



# Tuinstraat Veenendaal

Onderwerp      Visieontwikkeling  
Datum            17.01.2022

# Tuinstraat Veenendaal

Onderwerp      Visieontwikkeling  
Datum            17.01.2022

**Common Affairs**

KNSM-laan 75  
1019 LB Amsterdam

020-719 23 55  
info@commonaffairs.nl  
commonaffairs.nl

**COMMON  
AFFAIRS**

**Gemeente Veenendaal**

Raadhuisplein 1  
3901 GA Veenendaal

0318-538 538  
veenendaal.nl

GEMEENTE  **VEENENDAAL**

# Inhoudsopgave

01 Inleiding	4
02 Analyse	5
03 Visie	9
04 Vervolgproces	20
05 Discussie met belanghebbenden	23
06 Bijlage	28

# 01 Inleiding

Bij het nadenken over de herontwikkeling van het centrum van Veenendaal heeft de Tuinstraat tot op heden geen prioriteit gekregen. Het gebied maakt van oorsprong geen deel uit van het project Brouwerspoort, maar het is ook nooit onderdeel geweest van de herinrichtingsplannen voor de rest van het centrum.

Lang werd gedacht dat de Tuinstraat weinig potentie had. Het is nu een straat met veel achterkanten die vooral een functie heeft als expeditiestraat voor de winkels aan de Hoofdstraat en de Corridor.

De tijden veranderen. Wonen in het centrum wordt steeds populairder voor mensen die willen wonen op een dynamische plek, dichtbij voorzieningen. Ook zien we dat de behoefte aan winkeloppervlak afneemt in het centrum van Veenendaal. Eigenaren kijken in veel gevallen al naar alternatieve invullingen en melden zich bij de gemeente met concrete ideeën en/of plannen.

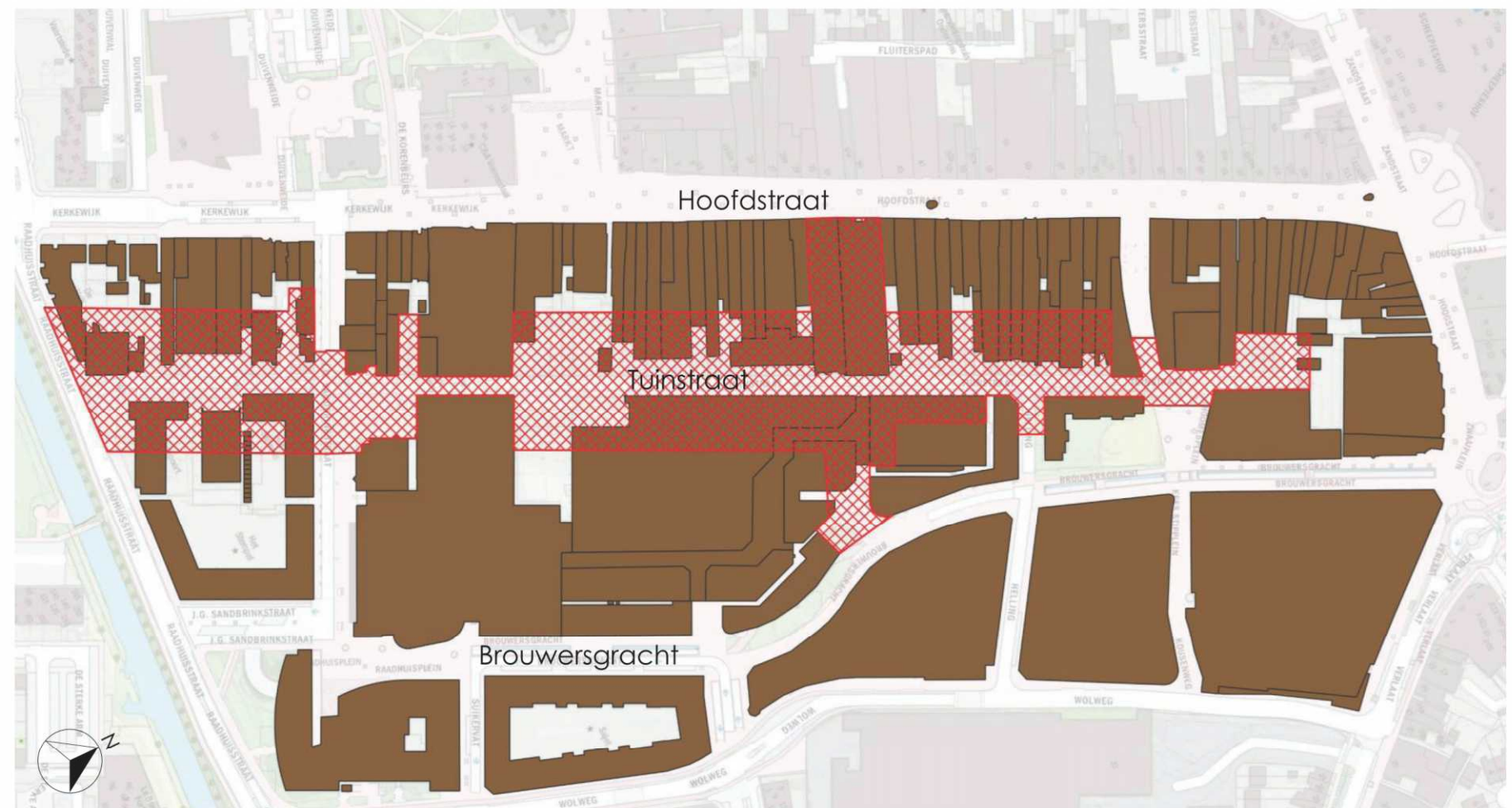
Om richting te geven aan deze ideeën en plannen is het nodig om kaders te definiëren om een integrale ontwikkeling van de Tuinstraat mogelijk te maken. Common Affairs is gevraagd een visie op te stellen voor de ontwikkeling van de Tuinstraat. Het bureau is sinds 2001 betrokken bij de herontwikkeling van het centrum. Anders dan bij Brouwerspoort zal dit een proces zijn waarin de gemeente niet actief de ontwikkeling naar zich toe trekt. De gemeente zal bij de Tuinstraat een faciliterende rol hebben. Er worden kaders bepaald om de ontwikkeling te coördineren en initiatiefnemers worden begeleid bij de uitvoering van hun project. Het credo is daarbij vastleggen wat moet, vrijlaten wat kan.

Er is bewust voor gekozen een visie op te stellen voor het gebied van de Tuinstraat met input van belanghebbenden. Op 3 november is een conceptvisie gepresenteerd en hebben belanghebbenden in een aantal open discussierondes hun bijdrage kunnen leveren. Daarnaast heeft men ook schriftelijk kunnen reageren op de concept visie.

In de visie 'Tuinstraat Veenendaal, Kaders voor ontwikkeling' die nu voor u ligt, zijn de commentaren en reacties verwerkt. Daarin is geprobeerd een evenwichtige en integrale visie op te stellen die uiteindelijk zal leiden tot een aantrekkelijke nieuwe stadsstraat, waarin groen, sfeer, verkeer, programma en bebouwing met elkaar in balans zijn. De nieuwe Tuinstraat zal straks een extra kwaliteitsimpuls geven aan het centrum en een bijdrage leveren aan de verdere vergroening en verduurzaming van Veenendaal.

# 02 Analyse

Alvorens een visie op te stellen voor het plangebied is, op basis van beschikbare data, in een aantal kaarten een globale analyse gemaakt van de bestaande situatie. Ook zijn de contouren van het plangebied gedefinieerd. Daarnaast zijn er in deze fase gesprekken gevoerd met eigenaren en initiatiefnemers in het gebied om vooruitlopend op het opstellen van de visie zicht te krijgen op de wensen van partijen. In de analyse fase is er ook overleg geweest met de verschillende diensten binnen de gemeente Veenendaal om de opgave te kunnen plaatsen in het grotere geheel en te toetsen aan beleidsuitgangspunten. In dit hoofdstuk zijn deze onderzoeken gebundeld.



Plangebied

# 02 Analyse

## Plangebied

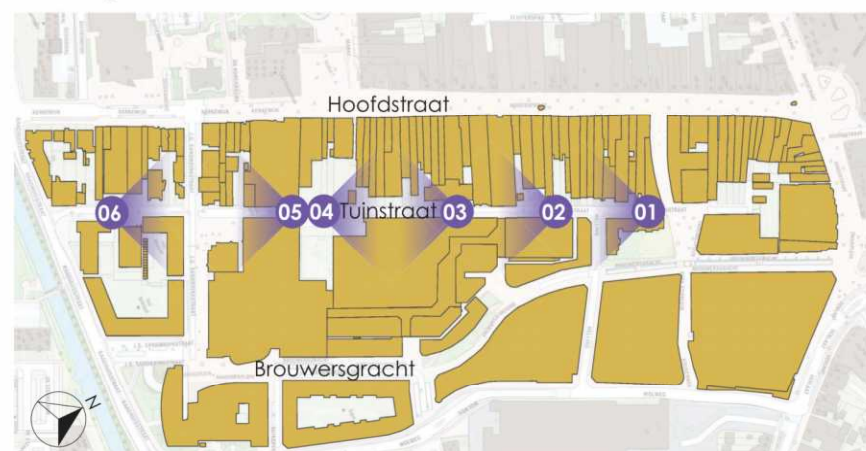
De plangrenzen van de opgave zijn niet hard gedefinieerd. De Tuinstraat, begrensd door de Raadhuisstraat aan de zuidkant en door de Hoogstraat aan de noordkant, vormt de kern van de opgave. De begrenzing aan de oost- en westzijde is minder hard. Aan de westzijde worden de tuinen/kavels ontsloten vanuit de Hoofdstraat bij het project betrokken. Aan de oostzijde grenst het project aan Brouwerspoort. Daar wordt de bebouwing van de Corridor gedeeltelijk bij het plangebied betrokken.

## Sfeer en karakter

De Tuinstraat is in de huidige situatie te karakteriseren als de achterkant van het centrum. Met name de bijna 200m lange gevel van de Corridorpassage (aan de oostkant) is hier beeldbepalend. Het is een gesloten harde gevel met voornamelijk nood- en expeditiedeuren en een groot expeditiehof.

De gevel aan de westkant is daarentegen niet eenduidig en wat rommelig. Op sommige plaatsen betreft het hier de achteringen van erven en winkels met hun voordeur aan de Hoofdstraat. Op een aantal plekken zijn panden wel met hun voorkant georiënteerd op de Tuinstraat.

In het plangebied wordt de Tuinstraat op vier plaatsen doorkruist door andere (publieke) routes. De Sandbrinkstraat in het zuiden en de Bernard van Kreelpoort in het noorden zijn de openbare verbindingen tussen Hoofdstraat en Brouwerspoort. De andere twee verbindingen zijn onderdeel van het interne winkelcircuit van de Corridor-passage.



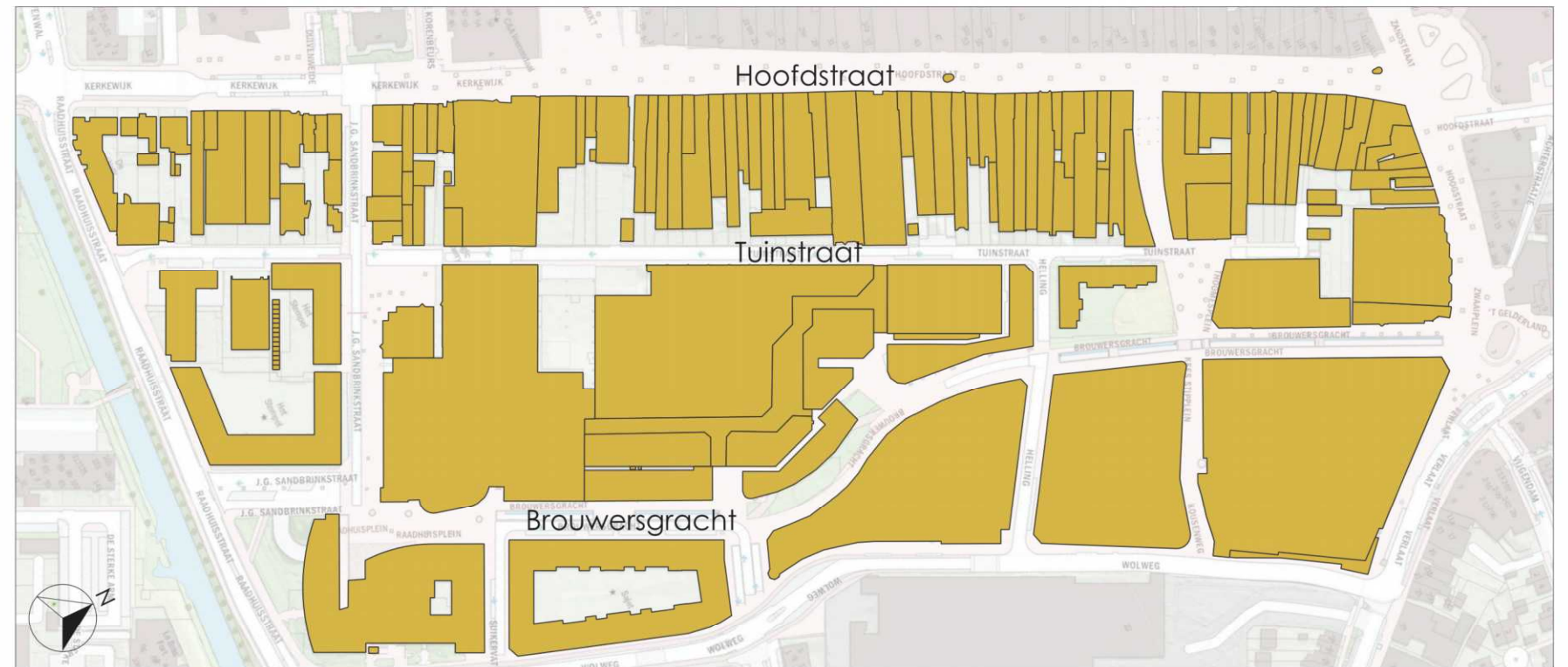
# 02 Analyse

## Bestaande gebouwen

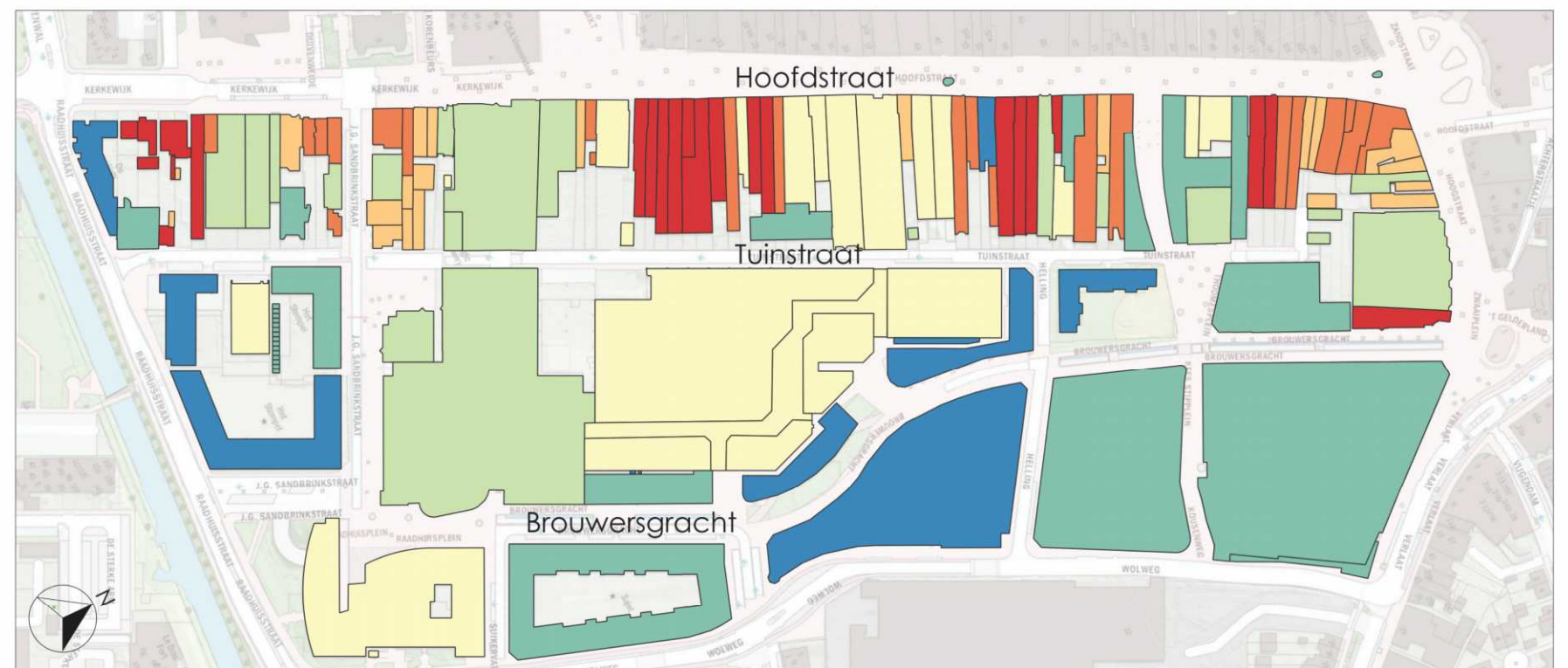
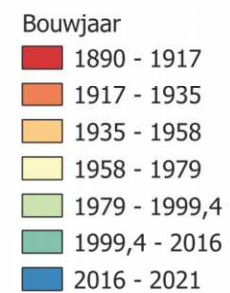
De structuur van de bestaande bebouwing is in een aantal kaarten in beeld gebracht. Daarmee is een duidelijk verschil te zien tussen de oost- en de westkant van de Tuinstraat. Aan de westkant van de Tuinstraat is de structuur van de bebouwing en eigendom erg fijnmazig. De leeftijd van de bebouwing is hier relatief oud en in de huidige situatie kent de westkant relatief veel entrees van (boven-)woningen en bedrijfstjes.

De oostkant wordt met name gevormd door de bebouwing van de Corridor. Het is een harde wand met een weinig aantrekkelijk programma (achterkant van winkels, techniek, bevoorrading), het is relatief gesloten en kent over de hele lengte van de Corridor geen entrees. De schaal aan de oostkant is groter, het eigendom is minder versnipperd en de bebouwing is hier relatief jong.

Aan de noordkant wordt de grens bepaald door recentere ontwikkelingen van Brouwerspoort.



Bestaande gebouwen



Bouwjaar

# 02 Analyse

## Verkeer, parkeren en infra

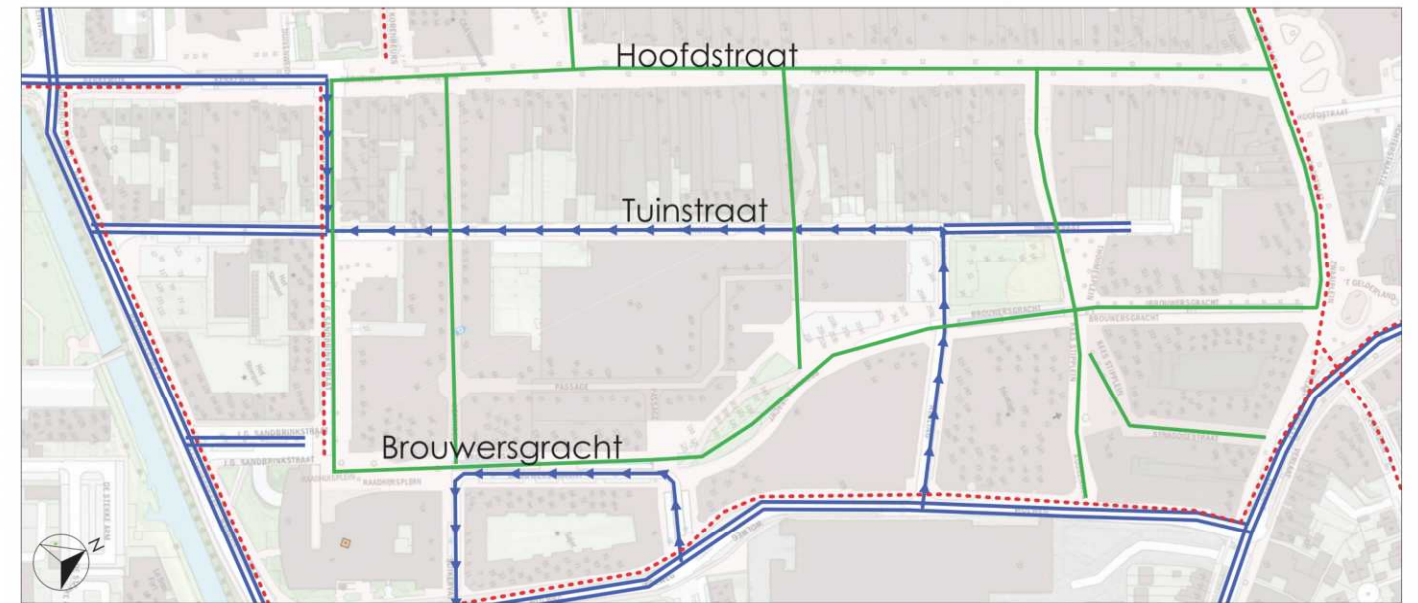
De Tuinstraat wordt op dit moment voornamelijk gebruikt voor bevoorradings- en bestemmingsverkeer. De grote centrale expeditiehof van de Corridor Passage bevindt zich in de Tuinstraat. Ook een aantal winkels aan de Hoofdstraat worden vanuit de Tuinstraat bevoorraad. In en aan de Tuinstraat zijn verschillende kleine parkeerhofjes gemaakt (privé). Ook deze worden ontsloten vanuit de Tuinstraat. Een aantal winkels heeft tevens een voordeur aan de Tuinstraat waar in sommige gevallen door klanten kort geparkeerd kan worden om te laden en te lossen.

Tussen de Helling en het Horecaplein is de Tuinstraat ingericht als weg met eenrichtingsverkeer. Het deel ten zuiden van het Horecaplein is berijdbaar in twee richtingen en sluit aan op de Raadhuisstraat. Het deel ten noorden van de Helling is doodlopend en alleen bestemd voor bestemmingsverkeer in twee richtingen. Ook in dit deel worden parkeerterreinen en de garage onder Colorant ontsloten.

Een deel van de straat in het noordelijk deel is in particuliere handen, wat in het gebruik tot conflicten leidt.

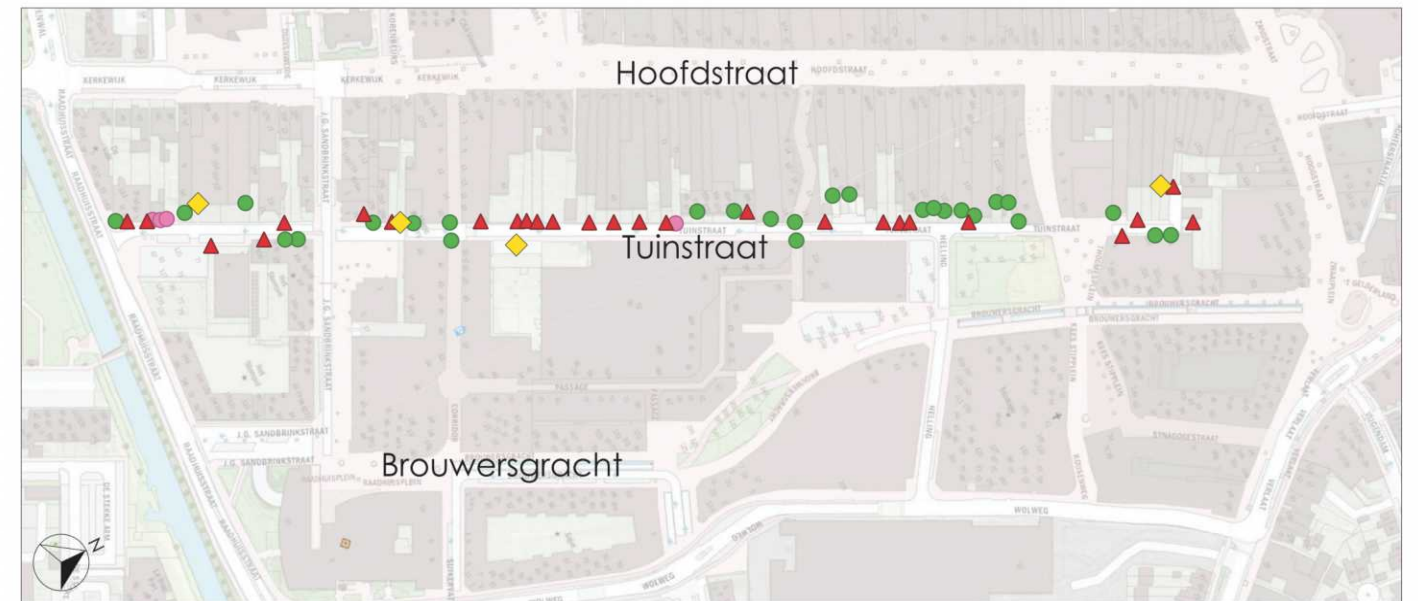
De ondergrondse infrastructuur van de Tuinstraat is een complexe samenstelling van veel kabels en leidingen. Bij het nadenken over de toekomstige gefaseerde ontwikkeling van de Tuinstraat is de huidige zonering van het leidingenpakket als uitgangspunt gehanteerd. Het verleggen of aanpassen van deze forse kabel- en leidingenstrook is ook vanwege de gefaseerde uitvoering niet realistisch.

- Routing
- voetganger
  - - - fietspad
  - wegverkeer\_een\_richting
  - ↔ wegverkeer\_twee\_richtingen

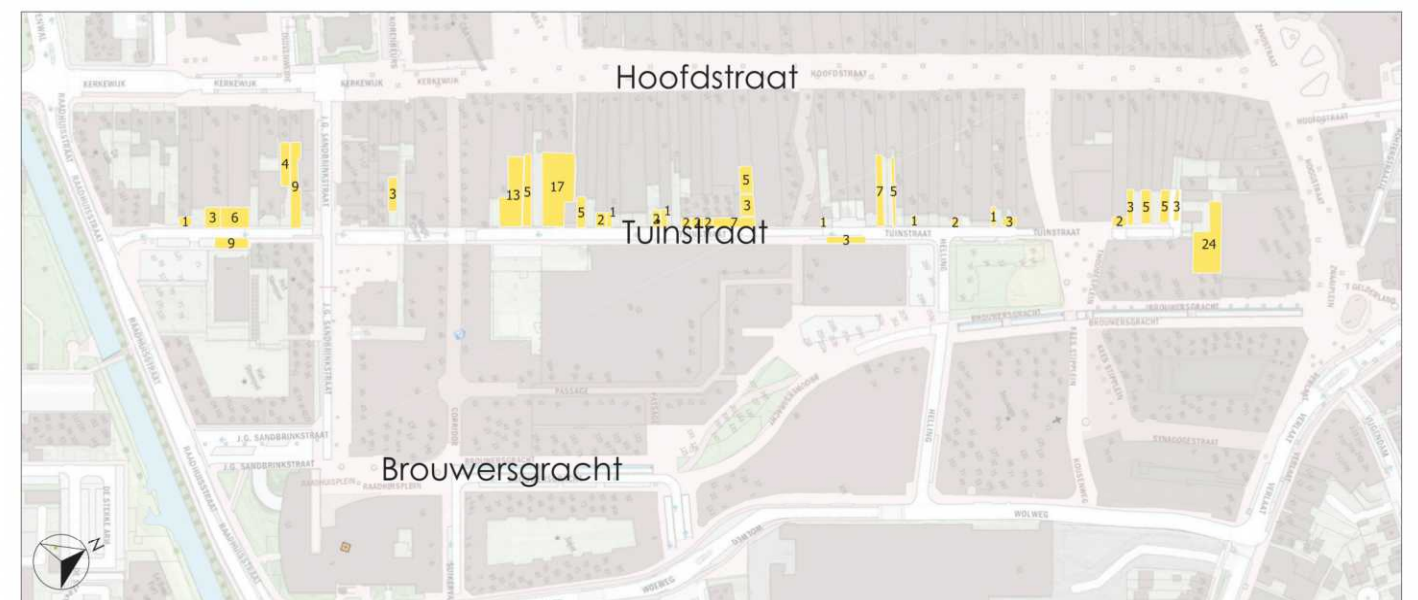


Circulaties

- Toegang
- ◆ laadtoegang
  - ▲ voertuig\_toegang
  - voetganger\_toegang
  - andere\_toegang



Toegangen



Parkeerplaatsen aantal parkeerplaatsen: 167



# 03 Visie

De Tuinstraat is op dit moment niet de mooiste straat in het centrum van Veenendaal. Het is echter wel een straat met potentie. Diverse eigenaren van de diepe kavels, grenzend aan de Hoogstraat melden zich met initiatieven om (extra) woningen te realiseren aan de Tuinstraat. Ook de eigenaar van winkelcentrum de Corridor is voornemens zijn vastgoed, grenzend aan de Tuinstraat gedeeltelijk te herontwikkelen naar woningbouw.

Het is van belang kaders te definiëren voor de herontwikkeling om de Tuinstraat ook daadwerkelijk te transformeren tot een aantrekkelijk onderdeel van de binnenstad.

In dit hoofdstuk zijn de randvoorwaarden geformuleerd die de grondslag vormen voor de integrale visie op de herontwikkeling van en de aansluitingen op de overige delen van het centrum. De Tuinstraat als een groene, duurzame, gezellige stadsstraat staat ons daarbij voor ogen. De nieuwe Tuinstraat zal aan kwaliteit winnen als de verbinding met de overige gebieden sterker wordt. Het openbaar maken van de nu overdekte haakse verbindingen tussen de Brouwersgracht en Hoofdstraat zal leiden tot een betere aantakking op het centrum. Het transformeren van de Zig-Zag-Passage tot een open stadsstraat zal een positief effect hebben op de sfeer van de Tuinstraat. Ook het laten vervallen van de droogloop bij de zuidelijke oversteek van de Tuinstraat van de Corridor Passage past in het wensbeeld.



Wensbeeld

# 03 Visie

## Structuur

Bij het nadenken over de nieuwe structuur van de Tuinstraat is gekozen voor een traditioneel binnenstadsprofiel. Een centrale rijweg, met beperkte verkeersintensiteiten, met aan weerszijden trottoirs met ruimte voor groen. In basis geeft dit iedere eigenaar de mogelijkheid om bebouwing te realiseren aan de straat. Er wordt nergens sloop afgedwongen. Alle bestaande panden kunnen in basis blijven staan. Bij de herontwikkeling van panden gelden de hier geformuleerde kaders en dient wel de nieuwe rooilijn en het basisstraatprofiel gevolgd te worden. Belangrijk uitgangspunt daarbij is dat de Tuinstraat integraal onderdeel uit gaat maken van de binnenstad. Het realiseren van hoogwaardige (openbare) verbindingen met de Hoofdstraat en Brouwersgracht is daarbij van belang.



Bestaande gebouwen

- Nieuwe gebouwen
- Bestaande gebouwen



# 03 Visie

## Programma

Het ligt niet voor de hand om het oppervlak aan detailhandel of dienstverlening uit te breiden in het centrum; daarvan is er al genoeg. De Tuinstraat leent zich vooral voor een woonfunctie; ook op de begane grond, al dan niet in combinatie met een kantoor, atelier of praktijkruimte aan huis waardoor er voor het centrum kansen ontstaan voor een interessante doelgroep en (daardoor) de levendigheid in de binnenstad verder zal toenemen. Het is dan ook aantrekkelijk om bij herontwikkeling van bestaande panden te kijken of de aanwezige invullingen verplaatst kunnen worden naar andere delen van het centrum of elders in Veenendaal.

Om enige flexibiliteit in de toekomst te behouden is het van belang dat de begane grond enige overmaat krijgt. Hier wordt een minimale verdiepingshoogte van 4 m meegegeven. Praktijkruimten, bedrijfsfuncties, atelier en kantoor aan huis zijn toegestaan in de plint.

Om de straat, ook op de begane grond, een plezierige en sociaal veilige uitstraling te geven is de woonfunctie hier van belang. Het niet toegestaan om bergingen, fietsenstallingen en parkeerplaatsen te realiseren in de zone tot 5.00 m uit de voorgevel.

Voor het realiseren van woonprogramma in dit gebied zijn, gezien het huidige beleid, twee uitgangspunten van toepassing:

1. Van het totale bouwprogramma is 20% sociale huur en 10% sociale koop;
2. Alle woningen worden zorggeschikt gerealiseerd.

In de praktijk zijn deze uitgangspunten moeilijk toepasbaar. Allereerst het sociale programma: op dit moment is niet duidelijk hoeveel woningen exact gerealiseerd gaan worden in dit plangebied. Pas bij het laatste bouwproject is dit definitief vast te stellen. Ook maakt het versnipperde eigendom het lastig om hierover afspraken te maken met individuele partijen. Aangezien het plangebied juist ook geschikt is voor starters in het sociale en betaalbare segment wordt deze eis wel in stand gehouden. Om hieraan uitvoering te kunnen geven, wordt in 2022 overwogen om een vereveningsfonds

voor sociale woningbouw in te voeren. In hoofdlijnen betekent dit dat partijen die geen sociaal programma realiseren hiervoor per niet gerealiseerde woning een financiële afdracht moeten doen aan dit fonds. Partijen die juist meer dan 30% sociaal programma realiseren, kunnen hiervoor een financiële compensatie krijgen. Hiermee zou deze doelstelling praktisch uitvoerbaar worden voor de Tuinstraat.

De eis dat alle woningen zorggeschikt moeten worden gerealiseerd, wordt losgelaten voor deze locatie. Hiervoor zijn twee belangrijke argumenten. Ten eerste vindt het parkeren voor veel woningen op afstand plaats. Door de langere loopafstanden op grote plekken in de Tuinstraat is het daarom niet aannemelijk dat er daadwerkelijk mensen met een zorgvraag gaan wonen en zullen bewoners juist verhuizen als deze vraag op termijn toch aan de orde komt. Ten tweede biedt deze straat juist kansen om kleinere wooneenheden toe te voegen. Die kleine woningen zijn vanwege de beperkte ruimte minder zorggeschikt, wel zullen alle woningen levensloop geschikt worden gebouwd.

Het programma wordt in hoofdlijnen als volgt gedefinieerd:

		Zorggeschikt	Oppervlak*)
Sociale huur	Minimaal 20%	Geen eis, wel mogelijk	Maximaal 50% kleiner dan 50 m <sup>2</sup> gbo
Sociale koop	Minimaal 10%	Geen eis, wel mogelijk	Maximaal 50% kleiner dan 50 m <sup>2</sup> gbo
Middeldure huur (tot 1000 euro)	Maximaal 10%	25% van programma in deze categorie (binnen max 100 m van parkeerplek)	Min opp: 60 m <sup>2</sup> gbo
Middeldure koop (tot NHG)	Minimaal 30%	25% van programma in deze categorie (binnen max 100 m van parkeerplek)	Min opp: 60 m <sup>2</sup> gbo
Duurdere koop en huur	Overig programma	25% van programma in deze categorie (binnen max 100 m van parkeerplek)	Min opp: 60 m <sup>2</sup> gbo

\*) kan de bij uitwerking in het bestemmingsplan nog wijzigen.

De exacte uitwerking zal in het bestemmingsplan plaatsvinden. Juist hierbij speelt namelijk ook het verdelingsvraagstuk over de straat en indirect over de partijen een rol. Hierbij wordt gedacht aan het stellen van zwaardere eisen vanaf een nader te bepalen aantal woningen in een bouwproject. Bijvoorbeeld bij een bouwproject van maximaal 5 woningen worden geen of minder eisen gesteld aan het bouwprogramma, bij meer dan 5 woningen worden wel of meer eisen gesteld zodat de vereiste verdeling gehaald wordt.

# 03 Visie

## Profiel en Bouwhoogte

De breedte en hoogte van een straat zijn sterk bepalend voor het karakter. Brede straten met een lage bebouwing voelen dorps aan; ze zijn licht en weids. Smalle straten met hoge bebouwing voelen stedelijk aan. Ze zijn vaak donkerder en bieden geen of nauwelijks ruimte voor groen. Bij het vaststellen van het nieuwe profiel van de Tuinstraat zijn we op zoek gegaan naar een evenwicht. Het zou een straat moeten zijn in de overgang tussen de oude historische brede Hoofdstraat met lage bebouwing en het meer stedelijke en smallere Brouwerspoort met hogere bebouwing. Het zou een straat moeten zijn die stedelijk aanvoelt, maar waarin nog wel ruimte is voor groen en bomen. Ook woningen op de begane grond hebben voldoende lichtinval nodig.

Bij het nadenken over de bouwhoogte heeft ook de economische haalbaarheid meegewogen. Des te lager de toegestane bouwhoogte, des te lastiger het voor eigenaren wordt om een financieel rendabel plan te realiseren.

We hebben daarbij een oude binnenstedelijke norm van het 45-graden-profiel gehanteerd. Een straat met een lichtinval onder de 45 graden is stedelijk, maar er valt nog wel voldoende daglicht in de woningen.

We zijn voor de breedte van de straat uitgegaan van een profiel van gemiddeld 14 m breed. In dit profiel is een rijweg in één richting mogelijk (4 m) met ruimte voor bomen en laad-en-los zones aan weerszijden (totaal 4 m), aan weerszijden is ruimte voor een trottoir van 3 m (totaal 6 m).

We zijn in basis uitgegaan van een bebouwingshoogte van 4 bouwlagen met een bouwhoogte van 13,5 m (een begane grond van 4 m, drie bouwlagen van 3 m en een marge van 0,5 m voor dakpakket en dakranden). Er mag 3 m terugliggend van de voorgevel een vijfde bouwlaag worden gerealiseerd.

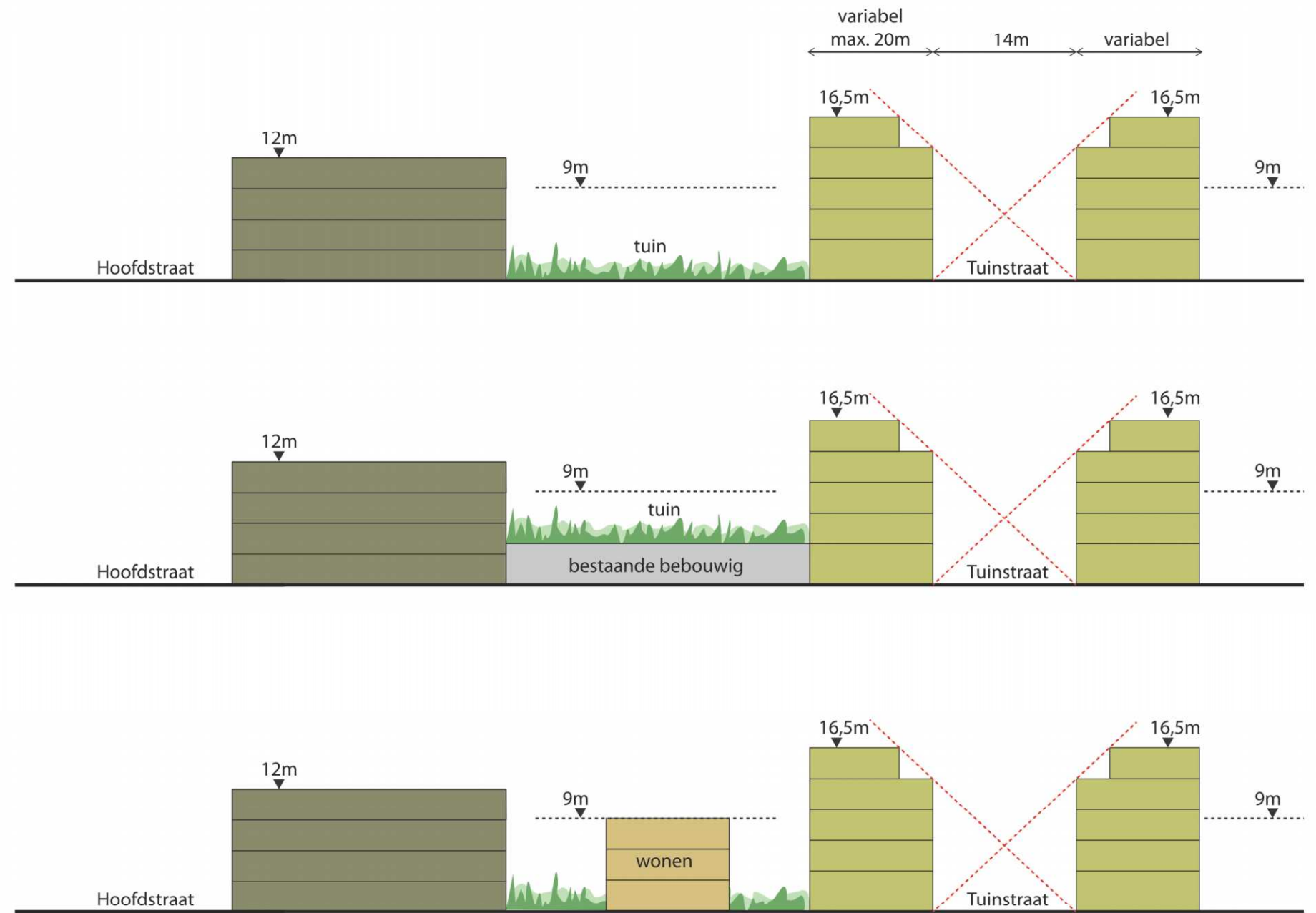
De rooilijn is geen harde lijn. Kleine sprongetjes verlevendigen het straatbeeld. Het is toegestaan de gevel verder terug te plaatsen om bijvoorbeeld kleine (groene) voortuintjes te realiseren.

De voorgevelrooilijn valt aan de oostkant samen met de huidige rooilijn van de Corridor-Passage. De voorgevelrooilijn valt aan de westkant ongeveer samen met het redelijk recent gerealiseerde appartementencomplex aan de Tuinstraat (Stella Fietsen), ten zuiden van de Hema.



# 03 Visie

Binnen de visie wordt veel vrijheid gelaten voor de invulling van het gebied tussen Hoofdstraat en Tuinstraat. Hier wordt enkel een maximale bouwhoogte van 9 m (drie bouwlagen) aangegeven. De achtergevelrooilijn van de bebouwing aan de Tuinstraat wordt niet vastgelegd, deze is vrij. Nieuw te realiseren woningen dienen wel op een hoogwaardige manier ontsloten te worden vanaf de openbare weg (direct met de voordeur aan de straat of indirect door bijvoorbeeld een voordeur aan een aantrekkelijk hofje of cour).



Vrijheid van invulling tussenzones

# 03 Visie

## Sfeer en Karakter

Binnen de visie zijn een aantal impressies gemaakt van de toekomstige Tuinstraat. Er wordt gestreefd naar het realiseren van een groene, duurzame en gezellige stadsstraat. In dat profiel wordt ingezet op een bestrating die aansluit op de rest van het centrumgebied. Het is een groene straat met:

- 3e orde bomen (kleine bomen tussen de 6-10 m) op voldoende afstand van de gevels, groene klimmers aan de gevel, groene plantvakken in het profiel en ruimte voor margestroken en kleine geveltuintjes. Het is een straat met weinig geparkeerde auto's.



# 03 Visie

## Beeldkwaliteit

Om tot een evenwichtig en sfeervol beeld te komen worden er in basis 7 regels opgenomen om de beeldkwaliteit van de straat te ordenen. Er is daarbij gekozen voor een maat en taal dat past bij de overgang tussen de Hoofdstraat en Brouwerspoort:

- We willen het beeld oproepen van een straat met individuele huizen. Om die reden is het van belang om te kiezen voor een pandachtige opbouw van de nieuwe ontwikkelingen. De 'pandbreedte' dient daarbij te variëren tussen de 4 en 12m. Panden binnen een blok dienen onderling te verschillen in kleur en raamindeling.
- Baksteen (in verschillende formaten, kleuren en structuren) is het basismateriaal voor de gevels.
- Omdat de straat relatief smal is, wordt er in de voorgevel slechts beperkte plasticiteit toegestaan. Erkers en balkons mogen maximaal 1 m buiten de voorgevel steken.
- Er mag een vijfde bouwlaag gerealiseerd worden op minimaal 3 m uit de voorgevelrooilijn. Deze bouwlaag dient ingezet te worden om het pand een bekroning/beëindiging te geven.
- Bergingen, parkeerplaatsen en stallingen mogen niet in de zone binnen 5 m uit de voorgevel rooilijn worden gerealiseerd. Het is belangrijk voor de uitstraling en sociale veiligheid dat de begane grond niet gesloten is en dat je kunt zien dat er gewoond of gewerkt wordt.
- De begane grond dient hoger te zijn dan standaard (minimaal 4 m bruto) om zo ook in de toekomst functieverandering mogelijk te maken of om het mogelijk te maken woningen op de begane grond enigszins op te tillen (bel-etage) waardoor deze wat meer privacy kunnen krijgen.
- Het vergroenen van gevels (klimplanten o.i.d.) en daken dient onderdeel te zijn van het bouwplan.



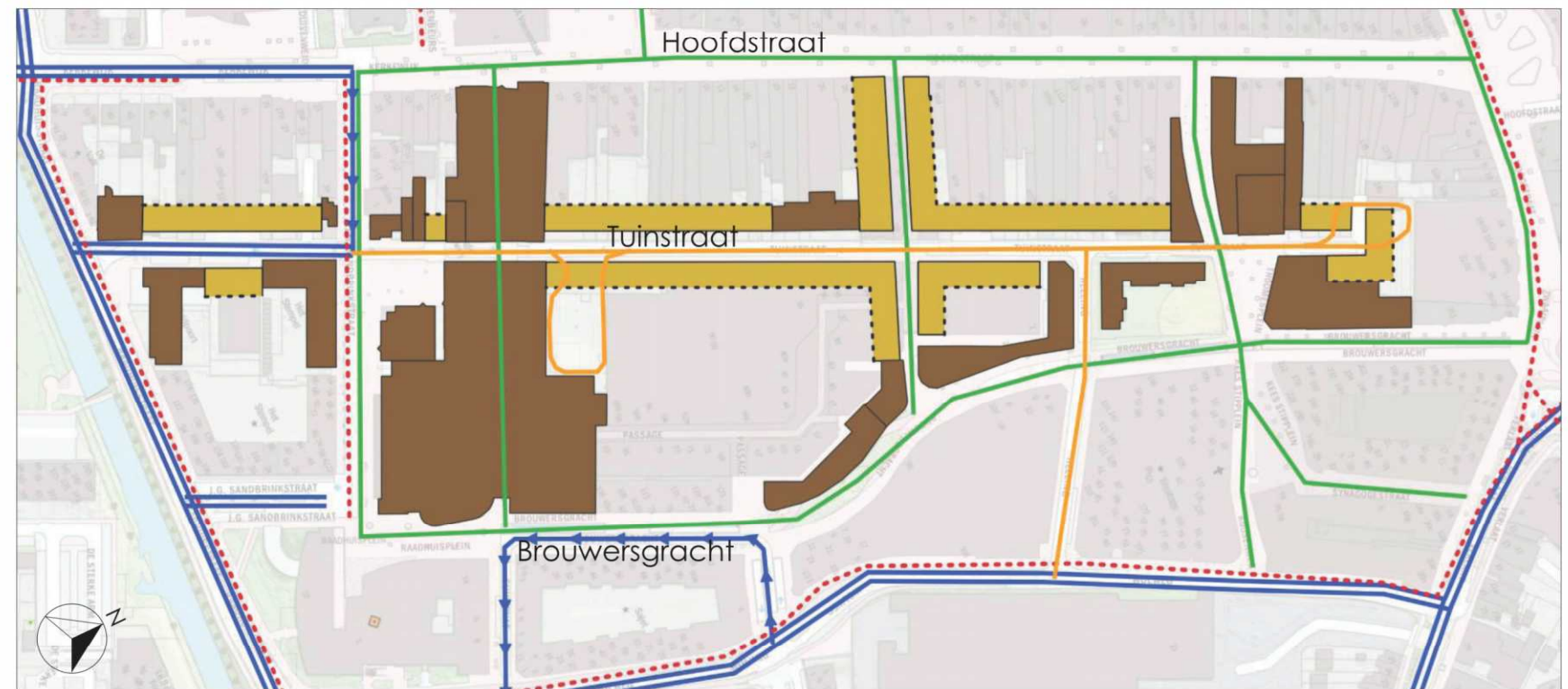




# 03 Visie

## Verkeer

Om het karakter van de groene, duurzame en gezellige stadsstraat te realiseren is het van belang om de impact van het verkeer te beperken. De straat zal primair bedoeld zijn voor bestemmingsverkeer. Er wordt gekozen voor een regiem waarbij de auto te gast is. In basis worden de rijrichtingen zoals die nu ook aanwezig zijn gehandhaafd. Het wegprofiel wordt waar mogelijk versmald naar 3,5 – 4m. Het totale profiel (inclusief groen en kort parkeren) wordt aan de westzijde met 5 meter verbreed. Uitgangspunt is dat deze 5 meter openbaar gebied gaat worden.



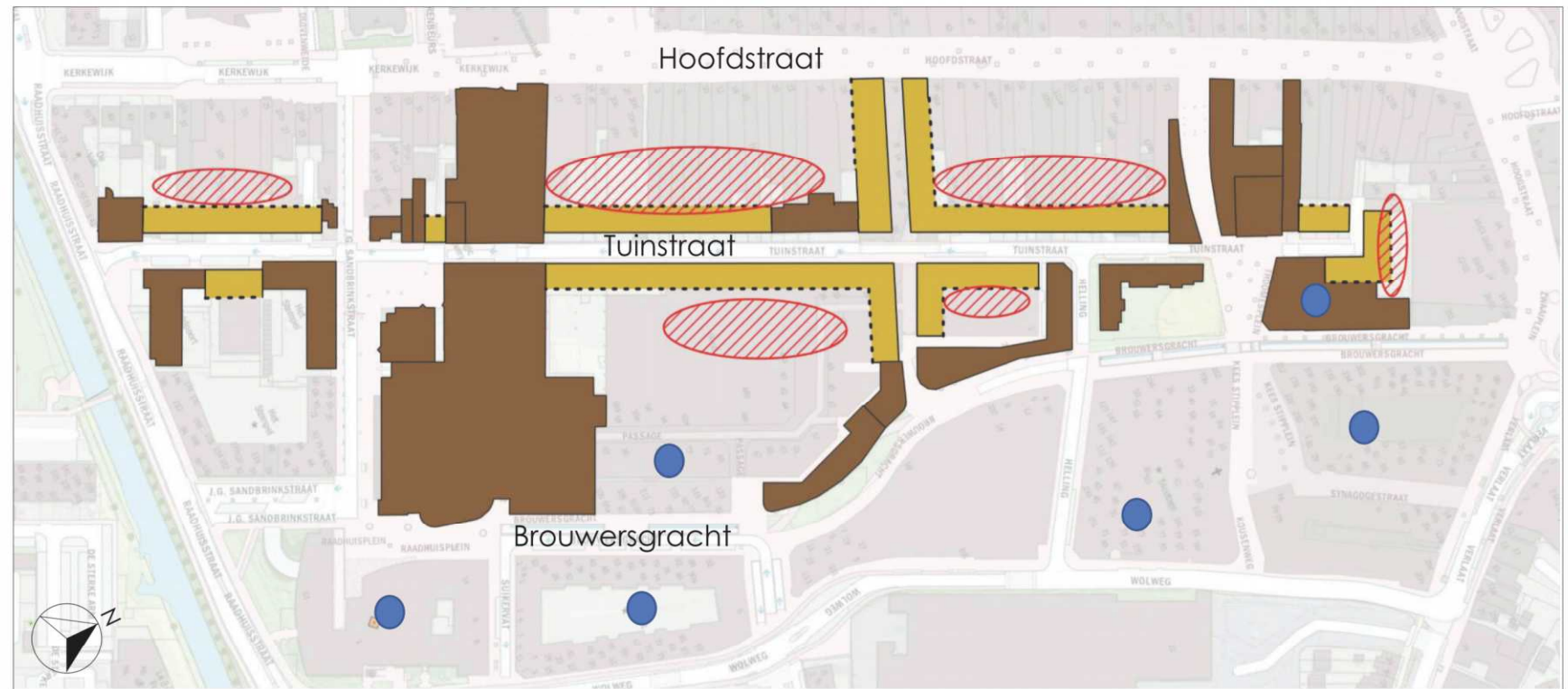
Circulatie (auto te gast)

- Verkeer
- voetganger
  - - - fietspad
  - wegverkeer\_een\_richting
  - == wegverkeer\_twee\_richtingen
  - auto te gast

## 03 Visie

### Parkeren

Vanwege het mogelijk toe te voegen woonprogramma in de Tuinstraat (circa 300 woningen) dient de insteek te zijn om het bijbehorende autoverkeer te minimaliseren. Het beperken van de parkeercapaciteit is daarbij nodig. Het huidige parkeren op de verschillende terreinen en het parkeren voor het nieuw te realiseren programma vraagt dus om creativiteit. Om de Tuinstraat een echt woonkarakter te geven, is het noodzakelijk om geen nieuwe parkeervoorzieningen in de straat toe te staan en/of te ontsluiten, sterker nog: waar het kan wordt bestaand parkeerterrein weg bestemd bij herontwikkeling. In de omgeving zijn ook voldoende parkeervoorzieningen aanwezig om de parkeerbehoefte van het woonprogramma op te vangen. In de omliggende garages zijn minimaal 400 parkeerplaatsen beschikbaar (overcapaciteit) om, na het toevoegen van de woningen, minimaal een sluitende parkeerbalans te houden in het centrum. Tevens sluit dit aan bij de huidige ontwikkelingen dat parkeren in hubs wordt gerealiseerd in combinatie met een groene en duurzame omgeving. Om het karakter van een groene stadsstraat te bereiken is in het nieuwe stadsprofiel straks dus geen ruimte meer voor het realiseren van privé parkeerplaatsen op maaiveld. Er zullen in het straatprofiel fietsbeugels worden opgenomen voor het stallen van fietsen voor bezoekers. Fietsparkeren voor bewoners zal in stallingen op eigen terrein moeten worden opgelost.



Parkeren op eigen terrein

# 03 Visie

## Expeditie

De Tuinstraat fungeert momenteel als bevoorradingsstraat van een deel van het centrumgebied van Veenendaal. De Tuinstraat transformeert naar een levendige groene stadsstraat, met meer ruimte voor wonen. De combinatie van bevoorradings- en woonstraat is niet wenselijk. De transformatie van de Tuinstraat is aanleiding om de bevoorrading van het centrumgebied integraal te bekijken en daarmee ook bij te dragen aan de belangrijkste opgaven uit de Omgevingsvisie Veenendaal 2030, zoals het verbeteren van de verkeersveiligheid, optimaal ruimtegebruik door herstructurering en realisatie van duurzame mobiliteit.

Op dit moment mag elk voertuig in de Tuinstraat laden en lossen. Deze laad- en losbewegingen geven ongewenste effecten, zoals geluidsoverlast, uitstoot en een gevoel van verkeersonveiligheid. Door kaders te stellen aan de wijze waarop bevoorrading plaatsvindt wordt een eerste stap gezet om invloed te hebben op het aantal laad- en losbewegingen. Nu al geldt in een deel van het centrumgebied venstertijden, door deze uit te breiden naar de Tuinstraat en/of aan te scherpen wordt een logische vervolgstap gezet.

Met de ontwikkelingen in de logistieke sector<sup>1</sup> is sturen op uitstoot, bezettingsgraad, voertuig grootte en route ook mogelijk. Voertuigen die slechts een kleine levering bezorgen, dragen deze over op het dichtstbijzijnde overslagpunt. Leveringen waarbij het opdelen in kleinere voertuigen niet efficiënt is, worden onder voorwaarden in het centrumgebied toegelaten. Het stimuleren van leveringen met kleine elektrische voertuigen of vrachtfietsen, door deze uit te zonderen, levert een zichtbare bijdrage aan de emissieloze doelstellingen.

In het straatprofiel van de Tuinstraat zal, voor de laad- en losbewegingen die worden toegestaan, op een beperkt aantal plaatsen laad- en loszones worden ingericht. Deze zijn ook nodig voor bijvoorbeeld de hulpdiensten, verhuizingen en voor bewoners die goederen in- en uitladen (en vervolgens hun auto's elders (in een garage) parkeren). Op deze wijze kan de leefbaarheid van de Tuinstraat en het centrumgebied worden beïnvloed en zelfs worden gewaarborgd.



Expeditie

De invoering van deze slimme mix aan maatregelen moet stapsgewijs plaatsvinden zodat de maatregelen parallel lopen met de ontwikkelingen in de logistieke sector. De voorbereiding van sommige maatregelen, zoals bijvoorbeeld een zero-emissie zone vragen wel meer tijd en dienen dus eerder gestart te worden.

<sup>1</sup> Zie notitie Goudappel d.d. 13 december 2021

# 04 Vervolgproces

Met het opstellen van deze visie is een eerste stap gezet op weg naar de herontwikkeling van de Tuinstraat. De vervolgstappen worden hier in hoofdlijnen geschetst.

# 04 Vervolgproces

## Afronden visie (december 2021 – februari 2022)

In de visie wordt een ontwikkeling geschetst voor de Tuinstraat op hoofdlijnen. Deze visie dient door de gemeenteraad te worden vastgesteld. Daarmee wordt de basis gelegd voor de verdere realisatie van plannen.

## Ontwerp bestemmingsplan (medio-eind 2022)

De door College en Raad vastgestelde visie vormt de basis voor de juridische uitwerking van de mogelijkheden. De brede participatie van belanghebbenden is onderdeel van dit traject. De kaders voor ontwikkeling worden verankerd in het Bestemmingsplan, het Inrichtingsplan en het Beeldkwaliteitsplan.

## Ontwikkeling bouwplannen

Het vastgestelde Bestemmingsplan en het Beeldkwaliteitsplan zijn straks het toetsingskader voor de bouwplannen. Het kan een mooie aanleiding zijn om te kijken of je ook samen met je burens tot planontwikkeling kunt komen om zo bijvoorbeeld het parkeren of de woningontsluiting efficiënter op te kunnen lossen. In deze fase faciliteert de gemeente. Zij kan partijen bij elkaar brengen, helpen bij het oplossen van problemen of meezoeken naar optimale parkeeroplossingen. Op basis van de huidige inzichten en een voorspoedig verloop van de procedures zou het eerste bouwplan in 2023 in uitvoering genomen kunnen worden.

## Overeenkomst eigenaren/eigenaren/gemeente

Alvorens de gemeente bouwplannen formeel toetst, dienen afspraken met initiatiefnemers formeel te worden vastgelegd in een overeenkomst. Hierin dient de samenwerking tussen partijen te zijn vastgelegd. Daarnaast dienen ook zaken als gebruik van de gronden, principe goedkeuring van het beoogde bouwplan, bijdragen in bovenwijkse voorzieningen etc. te zijn vastgelegd. De exacte financiële kaders zullen gekoppeld aan het bestemmingsplan worden uitgewerkt. Belangrijkste punten zijn in ieder geval:

- Bijdrage aan het sociale bouwprogramma;
- Bijdrage in de aanleg van het nieuwe profiel Tuinstraat; indicatief: westzijde in de vorm van overdrachtgrond en de oostzijde door een financiële bijdrage;
- Bijdrage in bovenwijkse voorzieningen;
- Plankostenverhaal.

## Aanvraag Omgevingsvergunning (8 + 6 weken)

De toetsing van een Aanvraag Omgevingsvergunning van een bouwplan dat past binnen het bestemmingsplan kent een wettelijk vastgelegde proceduretijd van maximaal 8 weken, met een aansluitende bezwaarperiode van 6 weken.

## Uitvoering bouwplan

De afgegeven omgevingsvergunning maakt de start van de uitvoering van het bouwplan mogelijk. In die fase is er nog wel afstemming met de gemeente en nutsbedrijven nodig voor de uitvoering van het project (afstemming burens, inrichting bouwplaats, aan- en afvoer materialen en materieel, aansluiting nutsvoorzieningen etc.).

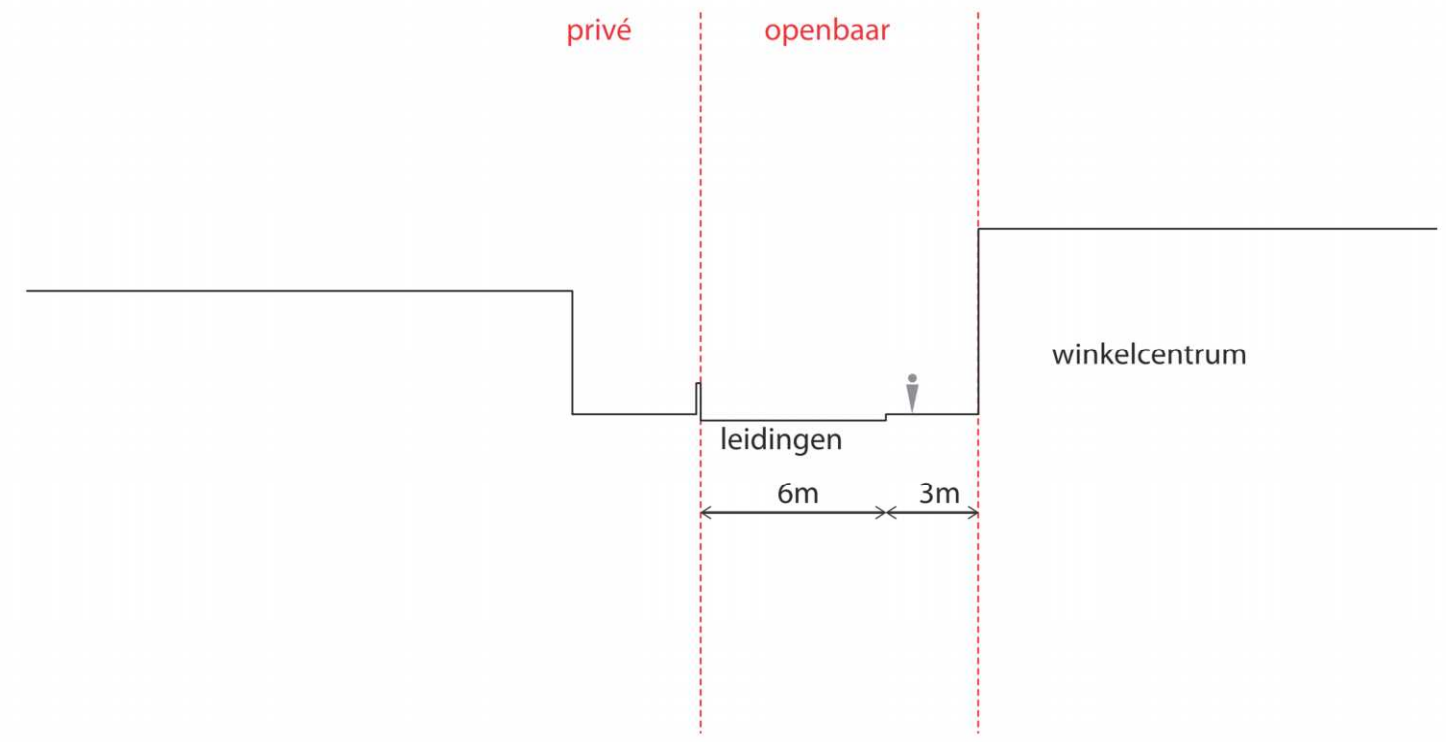
# 04 Vervolgproces

## Fasering

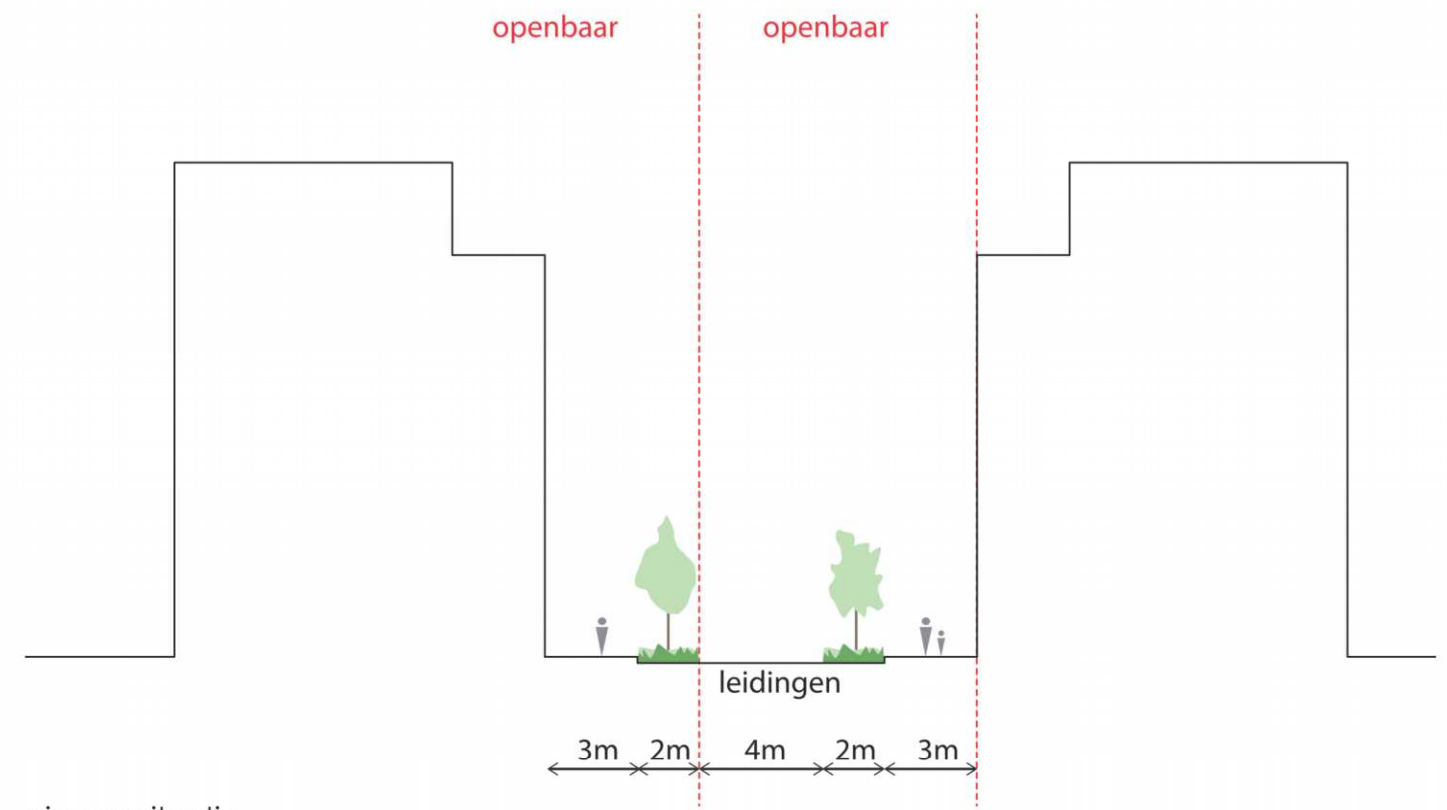
De Tuinstraat is een ontwikkeling die gefaseerd zal worden gerealiseerd. Een aantal initiatiefnemers staat nu al te trappelen om te starten, anderen zijn mogelijk nog helemaal niet bezig met een herontwikkeling of willen dat pas over een paar jaar overwegen. De gemeente heeft bij de herontwikkeling van de Tuinstraat, anders dan bij de ontwikkeling van Brouwerspoort, geen actieve sturende rol. Zij zal vooral faciliterend optreden.

Omdat het een ontwikkeling is met een lange horizon is het van belang dat het plan goed faseerbaar is en ook in alle tussenstadia functioneert.

Bij de opstelling van het Inrichtingsplan (inclusief kabels en leidingen) zal het faseringsvraagstuk nader worden uitgewerkt. Het vertrekpunt is daarbij dat rijweg min of meer op de huidige positie blijft liggen. De inrichting van de zones aan weerszijden zal meelopen met de realisatie van de bouwinitiatieven.



bestaande situatie



nieuwe situatie

# 05 Discussie

Er is voor gekozen een visie op te stellen voor het gebied met input van belanghebbenden. Op 3 november 2021 is een eerste conceptvisie gepresenteerd en hebben belanghebbenden in een aantal open discussierondes hun input kunnen leveren. Daarnaast heeft men ook schriftelijk kunnen reageren op de concept visie. In basis was er breed draagvlak voor de opzet van de visie. Op een aantal onderdelen hebben de discussies en suggesties geleid tot een aanpassing van het plan. In dit hoofdstuk wordt per thema aangegeven waarom commentaren al dan niet zijn verwerkt in de nu voorliggende visie.

# 05 Discussie met belanghebbenden

## A Wensbeeld, Structuur & Programma

Bij het thema 'Wensbeeld, Structuur en Programma' is het plan op hoofdlijnen besproken. Voldoen de structuur en het voorgestelde programma aan de verwachtingen? Zijn er alternatieven wenselijk en mogelijk?

In basis was er draagvlak voor de planopzet. Het is in de ogen van sommigen ambitieus en zij vragen zich af of het een realistisch scenario is.

Waar in de concept visie meer ruimte geboden werd voor dienstverlening en kantoren in de plint, pleiten een aantal aanwezigen voor een sterkere focus op woningbouw, ook in de plint. Er is op dit moment al veel leegstand in de plinten in het centrum. Een uitbreiding van detailhandel is derhalve niet gewenst.

Om die reden is in de visie de focus nu meer verschoven naar wonen en mogelijk werken, ook op de begane grond. Vormen van horeca is, gelet op de focus naar wonen, niet wenselijk. De vraag wordt gesteld of de gemeente wil sturen in het woningbouwprogramma (doelgroep, typologie, afmetingen, prijsklasse) of dat dat vrij gelaten wordt aan de markt. Hier is in de uitwerking van de visie een nadere invulling aan gegeven.



Discussie programma



# 05 Discussie met belanghebbenden

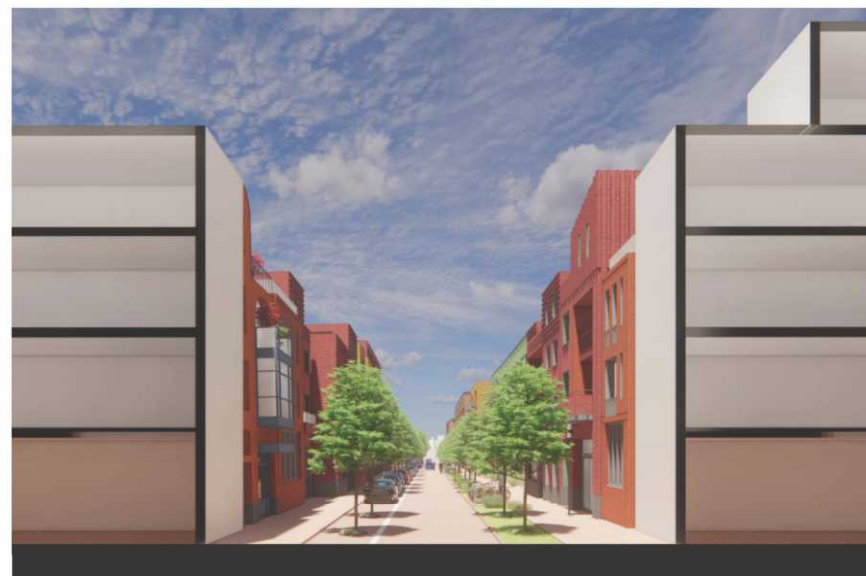
## B Profiel & Bouwhoogte

In de groep 'Profiel & Bouwhoogte' zijn de breedte van het straatprofiel en de toegestane bouwhoogten besproken. Er zijn alternatieven getoond met een breder of smaller straatprofiel en hogere en lagere bebouwing. Een aantal initiatiefnemers heeft gepleit voor een hogere bouwhoogte omdat de ontwikkeling anders niet rendabel zou zijn. Ook is er gewezen op het feit dat ook in de Hoogstraat op dit moment al hogere bouwhoogtes zijn gerealiseerd. Waar in de conceptvisie een asymmetrisch straatprofiel werd voorgesteld is in deze visie een symmetrisch profiel voorgesteld voor de Tuinstraat met aan beide zijden een terugliggende vijfde bouwlaag. Het behoud van licht in de straat werd gewaardeerd en ook het plaatsen van (kleine) bomen kon op draagvlak rekenen. Het verbreden of versmallen van het profiel werd niet als verbetering gezien.

Eigenaren hebben wel vragen gesteld bij de zone aan de westkant van de straat tussen de rijweg en de voorgevel. Deze is nu particulier terrein. Wat is de status van deze strook in de toekomst? Dit zal nader worden uitgewerkt in het inrichtingsplan en in de overeenkomst tussen eigenaren en gemeente. Uitgangspunt in de visie is dat de strook straks bij realisatie onderdeel wordt van het openbaar gebied. Dit zal worden vastgelegd in de overeenkomst die de eigenaar met de gemeente sluit over de ontwikkeling.

Tijdens de avond is er ook gesproken over de positie van de rooilijn aan de oostzijde van de straat. Waarom ligt deze op de positie van de huidige rooilijn van de Corridor. Hier is voor gekozen omdat het verschuiven van de rooilijn naar achteren een gefaseerde herontwikkeling onmogelijk maakt. Onder delen van de bouwblokken bevindt zich de parkeergarage, dat maakt schuiven met de rooilijn (bouwtechnisch) zeer complex.

Er wordt gesuggereerd om een verbinding te maken tussen de Tuinstraat en de Hoogstraat. Dit is op zich een aantrekkelijk beeld omdat hierdoor de Tuinstraat nog beter wordt verbonden met de rest van het centrum. Mochten initiatiefnemers komen met voorstellen voor een dergelijke verbinding dan zal de gemeente hierin actief meedenken.



14m breed (3/2/4/2/3), 13m hoog (3,5/3/3/3)



16m breed (4/2/4/2/4), 13m hoog (3,5/3/3/3)



12m breed (3/2/4/3), 13m hoog (3,5/3/3/3)

# 05 Discussie met belanghebbenden

## C Sfeer, Karakter & Beeldkwaliteit

In de groep 'Sfeer, Karakter & Beeldkwaliteit' is gesproken over de groene inrichting van de straat en over de globale regels ten aanzien van beeldkwaliteit. Er is instemmend gereageerd op het geschetste groene beeld van de straat. Door een aantal aanwezigen is gepleit voor het ook architectonisch versterken van het sfeervolle beeld van een woonstraat door te kiezen voor een meer pandsgewijze opbouw van de architectuur, vergelijkbaar met Brouwerspoort. Dit heeft geleid tot een aanpassing van de globale regels ten aanzien van de beeldkwaliteit. Er wordt gepleit om de straat een sterk eigen karakter te geven, bijvoorbeeld door de inzet van groen, ook aan de gevels. Dit laatste is verwerkt in de regels beeldkwaliteit. Er wordt aandacht gevraagd voor de tijdelijke inrichting en de fasering van de plannen. Dit zal worden uitgewerkt in het inrichtingsplan.



Groene straat (eenrichtingsverkeer, servicestroken laden & lossen)  
Kleine bomen, groen aan de gevel, plantvakken in de straat



Buurtstraat (eenrichtingsverkeer, enkelzijdig parkeren)

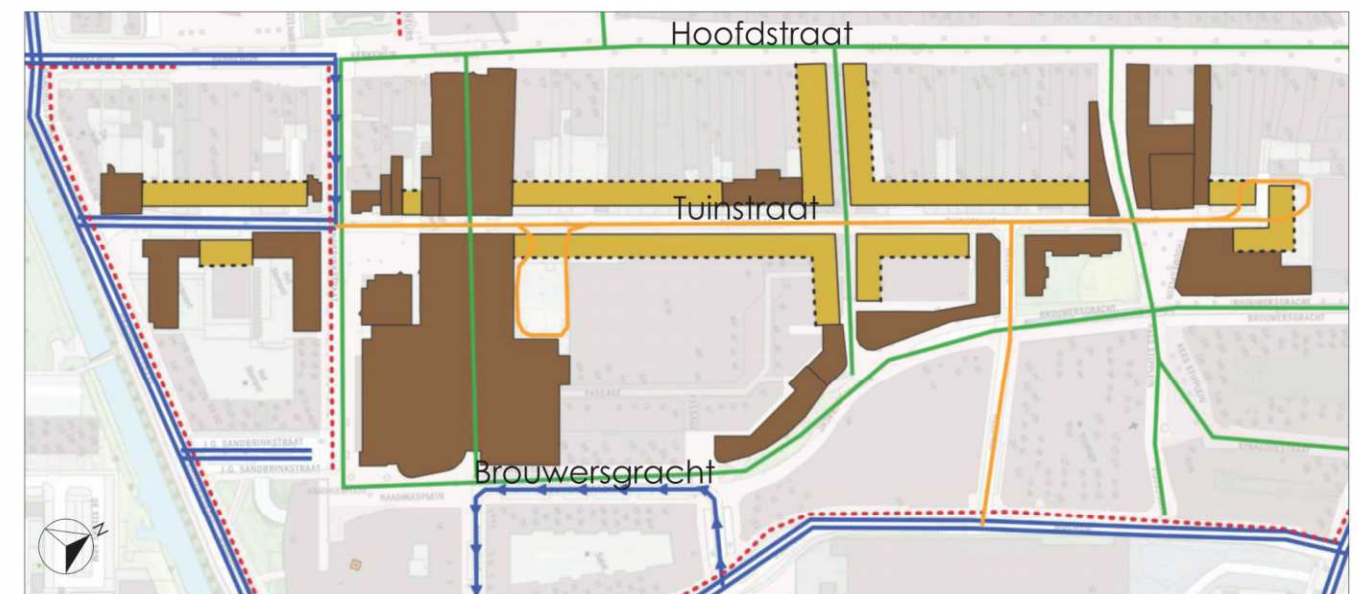


Auto te gast (eenrichtingsverkeer, enkelzijdig parkeren)

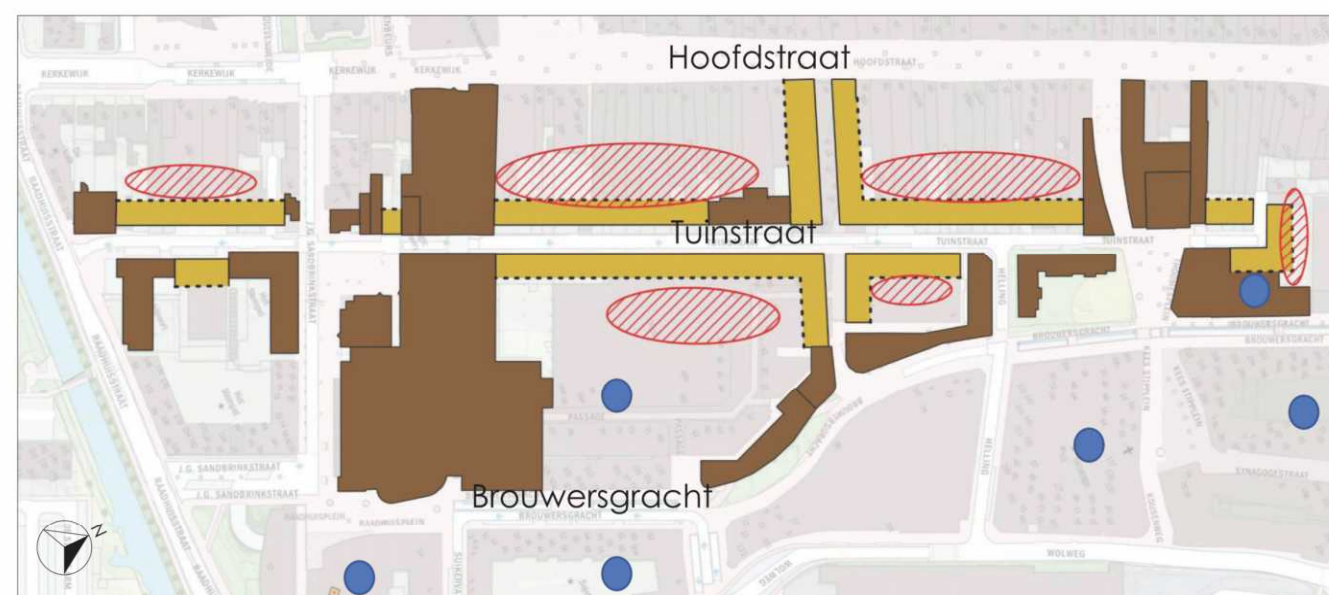
# 05 Discussie met belanghebbenden

## D Verkeer, Parkeren & Expeditie

In de groep 'Verkeer, Parkeren & Expeditie' is stevig gediscussieerd aan de hand van geschetste alternatieven op het gebied van rijrichtingen, het parkeren en de expeditie. Uiteindelijk gaat de voorkeur van de meeste deelnemers uit naar het behoud van de bestaande verkeersstructuur, zoals die ook in de visie is voorgesteld. Er zijn zorgen over de bestaande parkeer- en verkeersdruk in de straat. Hoe ga je dat verminderen en ontmoedigen. Dit punt zal in de nadere uitwerking, in gesprek met initiatiefnemers, een plek krijgen. Belangrijke voorwaarde voor herontwikkeling is wel dat het parkeervraagstuk primair door de initiatiefnemer wordt opgelost. De gemeente zal daarbij ondersteunen en faciliteren. De sfeer van de straat zal wel verbeteren als de druk van het expeditieverkeer afneemt. De gemeente heeft op korte termijn de ambitie om dit te regelen binnen venstertijden. Voor de langere termijn is het de ambitie om voor het centrum van Veenendaal, met de ontwikkelingen in de logistieke sector, te sturen op uitstoot, bezettingsgraad, voertuig grootte en route zodat de leefbaarheid nog verder verbeterd kan worden.



Auto te gast (rijrichting als bestaand)



Parkeren



Expeditie

# 06 Bijlage

Notitie Goudappel d.d. 13 december 2021

Goudappel

MOBILITEIT BEWEEGT ONS

Opdrachtgever	Gemeente Veenendaal
Datum	13 december 2021
Kenmerk	011150.20211213.N1.03
Pagina	1/2
Status	Definitief

## Slimme bevoorrading in de Tuinstraat

De Tuinstraat in het centrumgebied van Veenendaal fungeert momenteel als bevoorradingsstraat van een deel van het centrumgebied van Veenendaal. De Tuinstraat transformeert naar een levendige groene stadsstraat, met meer ruimte voor wonen. De gemeente vindt<sup>1</sup> de combinatie van bevoorradingsstraat en woonstraat niet wenselijk. De transformatie is aanleiding om een visie op de bevoorrading van het centrum te ontwikkelen en daarmee ook bij te dragen aan de belangrijkste opgaven uit de *Omgevingsvisie Veenendaal 2030*, zoals het verbeteren van de verkeersveiligheid, optimaal ruimtegebruik door herstructurering en realisatie van duurzame mobiliteit.

Op dit moment mag elk voertuig in de Tuinstraat laden en lossen. Deze laad- en losbewegingen geven ongewenste effecten, zoals geluidsoverlast, uitstoot en een gevoel van verkeersonveiligheid. In de toekomst kan de gemeente kaders stellen aan de wijze waarop bevoorrading plaatsvindt. Nu al geldt in een deel van het centrumgebied venstertijden, maar met de ontwikkelingen in de logistieke sector is sturen op uitstoot, bezettingsgraad, voertuiggrootte en route ook mogelijk. Voertuigen die slechts een kleine levering bezorgen, dragen deze over op het dichtstbijzijnde overslagpunt. Leveringen waarbij het opdelen in kleinere voertuigen niet efficiënt is, worden onder voorwaarden in het centrumgebied toegelaten. Daarnaast stimuleert de gemeente het leveren met kleine elektrische voertuigen of vrachtfietsen door deze uit te zonderen. Op deze wijze is de leefbaarheid van de Tuinstraat gewaarborgd.

De invoering van deze slimme mix aan maatregelen moet stapsgewijs plaatsvinden zodat de maatregelen parallel lopen met de ontwikkelingen in de logistieke sector. De voorbereiding van sommige maatregelen, zoals bijvoorbeeld een zero-emissie zone vragen wel meer tijd en dienen dus eerder gestart te worden.

<sup>1</sup> Memo 37897 – Verkeer en parkeren Tuinstraat.docx, 17 november 2021

Goudappel BV werkt vanuit Amsterdam, Den Haag, Deventer, Eindhoven en Leeuwarden en via onze partners in het buitenland

Snipperlingsdijk 4 7417 BJ Deventer Nederland	Postbus 161 7400 AD Deventer Nederland	+31(0) 570 666 222 info@goudappel.nl www.goudappel.nl	BTW NL 0072 11 879 B01 KVK 3801 7479 IBAN NL09 INGB 0001 2746 32
---	--	---	--

Goudappel

MOBILITEIT BEWEEGT ONS

Een aantrekkelijke Tuinstraat, en duurzame slimme bevoorrading van Veenendaal wordt als volgt bereikt:

1. Uitbreiden van huidig venstertijdenregime in het gehele centrumgebied en inventariseren leveringen in samenwerking met stakeholders centrumgebied;
2. Gebruik van bestaande laad en -losdocks en parkeerplaatsen maximaliseren en instellen van maximale parkeerduur om zo laad- en los bewegingen in de openbare ruimte te voorkomen;
3. Verkennen mogelijkheid overslagpunt in samenwerking met Ede-Wageningen voor duurzame bevoorrading centrumgebieden;
4. Stimuleren van 'schoon' bevoorradingsverkeer en voorbereiden van een zero emissiezone in het centrumgebied om uitstoot van bevoorradingsverkeer te verminderen;
5. Kaderen en afstemmen van maximale voertuiggrootte in centrumgebied om zo het gebruik van kleine lichte voertuigen te stimuleren;
6. Dynamisch ontheffen op basis van onder meer type lading, route, verblijftijd en naar tijden/dagen.

Met deze stappen stimuleert de gemeente de logistieke sector om het centrum duurzaam te bevoorraden. Door niet in één keer een verbod op beleveringen toe te passen, heeft de sector tijd om aan te passen. Idealiter sluiten deze stappen aan op de landelijke tijdlijn. Een voorbeeld hiervan is de zero-emissie zone. In 30 gemeenten zal in 2025 een zero-emissie zone worden ingesteld. Naar dit jaar werkt de logistieke sector ook toe. Daarnaast is het essentieel om samen te werken met de ondernemers in het centrumgebied. Denk daarbij aan het inzichtelijk maken en samen bovenstaand stappenplan om te zetten naar een routekaart duurzame centrumbevoorrading.



## Tuinstraat Veenendaal - Concept

Onderwerp      Visieontwikkeling  
Datum            17.01.2022