Bestemmingsplan Brouwerspoort

Gemeente Veenendaal

Bestemmingsplan Brouwerspoort
Gemeente Veenendaal

Veenendaal, november 2008

Inhoudsopgave

TOELICHTING

1	**Inleiding**	**1**
1.1.	Aanleiding en doel	1
1.2.	Ligging en begrenzing plangebied	1
1.3.	Vigerende bestemmingsplannen	2
1.4.	Leeswijzer	3
2.	**Beleidskader**	**4**
2.1.	Nationaal beleid	4
2.2.	Provinciaal beleid	6
2.3.	Gemeentelijke beleid	8
3.	**Ruimtelijke en functionele aspecten**	**12**
3.1.	Historische context	12
3.2.	Ruimtelijke structuur centrum Veenendaal	15
3.3.	Woningen en bevolking	17
3.4.	Voorzieningen en bewinkeling	18
3.5.	Bereikbaarheid	22
3.6.	Beschermde natuurwaarden	24
3.7.	Water(huishouding)	26
3.8.	Kabels, leidingen en straalverbindingen	29
4.	**Masterplan**	**30**
4.1.	Planopzet	30
4.2.	Programma en fasering	31
4.3.	Voorzieningen	31
4.4.	Wonen	33
4.5.	Verkeer	35
4.6.	Openbare ruimte	35
5.	**Uitwerking Masterplan**	**37**
5.1.	Ontwikkeling bestemmingsplan	37
5.2.	Gevolgen project op onderliggend wegennet	37
5.3.	Parkeerbehoefte en parkeerbalans	38
5.4.	Expeditieverkeer	41
5.5.	Fietsen	42
5.6.	Openbaar Vervoer	42
5.7.	Profiel Wolweg	42
5.8.	Ontwikkeling Brouwerspoort met behoud bedrijfsbestemming locatie Lantor	42
6.	**Milieu aspecten**	**45**
6.1.	Wegverkeerlawaai	45
6.2.	Hinder door bedrijven	45
6.3	Cumulatie van geluid	50
6.4	Externe veiligheid	50
6.5	Kwaliteit bodem	51
6.6	Luchtkwaliteit	52
7.	**Juridische planopzet**	**54**
7.1.	Algemeen	54

7.2. Hoofdlijnen van de juridische regeling 54
7.3. Specifieke bestemmingen 54
7.4. Bijzonder gebruiksverbod 55

8. Maatschappelijke uitvoerbaarheid 56
8.1. Inspraak 56
8.2. Overleg met instanties 56

9. Economische uitvoerbaarheid 57

1 Inleiding

1.1. Aanleiding en doel

De gemeente Veenendaal is bezig met plannen om het centrum te ontwikkelen tot een kwalitatief hoogwaardig gebied. De ontwikkeling van dit gebied is reeds in meerdere gemeentelijke (beleids)nota's en studies aan de orde geweest. Het idee voor ontwikkeling van het (oostelijk deel van het) centrum is in 1989 ontstaan. Nadat bleek dat de eerste plannen niet haalbaar waren is in een open planproces met bewoners, winkeliers, ed. gewerkt aan een nieuw plan. Dit heeft uiteindelijk geresulteerd in het zogenaamde Masterplan II. Het project heeft inmiddels de naam Brouwerspoort meegekregen.

In 2001 zijn de uitgangspunten voor dit plan vastgesteld. De uitwerking van deze uitgangspunten is neergelegd in een tweede masterplan. Het programma bestaat uit circa 517 woningen, 1.670 parkeerplaatsen, 4.600 m2 detailhandel, 6.135 m2 dienstverlening, 19.140 m2 cultuur / gemeentelijke diensten, 795 m2 horeca en 6.000 m2 meubeltoonzaal.

De geldende, verouderde bestemmingsplannen maken dit niet mogelijk. Het doel van dit nieuwe bestemmingsplan is daarom het bieden van een actueel juridisch-planologisch kader voor de realisering van de beoogde ontwikkelingen die zijn neergelegd in het Masterplan II.

De gemeente wenst na jarenlange planvorming de stappen in de richting van uitvoering van het Masterplan II nu kordaat ter hand te nemen. Deze toelichting is daarom in belangrijke mate gebaseerd op hetgeen in het voortraject is geanalyseerd en beschreven in het Masterplan II. Het ontwerpbestemmingsplan zal als ruimtelijke onderbouwing kunnen worden gebruikt voor een vrijstellingsprocedure ex artikel 19 WRO.

1.2. Ligging en begrenzing plangebied

Het plangebied is gelegen in het oosten van het centrumgebied (zie figuur 1) van de gemeente Veenendaal en wordt globaal begrensd door Hoogstraat, Brouwersstraat, Schrijverspark, Verlaat, nieuwe doorsteek, Raadhuisstraat, Passage, Tuinstraat en een klein uitstapje naar de Hoofdstraat.

Figuur 1 Plangebied

1.3. Vigerende bestemmingsplannen

Voor het plangebied vigeren de volgende bestemmingsplannen:
- Centrum Zuid (vastgesteld 19-04-1994; goedgekeurd 29-11-1994). [bestemmingen centrum + centrumrand + verkeer en verblijf];
- Koopcentrum (vastgesteld 12-10-1975; goedgekeurd 27-10-1976); [bestemming verkeersdoeleinden en groen];
- Uitbreidingsplan Oost (Valleistraat e.o.) (vastgesteld 04-03-1957; goedgekeurd 16-12-1957); [bestemming bebouwing industriële doeleinden];
- Partieel uitbreidingsplan Tuinstraat (vastgesteld 04-03-1957; goedgekeurd 16-12-1957); [bestemming bebouwing ten dienste van bedrijfsdoeleinden].
- Plan Schrijverwijk (vastgesteld 7-12-1961; goedgekeurd 12-11-1962) [bestemmingen bedrijfsdoeleinden en wonen].

Daarnaast is er voor een klein gedeelte van het plangebied geen vigerend bestemmingsplan; hiervoor geldt alleen de bouwverordening, alsmede een leefmilieuverordening.

De vigerende bestemmingsplannen kennen een relatief gedetailleerde regeling voor de betreffende gronden, toegespitst op de huidige situatie. Als gevolg hiervan bieden de huidige regelingen te weinig ruimte om de beoogde nieuwe structuur en functies te kunnen realiseren.

Bovengenoemde bestemmingsplannen en leefmilieuverordening komen, voor gronden die zijn gelegen binnen onderhavige bestemmingsplan, te vervallen bij vaststelling van onderhavig bestemmingsplan.

1.4. Leeswijzer

In hoofdstuk 2 wordt het ruimtelijke en planologische beleidskader geschetst op rijks-, provinciaal en gemeentelijk niveau.

Hoofdstuk 3 beschrijft de bestaande situatie.

In hoofdstuk 4 wordt het masterplan uiteengezet.

Hoofdstuk 5 behandelt de uitwerking van het masterplan

Hoofdstuk 6 behandelt relevante milieuaspecten, zoals (milieu)hinder, bodemkwaliteit en waterhuishouding.

In hoofdstuk 7 wordt de juridische planopzet behandeld.

Hoofdstuk 8 beschrijft de maatschappelijke uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan. Dit hoofdstuk wordt ingevuld naar aanleiding van de inspraak en het overleg ex artikel 10 Bro.

In hoofdstuk 9 komt de financiële uitvoerbaarheid aan de orde.

2. Beleidskader

2.1. Nationaal beleid

Nota Ruimte

Het nationaal ruimtelijk beleid voor steden zoals vastgelegd in de Nota Ruimte richt zich op het creëren en waarborgen van voldoende ruimte voor wonen, werken en mobiliteit en de daarbij behorende voorzieningen, groen, recreatie, sport en water. Daarbij kiest het rijk onder meer voor een bevordering van krachtige steden en borging van de veiligheid.

Voor steden staat stedelijke vernieuwing en herstructurering hoog op het programma, zo wordt niet alleen de leefbaarheid in de stad vergroot, maar kan tevens de druk op het platteland worden verminderd.
Bij stedelijke vernieuwing en herstructurering staat ten eerste een optimale benutting van het bebouwd gebied centraal. Zowel hoogbouw als ondergronds bouwen kunnen daarbij een rol spelen. Het streefgetal voor de realisatie van woningen en arbeidsplaatsen in het bestaand bebouwd gebied is 40% van het totale uitbreidingsprogramma.
Daarnaast blijven stedelijke vernieuwing en herstructurering dringend nodig om de leefbaarheid te vergroten. In veel stedelijke gebieden staat de kwaliteit van de ruimte en de sociale samenhang immers onder druk. De bouw van een gevarieerd woningaanbod blijft de voornaamste basis voor leefbare en bewoonbare steden, met een aantrekkelijke vormgeving, waarin het prettig wonen is voor diverse bevolkingsgroepen. Tevens staan functiemenging en transformatie of functieverandering van onder meer verouderde stedelijke industriegebieden en bedrijventerreinen centraal.

Bij stedelijke vernieuwing en herstructurering verdient ook het nieuwe locatiebeleid aandacht. Dit beleid dient de volgende doelstellingen:

- economische ontwikkelingsmogelijkheden: het bieden van voldoende geschikte vestigingsplaatsen voor bedrijvigheid en voorzieningen;
- bereikbaarheid: het optimaal gebruik van alle vervoersmogelijkheden voor personen en goederen over de weg, het spoor en het water;
- leefbaarheid: kwaliteit en variatie in vestigingplaatsen voor alle stedelijke activiteiten, functiemenging en kwaliteit van de leefomgeving (veiligheid, emissies en geluid).

Provincies en gemeenten zijn verantwoordelijk voor een voldoende en gevarieerd op de vraag afgestemd aanbod van locaties voor bedrijven en voorzieningen. Essentieel is hierbij dat zij ten minste de volgende regels hanteren:

- bestaande en nieuwe bedrijven en voorzieningen die uit oogpunt van veiligheid, hinder en verkeersaantrekkende werking niet inpasbaar zijn in of nabij woonbebouwing wordt ruimte geboden op specifieke daarvoor te bestemmen (bedrijven)terreinen;
- aan nieuwe en zo mogelijk ook aan bestaande bedrijven en voorzieningen met omvangrijke goederenstromen en/of een omvangrijke verkeersaantrekkende werking wordt ruimte geboden op locaties met een goede aansluiting op (bestaande) verkeers- en

vervoersverbindingen van bij voorkeur verschillende modaliteiten (multimodale ontsluiting).

Een verdere uitwerking van de aansluiting op verkeers- en vervoersverbindingen is opgenomen in de Nota Mobiliteit (zie hierna).

Nota Mobiliteit

De algemene beleidsdoelstelling van het kabinet ten aanzien van mobiliteit is de mobiliteitsgroei zo te accommoderen dat betrouwbare, vlotte en veilige verplaatsingen van A naar B mogelijk zijn binnen de (inter)nationale wettelijke en beleidsmatige kaders van milieu en leefomgeving.

Specifiek ten aanzien van centrumontwikkeling dient gestreefd te worden naar een optimale benutting van de bestaande infrastructuur en van de potenties van knooppunten in deze infrastructuur. Door in het ruimtelijke beleid uit te gaan van de beschikbare infrastructurele capaciteit en door meer rekening te houden met de gevolgen voor verkeer en vervoer kan extra mobiliteit voorkomen worden. Een zorgvuldige ruimtelijke ontwikkeling kan verder het draagvlak voor het huidige openbaar vervoer vergroten. Provincies en gemeenten zijn ook verantwoordelijk voor een voldoende en gevarieerd op de vraag afgestemd aanbod van locaties voor bedrijven en voorzieningen en dienen hierbij de principes van het integrale locatiebeleid zoals vastgelegd in de Nota Ruimte te volgen.

Ten aanzien van de stedelijke distributie is in de nota opgenomen dat bedrijven en gemeenten zelf verantwoordelijk zijn voor het in goede banen leiden van hun goederenstromen. Voor een efficiënte, duurzame en veilige bevoorrading van winkelgebieden moeten zij ook samenwerken op regionaal niveau. Om dit te verwezenlijken is een nationaal proceskader voor stedelijke distributie verkend door de commissie Lemstra die deze onderlinge samenwerking moet vergroten. Er worden binnen de samenwerkingsverbanden onder meer afspraken gemaakt over lokale venstertijden.

Tot slot dient volgens het kabinet veiligheid centraal te staan. Onder veiligheid wordt in de nota verstaan: zowel het voorkómen van incidenten als het erop voorbereid zijn. Het verkeers- en vervoerssysteem moet zodanig zijn ingericht dat de kans op een calamiteit zo klein mogelijk is en dat, áls zich er een voordoet, de gevolgen beperkt blijven. Het verder toepassen en uitwerken van de principes van Duurzaam Veilig staat daarbij centraal. Deze principes hebben betrekking op mens, voertuig en weg. Uitgangspunt is dat de verkeersdeelnemers feilbaar en kwetsbaar zijn, en dat hun gedrag en de inrichting van het verkeerssysteem (weg, wegomgeving, voertuig) daarop moeten worden afgestemd.

Nota Wonen in de 21e eeuw (2000)

In de Nota Wonen in de 21e eeuw is het woonbeleid weergegeven tot 2010 met een doorkijk naar de decennia die daarop volgen. In de nota staan vijf thema's centraal, die hun doorwerking dienen te vinden in de ruimtelijke ontwikkeling van het centrum van Veenendaal:

- Het vergoten van de zeggenschap van de burger over vormgeving, inrichting en beheer van woning en woonomgeving. Het vergroten van

het zeggenschap van de burger kan onder meer vorm krijgen door het vroegtijdig betrekken van de burger in het planproces. Stadsdebatten zijn hiervoor een goed middel.
- Behouden en verbeteren van de aansluiting van mensen in sociaal en/of financieel kwetsbare omstandigheden bij de rest van de samenleving, onder andere door het behouden en/of ontwikkelen van een betaalbare woningvoorraad;
- Het bevorderen van wonen en zorg op maat, als antwoord op enerzijds de extramuraliseringstrend in de gezondheidssector en anderzijds de steeds koopkrachtiger, kritischer en wereldser wordend ouderen;
- Het verbeteren van de stedelijke woonkwaliteit opdat ook het meer koopkrachtige deel van de bevolking (dat nu haar heil vaak in buitenstedelijke gebieden zoekt) binnen de stadsgrenzen in haar woonbehoefte kan voorzien;
- Het faciliteren van groene woonwensen.

Voor wonen in steden geldt dat het stedenbeleid zoals dat in het verleden door het kabinet is opgesteld zal worden voortgezet. Integratie, interactie en innovatie staan daarbij centraal. De ambitie van het kabinet kent de volgende speerpunten:
- Meer aansluiten bij woonvoorkeuren: er blijkt in heel Nederland een overschot van buitencentrummilieus, terwijl er juist een grote behoefte is aan centrum-stedelijk en groen-stedelijke milieus.
- Meer samenhang in sociale, economische en fysieke interventies, meer integrale oplossingen, anders worden problemen niet opgelost, maar alleen verplaatst;
- Meer aansluiten bij de dynamiek en kansen van wijken;
- Alle mogelijkheden die er zijn benutten voor verhoging van de woonkwaliteit. Met name architectuur, cultuurhistorie, bereikbaarheid en milieu dienen bij de transformatie van stedelijke woonmilieus kwaliteitsdragers te zijn. Het gaat daarbij om zowel de gebouwde als de niet-bebouwde of openbare ruimte.

2.2. Provinciaal beleid

Streekplan Utrecht 2005-2015

Het primaire doel van het beleid dat in het streekplan is opgenomen, is een gezonde, veilige en duurzame leefomgeving. Om dit te bereiken kiest de provincie Utrecht voor beheerste groei. Dit betekent dat de ruimtelijke mogelijkheden bepalend zijn voor nieuwe ontwikkelingen en niet de kwantitatieve vraag.
De provincie hanteert om zorgvuldig ruimtelijke afwegingen te kunnen maken een lagenbenadering. De lagenbenadering gaat uit van het uiteenleggen van de ruimtelijke werkelijkheid in de volgende drie lagen: de fysieke ondergrond, het infrastructurele netwerk en de gebruikslaag. Bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen dienen de consequenties voor alle drie de lagen in beeld te worden gebracht.

De provincie heeft in haar streekplan 5 verschillende hoofdbeleidslijnen opgesteld:

1. Zorgvuldig, intensief en meervoudig ruimtegebruik zijn belangrijke uitgangspunten;
2. Water vormt een ordenend principe en vertrekpunt;
3. Infrastructuur en (toekomstige) capaciteit van deze infrastructuur zijn mede bepalend bij de keuzes van nieuwe verstedelijkingslocaties;
4. Nieuwe woningbouw en bedrijventerreinen worden vooral gerealiseerd in het stadsgewest Utrecht en het gewest Eemland. Veenendaal en Woerden vormen regionale opvangkernen. Er wordt gestreefd naar een gedifferentieerd aanbod van wonen, werken en voorzieningen. Elders hanteert de provincie een terughoudend verstedelijkingsbeleid;
5. Versterking van zowel de (cultuurhistorische) identiteit, de landschappelijke diversiteit, de vitaliteit van het landelijk gebied en kwaliteit van de natuur en de ecologische samenhang.

In het Streekplan wordt ook voor een groot deel van de kernen binnen de provincie beleid weergegeven. Veenendaal heeft als grootste gemeente in het deelgebied Utrecht-Zuidoost een regionale opvangfunctie voor woningzoekenden in dit gebied. Daarmee wordt het in het verleden ingezette opvangbeleid, dat mede heeft geleid tot een sterke groei van Veenendaal, voortgezet. In het Streekplan is een woningbouwprogramma opgenomen van 3650 woningen. Door de differente structuur en de diverse transformatielocaties zijn er ruime capaciteiten binnen de kern. Gelet op een zuinig ruimtegebruik wordt een voorkeur uitgesproken om waar mogelijk het benutten van de binnenstedelijke capaciteit prioriteit te geven.

Op het gebied van detailhandel hebben volgens het Streekplan centrumgebieden prioriteit. Efficiënt, intensief, meervoudig en duurzaam ruimtegebruik staan hierbij centraal. Het is tevens de uitdaging om de stedenbouwkundige en cultuurhistorische waarden en waardevol groen en speelterreinen in stand te houden en veiligheid, gezondheid, milieu en waterhuishoudkundige situaties zo mogelijk te verbeteren. Om in de planontwikkeling een zo positief mogelijk resultaat te krijgen is het volgens het Streekplan van groot belang om bovengenoemde aspecten zo vroeg mogelijk te integreren in het proces. Daarnaast dienen ook duurzame vormen van energievoorzieningen, woonmilieudifferentiatie, verbetering van kwaliteit van stedelijk groen een belangrijke rol te spelen.

Waterhuishoudingplan 2005-2010

Het hoofddoel van dit derde provinciale waterhuishoudingplan is een veilig en bewoonbaar land en de instandhouding ervan. De provincie Utrecht streeft naar gezonde en veerkrachtige watersystemen en een duurzaam gebruik van water voor mens en natuur.
Een van de thema's van het beleid is het stedelijk waterbeheer en waterketen. Volgens het waterhuishoudingplan dient het stedelijk waterbeheer duurzaam plaats te vinden. Dat houdt in dat verantwoord omgegaan dient te worden met de grondstof water en dat waterproblemen niet afgewenteld mogen worden op volgende generaties, een ander gebied of een ander milieucompartiment.

Concreet gezien betekenen de duurzaamheidprincipes het volgende voor stedelijk waterbeheer:

- Tegengaan van vervuiling van schoon water door:

  - Voorkomen dat schoon regenwater in het riool terechtkomt en wordt vermengd met afvalwater;
  - Tegengaan van vervuiling van het oppervlaktewater en grondwater via punt- en diffuse bronnen;
  - Zodanige inrichting van watersystemen c.q. voorzieningen dat deze na verontreiniging relatief eenvoudig kunnen worden gesaneerd.
- Zuinig omgaan met grondwater dat dient als drinkwater, wat inhoudt dat:
  - Grondwatergebruik beperkt dient te worden door er zuiniger mee om te gaan (waterbesparing);
  - Huishoudwater en regenwater gebruikt dienen te worden in plaats van drinkwater voor doeleinden waarvoor geen drinkwaterkwaliteit vereist is.
- Bij de inrichting en beheer van het stedelijk gebied moet meer op de samenhang met het landelijk gebied worden gelet, wat inhoudt dat:
  - Bij het vaststellen van peilen rekening gehouden dient te worden met de gevolgen voor het landelijk gebied;
  - De ecologische relaties tussen het water in de stad en het water in het buitengebied dienen benut en ontwikkeld te worden;
  - Bij de locatiekeuze, het ontwerp en de inrichting van nieuw of vernieuwd stedelijk gebied dient water als één van de ordende principes te gelden;
  - Voldoende retentievoorzieningen aangelegd dienen te worden, zodat geen wateroverlast voor de omgeving ontstaat.

In het waterhuishoudingplan is met betrekking tot bouwplannen vastgesteld dat gemeenten bij het opstellen ervan de effecten op de grondwaterstand in een vroeg stadium dienen mee te wegen. Het is wenselijk verlagingen van de grondwaterstand ten behoeve van nieuwe stedelijke uitbreidingen, stadsvernieuwingslocaties en bedrijfsterreinen te voorkomen of te beperken. Dit is mogelijk via maatregelen zoals bouwen zonder kruipruimte of ophoging van terreinen. Als verlaging van de grondwaterstand nodig is door middel van het verlagen van de oppervlaktewaterpeilen, dan is hiervoor veelal wijziging van het peilbesluit nodig. Het waterschap dient hiervan tijdig op de hoogte te worden gesteld.
Gemeenten en waterschappen dienen bij de inrichting en het beheer van watersystemen daarnaast tevens rekening te houden met belangrijke aspecten als de belevingswaarde en de recreatieve aantrekkelijkheid.

Strategisch Mobiliteitsplan Utrecht

Afstemming tussen het verkeersbeleid en het ruimtelijke ordeningsbeleid is volgens het verkeers- en vervoerplan noodzakelijk. Ruimtelijke ontwikkelingen moeten tevens inzicht geven in de verkeerseffecten op het omliggende wegennet.

2.3. Gemeentelijke beleid

Strategische visie Veenendaal 2025

In deze visie worden drie kwaliteitspijlers genoemd:
1. Ruim baan voor ondernemen.
2. Veenendaal: jongste leefstad van de toekomst.
3. Herkenbare stadslandschappen.

Deze kwaliteitspijlers staan centraal in het realiseren van de ambities. Voor de ontwikkeling van het centrum en met name Brouwerspoort zijn de volgende ambities relevant:

- *Een samenleving waar cultuur een bindmiddel is*.
  In Brouwerspoort wordt hieraan vormgegeven door de ontwikkeling van twee cultuurclusters en een cultuurplein.
- *Een stad met een menselijke maat*.
  Een dorp met stedelijke voorzieningen. Brouwerspoort vertaalt deze ambitie in het toevoegen van nieuwe voorzieningen en door in het stedenbouwkundige ontwerp geen hoogbouw toe te staan.
- *Het regionale winkelcentrum.*
  Veenendaal heeft haar sterke positie als regionaal winkelcentrum behouden en verder uitgebouwd met de Centrumvisie Veenendaal 2030 als leidraad. Bereikbaarheid en beloopbaarheid van het centrum zijn hier van cruciaal belang.
- *Plaats met zichtbare en sterke historische identiteit.*
  In Brouwerspoort wordt specifiek aandacht geschonken aan bestaande (gemeentelijke) monumenten en worden oude elementen nieuw leven in geblazen.
- *Bereikbare plaats met compacte opbouw.*
  Dit is vertaald in bereikbaarheid van het koopcentrum en het instandhouden van de compacte opbouw (inbreiding voor uitbreiding).

Masterplan II en Beeldkwaliteitplan (onderdeel van Masterplan II; juli 2003)

Het Masterplan is inhoudelijk vervlochten met dit bestemmingsplan. In het beeldkwaliteitplan wordt nader ingegaan op de beoogde sferen van de verschillende openbare ruimten (en de gewenste karakters van de gebouwen). Het beeldkwaliteitplan wordt ingezet als middel om de architectonische kwaliteit van de verschillende uitwerkingen door verschillende architecten af te stemmen. In het beeldkwaliteitplan is ook de rol van een supervisor vastgelegd als bewaker van de integrale stedenbouwkundige en architectonische kwaliteit van het plan.
Aangezien het beeldkwaliteitplan leidend is bij de verdere uitwerking van de plannen wordt er in dit bestemmingsplan slechts op hoofdlijnen ingegaan op de openbare ruimte.
Het Masterplan II is uiteindelijk ook aanleiding geweest om voor het hele Veenendaalse centrum een visie op te stellen. In deze visie is aangenomen dat het Masterplan II (Brouwerspoort) al is gerealiseerd. De centrumvisie beschrijft de gewenste ontwikkelingen voor het resterende deel van het centrum. De visie is in 2005 door de gemeenteraad vastgesteld.

Woonvisie Veenendaal 2007

Op 13 december 2007 is de Woonvisie Veenendaal 2007 door de raad vastgesteld. Voor het centrum is het navolgende opgenomen. Het centrum zal de komende jaren als stadshart versterken. Door de ontwikkeling van nieuwe winkels in het recente verleden en Brouwerspoort in de nabije toekomst krijgt het centrum een stevige impuls als modern hart van de stad. Bij deze ontwikkeling hoort ook een waardering voor de kwaliteiten van het stedelijk wonen, met de bijbehorende dynamiek. Daarom zal het centrum niet voor alle inwoners de ‘ideale’ woonplek zijn. Met name bij starters en

senioren is het centrum in trek. Door hierop in te spelen versterkt het centrum haar huidige profiel.

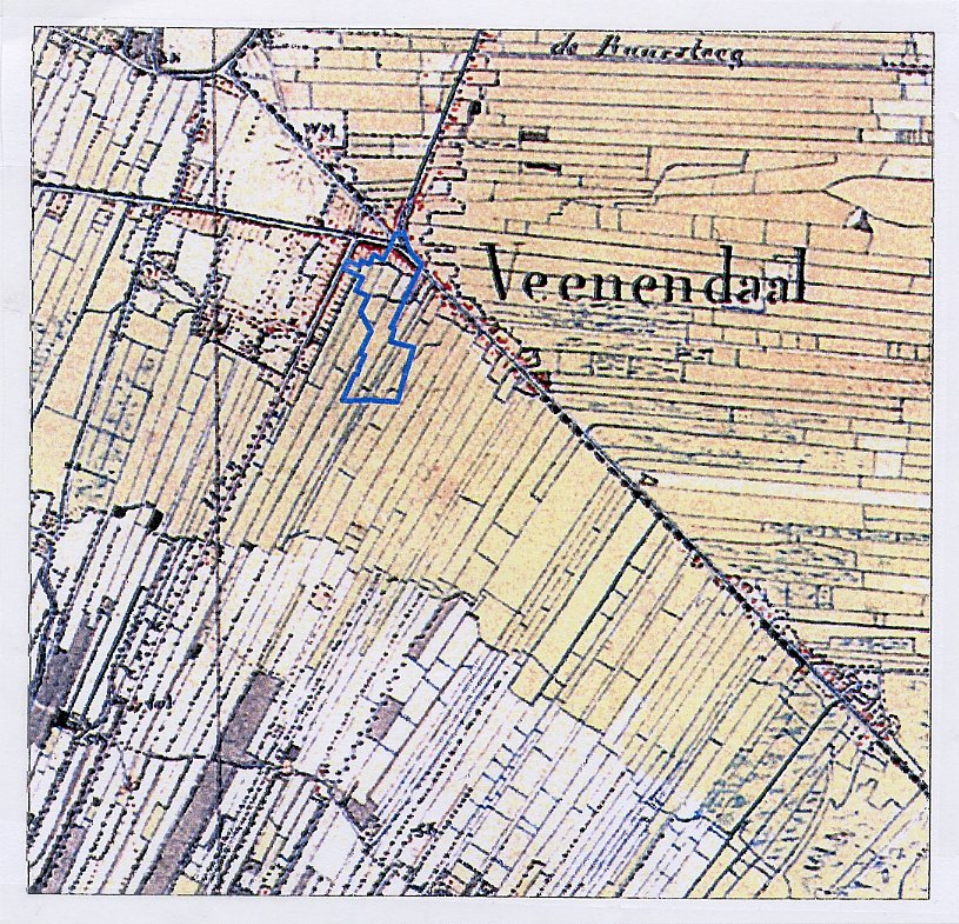
Differentiatie zal vooral gezocht moeten worden in:

- variatie in prijsklassen: meer duurdere huur en koop ten behoeve van vraag van koopkrachtige senioren;
- variatie in bebouwingstypen: denk ook aan stadswoningen voor kleine huishoudens;
- toewijzen van voormalige seniorencomplexen aan verschillende doelgroepen zoals starters;
- verkoop deel bestaande huurwoningen, bijv. onder een constructie van maatschappelijk gebonden eigendom voor starters.

Tegelijkertijd zal de gemeente het centrum sterker uitdragen als stedelijk wonen, door inzet van city-marketing. Bij de ontwikkeling van Brouwerspoort doen zich hier kansen voor.

Beleidsnotitie inzake ruimtelijk-economische structuurvisie

Gelet op de ontwikkeling van Brouwerspoort en de daarbij te maken keuzes qua winkelruimte, indeling, winkelrouting etc. is door BRO-adviseurs in opdracht van de gemeente een distributie planologisch onderzoek uitgevoerd. Dit onderzoek is in 2006 geactualiseerd (Actualisatie DPO en detailhandelsvisie). Hierbij is tevens een consumenten- en passantenonderzoek uitgevoerd. Het ruimtelijk-economisch beleid van de gemeente is vervolgens neergelegd in een op dit onderzoek gebaseerde beleidsnotitie. De voor het centrum van Veenendaal neergelegde ruimtelijk-economische beleidsuitgangspunten worden in paragraaf 3.4 beschreven.



Figuur 2. Historisch Veenendaal

3. Ruimtelijke en functionele aspecten

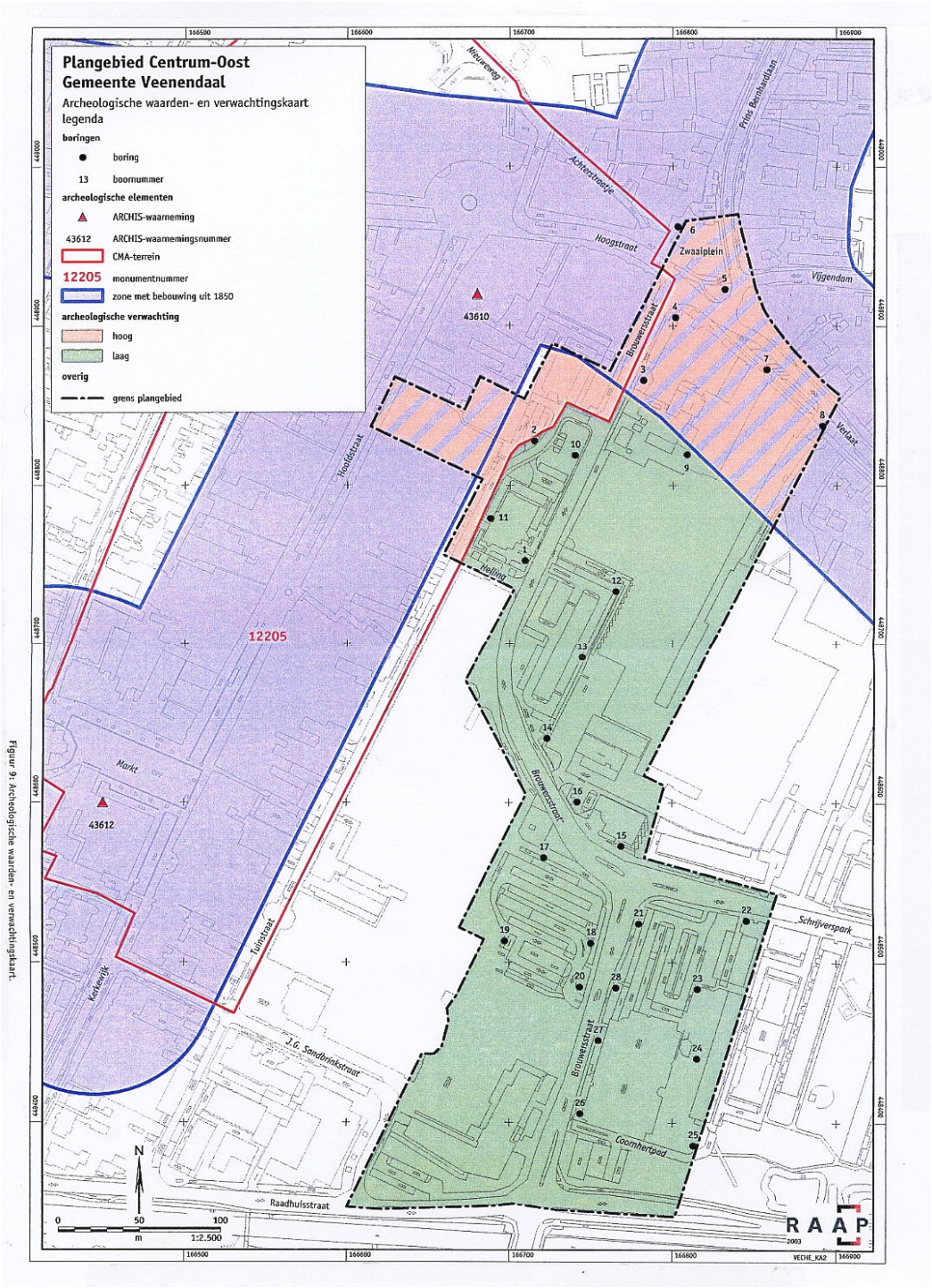
3.1. Historische context

3.1.1. *Ontwikkeling*

Tot het eind van de middeleeuwen was het huidige Veenendaal een geïsoleerd gebied. Het was een van de laagst gelegen gedeeltes van het drassige veengebied tussen de Stichtse Bergen en Gelderland en dus minder geschikt voor bewoning. Pas in de 16e eeuw ontstond bewoning van enige betekenis, toen exploitatie van het gebied interessant werd door de turfproductie.

Veenendaal is dus gesticht als veenkolonie. Het gehele Veenendaalse grondgebied is opgezet volgens de waterlopen (zie figuur 2). Op de Grift en haar zijtakken komen een aantal bredere kanalen uit, de wijken. Op al deze kanalen komen een groot aantal sloten uit. De richting van een groot deel van de waterlopen is bepalend geweest voor de verkaveling in Veenendaal. In deze periode zijn de bouwstenen gelegd voor het huidige centrum van Veenendaal. De Bisschop Davidsgrift, die eerst was verland, werd hersteld en verlengd. Vanaf het huidige Zwaaiplein werd richting Gelderland de Boveneindse Grift gegraven. Deze bevond zich waar nu de Prins Bernhardlaan is gelegen. Ook in westelijke richting werd de Grift verlengd: de Schoonderbeekse Grift. Deze was gelegen waar nu de Zandstraat en het Panhuis gesitueerd zijn. Het is op de splitsing van de hierboven genoemde waterlopen waar het eerste concentratiegebied van menselijk activiteit ontstond. In 1561 werd besloten de kerk te bouwen op het Klein Veenloo. Tevens ontstond een marktplein achter de kerk en werd ten westen van de kerk aan het einde van de stuwwal de Stichtse molen gesticht. In de loop der tijd hebben deze twee concentratiegebiedjes zich samen met de tussen gelegen as ontwikkeld tot het centrumgebied van Veenendaal.

Door de grote aanwezigheid van water vond het primaire verkeer in het dorpscentrum met name plaats over de watervaarwegen. Gewone wegen en paden hadden een secundaire functie, deze liepen langs waterwegen als de Grift en de wijken (Kerkewijk, Jufferswijk). Tot het eind van de 19e eeuw kwam er nauwelijks verandering in het stratenpatroon van het centrum van Veenendaal. Een nieuwe impuls werd veroorzaakt door de realisatie van station de Klomp op de Rijnspoorlijn tussen Utrecht en Arnhem (1845). Vanaf het station De Klomp kwam er een Rijkstraatweg van De Klomp naar het Ingense Veer bij Elst. Ten behoeve van de vorming van deze Rijksstraatweg werd de Nieuweweg aangelegd en werden waterlopen als Kerkewijk en delen van de Grift gedempt en de huidige Hoofdstraat gevormd. Tot aan het begin van de twintigste eeuw concentreerde de bouw van nieuwe wegen zich met name in het centrum van Veenendaal. Wegen uit die tijd zijn De Helling (Liep van de Zwaai richting het zuiden), Boerscheland (de huidige Beatrixstraat), Lombok (huidige Wilhelminastraat) en Engelse stad (huidige Oranjestraat). In het centrum werden de eerste straten aangelegd omdat de eerste textiel- en sigarenfabrieken in en rondom het centrum werden gebouwd.



Figuur 9: Archeologische waarden- en verwachtingskaart.

Figuur 3. Archeologische waarden en verwachtingskaart

In de 30'er jaren begon men tevens met het dempen van een groot aantal vaarten in het centrum waaronder de waterlopen van de Hoofdstraat, grote delen van de Bisschop Davidsgrift en Boveneindse Grift. Hierdoor werden respectievelijk de Fluitersstraat en Tuinstraat, de Zandstraat en Verlaat en Prins Bernhardlaan gecreëerd. Door al deze dempingen was het beeld van het centrum van Veenendaal in twee decennia (van 1925 tot 1946) volledig veranderd. In plaats van water waren er brede wegen gekomen.
Met het sluiten van de sigaren- en textielfabrieken rond 1970 verdwenen de fabrieken langzaamaan uit het centrum en verplaatste de bedrijvigheid zich naar bedrijventerreinen als Nijverkamp. De woon- en winkelfunctie namen in de jaren zestig en zeventig echter toe in het centrum. Rond 1960 werd de hoogbouwwijk Schrijverspark ontwikkeld in de zuidoosthoek van het centrum en in 1978 werd de Hoofdstraat afgesloten voor verkeer en kreeg zij de functie van winkelgebied. Net buiten het centrum werd in 1981 het station Veenendaal-Centrum ontwikkeld, welke gelegen is op de spoorlijn Rhenen-Utrecht.

3.1.2. *Archeologie*

Er is onderzoek gedaan naar de archeologische verwachtingswaarde van het plangebied (zie figuur 3).[1] Op basis van (historische) bronnen wordt geconcludeerd dat voor het deel van het plangebied dat samenvalt met het terrein van hoge archeologische waarde[2], alsmede de zone van historische lineaire bebouwing langs de voormalige griften en de Kerkwijk, een hoge archeologische verwachting geldt voor de vindplaatsen uit de Nieuwe tijd die samenhangen met het oude dorp Veenendaal. Buiten deze zone geldt een lage archeologische verwachting voor vindplaatsen uit de Nieuwe tijd. Voor het gehele plangebied geldt een lage archeologische verwachting voor vindplaatsen uit de Steentijd tot en met de Late Middeleeuwen.
Om inzicht te verkrijgen in de mogelijke aanwezigheid van archeologische vindplaatsen wordt archeologisch vervolgonderzoek aanbevolen voor de zone met een hoge archeologische verwachting. Aanbevolen wordt verder om een archeologische begeleiding uit te voeren wanneer funderingen van bestaande gebouwen worden afgebroken en bij bodemingrepen ter hoogte van bestaande gebouwen. Afhankelijk van de aard en omvang van de bodemingrepen worden proefsleuven ter hoogte van braakliggende terreinen aanbevolen.

In de op de archeologische waarden- en verwachtingskaart aangegeven gebieden met een hoge archeologische verwachting zullen in het kader van dit bestemmingsplan bodemingrepen plaatsvinden. Voor dit specifieke gedeelte van het plangebied is in de voorschriften van dit bestemmingsplan een aanlegvergunningenstelsel opgenomen voor projecten met een oppervlakte van 100 m² of groter. De gemeente draagt zorg voor begeleiding van deze ingrepen door een archeologische deskundige.

[1] Plangebied Centrum-Oost, Gemeente Veenendaal, Een cultuurhistorische verkenning; RAAP-rapport 895, juli 2003
[2] Monumentnummer 12205; CMA-code 39E-091

3.1.3. *Monumenten en cultuurhistorisch waardevolle panden*

Van groot cultuurhistorisch belang is de oude Hollandia-Wol fabriek gelegen in de hoek Brouwersstraat en Verlaat. Op de gronden van de oude fabriek is een (gemeentelijke) monument aanwezig.
Voor monumenten geldt in het algemeen bescherming van de bestaande situatie en een streven naar herstel in die gevallen waar sprake is van verval. Delen van de oude fabriek zijn vanuit cultuurhistorisch perspectief van belang; deze hebben de status van gemeentelijk monument. Ook de villa aan de Hoofdstraat 74-76 (het Huis van Rijkoompje) is een gemeentelijk monument. De gemeentelijke monumenten zijn voorzien van een aanduiding en vallen onder bescherming van de 'Verordening Monumenten van de gemeente Veenendaal'. Met deze cultuurhistorisch waardevolle objecten is rekening gehouden in de planvorming.

3.2. Ruimtelijke structuur centrum Veenendaal

De ring en de straten

Een van de meest kenmerkende elementen van de ruimtelijke structuur van het centrum van Veenendaal is de centrumring. Deze ring vormt een duidelijke scheiding tussen het centrum van Veenendaal en de omliggende wijken. Binnen de centrumring bestaat echter wat minder duidelijkheid. Het centrum bestaat uit een mengelmoes van bouwstijlen en structuren. Zoals uit het vorige hoofdstuk bleek, volgt de stratenstructuur van het centrum voor een groot deel de vroeger waterlopen. Veel van deze straten komen samen in een concentratiepunt, het Zwaaiplein. Het stratenpatroon van het centrum heeft hierdoor de vorm van een ster, waarbij de uitlopers van de ster of radialen op verschillende plekken aansluiten op de centrumring. Opvallend is dat het Zwaaiplein, historisch een belangrijk concentratiepunt van handel en menselijk activiteit, heden ten dage een weinig opvallend element is in de structuur. Tevens geeft dit kruispunt van snel- en langzaam verkeer een erg rommelige indruk.
De radialen zijn op te delen in vier groepen:

- Kerkewijk en Zandstraat hebben een breed profiel en vormen belangrijke doorgaande fietsroutes van buiten naar het centrum;
- De Nieuweweg en Prins Bernhardlaan zijn smaller, maar hebben een belangrijke verkeersfunctie voor fiets en auto;
- De Munnikenweg, Vendelseweg en Verlaat hebben vooral een woonfunctie;
- Hoofdstraat en Hoogstraat hebben functie als winkelgebied, de Hoofdstraat is ook autovrij.

Bebouwde ruimte

Kenmerkend voor het centrum van Veenendaal is de combinatie van woningen en panden uit verschillende bouwperiodes, soms zelfs naast elkaar in één straat. Vooroorlogse arbeiders- en meer landelijke woningen komen met name in het noordelijk en oostelijk deel van het centrum voor. In het westelijk deel van het centrum komen met name eengezinswoningen en lage flats uit de jaren '80/'90 voor.
In het zuidelijke deel van het centrum komen vooral portiek- en galerijflats uit respectievelijk de jaren '50/'60 en '70/'80 voor. Rondom de Centrum-as (van

Sandbrinkstraat tot Schoolstraat) bevindt zich een concentratie van bedrijfs- en kantorenpanden en winkels.
Met name langs de Brouwersstraat en in het gebied tussen de Nieuweweg en de Schoolstraat komen grootschalige bedrijfs- en kantoorgebouwen voor, welke weinig overeenkomst kennen wat betreft bouwstijl. Van groot cultuurhistorisch belang is de oude Hollandia-Wol fabriek gelegen in de hoek Brouwersstraat en Verlaat. Rondom de bedrijfsgebouwen zijn in de loop der jaren door kaalslag grote open ruimtes ontstaan, die op dit moment gebruikt worden als parkeerterrein. Langs de Hoofdstraat en Hoogstraat is de diversiteit in bouwperiodes en bouwstijlen het grootst. Langs deze linten komen zowel oude winkelpandjes en gebouwen uit de 19e en 20e eeuw, als recent gebouwde panden voor. Sterke contrasten zijn er ook tussen het recent gebouwde theater De Lampegiet en de iets noordelijker gelegen historische Markt met de Oude Kerk.

Groenstructuur

De groenstructuren in het centrum zijn grotendeels beperkt tot begeleidend groen langs de radialen en de centrumring. Ook door de Hoofdstraat loopt een groen lint. Op enkele plekken zoals in de bocht van de Kleine Beer en in de Beatrixstraat nabij de kerk bevinden zich kleine groenzones die voornamelijk dienen als speeltuintjes. Het centrum beschikt over slechts één grotere groenzone, namelijk het park in het gebied Duivenweide. Deze groenzone is afgesloten voor snelverkeer, maar vormt wel een belangrijke toegangspoort tot het centrum voor fietsers vanuit de omliggende wijken Molenbrug en Franse Gat. De groenzone heeft enkele opvallende hoogteverschillen, waardoor een vloeiende aansluiting is ontstaan tussen de iets hoger gelegen bebouwing aan de Achterkerkstraat en de Markt en de lager gelegen flats langs de Duivenwal. De Grift is tot slot bepalend geweest voor de loop van het zuidelijke deel van de centrumring.

Pleinen

Het centrum van Veenendaal kent een vijftal pleinen. Deze pleinen hebben echter voor het merendeel een functioneel karakter. De uitstraling blijft in veel gevallen achter:

- Marktplein: het Marktplein wordt omringd door enkele – historisch gezien – erg waardevolle gebouwen. Toch doet het plein erg kil en grootschalig aan, het mist de intimiteit en beslotenheid van een echt centrumplein.
- Scheepjeshofplein: het Scheepjeshofplein zou een belangrijk scharnierpunt kunnen zijn in de hoofdwinkelas. Het plein heeft op dit moment echter meer de functie als fietsenstalling en wordt met name bezocht door zogenaamd bestemmingsverkeer: mensen die boodschappen gaan doen in één van de supermarkten in het Scheepjeshof.
- Horecaplein: het Horecaplein is het centrum van dag- en avondhoreca in Veenendaal. De verblijfskwaliteit is echter niet optimaal door het ontbreken van echte pleinwanden en door de ligging nabij de opgang van het parkeerdek en de expeditiestraat. Daarnaast is het plein niet echt binnen de centrale looproute van het centrum van Veenendaal gelegen.
- Raadhuisplein: het Raadhuisplein ontbeert een belangrijke pleinwand en een goede inrichting. Het lijkt op dit moment meer open, kale vlakte. Het ontbreekt aan gezelligheid en sfeer.

- Zwaaiplein: het Zwaaiplein vormt een belangrijk historisch concentratiepunt voor de verkeersstromen in het centrum, maar wordt. niet als ‘plein’ ervaren, aangezien deze zich op dit moment vooral richt op de verkeersfunctie. Het Zwaaiplein heeft meer potentie.

Naast het bestemmingsplan Brouwerspoort geeft de Centrumvisie 2030 een inrichtingsvoorstel voor deze verschillende pleinen en de andere structuren.

3.3. Woningen en bevolking

Wat betreft woningen en woonmilieus is het centrum van Veenendaal een echte mengelmoes, er komt een zeer grote verscheidenheid aan woonmilieus voor:

- *vooroorlogse rijtjeswoningen:* voornamelijk oude arbeiderswoningen uit 19e en begin 20e eeuw, bevinden zich enerzijds in het noordwestelijk deel van het centrum langs de Wilhelminastraat, Beatrixstraat, Fluittersstraat en anderzijds in het noordoostelijk deel van het centrum langs de Eenvoudlaan, Vijgendam, Verlaat en Valleistraat;
- *portiekflats uit de jaren ‘50/’60:* voornamelijk in zuidoostelijk deel van het centrum, Schrijverswijk;
- *galerijflats uit de jaren ‘70/’80:* met name in het Zuidwestelijk deel van het centrum, in Duivenweide en langs de Kleine Beer nabij het Esso-tankstation;
- *naoorlogse rijtjeswoningen en lage flats, met name jaren ‘80/’90:* vooral te vinden langs de Weverij, Blekerij en Wilhelminastraat en Achterkerkstraat. Opvallend in deze zone is dat de centrumring geen scherpe scheidlijn vormt tussen verschillende bouwstijlen en bouwperiodes. Dit geldt met name voor de bebouwing rondom de Weverij ter hoogte van de begraafplaats.

In 2001 is er een nieuw woningmarktonderzoek voor de gemeente Veenendaal als geheel verschenen. Onderstaand is een opsomming van de belangrijkste bevindingen weergegeven:

- *Huishoudenkenmerken:* verhoudingsgewijs komen in Veenendaal, vergeleken met de provincie Utrecht als geheel meer eengezinshuishoudens en minder twee persoonshuishoudens voor. In absolute aantallen is het aantal eengezinshuishoudens ongeveer gelijk aan het aantal tweepersoonshuishoudens. Huishoudens met drie, vier of vijf personen zijn, net als in de provincie als geheel minder sterk vertegenwoordigd.
- *Woningkenmerken:* de woningvoorraad van Veenendaal bestaat voor 61% uit koopwoningen. Dit percentage ligt ver boven het Utrechts gemiddelde van 53%. Het grootste deel van deze woningvoorraad bestaat uit eengezinswoningen. In het centrum van Veenendaal komen met name eengezinswoningen in de vorm van rijtjeswoningen voor. Vrijstaande en twee-onder-een-kapwoningen zijn schaarser. Uit het voorgaande is ook gebleken dat in Veenendaal centrum op bepaalde plekken hoogbouw voorkomt, met een concentratie portiekflats in Schrijverswijk en galerijflats in Duivenweide. Verspreid door de rest van het centrum komen ook meergezinswoningen voor, bijvoorbeeld

bovenwoningen boven winkels en bedrijfjes. Een groot deel van de meergezinswoningen bestaat overigens uit bejaardenwoningen.

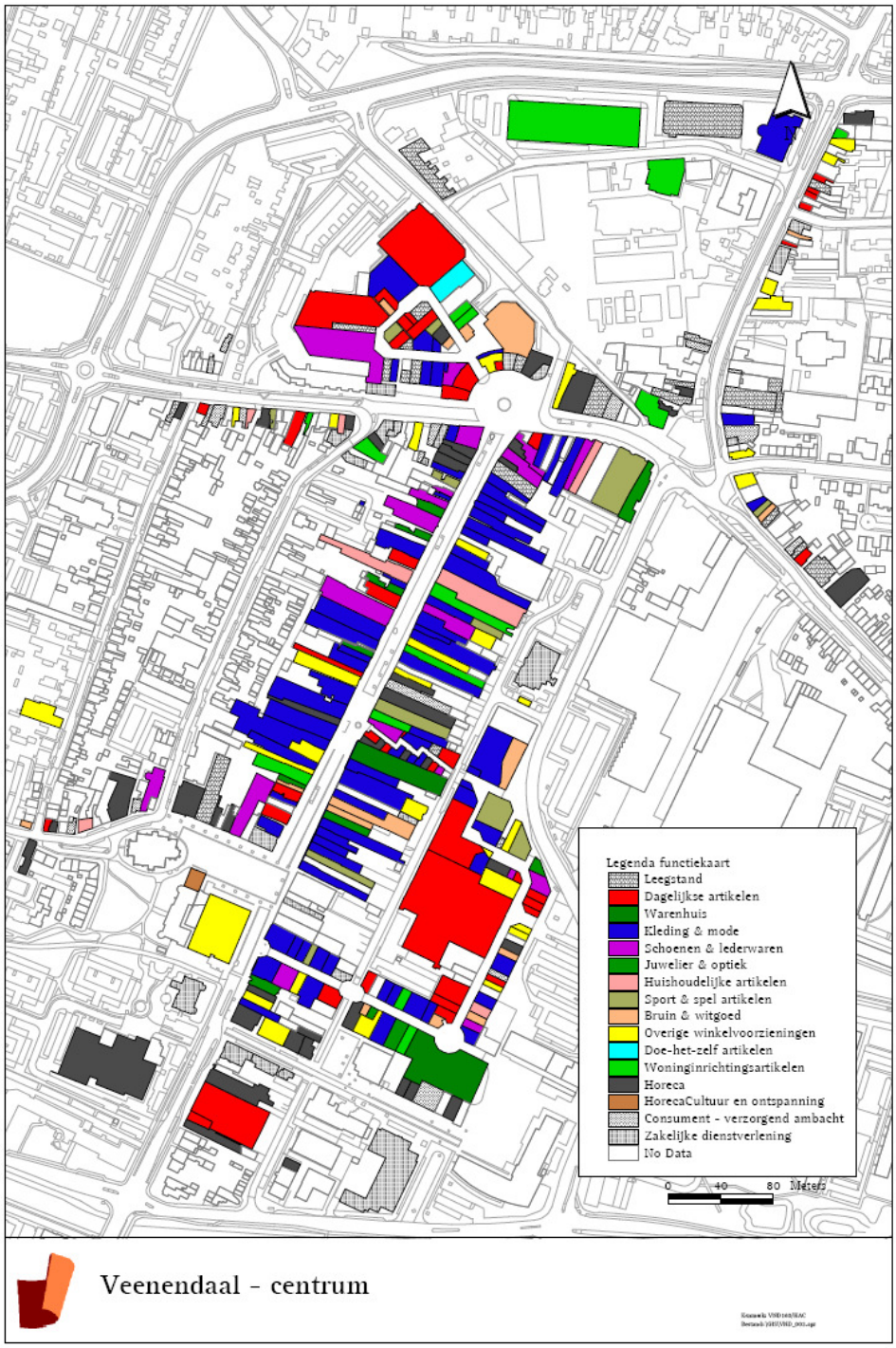
- *Leefbaarheid en woonwaardering:* een groot deel van de huishoudens in Veenendaal is tevreden met de huidige woning (90%) en de buurt (88%). Met name dit laatste percentage is opmerkelijk vergeleken met de gemiddelde waardering van de buurt in de provincie Utrecht, welke slechts 64% is. Het enige waar men in Veenendaal iets minder tevreden over is in de buurt is het ontbreken van ontmoetingsplaatsen en speelgelegenheden. De tevredenheid over de huidige woning is ongeveer gelijk aan het percentage van de gehele provincie (87%).
- *Gewenste woning en woonomgeving:* van alle verhuisgeneigden in de gemeente Veenendaal wil 78% in Veenendaal blijven wonen. De doorstromers hebben daarbij over het algemeen een voorkeur voor een eengezinswoning in de vorm van een rijtjeshuis en de starters hebben de voorkeur voor een meergezins- of gestapelde woning. Dit is niet het enige verschil, waar een groot deel van de doorstromers (69%) de voorkeur heeft voor een koopwoning, heeft een groot deel van de starters (63%) een voorkeur voor een huurwoning. Het maakt voor beide groepen daarnaast weinig uit of de verhuizing plaats vindt naar nieuwbouw of naar een bestaande woning, wel moet deze woning in veel gevallen groter zijn dan de huidige woning. Net als de rest van Nederland kan Veenendaal de komende jaren overigens een toenemende vraag naar ouderenhuisvesting verwachten, dit in verband met de toenemende vergrijzing. Uit het onderzoek bleek dat het oudere deel van de Veenendaalse bevolking vooral behoefte heeft aan een woning zonder tuin, met het liefst 3 kamers. Een groot deel van de ondervraagde ouderen had wel oren naar meer speciale huisvesting als een beter toegankelijke woning met een speciale indeling (alle kamers op één verdieping) of een zelfstandige seniorenwoning.

3.4. Voorzieningen en bewinkeling

Zie figuur 4 voor een overzicht van de aanwezige functies.

Detailhandel: aanbod en branchering

Het winkelaanbod van Veenendaal is sterk geconcentreerd in het centrumgebied. Het centrum beschikt over 270 winkels met in totaal ca. 65.200m2 wvo. Dit komt neer komt 43% van het totaal aantal vvo van Veenendaal (150.000 m2). In het verleden was dit aandeel nog groter (71%), maar door de verplaatsing van grootschalige winkels naar de Groeneveldselaan is het aandeel van het centrumaanbod in het totale winkelaanbod van Veenendaal afgenomen.
Wat betreft branchering wijkt Veenendaal enigszins af ten opzichte van het gemiddelde van Nederlandse steden met 50.000 tot 100.000 inwoners. Opvallend is het hoge aandeel van de branches dagelijkse artikelen, kleding & mode en wonen. Opvallend is ook het relatief geringe aandeel van de branches warenhuizen, huishoudelijke- & luxeartikelen, sport & spel, auto & fiets en media. Het hoge aandeel dagelijkse artikelen laat zien dat het centrum van Veenendaal een belangrijke functie voor de dagelijkse boodschappen vervult.



Figuur 4. Functiekaart Veenendaal Centrum

In het centrum zijn dan ook 4 supermarkten gevestigd, met daarnaast enkele drogisterijen en voedingsspeciaalzaken.
Ook het opvallend hoge aandeel van de kleding- en modebranche is niet verwonderlijk. In de hoofdwinkelstraten bevindt zich een groot aantal verschillende soorten mode, kleding en schoenenwinkels. Het centrum ontbeert een grote, ruim gesorteerde sportzaak (het huidige sportaanbod is erg specialistisch of gespreid over meerdere vestigingen) en huishoudelijke winkels die niet op decoratie gericht zijn.

Detailhandel: segmentatie en filialisering

Ongeveer 25% van de winkels (voornamelijk lokale modewinkels) in het centrum bedient het bovengemiddelde marktsegment. Circa 19% richt zich wat betreft prijsstelling en assortiment daarnaast meer op het benedengemiddelde segment. Er is een lichte concentratie van het bovengemiddelde segment aan het begin van de Corridor en aan de Hoogstraat. In de Scheepjeshof bevindt zich een concentratie van prijsvriendelijke voorzieningen.
De segmentatie komt redelijk overeen met andere Nederlandse steden van dezelfde omvang. Het algemene beeld van Veenendaal-centrum is overigens dat het winkelaanbod gemiddeld is. Dit heeft met name te maken met het feit dat de meeste mensen met name het sterk gefilialiseerde deel van Veenendaal bezoeken.
Wanneer gekeken wordt naar de filialisering is te zien dat ongeveer de helft van de winkels in het centrum tot landelijke of regionaal opererende bedrijven behoort, dit komt neer op 65% van het totale vvo. Ook hier wijkt Veenendaal-centrum weer af van het landelijk gemiddelde: in vergelijkbare steden ligt het percentage vvo tussen de 35% en 40%. Het hoge percentage in Veenendaal-centrum is met name te danken aan de hoge filialiseringsgraad van de branches mode, media en bruin- en witgoed. In de branches persoonlijke verzorging, goud & zilver, huishoudelijk/luxe artikelen, sportartikelen en media is de filialisering gelijk aan andere steden. De branche schoenen blijft zelfs iets achter. In het centrum van Veenendaal is duidelijk te zien dat de lokale ondernemer steeds meer plaats maakt voor het grootwinkel- en filiaalbedrijf. Met name in de Corridor, Hoofdstraat en Passage is dit de trend. In de Hoogstraat en Scheepjeshof is dat iets minder het geval. In de aanloopstraten Kerkewijk, Prins Bernhardlaan en Zandstraat behoren de meeste winkels tot het midden- en kleinbedrijf (MKB).

Horeca

De helft van de horecazaken die Veenendaal telt is gevestigd in het centrum. Op dit moment zit aan de Tuinstraat/J.G. Sandbrinkstraat wel een concentratie van avondhoreca, het zogenaamde Horecaplein. De inrichting van dit plein laat met name wat betreft het gedeelte achter de Hoogvliet-supermarkt enigszins te wensen over. Opvallend is daarnaast het beperkte restaurantaanbod in het centrum. Wel is er veel winkelondersteunende horeca, deze komt ook redelijk goed verspreid over het centrum voor. Kanttekeningen dienen echter geplaatst te worden bij de mate waarin deze horeca vormgeving geeft aan uitstraling en aan bij de horeca horende buitenruimtes.

Winkelstructuur en routing

Het hoofdwinkelgebied wordt gevormd door de Hoofdstraat, de Corridor, de Passage en de Scheepjeshof. Daarnaast zijn er enkele straten die niet tot het

kernwinkelgebied behoren, maar die hier wel direct op aansluiten. Het gaat hier om de volgende straten: Zandstraat, Verlaat, Valleistraat en de Prins Bernardlaan.
Een deel van het winkelgebied is overdekt (Corridor, Passage en Scheepjeshof) en een deel onoverdekt, hierdoor is het winkelgebied geschikt voor een bezoek onder alle weersomstandigheden.
De recente ontwikkeling van de Corridor en de herontwikkeling van de Passage heeft een belangrijke weerslag gehad op de routing in het centrumgebied. De zuidelijke routing is heel sterk (een zogenaamd rondje Corridor), niet alleen door de hogere verblijfskwaliteit, maar ook omdat in dit gedeelte van het winkelgebied enkele belangrijke trekkers zijn gesitueerd, te weten V&D, Hema, Albert Heijn en C&A. Dit gedeelte van het winkelgebied wordt gekenmerkt door het bezoekgedrag “winkelen”, kijken en vergelijken staat hier centraal.
De noordelijke routing is een stuk zwakker. Dit heeft vooral te maken met het feit dat de Scheepjeshof een minder attractief winkelgebied is en waarschijnlijk vooral bezocht wordt voor doelgerichte frequente aankopen, oftewel het doen van de dagelijkse boodschappen in één van de daar ondergebrachte supermarkten.
Ten oosten van de Hoofdstraat bevinden zich langs de Brouwerstraat ook nog enkele winkels. De hoofd looproute heeft dus vooral de vorm van het cijfer 6: de Hoofdstraat en de Corridor en Passage. Overigens fungeert de Hoofdstraat op zich ook als een soort winkelcircuit. Dit komt met name door de grote afstand tussen de gevels en het feit dat het gebied autovrij is.

Kwalitatieve en kwantitatieve aandachtspunten

Er is onderzoek gedaan naar de kwaliteit en omvang van de voorzieningen (-structuur) in de gemeente.[1] In het onderzoek is een aantal belangrijke kwalitatieve en kwantitatieve aandachtspunten naar voren gebracht.

Het centrum is het visitekaartje en kloppend hart van de stad. De positie van het centrum heeft daarom prioriteit. In het centrum is het winkelaanbod de afgelopen vijf jaar afgenomen door onder andere uitplaatsing van (grote) woonwinkels. Tegelijkertijd is de lokale en regionale kooporiëntatie op het centrum minder geworden. Het centrum heeft een impuls nodig. Met de ontwikkeling van Brouwerspoort kan deze impuls aan het centrum worden gegeven. Er is met name behoefte aan (hoogwaardige) speciaalzaken. Het zijn juist deze zaken die een winkelgebied een eigen karakter geven. In het proces van het versterken en terugwinnen van de regionale positie spelen met name de modische branches een rol. Uit de aanbodanalyses blijkt dat in de modische branches het winkeloppervlak in Veenendaal-centrum ruimer is dan in de benchmarkcentra, maar dat het aantal winkels wat achterblijft. Om de positie van Veenendaal te versterken is een uitbreiding van het aantal (zelfstandige) winkels in de (hoogwaardige) mode (kleding, schoenen, juwelier, optiek, cadeau- en luxeartikelen) een goede optie.

Tabel Uitbreidingsruimte detailhandel 2005-2015

	dagelijkse artikelen			niet-dagelijkse artikelen		
	2005	2010	2015	2005	2010	2015
uitbreidingsruimte in vvo	500	900	1.350	1.750	3.000	4.400
uitbreidingsruimte in bvo	625	1.125	1.690	2.190	3.750	5.500

Bron: Ruimtelijk-economische structuurvisie Veenendaal-centrum, juni 2001

[1] Actualisatie DPO en detailhandelsvisie, december 2006; Goudappel Coffeng

De verruiming van het aanbod zou dus vooral gezocht moeten worden in vernieuwing binnen centrumbranches, zoals bijvoorbeeld mode en schoeisel. Verder zijn er specifieke branches waarin versterking zou moeten plaatsvinden, zoals supermarkten (schaalvergroting), sport, speelgoed en media. Consumenten en bezoekers missen in Veenendaal vooral een groot warenhuis, modewinkels en kleinschalige winkels.

De gemeente steekt in op realisering van Brouwerspoort (Masterplan II). Voor het centrum van Veenendaal zullen de volgende ruimtelijk-economische beleidsuitgangspunten worden gehanteerd:

- De op dit moment op basis van het onderzoek geraamde ruimte voor uitbreiding van het detailhandelsaanbod, zijnde ca. 5.750 m2 vvo (verkoopvloeroppervlak) tot 2015 zal in de komende jaren gestalte worden gegeven.
- Een algehele kwaliteitsverbetering zal hierbij worden nagestreefd en daarbij zal ook met name ingestoken worden op een verbetering van het verblijfsklimaat. Met name zal ook aandacht worden geschonken aan de inrichting een aankleding van pleinen, de openbare ruimte en uitstraling, de aanwezigheid van groen en terrassen en het beheer van het openbare gebied.
- De horeca- en vermaakfunctie dient te worden versterkt.
- De supermarkten dienen gelet op hun trekkersfunctie in het centrum te worden gehandhaafd.
- De mogelijkheden die het project Brouwerspoort biedt met betrekking tot het verbeteren van de winkelrouting, dienen te worden benut en het streven zal hierbij zijn gericht op realisatie van een "winkel-acht" in plaats van het bestaande (onevenwichtige) model teneinde een logisch, helder afgerond winkelgebied en winkelcircuit te bewerkstelligen.
- De invulling van de distributieve uitbreidingsruimte in Brouwerspoort zal prioriteit krijgen, juist ook met het oog op het verbeteren van de winkelrouting.
- Complementair aan dit laatste punt wordt uitbreiding van het winkelaanbod elders in het centrum uitgesloten met uitzondering van een (beperkte) schaalvergroting voor bestaande detailhandelsvestigingen.
- Het beschikbare juridisch-planologisch instrumentarium zal worden geïnventariseerd op mogelijkheden om beleidsmatig ongewenste (detail)handelsontwikkelingen te sturen en de daartoe beschikbare instrumenten zullen daartoe worden ingezet.
- Voorts is, gelet op de dynamiek in de detailhandel, een periodieke actualisering van het detailhandelsbeleid noodzakelijk en zal dit beleid eens per 5 jaar worden geactualiseerd.

3.5. Bereikbaarheid

Autoverkeernetwerk

Het centrum van Veenendaal wordt voor autoverkeer ontsloten door de centrumring. De centrumring (Raadhuisstraat) grenst in het zuiden aan het plangebied. Via verschillende radialen is de centrumring aangesloten op wegen van een hogere orde: Rondweg-West (west- en zuidzijde), Rondweg-oost en Grote beer (noord- en oostzijde), die in het noorden aansluiten op de

rijksweg A12. Drie van deze radialen liggen in of in de directe nabijheid van het plangebied en komen uit op het Zwaaiplein. De radialen Hoogstraat / Verlaat en Prins Bernhardlaan grenzen aan het noorden van het plangebied en de radiaal Brouwersstraat loopt nu (nog) door het plangebied heen.

Fietsverkeernetwerk

In het centrum van Veenendaal is de fiets het belangrijkste vervoermiddel: meer dan 40% van de verplaatsingen wordt per fiets gemaakt. Kenmerkend voor Veenendaal en haar centrum is dan ook het uitgebreide fietsnetwerk, bestaande uit fietspaden, fiets(suggestie)stroken en voor de fiets toegankelijke wegen. Voor het fietsverkeer wordt met name gebruik gemaakt van de radialen Kerkewijk, Prins Bernardlaan, Zandstraat en Nieuweweg.

Openbaar-vervoernetwerk

Het centrum van Veenendaal is wat betreft busverbindingen ontsloten door streeklijnen, stadsdiensten en een buurtbus. Het busverkeer concentreert zich met name rond de Brouwersstraat, Verlaat en de Valleistraat. Daarnaast maakt het busverkeer gebruik van een groot deel van de centrumring en van de straat Schrijverspark. Met name de stadsdienst trekt de laatste jaren steeds minder reizigers als het gaat om ritten naar het centrum. Veel mensen geven wegens de korte afstanden naar het centrum de voorkeur aan de fiets.

Veenendaal kent ook drie treinstations: Veenendaal De Klomp, Veenendaal West en Veenendaal Centrum. Het laatste station is een belangrijke toegangspoort tot Veenendaal en het centrum en is gelegen op 500 tot 800 meter van het plangebied. Het station ligt aan de lijn Utrecht-Rhenen. Op werkdagen stopt er twee keer per uur een stoptrein en ’s avonds en in het weekend één keer per uur.

Verkeersveiligheid

Het merendeel van de ongevallen vindt in en rondom het centrum plaats: omgeving Zandstraat, Nieuweweg, Prins Bernardlaan, Schrijverspark, Brouwersstraat en Kerkewijk. Binnen de centrumring ontstaan vooral ongevallen op Tuinstraat, Brouwersstraat en Fluitersstraat. Het merendeel van de slachtoffers bestaat uit fietsers (iets meer dan 30%), gevolgd door de bromfietsers (iets minder dan 30%). Voetgangers vormen met circa 6% de kleinste slachtoffergroep. Als gevolg hiervan worden de kruisingen heringericht en wordt een 30 km-zone ingevoerd binnen het plangebied van Brouwerspoort.

Parkeren

De gemeente hanteert voor het plangebied de volgende parkeernormen:

functie	Norm
woningen	1,2 parkeerplaats per woning, met 0,3 voor bezoekers
detailhandel (winkels)	4 parkeerplaatsen per 100 m2 bvo
dienstverlening	2,5 parkeerplaatsen per 100 m2 bvo
kantoren	2 parkeerplaatsen per 100 m2 bvo

Bron: Parkeernotitie Goudappel Coffeng; 7 augustus 2002

Daar waar mogelijk wordt dubbel gebruik van parkeerplaatsen toegepast. Dit kan als functies niet op hetzelfde moment van de dag/week hun piekbelasting met betrekking tot parkeren hebben.

3.6. Beschermde natuurwaarden

Belangrijke natuurwaarden worden - als het gaat om specifieke soorten - beschermd door de Flora- en faunawet. De Flora- en faunawet is van toepassing op elke handeling die schade zou kunnen toebrengen aan de beschermde dier- en plantensoorten van de in de wet opgenomen lijst.

De gemeente heeft onderzoek laten verrichten naar beschermde natuurwaarden in het plangebied. Het aantal diersoorten met een beschermde status blijkt gering. In en om het Hollandia Wol gebouw komen enkele vogelsoorten tot broeden, en het gebouw biedt ruimte aan een kolonie gewone dwergvleermuizen bestaande uit ongeveer 10 exemplaren. Zowel de broedvogels als de vleermuizen worden beschouwd als extra te beschermen soorten ingevolge de Flora- en faunawet. De bosspitsmuis wordt ingevolge de Flora- en faunawet beschouwd als overige te beschermen soort. Stadsduif, bruine rat en huismuis worden niet beschermd.

Op grond van de beschikbare gegevens en de uitgevoerde beoordeling zijn de volgende conclusies getrokken.

- Er wordt geen afbreuk gedaan aan de gunstige staat van instandhouding van extra beschermde vogelsoorten in het plangebied, mits de werkzaamheden ter plaatse van het Hollandia Wolgebouw buiten het broedseizoen van de broedvogels gestart worden.
- Het Hollandia Wolgebouw herbergt een verblijfplaats van gewone dwergvleermuizen, welke als extra beschermde soorten worden beschouwd.
- Een overige te beschermen soort in het plangebied betreft de bosspitsmuis.
- Voor de gewone dwergvleermuizen dient vervangende woonruimte te worden gerealiseerd binnen de nieuwe bebouwing.

Door de aanwezigheid van de bosspitsmuis is een ontheffing van de Flora- en faunawet nodig. Deze ontheffing is volgens verwachting verkregen, omdat in de directe omgeving van het plangebied voldoende alternatieve leefgebieden voorhanden zijn en omdat het een in Nederland algemene soort betreft.
Ten aanzien van de gewone dwergvleermuis is eveneens ontheffing verkregen, als voorwaarde daaraan zullen tevens compenserende

maatregelen moeten worden getroffen om verblijfplaatsen van de soort in het plangebied te kunnen garanderen.
Uit de overige voorwaarden aan de verleende ontheffing wordt het volgende geciteerd:
De “gunstige staat van instandhouding” van de genoemde soorten komt niet in het geding als bij het werken aan het Hollandiawol-complex de volgende randvoorwaarden gelden.

1) Soorten die men tijdens de sloop, verbouw en nieuwbouw tegenkomt moet men zo snel mogelijk verjagen. Maar: soorten mogen niet in het broedseizoen of de kraamperiode worden verjaagd.
2) (Sloop) werkzaamheden mogen niet starten in het broedseizoen van vogels (half maart – eind juli) en in de kraamperiode van de gewone dwergvleermuis (eind april – eind augustus).
3) Als de verstorende (sloop)werkzaamheden eerder dan half maart starten en doorgaan tot in het broedseizoen en de kraamperiode, is er geen probleem: de vogels en vleermuizen zullen onder deze omstandigheden niet gaan broeden en kramen.
4) De start van de (sloop)werkzaamheden moet worden gemeld aan de ontheffinghouder van de gemeente Veenendaal (de ontheffinghouder).
5) Voorafgaand aan de (sloop)werkzaamheden moeten “tijdelijke” verblijfplaatsen voor de gewone dwergvleermuis worden opgehangen. Deze tijdelijke verblijfplaatsen moeten gedurende de hele verbouw / nieuwbouw van het Hollandiawol-complex blijven hangen.
   Geschikte tijdelijke verblijfplaatsen zijn de vleermuiskastjes. Ze kunnen in één of enkele bomen in de buurt van het complex worden opgehangen op een hoogte van 4 tot 6 meter. Het ophangen van deze kastjes moet gebeuren in overleg met de afdeling Wijkbeheer.
6) In de nieuwbouw moeten vaste zomerverblijfplaatsen voor de gewone dwergvleermuis komen. Deze verblijfplaatsen moeten om de 6 tot 8 meter op een hoogte van minstens 3 meter in de buitenmuur worden gerealiseerd. Op deze manier wordt voldaan aan de eis dat er meerdere geschikte verblijfplaatsen op korte afstand van elkaar aanwezig zijn. Aanbevolen wordt de verblijfplaatsen rondom het hele gebouw aan te brengen, maar in ieder geval in het zuidelijk deel van het complex. Dit omdat de huidige verblijfplaats hoog in het zuidelijk deel van het Hollandiawol-complex zit.
   Geschikte vaste zomerverblijfplaatsen zijn openingen in de buitenmuur die leiden naar een ruimte in de spouw of speciale vleermuisstenen, die ingemetseld kunnen worden.

Een ontheffing ten aanzien van de broedvogels is niet mogelijk, zodat werkzaamheden waarbij broedvogels worden verstoord of aangetast niet mogen worden uitgevoerd. Concreet betekent dit dat er geen verstorende werkzaamheden mogen worden gestart op het terrein van Hollandia Wol in de periode van maart tot en met juli. Buiten deze periode zijn werkzaamheden wel toegestaan.[3] Afgezien van de nieuwbouwwerkzaamheden hebben alle hiervoor genoemde werkzaamheden reeds plaatsgevonden. Aan de gestelde voorwaarden is daarbij voldaan. Deze quickscan is in juni 2008 geactualiseerd. Op basis van

[3] Flora en Faunawetrapportage Centrumgebied-Oost Veenendaal, d.d. september 2003

deze actualisatie kan de conclusie dat er geen belemmeringen zijn voor de voorgestelde ontwikkeling gehandhaafd blijven (zie bijlage Notitie Tauw geldigheid 'Quickscan Flora en Faunawet Centrumgebied-Oost Veenendaal', 10 juni 2008).

3.7. Water(huishouding)

3.7.1. *Bestaande situatie*

Open water

Het plangebied is gelegen binnen het beheersgebied van Waterschap Vallei & Eem. Eén van de belangrijke aders van dit waterschap is de Grift / Valleikanaal. De Grift is tevens een ecologische verbindingszone. Het plangebied grenst aan de zuidzijde aan deze waterloop. In het plangebied ligt een vijver langs de hoofdrijbaan van het Schrijverspark. Deze vangt een gedeelte van het hemelwater uit het gebied op (zie bij Riolering) en loost bij een bepaalde peilstijging via een lange duiker op de Grift. De Grift is een ecologische verbindingszone.

Grondwater

De grondwaterstand fluctueert. De gemiddelde hoogste grondwaterstand varieert van 0,80 tot 1,20 m beneden het maaiveld. In het noorden van het plangebied (Zwaaiplein en omgeving) kan de grondwaterstand in droge perioden zakken tot circa 2,00 m beneden het maaiveld.

Riolering

Het grootste gedeelte van het plangebied heeft een gemengd rioolstelsel. Een gedeelte van het gebied (parkeerterrein Brouwersstraat, een stuk van het noordelijk gedeelte van de woonwijk Schrijverspark en het bedrijf Lantor) heeft een verbeterd gescheiden stelsel, waarbij het hemelwater wordt geloosd op de vijver in het Schrijverspark. Er vindt alleen berging plaats in de vijver wanneer deze niet volledig gevuld is met water.

Waterkwaliteit

Het water in de Grift is niet van de beste kwaliteit; het voldoet nog niet aan de MTR-normen. Dit valt echter onder de verantwoordelijkheid van Waterschap Vallei & Eem. Het water in de vijver in het Schrijverspark is momenteel van een redelijke kwaliteit. Dit wordt veroorzaakt doordat bij een hevige regenbui de eerste hoeveelheid (vervuild) regenwater afgevoerd wordt naar het vuilwaterriool, waardoor redelijk schoon water in de vijver terechtkomt.

3.7.2. *Toekomstperspectief*

Open water

De Grift is een ecologische verbindingszone. Op korte termijn wordt op initiatief van waterschap Vallei en Eem in samenwerking met de gemeente een plan opgesteld over de gewenste en ongewenste ontwikkelingen in en langs de Grift.
De vijver in het Schrijverspark zal een andere vorm krijgen en iets groter worden. Er zal een grotere hoeveelheid hemelwater op geloosd gaan worden. Bij een bepaalde stijging van het waterpeil zal het water worden afgevoerd naar de Grift via een wadi, in noodgevallen ook via de reeds

bestaande lange duiker. Ten behoeve van de aanleg en de werking van de wadi zal het toekomstige peil in de nieuwe vijver met circa 0,25 m worden verhoogd ten opzichte van het huidige peil in de bestaande vijver. Onderzoek heeft aangetoond dat dit zonder problemen kan geschieden indien in het noordelijk deel van Schrijverspark drainage wordt aangebracht.

In het plan zal in noord-zuidrichting een gracht worden aangelegd. Om te voorkomen dat de huidige grondwaterstand door de gracht wordt beïnvloed en andersom zal, vanuit het oogpunt van doelmatig en efficiënt beheer, de gracht uit een gesloten bak bestaan. In de gracht zal het waterpeil in verband met de maaiveldhoogteverschillen en efficiënte berging van hemelwater vier verschillende niveaus hebben, te bewerkstelligen door middel van een stuwconstructie. Het water van de gracht zal continu worden ververst c.q. doorgespoeld. In droge perioden wordt het peil op deze manier tevens kunstmatig op peil gehouden. Doorspoeling kan geschieden door aan het hoge uiteinde van de gracht (bij het Zwaaiplein) water vanuit de Grift via een persleiding in te laten en aan het andere uiteinde weer af te voeren op de Grift.

Grondwater

Er dient voorkomen te worden dat door de nieuwe inrichting van het gebied wijzigingen optreden in de huidige grondwaterstand. Bij aanleg van halfverdiepte parkeerkelders met open bestrating rekenen met een verhardingshoogte van minimaal 0,40 m boven de hoogste grondwaterstanden. Hierdoor de bestrating aanleggen op een minimum niveau van 5.90 tot 6.20 +NAP. Het is aan te bevelen direct onder deze bestrating een drainagesysteem aan te leggen om tijdelijke pieken in de grondwaterstanden op te vangen.

In het gehele plangebied mag geen permanente bemaling (bijv. ten behoeve van parkeerkelders) worden toegepast.

Op korte termijn is er nog geen sprake van wijzigingen op het gebied van drinkwaterwinning in Veenendaal. Wel neemt de Provincie Utrecht de komende jaren alle drinkwaterwinningen in de provincie onder de loupe en bestudeert wat mogelijke effecten kunnen zijn op de grondwaterstanden t.g.v. vergroting, vermindering of sluiting van de drinkwaterwinning. Eventuele wijzigingen zullen pas op de (middel-)lange termijn plaats vinden. Het verbruik van drinkwater in Veenendaal is de afgelopen jaren met ca. 20% gedaald. Het is echter niet te verwachten dat deze tendens zich in deze mate voortzet.

Wijzigingen op korte termijn in de bestaande grondwaterwinning door bedrijven in en om het centrum zijn niet bekend. Indien deze evenwel optreden zal nauwkeurig bestudeerd worden wat de effecten hiervan zijn op de grondwaterstand in het onderhavige gebied en zullen passende maatregelen getroffen worden om negatieve effecten zoveel mogelijk te elimineren.

Riolering

Tijdens de ontwikkeling van het plangebied zal de riolering omgebouwd worden naar een volledig gescheiden systeem. Hierbij wordt het vuilwater afgevoerd naar het hoofdriool in de Raadhuisstraat.

De piekafvoer van het hemelwater op de Grift mag niet toenemen. Het hemelwater mag slechts gedoseerd afgevoerd worden op de Grift. Het grootste gedeelte van het hemelwater moet daarom tijdelijk gebufferd worden in het plangebied. In overleg met waterschap Vallei & Eem is de totale berging in het gebied berekend op een zodanige wijze, dat:

a. de piekafvoer op de Grift niet groter is dan de landelijke afvoer;
b. er bij zware buien geen wateroverlast optreedt.

De berging van dit hemelwater geschiedt op drie manieren:

a. in de nieuw aan te leggen gracht. Het hemelwater wordt in het noordelijk gedeelte van het plangebied afgevoerd naar de gracht. De berging in de gracht vindt plaats door tijdens buien een peilstijging toe te laten van maximaal 0,40 m;
b. in de vijver in het Schrijverspark. Het overgrote gedeelte van het plangebied loost via een afscheider op de bestaande vergrote vijver. Bij een stijging van het waterniveau in de vijver voert deze via een wadi tussen de flats - of in noodgevallen via de bestaande duiker - af naar de Grift;
c. in grote regenwaterriolen. De afmetingen van de regenwaterriolen zijn, in overleg met het waterschap Vallei en Eem, zo gedimensioneerd dat deze de resterende hoeveelheid te bergen hemelwater kunnen bergen. Om deze berging te creëren dient het hemelwaterstelsel na een bui door middel van pompen geleegd te worden.

Het gehele rioleringssysteem is ontworpen in overleg met het waterschap Vallei en Eem.

Waterkwaliteit

Door de inspanningen van Waterschap Vallei & Eem en de WERV-gemeenten zal de waterkwaliteit van de Grift in de toekomst worden verbeterd. Dit heeft de gemeente Veenendaal echter niet (geheel) zelf in de hand.
Door ombouw naar een gescheiden rioleringssysteem draagt de gemeente wel een steentje bij aan een vermindering van de vuilemissie op de Grift. Dit doordat het aantal overstortingen (en daardoor de vuilemissie) vanuit het gemengde systeem als gevolg van hevige regenbuien drastisch zal verminderen. Bovendien zal door de inrichting van de openbare ruimte op basis van de nieuwe Inrichtingseisen Veenendaalse Openbare Ruimte (IVOR) en een beter beheer van de openbare ruimte een verbetering van de waterkwaliteit worden bereikt (vermindering diffuse bronnen).

Het water dat op de vijver in Schrijverspark geloosd zal worden zal van goede kwaliteit zijn doordat dit eerst een filterinstallatie zal passeren, voordat het in de vijver komt.

In het kader van het waterplan en het Gemeentelijk Rioleringsplan 2005 zal het waterkwaliteitsspoor verder uitgewerkt worden, waarbij de waterkwaliteitsaspecten zeker de nodige aandacht krijgen. Ook wordt in het kader van de Europese Kader Richtlijn Water, die langzamerhand zijn uitwerking zal krijgen in gemeentelijke plannen, aan de waterkwaliteit in het plan de nodige aandacht besteed.

Overleg Waterschap Vallei en Eem

Op 24 februari 2003 en op 20 november 2003 heeft in het kader van dit bestemmingsplan vooroverleg plaatsgevonden met het Waterschap Vallei en Eem. Het Waterschap heeft met de verslaglegging van beide besprekingen ingestemd.

Waterplan

In september 2006 is het integrale waterplan door de gemeenteraad vastgesteld. Dit is opgesteld in samenwerking met het Waterschap Vallei en Eem en waterleidingbedrijf Hydron Midden Nederland. Door deze samenwerking wordt gegarandeerd dat het beleid van het waterschap doorvertaald wordt naar het gemeentelijk beleid.
Het waterplan geeft een visie op de lange termijn op het gebied van grond-waterkwaliteit en –kwantiteit. Tevens worden in het waterplan diverse maatregelen (zoals studies en uitvoeringsmaatregelen) opgenomen die de komende jaren uitgevoerd c.q. opgesteld zullen worden. Hierbij worden kansen op het gebied van water benut en knelpunten (zoals wateroverlast en watervervuiling) opgeheven.
De visie en de maatregelen uit het waterplan zijn ook van toepassing op de (grond-) waterkwaliteit en –kwantiteit in het plan Brouwerspoort.

3.8. Kabels, leidingen en straalverbindingen

In het plangebied zijn geen kabels, leidingen en straalverbindingen aanwezig die planologische bescherming behoeven.

4. Masterplan

4.1. Planopzet

De centrale ader en drager van het plangebied in Noord-Zuid richting wordt gevormd door een slingerende “gracht” die het Zwaaiplein met het Raadhuis verbindt. Het profiel van deze ader heeft een variërende breedte van 17 tot 19 meter. De ader wordt regelmatig door water in twee zijden gescheiden, waardoor het karakter van een gracht ontstaat. De westzijde van de gracht zal specifiek als voetgangersgebied worden ingericht. De oostzijde is bedoeld voor langzaam verkeer en expeditieverkeer.
Een tweede belangrijke ader in Noord-Zuid richting is de Wolweg langs de gebouwen van de Hollandia Wol fabrieken. Doorgaand verkeer is op deze straat niet gewenst; wel speelt deze straat een belangrijke rol bij de verkeersontsluiting van het gebied en de bereikbaarheid van de parkeergarages.
De twee aders worden met elkaar verbonden door vijf dwarsstraten. De bebouwing tussen de openbare ruimtes bestaat uit gesloten bouwblokken. Onder de bouwblokken bevinden zich ondergrondse parkeergarages. De gemiddelde bouwhoogte van het plangebied bedraagt vier bouwlagen. Op een aantal plaatsen wordt deze vierde bouwlaag aangevuld met een vijfde die bestaat uit penthouses die terugliggen uit de bouwgrens om deze niet het karakter van een volledige extra bouwlaag te geven. Incidenteel zijn ook andere hogere en bijzondere elementen opgenomen.

Het noordelijke deel van de gracht zal onderdeel gaan uitmaken van het hoofd winkelcircuit van Veenendaal; hier komen aan twee zijden van de gracht winkels. Dit deel is slechts bedoeld voor langzaam verkeer; het autoverkeer wordt omgeleid. De bestaande passage sluit op een vloeiende manier aan op de gracht. Het hart van het plangebied is het cultuurplein: een plein met belangrijke centrumfuncties eromheen, zoals een bibliotheek, muziekschool, theater-film-café, daghoreca e.d. Direct grenzend aan dit plein is een meer parkachtig Kerkplein gesitueerd. Ten zuiden van de Pniëlkerk is door ‘Het Huis van Rijkoompje’ de doorsteek naar de Hoofdstraat gesitueerd, waardoor deze als een soort van stadspoort toegang biedt tot de pleinen.

In het zuidelijke gedeelte van de gracht bevinden zich op straatniveau voornamelijk ruimten ten behoeve van dienstverlening, kantoren en banken. Boven de winkels en dienstverlening wordt langs de hele gracht gewoond.
Op het Raadhuisplein is verder uitbreiding van het raadhuis voorzien.
Het Schrijverspark is voor een klein deel in de planvorming betrokken.
In het bestemmingsplan is in afwijking van het Masterplan gekozen voor het handhaven van de beide appartementenblokken in het Schrijverspark. Het huidige parkeerterrein grenzend aan deze bestaande appartementen wordt in het bestemmingsplan bestemd als ‘gemengd’.

4.2. Programma en fasering

Het programma is weergegeven in de onderstaande tabel. Overigens betreft het onderstaande een indicatief programma.

Tabel Programma (indicatief)

Functie	**totaal**
Woningaantallen	517
Parkeerplaatsen	1.670
Detailhandel	4.600
Dienstverlening	6.135
cultuur / gemeentelijke diensten	19.140
Horeca	795
Meubeltoonzaal	6.000

Bron: Masterplan II

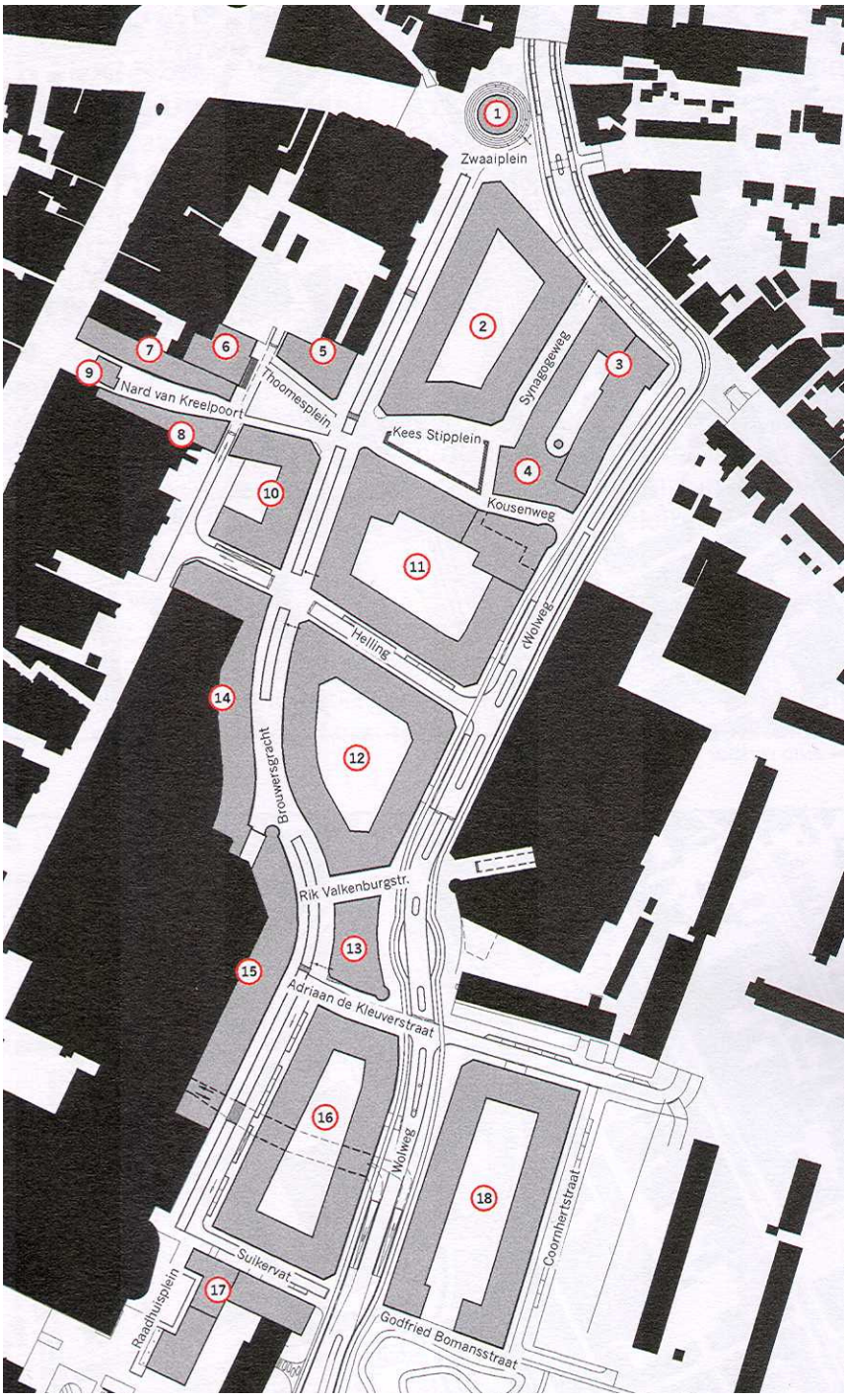
Het Masterplan zal niet in één bouwstroom gerealiseerd worden. De uitvoering van het plan zal in fasen geschieden. Hiervoor zijn de volgende redenen:

- Een aantal planonderdelen binnen het plangebied moeten worden verplaatst. Het verdient de voorkeur om de nieuwbouw te realiseren alvorens de oudbouw te slopen. Hiermee wordt tijdelijke huisvesting voorkomen.
- Uitgangspunt is om het centrum bereikbaar te houden tijdens de uitvoering. Met name de aanwezigheid van (tijdelijke) parkeervoorzieningen is van belang.
- Een aantal plandelen is beduidend eerder beschikbaar als bouwterrein.
- Een aantal functies heeft een acuut huisvestingsprobleem en zal zo snel mogelijk gerealiseerd moeten worden (bijvoorbeeld de bibliotheek).
- Het is verstandig de oplevering van woningen te spreiden in de tijd om rekening te houden met de opnamecapaciteit van de markt.
- Een belangrijke voorwaarde bij het opstellen van de fasering is dat gerealiseerde planonderdelen bij oplevering goed moeten kunnen functioneren.

In figuur 5 is een overzicht gegeven van de bloknummers van de verschillende bouwblokken.

4.3. Voorzieningen

De straat met gracht zal in functioneel opzicht een gemengd karakter krijgen. Tussen de Corridor en de Pniëlkerk zal aan beide zijden van de gracht, in het autovrije gebied, de detailhandel een plaats krijgen. Dit zal ook het geval zijn aan weerszijden van de doorsteek en in de zuidwand van het kerkplein. Meer noordelijk zal het karakter van het grachtprofiel worden bepaald door de meubeltoonzaal. Aan de overkant zal de bestaande juwelier naar alle waarschijnlijkheid het beeld blijven bepalen, eventueel uitgebreid met een aantal kleine winkelunits. Het is denkbaar dat aan de oostzijde van de gracht, in het blok aan het cultuurplein op termijn een grootschalige trekker wordt gesitueerd, bij voorkeur afgezoomd met kleinere units.



Figuur 5. Bouwprojectnummers Brouwerspoort

Het zuidelijk deel van de gracht zal meer een invulling krijgen met dienstverlening en kleinschalige kantoor/baliefuncties. Hier wordt ook gedacht aan het opnieuw situeren van een aantal bankkantoren uit het plangebied.
Rond het Cultuurplein is ruimte gereserveerd voor een groot aantal typische centrumfuncties, zoals de bibliotheek en in de zuidwand bijvoorbeeld de muziekschool en een theater-film-café. De noordwand van het plein krijgt een invulling met daghoreca en terrassen op de zon.

Het plangebied wordt niet overal winkelgebied, aangezien onderzoek heeft aangetoond dat de ruimte voor de uitbreiding van detailhandel op de korte en lange termijn beperkt lijkt. Het bestemmingsplan legt – met uitzondering van de meubeltoonzaal – niet vast welke branches / winkels er (mogen) worden toegevoegd aan het huidige aanbod, noch de fasering waarin de toevoeging zou moeten plaatsvinden.

4.4. Wonen

Wonen is een belangrijke functie in het plangebied. Er wordt gestreefd naar een grote verscheidenheid in typen en categorieën. Er is onderzoek gedaan naar doelgroepen en woonmilieus. Langs de gracht komen statige (grachten)panden met daarin meerdere appartementen. Aan de oostzijde zijn kleinere appartementen beoogd dan aan de westzijde. In het binnengebied (tussenstraten en Wolweg) zijn dekgeoriënteerde woningen en appartementen. In het bouwblok Schrijverspark zijn vooral grote en middelgrote appartementen beoogd, voor een deel ook in de duurdere huursector. Ook worden er, met name langs de Wolweg (Binnengebied en Schrijverspark), zogenaamde werkwoningen gerealiseerd, zijnde woningen waarin men thuis een beroep kan uitoefenen. Deze (in het Masterplan geschetste) woningtypologieën zijn indicatief; in de verdere uitwerking zullen de woningtypen en aantallen nader worden bepaald.

Tabel Woningtypen (indicatief)

Deelgebied	**Brouwersgracht West**	**Brouwersgracht Oost**	**Binnengebied**	**Schrijverspark**
Oppervlak (bvo)	80-115 m2	115-150 m2	> 115 m2	>115 m2
Woningtype	Appartementen groot balkon lage ramen met zicht op straat karakteristieke woning	appartementen langs de gracht / gestapelde woningen in tussenstraten 1 laag penthouses	dekgebonden woningen / appartementen grotere woningen contact met enig groen	grote appartementen / ook lift (ook voor senioren) ook huurwoningen

Bron: Masterplan II, november 2002

De woningen worden ontsloten vanaf de straatzijde. Aanvullend op het Masterplan kan opgemerkt worden dat circa 100 van de hierboven genoemde typen woningen in het betaalbare segment worden gerealiseerd.

Figuur 6. Verkeerscirculatie Brouwerspoort

4.5. Verkeer

Bereikbaarheid

De Wolweg speelt een belangrijke rol bij de totale verkeersontsluiting van het plangebied. Dit geldt niet alleen voor de bereikbaarheid per auto maar ook voor het expeditieverkeer en het openbaar vervoer.
Met deze straat is een directe aansluiting op de centrumring van Veenendaal te realiseren. Tegelijkertijd is doorgaand Noord-Zuid verkeer in deze straat geweerd door het aanbrengen van een verkeerskundige knip ter hoogte van de nieuw te realiseren centrumhalte voor de bus. Bijna alle openbare garages in het plangebied worden ontsloten vanaf de Wolweg.
De gracht heeft veel meer het karakter van een langzaam verkeer route. Aan de zuidzijde is de straat voor de bereikbaarheid van de daar geprojecteerde dienstverlening en kantoren wel in één richting toegankelijk voor autoverkeer.
In het Schrijverspark wordt het doorgaande verkeer volledig geweerd. Er is hier gekozen voor een structuur van inprikkers ten behoeve van de bereikbaarheid van parkeervoorzieningen. Op bijgaand kaartje in figuur 6 is de verkeerscirculatie in het plangebied aangegeven.

4.6. Openbare ruimte

Om de uiteindelijke architectonische kwaliteit van het stedenbouwkundige plan te garanderen is een beeldkwaliteitplan geschreven, dat onderdeel is van het Masterplan II. In het beeldkwaliteitplan wordt nader ingegaan op de beoogde sferen van de verschillende openbare ruimten (en de gewenste karakters van de gebouwen). Het beeldkwaliteitplan wordt ingezet als middel om de architectonische kwaliteit van de verschillende uitwerkingen door verschillende architecten af te stemmen. In het beeldkwaliteitplan is ook de rol van een supervisor vastgelegd als bewaker van de integrale stedenbouwkundige en architectonische kwaliteit van het plan.
Aangezien het beeldkwaliteitplan leidend is bij de verdere uitwerking van de plannen wordt er in dit bestemmingsplan slechts op hoofdlijnen ingegaan op de openbare ruimte.

In het plangebied worden de bestaande waardevolle bomen waar mogelijk bewaard dan wel verplaatst. Ook de minder waardevolle bomen worden waar mogelijk verplant binnen het plangebied. Bomen worden als structuurbepalende elementen ingezet om de stedenbouwkundige structuur van straten en pleinen te versterken. De belangrijke Noord-Zuid verbindingen kennen elk hun eigen groenstructuur.
Het nieuwe Cultuurplein krijgt het karakter van een stadsplein. Hier is ruimte gereserveerd voor een aantal sterke solitaire bomen. Het Kerkplein is meer parkachtig van opzet.
De groene scheg aan de zuidrand van het plangebied, langs de centrumring, wordt verder uitgebreid en doorgetrokken tot aan het Raadhuis.
De binnengebieden van de woningen zullen als collectieve groengebieden worden ingericht.

Ook water is een belangrijk structurerend element in de noord-zuid richting. Met de introductie van de gracht wordt het Zwaaiplein met het Raadhuis verbonden. Het water ontspringt voor een deel als ondergrondse bron ter hoogte van het Zwaaiplein en stroomt voor een deel via duikers en een

overloop naar het Verbindingskanaal. Met de realisering keert een historisch karakteristiek element terug in het centrum. De retentiefunctie van oppervlaktewater is van belang voor de waterhuishouding.

In het inrichtingsplan zijn de diverse openbare ruimten verder uitgewerkt.

5. Uitwerking Masterplan

5.1. Ontwikkeling bestemmingsplan

Bij de ontwikkeling van het bestemmingsplan zijn een aantal aspecten vanuit het Masterplan verder uitgewerkt. Dit betreft o.a. de aspecten verkeer en verkeersintensiteiten en de parkeerbalans.

5.2. Gevolgen project op onderliggend wegennet

In onderstaande tabel zijn de verschillende verkeersintensiteiten opgenomen voor zowel de wegen in het plangebied als de centrumring. De centrumring is de hoofdverkeersstructuur rondom het centrum en leid het verkeer af naar de omliggende wegen. Uit de berekende verkeersintensiteiten blijkt dat er geen knelpunten verwacht worden op de centrumring. De centrumring als hoofdstructuur kan de toename van het aantal verkeersbewegingen goed aan. In ieder geval zullen de bestaande verkeersregelinstallaties op de ring beter op elkaar worden afgestemd waardoor de doorstroming verbeterd. Dit heeft ook een positief effect op de luchtkwaliteit.

Verkeersgegevens

Voor de bijdrage van het verkeer zijn de verkeersintensiteiten ontleend aan het verkeersmodel van de gemeente. Voor de verdeling van het verkeer is gebruik gemaakt van het milieumodel van Veenendaal. Onderstaande tabel geeft voor 2015 met en zonder plan de verkeersintensiteiten, voertuigverdeling en overige verkeersgegevens.

straatnaam	Intensiteit 2005	intensiteit 2015 zonder plan	intensiteit 2015 met plan
Brouwersstraat/Wolweg, inprikker	11.500	14.600	4.500
Brouwersstraat, t.h.v. Helling	6.000	6.800	5.000
Tuinstraat	180	200	1.600
Nieuweweg	5.800	3.100	3.100
Raadhuisstraat	8.200	10.300	11.400
G. van Schoonebeekstraat	15.400	5.100	8.700
Verlaat	1.400	1.200	3.100
Kleine Beer	7.700	5.000	6.700
Prins Bernhardlaan	13.900	10.600	10.200
Duivenwal	5.900	7.400	7.900
Bevrijdingslaan	8.800	9.700	10.500
Vijgendam	800	1.000	1.100
Weverij	11.900	12.000	12.900

Tabel verkeersintensiteiten: Overzicht verkeersintensiteiten

5.3. Parkeerbehoefte en parkeerbalans

De basis voor het bepalen van het aantal parkeerplaatsen wordt gevormd door de parkeerbalans. De parkeerbalans is veel meer dan alleen een kwantitatieve vergelijking van het aantal parkeerplaatsen met de aanwezige voorzieningen in het centrum. Met behulp van de parkeerbalans kunnen vraag en aanbod van parkeerplaatsen aan elkaar worden getoetst (zowel kwantitatief als kwalitatief) Het is een adequaat instrument om flexibel in te spelen op snel wijzigende omstandigheden. Bovendien is het een belangrijk hulpmiddel om zorgvuldig om te gaan met het faseren van ontwikkelingen in Brouwerspoort.

In de huidige situatie zijn de vraag naar en het aanbod van parkeervoorzieningen redelijk met elkaar in evenwicht. Van daaruit wordt door de gemeente gestreefd naar een continue “positief” evenwicht. Dat wil zeggen dat zoveel mogelijk zal worden voorkomen dat het aanbod achterblijft bij de vraag. De bedrijven en voorzieningen in het centrum moeten zèlf ervoor zorgen dat de meest gunstig gesitueerde parkeervoorzieningen niet in beslag worden genomen door auto’s van personeelsleden of door bedrijfswagens (o.a. door stimulering van fietsgebruik, gebruik van verder weggelegen parkeerplaatsen en parkeerplaatsen op eigen terrein). Daarom wordt onderscheid gemaakt tussen de openbare parkeervoorzieningen en de privé parkeerplaatsen voor bewoners. In de parkeerbalans voor de bezoekers worden dan ook alleen de voor het publiek (bezoekers) toegankelijke parkeerplaatsen in aanmerking genomen.

Bij de kwantitatieve beoordeling van het aantal vereiste parkeerplaatsen zijn de algemeen geldende normen die daarop van toepassing zijn in acht genomen (zoals opgenomen in het ASVV-handboek en de uitgangspunten van het Masterplan II).

Parkeerbalans bezoekers
De parkeerbalans voor bezoekers heeft zoals aangegeven betrekking op de openbare parkeerplaatsen. Voor parkeervoorzieningen voor de woningen wordt naar de volgende paragraaf verwezen. De kwantitatieve parkeerbehoefte aan openbare parkeervoorzieningen bedraagt circa 1.000 parkeerplaatsen (zie onderstaande tabel).

Tabel Parkeerbehoefte bezoekers (indicatief)

Functie	Aantal / opp (m2 bvo)	norm	aantal plaatsen
detailhandel (winkels + meubeltoonzaal)	10.600 (4.600+6.000)	4 parkeerplaatsen per 100 m2 bvo	424
Dienstverlening	6.135	2,5 parkeerplaatsen per 100 m2 bvo	153
cultuur / gemeentelijke diensten	19.140	2,0 parkeerplaatsen per 100 m2 bvo	383
Horeca	795	5,0 parkeerplaats per 100 m2 bvo	40
Totaal			1.000

Het betreft hier slechts de toevoeging van parkeerplaatsen als gevolg van nieuwe functies. Bij de ontwikkeling van Brouwerspoort zal ook rekening gehouden dienen te worden met het verdwijnen van bestaande functies en verdwijnen van bestaande parkeerterreinen. De parkeervraag neemt door het verdwijnen van bestaande functies af met 226 parkeerplaatsen. Daarnaast zullen 712 bestaande parkeervoorzieningen gecompenseerd dienen te

worden. Per saldo zullen bovenop de gecalculeerde 1.000 parkeerplaatsen, 486 extra plaatsen gerealiseerd dienen te worden. De parkeerbalans voor bezoekers zal derhalve circa 1.486 plaatsen omvatten. Het plan gaat daarbij uit van gebouwde en ondergrondse garages in nagenoeg alle bouwblokken. Voor het optimaal functioneren van het totale centrum is het wenselijk om ook ten noorden van het plangebied (omgeving Koekjesfabriek) én aan de westkant extra parkeerruimte te realiseren (Duivenweide). In Duivenweide zijn inmiddels 150 parkeerplaatsen daadwerkelijk gerealiseerd.

De parkeerbalans voor openbaar toegankelijke parkeervakken wordt op planniveau bewaakt en niet op blokniveau. Op blokniveau zullen er blokken zijn met een positief parkeersaldo en met een negatief saldo.

Parkeren bewoners
Voor woningen wordt de parkeernorm van 1,2 'vaste' parkeerplaats (niet toegankelijk voor bezoekers van winkels en voorzieningen in het centrum) per woning. Deze norm is voortgekomen uit een oorspronkelijke norm van 1,5 parkeerplaats per woning. Deze norm is opgebouwd op 1,2 parkeerplaats voor bewoners en 0,3 parkeerplaats per woning voor bezoek. Op basis van de behoefte aan bezoekersparkeren voor enerzijds de centrumvoorzieningen en anderzijds voor bezoekers van bewoners er sprake is van de mogelijkheid tot dubbelgebruik. Voor het bezoekersparkeren van de woningen worden derhalve geen aparte voorzieningen gerealiseerd. Bezoekers kunnen gebruik maken van de openbare parkeerplaatsen zoals hierboven reeds zijn becijferd.

Tabel Parkeerbehoefte bewoners (indicatief)

Functie	Aantal / opp (m2 bvo)	norm	aantal plaatsen
Woningen	517	1,2 parkeerplaats op eigen terrein 0,3 parkeerplaats als dubbelgebruik	620

Samenvatting parkeeropgaaf
In onderstaande tabel is een indicatief samenvattend overzicht gegeven van de parkeeropgaaf voor de ontwikkeling van Brouwerspoort.

Samenvattend overzicht (indicatief)

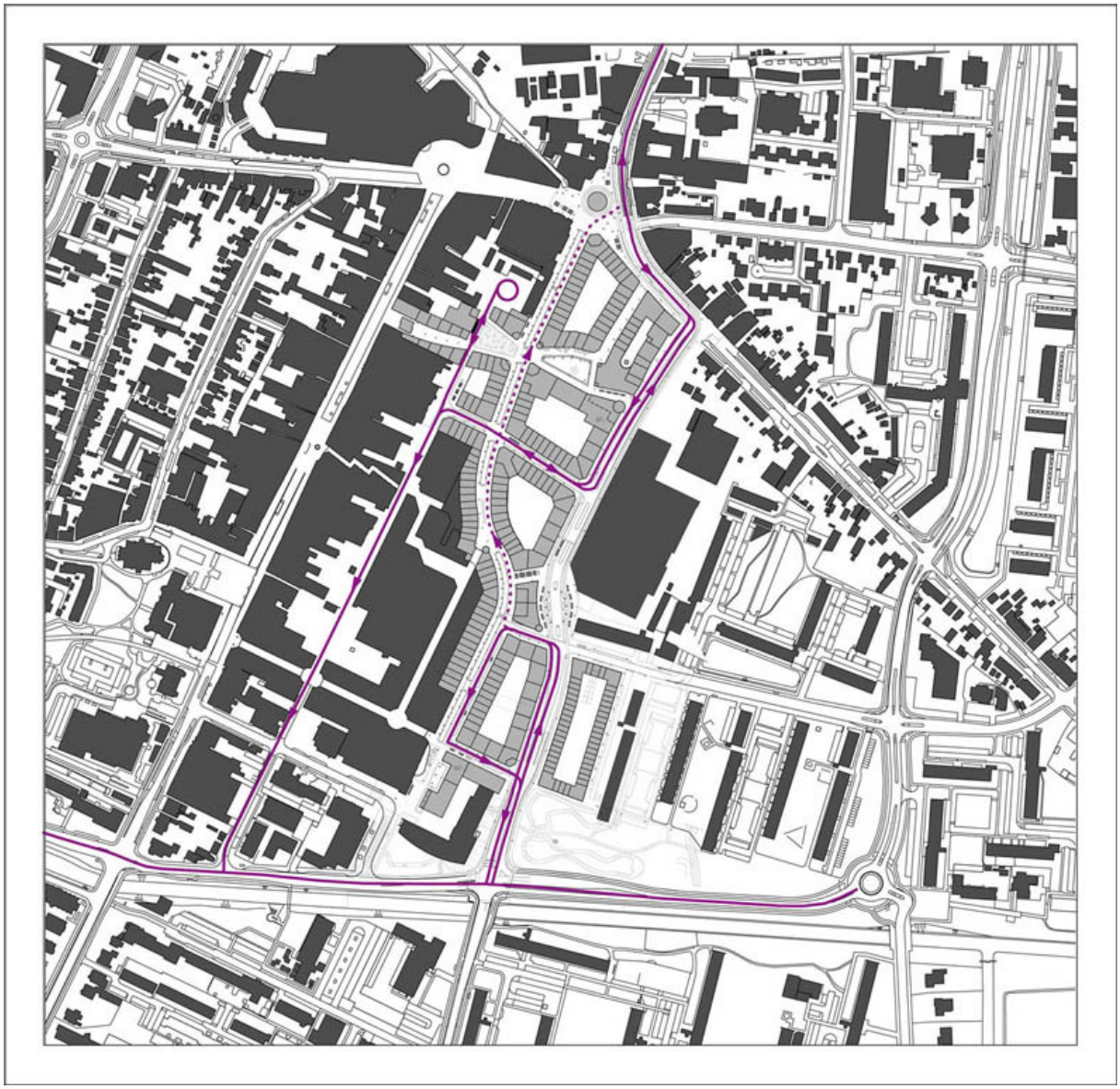
Functie	Aantal / opp (m2 bvo)	Aantal parkeerplaatsen privé	aantal plaatsen openbaar
Woningen	517	620	dubbelgebruik
detailhandel (winkels + meubeltoonzaal)	10.600 (4.600+6.000)		424
Dienstverlening	6.135		153
cultuur / gemeentelijke diensten	19.140		383
Horeca	795		40
Compensatie opheffen bestaande parkeervoorzieningen			712
Vermindering parkeervraag door verdwijnen bestaande functies			- 226
Totaal		620	1.486

Totaal zullen circa 2.100 parkeerplaatsen worden gerealiseerd om aan de parkeervraag te kunnen voldoen.

Situering parkeervoorzieningen bezoekers
Door de uitvoering van het plan verdwijnen een groot aantal parkeerplaatsen (700 p.p.). Voor bezoekers worden er bijna 1.500 nieuwe parkeerplaatsen gerealiseerd. Per saldo worden er, ten opzichte van de huidige situatie, 800 parkeerplaatsen toegevoegd voor bezoekers uit het centrum. Dit aantal is mede gebaseerd op de toevoeging van functies in het plangebied (detailhandel en andere functies). Tevens is rekening gehouden met de groei van de gemeente door de uitbreidingswijken Dragonder-oost en Veenendaal-oost.
De meeste parkeerplaatsen voor bezoekers worden gesitueerd aan de zuidkant of de noordkant van het plangebied. Deze gebouwde parkeervoorzieningen binnen Brouwerspoort zullen bereikbaar zijn vanaf de centrumontsluitingswegen zoals de Wolweg, Verlaat en Raadhuisstraat. In het plan zijn de openbare gebouwde parkeervoorzieningen zoveel mogelijk gespreid over het gebied.

5.4. Expeditieverkeer

De Tuinstraat is in Noord-Zuid richting toegankelijk voor expeditieverkeer. Dit verkeer kan de Tuinstraat via de centrumring, de Prins Bernhardlaan en de Valleistraat bereiken. Voor het noordelijke deel van de Tuinstraat en de oostkant van de gracht wordt gedacht om het expeditieverkeer te reguleren via openstelling op bepaalde tijdstippen. Over het cultuurplein loopt een expeditieroute naar het Verlaat. Op bijgaand kaartje in figuur 8 is de routing van het expeditieverkeer aangegeven.



Figuur 8. Routing van het expeditieverkeer in Brouwerspoort

5.5. Fietsen

Langs de oostkant van de gracht is een aantrekkelijke noord-zuid fietsverbinding geprojecteerd. De Wolweg wordt, met aan beide zijden een vrijliggend fietspad, een belangrijke noord-zuid verbinding voor de fiets. Dit is een verbetering ten opzichte van de huidige Brouwersstraat die geen fietspaden heeft.
De oost-west verbinding voor fietsers kan lopen via de Hoogstraat en de Zandstraat. In het Brouwerspoort gebied zal in ieder geval aan de noordzijde (langs de Wolweg) een gebouwde fietsenstalling aangelegd worden.

5.6. Openbaar Vervoer

In het gebied is een klein busstation geprojecteerd halverwege de nieuw aan te leggen Wolweg. Op deze wijze kunnen de passagiers midden in het centrum uitstappen. Over de definitieve situering van haltes voor openbaar vervoer zal nog besluitvorming plaatsvinden.

5.7. Profiel Wolweg

In het Masterplan Brouwerspoort is aangegeven dat de Wolweg een belangrijke rol bij de totale verkeersontsluiting van het plangebied speelt. Feitelijk is sprake van een zuidelijk en een noordelijk deel. Het Zuidelijk deel loopt vanuit de Raadhuisstraat tot aan Schrijverspark en de Adriaan de Kleuverstraat en ontsluit de bouwprojecten 16 en 18 (zie figuur 5). Het noordelijk deel loopt vanuit het Verlaat naar het bouwproject 12. Deze weg zorgt voor de ontsluiting van de parkeergarages onder de bouwprojecten 11 en 12 en maakt de route naar de Tuinstraat mogelijk (zie paragaaf 5.4). Het deel tussen het zuidelijk en noordelijke deel is alleen bereikbaar voor openbaar vervoer en langzaam verkeer.
Het profiel van de Wolweg is in de uitwerking van het Masterplan gewijzigd. In het Masterplan had de Wolweg nog een brede middengeleider. Mede gezien de ligging van het bedrijfspand van Lantor is het profiel aangepast en is de middengeleider komen te vervallen. Hierdoor kan de Wolweg naast het bestaande bedrijfspand worden gerealiseerd (zie ook paragraaf 5.8).

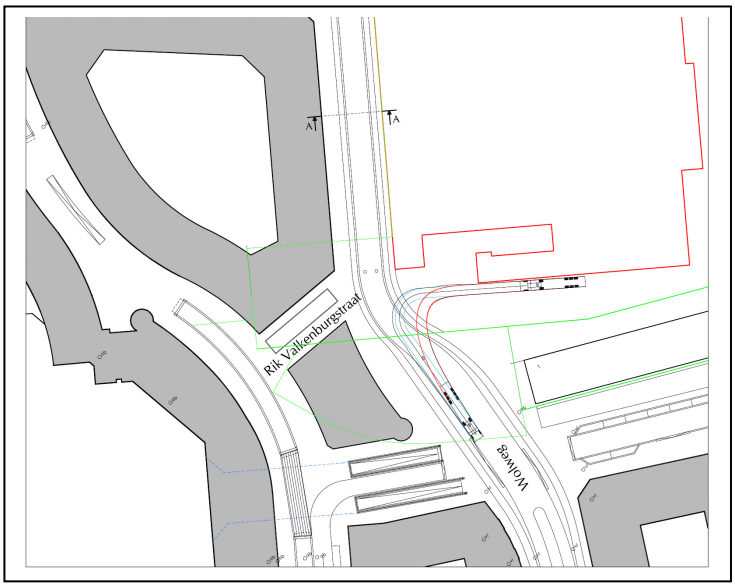
5.8. Ontwikkeling Brouwerspoort met behoud bedrijfsbestemming locatie Lantor

Naast en in beperkte mate binnen het plangebied Brouwerspoort is het bedrijf Lantor gelegen. Lantor is gevestigd aan het Verlaat 22 en produceert zogenaamde non-wovens (niet gewoven textiel). In het kader van het opstellen van voorliggend bestemmingsplan en het Masterplan Brouwerspoort is het uitgangspunt gehanteerd dat Lantor in principe op haar huidige locatie blijft gehuisvest. In deze paragraaf wordt ingegaan op de ruimtelijke consequenties van de ontwikkeling van Brouwerspoort op het bedrijf. Ten aanzien van de milieusituatie wordt verwezen naar het volgende hoofdstuk. Zoals aangegeven ligt een beperkt deel van het bedrijfsperceel binnen het plangebied Brouwerspoort. H

Dit deel betreft de zuidwest hoek van het bedrijf (circa 1.041 vierkante meter) (zie afbeelding 9). Op dit gedeelte van het perceel bevindt zich de uitrit van

het bedrijf, een opslagloods, klein laboratorium en een waterput. Door de voorgestelde bestemmingsplanwijziging kunnen deze functies op termijn niet in hun huidige vorm voortgezet worden. De uitrit kan opnieuw worden vormgegeven conform afbeelding 10. De waterput zal in het wegprofiel van de Wolweg worden opgenomen. Tot slot zal de bestaande bebouwing op dit gedeelte dienen te verdwijnen. De gemeente heeft bij het opstellen van Masterplan alle betrokken belangen zorgvuldig afgewogen. Voor het betrokken gebied is gekozen om het primaat bij de centrumfuncties te leggen. Lantor kan zijn huidige bedrijfsactiviteiten kunnen voortzetten maar ten gunste van de ontwikkeling van het centrum zullen op termijn deze beide perceelsgedeelten dienen te worden herbestemd, De gemeente streeft er logischerwijs naar om de betreffende perceelsgedeelten binnen de planperiode langs minnelijke weg te verwerven. Mocht men hier niet in slagen dan zal de gemeente overgaan tot onteigening van de betreffende perceelsgedeelten (raadsbesluit 27 september 2007). Totdat definitief duidelijkheid bestaat over de verwerving van de percelen kan Lantor op basis van het gebruiks- en bouwovergangsrecht het huidige gebruik van deze perceelsgedeelten voortzetten.

Figuur 9: *Toekomstige centrum- en verkeersbestemming zuidwestzijde Lantor*



Figuur 10: *Nieuwe situatie uitrit Lantor na realisatie Brouwerspoort.*

6. Milieu aspecten

6.1. Wegverkeerlawaai

De doelstelling van de Wet geluidhinder (Wgh) voor woongebouwen is het beperken van de geluidsbelasting aan alle buitengevels tot ten hoogste 48 dB. Dit geldt voor de aanleg van een nieuwe weg of aanpassingen aan een bestaande weg (in het geval van een zogenaamde reconstructie), alsmede nieuw te bouwen woningen. In dat kader wordt aan iedere weg waarop met een snelheid van 50 km/uur of meer gereden mag worden een zone toegekend die – afhankelijk van de ligging binnen of buiten de bebouwde kom en van het aantal rijstroken – varieert in breedte.

De nieuwe wegen in het plangebied zullen een 30 km/uur-regime krijgen. Een deel van het plangebied ligt in de zone van de bestaande Verlaat, welke beoogd 30 km/uur-gebied is. De 30 km/h wegen kunnen niet formeel worden getoetst omdat ze wettelijke gezien geen geluidszone hebben. In het kader van 'een goede ruimtelijke ordening' is de geluidssituatie van deze wegen ook inzichtelijk gemaakt. De eisen uit het bouwbesluit voor geluidsisolatie van de gevels van de nieuwbouw worden ook binnen dit 30-km/uur gebied toegepast.

Voor de berekeningsresultaten en de toetsing wordt verwezen naar het Akoestisch onderzoek Brouwerspoort van Goudappel Coffeng (juni 2008, zie bijlage).

6.2. Hinder door bedrijven

Normstelling en beleid

In het kader van een goede ruimtelijke ordening is het van belang dat bij de aanwezigheid van milieubelastende functies (zoals bedrijven) in de omgeving van geplande milieugevoelige functies (zoals woningen):

- ter plaatse van de woningen een goed woon- en leefmilieu kan worden gegarandeerd (en ter plaatse van andere milieugevoelige functies een goed verblijfsklimaat);
- rekening wordt gehouden met de bedrijfsvoering en de milieuruimte van de betreffende milieubelastende functies.

Voor milieuzonering is geen wettelijke normstelling. Wel kan gebruik worden gemaakt van de VNG-publicatie Bedrijven en milieuzonering (2007) (hierna: het Groene Boekje). Deze publicatie bevat onder andere richtafstandenlijsten voor allerlei milieuhinderlijke activiteiten en stappenplannen voor concrete situaties (waaronder de bestemmingsplannen voor woningbouw nabij bedrijven).

Onderzoek

Ten noorden van het plangebied is het bedrijf Dishman Netherlands (voorheen Solvay Pharmaceuticals) gevestigd. Dishman Netherlands valt onder SBI-code 2414.1. De bijbehorende richtafstand tot een rustige woonwijk bedraagt volgens het Groene Boekje 300 meter en na verlaging

met 1 afstandsstap vanwege de ligging in gemengd gebied (zie ook hierna) 200 meter. In het kader van zonering dient rekening gehouden te worden met geur, geluid en gevaar. Voor dit laatste onderdeel wordt verwezen naar paragraaf 6.4 van het ontwerpbestemmingsplan Brouwerspoort.
Daarnaast ontleent het bedrijf rechten aan de vergunning ingevolge de Wet milieubeheer.
De kortste afstand tot het plangebied (Zwaaiplein) is circa 65 m. Tussen Dishman Netherlands en het plangebied zijn reeds woningen gelegen. Ter plaatse van deze woningen moet het bedrijf aan de vergunningvoorschriften voldoen, waardoor er geen hinder bij deze woningen ontstaat. Door deze ligging van het bedrijf ten opzichte van het plangebied zal geen hinder worden veroorzaakt. Dit bedrijf wordt daarom in het navolgende buiten beschouwing gelaten.

Ten oosten grenzend aan het plangebied is het bedrijf Lantor gevestigd. Ten aanzien van dit bedrijf geldt het volgende.

Vooraf zij opgemerkt dat het de intentie van de gemeente is om Lantor op termijn uit te plaatsen en om de betreffende gronden te ontwikkelen voor woningbouw. Over de uitplaatsing zijn vergaande onderhandelingen aan de gang. Partijen zijn echter nog niet tot overeenstemming gekomen. Hoewel het bedrijfsterrein van Lantor zelf niet in dit bestemmingsplan is opgenomen, wordt bij de wijze van bestemmen in het onderhavige bestemmingsplan rekening gehouden met de aanwezigheid van Lantor.

Lantor is door de gemeente op basis van de aangevraagde activiteiten ingeschaald onder SBI-code 174 'Vervaardigen van textielwaren'[4]. Deze bedrijfsactiviteit valt volgens het Groene Boekje in categorie 3.1. De bijbehorende richtafstand tot een rustige woonwijk is 50 m. Deze afstand wordt in dit geval bepaald door het geluid. Voor de aspecten geur en gevaar is een afstand van 10 m opgenomen en voor stof 0 m.
Vanwege de reeds bestaande menging van woon- en bedrijfsfuncties en de ligging aan een ontsluitingsroute van het centrum is in dit deel van het plangebied echter geen sprake van een rustige woonwijk, maar van een gemengd gebied. Volgens het Groene Boekje mag in zo'n situatie de richtafstand met 1 afstandstap worden verlaagd. De richtafstand tussen nieuwe woningen en het bedrijf komt daarmee op 30 m (vanwege geluid). Enkele van de geprojecteerde woningen zijn echter op minder dan 30 m van het bedrijf geprojecteerd (namelijk op 13 tot 16 m afstand van de bedrijfsbestemming). Wanneer de werkelijke situatie daartoe aanleiding geeft, kan gemotiveerd worden afgeweken van de in het Groene Boekje genoemde richtafstanden. Om te onderzoeken welke afstanden in dit concrete geval gerechtvaardigd zijn, is door Adviesbureau RBOI te Rotterdam een onderzoek uitgevoerd naar de relevante milieuaspecten en is

[4] *Aangevraagde hoofdactiviteiten:*
- aanvoer en opslag grond- en hulpstoffen
- productie van vliezen
- finishing van vliezen
- opmaak van eindproducten
- afvoer van halffabricaten en eindproducten

Aangevraagde nevenactiviteiten:
- aanmaak van binders
- diverse ondersteunende diensten

geanalyseerd of met het oog op de geprojecteerde hindergevoelige functies sprake is van een goede ruimtelijke ordening.

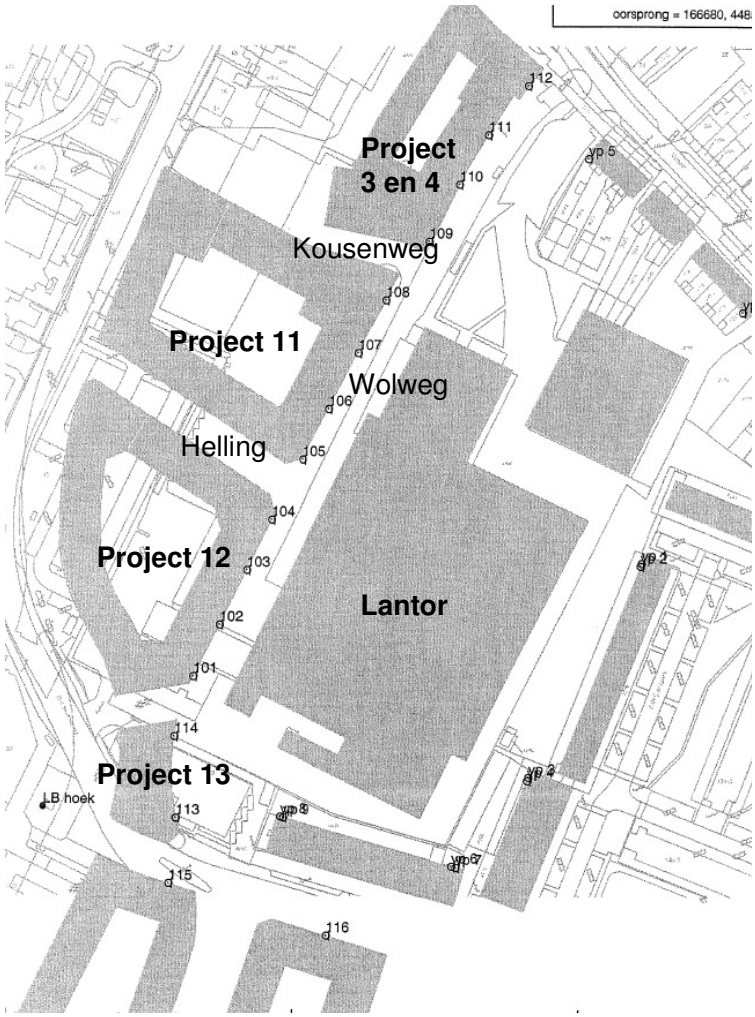
Zoals hiervoor reeds werd aangegeven is voor Lantor met name het aspect geluidhinder relevant. Dit aspect wordt derhalve als eerste behandeld. Aangezien Lantor eerder heeft aangegeven twijfels te hebben over de juiste SBI-codering zijn voor de volledigheid ook de onderdelen geur, stof en gevaar onderzocht.

Geluidhinder

Lantor is een vergunningplichtig bedrijf op grond van de Wet milieubeheer[5], maar geen geluidshinderlijke inrichting (grote lawaaimaker) in de zin van de Wet geluidhinder. Op basis van de vigerende en onherroepelijke milieuvergunning (revisievergunning d.d. 19 december 2002, met aanvullende voorwaarden d.d. 16 oktober 2007) bedraagt de maximaal toelaatbare geluidsbelasting (langtijdgemiddelde beoordelingsniveau) op de gevels van de geprojecteerde woningen (meetpunten 101a ten en met 114 d, zie de onderstaande figuur):

- 55 dB(A) tussen 7.00 en 19.00 uur;
- 40 dB(A) tussen 19.00 en 23.00 uur;
- 40 dB(A) tussen 23.00 en 7.00.

[5] De vergunningplicht is na 1 januari 2008 nog steeds van toepassing op grond van het nieuwe Activiteitenbesluit (categorie C-bedrijf).



Ten aanzien van de maximale geluidsniveaus bedraagt de toelaatbare geluidsbelasting op de gevels van de geprojecteerde woningen op basis van de vigerende milieuvergunning:

- 75 dB(A) tussen 7.00 en 19.00 uur;
- 65 dB(A) tussen 19.00 en 23.00 uur;
- 60 dB(A) tussen 23.00 en 7.00.

De hiervoor genoemde maximale waarden gelden ook voor de bestaande (al dan niet op kortere afstand dan de nieuwbouw gelegen) woningen. In het verleden was sprake van geluidsoverlast door Lantor. De gemeente heeft hiertegen handhavend opgetreden. In dit kader zijn door Lantor een groot aantal geluidreducerende maatregelen getroffen zodat weer aan de destijds vigerende milieuvergunning werd voldaan. Teneinde de geluidhinder nog verder terug te dringen om zo ook de realisatie van de centrumplannen mogelijk te maken zijn destijds nog verdergaande geluidsreducerende maatregelen gerealiseerd. Ook deze maatregelen zijn inmiddels gereed.

De langtijdgemiddelde geluidsbelasting vanwege Lantor op de gevels van de geprojecteerde woningen zal op basis van de milieuvergunning van Lantor ten hoogste 55 dB(A) (etmaalwaarde) kunnen bedragen en de maximale

geluidsbelasting ten hoogste 75 dB(A). Dit is bevestigd door de resultaten van het akoestisch onderzoek (situatie inclusief maatregelenpakket bouwplan).[6] De feitelijke geluidsbelasting vanwege Lantor is overigens veel lager dan deze rechtens maximaal toegestane belasting. Bovendien ligt Lantor in de huidige situatie reeds omsloten door geluidsgevoelige bestemmingen. Een verregaande uitbreiding van de bedrijfsvoering die zal resulteren in meer emissie is ook zonder de onderhavige centrumontwikkeling op deze locatie niet mogelijk.

Gelet op de ligging in een gemengd gebied/gebied met een centrumstedelijk karakter worden de hiervoor omschreven maximale gevelbelastingen aanvaardbaar geacht. Het gebied is immers reeds geluidsbelast, vanwege de diverse functies en hun verkeersaantrekkende werking. Een dergelijke gevelbelasting vanwege bestaande bedrijven past bovendien in het gemeentelijk geluidbeleid dat in besluitvorming is. Het nieuwe beleid gaat uit van een maximale gevelbelasting van 55 dB(A) in gemengd stedelijk gebied. Wel zijn geluidsisolerende maatregelen aan de betreffende woningen nodig, teneinde te voldoen aan de maximale binnenwaarde uit het Bouwbesluit. Dit zal bij de beoordeling van de concrete bouwplannen worden getoetst.

Lantor wordt door realisering van de woningen niet in de huidige bedrijfsvoering belemmerd, aangezien de vigerende milieuvergunning van toepassing kan blijven. Het bedrijf wordt ook niet onevenredig belemmerd in toekomstige uitbreidingsmogelijkheden. Hierbij is in overweging genomen dat – hoewel het bedrijf geen concrete uitbreidingswensen kenbaar heeft gemaakt – enige geluidsruimte is geboden voor groei of wijzigingen van de activiteiten. De gemeente acht het belang van de realisering van de woningen groter dan het bieden van nog meer geluidsruimte. Het beleid van de gemeente is erop gericht om dergelijke bedrijven in woon- en centrumgebieden geen grote uitbreidingsruimtes (met toename van de milieubelasting) te bieden. Indien bedrijven willen groeien zal dit op bijvoorbeeld een bedrijventerrein dienen te geschieden. In de door de gemeenteraad vastgestelde centrumvisie 2030 (5 februari 2005) is aangegeven dat het Lantorterrein in aanmerking komt voor herontwikkeling tot woongebied. Hiermee zal het woonklimaat in het centrum verbeterd kunnen worden.

Stof- en geurhinder

Deze aspecten zijn voor Lantor nauwelijks relevant. Het belangrijkste emissiepunt is de centraal op het terrein gelegen schoorsteen. In de milieuvergunning zijn voorschriften opgenomen voor emissies naar de lucht, stoffilterinstallatie en geurhinder. De bestaande woonbebouwing aan het Schrijverspark ligt op circa 37 m afstand van de betreffende schoorsteen; de geprojecteerde woonbebouwing van Brouwerspoort ligt op circa 86 m afstand van de betreffende schoorsteen. Het emissiepunt, waarvan de locatie is vastgelegd in de milieuvergunning, levert voor de bestaande woningen op circa 37 m afstand geen conflicten op. Dit betekent dat ter plaatse van de geprojecteerde woonbebouwing geen sprake zal zijn van relevante stof- en/of geurhinder.

[6] Witteveen+Bos, Akoestisch onderzoek Bestemmingsplan Brouwerspoort, projectcode VND39-1,dijc/pp6, 14 maart 2006.

Gevaar

Voor het aspect gevaar wordt verwezen naar paragraaf 6.4 van het ontwerpbestemmingsplan Brouwerspoort.

Conclusie

Ter plaatse van de woningen kan ondanks de aanwezigheid van Lantor in de nabije omgeving een goed woon- en leefklimaat worden gegarandeerd. Lantor wordt door realisering van de woningen niet in de huidige bedrijfsvoering belemmerd en het bedrijf wordt hierdoor ook niet onevenredig in de toekomstige bedrijfsvoering belemmerd.
Gelet op het voorgaande kan worden geconcludeerd dat de geprojecteerde hindergevoelige functie op het aangrenzende perceel naast Lantor in overeenstemming is met het vereiste van een goede ruimtelijke ordening.

6.3 Cumulatie van geluid

In paragraaf 6.1 is ingegaan op geluid vanwege wegverkeer en in paragraaf 6.2 op geluid vanwege Lantor. Hoewel hiertoe wettelijk geen verplichting bestaat is in het kader van het vereiste van een goede ruimtelijke ordening ook aandacht voor cumulatie van geluid van de diverse bronnen op zijn plaats. In het kader van het bestemmingsplan is dan ook een akoestisch onderzoek uitgevoerd naar de geluidbelasting als gevolg van het wegverkeerslawaai (zie bijlage, Goudappel Coffeng, Akoestisch onderzoek Brouwerspoort, juni 2008). In het kader van de Wm-vergunning voor Lantor is een akoestisch onderzoek uitgevoerd naar de geluidbelasting als gevolg van het industrielawaai (zie bijlage, Witteveen+ Bos, Akoestisch onderzoek Bestemmingsplan Brouwerspoort, maart 2006). Op basis van deze geluidbelastingen is de gecumuleerde geluidbelasting op de bouwblokken 3, 4, 11 t/m 13 bepaald (zie bijlage). Zoals in de paragrafen 6.1 en 6.2 is aangegeven, zullen geluidsisolerende maatregelen aan de gevels van woningen worden getroffen. Hierbij zal rekening worden gehouden met de gecumuleerde waarde van het geluid van de diverse bronnen. Op deze manier krijgen de toekomstige bewoners een hogere geluidsisolatie van hun gevels dan strikt volgens het Bouwbesluit is vereist. Gelet hierop en ook gelet op de ligging van de woningen in een gemengd gebied/gebied met een centrumstedelijk karakter wordt de hoogte van deze cumulatieve geluidsbelasting aanvaardbaar geacht.

6.4 Externe veiligheid

Lantor en Dishman (voorheen) Solvay bezitten beiden geen opslagen van gevaarlijke stoffen groter dan 10 ton per opslagplaats en vallen daardoor niet onder het Besluit Externe Veiligheid Inrichtingen (BEVI). Er geldt dus vanuit dit besluit geen wettelijke verplichting om bij de vaststelling van het bestemmingsplan een plaatsgebonden risico of groepsverantwoording op te nemen. Solvay heeft op eigen initiatief een QRA laten opstellen. Uit deze QRA is gebleken dat de 10(-6) contour (plaatsgebonden risico) bijna in zijn geheel op eigen terrein ligt. Uit aanvullend onderzoek van bureau SAVE is gebleken dat het invloedsgebied (groepsrisico) zich op 70 meter bevindt van de opslag gevaarlijke stoffen. Het plangebied Brouwerspoort bevindt zich op meer dan 70 meter afstand.

6.5 Kwaliteit bodem

Nieuwe bebouwing dient op daarvoor kwalitatief geschikte grond te worden gerealiseerd. Bij indiening van bouwaanvragen dient een rapport van een verkennend bodemonderzoek van recente datum te worden overgelegd, waaruit blijkt dat de bodem geschikt is voor het beoogde gebruiksdoel en voldoet aan de wettelijk gestelde normen. Waar nodig moet ook nader onderzoek worden uitgevoerd, eventueel gevolgd door sanering. Een bouwvergunning kan tevens worden verleend op basis van een goedgekeurd saneringsplan (bevoegd gezag: provincie Utrecht).

De bodem is in 1999 grootschalig verkennend onderzocht en nadien zijn diverse (deel)locatiespecifieke verkennende bodemonderzoeken en aanvullende bodemonderzoeken uitgevoerd. Het doen van bodemonderzoek is voor het Brouwerspoortgebied een dynamisch proces: op verschillende tijdstippen zijn verschillende onderzoeken benodigd voor verschillende doelen (denk aan: aanvullende informatie ivm saneringen, onderhandeling en verkoop etc.).
Over de gehele linie worden tot op circa 1,5 à 2 meter diepte overschrijdingen van de streefwaarden gemeten voor diverse stoffen, samenhangend met langdurig menselijk gebruik van het gebied. ‘Schone’ grond komt in dit gedeelte van Veenendaal niet of nauwelijks voor.
Omdat in het gebied veel grond ontgraven zal worden, moet daarom in het algemeen rekening worden gehouden met kosten voor partijonderzoek, grondafvoer en –hergebruik.
In het algemeen dient men er op bedacht te zijn dat de voormalige slibbodems van gedempte sloten (plaatselijk) sterk verontreinigd kunnen zijn met een scala aan stoffen. Puinhoudende terreinverhardingen kunnen met asbest verontreinigd zijn (dit is vastgesteld voor spots in het parkeerterrein op de hoek Verlaat-Brouwersstraat: Hollandia Wol-terrein).

Er zijn op de volgende locaties gevallen van ernstige bodemverontreiniging (conform de Wbb) geconstateerd:

1. Het voormalig terrein van de “Hollandia Wol”: diverse verontreinigingen, saneringsplan ingediend en goedgekeurd. De sanering is inmiddels geheel afgerond;
2. De voormalige waterbodems binnen Brouwerspoort-gebied: saneringsplan ingediend en goedgekeurd. Sanering is lopende en wordt fasegewijs per bouwblok uitgevoerd. Afronding rond 2010;
3. Voormalige chemische wasserij Palthe: saneringsplan ingediend en goedgekeurd. Actieve fase sanering is afgerond, evaluatie in 2009;
4. Verlaat 22, Lantorvlek: gefaseerde sanering, 1^{e} fase afgerond, 2^{e} ernstig vertraagd en herzien plan voor 3^{e} fase (in situ variant) ingediend en goedgekeurd. 3^{e} fase sanering opgestart, momenteel zijn de werkzaamheden opgeschort. Parallel loopt een deelsaneringsplan (ingediend door gemeente) voor grondwateronttrekkingen in de directe nabijheid;
5. Bouwproject 5: Vermoedelijk geval van ernstige bodemverontreiniging. nader onderzoek (NO) en sanering voorbereiden voorafgaande aan het bouwrijp maken. Deze sanering wordt met de realisatie van het bouwproject uitgevoerd;

6. Pniëlkerk: voormalige olietank met beperkte verontreiniging. Sanering voorafgaande aan de bouw. Deze sanering wordt met de realisatie van het bouwproject uitgevoerd.

Onlangs is een “Inventarisatie bodemaspecten Brouwerspoort” uitgevoerd (zie bijlage). Hieruit valt op te maken dat er sprake is van een volledig dekkend beeld van de bodemsituatie voor het Brouwerspoort gebied. De Provincie Utrecht heeft inmiddels voor een aantal deellocaties een beschikking afgegeven op het saneringsresultaat (goedkeuring). Genoemde beschikkingen zijn als bijlage opgenomen in de rapportage “Inventarisatie bodemaspecten Brouwerspoort”.

6.6 Luchtkwaliteit

Per 15 november 2007 is de Wet milieubeheer gewijzigd. Er is een titel 5.2 (luchtkwaliteitseisen) toegevoegd aan voornoemde wet. Het besluit luchtkwaliteit is per voorgaande datum ingetrokken. Naast de introductie van het NSL is de invoering van het begrip ‘niet in betekenende mate’ (nibm) een belangrijk onderdeel van het systeem. Vaststelling van de NSL laat nog op zich wachten. Gedurende de interimperiode is een vorm van ‘nibm’ mogelijk. De toename van de concentraties in de buitenlucht van zowel zwevende deeltjes als stikstofdioxide mag dan niet de tijdelijke grens van 1% overschrijden (artikel 2 lid 2 ‘Besluit niet in betekenende mate bijdragen’) (hierna: Besluit nibm). In artikel 3B.1 van de ‘Regeling niet in betekenende mate bijdragen (luchtkwaliteitseisen)’ (hierna: Regeling nibm) staan categorieën genoemd. Indien een project binnen de grenzen uit de Regeling nibm valt, is het project per definitie nibm. De afzonderlijke blokken blijven binnen de grenzen van deze regeling en zijn om die reden nibm.

Artikel 5 van het Besluit nibm verplicht tot een beoordeling van de cumulatieve effecten van aan elkaar grenzende of in elkaars nabijheid liggende nibm-bedrijfslocaties, kantoorlocaties, woningbouwlocaties, locaties voor inrichtingen en locaties voor infrastructuur die gebruik maken of zullen maken van dezelfde ontsluitingsinfrastructuur en waarbij redelijkerwijs voorzienbaar is dat deze met toepassing van dit besluit worden gerealiseerd gedurende de periode waar het NSL betrekking op heeft. Dergelijke locaties worden voor de toepassing van dit besluit en de daarop betrekking hebbende regels als één locatie beschouwd. De diverse bouwwerken in dit plangebied maken gebruik van dezelfde ontsluitingsinfrastructuur en liggen ook in elkaars nabijheid. Op grond van het voornoemde artikel dient te worden bepaald in hoeverre ter plaatse sprake is of zal zijn van een toename van de concentraties van meer dan 0,1 microgram/m^3.

Voor het gehele plangebied van Brouwerspoort is een toets naar de luchtkwaliteit uitgevoerd. Uit de berekeningen die zijn uitgevoerd blijkt dat er in het plangebied in de huidige situatie geen sprake is van een overschrijding van de grenswaarde van de jaargemiddelde concentratie van NO_2. In de beschouwde toekomstsituaties (2010 en 2020) wordt de jaargemiddelde concentratie van NO_2 ook niet overschreden. De verbetering ten opzichte van de huidige situatie komt vooral doordat de bijdrage van de achtergrondconcentratie en emissies de komende jaren zal verminderen. De grenswaarde van de jaargemiddelde concentratie PM_{10} wordt in geen van de

beschouwde situaties overschreden. Tenslotte is gebleken dat de grenswaarde van de 24-uursgemiddelde concentraties PM_{10} in geen van de beschouwde situaties wordt overschreden.
Voor details van het onderzoek wordt verwezen naar de bijlage ‘Actualisatie toets luchtkwaliteit Brouwerspoort’ van juni 2008.

7. Juridische planopzet

7.1. Algemeen

Het bestemmingsplan is bedoeld om het planologisch-juridische kader te vormen voor de ontwikkelingen die in het in juli 2003 vastgestelde Masterplan zijn beschreven. Er is gekozen voor een opzet dat het Masterplan volgt waar het de begrenzing van de vlakken betreft, maar die wel zodanig flexibel is dat de te ontwikkelen bouwplannen gerealiseerd kunnen worden met het bestemmingsplan als basis.
Bij de opzet van de voorschriften is gebruik gemaakt van de door de gemeente reeds opgestelde standaardvoorschriften. Deze zijn uiteraard toegesneden op het onderhavige plangebied.

7.2. Hoofdlijnen van de juridische regeling

In het bestemmingsplan is de openbare ruimte bepalend geweest voor de bestemmingsvlakken die zijn aangegeven. In vrijwel alle gevallen vallen bouwgrens en bestemmingsgrens samen.
Het aantal bestemmingen is beperkt. De bestemmingen zijn afgestemd op de aangegeven invulling in het Masterplan. Ook de hoogtematen zijn hieraan ontleend.

7.3. Specifieke bestemmingen

In het plangebied komen de volgende bestemmingen voor:

Centrum:
Voor dat deel van het plangebied waar de winkelfunctie wordt geconcentreerd. Ook is binnen deze bestemming dienstverlening en horeca mogelijk. Op de plankaart is met een nadere aanduiding de plaats aangegeven waar horecavoorzieningen in elk geval zijn geprojecteerd. Op de verdiepingen zijn bovenwoningen gesitueerd. Voor de in het Masterplan opgenomen grootschalige meubelwinkel is eveneens een nadere aanduiding opgenomen. In de voorschriften is hiervoor een vrijstellingsbepaling opgenomen om zodoende ook andere detailhandelsfuncties toe te staan. Het daarvoor relevante begrip is in artikel 1 bij de begripsbepalingen gedefinieerd.

Gemengd:
Voor het gedeelte van het plangebied buiten het winkelconcentratiegebied. In deze bestemming zijn met name dienstverlening, lichte bedrijfsactiviteiten en bovenwoningen geregeld.

Maatschappelijk:
Voor de sociaal culturele, maatschappelijke, medische, religieuze en levensbeschouwelijke functies en het gemeentehuis. Voor de bestaande kerk is een nadere aanduiding opgenomen. Tevens is binnen deze bestemming de vestiging van kantoren mogelijk.

Groen:
Voor het in het zuidelijk deel van het plangebied geprojecteerde grote groenelement. Daarbinnen zijn speelvoorzieningen mogelijk.

Verkeer:
Voor het openbare gebied dat in hoofdzaak een functie voor het verkeer vervult.

Verder komen in het bestemmingsplan de gebruikelijke bepalingen voor zoals begripsomschrijvingen, wijze van meten, gebruiks- en overgangsbepalingen en een algemene vrijstellingsbevoegdheid.

7.4. Bijzonder gebruiksverbod

In de voorschriften is een bijzonder gebruiksverbod opgenomen teneinde het gebruik van bebouwing ten behoeve van seksinrichtingen uit te sluiten. Het plangebied Brouwerspoort is weliswaar een gebied met een grote functiediversiteit, maar zowel de centrale ligging en de nabijheid van woningen en bovenwoningen als de met het opgestelde Masterplan voor dit gebied nagestreefde beeldkwaliteit en bebouwingskarakteristiek maken de vestiging en de uitstraling van functies zoals seksinrichtingen in dit gebied functioneel en ruimtelijk ongewenst. Aldus is het beleid zoals dat is opgenomen in de APV vertaald. De relevante begrippen zijn nader gedefinieerd in de begripsomschrijvingen van artikel 1 van de voorschriften.

8. Maatschappelijke uitvoerbaarheid

8.1. Inspraak

Het bestemmingsplan is inhoudelijk in belangrijke mate afgestemd op het Masterplan II. Dit laatste plan is een samenspraak met diverse betrokkenen tot stand gekomen. Belanghebbenden hebben hun mening naar voren kunnen brengen. In zijn algemeenheid is er maatschappelijk draagvlak voor de uitvoering van het Masterplan II.

Het voorontwerp bestemmingsplan heeft conform de gemeentelijke inspraakverordening van 26 februari tot en met 25 maart 2004 ter inzage gelegen. Op 8 maart 2004 is een inloopbijeenkomst gehouden. Er zijn 12 inspraakreacties ontvangen en tijdens de inloopbijeenkomst zijn er 5 mondelinge reacties geweest. Van deze mondelinge reacties is schriftelijk verslag gemaakt. Voor gemeentelijk commentaar wordt verwezen naar de Bijlage “Commentaarnota Inspraak en Overleg ex artikel 10 Bro Bestemmingsplan Brouwerspoort” d.d. 22 februari 2005.

8.2. Overleg met instanties

In het kader van het verplichte vooroverleg ex artikel 10 Bro zijn er 10 reacties ontvangen. Verwezen wordt naar de Bijlage “Commentaarnota Inspraak en Overleg ex artikel 10 Bro Bestemmingsplan Brouwerspoort” d.d. 22 februari 2005.

9. Economische uitvoerbaarheid

ISV/SDV

Door de provincie Utrecht is op basis van de Wet op de stads- en dorpsvernieuwing voor de jaren 1999 t/m 2002 geld beschikbaar gesteld voor het project Brouwerspoort. Aanvullend hierop is nog een bijdrage van uit ISV en ISV-bodem beschikbaar gesteld. De bijdrage vanuit ISV is bedoeld om 10% sociale woningbouw in het plan mogelijk te maken. In totaal is 3.286.789 euro beschikbaar gesteld vanuit de Provincie Utrecht.

Grondexploitatie

De kosten voor het realiseren van het voorliggend bestemmingsplan worden in belangrijke mate gedekt door de uitgifte van bouwrijpe grond. De resterende kosten worden gedekt door bijdragen vanuit andere complexen, provinciale subsidies (zie hierboven) en een bijdrage vanuit de algemene middelen. De gemeenteraad heeft de eerste grondexploitatie goedgekeurd op 4-7-2003. Tevens is met het betreffende besluit een voorziening getroffen voor de bijdrage vanuit de algemene middelen. De grondexploitatie is jaarlijks herzien vastgesteld door de gemeenteraad. In de bijlage is een samenvattend overzicht van de grondexploitatie per 1-1-2007 opgenomen (datum 1-2-2008).

Bijlage 1

Commentaarnota Inspraak en Overleg ex art 10 Bro Bestemmingsplan Brouwerspoort

Inspraak Bestemmingsplan Brouwerspoort

Overzicht van belanghebbenden/inspraakreacties

1. Boekel De Nerée advocaten, notarissen, belastingadviseurs, Postbus 2508, 1000 CM Amsterdam
2. Vereniging van Eigenaren Bedrijfspanden Winkelcentrum Veenendaal, p/a Putakker 4, 3956 BT Leersum
3. Rabobank Ede-Veenendaal, Postbus 21, 6710 BA Ede
4. Van Keulen, schoenen, Hoofdstraat 93, 3901 AJ Veenendaal
5. Jan van Schuppen BV, Hoofdstraat 90, 3901 AW Veenendaal
6. Patrimonium Woonstichting, Postbus 91, 3900 AB Veenendaal
7. CNL Management bv, Postbus 368, 3900 AJ Veenendaal

Reacties tijdens inloopbijeenkomst

1. Mevrouw C.J. van Tergouw, Raadhuisplein 14e, 3901 GA Veenendaal
2. De heer J. van Leeuwen, Raadhuisplein 14, Veenendaal
3. De heer J. van de Weerdhof, Raadhuisplein 14d, 3901 GA Veenendaal
4. De Heer T. Buys, Kantmos 10, Veenendaal
5. De heer J. van Hardeveld, Hoofdstraat 60, 3901 AS Veenendaal
6. De heer H. Boorsma, Raadhuisplein 4, 3901 GA Veenendaal

Inspraakreacties

Inhoud

1. Boekel de Nerée

a. De grens van het plangebied loopt over het terrein van Lantor
b. Er is onduidelijkheid over de toekomstige ontsluiting van het terrein van Lantor
c. Door de aanwezige milieuhindercirkel kan een deel van de geprojecteerde woningen niet gerealiseerd worden zonder Lantor te verplaatsen.
d. Lantor maakt ernstig bezwaar tegen de constatering dat de milieuhindercirkel geen beperking meer vormt voor een deel van de geprojecteerde woningen
e. Onduidelijk is welke uitgangspunten de gemeente hanteert bij het gebruik van de brochure “Bedrijven- en milieuzonering”
f. Door de realisatie van het bestemmingsplan ondervindt Lantor beperkingen bij de toekomstige bedrijfsvoering
g. De gehanteerde milieucirkel van 50 meter is niet groot genoeg. Met name voor de geluidshinder zal de gehanteerde norm groter moeten zijn
h. Bezwaar wordt gemaakt tegen het niet opnemen van het bedrijf binnen het bestemmingsplan
i. Voor realisering dient eveneens zekerheid te bestaan over de sanering van de bodemverontreiniging
j. De bestemming Or is onduidelijk en dubbelzinnig
k. Door de realisatie van de Wolweg wordt de bedrijfsvoering beperkt
l. Verzocht wordt Lantor mee te nemen in het bestemmingsplan en positief als bedrijf te bestemmen.

Reactie gemeente

Ad.a.
Deze grens zal aangepast worden aan de eigendomsgrenzen van Lantor

Ad.b.
Op dit moment beschikt Lantor over 2 ontsluitingen. Ook in de toekomstige situatie blijven 2 ontsluitingen bestaan.

Ad.c, d, e, f, g
Voor de aspecten Lantor en geluid is een paragraaf in het bestemmingsplan opgenomen waarin alle aspecten aan de orde komen. Uit deze paragraaf blijkt dat er geen dat er geen belemmeringen zijn voor de bouw van de woningen. De inhoud van de paragraaf dient hier als herhaald en ingelast te worden beschouwd.

Ad.i.
Vanzelfsprekend zal er voordat met de realisatie begonnen wordt een goedgekeurd bodemsaneringsplan aanwezig zijn.

Ad.j.
De bestemming “Openbare ruimte” is vervangen door de bestemming ‘verkeer’ waarbinnen diverse openbare functies gerealiseerd kunnen worden zoals wegen, groen e.d. Hiervoor is gekozen om duidelijk aan te

geven dat de gebieden met deze bestemming centrumgebieden zijn zonder doorgaand verkeer.

Ad.k.
De Wolweg wordt gerealiseerd naast de westzijde van het bedrijf. Het bedrijf kan normaal blijven functioneren.

Ad. h. en l.
Het bedrijf is in het bestaande bestemmingsplan als bedrijf bestemd. Opname van dit bedrijf in het bestemmingsplan Brouwerspoort heeft geen meerwaarde en is niet noodzakelijk.
Naar de mening van de gemeente zijn er geen redenen aan te geven waarom Lantor in dit bestemmingsplan meegenomen zal moeten worden. Volgend op de inmiddels vastgestelde Centrumvisie 2030 wordt een bestemmingsplan ontwikkeld voor het gehele centrum. Lantor zal hier onderdeel van uit maken.

Inhoud

2. Vereniging van Eigenaren bedrijfspanden Winkelcentrum Veenendaal

a. Parkeren: het plan voorziet niet in voldoende parkeerplaatsen
b. Winkels: De voorschriften gaan uit van 5750 m2; hiermee wordt de grens van de toevoeging van detailhandel ver opgerekt. Angst bestaat dat de meubeltoonzaal gebruikt zal worden voor andere detailhandel
c. Het aan de noordzijde van de Tuinstraat en bij de noordwand van het kerkplein geprojecteerde gebouw geeft hinder voor de omwonenden en vormt een belemmering van de aan- en afvoer van goederen van bestaande winkels
d. De toren op de kop van 't Gelderland ontneemt het zicht op de Prins Bernhardlaan en omgekeerd

Reactie gemeente
Ad.a.
De gemeente heeft een parkeerbalans gemaakt voor het centrum. De gemeente heeft extra parkeerplaatsen buiten het plangebied (Duivenweide) gerealiseerd. Ook aan de noordzijde buiten het plangebied zal een extra parkeervoorziening gerealiseerd worden. De parkeerbalans geeft aan dat er voldoende parkeerplaatsen gerealiseerd worden. De bestemmingsplan toelichting zal hier meer aandacht aan besteden.

Ad.b.
De genoemde 5750 m2 is afgeleid van de Ruimtelijk-economische structuurvisie Veenendaal-centrum van juni 2001. Op dit moment voorziet het plan in 4600 m2. Er is ruimte voor uitbreiding. De genoemde meubeltoonzaal heeft binnen het bestemmingsplan een beperkte bestemming gekregen; hiermee wordt voorkomen dat deze locatie gebruikt wordt voor andere detailhandel.

Ad.c.
Het aan de noordzijde van de Tuinstraat geprojecteerde gebouw zal aangepast worden en het ontwerp zal met deze opmerking rekening houden.

Ad.d.
Deze “toren” wordt slechts 2 tot 3 lagen hoog en zal met een transparante architectuur juist een markant punt vormen voor de toegang tot het centrum. Het in het bestemmingsplan genoemde hoogte zal van 14 meter naar 10 meter verlaagd worden.

Inhoud

3. Rabobank Ede-Veenendaal
a. Bezwaar wordt gemaakt tegen de wijziging van de bestemming van het terrein van de Rabobank aan de Brouwersstraat 7.
b. Zorgen bestaan voor de bereikbaarheid van de huidige vestiging bij uitvoering van een deel van het Masterplan

Reactie gemeente
Ad.a.
Binnen de bestemming Centrumdoeleinden is de exploitatie van een bank mogelijk. Het bestemmingsplan zal de huidige situatie vastleggen. Afhankelijk of de Rabobank op deze locatie blijft of alsnog weg gaat zal gebruik gemaakt kunnen worden van een wijzigingsbevoegdheid.

Ad.b.
De plankaart zal zodanig aangepast worden dat de Rabobank kan blijven zitten. Hiermee kan de vestiging bereikbaar blijven.

Inhoud

4. Van Keulen schoenen (eigenaar Bottina)
a. Uitbreiding van de detailhandel met 4.600 m2 is onaanvaardbaar. Veenendaal heeft op dit moment voldoende detailhandel.
b. Er is niet voldoende zekerheid dat de 6.000 m2 aan meubeltoonzaal ook daadwerkelijk hiervoor gebruikt zal gaan worden
c. Een vermindering van het aantal parkeerplaatsen is absoluut onacceptabel. Uitbreiding van het aantal parkeerplaatsen zal plaats moeten hebben binnen het bestemmingsplan
d. Door de uitbreiding van het woonblok langs de Corridor verliest de zaak Bottina in de Passage de achteruitgang. Tevens wordt hierdoor het daglicht minder. Bevoorrading via de achteringang wordt onmogelijk.

Reactie gemeente
Ad.a.
Verwezen wordt naar het eerder genoemde onderzoek naar het aantal m2 bvo. Hierin wordt aangegeven hoeveel detailhandel in Veenendaal mogelijk is.

Ad.b.
In het bestemmingsplan is de bedoelde meubeltoonzaal gedetailleerd bestemd. Dit betekent dat hier alleen een meubeltoonzaal gerealiseerd kan worden; andere detailhandel is niet mogelijk.

Ad.c.
Verwezen wordt naar de parkeerbalans. De gemeente is bezig met de realisatie van parkeermogelijkheden buiten het plangebied. Hiermee wordt

zorg gedragen voor voldoende parkeerplaatsen. Het aantal zal daardoor ten opzichte van de huidige situatie toenemen.

Ad.d.
Bij de uitwerking van de schil zal de aansluiting hiervan op het bestaande winkelcentrum samen met de eigenaar van de Corridor vorm gegeven worden. Onderdeel hiervan is de centrale bevoorrading van de Corridor winkels. Door de realisatie van het woonblok langs de Corridor wordt de kwaliteit van de Corridor op deze plek veel groter. De hele Corridor zal hier baat bij hebben.

Inhoud

5. Jan van Schuppen BV

a. Door de realisatie van het Masterplan komt een deel van de Tuinstraat te vervallen (langs het torrentje van Van Manen). Hierdoor kunnen vrachtwagens via deze weg niet meer keren. Het laden en lossen moet op het plein gebeuren. De situatie wordt hierdoor slechter
b. Klanten moeten de parkeerplaats blijvend kunnen bereiken
c. Uit financiële motieven is voor dit ontwerp gekozen
d. Door de uitvoering van het Masterplan komt het zicht op de winkel te vervallen
e. Gevraagd wordt om een verkeerscirculatieplan

Reactie gemeente

Ad.a.
Ontsluiting van de Tuinstraat verloopt in ieder geval via de zuidlkant. De noordzijde van de Tuinstraat wordt betrokken bij het zoeken naar een oplossing voor het vrachtverkeer.

Ad.b.
Bij de inrichting van de Tuinstraat zal rekening gehouden worden met de bereikbaarheid van deze parkeerplaatsen.

Ad.c.
Bij de ontwikkeling van het Masterplan voor dit deel is gekozen voor intimiteit en sfeer voor het nieuw te realiseren plein.

Ad.d.
Het zicht op de betreffende winkel zal als uitgangspunt gehanteerd worden. Het betreffende bouwblok is al verschoven. In overleg met de heer Van Schuppen zal hier nog nader naar gekeken worden.

Ad.e.
De toelichting van het bestemmingsplan zal meer inzicht geven in de verkeerscirculatie.

Inhoud

6. Patrimonium woonstichting

a. Bestemmingsplan Schrijverspark nog geen 10 jaar. Waarom wordt een deel van dit gebied nu meegenomen?
b. Wat is de status van de Structuurvisie? Is hieraan getoetst?

c. Gemeentelijk beleid: hier wordt niets gezegd over differentiatie in woningbouw. Ook wordt niets gezegd over de relatie met ISV-gelden
d. Wat wordt bedoeld met de term eengezinshuishoudens?
e. Parkeernorm: 1,2 p.p. op eigen terrein is voor sociale huurwoningen niet realistisch.
f. Bezwaar wordt gemaakt tegen de beperking van het aantal bouwlagen. Hierdoor kan er minder volume teruggebouwd worden.
g. Door de voorgenomen sloop van de 2 flats ontstaat planschade
h. De afspraken met betrekking tot het realiseren van sociale huurwoningen staan niet in het bestemmingsplan
i. Waarom geen parkeernorm van 1,6 per woning
j. Hoe wordt de onteigening geregeld?
k. Wat is de status van de inspraak? Hoe is de inspraak voor het Masterplan geregeld?
l. Wat is de bouwgrens en maat tussen bouwblokken?
m. Wat is de financiële situatie t.a.v. de sloop van de flats versus de taxatiewaarde?

Reactie gemeente

Ad.a.
Naar aanleiding van de inspraakreactie wordt het bestemmingsplan aangepast. Met de aanpassing kunnen de huidige twee flats blijven staan. Het deel waar op dit moment de parkeerplaats gesitueerd is krijgt de bestemming “Uit te werken Bedrijfs- en woondoeleinden” .
De bouw van dit deel van Brouwerspoort zal voorlopig uit het bestemmingsplan gehaald worden. De grens van het bestemmingsplan zal zodanig aangepast worden dat de betreffende flats buiten het bestemmingsplan gebied van Brouwerspoort vallen. Voor de flats zal het geldende bestemmingsplan Schrijverspark vooralsnog gehandhaafd blijven.

Ad.b.
De Structuurvisie is door de gemeenteraad vastgesteld en betreft een visie; geen juridisch bindend plan. In de Structuurvisie is het Schrijverspark gebied aangewezen als herontwikkelingslocatie. In het nog te ontwikkelen bestemmingsplan voor het hele centrum zal hierover een afweging gemaakt worden in overleg met Patromonium.

Ad.c.
Het plan kent een grote differentiatie in afmetingen en woningtype. De gemeenteraad heeft met het Masterplan ingestemd. Bij de uitwerking wordt ingezet op een zo groot mogelijke differentiatie in woningbouw. De relatie met de ISV gelden zal in de toelichting opgenomen worden. Wel zijn er nog onderhandelingen gaande met de provincie over de hoogte van de gelden.

Ad.d.
Eengezinshuishoudens is een algemeen gebruikte term voor gezinnen. De samenstelling van het gezin is hierin niet relevant.

Ad.e.
De gehanteerde parkeernormen van 1,5 per woning is gebaseerd op 1,2 parkeerplaats op eigen terrein en 0,3 voor bezoekers. Dit zijn algemeen gehanteerde normen.

Ad.f.
Met de aanpassing van het bestemmingsplan is dit niet meer aan de orde.

Ad.g.
Met de aanpassing van het bestemmingsplan is geen sprake meer van planschade.

Ad.h.
Het onderzoek naar de bouw van sociale huurwoningen wordt behandeld in de raad. Het bestemmingsplan zelf mag niets zeggen over het aantal sociale dan wel andere woningen. In de toelichting zal, na besluitvorming door de raad, een passage hierover opgenomen worden.

Ad.i.
De parkeernormen in het centrum wijken af van parkeernormen in gewone wijken. In het centrum zou een hoge parkeernorm niet haalbaar zijn. Een centrummilieu is anders van karakter dan een gewone woonwijk.

Ad.j.
Met de aanpassing van het bestemmingsplan is sloop binnen dit bestemmingsplan niet meer nodig. In overleg met Patrimonium zal gesproken worden over de toekomst van de flats aan het Schrijverspark.

Ad.k.
Er is geen formele inspraak geweest voor het Masterplan in de zin van de inspraakverordening. Wel is het Masterplan in overleg met heel veel partijen tot stand gekomen. Het Masterplan is als input gebruikt om het bestemmingsplan te maken. Alleen het bestemmingsplan heeft juridische status. Deze inspraakprocedure is de formele inspraak in het kader van de Wet.

Ad.l.
De bouwgrens is de grens van de te bouwen bouwblokken. De afstanden zijn van de kaart af te meten.

Ad.m.
In overleg met Patrimonium zal gesproken worden over eventuele herontwikkeling van Schrijverspark. In dit bestemmingsplan is de sloop van de flats niet langer nodig.

Inhoud

7. CNL Management bv

a. Blz. 27, artikel 4.3 Voorzieningen
Geconcludeerd wordt dat op de locatie van de meubeltoonzaal ook andere centrumdoeleinden gerealiseerd mogen worden.

b. Blz. 30/31, artikel 5.2 Hinder door bedrijven
Inspreker gaat ervan uit dat er woningen gerealiseerd mogen worden naast Lantor en dat eventuele milieuvoorzieningen door Lantor en/of de gemeente getroffen worden.

c. Blz. 34, artikel 6.4 Bijzonder gebruiksverbod
Er kunnen dus geen seksinrichtingen in het gebied gerealiseerd worden.

d. Artikel 6 Centrumdoeleinden (C)
Naar de mening van inspreker is realisatie van 6000 m2 meubelshowroom alleen te realiseren valt in 2 verdiepingen. Bij de "c" bestemming moeten

ook bedrijven en kantoren binnen categorie 1 en 2 gevestigd kunnen worden op de 1e verdieping.

e. Artikel 8 Maatschappelijke doeleinden(M)

Ter plaatse van het Hollandia Wol complex moet ook de vestiging van kantoren e.d. mogelijk zijn.

f. Horeca

Het begrip "h" horeca is niet gedefinieerd.

g. Hoogte

Ter plaatse van de aangegeven hoogte-accenten zal een extra bouwlaag gerealiseerd moeten kunnen worden.

Reactie gemeente

Ad.a.

Zoals duidelijk te lezen is staat hier dat het bestemmingsplan niet vast legt welke branches er mogen worden toegevoegd aan het huidige aanbod. *Uitzondering* hierop is de meubeltoonzaal omdat hier juist wel wordt vastgelegd welke branche hier mag komen. Dit betekent dat er geen andere branche zich hier mag vestigen. Andere invullingen zijn dan ook niet mogelijk.

Ad.b.

Verwezen wordt naar de Notitie Hindercirkel Lantor. Deze notitie maakt deel uit van deze commentaarnota. Zoals blijkt uit deze notitie hoeven er juridisch gezien geen voorzieningen getroffen te worden en kunnen de bedoelde woningen gerealiseerd worden.

Ad.c.

Er mogen inderdaad geen prostitutiebedrijven gevestigd worden.

Ad.d.

Volgens het bestemmingsplan is inderdaad alleen vestiging van (vd) mogelijk op de begane grond. Vestiging van (vd) op de 1e verdieping wordt met de aanpassing van het bestemmingsplan ook op de 1e verdieping toegestaan. De hier genoemde kantoorfuncties kunnen binnen de aanduiding “c” op de plankaart gevestigd worden omdat het gaat om dienstverlenende bedrijven. Dienstverlenende bedrijven en bedrijven in categorie 1 en 2 kunnen binnen de “c” aanduiding op de 1e verdieping gevestigd worden.

Ad.e.

Binnen deze bestemming is het nu niet mogelijk zakelijke dienstverlenende bedrijven te vestigen.

Ad.f.

Binnen de nadere aanduiding zijn winkelgebonden horeca, horeca 1 en horeca 2 bedrijven mogelijk. In voorschriften staat in lid 4 aanduiding daartoe; hiermee wordt “h” bedoeld.

Ad.g.

In de voorschriften is aangegeven dat de hoogte ter plaatse van het hoogteaccent de aangegeven goothoogte met maximaal 4 meter mag worden overschreden. Met een stippellijn is aangegeven om welk deel dit gaat.

Inhoud

8. Mevrouw C.J. van Tergouw

De afstand van de geplande uitbreiding van het gemeentehuis ten opzichte van het bestaande appartementengebouw van de Corridor is te klein

9. De heer J. van Leeuwen

Het blok A3 is te dicht op het bestaande appartementengebouw van de Corridor gepland. Deze afstand van 18 meter is te krap. 5 Jaar geleden is beloofd dat op de huidige locatie van de parkeerplaats een parkbestemming zou komen.

10. De heer J. van de Weerdhof

Het blok A3 staat te dicht op het bestaande appartementengebouw

11. De heer T. Buys

Hoe kan de Tuinstraat in de nieuwe situatie bereikt worden

12. De heer J. van Hardeveld

Verzocht wordt de straat de Helling tussen de Wolweg en de Tuinstraat A1A en A1B twee richtingverkeer te maken.

13. De heer H. Boorsma

De afstand vanaf het bestaande appartementengebouw van de Corridor tot de geplande uitbreiding van het gemeentehuis is te klein

Reactie gemeente

Ad.8.
Deze afstand van 18 meter is in een centrumgebied acceptabel. Bij het wonen in het centrum is deze afstand gebruikelijk. De afstand van 18 meter is vergroot naar 19,5 meter.

Ad.9.
Een afstand van 18 meter is in een centrum gebruikelijk. Tussen het appartementengebouw en het nieuw bouwblok wordt een weg aangelegd, een gracht en nog een weg. In een stedelijk gebied is dit een acceptabele afstand. Het bestemmingsplan biedt geen ruimte om deze afstand groter te maken. Een parkbestemming op deze locatie past niet binnen het Masterplan. Een parkbestemming is ook nooit vastgelegd in een bestemmingsplan. Met dit plan wordt getracht een kwalitatieve goede afronding van het oostelijk deel van het centrum te realiseren. Intensievere bebouwing waarbij de bouwblokken dichter op elkaar worden gebouwd maakt onderdeel uit van een stedelijk centrumplan.

Ad.10.
Een afstand van 18 meter is in een centrum gebruikelijk. Tussen het appartementengebouw en het nieuw bouwblok wordt een weg aangelegd, een gracht en nog een weg. In een stedelijk gebied is dit een acceptabele afstand. Het bestemmingsplan zal zodanig worden aangepast dat de afstand 19,5 meter wordt.

Ad.11.
De Helling is tweerichtingsverkeer geworden.

Ad.12.
De Helling is tweerichtingsverkeer geworden; hiermee wordt een betere ontsluiting mogelijk gemaakt.

Ad.13.
Deze afstand is verruimd naar 16,5 meter. Bij het wonen in het centrum is deze afstand gebruikelijk.

Overleg ex art. 10 Bro Bestemmingsplan Brouwerspoort

Overzicht reacties ex artikel 10 Bro

1. Transport en Logistiek Nederland, Donauweg 8c, 1043AJ Amsterdan-West
2. Ministerie van Verkeer en Waterstaat, Postbus 650, 3430 AR Nieuwegein
3. Kamer van Koophandel Utrecht,Postbus 48, 3500 AA Utrecht
4. Rijksdienst voor het Oudkundig Bodemonderzoek, Postbus 1600, 3800 BP Amersfoort
5. Waterschap Vallei en Eem, Postbus 330, 3830 AJ Leusden
6. Provincie Utrecht, dienst Ruimte en Groen, Postbus 80300, 3508 TH Utrecht
7. VROM inspectie, Regio Noord-West, Postbus 1006, 2001 BA Haarlem
8. VAC Veenendaal, Postbus 1189, 3900 BD Veenendaal
9. Fietsersbond afdeling Veenendaal, Kerkewijk 183, 3904 JD Veenendaal
10. Hydron Midden-Nederland, Postbus 40205, 3504 AA Utrecht

Inhoud

1. Transport en Logistiek Nederland

Van belang is de onderlinge relatie van de bevoorradingsroutes in relatie tot de bestaande winkelconcentraties. Er moet een sluitende routing zijn. Daar waar mogelijk moet bevoorradend verkeer en overig verkeer gescheiden worden. Hierdoor is het mogelijk het werken met venstertijden te voorkomen. Ruimtereservering voor laad- en losvoorzieningen worden gemist. Aanbevolen wordt een bevooradingsplan op winkel(straat)niveau op te stellen met daarin laad- en losvoorzieningen. In dit plan moet een onderscheid gemaakt worden in de bevoorrading van warenhuizen, grootwinkelbedrijven en grootschalige detailhandel en dat van kleinschalige detailhandel.
Verwezen word naar het document van de CABU met uitgangspunten en aandachtspunten.
Het Provinciale Verkeers- en Vervoersplan is achterhaald door het Strategisch Mobiliteitsplan Utrecht 2004-2014.

Reactie gemeente

De uitgangspunten van CABU t.a.v. bevoorrading hebben vanaf het begin van de planvorming meegedaan in het ontwerp. Echter, in elk plan moeten compromissen gesloten worden. Dit is in plan Brouwerspoort gebeurd t.a.v. de Brouwersgracht. Hier is het onvermijdelijk gebleken om bevoorrading en winkelend publiek volledig te scheiden. Hier zijn dan ook enkele selectieve-toegangscontrole-systemen voorzien, met een bijbehorend venstertijden-regime. Voor alle overige delen van het plangebied is voorzien in bevoorrading zonder venstertijden-regime met grotendeels ook een (vrijwel alleen voor bevoorrading beschikbare) route voor expeditieverkeer (Tuinweg-Tuinstraat.)
Ondertussen is ook een bevoorradingsplan voorhanden waarin op winkelstraatniveau de laad- en losvoorzieningen zijn aangegeven.
De toelichting zal op deze punten worden aangepast.

Inhoud

2. Ministerie van Verkeer en Waterstaat

a. Gewezen wordt op de mobiliteitstoets. Met deze toets kan mobiliteit deel uit maken van een integrale afweging. Voor info wordt verwezen naar de Adviesdienst Verkeer en Vervoer.
b. Gewezen wordt op de watertoets. In het plan is wel een waterparagraaf opgenomen, maar niet duidelijk is op welke wijze dit is kort gesloten met het waterschap.

Reactie gemeente

Ad.a.
Verkeersaspecten zijn een integraal onderdeel van het bestemmingsplan. Bij de totstandkoming van het Masterplan en het bestemmingsplan hebben verkeersaspecten een belangrijke rol gespeeld. De gemeente is van mening dat hiermee voldaan is aan de uitgangspunten van de mobiliteitstoets.
Ad.b.
Er is veelvuldig overleg geweest met het waterschap. De bestaande waterparagraaf zal hierop aangevuld worden.

Inhoud

3. Kamer van Koophandel Utrecht

a. De bestemming volumineuze detailhandel is juridisch niet houdbaar. Er zijn geen ruimtelijke argumenten aan te voeren voor een degelijke gedetailleerde bestemming. Wel kan het in de beschrijving in Hoofdlijnen opgenomen worden.
b. Het begrip bedrijfsgebonden detailhandel is niet omschreven; niet duidelijk is wat hiermee bedoeld wordt.
c. De verwijzing in artikel 9, lid A2 klopt niet.

Reactie gemeente

Ad.a.
Deze bestemming is expliciet opgenomen om op deze wijze te voorkomen dat deze locatie gebruikt wordt voor gewone detailhandel. Argument hiervoor is de door de raad vastgestelde Ruimtelijk-economische structuurvisie Veenendaal-centrum. Hierin is de uitbreidingsruimte voor de detailhandel voor het centrum van Veenendaal opgenomen. Toevoeging van het aantal bvo's van deze locatie aan de bestaande voorraad betekent een afwijking van het plan.

Ad.b.
Het begrip zal alsnog omschreven worden.

Ad.c.
Deze verwijzing wordt aangepast.

Inhoud

4. **Rijksdienst voor het Oudkundig Bodemonderzoek**

Naar aanleiding van paragraaf 3.1.2. Archeologie van de toelichting wordt verzocht ROB als adviesinstantie bij aanlegvergunningen te schrappen. Deze bevoegdheid ligt primair bij de provincie.

Reactie gemeente

ROB zal in de toelichting als instantie geschrapt worden.

Inhoud

5. Waterschap Vallei en Eem

a. Het Waterschap mist in het plan een verwijzing naar het waterplan en een artikel water in de voorschriften.
b. Hoofdstuk 3; Open water: opnemen dat de Grift een ecologische verbindingszone is. De vijver van Schrijverspark ligt buiten de plangrenzen.
c. Waterkwaliteit: het is onduidelijk op basis waarvan geconcludeerd wordt dat de waterkwaliteit van de Schrijversparkvijver redelijk is.
d. Toekomstperspectief: hoeveel groter de Schrijversparkvijver wordt is niet duidelijk. De gracht en de breedte daarvan zal ook op de plankaart aangegeven moeten worden.
e. Grondwater: het is van belang te anticiperen op eventuele wijzigingen in grondwaterwinningen in Veenendaal. Info hierover ontbreekt in het plan.

f. Riolering: aanvulling punt c. er vindt alleen berging plaats wanneer deze niet permanent gevuld zijn met water.
g. Waterkwaliteit: met het beheer van de openbare ruimte is een verbetering van de kwaliteit te bereiken. De gemeente zal ook hier invulling aan moeten geven.

Reactie gemeente
Ad.a.
Er zal een verwijzing komen naar het waterplan, zoals dat op dit moment wordt opgesteld. Er is bewust geen bestemming water op de plankaart opgenomen, omdat de exacte ligging van de gracht nog niet bekend is. Het oppervlaktewater is onderbracht in de bestemming openbare ruimte.
En omdat op de plankaart geen bestemming water is opgenomen, is in de voorschriften ook geen artikel over water opgenomen; er is gestreefd naar zoveel mogelijk samenhang tussen kaart en voorschriften.
Wel is in de Beschrijving in Hoofdlijnen van de voorschriften een oppervlakte aan open water genoemd (2.200 m2), zodat gegarandeerd is dat voldoende oppervlaktewater in het plan wordt gerealiseerd.

Ad.b.
De opmerking ten aanzien van de Grift wordt overgenomen. De vijver ligt inderdaad buiten het plangebied, maar is wel belangrijk als waterberging. In de genoemde oppervlakte te realiseren open water (zie a) doet deze oppervlakte niet mee. Door verhoging van de overstortdrempel krijgt deze vijver aanvullende bergingscapaciteit die ten gunste komt aan het plan Brouwerspoort.

Ad.c.
Conclusie gebaseerd op volgende zaken:
- Er vindt slechts lozing plaats van hemelwater vanuit een verbeterd gescheiden stelsel
- De vijver is enkele jaren geleden uitgebaggerd
- Er vindt voldoende doorspoeling plaats
- Er zijn geen klachten vanuit de omgeving bekend.
- Er wordt veel gevist in de vijver

Ad.d.
Op dit moment wordt gerekend met een vergroting van het wateroppervlak van 620 m^2 (2405 t.o.v. 1785 m^2)
Ten overvloede nog een keer de opmerking dat de Schrijversparkvijver buiten de grens van dit bestemmingsplangrens ligt.

Ad.e.
In juni 2004 is bij de provincie Utrecht navraag gedaan naar vergunde grondwateronttrekkingen in de ondiepe watervoerende lagen. Dergelijke onttrekkingen stonden op dat moment niet geregistreerd.
In het diepe watervoerende zandpakket worden onttrekkingen niet negatief beïnvloed.

Ad.f.
Het regenwaterstelsel zal na afloop van iedere bui worden leeggepompt, zodat de volledige berging weer beschikbaar is bij een volgende bui. Lediging vindt plaats middels twee kleine ledigingspompen nabij Schrijversparkvijver en Raadhuisstraat.

Ad.g.
De gemeente geeft op dit moment invulling aan dit beleid middels de plaatselijke bouwverordening en IVOR. Laatstgenoemde afkorting staat voor Inrichtingseisen voor de Veenendaalse Openbare Ruimte. Dit betreft een beleidsdocument waarin alle eisen voor inrichting van de buitenruimte zijn geformuleerd en gerubriceerd. Hierin is bijvoorbeeld opgenomen dat straatmeubilair (verkeersbordpalen, straatnaambordpalen e.d.) niet meer thermisch verzinkt zullen worden uitgevoerd maar gepoedercoat.

Inhoud

6. **Provincie Utrecht, Dienst Ruimte en Groen**

a. Het heeft de voorkeur dat de planprocessen Centrumvisie en Brouwerspoort zoveel mogelijk op elkaar worden afgestemd.
b. Materplan versus bestemmingsplan: onduidelijk is in hoeverre het bestemmingsplan af wijkt van het programma van het Masterplan. In ieder geval is het aantal parkeerplaatsen in het bestemmingsplan vele malen hoger dan het Masterplan. Onduidelijk is waar deze grotere aantallen gerealiseerd worden. Leidt dit tot diepere parkeerkelders? Hoe verhoudt zich dit met de financiele aspecten? Een deel van de parkeerbehoefte wordt buiten het plangebied opgelost. Niet duidelijk is op welke wijze rekening gehouden wordt met tijdige beschikbaarheid. De verkeersveiligheid van de parkeergarages wordt weinig toegelicht. Er is geen duidelijk zicht op de verkeersstromen en de bereikbaarheid. Een meer dwingende en verplichtende formulering voor de realisering van de parkeergarages en het minimaal aantal te realiseren parkeerplaatsen in de beschrijving in hoofdlijnen is wenselijk. Het nagestreefde parkeerbeleid zal duidelijker in beeld moeten worden gebracht.
c. Archeologie: het opgenomen kaartje met betrekking tot de zone met een hoge archeologische verwachting is niet duidelijk. Daarnaast is niet duidelijk waar bodemingrepen nodig zijn. Alleen daar hoeft archeologisch vervolgonderzoek plaats te vinden. In overweging wordt gegeven een kaartje in de toelichting op te nemen waar boringen enz. worden uitgevoerd. Ten aanzien van aanlegvergunningen wordt nader advies gegeven door de provincie en niet door ROB.
d. Water: in het plan moet beschreven worden op welke wijze contact is geweest met het Waterschap. De Schrijversparkvijver ligt buiten het plangebied. Niet duidelijk is of de vergroting en de peilverhoging kunnen leiden tot wateroverlast.Er is onduidelijkheid over de waterkwaliteit van de vijver. Niet duidelijk is waar de wadi ligt. Verwezen wordt naar de beslisboom afkoppelen van het Waterschap. Aanbevolen wordt de vijver, de wadi en de gracht apart te bestemmen dan wel aan te duiden op de plankaart en de waterbergende functie te vermelden.
e. Wordt binnen het plan nog sociale woningen gerealiseerd dan wel woonzorgeenheden?
f. Voorschriften: aandacht voor de realisering van de parkeervoorzieningen. Binnen wijzigingsgebied uitzondering maken voor het monument.
g. Economische uitvoerbaarheid: in het vervolg van de procedure gebruik maken van meer concrete cijfers door middel van een exploitatieopzet.

Reactie gemeente
Ad.a.
Deze beide processen worden zoveel mogelijk op elkaar afgestemd. Het bestemmingsplan Brouwerspoort bevindt zich echter al bijna in de uitvoeringsfase. Daarom is er voor gekozen Brouwerspoort alvast planologisch vast te leggen. In een later stadium zal het bestemmingsplan Brouwerspoort opgenomen worden in het totale bestemmingsplan voor het centrumgebied.

Ad.b.
Met betrekking tot het aantal parkeerplaatsen Masterplan versus bestemmingsplan zal in de plantoelichting extra aandacht geschonken worden aan het parkeren en de parkeerbalans. In het bestemmingsplan wordt ook gesproken over de realisatie van parkeerplaatsen buiten het plangebied.
In de toelichting zal een passage opgenomen worden over de parkeerbalans, de realisatie van plaatsen buiten het plangebied en de verkeerscirculatie.
Het minimaal te realiseren aantal parkeerplaatsen zal opgenomen worden in de beschrijving in hoofdlijnen.

Ad.c.
In de toelichting zal een kaartje opgenomen worden met daarop aangegeven waar bodemingrepen nodig zijn binnen de zone met hoge archeologische verwachting. Ten aanzien van de aanlegvergunning zal het nadere advies van ROB geschrapt worden.

Ad.d.
De waterparagraaf zal aangevuld worden. Verwezen wordt naar de gemeentelijke reactie op de opmerkingen van het Waterschap.

Ad.e.
Op dit moment ligt er een onderzoek naar toevoeging van sociale woningbouw. Dit onderzoek komt in in de loop van 2005 aan de orde in de gemeenteraad. De uitkomsten daarvan zullen in de plantoelichting opgenomen worden.

Ad.f.
Het minimaal aantal te realiseren parkeerplaatsen zal opgenomen worden in de beschrijving in hoofdlijnen. In de wijzigingsbevoegdheid zal het monument uitgezonderd worden.

Ad.g.
In de plantoelichting zal de exploitatieopzet opgenomen worden.

Inhoud

7. **VROM inspectie**
De Watertoets moet duidelijker in het plan opgenomen worden.

Reactie gemeente
De watertoets zal duidelijker verwoord worden in het bestemmingsplan.

Inhoud

8. **VAC Veenendaal**
a. Nadelige effecten op het leefmilieu worden gevreesd door de vele hoogbouw en de nauwe straatprofielen.

b. Door de realisatie van de gracht wordt standkoverlast en onveilige situaties gevreesd. Voor de veiligheid wordt geadviseerd een hekwerk te plaatsen.
c. Bijbehorende voorzieningen als scholen, sport- en spelvoorzieningen en hondenuitlaatplaatsen zullen ook een plek moeten krijgen.
d. Zorgen voor voldoende groen.
e. Goede en voldoende stallingsmogelijkheden voor fietsers.
f. Rekening houden met het aanbrengen van openbare zitgelegenheden.
g. Parkeernorm: verhogen tot 1,8 of 2,0 per woning.
h. Ondergrondse afvalinzameling bij voorkeur op maximaal 100 meter afstand van de woning.
i. Zo min mogelijk verkeersdrempels. Niveauverschillen opvangen door geleidelijk oplopende hellingen.
j. Goede bereikbaarheid woningen.

Reactie gemeente
Ad.a.
In Brouwerspoort wordt bewust gekozen voor een meer stedelijke opzet. Met gemiddeld 5 lagen is geen sprake van hoogbouw. Met het beeldkwaliteitsplan wordt aansluiting gezocht bij de eigen identiteit van Veenendaal door de wisselende architectuur en de fijnkorreligheid van de gevels. Op deze wijze wordt wel stedelijk gebouwd, maar wordt de kwaliteit van het gebouwde hoger. Daarnaast is er juist veel aandacht voor de kwaliteit van het openbare gebied en wordt een nieuw plein gerealiseerd. Hiermee wordt het leefmilieu juist verbeterd.

Ad.b.
De genoemde punten hebben de aandacht bij de realisatie van de gracht. Door de wijze van aanleg wordt stankoverlast tegen gegaan. Qua veiligheid wordt bij de inrichting van het openbare gebied rekening gehouden met een zo veilig mogelijke inrichting.

Ad.c.
In het bestemmingsplan voor het gehele centrum dat medio volgend jaar wordt ontwikkeld zullen deze voorzieningen de aandacht krijgen.

Ad.d.
Bij de inrichting van het Brouwerspoort gebied is groen een belangrijk aandachtspunt.

Ad.e.
In het betreffende gebied wordt voorziening in stallingsruimten voor fietsers.

Ad.f.
Zoals gezegd krijgen de openbare gebieden veel aandacht; openbare zitgelegenheden krijgen voldoende aandacht.

Ad.g.
De parkeernorm van 1,5 is een algemeen gebruikte norm en afgestemd op het stedelijk wonen. Bezoekers kunnen gebruik maken van de openbare parkeerplaatsen.

Ad.h.
Met deze opmerking wordt bij de uitvoering rekening gehouden.

Ad.i.
Er worden geen verkeersdrempels in het gebied aangelegd.

Ad.j.
Met deze opmerking zal bij de uitvoering rekening gehouden worden.

Inhoud

9. **Fietserbond, afdeling Veenendaal**
Langs de Wolweg dienen vrijliggende fietspaden te worden aangelegd. De opmerking over fietsstallingen is te vrijblijvend. Aantal en locatie zullen in het plan opgenomen moeten worden.

Reactie gemeente
Langs de Wolweg worden vrij liggende fietspaden aangelegd. Op dit moment is nog niet duidelijk waar de fietsenstalling zal komen. Zodra dit het geval is zal het in het plan opgenomen worden.

Inhoud

10. **Hydron Midden-Nederland**
Bij iedere openbare weg, waarlangs kabels en leidingen worden gelegd, dient een strook openbare grodn te worden gereserveerd aan de voorzijde van de eventuele bebouwing, conform NEN 1738 en NEN 1739. Deze strook moet vrij zijn van gesloten verharding en beplanting. De afstand tussen bomen en kabels en leidingen moet minimaal 2 meter bedragen. Kosten van verplaatsing van hoofdleidingen worden doorberekend. Leidingen moeten zonder gevaar voor verontreiniging van drinkwater worden gelegd en onderhouden. Indien sprake is van verontreiniging worden de extra te maken kosten verhaald.

Reactie gemeente
Met de gemaakte opmerkingen zal bij de uitvoering van het bestemmingsplan rekening gehouden worden. De reactie zal doorgegeven worden aan de afdeling civiel-techniek van de gemeente.