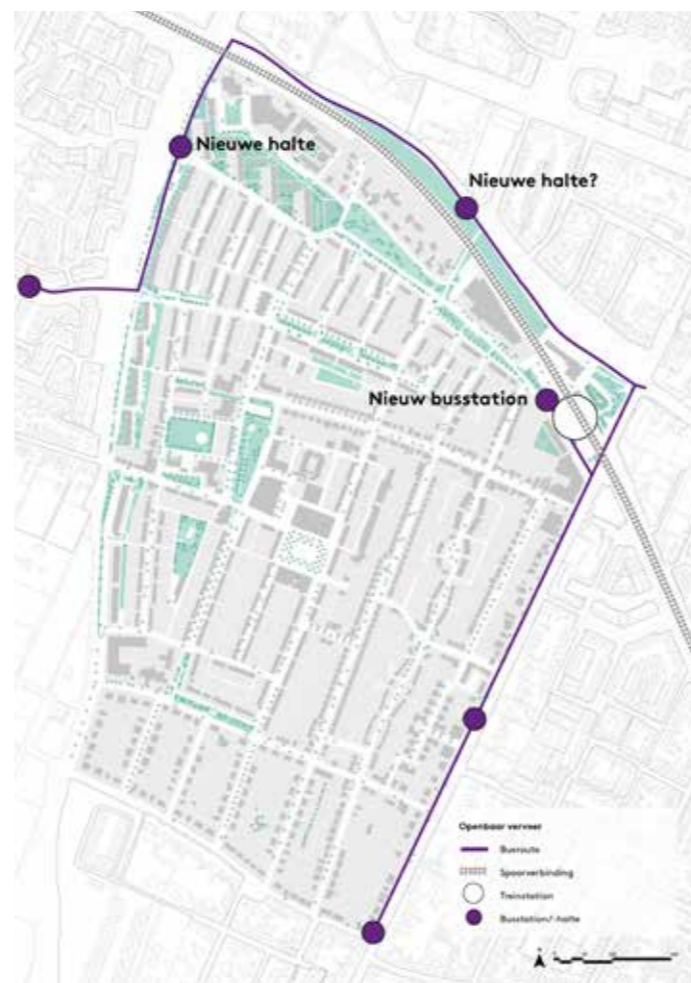
Fietsstructuur



Wandelroutes

3.1.6 Openbaar vervoer

Het vervallen van de doorgaande verbinding via Rembrandtlaan/-park betekent dat de busroute van lijn 83 verschoven moet worden naar 't Goeie Spoor. Om het Franse Gat aan de noordzijde te voorzien van busvervoer, zal gekeken moeten worden naar nieuwe haltes aan 't Goeie Spoor en Rondweg-West. Op Rondweg-West lijkt de bestaande tijdelijke halte 'Westerhof' (aansluiting Rembrandtpark op Rondweg-West) een goede locatie waar mensen in- en uitstappen. Voor 't Goeie Spoor lijkt een halte nabij de fietstunnel een logische keuze. Bewoners van Molenbrug (ten noorden) en van het Franse Gat (ten zuiden) kunnen gebruik maken van deze nieuwe halte. De halte ligt daarnaast strategisch tussen Rembrandtcollege en Het Perron, zodat ook scholieren hier gebruik van kunnen maken. Dit betekent dat de bestaande haltes 'Rembrandtpark' en 'Jan Vermeerstraat' komen te vervallen.



Openbaar vervoer

De omgeving van treinstation Veenendaal Centrum verdient een optimalisatie. De opgave is om een multifunctioneel knooppunt te maken door het bus- en treinstation te combineren met OV-fietsen, deelauto's en reisinformatie. Een mogelijkheid is het combineren van alle bus opstapplaatsen op één locatie aan de zuidzijde van het treinstation. Binnenkort wordt begonnen met een onderzoek naar het optimaliseren van het treinstation en omgeving.

3.2 Parkeren

3.2.1 Inleiding

In de huidige situatie zetten automobilisten hun auto's op allerlei (on)mogelijke plekken: netjes in de parkeervakken op straat, op niet bestemde plekken op straat, in de voortuin en in de achtertuin. Om de auto in de tuin te kunnen zetten zijn brandgangen 'verbreed' en wordt knap gemanoeuvrerd om aanwezige obstakels. Dat de auto overal aanwezig is, heeft te maken met de sterke wens van bewoners om de auto zo dicht mogelijk bij huis te parkeren. Het Franse Gat is ontworpen en gerealiseerd in een tijd dat er nog niet veel auto's waren. In de loop van de jaren is de openbare ruimte aangepast om parkeren mogelijk te maken. Gevoelsmatig zijn er te weinig parkeerplaatsen, zeker als mensen dichtbij de woning willen parkeren. Want vaak is de straat 'vol', maar is om de hoek nog voldoende ruimte.

Meer informatie over parkeren van de fiets en auto en aanverwante zaken staat in de notitie parkeernormen Veenendaal 2020.



Referentiebeeld met parkeren achter de tuin, tussen de bergingen.



Referentiebeeld met overbouwd parkeren.

3.2.2 Nieuwe aanpak parkeren

Bij de herstructurering van het Franse Gat is het realiseren van voldoende parkeerplekken een belangrijk uitgangspunt. Het doel is het goed regelen van parkeren in de herstructureringsgebieden op daarvoor aan te leggen parkeervoorzieningen, zodat een hogere (leef)kwaliteit ontstaat in de wijk. Om dit mogelijk te maken is een andere aanpak nodig. Immers alle auto's in de straat voor de eigen woning parkeren is niet haalbaar. Een rekenvoorbeeld: een eengezinswoning is circa 5 tot 5,50 meter breed, een langspaarplaats is 6 meter lang en per woning geldt 1,4 parkeerplek. Dus blijft per woning altijd 0,4 plek tekort over. In het geval van appartementen valt de rekensom nog ongunstiger uit.

Bij de nieuwe aanpak komen voor de bewoners gemeenschappelijke parkeerterreinen (op binnenterreinen of tussen de woningen, zogeheten 'parkeerkoffers'). In de straten blijven parkeerplekken, maar soms minder dan in de huidige situatie. De parkeerplaatsen in de straten zijn vooral voor bezoekers. Dit past in het streven naar een andere mobiliteit waarbij het uitgangspunt is dat de bewoner of bezoeker eerst gestimuleerd wordt om te wandelen, dan te fietsen en daarna pas de auto te gebruiken. Ruimtelijk betekent dit dat de auto niet altijd meer bij de voordeur van de woning geparkeerd wordt in de openbare ruimte, maar op een gemeenschappelijke parkeerterrein kan staan op korte afstand van de woning.

Op de binnenterreinen is de mogelijkheid om aansluitend aan de rijbaan een parkeerplek in de achtertuin te maken. Dit gaat ten koste van de eigen tuin, maar biedt dan wel een plek dichtbij de woning. Dit principe is niet bij alle achtertuinen mogelijk.

Bij appartementen is voor het bewonersparkeren een gemeenschappelijke parkeervoorziening op eigen terrein gewenst, tenzij het een doelgroep betreft waarvoor een verlaagde parkeernorm geldt (zoals kleine starterswoningen of zorggeschikte woningen). Uitgangspunt hiervoor is dat dit terrein niet vanaf alle zijden zichtbaar is vanaf die openbare ruimte. Door de hoge grondwaterstand en hoge kosten voor verdiepte aanleg zullen de parkeerplekken (hoogstwaarschijnlijk) op het maaiveld liggen. Overkappen met bebouwing is mogelijk, maar geen vereiste. Overkappen vergroot wel het ruimtegebruik.



Referentiebeeld van gebouwd parkeren op maaiveld niveau en met parkeren op waterdoorlatende verharding.



Overzicht bestaande parkeerplaatsen 't Franse Gat

3.2.3 Elektrisch opladen

Bij parkeerplekken zal elektrisch opladen op termijn mogelijk moeten zijn. Het elektrisch rijden is in ontwikkeling en het aantal voertuigen dat elektrisch rijdt zal toenemen. Het Franse Gat moet daarop voorbereid zijn:

- Oplaadpunten voor elektrisch laden in de straten kunnen worden aangesloten op het bestaande netwerk;
- Elektrisch laden in de parkeerkoffers en op de binnenterreinen kan worden aangesloten op het netwerk voor openbare verlichting. Dat betekent dat openbare verlichting op die terreinen aanwezig moet zijn.

3.2.4 Beheer parkeerplaatsen en binnenterreinen

Van belang voor beheer en onderhoud van deze terreinen is het eigendom. Wie wordt eigenaar van deze terreinen: de gemeente of de woningcorporatie Patrimonium? Beide hebben voor- en nadelen. De uitgangspunten voor de binnenterreinen zijn, in beide gevallen:

- In verband met handhaving en beheer moet vooral duidelijk zijn wie de eigenaar is;
- Te allen tijde moet worden voldaan aan de parkeernormen van gemeente Veenendaal. Uitwisselbaarheid van openbare parkeerplekken draagt bij aan het voldoen aan die normen. Afsluiten van een parkeerterrein en/of het toewijzen van vaste plekken is mogelijk, maar heeft gevolgen voor de parkeerbalans. Er gelden dan andere parkeernormen en er zijn meer parkeerplekken nodig. De eventuele parkeerplek die bewoners in de eigen achtertuin aanleggen is natuurlijk wel privé;
- Bij de aanleg van het terrein moeten infiltratie- of bergingskoffers aangelegd worden. Als het terrein eigendom van Patrimonium is, kunnen zij hiermee voldoen aan de waterbergingseis voor de woningen.

3.2.5 Fietsparkeren

Binnen Veenendaal ligt alles binnen 15 minuten fietsafstand. De gemeente wil wandelen en fietsen stimuleren door heldere, aantrekkelijke en groene routes, maar ook door voldoende stallingsplekken. Uitgangspunt voor mobiliteit is eerst wandelen, dan fietsen en dan pas de auto.

Op strategische locaties zullen extra fietsparkeervoorzieningen gerealiseerd worden. Binnen de buurt zijn dat het treinstation, de basis- en middelbare scholen, het wijkwinkelcentrum, gebouwen met gestapelde appartementen en bushaltes.

Tevens dienen bij appartementen en grondgebonden woningen voldoende stallingsmogelijkheden te zijn. Liefst op een plek waardoor wandelen en fietsen gestimuleerd wordt. Stallen van fietsen bij grondgebonden woningen vindt plaats in een berging van tenminste 5 m² op eigen terrein.

Meer informatie over fietsenstallen en aanverwante zaken staat in de notitie parkeernormen Veenendaal 2020.

3.3.1 Inleiding

Klimaatverandering leidt tot meer regenval in korte tijd met wateroverlast als gevolg. Daarnaast leidt klimaatverandering ook tot verdroging en een sterke stijging van de temperatuur ('hittestress'). Op hete dagen is de temperatuur in een stedelijke omgeving vaak hoog en wordt deze warmte lang vastgehouden. Voldoende water, waterberging en groen (onder andere door minder steen) in de omgeving kunnen helpen deze gevolgen van klimaatverandering binnen de perken te houden. Hieronder staan kansen voor het inzetten van maatregelen die reeds genoemd zijn in de Gebiedsvisie:

1. Op bewoners-/kavelniveau: voorlichting gericht op onder andere vergroening (ontstening) van tuinen;
2. Bij herinrichtingssituaties: daar waar een gebied (ingrijpend) op de schop gaat (woning-, riool-, wegconstructies, herinrichting (openbare) ruimten);
3. Bij nieuwbouw/herstructurering, zoals in het Franse Gat.

Ingenieursbureau BOOT heeft in opdracht van de gemeente Veenendaal een globaal onderzoek gedaan naar de mogelijkheden voor klimaatadaptieve maatregelen in het Franse Gat. Belangrijke conclusies waren:

- Regenwater zakt op de Utrechtse Heuvelrug in de bodem en stroomt ondergronds richting het lageregelegen Veenendaal. Deels komt dit onder het Franse Gat weer naar boven als kwelwater;
- De ondergrond in het Franse Gat wisselt sterk, maar bestaat vooral uit slecht waterdoorlatende lagen die het wegzakken van water in de ondergrond vertraagen. Dit leidt tot hoge grondwaterstanden;

- Grootschalige infiltratie van regenwater is niet mogelijk. Op lokaal niveau kan infiltratie in veel gevallen wel toegepast worden;
- Vanwege de grondwaterstroming vanuit de Utrechtse Heuvelrug is het Franse Gat minder gevoelig voor droogte;
- Het Franse Gat is voor een groot deel verhard en is daardoor gevoelig voor hitte;
- BOOT stelt voor om groene verbindingen te realiseren tussen relatief koele gebieden, met name door noord-zuid georiënteerd groen langs bijvoorbeeld de Klaas Katerstraat en Colijnstraat. Dit is verwerkt bij de opzet van het groen c.q. de groenstructuur in paragraaf 3.3.3.

3.3.2 Klimaatadaptieve maatregelen

In het stedenbouwkundig raamwerk zijn de volgende kansen aanwezig:

- In plaats van grote achter- en voortuinen waar de mate van groen afhankelijk is van bewoners, is gekozen voor ondiepere achtertuinen, een zogeheten margestrook voor de woning en meer groen in de openbare ruimte. Door deze keuze is het groene karakter tot in lengte van dagen vastgelegd en niet meer afhankelijk van bewoners die soms kiezen voor groen en soms voor veel verharding en bijgebouwen in de achtertuin;
- In de straten is meer ruimte voor groen in de vorm van vakken met beplanting en bomen. Bijvoorbeeld in de Mr. Heemskerkstraat met een circa 3 meter brede, nieuwe groene berm;
- Waar mogelijk worden de plantvakken rond bestaande bomen vergroot. Bijvoorbeeld bij de herinrichting van de Klaas Katerstraat tot fietsstraat;
- Aanpakken wateroverlastsituaties in het noorden van het Franse Gat door meer groen en opvang in het zuiden. Dit heeft alles te maken met afstroom van hemelwater van zuid naar noord. In het Franse Gat is namelijk een hoogteverschil van 3 meter aanwezig over een lengte van 1,14 kilometer: het maaiveld ligt in het zuiden op 8,2 meter en ligt in het noorden op 5,2 meter NAP;
- Een maatregel die met verkeerskundigen en beheerders van de openbare ruimte onderzocht moet worden, is het sturen van waterstromen op straat ('punaises' in plaats van verkeersdrempels);
- De nieuwe gemeenschappelijke parkeerterreinen worden ingezet voor waterberging (en afhankelijk van de bodemopbouw en aanwezige grondsoorten ter plekke voor infiltratie). Waterberging is

op verschillende manieren mogelijk, onder andere met waterdoorlatende stenen of voegen;

- Bij alle openbare ruimte kan onderzocht worden of het mogelijk is water te bergen op of onder pleinen en wegen;
- In aansluiting op het vorige punt wordt onderzocht hoe de nieuwe oostwest straat (Speelse Straat) ingezet kan worden voor vergroenen, wateropvang en wellicht het zichtbaar maken van hemelwater. Deze autovrije straat is circa 10 meter breed.

Op het niveau van perceel en woning zijn nog aanvullende maatregelen mogelijk, zoals:

- Groene daken op woningen en/of bijgebouwen;
- Particulieren stimuleren om water te bergen op eigen terrein en om te ontsteden en te vergroenen (minder verharding in tuinen);
- Zichtbaar maken van afvoer- en opvang van (hemel)water. Bijvoorbeeld door hemelwater via een regenpijp en goten bovengronds af te voeren naar de nieuwe groene ruimten in de straten.

3.3.3 Groen

Om de kwaliteit van de openbare ruimte te verbeteren en het groene karakter van het oorspronkelijke plan te herstellen, worden straten bij vernieuwing met meer groen ingericht, worden standplaatsen van bomen waar mogelijk vergroot en worden de verborgen groene plekken in de wijk beter aangesloten op de openbare ruimte van de wijk.

Het kaartje laat het bestaande groen en het gewenste groen zien voor de wijk. Dit hoofdstuk zoomt in op het groen in het te herstructureren zuidelijke deel.

In de Omgevingsvisie 2030 staat dat Veenendaal in 2030 groener is dan nu. Meer groen in de wijk Franse Gat en in het algemeen draagt bij aan:

- Klimaatadaptatie: groene ruimten nemen hemelwater op, waardoor wateroverlast in de wijk kan afnemen, en deze plekken gaan samen met bomen 'hittestress' tegen;
- Stimuleren van bewegen: groen in de woonomgeving nodigt uit tot verblijven, wandelen en fietsen. Tijdens de coronacrisis gingen veel mensen wandelen in hun buurt, liefst langs groen of naar en in een park.

In het Franse Gat is groen aanwezig in de openbare ruimte en in de tuinen. Het groen in de tuinen staat onder druk; veel bewoners kiezen voor een onderhoudsvriendelijke tuin, met andere woorden 'veel verharding'. Kenmerkend voor de wijk waren ooit de ligusterhagen langs de voor- en zijtuinen. Deze zijn merendeels verdwenen.

Bij de herstructurering in het zuidelijk deel komt meer groen in en langs de bestaande straten, in combinatie met het aanleggen

van volwaardige trottoirs. De straten binnen het herstructureringsgebied krijgen een make-over, met name door ingrepen naast de bestaande straat. Waar nodig wordt de straat aangepast. Voorbeelden hiervan zijn:

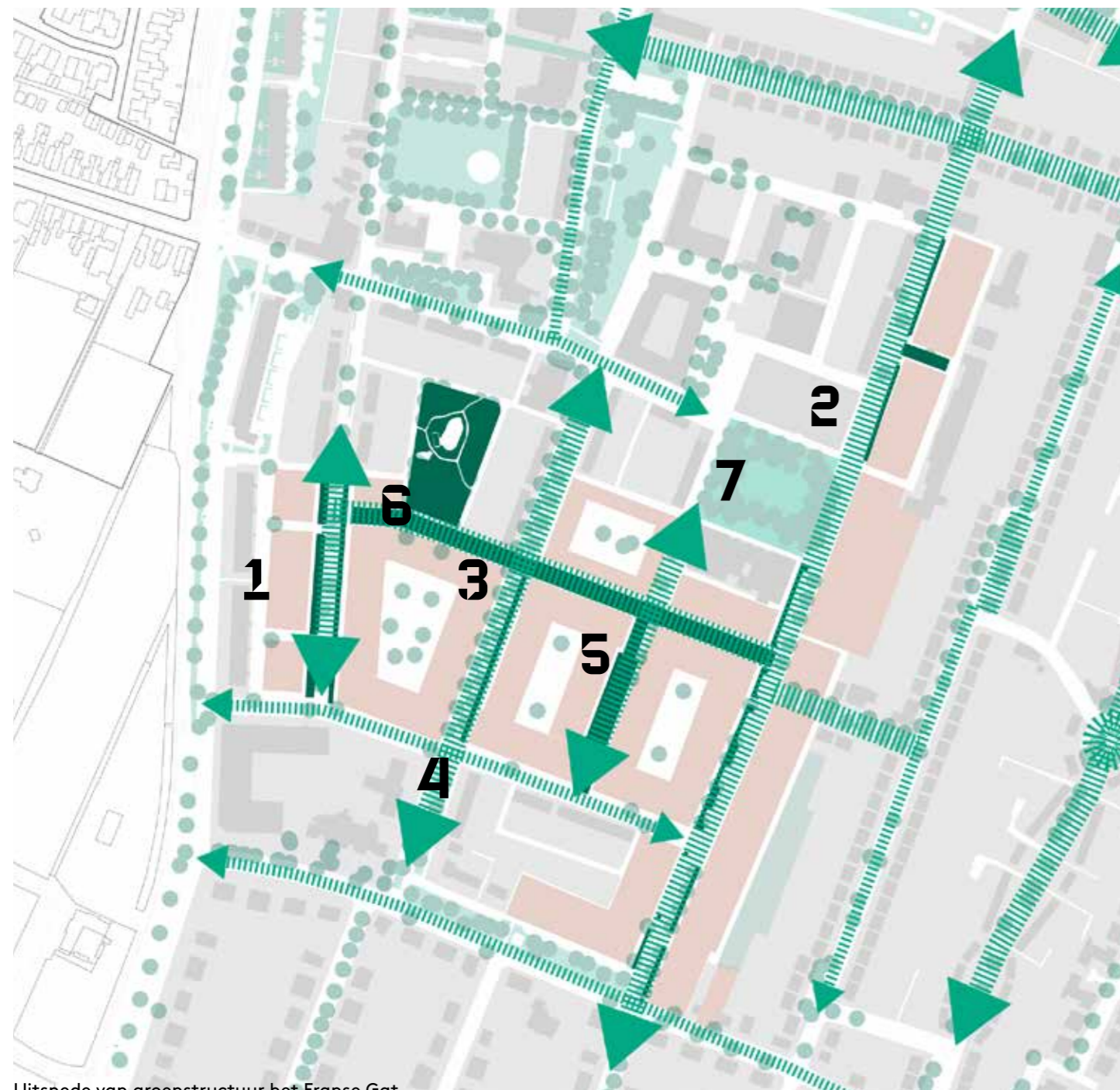
1. De aanpak van de Mr. Heemskerkstraat. Naast de huidige 'straat' komt aan beide zijden een volwaardig trottoir, aan de oostzijde een berm van circa 2,50 meter breed en aan de westzijde een groene ruimte van circa 3 meter breed. Dit nieuwe profiel stopt bij de overgang naar het deel van de straat met koopwoningen. Daar komt een opening in de straatwand, waardoor een verbinding ontstaat met het verborgen groen tussen de Mr. Heemskerk- en de Dr. Colijnstraat. Deze opening is het begin van de nieuwe oost-west verbinding: de Speelse Straat;
2. De Klaas Katerstraat wordt een fietsstraat waarbij bestaand groen (en bomen) zo veel mogelijk wordt ingepast en waar zo mogelijk bermen, beplanting en bomen worden toegevoegd;
3. In de Dr. Colijnstraat komt aan weerszijden een volwaardig trottoir en aan één zijde ruimte voor een berm met opgaand groen;
4. Langs de Mr. Dr. Schokkingstraat komt aan de noordzijde, aansluitend op de herstructurering, een volwaardig trottoir. Waar mogelijk zal 'groen' worden toegevoegd.
5. De W.C. Beeremansstraat verdwijnt als 'straat'. Het zuidelijke deel is in de toekomst een autovrij plantsoen met aan weerszijden woningen;
6. Een nieuwe oost-west verbinding zorgt voor meer zichtbaar- en toegankelijkheid van het verborgen binnenterrein tussen Mr. Heemskerkstraat en Dr. Colijnstraat. Voorheen stond op dit groene speelterrein een peuterschool. De oost-west verbinding is autovrij en krijgt een verblijfskarakter



Hoofdlijnen van groenstructuur het Franse Gat

- met openbaar groen;
- 7. Behouden van de uitstraling van het Bruïneplein met het aanzicht van de grote platanen.
- 8. De grotere groene ruimtes worden met elkaar verbonden. Bij de verdere plannen en inrichting zal gezocht worden naar

mogelijkheden om de verbindingen duidelijker en zichtbaar te maken. Het streven is om deze 'groene ommetjes' te vervolgen in het noordelijk deel van het Franse Gat.



Uitsnede van groenstructuur het Franse Gat

Participatie

De (nieuwe) groene plekken kunnen te zijner tijd in samenspraak met (toekomstige) bewoners ingericht worden.

BOSS principe.

Om bewegen, ontmoeten, spelen en sporten te bevorderen zorgen we voor voldoende locaties van degelijk formaat waar mensen kunnen spelen en/of sporten. Deze plekken verbinden we met elkaar om zo tot fijne beweegroutes door de wijk te komen. Daar waar mogelijk combineren we deze routes met een groene openbare ruimte die al bestaat of die we ontwikkelen. Hoe iedere locatie wordt ingevuld en in sommige gevallen zelfs nog waar een locatie komt stemmen we af met de buurt. Zo creëren we een breed aanbod voor de verschillende doelgroepen.

Uit de analyse is gebleken dat een uitbreiding van de mogelijkheden om de spelen en sporten in het Franse Gat noodzakelijk is om in de toekomst geen overlast te krijgen van hangjongeren en voor zover deze overlast er al is, deze te verminderen. Een ander aspect uit de analyse is de grote hoeveelheid toestellen voor de jongere kinderen. Door met de gehele buurt te kijken naar wat er nodig en waar het ongeveer moet komen zorgen we ervoor dat we niet per speelplaats bepalen wat er komt en dus niet meer heel veel hetzelfde aanbod hebben in de hele buurt. Deze samenspraak met de buurt voeren we (afhankelijk van goedkeuring van het omgevingsprogramma openbare ruimte) uit in 2022 of 2023.

Een belangrijke plek wordt het schoolplein van het nieuwe IKC in de wijk. Naast een centrale ligging zal het ook een plek worden waar veel kinderen kunnen spelen (en sporten).

Regels uit het verleden

De Voorschriften van het Uitbreidingsplan uit 1943 zijn zeer gedetailleerd. Daarin is precies beschreven op welke plekken erkers zijn toegestaan en wat de maximum toegestane omvang is. Zo is ook de plaatsing van achteruitbouwen en bijgebouwen nauwkeurig vastgelegd. Het vrijhouden van berm, groenstrook en plantsoenen, plaats en omvang van dakvensters is eveneens vastgelegd.



Onder de paragraaf Bijzondere Bepalingen is beschreven dat "de bij een woning behorende grond met worden afgescheiden door een levende haag [...] met een maximum hoogte van 1.20 meter aan de wegzijde en 1.80 meter voor de overige erfafscheidingen."



3.3.4 Waterberging en infiltratie

Waterberging heeft als doel het water korte tijd vast te houden, zodanig dat de pieken van de regenwaterafvoer worden afgevlakt en daardoor minder kans op wateroverlast is. De berging moet binnen afzienbare tijd weer ter beschikking komen (bijvoorbeeld binnen 1 of 2 dagen), zodat het opnieuw weer pieken kan afvlakken. Waterberging is te combineren met infiltratie, wanneer de bodem daarvoor geschikt is (of is gemaakt) en de grondwaterstanden niet al te hoog zijn. Met infiltratie wordt water vastgehouden in de bodem.

Bij ruimtelijke ontwikkelingen wil de gemeente in contact komen met de initiatiefnemer om te spreken over eventueel te nemen maatregelen ten behoeve van het watersysteem, zoals bijvoorbeeld het realiseren van extra waterberging. Dit is in de vorm van een klimaattoets opgenomen in de Omgevingsvisie Veenendaal 2030.

In de nabije toekomst wil de gemeente bij nieuwbouw ook van bewoners en bedrijven vragen op hun terrein een bijdrage te leveren aan de waterberging in de vorm van aanvullende waterberging. Dit gaat onderdeel worden van het Omgevingsplan deel II, dan wordt het pas verplicht.



Referentiebeeld van toegang tot binnenterrein met parkeren (Stedenbouwkundige Randvoorwaarden Blok 32, IJburg, JAM* architecten)

3.4 Sociale veiligheid

Een van de aandachtspunten bij de herstructurering is de sociale veiligheid. In de Omgevingsvisie Veenendaal 2030 zijn richtlijnen opgenomen om toe te passen bij ruimtelijke ontwikkelingen.

In dit hoofdstuk gaat het met name over gebieden binnen het plangebied die minder in het zicht van woningen en bewoners liggen, zoals achterpaden, specifieke achter-terreinen (binnenterrein tussen Mr. Heemskerkstraat en Colijnstraat, speelterrein tussen Mr. Heemskerkstraat en Thorbeckesingel en de bedrijven aan de Hovestraat). Maar het gaat ook over de nieuwe gemeenschappelijke parkeerterreinen, zoals de parkeerkoepers en de binnenterreinen.

Enkele vuistregels bij ruimtelijke plannen zijn:

1. Zorg voor overzichtelijkheid en zichtbaarheid: zien en gezien worden, horen en gehoord worden, kennen en gekend worden.
2. Zorg voor eenduidige en duidelijke zonering van territoria: door vorm en inrichting duidelijkheid creëren over verblijfsruimte of doorloop of verkeer.
3. Zorg voor toegankelijkheid of juist ontoegankelijkheid: de gebouwde omgeving moet voor gewenst en bedoeld gebruik en voor hulpdiensten goed toegankelijk zijn, terwijl deze waar nodig ontoegankelijk moet zijn voor onbedoeld en ongewenst gebruik.
4. Zorg voor een aantrekkelijke omgeving met onder andere esthetische kwaliteit, goed onderhoud en beheer, technische duurzaamheid (robuust en vandalismebestendig).

Een aandachtspunt is de overgang van achtertuinen naar binnenterreinen en besloten groen- of speelplekken. Het is wenselijk om aandacht te besteden aan de

erfafscheidingen en bijgebouwen op de erfgrans langs zo'n gebied. Die zullen een robuuste (beeld) kwaliteit moeten hebben om stand te houden op langere termijn (en verrommeling tegen te gaan). Zij bepalen in hoge mate de uitstraling van zo'n besloten gebied.

Een ander aandachtspunt betreft de zijdelingse erfafscheidingen die grenzen aan openbaar gebied. Ooit stonden hier hagen en waren hiervoor strikte regels. Anno 2021 zijn de zijdelingse erfafscheidingen heel divers in uitstraling en kwaliteit. Bij de herstructurering is het noodzakelijk om hier robuuste zijdelingse erfafscheidingen te plaatsen - met materiaal dat mooi verouderd en tegen een stootje kan. Uitgangspunt zijn erfafscheidingen die samen met de woning ontworpen en gerealiseerd worden. Het zijn deze erfafscheidingen die het beeld in de openbare ruimte kunnen verbeteren of alle moeite van een herstructurering te niet doen.

Concreet betekent werken aan sociale veiligheid bij de herstructurering van het Franse Gat:

- Het realiseren van robuuste erfafscheidingen waar deze direct aan de openbare ruimte grenzen, zoals bij eindwoningen die aan de aansluiting met een zijstraat liggen.
- Het maken van een robuuste overgang van achtertuinen naar de binnenterreinen met parkeerplaatsen door op de erfgrans elementen te plaatsen die tegen een stootje kunnen en op de lange duur hun uitstraling behouden, zoals schuren, schuttingen, carport, etc. Dit geldt ook voor besloten groen- en speelplekken achter de woningen;
- Waar nodig het plaatsen van robuuste hekwerken die op lange termijn degelijk blijven en geen vervallen uitstraling

hebben;

- Het beperken van het aantal toegangen tot binnenterreinen, voor auto's en voor voetgangers.
- In overleg met gemeente en Patrimonium nagaan of en hoe doorgaande achterpaden moeten worden voorkomen en/of afsluitbaar zijn;
- Waar woningen met de zijgevel grenzen aan een parkeerkoepel, binnenterrein of plantsoen zorgen voor ramen in die zijgevel.
- In de openbare ruimte zorgen voor overzichtelijkheid en duidelijke grenzen. Denk hierbij aan opgaand groen, maar ook aan de overgang tussen openbare en private ruimte.
- De toegang van de binnenhoven architectonisch vormgeven zodat er een visuele hiërarchie ontstaat in de openbare ruimte. Zo betreedt men de hoven in plaats van dat de hoven voortborduren op de straten.

3.5 Ondergrondse infrastructuur

Het is druk in de ondergrond. Hier liggen riolering (droogweerafvoer en hemelwaterafvoer), permanente afvoer van grondwater en een hoop kabels en leidingen voor water, elektra etc. Kabels en leiding komen aan bod in de volgende paragraaf over energie.

Riolering

Basis voor de herstructurering is het behouden van aanwezige riolering. Verwijderen en vervangen zouden hoge, onnodige kosten betekenen. Vandaar dat de lijnen van de huidige straten intact blijven, maar soms bovengronds een andere functie krijgen. Een goed voorbeeld hiervan is de W.C. Beermansstraat. De straat verdwijnt, in plaats daarvan komt hier een plantsoen waar langs gewoond wordt, maar het riool blijft liggen. In de nieuwe oostweststraat (Speelse Straat) zal een riolering moeten worden aangelegd, zowel droogweerafvoer (dwa) als hemelwaterafvoer (hwa).

3.6 Openbare verlichting

Voor openbare verlichting is dynamische, energiezuinige verlichting uitgangspunt. Verlichting is ook gewenst op de binnenterreinen en bij parkeerkoffers ten behoeve van sociale veiligheid.

3.7 Afvalinzameling

De afvalverwerking moet voldoen aan het gemeentelijk regime. Per deelgebied zal dit in het stedenbouwkundig plan verwerkt worden. Het huidige regime is gericht op toewerken naar 100% circulair in 2050. Met als strategie: bronscheiding is het uitgangspunt.

Dat houdt in dat:

- Bij laagbouw inzameling met minicontainer: per huishouden 1x rest, 1x gft, 1x papier, 1x PMD. Plaatsing op eigen terrein. Benodigde openbare ruimte 1 m² opstelruimte per huishouden. Deze ruimte is te gebruiken voor wandelen en spelen op de 6 dagen dat de container niet aan de weg staat;
- Bij hoogbouw: per 80 huishoudens 1 KTZ rest (16 m²), 1 KTZ papier (16 m²), 2 gf+e (4 m² per stuk) en verzamellocatie PMD in zakken (20m²);
- Per huishouden is dit 0,60 m². De ruimte voor PMD zakken is 6 dagen per week te gebruiken voor andere (niet permanente functies);
- Een aantal KTZ rest en oud papier staat al in het gebied. Onderzocht moet worden in hoeverre deze in te zetten zijn met acceptabele loopafstanden.

3.8 Natuurinclusief

Om de leefbaarheid voor alle gebruikers van de wijk de waarborgen, zal ruimte worden gemaakt om ook de kleinste bewoners te huisvesten. Met natuurinclusieve maatregelen kan de biodiversiteit in de gebouwde omgeving worden gestimuleerd. De voorzieningen richten zich voornamelijk op de bedreigde soorten die voorkomen in de gebouwde omgeving.

De natuurinclusieve maatregelen moeten worden geïntegreerd in de architectuur van de woningen en de vormgeving van de openbare ruimte. Gedacht kan worden aan vleermuiskasten als keramische metselwerk elementen, zwaluwnestkasten in de buitenwand of dakpannen met ruimte voor mussen.

Gemiddeld genomen wordt elke woning voorzien van ten minste twee passende en mee ontworpen voorzieningen.



Voorbeelden van natuurinclusieve maatregelen.

3.9 Energie

Nieuwe woningen worden niet meer aangesloten op gas. Dat betekent dat voor die woningen een nieuw energieconcept moet komen, gericht op warmte, elektra etc. De woningcorporatie Patrimonium en de gemeente Veenendaal werken samen aan een visie op energie in het Franse Gat. De drie opties zijn: een warmtenet, all-electric en groen gas. Zie voor meer informatie de Samenvatting Energieverkenning Franse Gat op de volgende pagina. Dat betekent dat voor de Stedenbouwkundige Randvoorwaarden nog geen duidelijkheid is over het te kiezen energieconcept. De verwachting is dat een en ander zal moeten gebeuren met het elektriciteitsnet en dat het verstandig is om voor te sorteren op deze onzekerheid. Dit kan door:

- Als uitgangspunt voor nieuwe trottoirs een minimale breedte te hanteren van 2.20 meter conform gemeentelijk beleid;
- Rekening te houden met meer trafostations. Aantal en spreiding hangen af van het aantal woningen, maar ook van maximale kabellengtes. Zo mogen bijvoorbeeld bij woningen met PV-panelen de kabels niet langer zijn dan 200 meter. Op basis van een globale berekening blijkt dat in de wijk circa 10 trafostations nodig zijn, afhankelijk van aantallen woningen. Voor deelplan Zuid is al zeker dat het all-electric wordt en is - binnen marges - nu aan te geven hoeveel woningen gerealiseerd zullen worden. Dus kan nu al aangegeven worden hoeveel trafostations minimaal en maximaal toegevoegd moeten worden en in welke zoekgebieden die gerealiseerd moeten worden. Het is wenselijk om deze exercitie komende maanden al met Stedin uit te voeren.
- Verder is gewenst om algemene uitgangspunten te formuleren voor de stedenbouw-

kundige inpassing van de trafostations: bij voorkeur in de openbare ruimte, alleen inpandig in appartementencomplexen alleen als ze benodigd zijn voor het volledige complex; bij kleinere appartementencomplexen zijn ze zeer moeilijk in te passen door de eisen van Stedin en de parkeerplaatsen, de bergingen en het woonprogramma die ook al op de begane grond nodig zijn.

- Bij verdere planvorming is een meer definitieve berekening nodig voor de hoeveelheid en spreiding van trafostations, alsmede naar de opslagmogelijkheden van energie. Want die laatste zouden nog wel eens ruimte nodig kunnen hebben.
- Bij toepassing van zonnepanelen, gelden de uitgangspunten die staan geformuleerd bij de eisen aan Beeldkwaliteit voor gebouwen.
- Let op grootteklasse bomen in relatie tot oriëntatie en ligging zonnepanelen. Met name in de oostwest gerichte straten van belang. Zorg dat schaduw niet leidt tot verminderde opbrengst van zonnepanelen en daarmee mogelijke klachten van bewoners. Oplossingen bijvoorbeeld door een asymmetrisch profiel; lagere bomen aan noordzijde straat of hogere bouwlagen aan noordzijde.

Deze samenvatting van het document 'Verkenning Plus Franse Gat' is een weergave van een proces dat in 2020 en begin 2021 is doorgelopen tussen de gemeente Veenendaal en Patrimonium woonservice ondersteund door Atriensis projecten.

De gemeente Veenendaal en onder andere Patrimonium woonservice hebben in samenwerking de gebiedsvisie voor het Franse Gat opgesteld, deze is in september 2020 goedgekeurd. De gebiedsvisie is het toekomstbeeld van de wijk. Ook bij de uitvoering zullen de gemeente Veenendaal en Patrimonium woonservice nauw samenwerken. Patrimonium woonservice start in 2021 met de vernieuwing van zo'n 1.100 woningen in het Franse Gat. De Verkenning Plus Franse Gat is een eerste studie naar de (technische) kansen en mogelijkheden voor de energietransitie in het Franse Gat. Een belangrijk resultaat is een 'houtschoolschets' van de mogelijkheden en richting voor de energietransitie in deze wijk. Dit moet houvast geven om zowel voor plannen op de korte als de lange termijn de kansen voor de energietransitie inzichtelijk te maken, zodat stappen die op korte termijn genomen worden niet negatief uitpakken op de lange termijn.

Kaders

De strategie waarmee de gemeente Veenendaal wil werken aan de warmtetransitie in de periode 2022-2025 is vastgelegd in de Transitievisie Warmte 1.0.

De gemeente Veenendaal doet dit door gelijktijdig op drie 'sporen' aan een aardgasvrij Veenendaal te werken:

- Spoor A: Wijken en buurten waarvoor we vóór 2025 een uitvoeringsplan opstarten
- Spoor B: Wijken waarvoor een integrale gebiedsvisie de weg wijst richting aardgasvrij
- Spoor C: Algemene aanpak voor overige wijken

De energieverkenning Franse Gat maakt onderdeel uit van spoor B.

Warmtevisie 'Houtschoolschets'

Op basis van het doorlopen interne traject en uitgevoerde berekeningen zijn er door Atriensis een tweetal hoofdscenario's geschetst, namelijk:
Scenario 1, overwegend Warmtenet (WN) met aanvullend Groengas (GG) en All-electric (AE), zie linker figuur
Scenario 2, overwegend All-electric (AE) met aanvullend Warmtenet (WN), zie rechter figuur

Samenvatting energieverkenning het Franse Gat

In het kader van de analyse is het Franse Gat opgedeeld in een aantal deelgebieden met een ongeveer vergelijkbare woningtypologie:

Algemene aandachtspunten/termijnen voor de twee hoofdscenario's zijn:

Het streven is alle woningen te isoleren conform de landelijke standaard- en streefwaarden, zowel corporatiebezit als particulieren. Daarbij is met name aandacht nodig voor het stimuleren van de particuliere woningbezitter.

Indien de warmtevisie GG wordt, dan ligt het voor de hand de woningen te isoleren conform standaard- en streefwaarden tot 2040. Installatietechnisch heeft een hybridesysteem gecombineerd met groen gas de voorkeur van de gemeente. Met name voor particuliere woningeigenaren is dit een oplossing die veel gas bespaard. Het beslismoment voor de keuze GG dient uiterlijk 2030/2035 plaats te vinden in verband met eventuele installatietechnische aanpassingen in de woningen (no-regret).

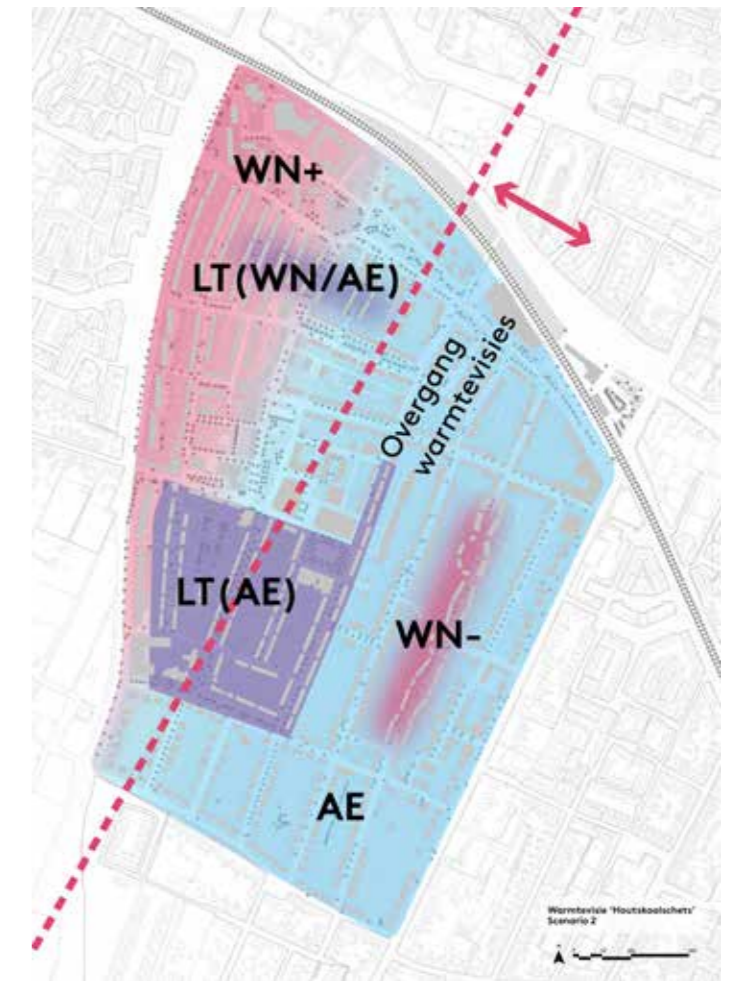
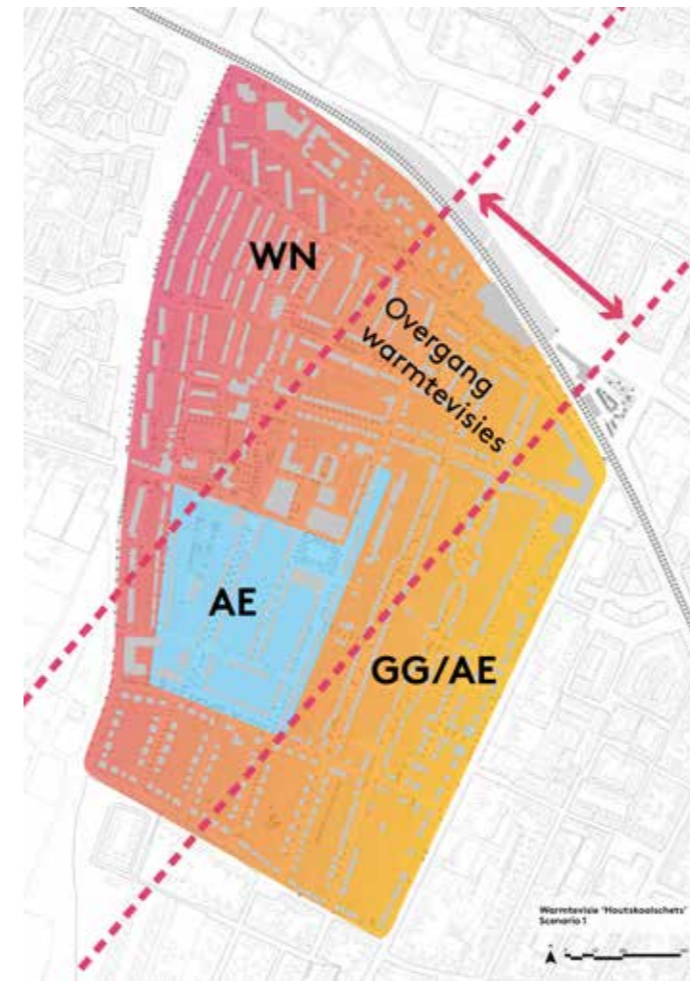
Indien de warmtevisie AE wordt bij bestaande bouw, dan ligt het voor de hand de woningen te isoleren conform de standaard- en streefwaarden tot 2040/2050. Het beslismoment voor de keuze AE dient tevens tussen 2030/2035 plaats te vinden.

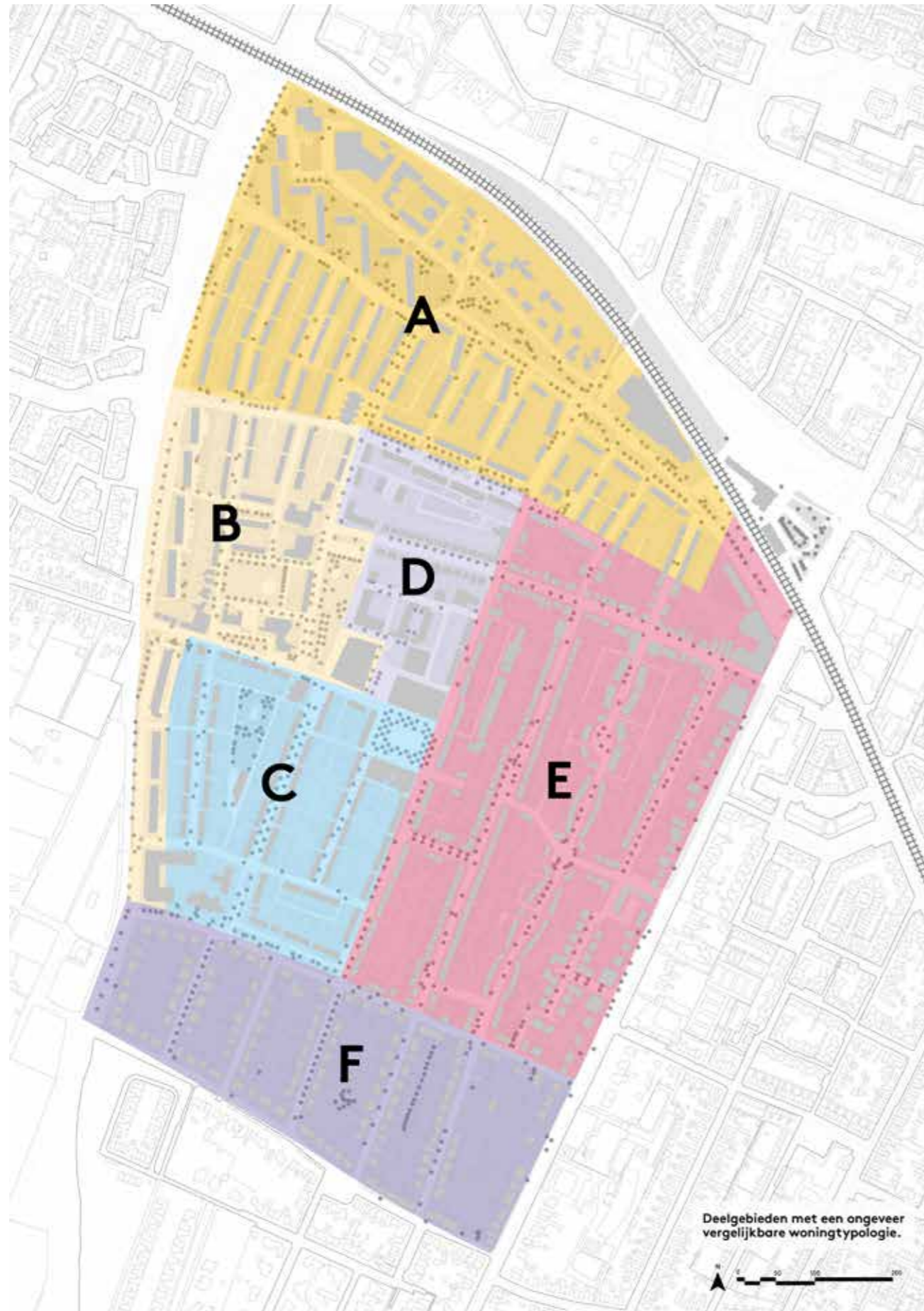
Op basis van de twee hoofdscenario's zijn de volgende kaders van de 'Houtskoolschets' zichtbaar, namelijk:

Een grootschalig WN in deelgebied A en B is onwaarschijnlijk, voor de eengezinswoningen in deze gebieden zou een voor de hand liggende visie AE individueel zijn, voor de meergezinswoningen van Patrimonium is een collectieve AE oplossing mogelijk ook kansrijk. Hierbij kunnen meerdere complexen/bouwblokken worden gekoppeld op een bron/installatie. Op deze manier ontstaat er een 'mini' AE WN

De gemeente gaat verder onderzoeken of de bestaande meergezinswoningen in deelgebied A en B als 'start' kunnen dienen voor de uitrol van de warmtevisie in de wijk. Dit kan dan een WN zijn dat aangesloten is op een aangrenzende wijk in Veenendaal, maar ook een kleinschalig/lokaal WN wat mogelijk technisch realistischer is.

Daar waar sloop/nieuwbouw plaatst gaat vinden binnen 5 jaar wordt de warmtevisie AE, dit betreft in ieder geval deelgebied C. Ontwikkeling van een warmtenet is hier uitgesloten vanwege de langere benodigde aanloopfase





Voor de deelgebieden D, E en F is het verstandig om op korte termijn (<10 jaar) in te zetten op goed isoleren conform de standaard- en streefwaarden. De woningen zijn dan voorbereid op een AE oplossing of hybridesysteem in combinatie met GG. Het betreft hier hoofdzakelijk particuliere woningbezitters

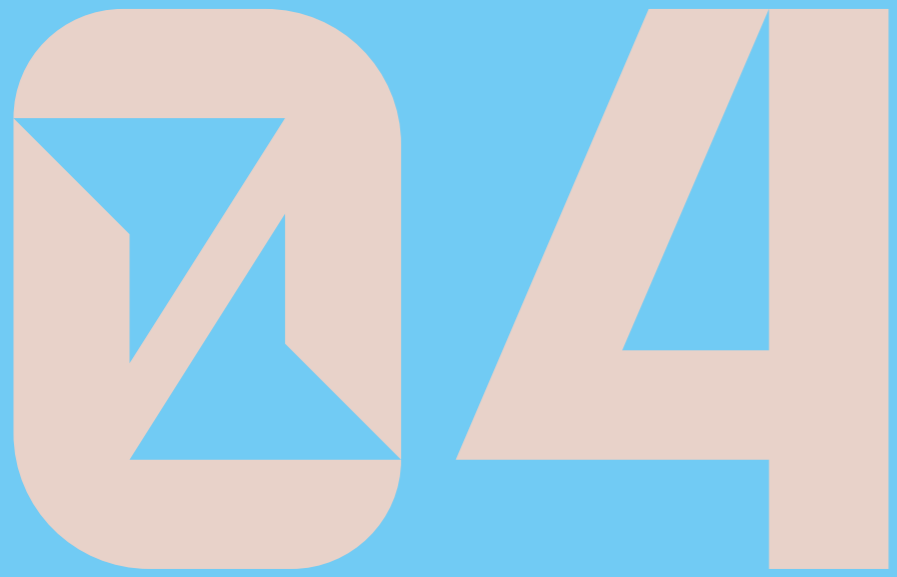
Naar aanleiding van deze houtskoolschets zijn de volgende vervolgstappen geadviseerd door Atriensis:

Nader onderzoek uitvoeren naar de mogelijkheden en kansen voor een warmtenet ter plaatse van de meergezinswoningen aan de westelijke en noordelijke rand van gebied A en B. Gemeente Veenendaal neemt dit mee in een groter vraagstuk Veenendaal breed, dit vraagstuk gaat specifiek over hoe de gemeente in de bestaande bouw warmtenetten kan ontwikkelen. Energietransitieontwikkelingen en nieuwbouw in het Franse Gat tijdens de verder uitvoering en uitrol van de plannen blijvend goed afstemmen met alle disciplines (stedenbouw, infra etc.) om koppelkansen te benutten en deelplannen actief te toetsen op de koppelkansen. Dit vraagt om een goede coördinatie en afstemming binnen de gemeente. Het aanstellen/werven van een nieuwe projectcoördinator energietransitie moet hier zorg voor dragen.

Particulieren stimuleren en informeren over de mogelijkheden van vastgoedregpen 'De Standaard en Streefwaarden' hanteren bij verduurzamen van woningen zowel woningcorporaties als particulieren. Indien de wijk een AE oplossing krijgt dienen er naar verwachting meer trafohuisjes geplaatst te worden, belangrijk is hier tijdig een goed beeld van te hebben. De gemeente en de vastgoedeigenaren zijn in overleg met Stedin

Verdere uitwerking van een overkoepelende communicatie- en participatiestrategie voor de energietransitie in geheel Veenendaal. Op wijkniveau (Franse Gat) dienen de lokale initiatieven en kansen benut te worden met vooral een persoonlijke benadering

Als onderdeel van de uitvoering van de Transitievisie Warmte wordt dit de komende jaren verder uitgewerkt.



BEEELD-

KWALITEIT

4.1 Inleiding

Beeldkwaliteit

Om de beeldkwaliteit van de vernieuwing van 't Franse Gat in goede banen te leiden en de eenheid in de wijk te bewaken, zijn enkele spelregels opgesteld voor zowel de architectuur als de inrichting van de openbare ruimte. Daarmee kunnen zowel de ontwerpers van de nieuwe gebouwen als de openbare ruimte hun ontwerpen opstellen.

Architectuur

Het karakter van 't Franse Gat zit voor een belangrijk deel in de architectuur. Deze is typerend voor de gebouwen uit de jaren '50. Sober, doelmatig en met aandacht voor subtiele details die de architectonische verschijningsvorm boven het gewone uit laten stijgen. De gevels bestaan veelal uit metselwerk, de flauwe daken uit rode pannen. Daken sluiten nauw aan op de gevel, de overstekken zijn minimaal. Hierdoor ontstaat het beeld van een archetypisch huis, met een gemetselde schoorsteen in het midden van het dak. In de kopgevels en rondom de voordeuren zijn vaak eenvoudige verbijzonderingen aangebracht, meestal alleen door een afwijkend patroon in het metselverband.

De opgave van toen en nu verschillen niet veel van elkaar. Na de oorlog was de woningbehoefte groot en moesten – met name corporatiewoningen – met eenvoudige middelen zoveel mogelijk comfort en kwaliteit opleveren. In deze tijd is de woningbehoefte ook groot, zowel nationaal als lokaal, en zal wederom een heel groot deel van de woningen gerealiseerd gaan worden voor sociale huur. De nieuwste bouwmethoden zullen worden ingezet om met bescheiden middelen zoveel mogelijk comfort en kwaliteit te realiseren. De uitstraling van de

woningen zal sober en doelmatig zijn, maar door de aandacht voor subtiele details, die refereren aan de bestaande gebouwen in 't Franse Gat, zal een bijzondere vernieuwing van de wijk gaan plaatsvinden. De nieuwe woningen zullen ook moeten voldoen aan de eisen van de huidige tijd en ook als zodanig herkenbaar zijn. Dat vraagt om een herinterpretatie van het typische jaren '50 huis uit 't Franse Gat, geschikt voor de bewoner van de 21e eeuw.



Bestaande woningen met verbijzonderingen in het metselwerk in de gevel in het Franse Gat. Het patroon in bovenstaande zijgevel is gemaakt met normale en gesinterde bakstenen. De foto rechtsonder is genomen in het noordelijk deel van het Franse Gat, maar representeert de karakter van de architectuur voor de gehele wijk.



4.2 Beeldkwaliteit architectuur

4.2 Beeldkwaliteit bebouwing

4.2.1 Grondgebonden woningen

De grondgebonden woningen worden vormgegeven als 21e eeuwse herinterpretatie van de archetypische jaren '50 woning uit de 20e eeuw.

Voorgevel

De voorgevel van de bebouwing is nadrukkelijk georiënteerd op de straat c.q. de openbare ruimte. Entrees worden gearticuleerd door verbijzondering in het metselwerk en/of door een (eenvoudige) luifel.

Overgang privé-openbaar voorzijde

De overgang van het privedomein en het openbaar gebied wordt ingericht als zogenaamde 'margestrook'. De strook van minimaal 1,5 meter in afwijkende bestrating zorgt voor afstand tussen passanten en de voorgevel (privacy) en geeft de bewoner de ruimte om deze zone flexibel in gebruik te nemen met (los) meubilair, bloempotten en/of plantenbakken en als speelplek voor kinderen.

Op de erfgrans wordt een bouwelement mee ontworpen (maximaal 1,0 meter diep haaks op de gevel en maximaal 40 cm hoog), zodat de basis voor een gevarieerde erfafscheiding wordt aangeboden aan de bewoners. Gedacht kan worden aan een bloembak of zitelement.

Daken

Daken van grondgebonden woningen krijgen een nok parallel aan de straat. Ter plaatse van de aansluiting van het dak op de gevel (zowel voor-, achter- als zijkant) is het overstek van het dak minimaal. De dragers van de goot zijn medebepalend voor de ritmiek in het architectonisch ontwerp van de gevel.

In het geval van toepassing van zonnepanelen op een hellend dak gelden de volgende richtlijnen, welke worden getoetst door de commissie Ruimtelijke Kwaliteit (CRK): 1. het legplan wordt vanuit de nok naar beneden ontworpen, voor beide dakzijden, 2. de panelen worden tot maximaal 0,5 meter van de zijkant dak en dakgoot aangebracht, 3. per bouwblok wordt dezelfde eenduidige vorm, oplossing en oriëntatie toegepast en 4. de toegepaste panelen hebben een effen en rustige uitstraling. Als aan deze richtlijnen wordt voldaan dan zijn de zonnepanelen niet in strijd met redelijke eisen van welstand. Is er sprake van een bijzondere situatie of gerede twijfel of aan de richtlijnen wordt voldaan dan kan de bouwaanvraag voor advies aan de CRK worden voorgelegd.

Materialisatie

In het Franse Gat worden materialen gebruikt die mooi verouderen. Per gebouw wordt voor de gevel één steenachtig hoofdmateriaal toegepast en daarnaast maximaal twee andere materialen, zodat een harmonieus en rustig geheel ontstaat. Gevels en aftimmeringen mogen niet worden voorzien van kunstvezelplaten.

De kleuren worden afgestemd op de huidige kleuren. Voor het metselwerk is dat (gemêleerd) rood-bruin en voor de daken is dat (gemêleerd) rood-oranje.

Voorbeelden van margestroken



Voorbeelden van eenvoudige kap en gevel compositie.



Voorbeelden van verbijzondering in het metselwerk, lijsten om deuren en ramen



4.2 Beeldkwaliteit architectuur

NB. Bij een uitzonderlijk (hoogwaardig) ontwerp kan gemotiveerd en in overleg met het bevoegd gezag afgeweken worden van de spelregels.

Eindwoningen

Een eindwoning heeft een zijgevel die overgaat in de zijdelingse erfafscheiding c.q. een (tuin)muur, zodat een bebouwde kavelgrens ontstaat. Zijgevels worden als voorkanten behandeld, waardoor een tweezijdige oriëntatie op de openbare ruimte tot stand komt. Een raam op openbare ruimte is essentieel om sociale veiligheid te waarborgen. Blinde gevels zijn daarnaast ook niet toegestaan. Naast een gevelopening kan een architectonische gebaar een doorlopende verbinding maken tussen de zijgevel, erfafscheiding en bijgebouw.

Erfafscheidingen: zij- en achterkant

Alle kavelgrenzen (inclusief de achterste perceelsgrens) zijn duidelijk afgebakend.

Zijtuinen die grenzen aan het openbaar gebied (of een gemeenschappelijk parkeerterrein) worden gemarkeerd met een gemetselde erfafscheiding. De muur moet minimaal 0,6 meter hoog zijn en voorzien zijn van een (draad)stalen draagconstructie voor opgaande beplanting. De erfafscheiding mag maximaal 2 meter hoog zijn. De opgaande beplanting staat en groeit in de achtertuin. (Zie ook bovenstaande tekst over Eindwoningen en de referentiefoto's hiernaast.)

In de achtertuin is de berging onderdeel van de erfafscheiding. Daar waar achtertuinen grenzen aan het openbaar gebied (of een gemeenschappelijk parkeerterrein) moet deze overgang zorgvuldig ontworpen worden. Deze moet robuust, sociaal veilig en duurzaam zijn c.q. op termijn moet de ruimtelijke kwaliteit stand houden. Een gemetselde

erfafscheiding is mogelijk, maar in verband met kosten zal veelal gekozen worden voor een eenvoudiger oplossing. Voor een zorgvuldige oplossing op de achterste perceelsgrens zijn diverse mogelijkheden, zoals een draagconstructie voor opgaand groen, standaard berging voor alle woningen, plek voor klike's, etc.

Bij de binnenterreinen met een gemeenschappelijk parkeerterrein kunnen parkeerplaatsen gerealiseerd worden in de achtertuinen. Deze zijn vaak in te passen met opgaand groen en een (standaard) berging. Zie de referentiefoto's voor diverse mogelijkheden met of zonder parkeerplek in de achtertuin.



Voorbeeld van een parkeerplaats opgenomen in een draagconstructie voor opgaand groen tussen de bergingen in de architectuur van de woning.



Referenties ter illustratie van het gewenste beeld. Maatvoeringen en uitvoering volgens opgestelde regels.



Parkeerplaats optioneel in de achtertuin, al dan niet opgenomen in een draagconstructie voor opgaand groen.



4.2.2 Appartementengebouwen

De nieuwe appartementengebouwen worden alzijdig vormgegeven als 21e eeuwse herinterpretatie van de archetypische jaren '50 portieketagewoningen uit de 20e eeuw.

Voorgevel

De voorgevel van de bebouwing is nadrukkelijk georiënteerd op de straat c.q. de openbare ruimte. Entrees worden gearticuleerd door verbijzondering in het metselwerk en/of door een (eenvoudige) luifel. Het bellentableau en de brievenbussen maken integraal onderdeel uit van de gevel. Op de begane grond worden zoveel mogelijk openingen in de gevel gemaakt (ramen en deuren) voor ogen op de straat (sociale controle). Blinde (kop)gevels aan de openbare ruimte zijn niet toegestaan.

Overgang privé-openbaar voorzijde

De overgang van het privé-domein en het openbaar gebied wordt ingericht als zogenaamde 'margestrook'. De strook van minimaal 1,5 meter in afwijkende bestrating zorgt voor afstand tussen passanten en de voorgevel (privacy) en geeft de bewoner de ruimte om deze zone flexibel in gebruik te nemen met (los) meubilair, bloempotten en/of plantenbakken en als speelplek voor kinderen.

Daken

De typische naoorlogse architectuur dient als inspiratie voor de vormgeving van de daken. Platte daken of kappen met flauwe hellingen zonder grote overstekken is het devies.

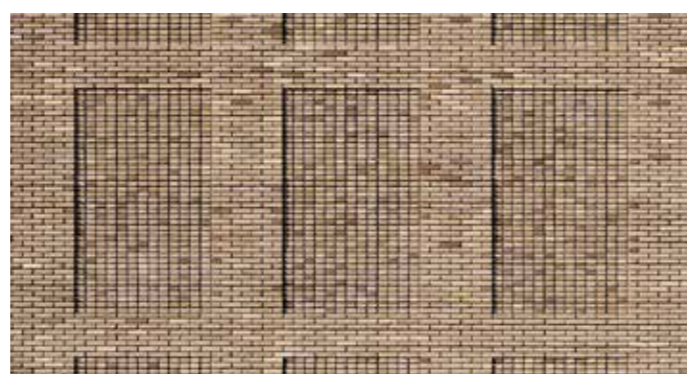
In het geval van toepassing van zonnepanelen op een vlak dak gelden de volgende richtlijnen, welke worden getoetst door de commissie Ruimtelijke Kwaliteit (CRK): 1. de panelen worden een halve meter (0,5 m) vanuit de dakrand of binnen 15 graden vanaf de dakrand aangebracht, 2. Per bouwblok

wordt dezelfde eenduidige vorm, oplossing en oriëntatie toegepast, 3. de toegepaste panelen hebben een effen en rustige uitstraling. Als aan deze richtlijnen wordt voldaan dan zijn de zonnepanelen niet in strijd met redelijke eisen van welstand. Is er sprake van een bijzondere situatie of gerede twijfel of aan de richtlijnen wordt voldaan dan kan de bouwaanvraag voor advies aan de CRK worden voorgelegd.

Materialisatie

In het Franse Gat worden materialen gebruikt die mooi verouderen. Per gebouw wordt één steenachtig hoofdmateriaal toegepast en daarnaast maximaal twee andere materialen, zodat een harmonieus en rustig geheel ontstaat. Gevels en aftimmeringen mogen niet worden voorzien van kunstvezelplaten. De kleuren worden afgestemd op de huidige kleuren. Voor het metselwerk is dat (gemêleerd) rood-bruin en voor de daken is dat (gemelleerd) rood-oranje.

NB. Bij een uitzonderlijk (hoogwaardig) ontwerp kan gemotiveerd en in overleg met het bevoegd gezag afgeweken worden van de spelregels.



Referentiebeelden van o.a. M3H architecten, Architect Hans van der Heijden, KAW architecten en Geurst en Schulze architecten. Metselwerk kleurstelling van referenties is niet leidend.



4.3 Beeldkwaliteit openbare ruimte

4.3 Beeldkwaliteit openbare ruimte

4.3.1 Algemeen

De vormgeving en de uitstraling van de openbare ruimte sluit aan op het karakter van het Franse Gat. De wijk is gerealiseerd in een tijd waar materialen schaars waren. De soberheid van materialen en kleuren vormen het uiterlijk van de wijk. Er is geen sprake van overdadige en luxe verhardingsmaterialen (zoals natuursteen), maar wel van goed uitgevoerde verbijzonderingen met de toen voorhanden zijnde materialen.

4.3.2 Verharding

De basis voor de openbare ruimte bestaat om die reden uit grijze 30x30 tegels voor trottoirs en voor de rijbanen (gebakken) klinkers met een kleur die aansluit bij de huidige en toekomstige woningen.

Op enkele specifieke plekken kan het basismateriaal verrijkt worden met andere verhardingsmaterialen om het bijzondere karakter van dergelijke plek te benadrukken. Een zekere terughoudendheid in kleur en sfeer is dan nog steeds gewenst om aan te sluiten bij de oorspronkelijke inrichting van de wijk. Uitzondering op deze terughoudendheid is de nieuwe oost-west verbinding. Daar mag het afwijken en 'sprankelen', zonder de verbinding met de sfeer van de andere straten te doorbreken. (Zie hiervoor ook het hoofdstuk 5.6 over de Speelse Straat.)

4.3.3 Groen

De groene ruimtes, zoals plantsoenen en bermen krijgen een nadrukkelijk aanwezige rand. De overgang naar de naastgelegen verharding dient duidelijk te worden gemarkeerd, bij voorkeur met een opsluitband en een (gering) hoogteverschil.

De groene ruimten en elementen zijn geschikt voor alle leeftijden en nodigen uit tot verblijf en spelen. Het groen in plantsoenen bestaat met name uit gras en bomen. Desgewenst aangevuld met hagen, plantvakken, speeltoestellen, etc.

Het groen in de straten – in boomvakken en bermen – is een combinatie van bomen, onderbegroeiing en opgaande planten. Bij verdere uitwerking zal een beplantingsplan worden gemaakt. Inspiratie hiervoor is te vinden bij de ontwerpen van de landschapsarchitecte Mien Ruys, die in veel naoorlogse wijken openbaar groen heeft ontworpen.



05

**INDICATIEVE
UITWERKINGEN
VELD 1, 2 EN 3**



5.1 Inleiding

In dit hoofdstuk staan indicatieve uitwerkingen (schetsen) van de bouwvelden in fase 1 en 2 en een eerste idee voor fase 3. De tekeningen in dit hoofdstuk zijn indicatief en daarom kunnen geen rechten aan de voorbeelduitwerkingen ontleend worden.

5.2 Veld 1: Mr. Heemskerkstraat westzijde

Huidige situatie

De start van de wijkvernieuwing zal plaatsvinden aan de westzijde van de Meester Heemskerkstraat (de even nummers). De huidige bebouwing bestaat uit 4 korte stroken. In de nieuwe situatie worden dat 3 korte stroken, met daartussen parkeerkoffers.

De Mr. Heems kerkstraat krijgt in de nieuwe situatie een breder profiel met meer ruimte voor groen en voetgangers. De woningen krijgen een margestrook aan de voorzijde (1,5 meter) en een tuin achter het huis, die grenst aan de groenstrook tussen de woningen een appartementen aan de Thorbeckesingel.

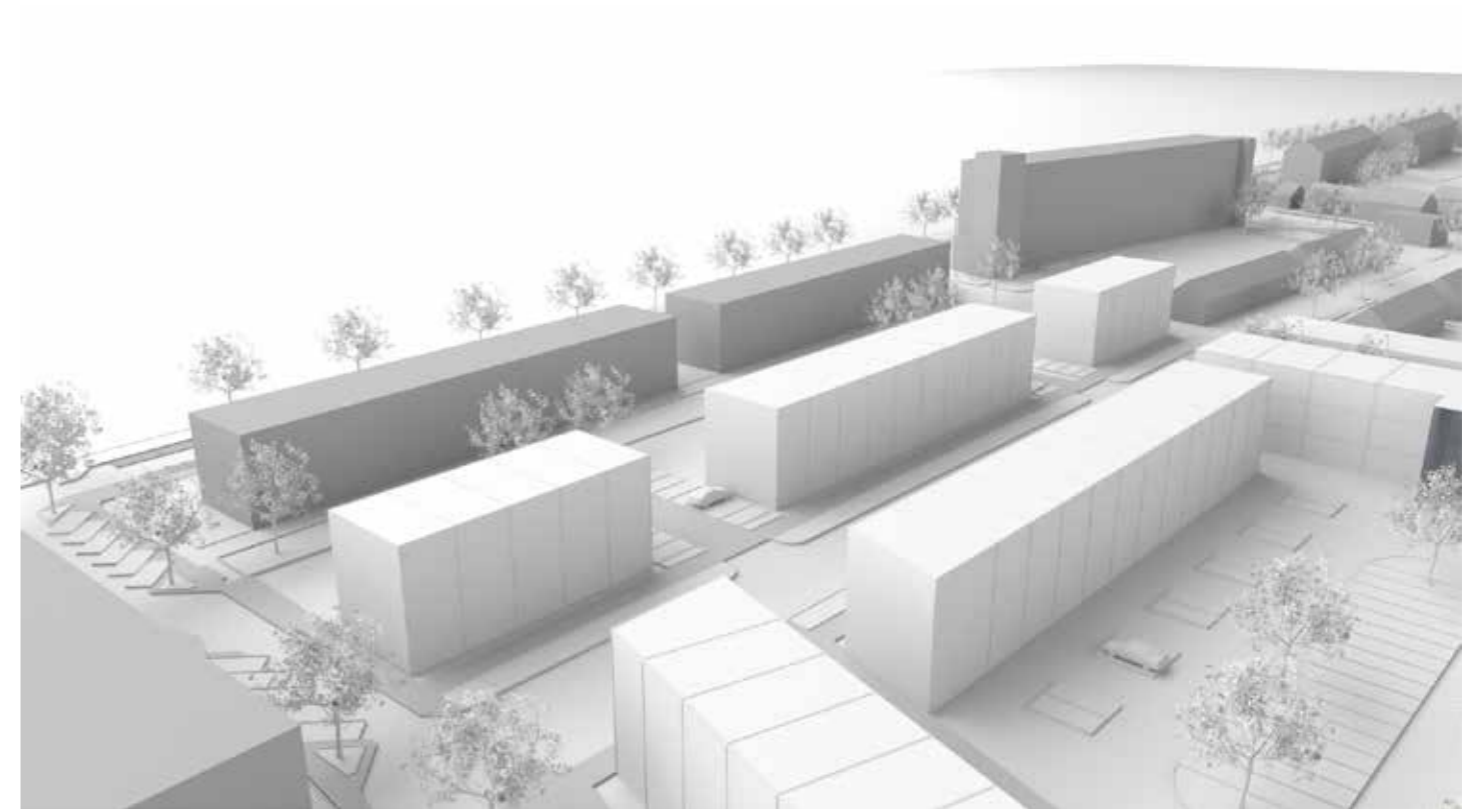
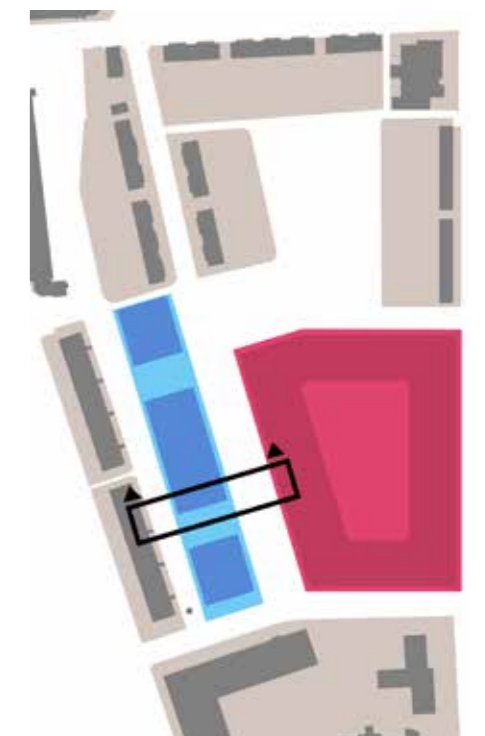
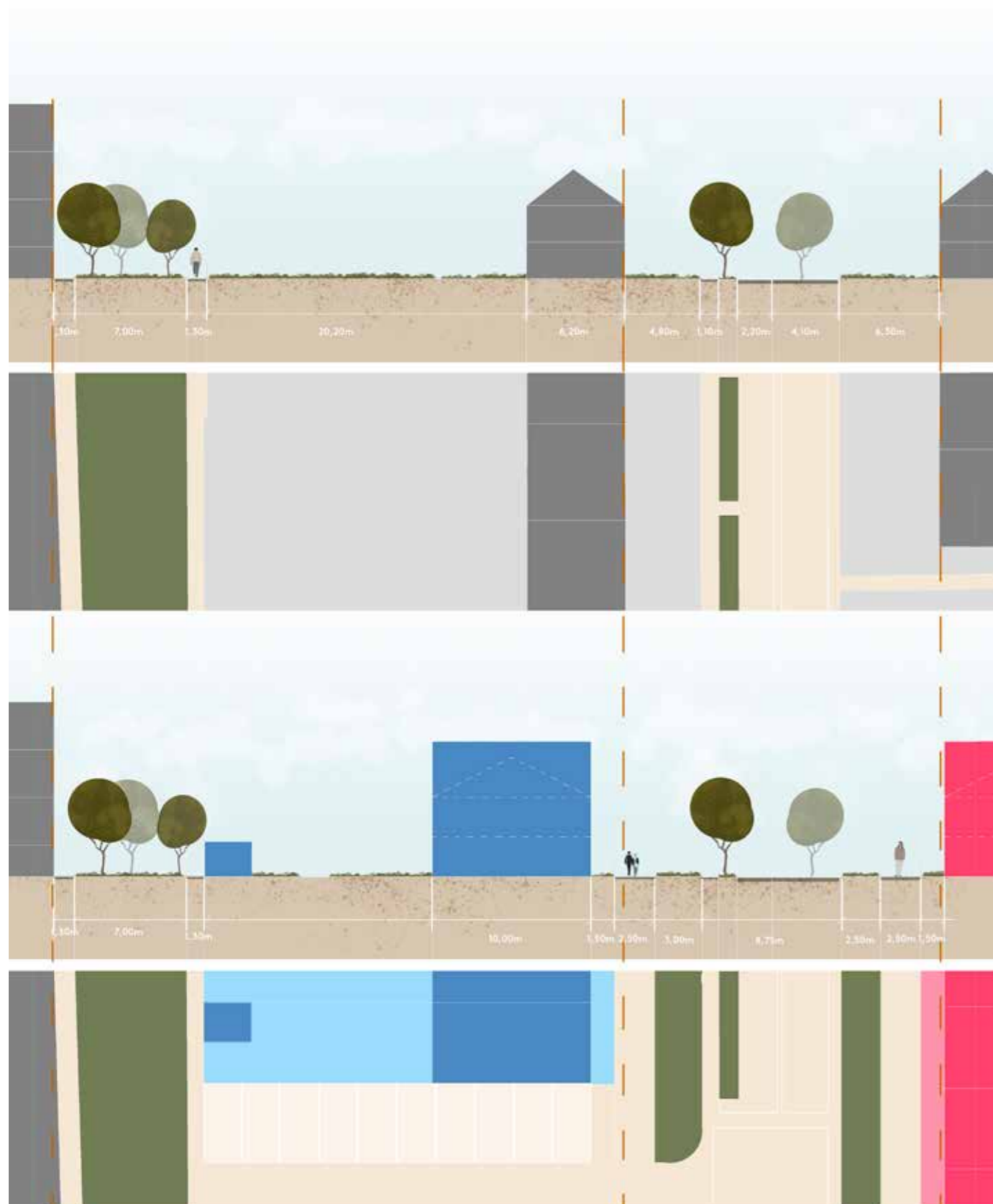


Foto historische situatie







Overzicht van de bestaande situatie



Beeld van de huidige inrichting van de Meester Heemskerkstraat



Overzicht van de toekomstige situatie (even zijde)



Beeld van de toekomstige inrichting van de Meester Heemskerkstraat (even zijde)

5.3 Veld 2a: tussen Mr. Heemskerk- en Dr. Colijnstraat

Uitgangspunt voor dit bouwveld is het maken van straatwanden aan alle zijden, dus langs de Mr. Dr. Schokkingstraat, Heemskerk- en Colijnstraat en langs de bestaande groene ruimte. Met dit laatste sluit dit bouwveld aan op de nieuwe oost-west verbinding: de Speelse Straat (zie 5.5).

Belangrijk is dat de Speelse Straat in een niet onderbroken lijn aansluit op de Heemskerkstraat. De openbare ruimte c.q. de verbinding moet overzichtelijk zijn en de bestaande groene ruimte moet makkelijk te bereiken zijn. De Speelse Straat gaat langs de bestaande woning Colijnstraat 30. Tussen de Speelse Straat en de woning Heemskerkstraat 15 is er een mogelijkheid voor bebouwing in de vorm van een zogeheten 'special': een speciale bouwopgave die aansluit op de bestaande woning, de Speelse Straat en nieuwbouw op veld 2a. Een belangrijk element dat behouden moet blijven, maar geen invloed heeft op het bouwveld 2a, is het behouden van de ontsluiting van de achtertuinen van de woningen aan de Heemskerk-, Bruïne- en Colijnstraat.

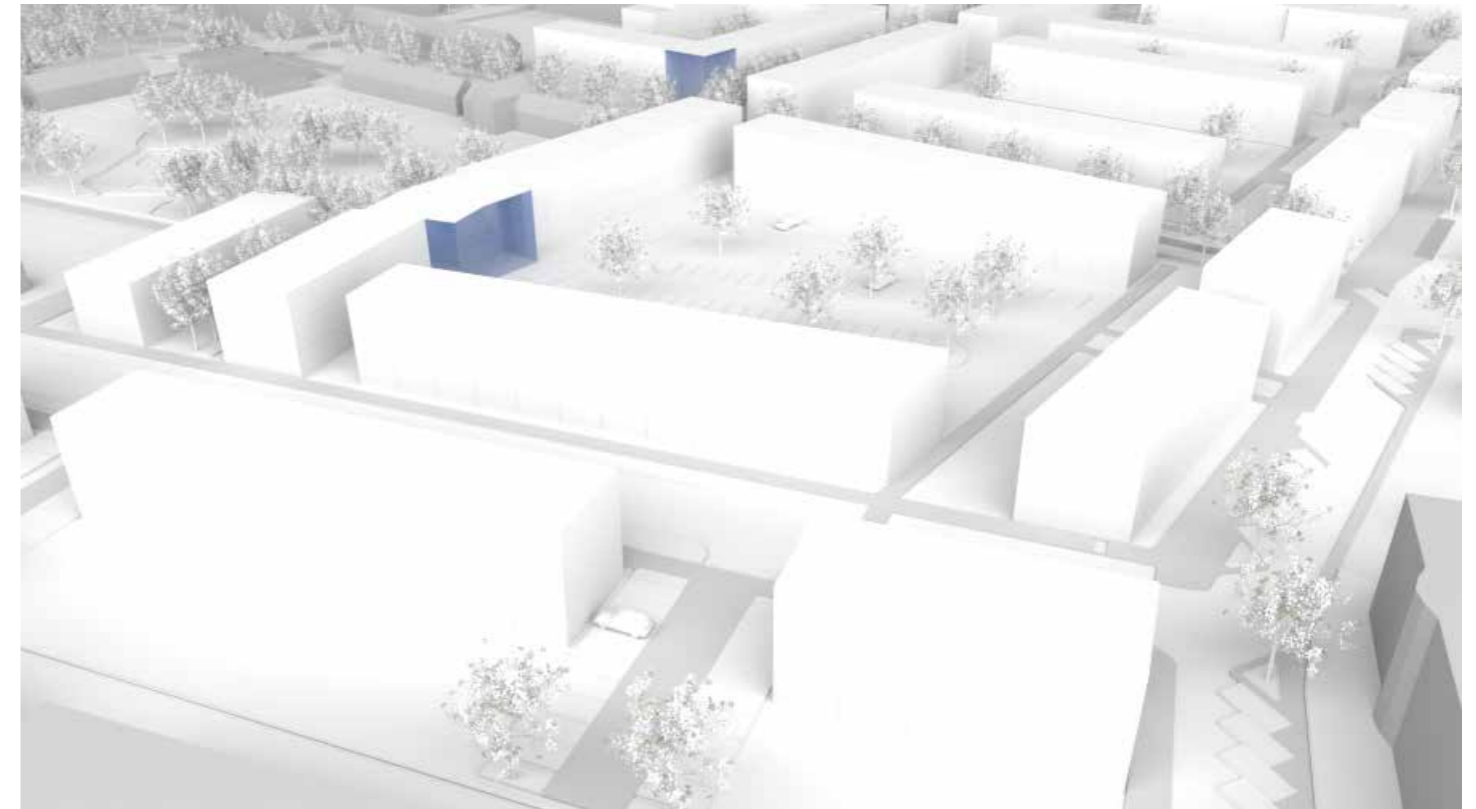
Het bouwveld 2a ligt deels op het bestaande groen. Het zuidelijke deel van het bestaande groen wordt bebouwd en deels vervangen door de Speelse Straat. Het gaat om circa xx m² en enkele bomen. De bestaande speelplekken in het groen blijven intact.

Alle woningen in het bouwveld hebben aan de voorzijde een margestrook, die aansluit op het trottoir. Een verandering is een volwaardig trottoir langs de Mr. Dr. Schokkingstraat en woningen gericht naar deze straat. Aan de noordzijde van het bouwveld, tegenover het bestaande groen, zijn appartementen

mogelijk. Met een maximale bouwhoogte van 3 bouwlagen sluiten zij aan op de bestaande en nieuwe grondgebonden woningen in de directe omgeving. De exacte invulling en opzet van woningen en appartementen is nog variabel, maar moet passen binnen de spelregels voor het bouwvlak en de architectuur.

Het merendeel van de parkeerplaatsen ligt binnen het bouwveld op een aaneengesloten parkeerterrein. Waar mogelijk blijven parkeerplaatsen in de aanliggende straten bestaan. Bij verdere uitwerking zal duidelijk moeten worden hoe het parkeerterrein exact wordt ingericht. Bijvoorbeeld met een rijbaan gelegen langs de achtertuinen of juist parkeerplaatsen grenzend aan de achtertuin. Deze keuze is bepalend voor de bereikbaarheid van de achtertuin met de auto en dus eventueel een parkeerplek in de achtertuin. Te allen tijde moet worden voldaan aan de parkeernormen van gemeente Veenendaal.

De special op de hoek van de Mr. Heemskerkstraat en de nieuwe Speelse straat geeft de inleiding naar de Speelse straat. Het woonblok geeft ruimte aan een bijzonder woningtype, denk aan compacte woningen voor starters. De maximale bouwhoogte voor dit blok is 8 meter. Het parkeren zal aan de achterzijde, mogelijk deels overbouwd, plaats kunnen vinden.



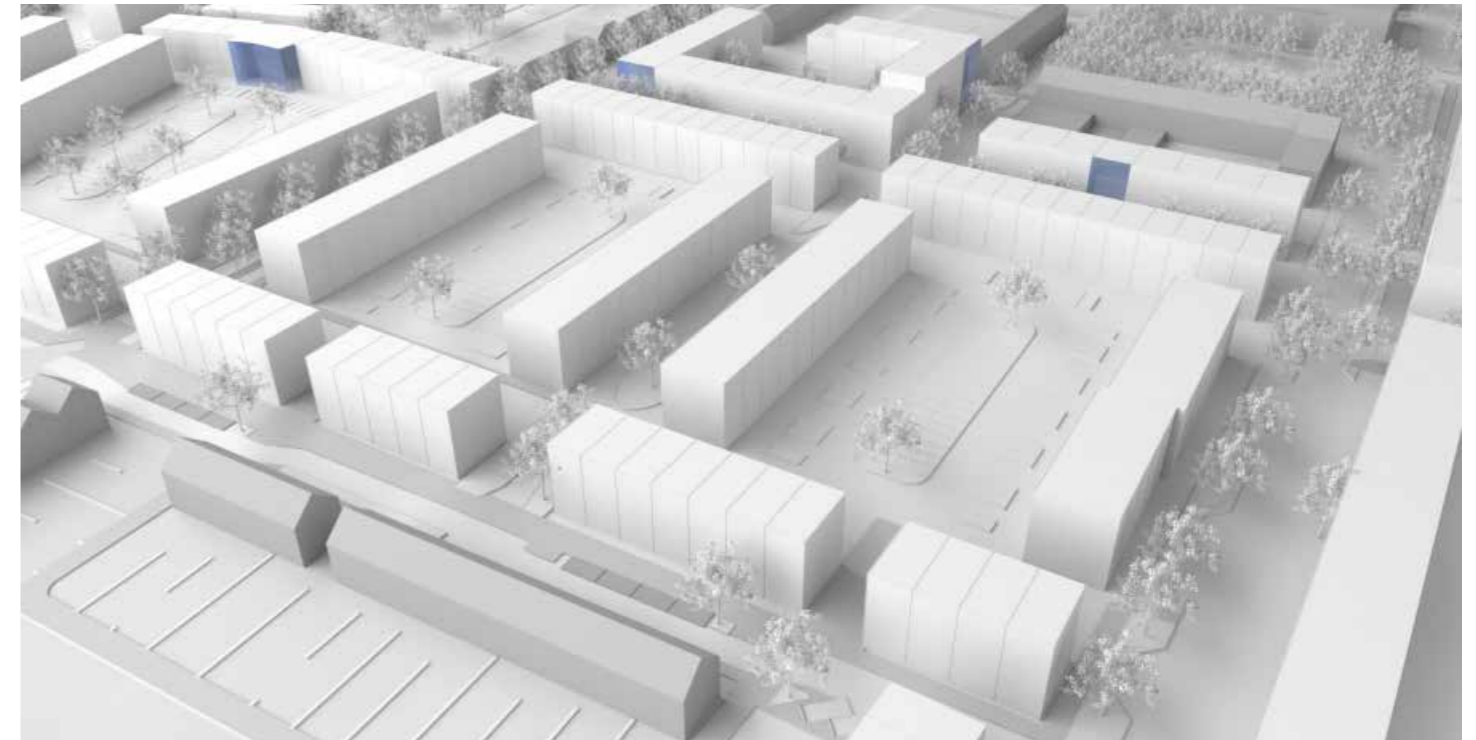
5.4 Velden 2b en 2c: tussen Dr. Colijn- en Klaas Katerstraat

5.4 Velden 2b en 2c: tussen Dr. Colijn- en Klaas Katerstraat (inclusief Beeremansstraat)

Uitgangspunt voor deze bouwvelden is het maken van straatwanden aan alle zijden, dus langs de Mr. Dr. Schokking-, Dr. Colijn- en Klaas Katerstraat, het nieuwe W.C. Beeremansplantsoen en de nieuwe oost-west verbinding: de Speelse straat. Het zijn twee bouwvelden die in opzet op elkaar lijken: een bouwveld met een binnenterrein voor parkeren. Elk bouwveld heeft een gemeenschappelijk parkeerterrein - achter de bebouwing en achtertuinen. De ontsluiting van de terreinen ligt aan de Mr. Dr. Schokkingstraat. De ontsluitingen zijn niet te breed: een rijbaan met eventueel aan beide zijden een schrikstrook langs de nieuwe woningen van minimaal 0,40 tot maximaal 1 meter. De ontsluitingen liggen globaal tegenover de entrees van het terrein met garageboxen aan de zuidzijde van de Mr. Dr. Schokkingstraat. Aan de noordzijde van deze straat komt een volwaardig trottoir. Een ingrijpende verandering is het verdwijnen van de W.C. Beeremansstraat - hier komt een autovrij plantsoen. De nieuwe woningen grenzen met de margestrook aan een pad en vervolgens aan het plantsoen. De eindwoningen die grenzen aan de openbare ruimte en aan de ontsluiting van het parkeerterrein zijn voorzien van een robuuste erfafscheiding, zoals omschreven in hoofdstuk 4.

Afhankelijk van de inrichting van het gemeenschappelijke parkeerterrein en de benodigde hoeveelheid parkeren is een parkeerplek in de achtertuin mogelijk. De rooilijnen en margestroken van de nieuwe noordzuid gerichte rijwoningen zijn afgestemd op de rooilijnen van woningen van de haaks daarop staande woningen (oostwest

gericht). De woningen aan de oost-west gerichte straten staan in de zijdelingse perceelsgrens. De noordzuid gerichte rijen staan achter die zijgevel (namelijk 1,50 meter, de diepte van de margestrook) of de rooilijn ligt gelijk aan de zijgevel, zodat de margestrook uitsteekt ten opzichte van de zijgevel. Bij verdere planvorming van parkeerterrein en woningen zal dit uitgewerkt worden.



5.5 Velden 2d en 2e: ten zuiden Bruïneplein tussen Colijn- en Klaas Katerstraat

Deze velden sluiten aan op het zogeheten Rondje Franse Gat en liggen dicht bij voorzieningen, zoals winkels. Om die reden zijn deze bouwvelden geschikt voor appartementen. Afhankelijk van de opzet zal de maximale bouwhoogte is de bouwhoogte voor veld 2d 4 bouwlagen en voor veld 2e 3 bouwlagen. De lagere bouwhoogte sluit aan op de ligging tussen winkels met bovenwoningen en de Speelse Straat.

De velden hebben ieder een eigen ontsluiting voor de auto. Veld 2d wordt ontsloten vanaf de Dr. Colijnstraat, via de straat ten zuiden van Dr. Colijnstraat 23. Om autoverkeer hier goed af te kunnen wikkelen is een bredere straat nodig dan de huidige één richtingsstraat. Daarmee komt de nieuwe bebouwing ook op afstand te staan van de huidige woningen ten noorden van deze straat. De westelijke rooilijn van veld 2d ligt in het verlengde van de noordelijke grondgebonden woningen. Hierdoor ontstaat er ruimte om de Dr. Colijnstraat opnieuw in te richten met groen en parkeren. De oostelijk rooilijn ligt in het verlengde van de winkels aan het Dr. Slotemaker de Bruïneplein.

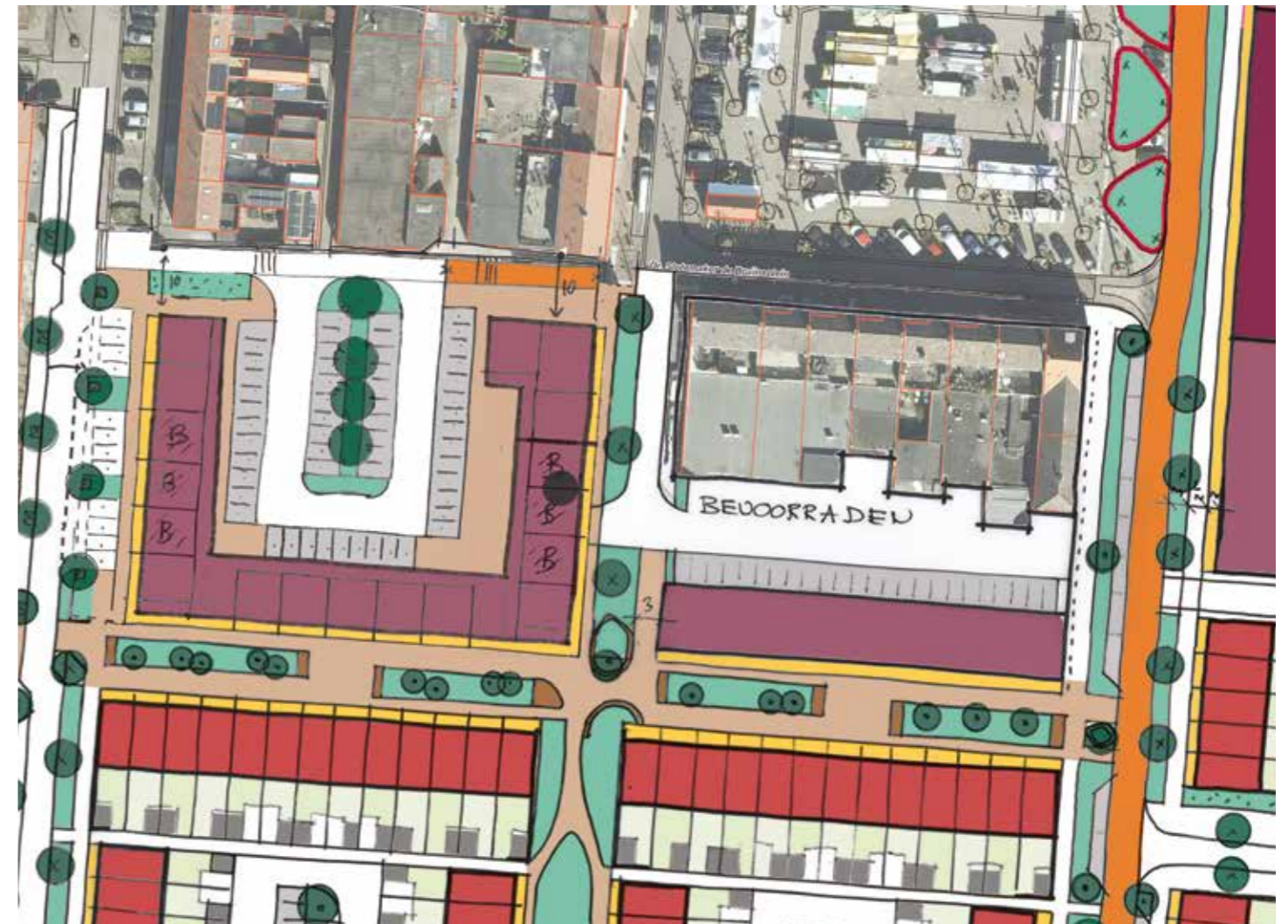
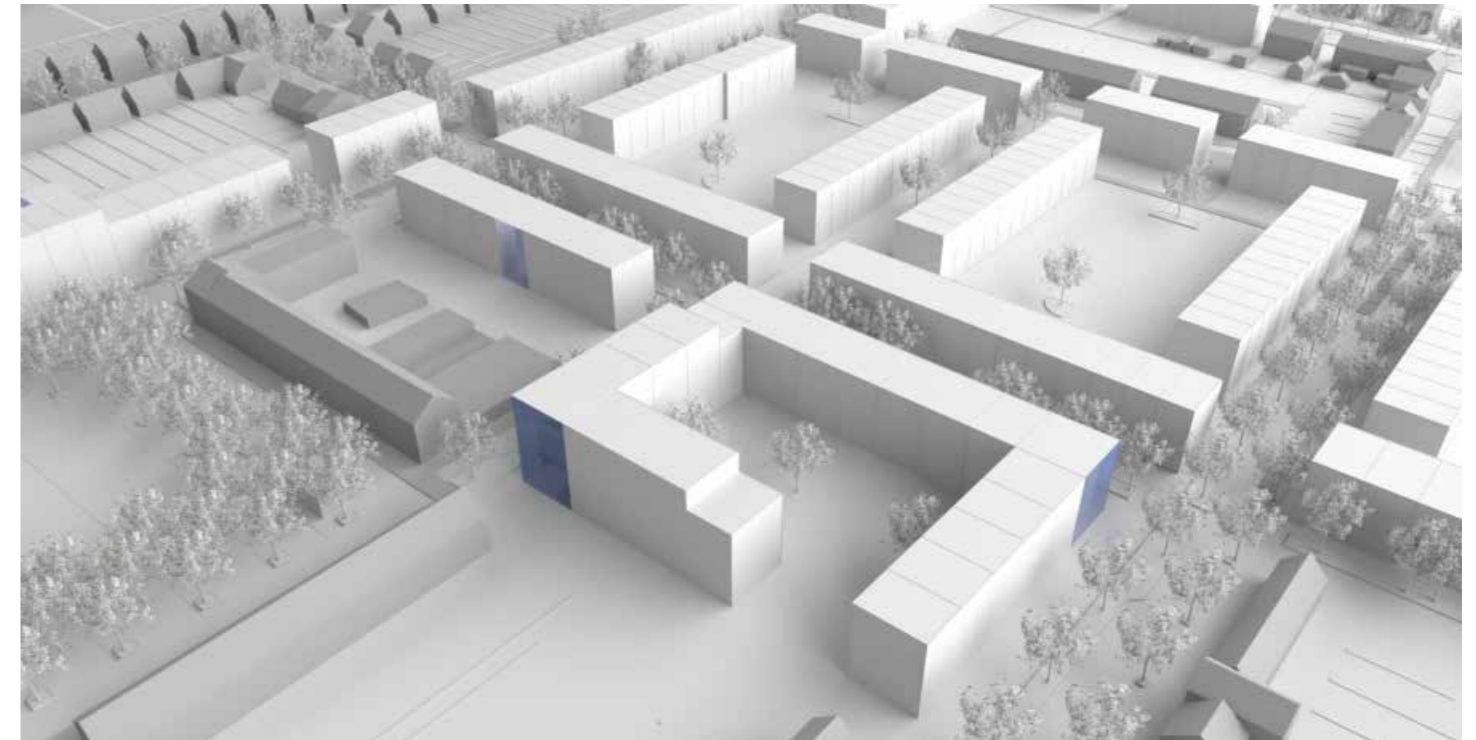
Bij bouwveld 2d zijn er drie zijden waar bebouwing gewenst is om de straat te begeleiden: west-, zuid- en oostzijde. Aan die zijden hebben de woningen een margestrook als overgang naar de openbare ruimte. Het bouwveld moet tevens de hoek naar het Bruïneplein afsluiten. De positie van (gemeenschappelijke) entrees en bergingen zullen moeten bijdragen aan de stedenbouwkundige inpassing van het bouwblok. De bouwhoogte van veld 2d is afhankelijk van:

- De parkeerbalans: er moeten voldoende parkeerplaatsen worden gemaakt binnen

het bouwveld. De herinrichting van de Dr. Colijnstraat kan bijdragen aan een positieve parkeerbalans;

- Het woonprogramma: een ontwikkeling met alleen appartementen is mogelijk, maar ook een ontwikkeling met grondgebonden woningen aan de Dr. Colijnstraat en overig appartementen is een optie;
- De positie van de bebouwing: het bouwveld kan bestaan uit een zogeheten gesloten bouwblok, maar kan ook deels open zijn aan een zijde – bijvoorbeeld aan de noordzijde. Hierdoor zullen noordelijke woningen/bewoners minder overlast ervaren van de nieuwe bebouwing.

Veld 2e deelt de ontsluiting voor auto's met de bevoorrading van de winkels – de auto's rijden via het Bruïneplein naar het parkeerterrein. De woningen op de begane grond hebben hun voordeur aan de Speelse Straat, via de eigen Delftse stoep. De bovengelegen appartementen hebben een balkon aan de zuidzijde. De hoeveelheid woningen is afhankelijk van de hoeveelheid parkeerplekken, bergingen en positie van entree en vluchtttrap. Een gedeelde entree met veld 2d is een optie, waarbij galerijen over openbaar gebied beide gebouwen verbinden – een architectonische verbijzondering.



5.6 Speelse Straat

5.6 Speelse Straat

De Speelse Straat is de nieuwe oostwest autovrije straat tussen Klaas Katerstraat en Heemskerkstraat. Zij kruist de W. C. Beermansstraat en Colijnstraat.

De straat is niet alleen nieuw, maar is ook andere straat dan de bestaande straten. Het is een autovrije straat, waar bewoners uit die straat aan kunnen verblijven en voorbijgangers rustig kunnen wandelen. Langs de straat staan woningen en appartementen. Alle woningen hebben een 'margestrook' of balkon aan de voorzijde die de woning met de straat verbindt. De 'margestrook' is een strook voor de woning van 1,50 meter diep waar bewoners kunnen zitten, een bloempot of planten kunnen neerzetten. De marge-strook -Delftse stoep- verbindt het huis met de straat.

Om de voordeur te voet te kunnen bereiken komt er geen aaneengesloten (openbaar) groen voor de marge-strook. De marge-strook is altijd bereikbaar via verharding in de Speelse Straat. Die verharding bestaat uit een smalle strook van 1,20 meter breed voor de marge-strook en een vrije ruimte van 3.50 -4 meter voor hulpdiensten, zoals ambulance, politie en brandweer. Met dit principe worden kleine stukken openbaar groen voorkomen (zogenoeten 'snippergroen'). Tussen de verharding is er ruimte voor een andere inrichting met groen of iets anders.

Om het verblijfskarakter van de Speelse Straat te benadrukken wisselen de smalle verharding en strook voor hulpdiensten. Ze komen 'om en om' te liggen: soms smal aan de zuidzijde, soms smal aan de noordzijde.

De inrichting van het 'vlak' in de Speelse Straat kan met:

1. Groen zoals gras of beplanting en waar mogelijk (kleine, lage) bomen.
2. Een invulling met groen door bewoners in te richten en te onderhouden;
3. Een klimaatadaptieve inrichting gericht op het opvangen van hemelwater (van de straat, maar ook van de daken van de woningen)
4. Zichtbaar maken van kwelwater aan de oppervlakte. Dit is zuiver water afkomstig van de Utrechtse Heuvelrug dat nu 'dag en nacht' weggepompt wordt uit de wijk.
5. Combinatie van hierboven.



Inspiratie voor bestrating (patroon) van de Speelse straat: herinrichting in Nagele door bureau BOOM landscape.



5.6 Speelse Straat

Enkele aandachtspunten bij de inrichting en het ontwerp van de openbare ruimte zijn:

- Op de kopse kanten van de vakken met groen komen bijzondere elementen van maximaal 0,50 meter hoog. Deze onderbreken het platte vlak en 'sturen' wandelaars langs het inrichtingsvlak. Het element kan een bank, haag, mozaïek, plantenbak met betonnen rand of iets dergelijks zijn. Het moet hufproof en robuust zijn;
- Het is wenselijk kleine, (lage) bomen te plaatsen, tegen hittestress en voor een aangenaam beeld. De plaats hiervan moet zo zijn dat bewoners geen overlast ervaren, de bomen geen schaduw op zonnepanelen werpen en er ruimte in de ondergrond is voor riolering, kabels en leidingen;
- De aansluitingen en kruisingen met bestaande straten moeten nog nader uit werken worden: Mr. Heemskerkstraat, Dr. Colijnstraat, Beeremansstraat en Klaas Katerstraat;
- De aansluiting met het bestaande groen en speelterrein tussen Dr. Colijn- en Mr. Heemskerkstraat. Deze plek komt door de Speelse Straat meer in het zicht en is beter toegankelijk;
- Voorkomen moet worden dat automobilisten de autovrije straat gaan gebruiken, dit kan voor elementen aan het begin en langs de Speelse Straat. In overleg kunnen er zogeheten klappaaltjes komen, waarvan bewoners eventueel gebruik kunnen maken. Dit zal verder onderzocht moeten worden;
- De woning Dr. Colijnstraat 30 ligt met de zijdelingse erfgrens aan de Speelse Straat. In overleg met de bewoners is een kwalitatieve en robuuste erfafscheiding hier wenselijk.

Voor de bestrating zijn er tal van mogelijkheden. Een uitgangspunt is het aansluiten op het karakter van het Franse Gat. Daarom geen natuursteen in de Speelse Straat, maar (gebakken) bakstenen, die in kleur en materiaal aansluiten bij overige straten en de (nieuwe) woningen.

Om de straat een eigen karakter te geven is het aanbrengen van een patroon mogelijk. dat kan door het gebruik van twee kleuren baksteen.





5.7 Klaas Katerstraat - fietsstraat

5.7 Klaas Katerstraat - fietsstraat

In de Gebiedsvisie staat het al beschreven: de Klaas Katerstraat wordt een fietsstraat. Een fietsstraat is een straat die ingericht is als fietsroute, maar waarop tevens auto's zijn toegestaan. Dit autogebruik wordt echter beperkt door het karakter en de inrichting van de fietsstraat. Een fietsstraat is te herkennen aan het bord 'fietsstraat - auto te gast'. Dit bord geeft dus aan dat de automobilist te gast is. De kleur van het asfalt is rood, ook wel de rode loper genoemd en de maximale snelheid is hier 30 km per uur. In Veenendaal zijn er enkele fietsstraten, zoals Westersingel en Stationsstraat.

In dit boekwerk over het zuidelijke deel van het Franse Gat gaat het om het zuidelijke deel van de Klaas Katerstraat: tussen Patrimoniumlaan en Dr. De Visserstraat. De straat voor de fietsers komt globaal te liggen op de plek van de huidige rijbaan. Dat heeft alles te maken met een kostenbewuste herinrichting, namelijk met behoud van het huidige riool.

Andere belangrijke ingrediënten voor de fietsstraat zijn:

- Rijbaan voor twee richtingen autoverkeer minimaal 5,10 meter breed;
- Aan weerszijden trottoirs realiseren van voldoende breedte - minimaal 2,20 meter;
- Een 'groenere' uitstraling van de straat met openbaar groen dan nu het geval is;
- Zo veel als mogelijk bestaande bomen inpassen. Dit kan langs de nieuwe verharding, maar ook tussen de langspaarkeerplaatsen;
- Realiseren van langspaarkeerplekken met voldoende breedte en lengte aan weerszijden van de straat;
- Het gewenste profiel voor de fietsstraat is breder dan de huidige ruimte tussen voorgevels. Om ruimte te maken voor het gewenste profiel zullen de nieuwe woningen naar achteren geplaatst worden ten opzichte van de huidige plek. De sloop en nieuwbouw maken dit mogelijk;
- De woningen langs de straat krijgen een zogeheten margestrook voor de woning. Dit is de overgang tussen woning en trottoir;
- Bij de herinrichting zullen diverse verkeerskundige maatregelen verder uitgewerkt worden, zoals snelheidsverlagende maatregelen (bijvoorbeeld drempels) en de aansluitingen van zijstraten.



Referentiebeeld van een fietsstraat met langsparkeren



5.7 Klaas Katerstraat - fietsstraat

Beschrijving van verloop van de fietsstraat

De tekening geeft een eerste opzet voor een mogelijke inrichting als fietsstraat. Bij de verdere uitwerking kunnen nog onderdelen aangepast worden. De beschrijving gaat van noord naar zuid. Ten zuiden, aansluitend op de Patrimoniumlaan, is de ruimte beperkt. Immers aan weerszijden zijn panden aanwezig die blijven staan. De combinatie van beperkte ruimte en aan weerszijden langspaarkeerplekken vraagt om nader onderzoek. Ter hoogte van de Hovystraat ontstaat er ruimte door sloop en nieuwbouw van de woningen aan de oostzijde van de Klaas Katerstraat. Dit biedt ruimte om aan de westzijde een trottoir aan te leggen en de langspaarkeerplaatsen te verbreden. Aan de oostzijde van de fietsstraat komen langspaarkeerplaatsen, groen en een trottoir aansluitend op de nieuwbouw. Bij verdere uitwerking zullen meerdere bomen worden geplaatst tussen parkeerplaatsen of in het groen, zodat er voldoende afstand is tot de (nieuwe) bebouwing.

Een aandachtspunt zijn grotere voertuigen, zoals afvalinzamelwagens en brandweer. Dit heeft gevolgen voor bochtstralen van dwarsstraten.

Langs een fietsstraat zijn haakspaarkeerplaatsen niet gewenst. De bestaande parkeerplaatsen langs de winkels en op het Bruïneplein zullen aangepast moeten worden en zo mogelijk gecompenseerd.

Ten zuiden van het Bruïneplein is het verloop van de fietsstraat zodanig dat bestaande bomen kunnen worden ingepast. In de tekening gebeurt dit op twee manieren: in een berm tussen parkeerplaatsen en trottoir en soms tussen twee langspaarkeerplaatsen. In het verloop zijn een aantal as-verspringingen aanwezig vanwege inpassen van de bomen. De aansluitingen van dwarsstraten

en eventuele drempels komen aan de orde bij verdere uitwerking van de fietsstraat. De plek van de nieuwe bebouwing ten opzichte van bestaande voorgevels varieert – van nagenoeg op dezelfde plek tot circa 1,50 – 2 meter naar achteren.

De haakspaarkeerplaatsen naast de hoek Dr. Visserstraat – Klaas Katerstraat passen niet bij een fietsstraat: hier komen langspaarkeerplaatsen.

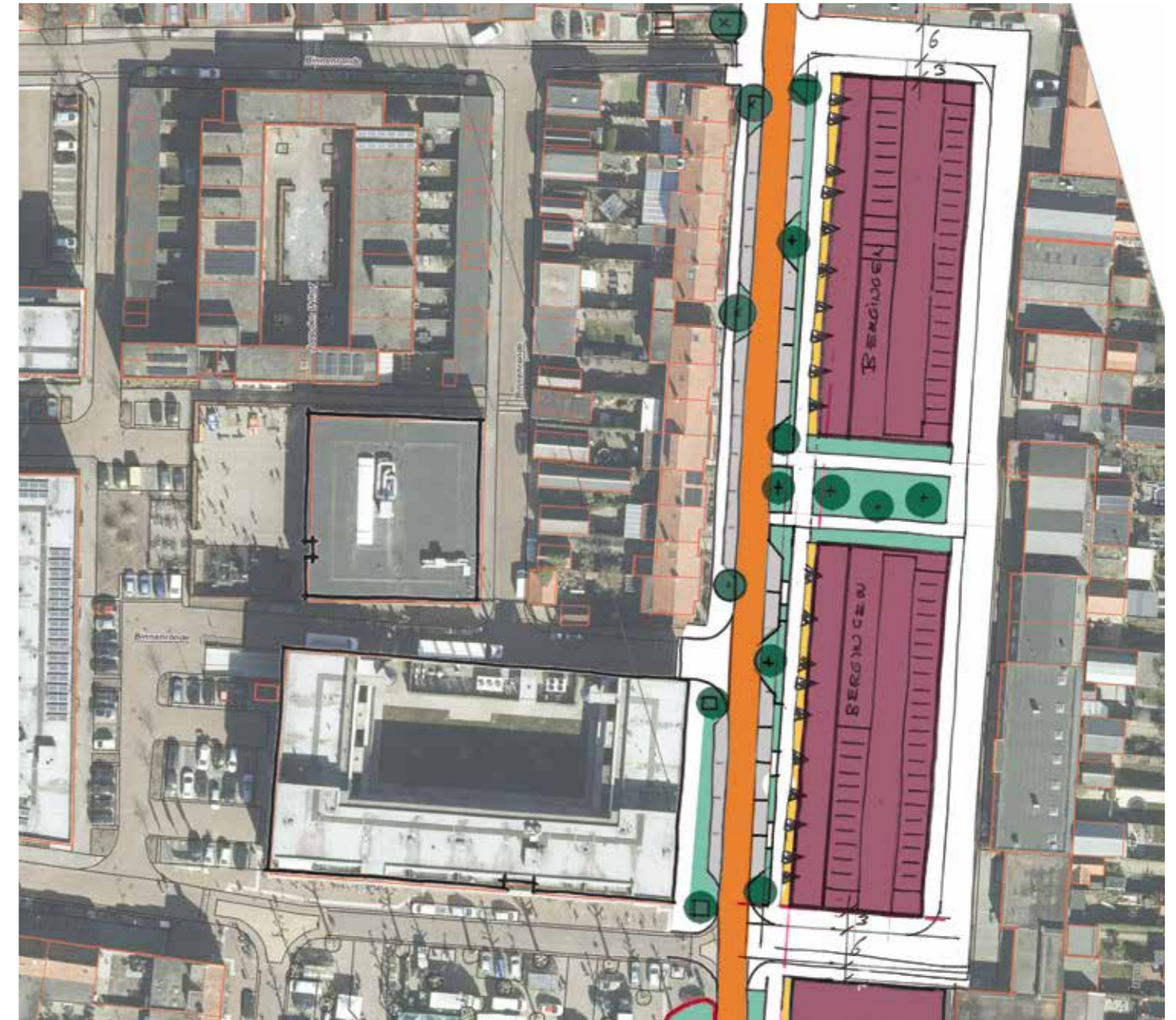
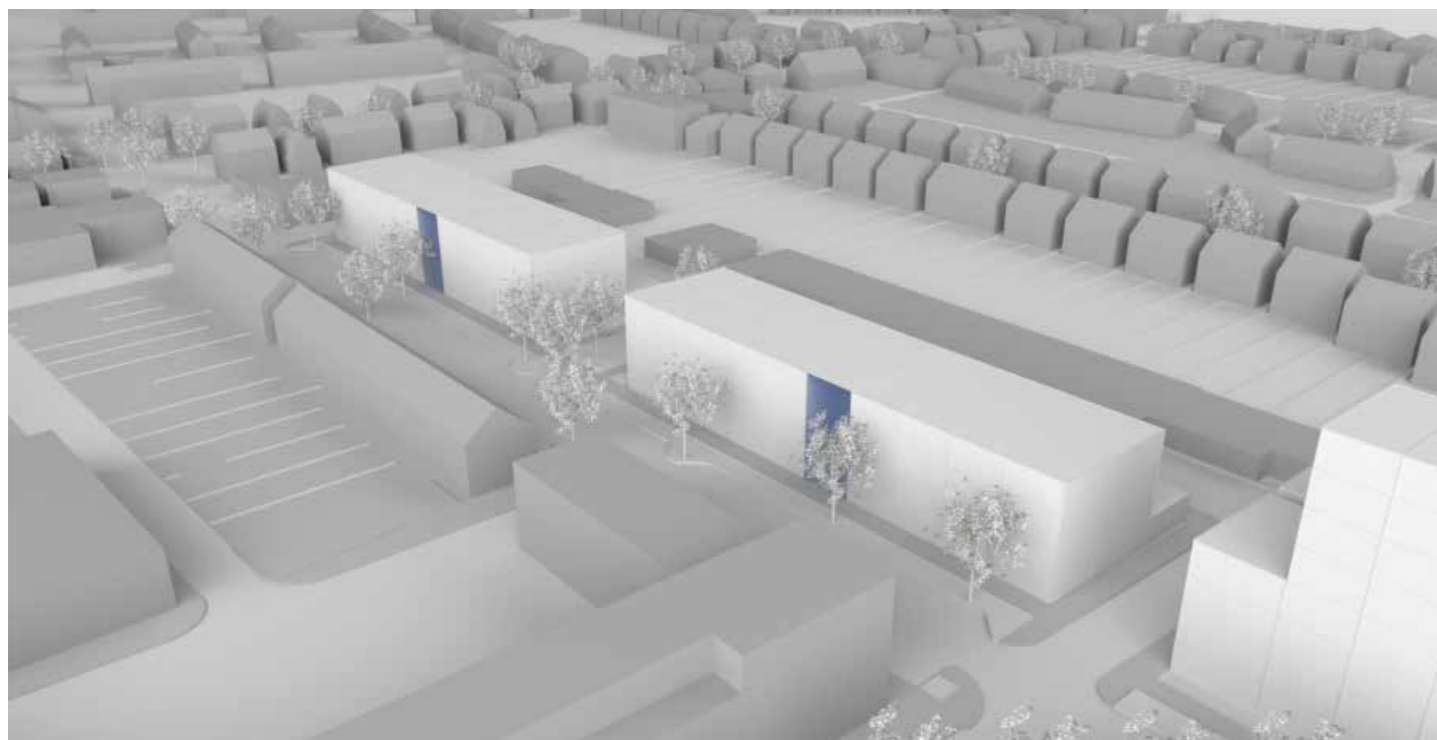
Bij de verdere uitwerking zal het aantal benodigde langspaarkeerplaatsen onderzocht moeten worden. Dit hangt samen met het aantal parkeerplaatsen dat in de aanliggende bouwvelden uit fase 2 en 3 gemaakt wordt.



5.8 Veld 3a: tussen Hovystraat en Klaas Katerstraat

5.8 Veld 3a: tussen Hovystraat en Klaas Katerstraat

Veld 3a: Ter hoogte van de Hovystraat bestaat het bouwveld uit twee te bebouwen delen en een stuk nieuw groen. De nieuwbouw staat naar achteren ten opzichte van bestaande woningen aan de oostzijde van de Klaas Katerstraat. Deze plek leent zich voor appartementen, ze ligt immers dichtbij voorzieningen, zoals Bruïneplein en bij de Patrimoniumlaan. De nieuwe appartementen zijn 4 bouwlagen hoog en hebben een flauwe kap zodat de nok op circa 15 meter ligt. Het parkeren komt aan de achterzijde van de nieuwe bebouwing – deels binnen het gebouw en deels langs de Hovystraat. Binnen deze bouwhoogte is het ook mogelijk om grondgebonden woningen te realiseren op deze plek. Voor deze plek zal het gewenste woonprogramma te zijner tijd worden bepaald.



5.9 Veld 3b: tussen Bruïneplein en Savornin Lohmanstraat

5.9 Veld 3b: tussen Bruïneplein en Savornin Lohmanstraat

Veld 3b ter hoogte van het Bruïneplein leent zich voor appartementen, ze ligt immers dichtbij voorzieningen aan het Bruïneplein. De nieuwe bebouwing aan het plein is maximaal 7 bouwlagen hoog, met aansluitend aan de zuidzijde ruimte voor bebouwing van maximaal 5 bouwlagen en nog een rij grondgebonden woningen naast de Nicolaas Beetsstraat (goot- en nokhoogte 6 en 11 meter). De voorgevel van de nieuwe appartementen staat op dezelfde plek als de huidige bebouwing. Een groot verschil met de huidige situatie is het verdwijnen van de doodlopende Bart Poesiatstraat en de woningen aan die straat. De exacte plek en diepte van het appartementencomplex moeten nog bepaald worden. Een aandachtspunt hierbij is de privacy van woningen aan de De Savornin Lohmanstraat. De benodigde parkeerplekken voor de appartementen komen aan de achterzijde van de nieuwe bebouwing en grenzen aan de achtertuinen van woningen

aan de De Savornin Lohmanstraat. De nieuwe grondgebonden woningen, naast de Nicolaas Beetsstraat staan circa 1,50–2 meter achter de rooilijn van de huidige woningen.



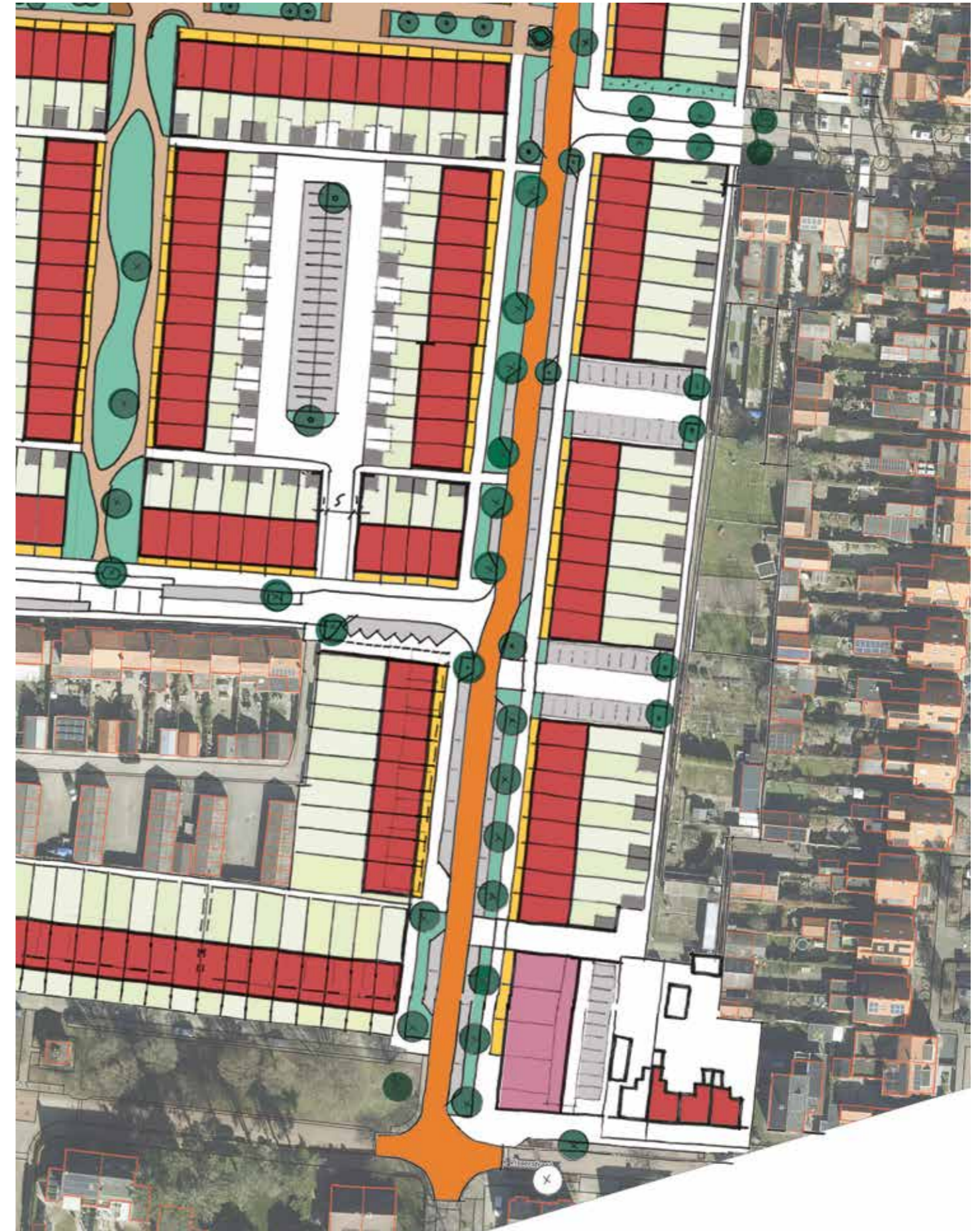
5.10 Veld 3c: Klaas Katerstraat oostzijde tussen Nicolaas Beets- en Dr. De Visserstraat

5.10 Veld 3c: Klaas Katerstraat oostzijde tussen Nicolaas Beets- en Dr. De Visserstraat

Veld 3c grenst aan de oostzijde aan de huidige volkstuinen. De plek van de nieuwe bebouwing ten opzichte van bestaande voorgevels varieert – van nagenoeg op dezelfde plek tot circa 1,50–2 meter naar achteren. De grondgebonden woningen hebben een maximale nokhoogte van 11 meter. Het benodigde parkeren zal of aan de achterzijde van de nieuwbouw een plek krijgen of in zogeheten parkeerkoffers tussen de woningen.

Veld 3d ligt op de hoek Klaas Katerstraat en Dr. De Visserstraat, tegenover een plantsoen. Gezien de ligging is hier een afwijkend en markant gebouw mogelijk. De rooilijn van de nieuwe bebouwing staat circa 1,50–2 meter naar achteren ten opzichte van de bestaande bebouwing. De maximale nok- en bouwhoogte is 9 en 12 meter. Binnen deze maten zijn ook grondgebonden woningen mogelijk.

Parkeren moet deels inpandig en/of achter de nieuwe bebouwing opgelost worden;



5.11 Veld 3d: tussen Mr.Dr. Schokking- en Dr. De Visserstraat

5.11 Veld 3d: woningen langs de Dr de Visserstraat ten oosten van Klaas Katerstraat

Veld 3e is een rij woningen aan de Dr. De Visserstraat, waarvan een eindwoning verkocht is. In het rijtje van 4 zijn er dus 3 in eigendom van Patrimonium. De keuze voor sloop-nieuwbouw moet nog gemaakt worden.

5.10 Veld 3d: tussen Mr.Dr. Schokking- en Dr. De Visserstraat

Veld 3f ligt aan de westzijde van Klaas Katerstraat tussen Meester Doctor Schokkingstraat en Dr. De Visserstraat. De locatie grenst aan de achterzijde aan garageboxen. De woningen aan de Klaas Katerstraat komen in dezelfde rooilijn te staan, maar leveren wel een grote voortuin in. Net als bij de andere nieuwe woningen komt hier een zogeheten margestrook. De woningen aan het plantsoen aan de Dr. De Visserstraat hebben de rooilijn van de huidige woningen. Hier komen geen margestroken, maar net als de overige woningen aan het plantsoen voortuinen. De grondgebonden woningen hebben een maximale nokhoogte van 11 meter. Het benodigde parkeren zal ergens op straat of op afstand moeten worden gerealiseerd.



JAM* architecten bv

Panamalaan 6-A
1019 AZ Amsterdam

www.jamarchitecten.nl
jam@jamarchitecten.nl

020 66 99 425

Samenstelling kernteam

Jeroen Mensink
Paul van Sorge
Salomé Suarez Vilas
Luuk Tondeur
Inge Paessens
Sijvert Commandeur

Fotografie

Kees Hummel

Grafisch ontwerp

Jan Willem van den Ban

.....

Architectuur
Stedenbouw
Interieur
Infrastructuur

.....

Onderzoek
Strategie
Onderwijs
Publicaties

.....

.....