

A vibrant, stylized illustration of a modern urban park. The scene is set in a warm, orange-toned environment. In the foreground, a wide, yellow-paved path leads through the park. Several people are depicted in various activities: a man in a pink suit walks towards the left, a man in a green jacket and a woman in a pink coat walk away from the viewer, and a man in a purple jacket sits on a low concrete wall. In the background, there are green trees, a red building with 'AXA' signage, and a tall, modern building with a glass facade. The sky is a soft orange with a few birds flying. A large white curved line is positioned to the left of the main title text.

# Ontwikkel perspectief

**Gebiedsvisie Het Ambacht**

Amsterdam, 6 september 2021

[www.must.nl](http://www.must.nl)

# Inhoud

ONTWIKKELPERSPECTIEF  Gebiedsvisie het Ambacht

1. Inleiding: Het Ambacht in transitie **3**
2. Raamwerk: Robuust en adaptief **9**
3. Buurten: Verschillend met elk een eigen karakter **18**
4. Conclusies en aanbevelingen **24**

# 1. Het Ambacht in transitie

Door haar fijne woonklimaat, goede werkgelegenheid en unieke voorzieningen neemt Veenendaal een belangrijke rol in de regio. De vraag naar woningen, werkruimte, voorzieningen en recreatie neemt toe. Echter is de beschikbare ruimte binnen de gemeentegrenzen voor ontwikkelingen steeds beperkter om deze vraag te kunnen accommoderen. De locatie 'het Ambacht' is één van de laatste gebieden waar substantieel verdicht kan worden onder gunstige omstandigheden, zoals de nabijheid van het treinstation Veenendaal Centrum en de binnenstad van Veenendaal. Voor dit gebied is er een ontwikkelperspectief gemaakt.

Voor dit ontwikkelperspectief is er een ruimtelijke studie gedaan voor het Ambacht. De studie bestaat uit een analyse van het gebied, een raamwerk met de opzet voor een gefaseerde aanpak en verkenning naar dichtheden.

Nijverheidslaan, links het nieuwe gebedshuis en rechts het slachthuis.



Het Ambacht  
gelegen tussen  
station Veenendaal  
Centraal en de N233.

Een belangrijke aanleiding voor de planvorming is de wens om in de toekomst woningen te kunnen realiseren voor (toekomstige) inwoners van Veenendaal.

### **Bescheiden, betrokken en ondernemend**

Veenendaal heeft de voorzieningen en allure van een stad en tegelijkertijd de vriendelijkheid en gezelligheid van een dorp. Alle plekken en voorzieningen liggen op 15 minuten fietsafstand. Door middel van het intercitystation en stoptrein is Veenendaal verbonden met Utrecht en Arnhem/Nijmegen. De stad ligt aan de voet van de Utrechtse Heuvelrug en historische lint structuren verbinden stad en landschap met elkaar. Dit resulteert in een unieke woonkwaliteit. In Veenendaal heerst er ook een uniek ondernemers DNA van denkers en doeners. Er zijn productiebedrijven, zoals de food gerelateerde bedrijven en familie en midden-klein bedrijven die zijn uitgegroeid tot wereldspelers. De kracht van Veenendaal is bescheiden, betrokken

en ondernemend.

Het Ambacht is een uitgelezen plek om het fijne woon- en werkklimaat van Veenendaal te combineren en integreren. Een plek waar deze hand in hand kunnen gaan. Het doel is het Ambacht te ontwikkelen van een extensieve bedrijvigheid naar een actief stuk stad, waar het verhaal van Veenendaal floreert.

### **Ligging**

Het Ambacht is een driehoekig gebied tussen station Veenendaal Centrum en de N233. Aan de zuidzijde wordt het gebied begrensd door het spoor van de stoptrein en aan de noordzijde door de Industrielaan. Het Ambacht kenmerkt zich door belangrijke noord-zuid verbindingen voor onder andere fietsers, zoals de Kerkewijk, Ambachtsstraat en Groeneveldselaan. Deze wegen verbinden woongebieden, sportvelden, het centrum en het landschap met elkaar.

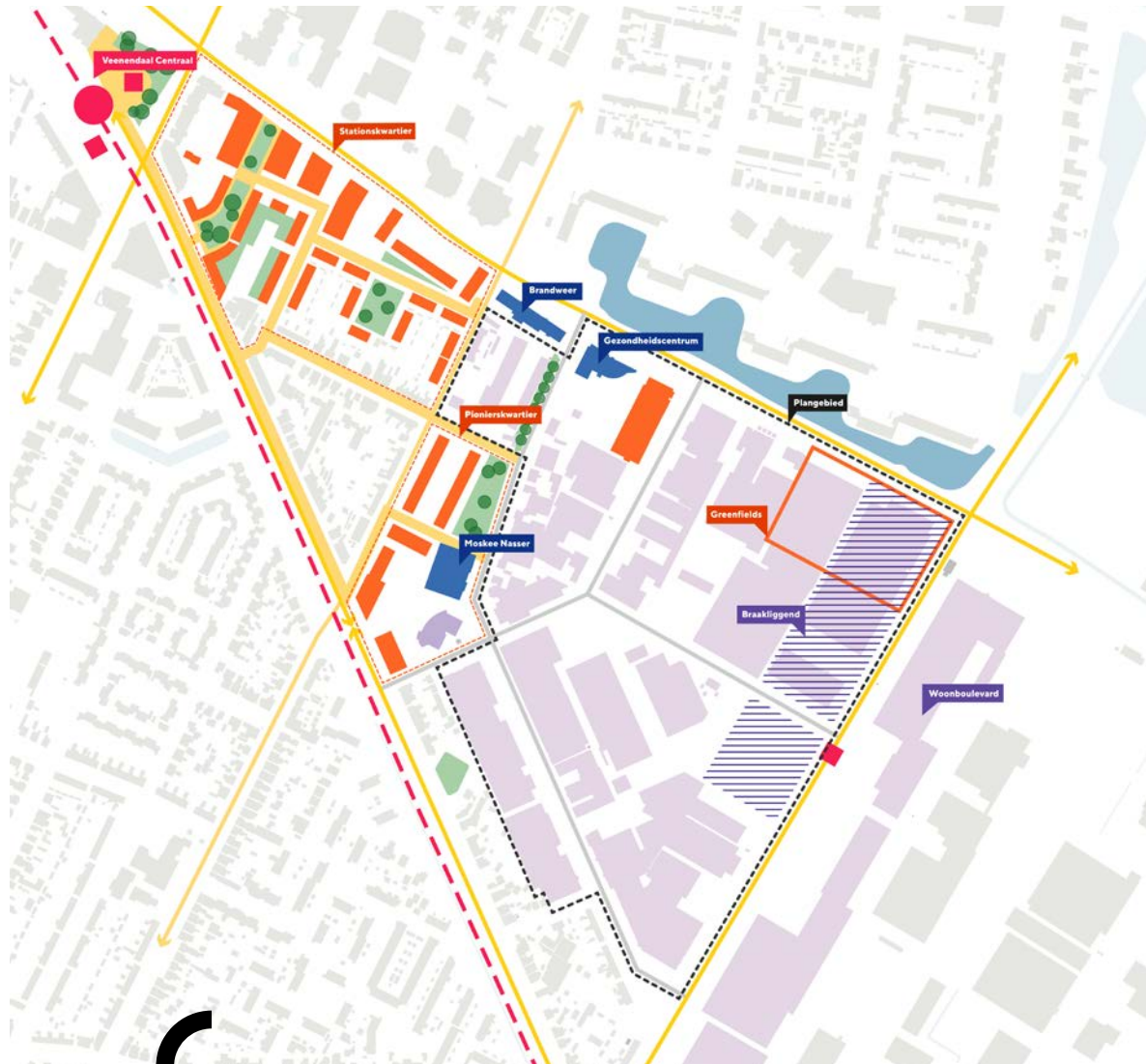
### **'Het Ambacht' in transitie**


Meerdere ontwikkelingen binnen



Nieuwe gezondheidscluster aan De Laan der Techniek.

het Ambacht zijn aanleiding om de toekomstige transformatie in een groter perspectief te plaatsen. Zo zijn er de ontwikkelingen van grondgebonden woningen en appartementen in het Stations- en Pionierkwartier, het nieuwe hart van het gebied in de vorm van het gebedshuis en de nieuwe gezondheidsvoorzieningen aan de

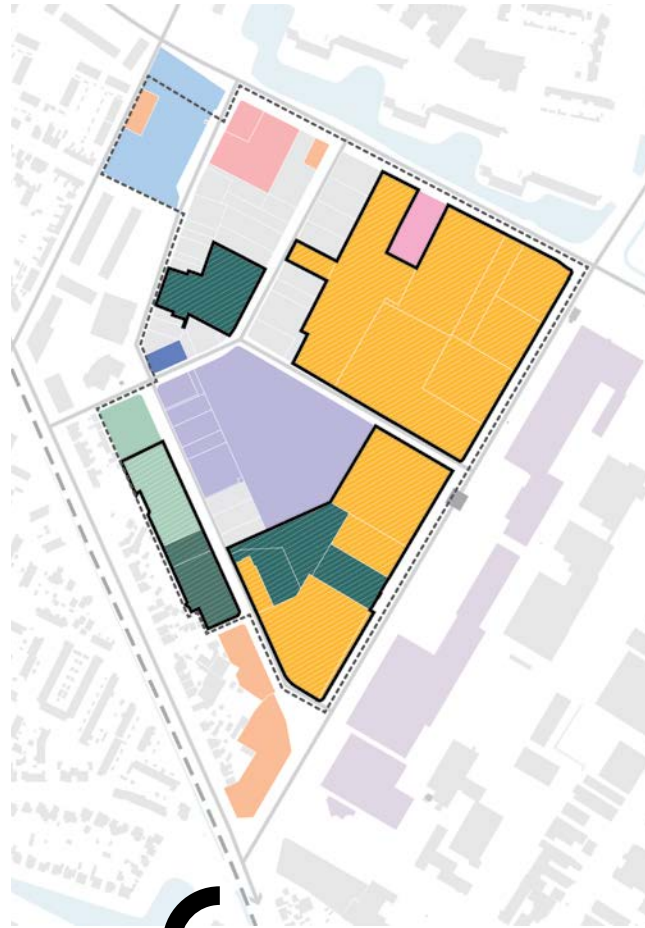



 Ambacht in transitie: in oranje recentelijk gebouwd of in ontwikkeling.

Industrielaan. Deze zorgen ervoor dat het deels verouderde industriegebied stapsgewijs transformeert. Aan de westzijde van de Groeneveldselaan liggen diverse percelen langere tijd te wachten op een nieuwe bestemming. De eerste aanzet hiervoor is een initiatief voor bebouwing op de hoek van de Groeneveldselaan en de Industrielaan, genaamd Greenfields. Daarnaast geeft het mogelijke vertrek van Docomar, de ruimte om de vrijgekomen kavels in een aaneengeschakelde ontwikkeling te realiseren. Om de transformatie van Het Ambacht tot een gemengd gebied met wonen en werken succesvol te maken, vragen al deze individuele ontwikkelingen om samenhang en visie.



Functies en bedrijven binnen het plangebied.



Eigendom en mogelijk op kort termijn ontwikkelruimte bij vertrek Docomar en eigendom van van den Dikkenberg.



Het raamwerk dat toekomstige ontwikkelingen in Het Ambacht mogelijk maakt.

## **Doel gebiedsvisie**

De gebiedsvisie schetst de koers op langere termijn voor de transformatie van Het Ambacht. Het is een uitnodiging voor verandering en een pleidooi om het gebied verder te verkleuren tot een gemengd stedelijk gebied. Daarbij is er ruimte voor de bestaande bedrijfsvoering. Belangrijk aandachtspunt voor de visie is de fasering. Niet alles kan tegelijk in zo'n groot gebied, waar nog volop gewerkt wordt. Zittende bedrijven moeten enerzijds kunnen blijven functioneren en worden anderzijds geprikkeld om mee te doen aan de transformatie. Omdat niet duidelijk is of een bedrijf mee wil doen en dus ook niets duidelijk is over een tijdstip, is er een raamwerk opgesteld waarbinnen de transformatie gefaseerd mogelijk is. Het raamwerk is de 'drager' van de transformatie. Binnen het raamwerk liggen gebieden die gefaseerd kunnen worden getransformeerd: de 'invulling'. Dit zijn de gebieden die tot verschillende 'buurten' getransformeerd worden. Het raamwerk zorgt voor de toekomstige samenhang.

De gebiedsvisie benoemt verschillende ontwikkelprincipes voor het gebied en de verschillende deelgebieden. Daarbij zijn de uitgangspunten vanuit de omgevingsvisie leidend: gezond, duurzaam en veilig.

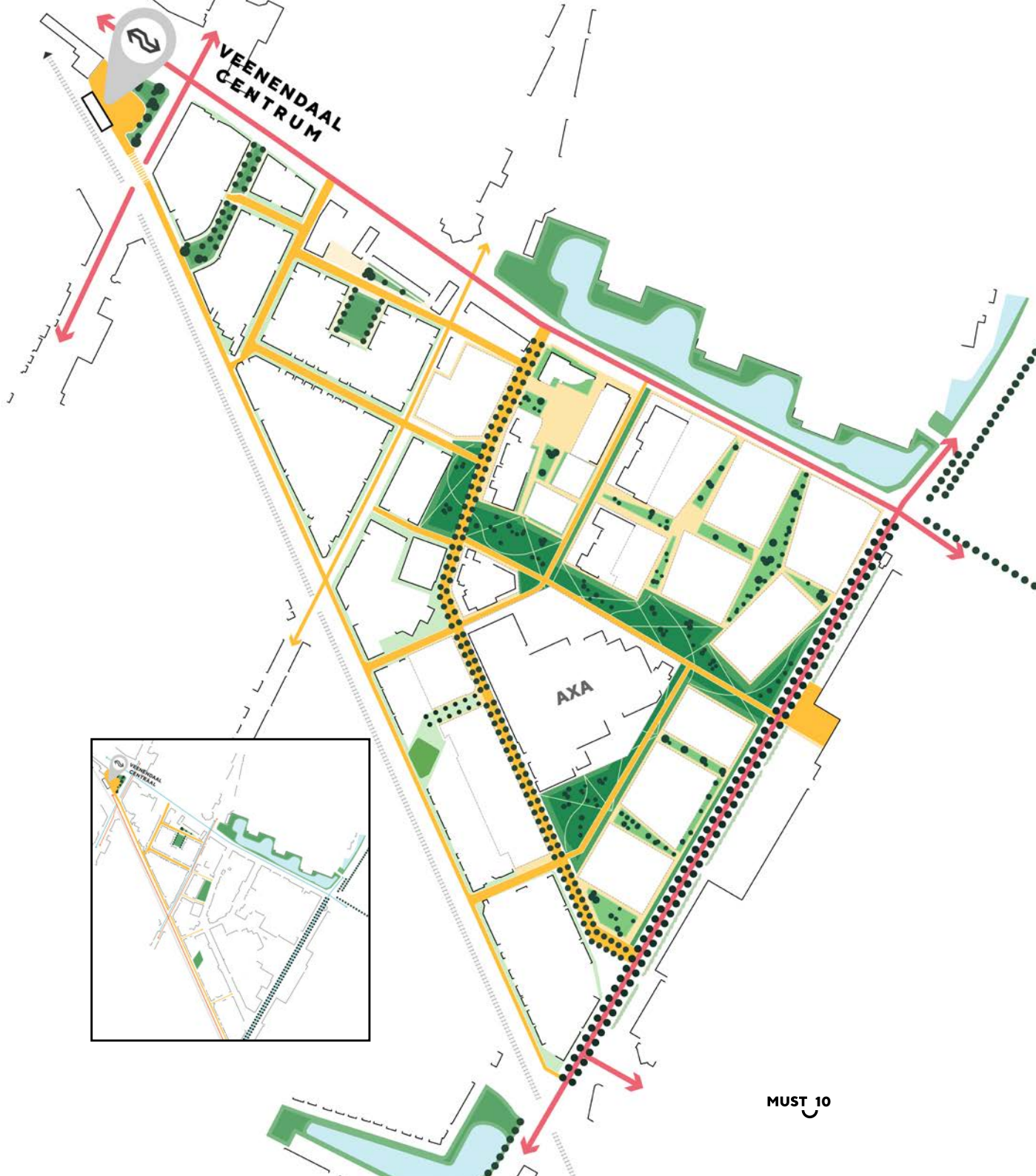


## 2. Raamwerk: Robuust en adaptief

Er is een robuust en adaptief raamwerk opgesteld waarbinnen verschillende ontwikkelingen kunnen plaatsvinden. Dat betekent dat het raamwerk adaptief is qua volgorde, waarin de buurten onafhankelijk van elkaar kunnen ontwikkelen. De belangrijkste elementen van het raamwerk zijn:

1. Een nieuwe groene hoofdstructuur.
2. Een andere aanpak van mobiliteit met ruimte voor voetgangers en fietsers.
3. Fasering zonder vooropgezette volgorde.

Kijkend vanaf de Groenveldselaan in de richting van de Nijverheidslaan met links AXA en aan de horizon het nieuwe gebedshuis. 'Het nieuwe hart van de buurt.'



### 1. Groene hoofdstructuur

De bestaande wegenstructuur is de basis van het raamwerk. Een belangrijke toevoeging aan de structuur is een groot aaneengesloten park die de meubelboulevard verbindt met het groene hof rondom de Moskee. Dit nieuwe groene hart van de buurt ligt in het verlengde van de bushalte aan de Groenveldselaan en vouwt zich aan de noord- en oostzijde rondom AXA heen. De auto is in het plantsoen te gast.



Perspectief kijkend in de richting  
gezondheidscentrum, gebedshuis  
en AXA.

Het park heeft verschillende belangrijke functies in de openbare ruimte, zoals:

- Het park geeft de mogelijkheid voor ontmoetingsruimte en verblijfsruimte voor bewoners en werknemers.
- De grote groene ruimte zorgt dat de wijk klimaatadaptief kan worden. Hemelwater kan via de openbare ruimte naar het plantsoen worden afgevoerd, waar het kan infiltreren in de grond.
- De groenstructuur is tevens een strategische ruimte van en voor bestaande milieuhindercirkels. Hierdoor ontstaan er bij een gefaseerde aanpak geen restruimtes, maar hoogwaardig kwalitatieve plekken voor de buurt.



### Legenda

- ⋯ Voetganger
- Auto te gast - Fiets - Voetganger (30km/h)
- Plantsoen
- Fietspad
- Fietsstraat
- Hoofdontsluiting
- HUB Bebouwd parkeren
- P Onbebouwd parkeren
- ⋯ Buslijn
- ▨ Spoorlijn
- Halte/station

## 2. Mobiliteit

Het toekomstige raamwerk sluit naadloos aan op de bestaande en omliggende straten. De bestaande wegen binnen het Ambacht veranderen qua ligging niet, maar de functie en het gebruik van de wegen wel. Het uitgangspunt voor het gehele Ambacht is dan ook dat de bewoners en/of bezoekers als eerste wordt gestimuleerd om te wandelen, daarna te fietsen en als laatste het gebruik van de auto.

### Wandelen

De voetganger gaat veel meer ruimte krijgen in Het Ambacht. Centraal in het nieuw te realiseren wordt een grote groenstructuur gerealiseerd met wandelpaden. Hierdoor ontstaat een hoogwaardig en aantrekkelijk wandelnetwerk, waar de voetganger zich veilig, snel en comfortabel kan verplaatsen. Met deze wandelstructuur die aansluit op de gebieden tussen Het Ambacht en het station, ontstaat er een directe wandelverbinding tussen

plangebied en het station. Omdat de auto niet overal aanwezig is, ontstaat er ruimte voor verblijven, spelen, ontmoeten en recreëren.

### **Fietsen**

Fietsers kunnen in de nieuwe situatie gebruik maken van de nieuw gerealiseerde erftoegangswegen binnen de 30 km/u zones. Aan de Groeneveldselaan, Industrielaan en Parallelweg liggen vrij liggende fietspaden. De Ambachtsstraat wordt omgebouwd naar een fietsstraat en is onderdeel van de snelfietsroute Veenendaal – Utrecht. Deze fietsverbindingen zorgen voor comfortabele, veilige verbindingen tussen het Ambacht en diens omgeving. Vooral de verbindingen richting het centrum en het station zijn veilig, direct, comfortabel en kwalitatief hoogwaardig ingericht. Heel Veenendaal is te befietsen binnen 15 minuten van het plangebied, het station en het centrum liggen op slechts 5 minuten fietsen.

### **Openbaar vervoer**

Door de hoogwaardige directe wandel- en fietsverbindingen komt het station gevoelsmatig dichterbij het plangebied te liggen. De fiets als voor- en natransport is een aantrekkelijk middel bij het verplaatsen met het openbaar vervoer. Vanaf station Veenendaal Centrum vertrekt er in de spits ieder kwartier een trein naar Utrecht Centraal. De rest van de dag is dit twee keer per uur. Naar Rhenen rijdt er de hele dag twee keer per uur een trein. Hiermee heeft het plangebied goede verbindingen met de Randstad. Vanaf het treinstation kan men ook de bus pakken in alle windrichtingen. Verder ligt er aan de Groeneveldselaan een bushalte “Woonboulevard” en aan de Boompjesgoed de halte “De Grote Pekken”. Aan de laatste halte halteren bijna alle buslijnen die in Veenendaal rondrijden. Hierdoor zijn er verspreid nabij het plangebied opstapplaatsen om met openbaar vervoer te reizen.

### **Auto**

Het Ambacht wordt ontsloten via twee gebiedsontsluitingswegen, namelijk de Industrielaan (oost-west) en de Groeneveldselaan (noord-zuid). Deze wegen zijn bedoeld om de grote verkeersstromen van autoverkeer te verwerken en snel naar de rondwegen te geleiden. Het is de verwachting dat de grootste stroom via de Groeneveldselaan, Industrielaan, Wageningse laan en De Smalle Zijde naar de Rondweg-Oost (N233) en dan naar de A12 zal gaan. Omdat de Rondweg-Oost de huidige verkeersstroom niet kan verwerken, wordt deze verbreed naar 2x2 rijbanen vanaf De Smalle Zijde tot de A12. In het plangebied zijn de huidige wegen ingericht als bedrijventerrein wegen. Voor de voetganger en fietser is in de huidige situatie nauwelijks ruimte. Er zal een omslag gemaakt moeten worden, waarbij alle wegen in het Ambacht worden omgevormd naar erftoegangswegen binnen een 30 km/u zone. Dit past beter bij een woonwijk en

komt ten goede aan de verkeersveiligheid. Op de Nijverheidslaan en de Laan der Techniek (noordzijde) blijft het mogelijk om, als er bedrijvigheid gesitueerd blijft, vrachtverkeer af te wikkelen voor de bevoorrading van bedrijven (en eventuele toekomstige voorzieningen).

### **Parkeren**

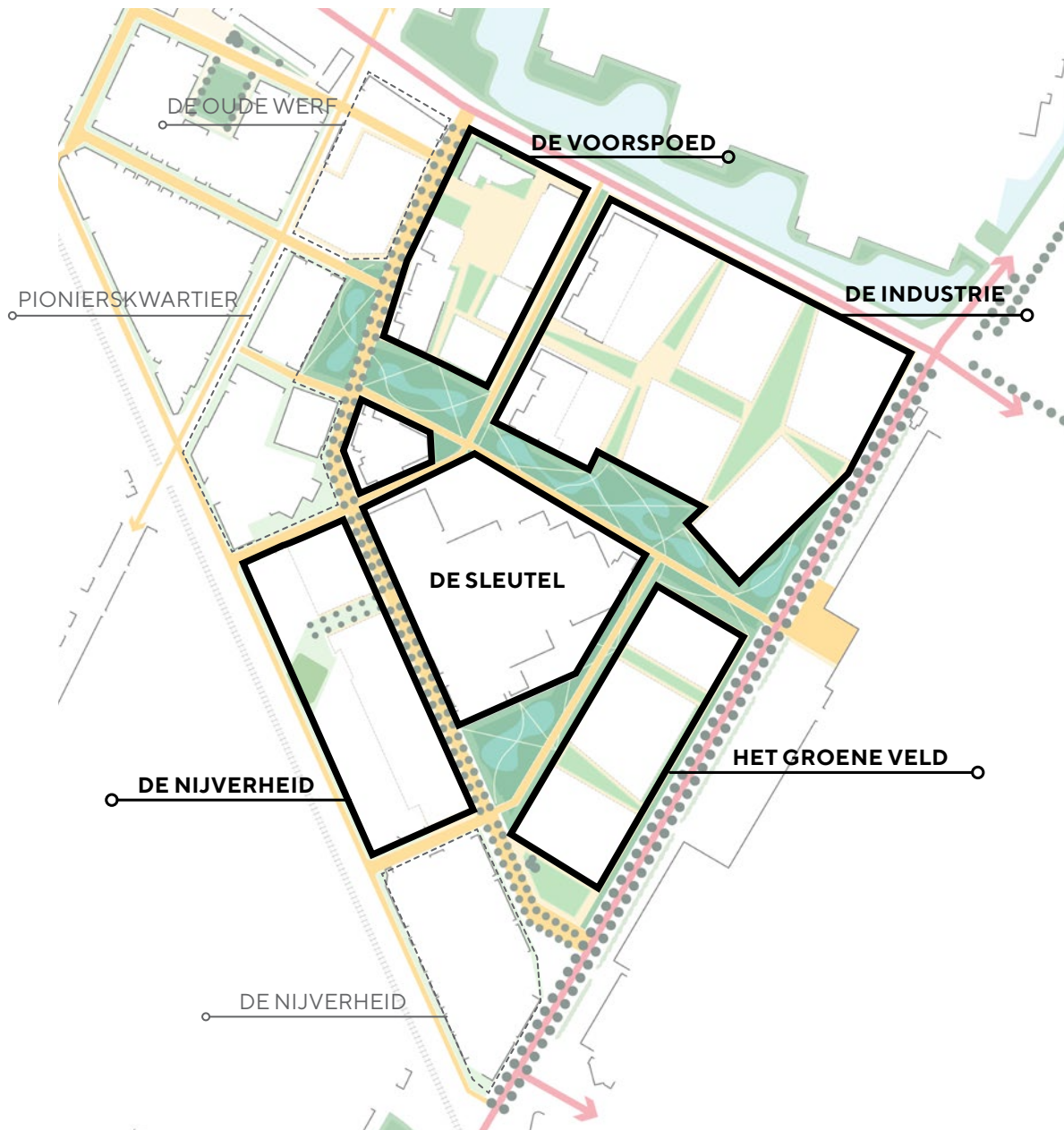
Het parkeren voor de auto wordt opgelost met parkeergarages en hubs. Het is de bedoeling om de parkeervoorzieningen zodanig te bouwen dat als de parkeerbehoefte lager uitvalt, deze voorzieningen gemakkelijk om te bouwen zijn naar bijvoorbeeld woningen of voorzieningen. Deze zullen per buurt worden ingezet, waardoor ze ruimtelijk compact van aard zijn. De hubs zullen ingezet worden om deelauto's in te plaatsen, pakketjes te bezorgen en auto's (en eventueel fietsen) te parkeren. Hierdoor wordt parkeren op afstand gerealiseerd in plaats van parkeren voor de deur van bewoners. Dit is belangrijk om zo het wandelen, fietsen en het gebruik



Voorbeelden parkeerhub.  
1. Bordeaux, saint jean belcier  
2. High Tech Campus, Eindhoven.

van openbaar vervoer te stimuleren, omdat het evenveel moeite kost om bij de auto te komen ten opzichte van diens alternatieven. Het mobiliteitsplan zal opgesteld en uitgevoerd worden om zo 25% reductie op de parkeernorm te verdienen. Dit mobiliteitsplan zet in op gezonde en duurzame mobiliteit en

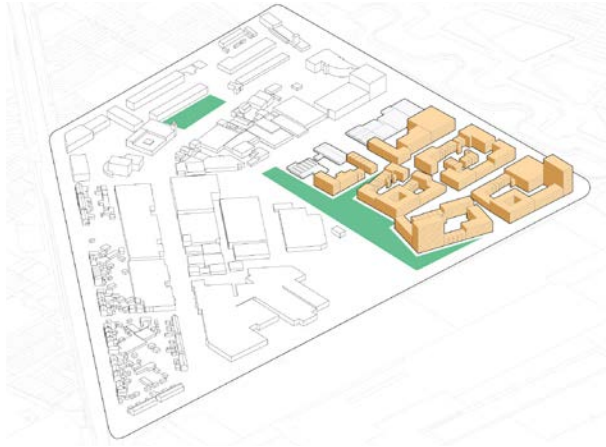
stuurt op passende doelgroepen met lagere parkeerbehoefte. De ruimte die dit oplevert komt ten goede aan de kwaliteit van het plangebied. De fietsparkeervoorzieningen worden wel zo dicht mogelijk bij de woningen gerealiseerd en daarmee verspreid over het plangebied. Afhankelijk van



de gewenste invulling bij gestapelde woningbouw kan dit een berging per woning zijn of een gezamenlijke fietsenstalling. Voor grondgebonden woningen is dit altijd een berging.

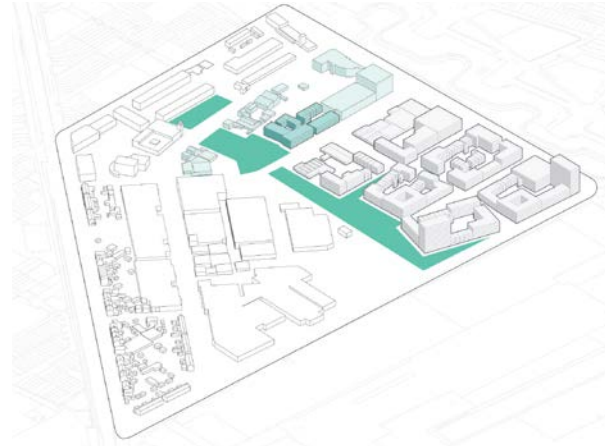
### 3. Fasering

Het raamwerk biedt de mogelijkheid om de buurten onafhankelijk van elkaar te ontwikkelen. De fasering is op die manier niet afhankelijk van de eigendomsstructuren en bedrijven in het gebied.



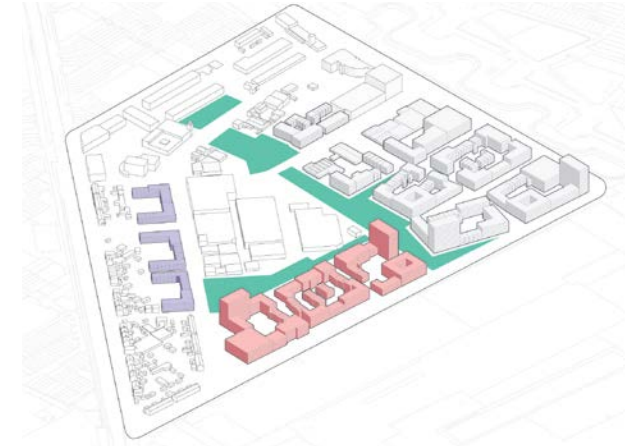
### **1. De Industrie**

De Industrie ontwikkeld zich hoogst waarschijnlijk als eerste, die grenst aan de hoek van de Groeneveldselaan en Industrielaan. Hier ligt een planinitiatief die nog afgestemd moet worden op schaal van de buurt. Bij deze buurt hoort de ontwikkeling van het park aan de zuidzijde, langs de Energiestraat. De ontwikkeling van het park in de eerste fase geeft een voorzet om in fase 2 het Pionierskwartier en De Industrie met elkaar te verbinden.



### **2. De Voorspoed (gezondheidscluster)**

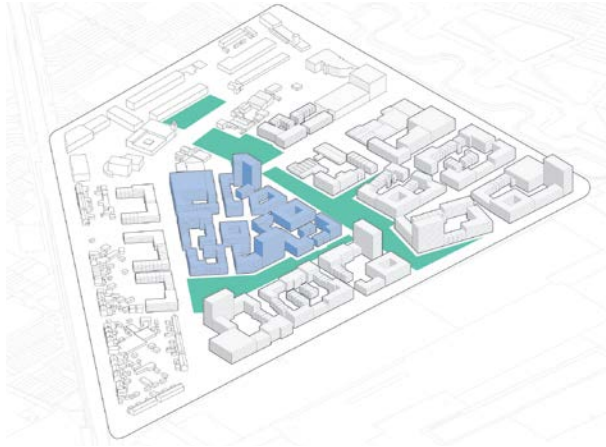
Het is uitermate belangrijke stap om het park ten zuiden van De Voorspoed door te trekken richting de moskee. Het park wordt daarmee de belangrijke groene verbinding tussen de Nijverheidslaan en Groeneveldselaan, maar ook een belangrijk onderdeel van de openbare ruimte van Het Ambacht. Bij deze kavel ligt er een kans om een relatie te leggen met het gezondheidsfuncties in de vorm van zorg gerelateerd programma met (toekomstige) zorgwoningen.



### **3. Het Groeneveld en/of De Nijverheid**

Onafhankelijk van de Voorspoed kunnen de buurten aan de Groeneveldselaan en/of De Nijverheid getransformeerd worden. Aan de Nijverheidslaan is er een mogelijkheid om woon/werk woningen te realiseren die passen tussen de milieuhindercountouren van Axa. Op termijn wordt hier door de gemeente onderzocht of een verdichting hier mogelijk is.





#### **4. De Sleutel**

Op dit moment is Axa verbonden aan de stad. De huidige bedrijfsvoering is in te passen tussen het transformerende gebied. In de verre toekomst zal blijken of Axa vertrekt of juist hier gevestigd blijft. Voor de stad Veenendaal is Axa een uniek bedrijf die de gemeente graag behoudt.

An architectural rendering of a city block. A central river flows through the area, bordered by green spaces and trees. Buildings of various heights and styles are arranged around the river and streets. Streets are labeled: 'NIEUWERENDEWEG' (top left), 'INDUSTRIELAAN' (top right), 'LAAN DER TECHNIEK' (middle left), 'ENERGIESTRAAT' (bottom left), and 'WOONBOULEVARD' (bottom right). A red line runs along the river, and a yellow line runs along the streets. The text '3. Buurten: met elk een verschillend karakter.' is overlaid in large, bold, black letters.

# 3. Buurten: met elk een verschillend karakter.

Binnen het raamwerk is er ruimte gecreëerd voor eigenheid van de buurten. Zij verschillen van elkaar in sfeer, karakter en architectonische uitwerking. Een buurt bestaat uit verschillende bouwblokken. De ruimtes tussen de bouwblokken staan met elkaar in verbinding, waardoor een fijnmazig netwerk met groene ontmoetingsplekken en routes voor voetgangers ontstaat. Dit draagt bij aan het maken van diverse aantrekkelijke ommetjes in de buurt.

In dit hoofdstuk staan de kaders voor ontwikkeling van de buurtjes met regels voor de bouwblokken en de openbare ruimte. Hierin wordt aangemoedigd om bouwblokken ten opzichte van elkaar te verdraaien, dit om van elkaar verschillende en intieme ruimtes te creëren.

Mogelijke toekomstige situatie van het Ambacht.

## Flexibel bouwblok met diversiteit aan typologieën

Binnen de buurten worden er flexibele bouwblokken gerealiseerd van maximaal 100 bij 100 meter. Dit heeft als pluspunt dat er ruimte is voor programma in het blok. Om variatie aan te moedigen bestaat één gebouw uit maximaal 6 beukmaten. Het bindmiddel van de buurt is de openbare ruimte. Om deze ruimte succesvol te maken is het van belang dat er gewoond, gewerkt, gerecreëerd wordt aan de openbare ruimte. Met andere woorden gebouwen zijn met voordeuren en functies geadresseerd aan de openbare ruimte. Zowel binnen de buurt als langs de hoofdstructuren.

Binnen de buurt is er een rijke typologie aan woonvormen. Denk aan maisonnettes op het maaiveld, appartementen met een grote buitenruimte voor ouderen en stedelijke grondgebonden woningen. Deze gevarieerde typologie geeft invulling aan het merendeel van de bebouwing, die maximaal 5 à 6 bouwlagen hoog is. Dit om de straten en openbare ruimte





- Referenties voor afwisselende typologieën binnen het Ambacht:
1. Chasse Terrain, Breda.
  2. Java eiland, Amsterdam.
  3. Ebbingekwartier, Groningen.
  4. Buiksloterham, Amsterdam
  5. BOd01, Malmö
  6. Geuzentuinen, Amsterdam.



#### Legenda

- Wonen
- Huidige bedrijvigheid
- Denkers
- Doeners
- Ontsluiting vrachtverkeer

Ruimte voor stedelijke woon en denk milieu en doe-milieu waar geproduceerd en gewerkt wordt.

aantrekkelijk te maken. Om extra verdichting mogelijk te maken, worden er ranke torens tot 12 lagen ingepast: maximaal één toren per bouwblok geadresseerd aan de hoofdstructuur. Om de fijnkorreligheid van de structuur te bewaken, zijn de torens op relatief smalle kavels gevestigd. De positie van de toren dient bij te dragen aan de opzet van de buurt, door zichtlijnen en het markeren van een plek in die buurt. Op die manier leveren de torens zowel voor de omgeving, als voor de bewoners de meeste ruimtelijke kwaliteit op. De Heuvelrug, binnenstad en het omliggende landschap zijn vanuit de hogere gebouwen zichtbaar.

#### Ruimte voor denkers en doeners

De gebiedsvisie laat zien dat Het Ambacht straks een gemengd gebied is waar zowel gewoond als gewerkt kan worden. De ruimte is schaars en verschillende belangen botsen met elkaar. Het bedrijventerrein zal niet in een slag getransformeerd zijn. Zo zullen bedrijven die willen blijven, ingepast dienen te worden.



Unilever is ingepast in het stedelijk weefsel. Op de voorgrond een nieuwe woonwijk met erachter de kavel van Unilever.

Met andere woorden er moet ruimte zijn voor denkers en doeners. De denkers zijn werkfuncties die passen bij een gemengde woonbuurt, zoals kantoor, kantoor aan huis, gezondheidsvoorziening, kinderdagverblijf of atelier. De doeners zijn bedrijven en voorzieningen die meer hinder produceren. Denk hierbij aan (kleine) maakindustrie zoals het slachthuis, AXA of midden- en kleinbedrijven (MKB), zoals een loodgieter of aannemer.

Op dit moment is nog niet vast te stellen of AXA, het Slachthuis of andere bedrijven van plan zijn te vertrekken. Sterker, een bedrijf als AXA is uitermate belangrijk voor Veenendaal en diepgeworteld in de regio. Daarom is het des te belangrijker dat deze bedrijven goed geïntegreerd worden in de gebiedsvisie. Een mooie referentie waar wonen en een functie als AXA samengaan is Unilever in Rotterdam. Het gebouw heeft een mooie gevel gekregen en publieke voorkeur aan de kade, terwijl het laden en lossen van vrachtwagens zich op de plek bevindt, waar de buurt er het minst last van heeft.

Langs de Nijverheidslaan tussen AXA en de woonbuurt aan de Parallelweg zijn er twee opties. Een mogelijkheid is het gebied transformeren naar wonen. Een andere mogelijkheid is om productieve bedrijvigheid te combineren met woningen. Een zogeheten boerderij-typologie of woon-werk perceel. In plaats van de boerderij met woning en schuur komt er plek voor een woning aan de Nijverheidslaan en productie achter op de kavel. Deze woon-werk percelen zijn geschikt voor een ondernemer die een schoonmaak- of loodgietersbedrijf runt.



Het Ambacht kijkend naar  
het station Veenendaal  
Centrum.



# 4. Conclusies en aanbevelingen

Het ontwikkelperspectief is een belangrijke stap in de transformatie van het gebied 'Het Ambacht'. In de Structuurvisie 2025 vastgesteld in 2009 was het gebied al aangeduid als "transformatiegebied". Aanleiding voor de transformatie is enerzijds de functionele staat van het gebied en anderzijds het gebrek aan woningbouwlocaties in de gemeente Veenendaal. De locatie 'het Ambacht' is één van de laatste gebieden waar substantieel verdicht kan worden in de nabijheid van treinstation Veenendaal Centrum en de binnenstad. Veenendaal ligt aan de voet van de Utrechtse Heuvelrug. Historische linten verbinden stad en landschap met elkaar. Het vernieuwde Ambacht is een stadsdeel binnen de invloedssfeer van een NS-station, centraal in Veenendaal, met voorzieningen en aantrekkelijke plekken, zoals centrum en landschap op 15 minuten fietsafstand.



### **Raamwerk, fasering en participatie**

Veenendaal heeft een uniek ondernemers DNA met productie-, familie- en midden-klein bedrijven. De transformatie van Het Ambacht is een uitnodiging voor verandering en een pleidooi om het gebied te verkleuren tot een gemengd stedelijk gebied met ruimte voor bestaande bedrijfsvoering. Belangrijk voor de visie is de fasering. Zittende bedrijven kunnen blijven functioneren en worden daarnaast geprikkeld om mee te doen aan de transformatie. Er is een raamwerk opgesteld waarbinnen de transformatie gefaseerd mogelijk is.

Het verouderde bedrijventerrein kent een diversiteit aan grond- en vastgoedeigenaren en gebruikers. Er zijn eigenaren met een ontwikkelbelang, bedrijven met eigen vastgoed en hurende bedrijven. Dit vraagt dan ook een aanpak met verschillende sporen. De gemeente is met diverse partijen en bewoners in gesprek. Om draagvlak voor de ontwikkelingen te verkrijgen is het belangrijk stakeholders mee te

laten praten. Een van de bedrijven in het Ambacht is AXA - een internationaal bekend bedrijf wat sloten produceert. De locatie in Veenendaal is hun Europese Hoofdkantoor. Het bedrijf is in te passen en heeft voorlopig geen verhuisplannen. Het stedenbouwkundig plan biedt de kaders om de transformatie van AXA op te pakken of vooralsnog in te passen.

### **Groene hoofdstructuur en klimaatadaptatie**

Het raamwerk heeft een nieuwe groene hoofdstructuur en 'invulling' met verschillende 'buurten'. Het nieuwe groen is ontmoetingsruimte voor bewoners en werknemers en biedt plaats aan klimaatadaptatie door opvang en infiltratie van hemelwater. Vervolgonderzoek moet uitwijzen of de groenstructuur in verhouding staat tot verwachte hoeveelheid hemelwater. Met andere woorden kan deze oppervlakte de piekbuien aan?

### **Parkeren en ruimtelijke kwaliteit**

Een belangrijk aspect bij het grondgebruik en de financiële haalbaarheid is de omgang met parkeren: hoe en waar wordt geparkeerd en hoeveel parkeerplaatsen zijn nodig. Het aantal parkeerplaatsen (gebaseerd op de gemeentelijke parkeernorm) drukt op de planvorming, ruimte en ontwikkelkosten. Het streven is een zo laag mogelijk passend aantal parkeerplaatsen onder andere gebaseerd op diverse uitgangspunten en maatregelen, zoals ligging bij openbaar vervoer, het feitelijk bezit bij doelgroepen (jongeren en ouderen) en deelauto concepten. Om de grote transformatielocatie binnen Veenendaal de gewenste ruimtelijke kwaliteit te geven is het uitgangspunt om het merendeel van de parkeerplaatsen niet in de straten en het park te realiseren. De parkeervraag wordt per buurt opgelost met een of meerdere hubs voor privé- en deelauto's. De auto staat niet meer voor de deur geparkeerd, maar in een gebouwde parkeervoorziening of

half verdiept onder woningcomplexen. Voor iedere buurt zal een mobiliteitsplan worden opgesteld bij de planvorming, passend binnen de 'Parkeernormen Veenendaal 2020'.

### **Buurten en programma**

Een belangrijk aspect is het programma: hoeveel woningen zijn mogelijk, welke woningtypen zijn gewenst, wat is verhouding sociaal versus koop, welke voorzieningen zijn gewenst en mogelijk, etc. MUST heeft een laadvermogen toetst gedaan die de basis vormt voor de berekeningen van Stad2. Deze berekening is een momentopname, de gebruikte aantallen en oppervlakten van woningen zullen bij verdere planontwikkeling bepaald worden. Uitgangspunt voor het gebied is de transformatie naar woningbouw waarvan 30% sociaal. Inpassing van bedrijven is en blijft mogelijk, maar ook andere programma's zoals voorzieningen en bedrijvigheid zijn mogelijk. Een voorbeeld hiervan zijn twee varianten voor het gebied tussen Nijverheidslaan en

Parallelweg: doe-milieu en woonmilieu. Het ruimtelijke raamwerk biedt houvast met een hoofdgroenstructuur, verkeersstructuur en verschillende buurten. De buurten bieden ruimte aan diverse programma's. Iedere buurt bestaat uit meerdere, flexibele bouwblokken (maximaal 100 bij 100 meter) met diverse woonvormen, zoals maisonnet-tes, appartementen en grondgebonden woningen tot maximaal 6 bouwlagen hoog. Verdichting per bouwblok vindt plaats met een ranke toren tot 12 lagen. Gebouwen zijn met voordeuren en functies geadresseerd aan de openbare ruimte. Iedere buurt heeft een fijnmazig netwerk met groene ontmoetingsplekken en routes voor voetgangers.

## **Must Stedebouw**

Pieter Jannink  
Hein Coumou  
Bram Oude Monnik  
Luuk Koote  
Jasper Benus

Lutmastraat 191 G+H  
Postbus 16631  
1001 RC Amsterdam  
T +31 (0)20 470 20 13

mail@must.nl  
www.must.nl

## **Projectgroep**

Deze notitie is in opdracht van gemeente  
Veenendaal opgesteld, door MUST  
Stedebouw. De navolgende mensen zijn  
betrokken geweest:

Peter Jellema  
Paul van Sorge  
Guido van Hattem  
Herman van Rijnbach  
Klaas Meijer  
Hans van Walsem  
Andre Meijerink  
Bart Verhagen  
Gerrita Jansen  
Amber Holdijk  
Gemeente Veenendaal

Tim Burmanje  
Stadkwadraat

Jannine Wessels  
Provincie Utrecht

## **Contactpersoon**

Peter Jellema  
Gemeente Veenendaal

MUST