

Ontwerp-Omgevingsvisie Veenendaal 2040

Besluiten:

Artikel I

De Ontwerp-Omgevingsvisie Veenendaal 2040 wordt ter inzage gelegd zoals deze in Bijlage A is opgenomen.

Artikel II

De Ontwerp-Omgevingsvisie Veenendaal 2040 ligt ter inzage.
Besluit van het college van Burgemeester en Wethouders van 26 augustus 2025.

bevatten. Bij de totstandkoming van de Veenendaalse visie is in dit kader rekening gehouden met de volgende documenten:

- Landelijk is de Nationale Omgevingsvisie (NOVI) vastgesteld. Op basis hiervan is het Programma NOVEX opgesteld, dat zich richt op uitwerking van de NOVI in specifieke gebieden in Nederland. Voor Veenendaal is in dit kader het ontwikkelperspectief NOVEX Arnhem – Nijmegen – Foodvalley relevant. Hierin wordt, aansluitend bij de landelijke opgave, onder andere benoemd dat er in de regio tot 2040 100.000 nieuwe woningen nodig zijn waarvan 45.000 in de regio Foodvalley.
- Landelijk staan de wet Versterking regie volkshuisvesting en het programma STOER (Schrappen Tegenstrijdige en Overbodige Eisen en Regelgeving) op stapel om vanaf 2026 het bouwen van woningen te versnellen en deze betaalbaar te maken. De wet Versterking regie volkshuisvesting is nog niet definitief aangenomen en aanbevelingen uit het programma STOER zijn nog niet daarin overgenomen, maar wanneer dit wel gebeurt kan dit gevolgen hebben voor de sturingsruimte van lokale overheden.
- Provinciaal is de Omgevingsvisie Provincie Utrecht vastgesteld. Relevant voor Veenendaal is hierin onder andere dat de gebieden ten noordoosten en zuidoosten van Veenendaal aangegeven staan als potentiële grootschalige ontwikkellocaties voor wonen en werken. Daarnaast is het van belang dat Veenendaal zich heeft geëngageerd aan het provinciale programma 'Groen Groeit Mee'. De Provincie Utrecht is bezig met een herziening van de provinciale omgevingsvisie die naar verwachting in 2026 wordt vastgesteld.
- Regionaal heeft Veenendaal zich onder andere geëngageerd aan de woondeal Regio Foodvalley, de Bereikbaarheidsagenda Regio Foodvalley, de regionale woon-zorg visie Regio Foodvalley, het Regionaal Perspectief Landelijk Gebied en het Afwegingskader functieveranderingsbeleid 2024 Regio Foodvalley / Regio Amersfoort.

1.5 Schaarse ruimte vraagt om het maken van keuzes

Veenendaal groeit. De verwachting is dat we in 2040 85.000 inwoners hebben, 15.000 meer dan nu. Het wordt dus drukker in de stad. Meer mensen, meer woningen, meer winkels, meer auto's. Meer opgaven in de schaarse ruimte. En aangezien Veenendaal haar grenzen heeft bereikt moeten deze een plek vinden binnen de bestaande stad. Soms is er sprake van 'concurrerende ruimteclaims'. Dat betekent hoe dan ook dat er keuzes gemaakt moeten worden. Als we de stad volbouwen met woningen, maar niet zorgen voor voldoende voorzieningen en groen, dan wordt de stad op termijn onleefbaar. We moeten dus iedere keer afwegingen maken over welke functies we een plek willen geven in de schaarse ruimte. Soms kunnen door slim ruimtegebruik ook functies gecombineerd worden, bijvoorbeeld door groenvoorzieningen of energiesystemen op of aan gebouwen.

De voornaamste uitdaging daarbij is hoe Veenendaal kan groeien en de stad tegelijkertijd leefbaar, aantrekkelijk en inclusief kan blijven voor toekomstige generaties. In de omgevingsvisie Veenendaal 2040 maken we hierin scherpere keuzes.

1.6 Fysiek én sociaal

De omgevingsvisie beschrijft primair hoe Veenendaal de fysieke leefomgeving wil inrichten. Maar Veenendaal wil meer dan woningen bouwen en bedrijventerreinen ontwikkelen. We willen werken aan een gemeenschap waarin inwoners gezond zijn, naar elkaar omzien, voor elkaar klaar staan, sociaal actief zijn en op een plezierige manier met elkaar samenleven. Steeds meer zien we dat de fysieke en sociale leefomgeving met elkaar samenhangen en elkaar beïnvloeden. Daarom beschrijft deze omgevingsvisie ook een aantal sociale opgaven, vooral waar deze opgaven samenhangen met de ontwikkeling van de fysieke leefomgeving. Gezond leven begint met een omgeving waarin ruimte is voor bewegen, ontmoeten, sporten en spelen. En waarin deze ruimte ook toegankelijk is voor alle doelgroepen. En dat zijn maar een paar voorbeelden waar deze thema's elkaar raken.

1.7 Het detailniveau van de omgevingsvisie

Tegelijkertijd blijft de omgevingsvisie wel een visie op hoofdlijnen. Er worden geen uitspraken gedaan op wijk- of straatniveau. Het is in een omgevingsvisie ook niet mogelijk om nu al aan te geven wat we over een aantal jaren precies gaan doen in een specifieke wijk in Veenendaal. De omgevingsvisie geeft de grote lijnen aan voor de stad en biedt daarmee een kader voor nadere invulling via omgevingsprogramma's en voor de invulling van regels en het mogelijk maken van ontwikkelingen in het Omgevingsplan.

1.8 Omgevingseffectrapport (OER)

De gemeente is verplicht om voor de omgevingsvisie een omgevingseffect rapportage (OER) op te stellen. In deze OER worden de belangrijkste effecten van de ruimtelijke keuzes op de leefomgeving in kaart gebracht. De OER wordt gelijktijdig met de omgevingsvisie ter inzage gelegd voor de inwoners van Veenendaal en samen met de omgevingsvisie aangeboden aan de gemeenteraad.

1.9 Totstandkoming van de omgevingsvisie

De omgevingsvisie is tot stand gekomen met inbreng van diverse stakeholders, zowel intern als extern. Binnen de gemeente hebben alle vakgroepen hun bijdrage geleverd. De visie weerspiegelt dus de belangrijkste opgaven en keuzes van de verschillende vakgroepen. Ook hebben de vakgroepen hun verschillende belangen met elkaar gedeeld en afwegingen gemaakt die tot een aantal keuzes hebben geleid. Tevens hebben gesprekken plaatsgevonden met diverse externe stakeholders, zoals de woningbouwcorporatie, maatschappelijke instellingen, bedrijven en ook de inwoners zijn bij de totstandkoming van de omgevingsvisie betrokken.

1.10 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 wordt allereerst ingegaan op het proces van totstandkoming van de omgevingsvisie. Daarin komt aan de orde hoe participatie heeft plaatsgevonden. Hoofdstuk 3 beschrijft de ontstaansgeschiedenis van Veenendaal en de betekenis hiervan voor de huidige stad en de toekomstige ontwikkelingen. In hoofdstuk 4 wordt een aantal trends en ontwikkelingen geschetst waarop met de omgevingsvisie moet worden ingespeeld. Hoofdstuk 5 vormt de kern van de omgevingsvisie. Hierin worden de Veenendaalse principes Vitaal, Duurzaam en Veilig uitgelegd. In dit hoofdstuk worden ook de belangrijkste strategische keuzes beschreven die Veenendaal maakt met betrekking tot haar ruimtelijke ontwikkeling tot 2040. Hoofdstuk 6 bevat een meer gedetailleerde omschrijving van de verschillende onderliggende thema's zoals wonen, economie, mobiliteit, groen en energie. Tenslotte worden in hoofdstuk 7 de belangrijkste ruimtelijke keuzes en uitgangspunten vertaald naar verschillende gebieden in de stad, de zogenaamde gebiedsprofielen.

2. Participatie

Voor de gemeente Veenendaal is het belangrijk dat inwoners, bedrijven en andere belanghebbenden goed worden meegenomen in het proces van het opstellen van de Omgevingsvisie Veenendaal 2040. Om die reden zijn verschillende versies van de omgevingsvisie ter inzage gelegd. Daarmee zijn de stappen hoe we tot een definitieve omgevingsvisie zijn gekomen inzichtelijk gemaakt en kon er op de conceptteksten gereageerd worden. We hebben een conceptversie van het ontwerp van de omgevingsvisie ter inzage gelegd, waarop door verschillende inwoners en partijen is gereageerd. Deze reacties zijn verwerkt in het document. Daarna is het ontwerp van de omgevingsvisie ter inzage gelegd. Dit is een stap die gemaakt moet worden vanuit de wetgeving. Iedereen heeft zienswijzen kunnen indienen op de ontwerpversie van de Omgevingsvisie Veenendaal 2040.

Naast het ter inzage leggen van verschillende versies van de omgevingsvisie hebben er ook verschillende participatiemomenten plaatsgevonden voor interne en externe stakeholders. De interne stakeholders zijn het college, de gemeenteraad en de interne collega's van de verschillende vakafdelingen. Bij de externe participatie gaat het om participatie door inwoners, ondernemers en organisaties in de stad.

2.1 Externe participatie

Externe stakeholders hebben in de afgelopen periode op de volgende wijze een bijdrage geleverd aan de totstandkoming van de omgevingsvisie:

Inwonerspanel

Het inwonerspanel heeft een vragenlijst toegestuurd gekregen waarin zij bevestigd werden over de toekomst van Veenendaal. Daarbij zijn vragen gesteld over diverse thema's zoals wonen, groen en water, gezondheid, levendigheid van de stad etc. Van de 1.986 leden zijn 819 reacties ontvangen. De uitkomsten van dit onderzoek zijn meegenomen in de voorbereiding van onder andere het Koersdocument omgevingsvisie Veenendaal 2040 en bij de verdere uitwerking van de omgevingsvisie.

Participatieavonden september 2024

Tijdens de 4 participatie avonden is met de aanwezigen nagedacht over vier uiteenlopende scenario's voor de groei van Veenendaal. De scenario's zijn ontwikkeld als 'praatplaat' en niet als mogelijke varianten die verder uitgewerkt zouden worden. De gesprekken die hierdoor ontstonden hebben bijgedragen aan de input voor het Koersdocument omgevingsvisie Veenendaal 2040 en bij de verdere uitwerking van de omgevingsvisie.

Inwonerspanel juni 2025

Het conceptontwerp van de omgevingsvisie is in mei 2025 voor inspraak ter inzage gelegd. Het inwonerspanel is tijdens de terinzagelegging in juni nogmaals om input gevraagd. Met behulp van de input van 1.014 panelleden wordt een duidelijker beeld geschetst over hoe Veenendaalers naar de toekomst kijken.

Participatie bijeenkomsten met stakeholders juni 2025

Tijdens de inzageperiode van het concept ontwerp van de Omgevingsvisie zijn er twee participatiebijeenkomsten voor stakeholders georganiseerd in theater de Lampegiet. Diverse stakeholders hebben gebruik gemaakt van de mogelijkheid om hier met de gemeente in gesprek te gaan over het concept ontwerp. Daarbij was vooral het beschikbare kaartmateriaal behulpzaam om met elkaar het goede gesprek te voeren en reacties te verzamelen. Deze reacties zijn gebruikt bij de verdere uitwerking van de visie.

Gesprekken met individuele stakeholders juni/juli 2025

In de maanden juni en juli 2025 hebben ook nog diverse individuele gesprekken met stakeholders plaatsgevonden zoals met de woningcorporatie, Stedin, een zorgpartij, de Fietzersbond, het waterschap, de ondernemersvereniging, NS en ProRail.

Participatie bijeenkomsten met inwoners juni 2025

Tijdens de inzageperiode van het concept ontwerp van de omgevingsvisie zijn er twee participatiebijeenkomsten voor bewoners georganiseerd in het gemeentehuis. Aan de hand van beschikbaar kaartmateriaal konden de inwoners vragen stellen en aangeven wat zij belangrijk vinden voor de toekomst van Veenendaal. Daarnaast is er ook een uitvraag gedaan aan het inwonerspanel. Daarin zijn vragen gesteld over bijvoorbeeld woningbouw, groen en mobiliteit. De uitkomsten van deze bijeenkomsten en het inwonerspanel zijn meegenomen bij de totstandkoming van de ontwerp omgevingsvisie.

Wat hebben we gehoord?

Aan de participatie hebben uiteindelijk honderden mensen op één of meerdere momenten gehoor gegeven. Los van hele persoonlijke opvattingen kan uit de verschillende reacties de volgende rode draad worden gehaald:

Prettige woonstad

Veenendaal wordt gewaardeerd als een prettige woonstad. Het 'dorpse karakter' en de nabijheid van de binnenstad met een breed aantal voorzieningen dragen bij aan deze waardering. Toch is het volgens veel inwoners goed om in te zetten op het toevoegen van functies in de wijken. De stad mag groeien, want de grote vraag naar woningen wordt door veel mensen erkend. Zeker voor starters en ouderen zullen meer woningen moeten worden gebouwd. Maar, geeft men aan, er moet wel oog worden gehouden voor de kwaliteiten van het gebied of de wijk. Voeg toe wat nodig is om de wijk "op orde" te krijgen. Vanuit het inwonerspanel geeft 70% van de respondenten aan dat zij vinden dat groei binnen én buiten de grenzen, in samenwerking met buurgemeenten, van Veenendaal plaats moet vinden.

Mobiliteit kan anders

Binnen dit onderwerp wordt vooral ingegaan op de bereikbaarheid van Veenendaal. De stad is over het algemeen goed ontsloten door verschillende vormen van vervoer. Veel mensen geven aan de auto te gebruiken voor hun transport en dit is ook terug te zien in de cijfers. Logischerwijs vraagt het gebruik van de auto ook ruimte, bijvoorbeeld in de vorm van parkeerplaatsen. Op de vraag of men bereid is een stukje te lopen naar de auto wordt wisselend gereageerd. Een krappe meerderheid van het inwonerspanel (53%) wil niet verder dan 1 minuut lopen voor de auto. 40% van de respondenten wil niet verder dan 5 minuten lopen voor de auto. Over het gebruik van de auto wordt veelal gezegd dat wanneer er goede alternatieven zijn men bereid is na te denken over andere vormen van vervoer.

Groen

Door de deelnemende inwoners wordt groen gezien als belangrijk thema. Het verminderen van verharding en het toevoegen van groen in de wijken zal als positief worden ervaren. Enkele inspraakreacties op het concept-ontwerp omgevingsvisie gaan ook over groene structuren, bijvoorbeeld in de Kerkewijk.

Voorzieningen en gezondheid

De menselijke maat staat hierbij vooral centraal. Hoe kun je in contact blijven met elkaar terwijl de stad groeit en hoe kun je vereenzaming voorkomen? Het ontwikkelen van ontmoetingsplekken voor zowel

jongeren als ouderen wordt hierbij regelmatig genoemd. Ook het toevoegen van voorzieningen op gezondheidsgebied in de wijken zelf vindt men belangrijk. Hierdoor kan de voorziening lopend of met de fiets worden bereikt, waardoor er minder korte ritten met de auto gemaakt hoeven te worden.

2.2 Interne participatie

De gemeenteraad, het college van Burgemeester en Wethouders en de interne collega's zijn op meerdere momenten meegenomen in de totstandkoming van de omgevingsvisie.

Gemeenteraad

Tijdens dialoogavonden is de gemeenteraad op een aantal momenten bijgepraat over het proces. In overleg met de aanwezige raadsleden is in deze sessies afgesproken hoe de raad het beste mee kon worden genomen in de ontwikkeling van de visie.

Tijdens een raadsavond is de gemeenteraad meegenomen in de noodzaak om keuzes te maken bij de inrichting van de fysieke leefomgeving. Hierbij is aan de hand van een casus een nieuwe woonwijk ingericht waarbij niet alle opgaven en ambities een plek konden krijgen in de wijk. Dit heeft raadsleden meer inzicht gegeven over ruimtelijke dilemma's en hoe hier eventueel op kan worden ingespeeld met meervoudig ruimtegebruik.

Ook is de gemeenteraad bevraagd over hun ideeën rondom de opgaven en ambities. Aan de hand van consulstatievragen konden de fracties aangeven welke opgaven zij het belangrijkste vonden. De consultatie van de gemeenteraad is terug te vinden via deze link:
<https://veenendaal.raadsinformatie.nl/vergadering/1271174>

Het college van Burgemeester en Wethouders

Het college van Burgemeester en Wethouders is zowel collectief als via individuele gesprekken betrokken bij de totstandkoming van de Omgevingsvisie Veenendaal 2040. Tijdens deze gesprekken zijn de belangrijkste opgaven en ambities besproken en vervolgens vertaald naar de inhoud van de visie.

Vervolgens zijn de diverse versies van zowel het Koersdocument als de Omgevingsvisie besproken met het college, alvorens deze ter consultatie of vaststelling naar de gemeenteraad zijn gestuurd.

Vakgroepen

De collega's van de vakgroepen hebben intensief bijgedragen aan de totstandkoming van de omgevingsvisie. In een tweetal sessies hebben de vakgroepen aan de hand van verschillende vragen met elkaar gewerkt aan de uitwerking van hun vakgroep-visie en de belangrijkste aspecten die zij in de omgevingsvisie verwoord wilden zien. Dit heeft geleid tot de uitwerking van hoofdstuk 6. In een derde sessie hebben de vakgroepen input geleverd voor de gebiedsprofielen, hetgeen is uitgewerkt in hoofdstuk 7. Al met al kan gesteld worden dat het document een resultaat is van een collectieve inspanning waaraan door alle collega's met enthousiasme is gewerkt.

3. Het DNA van Veenendaal

3.1 Ontstaansgeschiedenis

Veenendaal ligt op de overgang van de noordkant van de Utrechtse Heuvelrug naar de Gelderse Vallei. Hierdoor zijn er binnen Veenendaal merkbare hoogte verschillen tussen de zuidkant en de noordkant van de stad. De ontstaansgeschiedenis vindt zijn oorsprong in de voorlaatste ijstijd, wanneer de gletsjers het landschap rond Veenendaal vormgeven. Een gletsjer stuwde de ondergrond op tot de stuwwallen van de westelijke Veluwe en de Utrechtse Heuvelrug en creëerde daarbij het dal de Gelderse Vallei. Als gevolg van opstapelende plantenresten in het smeltwater ontstond een uitgestrekt veengebied.

Turfwinning

In de 15e eeuw werd een eerste grote stap gezet om het gebied geschikt te maken voor vervening en de waterstaat te verbeteren. Bisschop David van Bourgondië liet in de tweede helft van de 15e eeuw een ontwaterings- en turfafvoerkanaal graven; de Bisschop Davidsgriфт ofwel de Griфт. Deze liep over de huidige Valleistraat en Verlaat richting het Zwaaipelein. Door economische oplevingen in de eerste helft van de 16e eeuw nam de vraag naar en de prijs van turf sterk toe. Als gevolg hiervan ontstonden initiatieven om het gebied te vervenen. Op de zandheuvel het Kleine Venlo werd in 1566 de Sint-Salvator kerk gebouwd, nu bekend als de Oude Kerk op de Markt. In de akte rondom deze kerk wordt ook voor het eerst van de

naam Veenendaal gesproken. De eerste bebouwing van het dorp Veenendaal ontstond rond de kerk en de huidige Hoofdstraat, waarna ook langs de Grift en de andere brede turfvaarten lintbebouwing tot stand kwam. De veenkolonie Veenendaal groeide zo naar een lineaire, op turfwinning geënte structuur.

Industrialisatie vanaf 1800

Veenendaal was eeuwenlang een turfwinnings- en later agrarische nederzetting. In de 19e eeuw kwam hier onder invloed van de industriële ontwikkeling langzaam verandering in. Het wolkommen en spinnen was geleerd van de Vlaamse arbeiders, en werd van geslacht op geslacht doorgegeven. Onder invloed van deze kennis en ambacht groeide Veenendaal uit tot een dorp met een bloeiende wol- en textielindustrie. Ook de tabaksindustrie ontwikkelde zich hard. Deze grote industriële ontwikkeling is sterk bepalend geweest voor het dorpsbeeld. Veenendaal veranderde in een fabrieksdorp, met grote bedrijfscomplexen, schoorstenen en arbeiders-woonbuurten.



Afbeelding 1 - Schilderij van het zicht op Veenendaal rond 1800.

Veenendaal ontwikkelde zich nog sterk langs de historische linten, waardoor ook dit de locaties werden waar de bedrijven zich vestigden. De bedrijven lagen aan of achter de linten, zoals bijvoorbeeld aan de huidige Zandstraat (Scheepjeswolfabriek), het Verlaat (Hollandia Wolfabriek) en de Kerkewijk (Frisia Wolspinnerij en Ritmeester Sigarenfabriek).

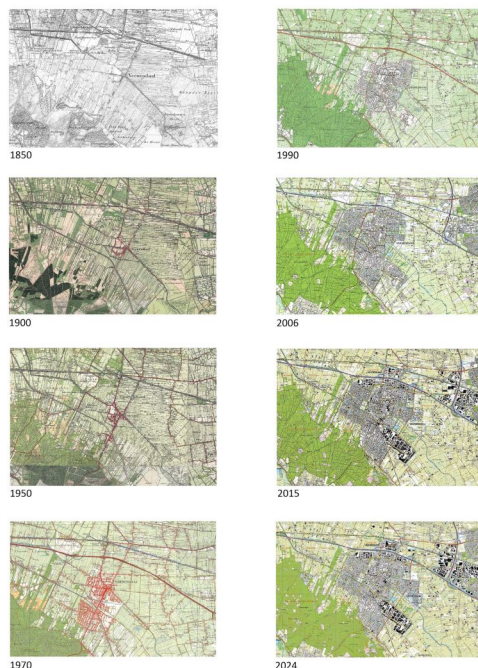
Nieuwe dynamiek na WO II

In de jaren '60 was door de toegenomen productiekosten en arbeidslonen de tijd van de grote fabrieken voorbij. De sluiting van de grote sigaren- en textielfabrieken leidde echter niet tot blijvende economische achteruitgang. De stad richtte zich op de aanleg van nieuwe industrieterreinen voor mkb-bedrijven, nieuwe wegen en woonwijken. Het is ook in deze periode dat Veenendaal één gemeente wordt. In 1960 kreeg Sticht Veenendaal Gelders Veenendaal erbij en ook met Renswoude en Rhenen waren er grenswijzigingen. In de jaren '70 ontwikkelde Veenendaal zich tot een stad met veel retail. Tot vandaag de dag is dit nog steeds een belangrijke economische motor.

De bereikbaarheid van Veenendaal verbeterde vanaf 1956 sterk, door de aanleg van de A12. In de jaren '70 werd de Rondweg-West aangelegd. Deze vormde lange tijd de buitenste grens van de bebouwing van Veenendaal. Na WO II werd planmatige woningbouw in het Franse Gat gerealiseerd. In de jaren zestig zijn de resterende ruimten in en om de kern opgevuld zodat het dorp een min of meer concentrische structuur kreeg. In de jaren '70 zijn de grotere wijken Dragonder Zuid en -Noord ontwikkeld. Vanaf 1960 begon de ontwikkeling van het bedrijventerrein Het Ambacht, wat later is uitgebreid met het bedrijventerrein Nijverkamp.

Een nieuwe grens

Eind jaren '90 kwamen de gemeenten Ede en Veenendaal en de provincies Utrecht en Gelderland tot overeenstemming over de ruimtelijke ontwikkeling in het gebied tussen Veenendaal en Ede. Onderdeel van de afspraken was een grenscorrectie. Hiermee werden er nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen voor Veenendaal mogelijk gemaakt, zoals de uitbreiding van De Batterijen en de bouw van de nieuwe woonwijk Veenendaal-Oost. Deze laatste woonwijk is vanaf 2007 gebouwd, waarbij de huidige ontwikkeling van Groenpoort de laatste schakel is. Voor een goede ontsluiting werd vanaf 1999 de lang gewenste Rondweg Oost gefaseerd gerealiseerd. Deze haakte aan op de Cuneraweg/Rondweg West en de A12, waardoor er een volwaardige rondweg ontstond.



Afbeelding 4: Veenendaal door de jaren heen

Afbeelding 2 - Kaarten van Veenendaal door de jaren heen.

Toelichting op afbeelding 2:

1850	Veenendaal als klein dorpje langs het valleikanaal, met huizen verspreid in het gebied en veel veengebied.
1900	Uitbreiding van de infrastructuur. In 1900 werd de spoorlijn met het station aangelegd. Daardoor groeide de economie.
1970	De stedelijke uitbreiding. In de jaren 70 kwamen er nieuwe woonwijken bij, zoals Petenbos en dragonder. Je ziet deze uitbreidingen op de kaart.
1990	Ontwikkeling van de bedrijventerreinen. Rond 1990 zie je bedrijventerreinen zoals de Faktorij en De Vendel. Dat laat zien dat er steeds meer verschillende bedrijven bij kwamen.
2006	Uitbreiding van woonwijken. In die tijd kwamen er veel nieuwe woonwijken in Veenendaal-Oost en de buurt eromheen. Vooral ten Oosten van het oude centrum werden er veel nieuwe straten en huizen gebouwd.
2015	Modernisering van het centrum. Het project Brouwerspoort zorgde ervoor dat het centrum vernieuwd werd. Er kwamen nieuwe huizen en winkels bij. Op de kaart is te zien dat de straten en huizen dichter op elkaar zijn gebouwd.
2024	Recente uitbreidingen. Rond 2024 is Veenendaal uitgebreid met nieuwbouwprojecten in de Spoorzone en plekken zoals Groenpoort en het Stationskwartier. Ook zijn de wegen verbeterd en zijn er meer groene plekken gekomen.

Binnenstedelijk uitbreiden

Qua groei en ontwikkeling zijn de grenzen van Veenendaal grotendeels bereikt. Er is de laatste decennia dan ook ingezet op het ontwikkelen van inbreidingslocaties. Zo heeft het centrum een nieuw gezicht gekregen met de realisatie van Brouwerspoort en het Stadsstrand. Het centrum zal zich blijven ontwikkelen, onder andere met de transformatie van de Tuinstraat. Ook buiten het centrum is er veel ontwikkeld, zoals bijvoorbeeld het Castorterrein, 't Boveneind en de 1e Melmsegweg. Daarnaast zitten er nog veel plannen in de pijplijn, zoals locaties binnen de Spoorzone, het voormalige Trivium terrein en de herstructurering van het Franse Gat.

3.2 Identiteit

Termen die terugkeren als het gaat om wat Veenendalers bindt zijn: aanpakken, religie, groeien en dorps.

Aanpakken

Van oudsher heeft Veenendaal een cultuur van ondernemen, geld verdienen en aanpakken. Dit heeft zich vertaald in bedrijventerreinen met een mix van bedrijven -groot, klein, nationaal, internationaal, kantoren, maakbedrijven, ICT-bedrijven, autoverkoop, logistiek, etc. Kenmerkend voor de Veenendalers is een sterk arbeidsethos, dat mede het succesvolle ondernemersklimaat verklaart.

Religie

Veenendaal heeft een diverse religieuze gemeenschap. Traditioneel gezien heeft de stad een sterke protestantse achtergrond, met veel inwoners die behoren tot verschillende protestantse kerken. Daarnaast kent de stad sinds de jaren '60 ook een levendige islamitische gemeenschap. Religie speelt een belangrijke rol in het sociale en culturele leven van de stad.

Groeien en dorps

In 1960 werden Sticht en Gelders Veenendaal samengevoegd. In de periode 1960 -1980 kreeg Veenendaal de status van opvangkern. Er werden nieuwe woonwijken gebouwd en in die tijd ontstond het winkelcentrum gericht op Veenendaal en de regio. Veenendaal behield de knusheid van een dorp, maar met voorzieningen van een stad. De mentaliteit is "doe maar gewoon dan doe je al gek genoeg." De sociale verbanden en activiteiten zijn traditioneel sterk. Zo zijn er veel vrijwilligers actief bij verenigingen, vanuit de kerken, in de wijken, etc.

Veenendaal is in de afgelopen 100 jaar gegroeid van circa 1947 inwoners naar 70.339 inwoners in 2025. De inzet van groei was en is het bieden van voldoende woningaanbod en werkgelegenheid met voldoende en gevarieerde mogelijkheden voor recreatie en vrijetijdsbesteding. De groei van Veenendaal is verbonden met de mentaliteit van "aanpakkers" en tegelijkertijd het dorps gevoel.

3.3 Landschap en groene verbindingen

Het cultuurlandschap

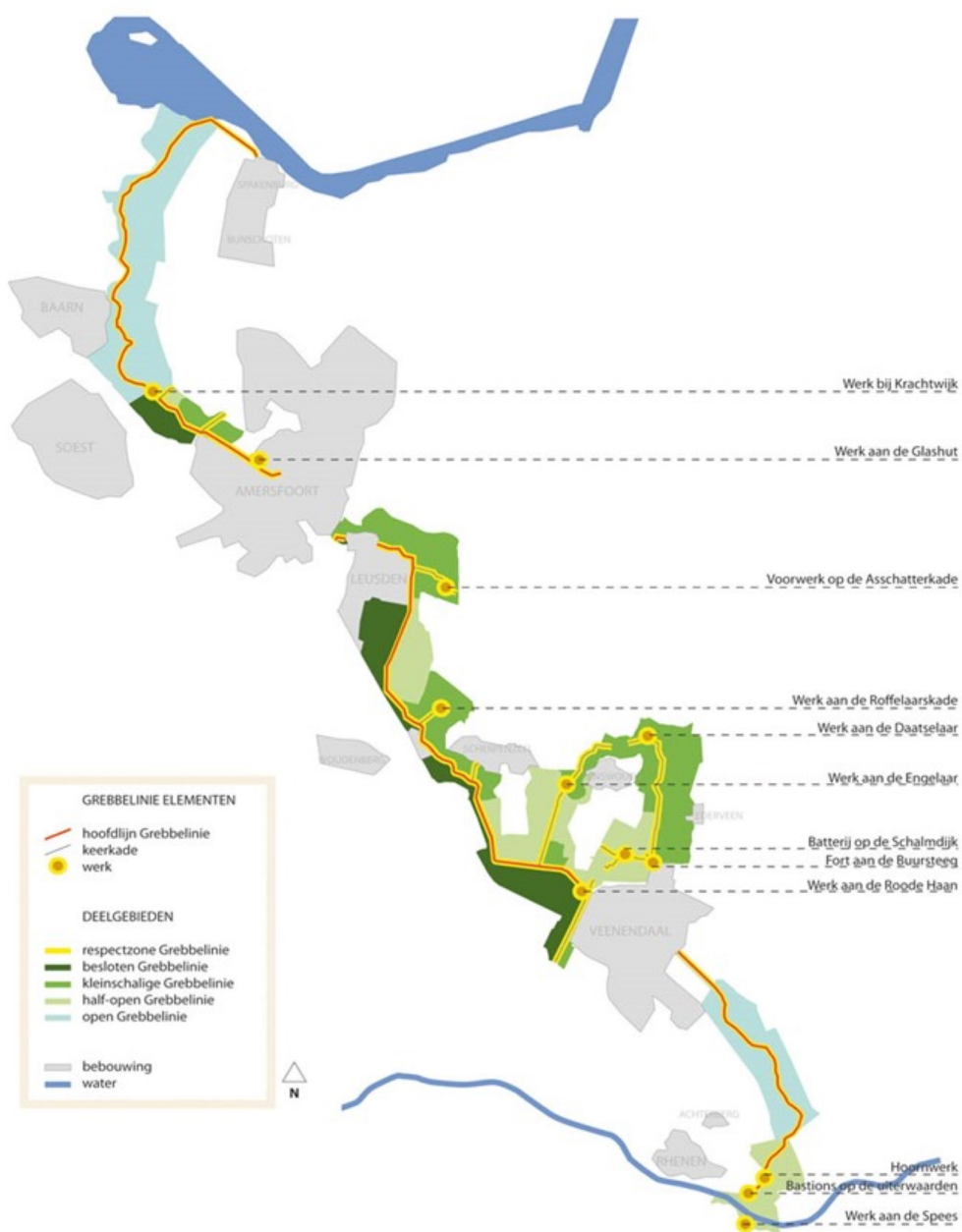
De ontginning van de Gelderse Vallei heeft voor een groot deel het landschap in en rond Veenendaal bepaald. Na het graven van Grift ontstonden er haaks op dit kanaal nieuwe waterwegen en een ontginningen patroon wat nu nog deels is terug te vinden in de verkaveling van Veenendaal. Hieruit zijn twee landschapstypen ontstaan: het open slagen landschap op de lageregelegen delen en het coulissenlandschap wat meer op de flanken van de Heuvelrug ligt. De Grift en de daarop aangetakte watergangen vormen de radialen waarlangs Veenendaal zich verder ontwikkeld heeft. De oude, inmiddels verdwenen, watergangen vormen nu nog herkenbare historische linten, zoals de Zandstraat, de Prins Bernhardlaan, de Hoofdstraat en de Kerkewijk. Omdat de bebouwing zich langs de kanalen heeft ontwikkeld zijn deze straten relatief breed wat kenmerkend is voor de historische structuur van Veenendaal.

Agrarisch landschap

Door de groei van Veenendaal is er rond Veenendaal weinig agrarisch gebied overgebleven. Het agrarisch gebied van Veenendaal ligt aan de zuidzijde van de Dijkstraat en rond de Middelbuurtseweg in de vorm van een coulissenlandschap. Dit landschap is herkenbaar aan zijn houtwallen en boskamers. De houtwallen lopen vanaf de flanken van de heuvelrug naar de lager gelegen stadsranden en zijn op sommige plekken doorgetrokken de wijken in.

Grebbeinielandschap

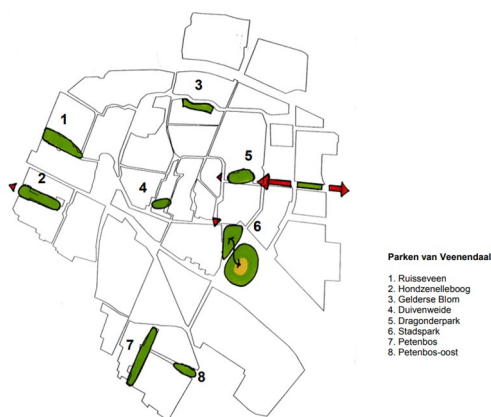
De Grebbelinie is een militaire verdedigingslinie die als een 60 km lange groene lijn door het landschap loopt van de Nederrijn tot het Eemmeer. De verdedigingswerken zijn grotendeels aangelegd in de 18e eeuw met als doel de opmars van vijanden vanuit het oosten te vertragen. In Veenendaal zijn de Grift, de Slaperdijk en het Fort aan de Buursteeg de kenmerkende elementen van het Grebbelinie landschap. Daarnaast bevinden zich meer verborgen nog enkele kazematten binnen de gemeentegrens.



Afbeelding 3 - Kaart van het Grebbelinielandschap.

Groene inprikkers

Naast de kenmerkende structuur van oude bebouwingslinten zijn er op diverse plekken ook herkenbare groene 'inprikkers' in de stadranden. Deze groene ruimtes zijn veelal vrijgehouden van bebouwing op plekken waar al groene linten waren zoals oude paden of houtwallen aan de west en zuidzijde van de dorpsrand.



Afbeelding 4 - Een kaart van Veenendaal met daarop belangrijke groene structuren en elementen aangegeven.

bron: Groenstructuurplan 2002

3.4 Archeologie

Archeologie

In 2016 is een inventarisatie gemaakt van de te verwachten archeologische waarden in de bodem van Veenendaal. De te verwachten waarden zijn inzichtelijk gemaakt op een archeologische verwachtingen kaart. De hoogste verwachtingen liggen in het centrum in de omgeving van de Oude Kerk en de Hoofdstraat, de historische linten en de Grift.

Cultuurhistorie

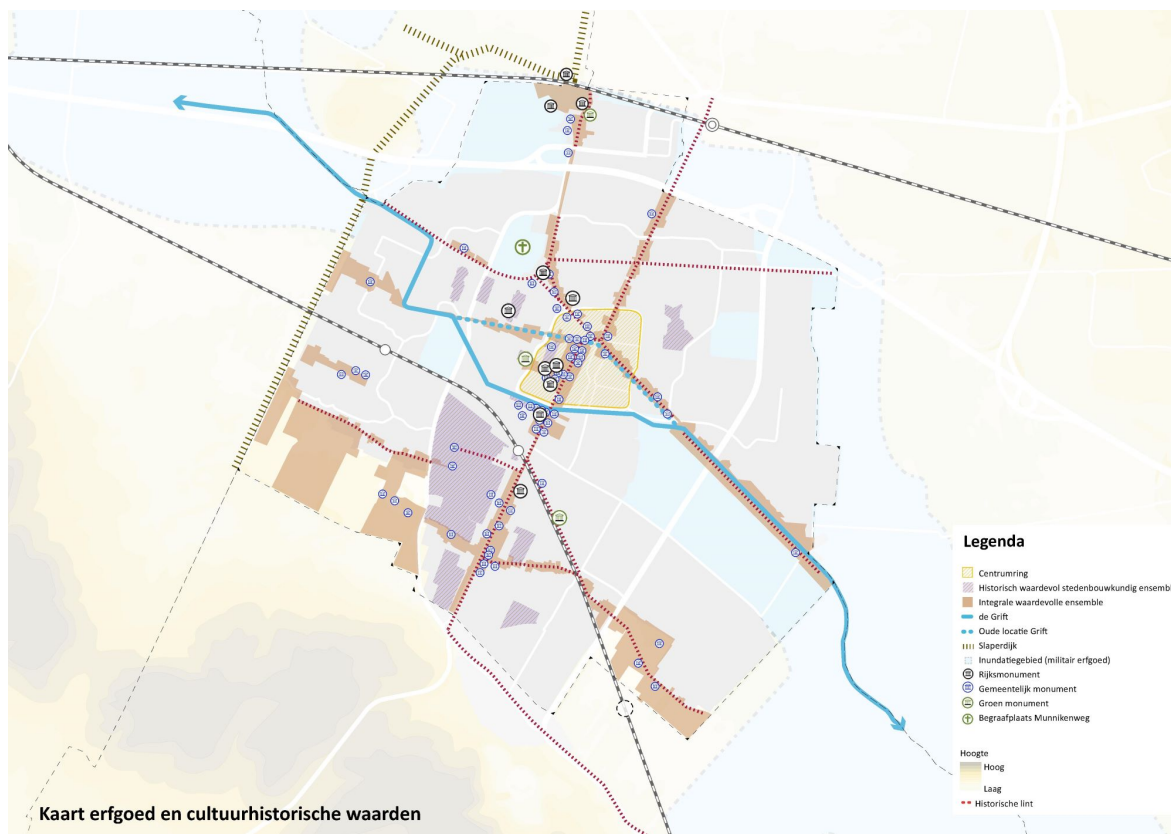
In 2018 heeft een inventarisatie plaatsgevonden van de cultuurhistorische waarden in Veenendaal. Dit heeft in 2021 geresulteerd in het rapport 'Van cultuurhistorische waardering naar beleid'. Hierin wordt de volgende onderverdeling gemaakt:

Panden en objecten:

- Rijks- en gemeentelijke monumenten.
- Beeldbepalende panden en objecten.

Gebieden:

- Integrale ensembles.
- Stedenbouwkundige ensembles.
- Agrarisch cultuurlandschap.
- Grebbelinie landschap.



Afbeelding 5 - Kaart van erfgoed en cultuurhistorische waarden

Het doel van de aanwijzing van de monumenten en beeldbepalende panden is het behouden van de panden vanwege hun architectonische en/of cultuurhistorische waarde. Bij deze panden is ook een beschrijving gemaakt van de waarden die het pand of object belangrijk maken.

3.5 Veenendaal anno 2025: compacte stad met karakteristieke elementen

Met haar ligging in de Gelders Vallei, tegen de Utrechtse heuvelrug en nabij de Veluwe wordt Veenendaal omringd door mooie, afwisselende, natuur. Het huidige Veenendaal kan getypeerd worden als een zeer aantrekkelijke woon-werk-winkel stad. De stad heeft een compacte opbouw waardoor voor vrijwel alle inwoners voorzieningen goed bereikbaar zijn. Er is sprake van een goede balans tussen wonen en werken. De binnenstad heeft een belangrijke regionale functie en trekt veel bezoekers. De stad is door de ligging aan de A12 en de centrumring goed bereikbaar. Bovendien heeft de stad een uitstekende infrastructuur voor de fietser. De woonwijken zijn rustig en worden weinig belast met verkeer. De dagelijkse leefomgeving, waar men woont, werkt, speelt en ontspant is over het algemeen goed op orde. Mede door de historische linten kent Veenendaal een rijke variatie aan oud- en nieuwbouw. Bij enkele stedelijke linten buiten de centrumring zijn nog kleinschalige voorzieningen (en winkels) aanwezig. Deze dragen bij aan de levendigheid en aantrekkingskracht van deze "levensaders" in een wijk. Als ondernemende stad zijn verder de verschillende bedrijventerreinen, met deels maakindustrie, kenmerkend voor Veenendaal. Een tweetal terreinen ligt zelfs binnen de centrumring. Daar liggen voor de toekomst mogelijk nog interessante kansen voor (her)ontwikkeling.

Ruimtelijke structuur

Kenmerkend voor Veenendaal zijn 'lange lijnen' en 'lange adem'. Zij bieden tegenwicht aan gebieds- en perceelsgewijze ontwikkelingen met nadruk op woningbouw. Door te kiezen voor een ruimtelijke structuur met 'lange lijnen' worden projecten verbonden met de rest van de stad, en er is naast verdichting ruimte voor verblijf, groen en water. De ruimtelijke structuur bestaat uit 'levensaders': de doorgaande routes, landschappelijke structuren en historische lijnen. Zij vormen het raamwerk waarbinnen toekomstige ontwikkelingen plaatsvinden. De levensaders zijn dé verbindingen voor voetgangers, fietsers en auto's door Veenendaal en bieden plaats aan diverse functies, zoals bedrijvigheid, winkels, horeca en maatschappelijke voorzieningen. Daarmee bieden zij ruimte voor verplaatsing en ontmoeting. De levensaders tonen de identiteit van Veenendaal. Denk hierbij aan de Kerkewijk en Industrielaan. Door kenmerkende plekken

en gebouwen te realiseren langs deze lijnen ontstaan als vanzelf herkenningspunten en wordt de identiteit van Veenendaal verrijkt.

4. Trends en ontwikkelingen

In dit hoofdstuk worden de belangrijkste trends en ontwikkelingen beschreven die relevant zijn voor de stedelijke ontwikkeling van Veenendaal. De opgaven en keuzes die in deze omgevingsvisie worden gepresenteerd helpen om op deze trends in te spelen en daarmee de stad aantrekkelijk en leefbaar te houden voor toekomstige generaties.

4.1 Demografische ontwikkeling

De bevolking van Nederland verandert de komende 15 jaar flink. Volgens het Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS) groeit de bevolking tot 2040 met circa 1,3 miljoen inwoners. Tegelijkertijd verandert de samenstelling van de bevolking, door de komst van nieuwkomers, maar ook door veranderende huishoudens. Mede door vergrijzing, echtscheidingen en de toenemende individualisering, neemt het aantal alleenstaanden toe en neemt het aantal personen per huishouden af, ook wel 'verdunding' genoemd. Dit zorgt voor een grotere vraag naar woningen en voorzieningen. Ook op de arbeidsmarkt is de demografische ontwikkeling merkbaar: binnen afzienbare tijd gaat een grote groep werkenden met pensioen. Dat heeft effect op de beschikbare arbeidskrachten en het stelsel van (sociale) voorzieningen.

Veenendaal is met 70.000 inwoners in de loop der jaren uitgegroeid tot de derde stad van de provincie Utrecht én de op één na grootste stad in de regio Foodvalley. Zoals hiervoor aangegeven zal de stad nog eens met circa 15.000 inwoners groeien, naar zo'n 85.000 inwoners. De stad zal in allerlei opzichten op deze groei moeten inspelen: meer en andere typen woningen, groei van werkgelegenheid en aanpassen van het voorzieningenniveau op de toenemende en veranderende vraag.

4.2 Woningmarkt

De veranderende samenstelling van de bevolking vraagt ook om andere woningen en voorzieningen. Meer woningen voor ouderen, woonvormen waarin mensen langer thuis kunnen wonen en (zorg)voorzieningen die rekening houden met een ouder wordende bevolking. In de verstedelijkingsstrategie Groene Metropool Arnhem Nijmegen Foodvalley is becijferd dat in de regio Foodvalley in 2040 een tekort is van 40.000 woningen. Op basis van de actualisatie van de woondeal is dit aantal opgelopen naar 45.000 woningen. Uit het woningbehoefteonderzoek dat in 2021 is uitgevoerd door STEC blijkt dat het tekort voor Veenendaal neerkomt op ongeveer 10.700 woningen. Dit aantal is berekend op de behoefte vanuit haar eigen inwoners, maar ook op de vraag van 'buiten'. Inspelen op een veranderende vraag op de woningmarkt is een belangrijke uitdaging in de komende decennia.

4.3 Toenemende focus op de regio en samenwerking

Steeds meer zien we dat veel vraagstukken niet ophouden bij de gemeentegrenzen maar een regionaal, of zelfs landelijk karakter hebben. Zo neemt het Rijk meer regie op het woningbouwvraagstuk dat vervolgens door provincies en regio's, zoals Foodvalley, naar een gecoördineerde uitvoering moet worden vertaald. Ook op de gebieden economie, mobiliteit en energietransitie wordt steeds meer regionaal samengewerkt. Dit betekent dat gemeenten soms niet eenzijdig besluiten kunnen nemen maar hun ambities en beleid in toenemende mate moeten afstemmen met rijk, provincie(s) en buurgemeenten.

4.4 Klimaatverandering, grondstoffenschaarste en energietransitie

Door klimaatverandering neemt de kans op wateroverlast, hitte, droogte en overstromingen toe. Dat levert risico's op voor de economie, gezondheid en veiligheid. De toekomstscenario's van het Koninklijk Nederlands Meteorologisch Instituut maken duidelijk dat de keuzes die we nu maken, effect hebben op het klimaat in de toekomst. Het is van groot belang dat Nederland zich aanpast aan deze veranderingen en zich inzet om klimaatverandering tegen te gaan. Ook in Veenendaal merken we de gevolgen van de klimaatverandering. Zo staat er regelmatig water op straat na een hevige regenbui. En een groot aantal bomen moet worden vervangen omdat ze aangetast zijn door ziektes en infecties of ze overleefden de droogte van de afgelopen jaren niet. Uiteindelijk heeft dit zijn weerslag in de gezondheid en het welzijn van onze inwoners, met name op onze inwoners die al kwetsbaar zijn.

Verantwoord omgaan met grondstoffen en materialen is belangrijk, omdat we op dit moment 1,5 keer zoveel produceren dan wat de aarde aankan. Circulariteit is erop gericht om te gaan produceren en te leven binnen de grenzen van wat de aarde aankan. Hiermee zorgen we ervoor dat Veenendaal prettig leefbaar blijft. De overproductie die we nu hebben heeft als gevolg dat er een hoge CO2 productie is om alle grondstoffen te delven, te transporteren, nieuwe producten te maken, ze af te voeren en als afval te

verbranden. Deze hoge CO2 productie leidt tot opwarming van de aarde en draagt daarmee bij aan het klimaatprobleem.

Ook zorgt dit 'overgebruik' ervoor dat grondstoffen en producten steeds schaarser worden – en dus duurder – omdat ze op raken. Als dit gebeurt ontstaan er economische problemen en ongelijkheden. Eveneens ontstaan er praktische problemen doordat producten die nu volledig zijn geïntegreerd in onze levensstijl op termijn niet meer maakbaar, en verkrijgbaar zijn doordat benodigde grondstoffen op zijn. Een circulair Veenendaal is nodig om de uitputting van grondstoffen tegen te gaan en voorbereid te zijn op wanneer dit toch gebeurt. Voor de samenleving is dit urgent, omdat door circulair te zijn in de toekomst voldoende voorzieningen en voedselzekerheid wordt gegarandeerd en prijsstijgingen het hoofd kunnen worden geboden..

Beschikbaarheid van energie voor ruimtelijke ontwikkelingen is niet meer vanzelfsprekend. Voor grootverbruikers geldt al een stop op aansluitingen tot ten minste 2030, voor kleinverbruikers is deze beperking aanstaande. Netverzwaring is noodzakelijk om nieuwe ontwikkelingen, verduurzaming en groei te blijven faciliteren en dat vraagt fysieke ruimte. Maar netcongestie laat ook zien dat we fundamenteel anders moeten gaan kijken naar ons energiesysteem. Netbewust bouwen is essentieel om de gewenste groei van Veenendaal mogelijk te maken. Dat betekent dat we energie neutrale woningen moeten bouwen en meer toe moeten naar lokale opwek met een goede balans tussen vraag en aanbod. De energie-opgave krijgt hiermee een extra dimensie: naast zoveel mogelijk energie besparen en zoveel mogelijk lokaal duurzaam opwekken, gaan we steeds meer sturen op het bij elkaar brengen van vraag en aanbod in tijd en plaats. Tenslotte leiden toenemende energiekosten voor sommige groepen bovendien tot energie armoede. Naast een ruimtelijk vraagstuk is de energietransitie daarmee ook een sociaal vraagstuk geworden.

4.5 Mobiliteitstransitie

De mobiliteitstransitie heeft tot doel om geleidelijk over te gaan van een systeem dat is gebaseerd op fossiele brandstof naar duurzamer en efficiënter vervoer. Deze omslag kan gemaakt worden door de inzet van schonere vervoersmiddelen zoals elektrische auto's, openbaar vervoer, fiets en deelvervoer. De toenemende verstedelijking vraagt bovendien om efficiënt ruimtegebruik. De auto is de grootste ruimtevrager in de openbare ruimte. Veel steden stimuleren de geleidelijke overgang naar andere vormen van vervoer ('modal shift') waardoor de schaarse openbare ruimte beter kan worden benut voor sport, spel en ontmoeting voor alle inwoners, in al hun diversiteit.

4.6 Ondergrond

De druk op de ondergrond wordt steeds groter. De ondergrond biedt ruimte aan essentiële infrastructuur die zorgt voor de energievoorziening en het transport van gas en water. Daarnaast realiseren we steeds meer warmtesystemen met de bijbehorende ondergrondse leidingen en ondergrondse opslaglocaties. Het drinkwater dat uit de ondergrond wordt gewonnen, moet beschermd worden tegen vervuiling, maar ook moet vuil water op de juiste wijze worden afgevoerd. Daarnaast willen we regenwater op de juiste manier vasthouden en bergen om wateroverlast tegen te gaan en te behouden voor droge periodes. Tenslotte is het belangrijk dat bomen de ruimte krijgen om goed te wortelen, zodat ze kunnen bijdragen aan een gezonde en groene leefomgeving.

Met de groeiende bevolkingsomvang en de behoefte om Veenendaal te verduurzamen, wordt het steeds duidelijker dat er meer ruimte nodig is voor deze ondergrondse systemen en dat de druk op de ruimte, ook onder de grond, toeneemt. De gemeente moet dus strategisch omgaan met de ondergrondse ruimte die er is, waarbij al deze belangen met elkaar in balans moeten worden gebracht..

4.7 Digitalisering

Digitalisering heeft de afgelopen decennia een enorme invloed gehad op onze samenleving. Begin jaren negentig hadden nog weinig mensen van 'het internet' gehoord. Al snel kwamen daarna de mobiele telefoons op, met begin 2000 de eerste 'smartphones'. Thuiswerken via videobellen is sinds de coronacrisis wijdverbreid. Al deze ontwikkelingen hebben onze manier van samenleven veranderd. We werken, leven en communiceren nu anders dan twintig jaar geleden. Dit heeft invloed op hoe we de fysieke leefomgeving gebruiken. Omdat er meer vanuit huis wordt gewerkt, ontstaat er vraag naar andere manieren van werken. Autonome voertuigen en deelauto's en een toenemend gebruik van de (elektrische) fiets veranderen onze wijze van vervoer en daarmee de inrichting van de openbare ruimte. Door de groei van online winkelen verandert de rol van bijvoorbeeld winkelcentra. Hier wordt dan minder gewinkeld, maar het blijven plekken waar inwoners elkaar ontmoeten.

We hebben echter niet alleen te maken met digitalisering van de fysieke omgeving, maar ook met de ontwikkeling van een aparte, volwaardige, digitale omgeving. Wij leven in beide omgevingen, en wat er in de digitale omgeving gebeurt beïnvloedt aspecten van ons fysieke leven op een fundamentele manier. Daarmee beïnvloedt het dus ook aspecten van de fysieke leefomgeving. Vooral binnen de thema's energie en mobiliteit speelt digitalisering een belangrijke rol. Denk bijvoorbeeld aan de inzet van digitalisering voor efficiënter netbeheer of het beter in balans brengen van vraag en aanbod. Met betrekking tot mobiliteit kan gedacht worden aan zelfrijdende auto's of de inzet van drones die in de toekomst onze mobiliteit en goederenvervoer zullen gaan beïnvloeden. In de omgevingsvisie zal onderzocht worden welke relaties voor Veenendaal relevant zijn en welke consequenties dit op termijn kan hebben voor ruimtelijke vraagstukken.

5. Visie Veenendaal 2040: Vitaal, Duurzaam, Veilig

Dit hoofdstuk vormt de kern van de omgevingsvisie 2040. Eerst worden de leidende principes toegelicht die de basis vormen voor alle ontwikkelingen. Vervolgens wordt ingegaan op de bestaande ruimtelijke kwaliteiten van Veenendaal en tenslotte worden de belangrijkste ruimtelijke keuzes toegelicht.

5.1 De Veenendaalse principes

Als basis voor de Veenendaalse omgevingsvisie hebben we 3 principes benoemd: Vitaal, Duurzaam en Veilig. Deze principes zou je ook 'kernwaarden' mogen noemen. Ze vormen als het ware de verbindende schakel tussen de verschillende ruimtelijke opgaven die in dit document worden uitgewerkt. Hieronder wordt de betekenis van de principes nader toegelicht.

Vitaal

Een vitale stad is een gezonde stad die niet alleen fysiek sterk is, maar ook sociaal krachtig. Het biedt een plek waar mensen gezien worden en zich verbonden met elkaar voelen, waar generaties samenleven, kinderen veilig opgroeien in een kansrijke omgeving, gezinnen tot bloei komen, kwetsbare mensen hun plek vinden en ouderen niet vereenzamen. Daarom is het belangrijk dat we werken aan een gezonde, schone en inclusieve leefomgeving. Een leefomgeving waarin mensen vaker wandelen of de fiets pakken en waarin voldoende groene ruimte is. Dit is belangrijk met het oog op bewegen en ontmoeten maar ook om de gevolgen van klimaatverandering op te vangen en biodiversiteit te stimuleren. Een inclusieve leefomgeving vraagt om woningen, voorzieningen en een openbare ruimte die gezondheid, ontmoeting, eigen regie én gemeenschapszin stimuleren. Daarnaast kan de overheid niet alle maatschappelijke vraagstukken oplossen. Belangrijk is dat inwoners maatschappelijk actief zijn en ook voor elkaar zorgen; met name voor mensen met een ondersteunings- of zorgvraag. In een vitale stad ondersteunen inwoners elkaar en is er sprake van een bloeiend verenigingsleven. Een vitale stad ondersteunt en stimuleert de beweging naar een inclusieve samenleving, bijvoorbeeld door ontmoeting tussen verschillende bevolkingsgroepen te organiseren en daarmee de sociale cohesie te bevorderen. Daar hoort ook 'bruis' en beleving bij, in de vorm van aantrekkelijke evenementen en een goed cultureel aanbod, onder andere via het nieuwe theater.

Vitaal zegt ook iets over de Veenendaalse economie. Die biedt voldoende werkgelegenheid voor onze inwoners en wordt gekenmerkt door een grote mate van ondernemerschap en variatie. Bovendien zorgt variatie in het type bedrijven ervoor dat de economie weerbaar is en ook in mindere tijden tegen een stootje kan.

En tenslotte zegt vitaal iets over het aanpassingsvermogen van de stad. Veenendaal staat voor forse uitdagingen om de groei van de stad in goede banen te leiden. De geschiedenis heeft geleerd dat onze stad in staat is om zich steeds aan te passen aan veranderende omstandigheden. Ook in deze tijd zal blijken dat Veenendaal in staat is om de volgende stap in haar ontwikkeling te zetten.

Duurzaam

Veenendaal werkt hard aan een duurzame samenleving. Die richt zich op een drietal bouwstenen: energietransitie, circulariteit en klimaatadaptatie.

Voor de energietransitie werken we toe naar een klimaatneutrale gemeente in 2050. Hiervoor is een herontwerp van het energiesysteem nodig. Energie is niet langer onbeperkt beschikbaar voor onze groei en ontwikkelingen. We gaan onnodig verbruik van energie tegen. En gaan de benodigde energie voor woningen en bedrijven veel meer lokaal opwekken, transporteren, opslaan en gebruiken. De keuzes die we nu maken, zijn bepalend voor 2040 en verder. Dit vraagt visie, ruimte en een meer sturende rol van de gemeente. In Regio Foodvalley werken we aan een gedeeld perspectief op het energiesysteem: we zoeken consensus over zoeklocaties voor grootschalige energie-opwek, over de benodigde prioritering in de re-

gionale energie-infrastructuur en de wijze waarop we energie kunnen verdelen in de regio. Daarbij is ook de warmtetransitie van groot belang.

Ook schoon en gezond vervoer zijn onderdeel van de energietransitie. Veenendaal wil wandelen, fietsen en OV stimuleren door de fietsinfrastructuur verder te verbeteren en, waar mogelijk, de vervoerswaarde van het OV te versterken. Ook zetten we in op een goede laadinfrastructuur en stimuleren we het gebruik van waterstof.

Veenendaal wil in 2050 een circulaire stad zijn. Dat betekent dat we grondstoffen zoveel mogelijk hergebruiken om nieuwe producten te maken. We hebben in Veenendaal ook bedrijven die deze opgave kunnen realiseren. Dit betekent wel dat we op sommige locaties ruimte moeten maken voor opslag en bewerking van materialen voor hergebruik en om de levensduur te verlengen..

Duurzaam gaat ook over klimaatadaptatie. De gevolgen van klimaatverandering gaan niet aan Veenendaal voorbij. In grote delen van de stad is sprake van hittestress en bij hevige regenval ook van wateroverlast. Om klimaatveiligheid te garanderen gaan we grotere delen van de openbare ruimte vergroenen en ruimte maken voor waterberging.

Tenslotte is het in dit kader van belang dat we duurzaam bouwen. Dat betekent dat we, waar mogelijk, gebruik maken van hernieuwbare materialen, zorgen voor maximale energie-efficiëntie van gebouwen en uitstoot van CO₂ beperken.

Veilig

Prettig wonen en werken kan alleen in de omgeving waarin men zich veilig voelt. Voor elke inwoner van Veenendaal is dit dan ook een belangrijk thema. Veiligheid richt zich op verschillende onderwerpen die een relatie hebben met de omgevingsvisie:

- Sociale veiligheid.
- Klimaat- en energieveiligheid.
- Verkeersveiligheid.
- Omgevingsveiligheid.

Sociale veiligheid gaat over het veiligheidsgevoel dat inwoners hebben in de openbare ruimte. Belangrijk is dat we de ruimte zo inrichten dat ongelijke plekken worden voorkomen. Ook ontmoetingsplekken in de openbare ruimte kunnen bijdragen aan een gevoel van sociale veiligheid. Tevens draagt goed beheer van de openbare ruimte ertoe bij dat deze niet uitnodigt tot criminaliteit. Dat kan door leegstand te voorkomen, de openbare ruimte vandalismebestendig in te richten en verloedering tegen te gaan.

Klimaatveiligheid betekent dat we de openbare ruimte zo inrichten dat hittestress en wateroverlast zoveel mogelijk worden voorkomen. Ook het thema energie heeft met veiligheid te maken. Grote stroomstoringen maken duidelijk dat dit voor levensbedreigende situatie kan zorgen, vooral ook omdat we digitaal steeds kwetsbaarder worden.

Daarnaast werken we voortdurend aan verbetering van de *verkeersveiligheid*, met aandacht voor kwetsbare verkeersdeelnemers. Elk verkeersslachtoffer is er een te veel. De opkomst van (toekomstige) snelle vervoersmiddelen vraagt om een doordachte en veilige inrichting van de ruimte. In dit kader is het ook van belang dat locaties onder alle omstandigheden toegankelijk blijven voor hulpdiensten.

Tenslotte vormt *omgevingsveiligheid* een belangrijk veiligheidsthema. Dit gaat over het voorkomen van risico's die samenhangen met het gebruik, de opslag en het vervoer van gevaarlijke stoffen of de risico's die bepaalde leidingnetwerken met zich meebrengen.

Om als deze redenen nemen we veiligheid vanaf het begin mee in keuzes over de inrichting van onze stad. In de hoofdstukken groen en klimaatadaptatie en maatschappij en gezondheid wordt deze thema's verder uitgewerkt.

5.2 Bestaande ruimtelijke kwaliteiten en inzichten als basis voor verdere groei

Aan de huidige omgevingsvisie gaat een lange geschiedenis vooraf die de stad heeft gevormd tot wat zij nu is. In die zin is de visie maar een momentopname. Er zullen er nog velen volgen, allen met andere accenten die passen bij het betreffende tijdsgewricht en de inzichten van dat moment. Alvorens de belangrijkste ruimtelijke keuzes tot 2040 te beschrijven is het daarom van belang om een aantal kenmerken en kwaliteiten van de stad te benoemen die verder gaan dan een periode van 15 jaar. Deze vormen de basis voor de verdere groei van de stad en verdienen het om zorgvuldig mee om te gaan. Alleen dan

ontstaat een goede balans tussen continuïteit en verandering en vindt het rijke verleden van de stad zijn weerklink in toekomstige ontwikkelingen.

Opbouw van de stad

Veenendaal bestaat uit verschillende wijken met daarbinnen weer diverse kleine subwijken en buurten. De wijken en bedrijventerreinen zijn gebouwd in verschillende perioden, ieder gebaseerd op een eigen stedenbouwkundige visie. Wijken en bedrijventerreinen hebben daardoor elk een eigen karakter. De kracht van Veenendaal is niet zozeer gelegen in de samenhang tussen gebieden, maar in de diversiteit van de gebieden. Behouden en versterken van de onderscheidende kwaliteiten is een ruimtelijk uitgangspunt bij ruimtelijke aan- en inpassingen.

Cultuurhistorie

Kenmerkend voor Veenendaal zijn de zogeheten historische linten. Zij geven de stad een eigen karakter en kwaliteit. De gemeente hecht grote waarde aan de herkenbaarheid van deze structuren, zoals beschreven in de welstandsnota 2017. Door in te zetten op het behouden en versterken van cultuurhistorische identiteit is een goede balans mogelijk tussen het behoud van waardevolle elementen uit het verleden en de noodzakelijke vernieuwing voor de toekomst. Buiten de centrumring ligt de focus voor de historische linten op het behouden van de 'korrel' en ruimte tussen de bebouwing. Er is een duidelijke voorkeur om de schaal van de bebouwing niet te vergroten, om zo de historische en ruimtelijke kwaliteit van de linten te behouden. Binnen de centrumring is de herontwikkeling van panden een belangrijk onderdeel van de centrumvisie 2030. Het uitgangspunt hierbij is het behoud van de historische waarde van gebouwen, terwijl nieuwe functies en gebouwen passend geïntegreerd moeten worden in de bestaande stad, onder meer langs de historische linten. Er is aandacht voor de omgeving van monumenten. Niet alleen het monument, vaak een gebouw, is belangrijk om te beschermen, ook de omgeving van het monument verdient aandacht bij het behouden van cultuurhistorie.

Openbare ruimte en ondergrond

Een belangrijk onderdeel van een vitale stad is een aantrekkelijke openbare ruimte gericht op ontmoeting en verblijf. Bij de inrichting van de openbare ruimte kiezen we voor het motto: "groen, tenzij . . ." Dat vraagt om het combineren van de nodige technische inrichting (verharding, kabels en leidingen etc.) met ruimte voor vergroening en ontmoeting. Door water en bodem sturend te laten zijn in de ruimtelijke ordening, kunnen we in Veenendaal ook in de toekomst met een ander en grillig klimaat blijven leven, wonen en werken. In een veilige omgeving, met een gezonde bodem en voldoende en schoon water.

Hoogbouw

Onder hoogbouw worden gebouwen met een minimale bouwhoogte van 30 meter verstaan. Het voordeel van hoogbouw is dat veel woonruimte kan worden gerealiseerd op een relatief klein oppervlakte. Bovendien kan hoogbouw, mits goed uitgevoerd, bijdragen aan de beeldkwaliteit van de stad. De hoogte van de bebouwing moet passen binnen de ruimtelijke structuur en de betekenis van de betreffende locatie. Per situatie wordt beoordeeld wat op de betreffende locatie passend en proportioneel is. We benoemen in de visie geen maximale bouwhoogten maar hanteren onderstaande richtlijnen bij nieuwe ontwikkelingen:

- Hoge bebouwing ligt aan structuurdragers, structurerende lijnen, entrees en kan dienen als stedenbouwkundige accenten.
- Structurerende lijnen zijn de Wageningse laan/Industrielaan, de centrumring en radialen (linten) die van buiten tot in het centrum lopen.
- Entrees waar hoogteaccenten gewenst zijn, betreffen de entrees aan de A12 (o.a. de ontwikkeling nabij de Melmseweg) en de Stadsentrees vanaf de Rondweg Oost bij aansluiting op de Prins Clauslaan (reeds hoogbouw aanwezig) en de Wageningse laan (nog ontwikkelingen mogelijk) alsmede de entrees naar het centrum.
- Stedenbouwkundige hoogte accenten kunnen aan de orde zijn bij inbreiding / herstructureringslocaties en nieuwe ontwikkelingen in bestaande woongebieden. Bijvoorbeeld om een door de gemeente gewenst type bebouwing te realiseren en/ of een stedenbouwkundig belangrijke plek te markeren.
- Bij initiatieven tot hoogbouw is het van belang dat de initiatiefnemer aantoont op welke wijze de ontwikkeling bijdraagt aan de leidende principes uit de omgevingsvisie: Vitaal, Duurzaam en Veilig.

Buitengebied

Door de compacte opbouw liggen zowel het centrum als buitengebied op korte afstand van woon- en werkgebieden. Het buitengebied is een belangrijke 'groene' contramal van het verstedelijkte Veenendaal en biedt mogelijkheden voor recreatie en behoud van landschappelijke kwaliteiten. Voor het buitengebied geldt in het algemeen het behouden en versterken van landschappelijk waarden en de wens tot meer recreatief medegebruik. De "inprikkers" in het stedelijk gebied spelen een rol bij het verbinden van

woongebieden met omliggend landschap voor mens, flora en fauna. Dat betekent bijvoorbeeld zorgen voor paden die aansluiten op (klompen)paden en fietspaden die deels buiten gemeentegrenzen liggen.

Ruimtelijke kwaliteit

Het zal duidelijk zijn dat er vele opgaven liggen in de schaarse ruimte. Zeker in deze periode ligt het gevaar op de loer dat Veenendaal zich vooral concentreert op het bouwen van woningen en andere opgaven veronachtzaamt. Daarom is het belangrijk om voortdurend te blijven sturen op de ruimtelijke kwaliteit, waarbij gaat het om een balans tussen:

- Gebruikswaarde (functionaliteit): de omgeving moet optimaal gebruikt kunnen worden voor het beoogde doel.
- Belevingswaarde (esthetiek): de omgeving moet aantrekkelijk en prettig zijn om te zien, met aandacht voor de (unieke) identiteit van de plek.
- Toekomstwaarde (duurzaamheid): de omgeving moet robuust en toekomstbestendig zijn, met oog voor de lange termijn.

Bij ieder bouwproject en/of inrichting van de openbare ruimte zijn keuzes nodig over gebruiks-, belevings- en toekomstwaarde. De relatie met de omgeving en de inrichting van die omgeving zijn van groot belang. Het gaat niet alleen om het bouwen van woningen, maar om het maken van een woonomgeving met kwaliteit. Daarom zijn de hieronder gepresenteerde ruimtelijke strategische keuzes niet gericht op het 'stapelen van stenen' maar op het bouwen van leefgemeenschappen!

5.3 Groeien in balans: ruimtelijke strategische keuzes Veenendaal 2040

In deze paragraaf worden de belangrijkste ruimtelijke strategische keuzes samengevat die Veenendaal tot 2040 maakt. De keuzes vormen een afweging tussen de verschillende sectorale belangen en invalshoeken. Dat betekent niet dat het 'van alles wat' is. De keuzes zijn gericht op een stad die in balans groeit. Dat wil zeggen dat we enerzijds oog hebben voor de behoefte om nieuwe woningen en werkgelegenheid toe te voegen maar dat wel doen op een manier die de stad ook voor toekomstige generaties aantrekkelijk en leefbaar houdt.

1. We realiseren 10.700 woningen door een combinatie van in- en uitbreiding

Veenendaal heeft een woningbouwopgave van 10.700 woningen (Woonvisie 2022 en Woondeal 2025). 5500 tot 6000 woningen worden door inbreiding gebouwd binnen de gemeentegrenzen. Voor de rest van de woningbouwopgave wordt samen met de gemeenten Ede, Rhenen en Renswoude gezocht naar locaties op grondgebied van deze gemeenten. Het binnenstedelijke programma heeft voor nu prioriteit. Tegelijkertijd worden voorbereidingen getroffen om vanaf circa 2030 uitbreidingslocaties te ontwikkelen in samenwerking met de buurgemeenten.

Van de woningen die binnen de gemeente worden gebouwd concentreert Veenendaal een groot deel van het woningbouwprogramma in de Spoorzone (ca 3500 woningen). Zo worden de meeste nieuwe woningen gebouwd op locaties dicht bij het station en voorzieningen. Waar mogelijk, zoals bij het Ambacht, worden woon- en werkfuncties met elkaar gecombineerd. In Groenpoort worden ca. 1000 woningen gerealiseerd. Verdeeld over de rest van de stad wordt via een kleinschaliger programma de overige opgave gerealiseerd. Hierdoor blijven de buitenwijken grotendeels onbelast waardoor het daar ruim en rustig wonen blijft. Bovendien blijven door verdichting in het centrum belangrijke natuurlijke en agrarische gebieden rond de stad onaangetast.

Het is belangrijk dat het woningaanbod gevarieerder wordt waardoor doorstroming op gang wordt gebracht. Hierdoor kunnen inwoners een wooncarrière doorlopen in hun eigen wijk of directe omgeving. Van belang is om het woningaanbod in bestaande woonwijken te verbreden en aan te vullen met woningtypen die ontbreken in die wijk. Daarbij is speciale aandacht nodig voor woningen die inspelen op de vergrijzende bevolking. Dus goed toegankelijke, gelijkvloerse, woningen met een ruim balkon/ ruime buitenruimte, dicht bij voorzieningen en met voldoende aandacht voor ontmoeting. Hierdoor kan doorstroming op gang worden gebracht waardoor ook starters op de woningmarkt meer kans maken op woonruimte. Om tegemoet te kunnen komen aan woonwensen maken we gebruik van diverse woonbehoefte onderzoeken.

2. We benutten de ruimte optimaal door passende hoogbouw en meervoudig ruimtegebruik

Om te kunnen inbreiden binnen de schaarse ruimte krijgt hoogbouw op een aantal locaties de ruimte. Per gebied en locatie wordt vastgesteld welke hoogtes passend zijn en bijdragen aan de betekenis en functie van de betreffende locatie. Daarnaast zet Veenendaal in op meervoudig ruimtegebruik, bijvoorbeeld door woon- en werkruimtes te combineren of door een combinatie van (maatschappelijke) voorzieningen

binnen een pand. Waar mogelijk zal op bestaande locaties woon- en/of werkruimte worden toegevoegd door 'optoppen, aanplakken en uitplinten'.

3. We houden de stad optimaal bereikbaar met schone en slimme mobiliteit

De auto neemt circa 50% van de openbare ruimte in beslag. Bovendien maken inwoners circa 30% van de ritten binnen de stad per auto. Bij een sterk groeiend aantal inwoners gaat dit leiden tot verslechtering van de bereikbaarheid en leefbaarheid. Daarom zet Veenendaal, vooral in het centrum, in op het optimaliseren van verbindingen voor de voetganger en de fietser. Dit draagt bij aan goede bereikbaarheid van alle voorzieningen, minder geluid en schonere lucht. Daarnaast zal voor nieuw te ontwikkelen locaties worden onderzocht of de parkeerfunctie meer gecentraliseerd kan worden in bovengrondse parkeergarages of -hubs.

Op locaties in de stad waar sterk wordt verdicht met woningbouw wordt per locatie beoordeeld welke parkeernorm gewenst is en welke vorm van regulering passend is. De omgeving van station centrum zal worden opgewaardeerd om het beter te verbinden met het centrum en de openbare ruimte aantrekkelijker te maken voor reizigers, voetgangers en fietsers. Door het gebied rond Veenendaal-De Klomp in de toekomst te transformeren tot een woon-werk gebied realiseren we voldoende vervoerswaarde voor de trein waardoor het treinstation als intercitystop behouden blijft.

Een deel van de inwoners is voor hun mobiliteit afhankelijk van hun auto. Uiteraard blijven de voorzieningen voor de automobilist in Veenendaal op een hoog niveau. Hiervoor wordt een aantal knelpunten gericht aangepakt.

4. We hanteren water en bodem als sturende principes

Door het steeds intensievere landgebruik staat het water- en bodemsysteem onder druk. Door verstening door gebouwen en verhardingen komen de essentiële functies van de bodem als afwatering en infiltratie, sponswerking, groeiplaats voor groen, hittestress en biodiversiteit in het gedrang. Om de opgaven op het gebied van woningbouw te kunnen realiseren is het belangrijk dat per locatie de kenmerken van het water- en bodemsysteem in kaart worden gebracht. Door water en bodem sturend te maken voor ruimtelijke ordening beschermen we onze watervoorraden en (grond)waterkwaliteit en passen we de stad beter aan op het veranderende klimaat.

Dit betekent concreet dat we met het ruimtegebruik zoveel mogelijk proberen aan te sluiten op de natuurlijke kenmerken van het water- en bodemsysteem. Niet de bouwopgave is leidend, maar de waterhuishouding, de bodemgesteldheid en de natuurlijke processen in een gebied. Zo kunnen we opgaven op een verantwoorde wijze combineren en bewaken we de leefbaarheid van onze stad voor toekomstige generaties.

5. We sturen op een gezonde, groene, leefomgeving

Veenendaal groeit, vooral door inbreiding en intensivering. De grootste uitdaging bij inbreiding is het realiseren van een leefbare en aantrekkelijke omgeving. Om dit te realiseren nemen we thema's die in dit kader van belang zijn tijdig en volwaardig mee in ontwikkelingen in de fysieke leefomgeving. Denk aan principes als water en bodem sturend, een minimum aandeel groene ruimte en klimaatadaptief en natuurinclusief bouwen. Dit is nodig om hittestress en wateroverlast te voorkomen en biodiversiteit te bevorderen. Met name hittestress vormt een serieuze bedreiging voor de vergrijzende bevolking van de stad. Bovendien biedt een stad met aantrekkelijke groenvoorzieningen meer ruimte voor Bewegen, Ontmoeten, Spelen en Sporten (BOSS). Tenslotte neemt door vergroening de verblijfsaantrekkelijkheid en de waarde van vastgoed toe.

In de relatief versteende binnenstad voegen we waar mogelijk groen en schaduw toe. Dit houdt de binnenstad leefbaar. Zo mogelijk creëren we schaduw met bomen, zo nodig met 'kunstmatige ingrepen' zoals schaduwdoeken. Ook voegen we groen toe op daken en langs gevels. Dit verbetert het leefklimaat. Van sommige groenstructuren verbeteren we de gebruikswaarde waardoor het beter benut kan worden. Een soortgelijke aanpak passen we toe in wijken waar inwoners het meeste risico lopen op het gebied van hittestress en wateroverlast. Tot slot onderzoeken we of we een streefpercentage van 30% groen bij nieuwe ontwikkelingen of reconstructies kunnen hanteren.

6. We bouwen aan een duurzame stad

De duurzame ambitie van Veenendaal bestaat uit drie pijlers: energietransitie, circulariteit en klimaatadaptatie. De laatste wordt gerealiseerd door vergroening van de openbare ruimte (zie punt 4 en 5). Voor wat betreft de energietransitie wordt bij elke nieuwe ontwikkeling gezocht naar mogelijkheden voor zonnepa-

nelen op daken en langs infrastructuur. Per wijk of bedrijventerrein wordt de ruimtevrage voor energiesystemen in kaart gebracht waarbij de opgave vanaf het begin een plek krijgt in ruimtelijke plannen. We vullen de motivering van het Omgevingsplan aan met een energieparagraaf en maken daarin waar nodig én mogelijk ook regels die gaan over bijvoorbeeld energieopwekking of -opslag. Onze handreiking netbewuste nieuwbouw helpt om gebouwen en systemen te ontwerpen met een zo laag mogelijke energie impact.

Veenendaal wil in 2040 voor 75% circulair zijn op weg naar 100% circulariteit in 2050. Dit betekent dat diverse bedrijven in Veenendaal zullen worden gefaciliteerd om reststromen voor hergebruik geschikt te maken. Dit vraagt ruimte voor opslag en bewerking. De ambitie is om de woningbouwopgave te realiseren volgens circulaire principes. Om dit goed te borgen wordt het puntensysteem herzien en geven we ontwikkelaars eisen mee voor MPG scores. Dit laatste stemmen we goed af met de markt om te voorkomen dat een stapeling van eisen leidt tot vertraging van de woningbouwproductie.

7. We realiseren een goede balans tussen wonen, werken en voorzieningen

Een stad die alleen woningen bouwt zonder werkgelegenheid verliest haar dynamiek. Veenendaal heeft een sterke economie en wil die verder ontwikkelen en versterken. Daarvoor zetten we in op drie pijlers: ICT, een sterke binnenstad en toekomstbestendige MKB werklocaties. Veenendaal profileert zich in Foodvalley verband als een sterke ICT stad. De ambitie is om op termijn een ICT campus te ontwikkelen bij Veenendaal-De Klomp. Bovendien wordt het voormalige SKF terrein getransformeerd tot een campus waar start- en scale ups op het gebied van ICT, Food en biotechnologie de ruimte krijgen. Door inzet van een (elektrische) flexbus door het Binnenveld zal een goede verbinding worden gerealiseerd met de WUR in Wageningen.

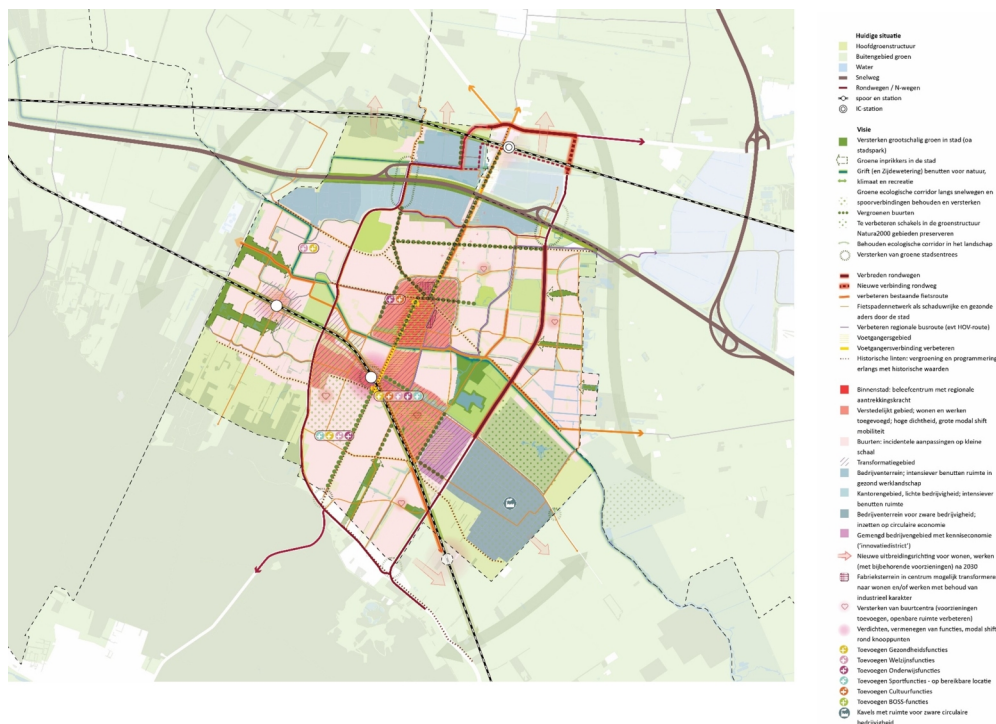
Veenendaal beschikt over uitstekende bedrijventerreinen. Waar mogelijk wordt planologische ruimte benut om deze terreinen verder te intensiveren, bij voorkeur met bedrijven die zorgen voor veel werkgelegenheid. Om in te spelen op nieuwe vormen van stedelijk werken zoeken we naar mogelijkheden om op bepaalde plekken in de stad wonen en werken te combineren, met name in de strook Spoorzone-Centrum-de Klomp, waarvan verwacht mag worden dat deze verbinding in de toekomst een nadrukkelijke toegangsroute naar het centrum gaat vormen. Ook rond station Veenendaal-West worden mogelijkheden onderzocht om wonen en werken te combineren.

De binnenstad van Veenendaal trekt jaarlijks ruim 5 miljoen bezoekers, waarvan de helft van buiten Veenendaal. Deze belangrijke economische motor versterken we door de openbare ruimte te vergroenen en aantrekkelijke ontmoetingsplekken te creëren. We versterken de infrastructuur en voorzieningen voor voetganger en fietser waardoor de binnenstad ook in de toekomst goed bereikbaar blijft. Het station centrum krijgt een impuls door opwaardering van de openbare ruimte en betere verbinding met het centrum.

Tenslotte betekent groeien in balans ook dat we moeten bewaken dat Veenendaal een hoog voorzieningenniveau behoudt. Op een aantal vlakken is ruimte nodig om het voorzieningenniveau hoog te houden, bijvoorbeeld op het gebied van medische zorg en sport.



Afbeelding 6 - Een afbeelding van Veenendaal in 2040 in vogelvlucht.



Afbeelding 7 - Een integrale kaart voor de Omgevingsvisie Veenendaal 2040.

6. Onderliggende thema's

In hoofdstuk 5 zijn de belangrijkste integrale keuzes voor Veenendaal 2040 gepresenteerd. Deze komen voort uit afwegingen tussen de verschillende onderliggende ruimtelijke beleidsthema's. In dit hoofdstuk worden deze thema's nader uitgewerkt. Achtereenvolgens wordt ingegaan op:

- Veenendaal in de Regio Foodvalley
- Bodem en ondergrond
- Groen, blauw en klimaatadaptatie
- Wonen
- Economie
- Mobiliteit
- Energietransitie
- Circulariteit
- Maatschappij, gezondheid en onderwijs
- Sociale en omgevingsveiligheid

Afgezien van paragraaf 6.1 worden steeds de volgende onderwerpen beschreven:

- De belangrijkste opgaven waar Veenendaal met betrekking van dit thema tot 2040 voor staat.
- De visie die Veenendaal heeft op het betreffende thema.
- De belangrijkste keuzes en maatregelen die genomen worden tot 2040 (nader uit te werken in omgevingsprogramma's).
- Een kaart waarop de belangrijkste ontwikkelingen met betrekking tot het thema worden verbeeld.
- De onderliggende onderzoeken en documenten waarop de beschrijving van het thema is gebaseerd.

6.1 Veenendaal in de Regio Foodvalley

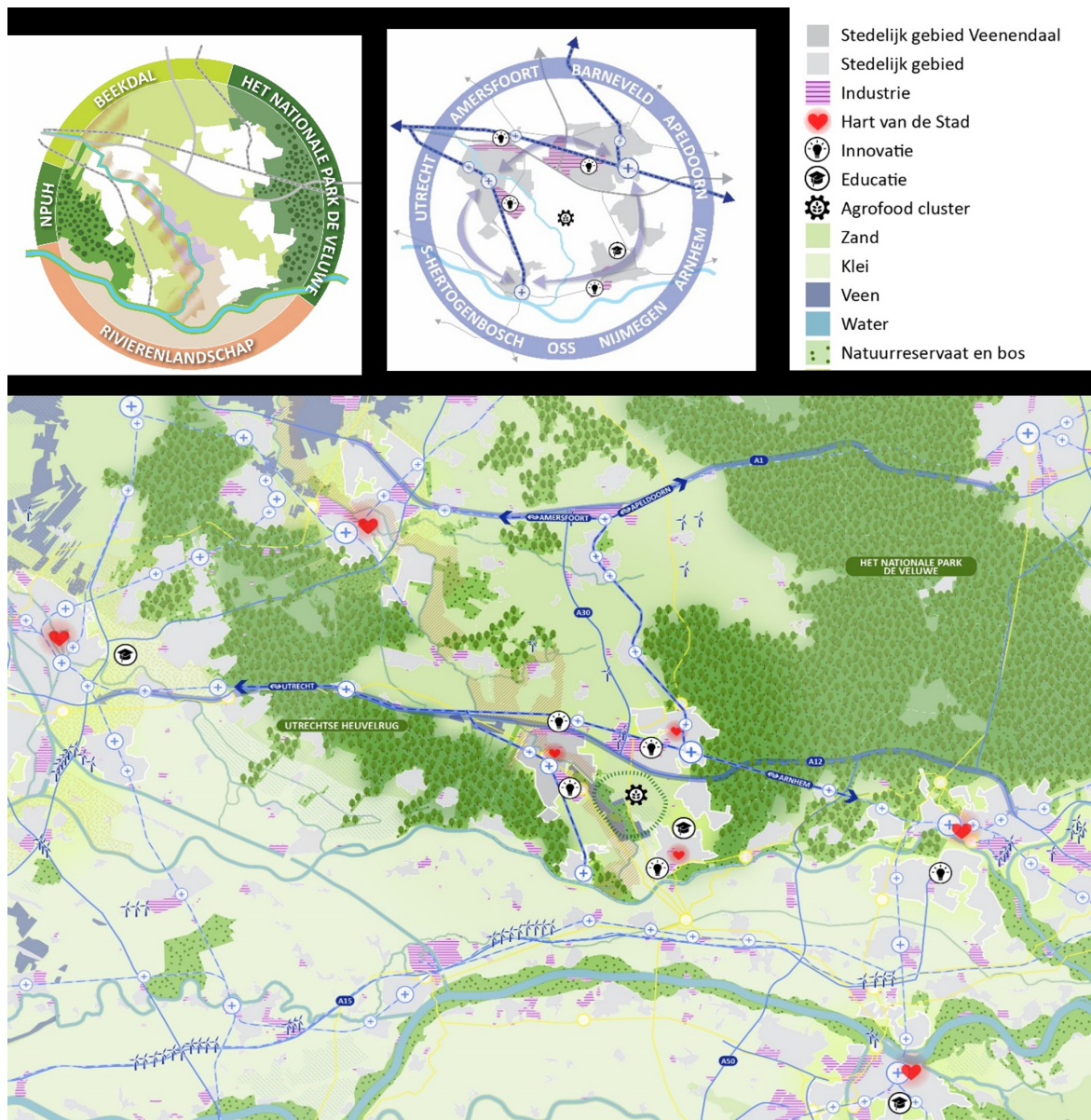
Veenendaal is de op één na grootste stad binnen de Regio Foodvalley, een samenwerkingsverband van acht gemeenten in het hart van Nederland. De regio zet in op het versterken van de Agrifood-sector, het verbeteren van de leefomgeving en het realiseren van een duurzame toekomst. Binnen dit netwerk speelt Veenendaal een strategische en verbindende rol.

Zo draagt Veenendaal bij aan de regionale woningbouwopgave door groei van de stad te faciliteren met oog voor leefkwaliteit. Er wordt ingezet op grote gebiedstransformaties zoals rondom het station en op verouderde industrieterreinen waarbij woningen voor diverse doelgroepen worden gerealiseerd. Om de leefkwaliteit voor haar inwoners te versterken zet Veenendaal actief in op een vitaal platteland door de

versterking van natuur-, recreatie- en cultuurhistorische gebieden in en rondom de stad. Als schakel tussen stad en land verbindt Veenendaal stedelijke ontwikkeling met landschappelijke kwaliteit. Dankzij de gunstige ligging aan de A12 en drie treinstations is Veenendaal een regionaal mobiliteitsknooppunt. Dit versterkt de economische dynamiek en vergroot de bereikbaarheid van woon- en werklocaties. Op economisch gebied profileert de stad zich als innovatieve ICT-hub binnen de regio. Deze sector, in combinatie met een sterke aanwezigheid van MKB-bedrijven, zorgt voor de praktische toepassing van innovaties uit de AgriFood-sector. De nabijheid van kennisinstellingen zoals Wageningen University & Research versterkt deze rol. De gemeente stimuleert daarnaast, in samenwerking met andere partijen, het verduurzamen van bedrijventerreinen en circulair werken. Tenslotte streeft Veenendaal met het Opgaveperspectief Duurzaamheid naar een energieneutrale stad in 2050, in lijn met de regionale ambitie. Samen met de andere Foodvalley-gemeenten bouwt Veenendaal aan een gezonde, bereikbare en toekomstbestendige regio.

De Regio Foodvalley maakt deel uit van de NOVEX-regio Arnhem-Nijmegen-Foodvalley, één van de gebieden waar Rijk en regio intensief samenwerken aan grote ruimtelijke opgaven zoals woningbouw, bereikbaarheid, natuur en economie. Binnen deze ontwikkelregio onderzoekt Veenendaal de mogelijkheden om circa 10.700 nieuwe woningen te realiseren, in en direct rondom de stad. Dit draagt bij aan de grotere woningbouwopgave waar de gehele regio Foodvalley voor staat. Het realiseren van de woningen gebeurt dan ook in samenwerking met de buurgemeenten en vraagt om keuzes op het gebied van ruimtegebruik, infrastructuur en de leefomgeving. De ambitie is om groei mogelijk te maken zonder concessies te doen aan natuur, landschap en de kwaliteit van wonen, werken en leven in de regio. Als concrete locaties voor woningbouwontwikkeling noemt de verstedelijkingsstrategie het gebied direct ten noorden van Veenendaal en ten zuidoosten van Veenendaal. Daarnaast noemt de verstedelijkingsstrategie het belang van een groene schil om de stad, bestaande uit het bos Kwintelooijen, het Binnenveld en het gebied rondom Fort aan de Buursteeg. We zetten ons in om deze gebieden, ook in onze buurgemeenten, te behouden en waar mogelijk uit te breiden en kwalitatief te verbeteren.

Veenendaal neemt binnen Regio Foodvalley een actieve rol in als innovatieve, ondernemende en verbindende gemeente. Door te investeren in woonkwaliteit, duurzaamheid en bedrijvigheid is Veenendaal een spil in de regio en draagt de stad actief bij aan een sterke, veerkrachtige regio die klaar is voor de toekomst.



Afbeelding 8 - Een kaart van de regio met daarop de positie van Veenendaal in regionaal verband.

6.2 Bodem en ondergrond

6.2.1 Opgaven

Bodemkwaliteit

- De bodemkwaliteit gaat niet achteruit en wordt waar mogelijk en/of nodig verbeterd.
- De leefomgeving beschermen tegen blootstelling aan schadelijke stoffen en effecten van bodemverontreiniging.

Water en bodemsturend (WBS)

- Zorgdragen voor een klimaatbestendige ontwikkeling van Veenendaal.
- Het in beeld brengen en organiseren van de kennis van bodem en ondergrond in Veenendaal.

Organisatie van de ondergrond

- Het doelmatig beschermen en optimaal benutten van de potentiële waarden van de ondergrond voor drinkwater, warmteopslag en –winning en chemische kwaliteit.
- Versterking van de regie op de inrichting van de ondergrond zodat belemmeringen voor bovengrondse ontwikkelingen worden weggenomen.

Drinkwater

- Het op peil houden en faciliteren van het drinkwaterbedrijf om de drinkwaterwinning en leveringszekerheid van drinkwater voor Veenendaal te waarborgen.
- Terugbrengen van het drinkwatergebruik per hoofd van de bevolking en toe werken naar een maximaal gebruik van 100 liter per dag in 2035 (momenteel 125 l/pppd).

6.2.2 Visie

Bodemkwaliteit

We zorgen ervoor dat bestaande bodemverontreinigingen zo min mogelijk risico's veroorzaken bij nieuwe ontwikkelingen. Ook zorgen we ervoor dat de bodemkwaliteit niet achteruitgaat en waar mogelijk wordt verbeterd. Hiertoe ontwikkelen we het bodem- en bouwstoffenbeleid in nauwe samenwerking met de omliggende gemeenten en omgevingsdiensten. Daarmee is ons beleid goed afgestemd op het beleid uit de regio.

Water en bodemsturend (WBS)

De uitgangspunten/principes van Water en Bodem Sturend (WBS) geven handvatten voor tal van uitvoeringsaspecten. In de komende jaren zullen wij deze handvatten concreet benutten bij de inrichting van de openbare ruimte. In overleg met betrokken partijen zullen we expliciet maken op welke onderdelen afwegingen en keuzes noodzakelijk zijn. Er wordt nadrukkelijk invulling gegeven aan het uitgangspunt '*comply or explain*' om onze keuzes naar de toekomst te verantwoorden. Wij streven ernaar een robuust water en bodem-systeem in te richten zodat er ook bij veranderende uitgangspunten en omstandigheden voldoende mogelijkheden zijn tot aanpassingen. Doel is de veiligheid van mens en samenleving te waarborgen en extreme schade te voorkomen.

Organisatie van de ondergrond

De ondergrond van Veenendaal wordt met de nieuwe opgaven rond inbreiding steeds belangrijker (energietransitie, waterwinning, warmteopslag e.a.). Onze eerste opdracht vanuit de gemeente is dat het beschikbaar ondergrondse potentieel optimaal gebruikt wordt. Bij nieuwe plannen en projecten focussen we op het optimaliseren van het gebruik van de ondergrond. Dit krijgt onder andere vorm in de afspraken met Vitens over het aanpassen van de drinkwateronttrekking en het aanpassen van de boringsvrije zone zodat de ondergrond (tot ca. 80 m-mv) geschikt gemaakt wordt voor warmteopslag en andere functies. Met Provincie en Waterschap gaan we in gesprek over de hoeveelheden te onttrekken grondwater voor onder andere industrieel gebruik, hergebruik van water, het instandhouden van kwel in de natuurgebieden en het voorkomen van wateroverlast.

Drinkwater

Veenendaal is voor een belangrijk deel zelfvoorzienend met haar eigen drinkwaterwinning. Dit willen we graag zo houden, maar vereist aandacht. De technische levensduur van een winning is niet oneindig en bovendien is Veenendaal minder goed aangesloten op het Utrechtse drinkwaternetwerk. De ontwikkeling, het ontwerp en de organisatie rond de drinkwaterwinning heeft de Gemeente niet in eigen hand waardoor een intensieve samenwerking met Vitens, het waterschap en de Provincie essentieel is. Voorts is de leveringszekerheid van drinkwater randvoorwaardelijk voor het ontwikkelen van Veenendaal zelf en de voorgenomen uitbreidingen in de directe omgeving. Op de korte termijn ligt het gevaar op de loer van 'drinkwatercongestie' als gevolg van de beoogde groei en de huidige staat van de winning in Veenendaal. In samenwerking met Vitens en de overige waterpartners wordt actief ingezet op het hoogwaardig gebruik van de beschikbare drinkwatercapaciteit. Tenslotte wordt in overleg met partners ingezet op een betere en dus flexibelere aansluiting van Veenendaal op het drinkwaternetwerk van Vitens.

6.2.3 Strategische keuzes en maatregelen

Bodemkwaliteit

- a. Het vooralsnog beleidsneutraal implementeren van het 'oude' bodembeleid (WBB) in de Omgevingsvisie en in het Omgevingsplan in samenwerking met de Omgevingsdiensten Utrecht.
- b. We kiezen voor een nauwe samenwerking met de omgevingsdienst rond het te voeren bodembeleid.
- c. We anticiperen op nieuwe verontreinigende stoffen in de bodem (ZZS, PFAS e.a.).
- d. Voor specifieke projecten en/of gebieden creëren we, binnen de kaders van de regelgeving, de mogelijkheid af te wijken, teneinde effectieve ontwikkelingen te ondersteunen.

Water en bodemsturend

- a. We implementeren de principes uit Water en Bodem Sturend binnen de grenzen van Veenendaal op respectievelijk stads-, gebieds-, wijk- en projectniveau, toegespitst op de respectievelijke thema's als extreem weer (wateroverlast, droogte, hittestress), robuuste groenvoorzieningen, biodiversiteit etc.
- b. De bodem en ondergrond worden zo veel mogelijk benut om bij te dragen aan de gezonde, duurzame en veilige leefomgeving, zoals warmtewinning. Hierbij maken we een weloverwogen afweging tussen de bijdrage aan maatschappelijk nut en mogelijke risico's.

Organisatie van de ondergrond

- a. Voor 2030 wordt samen met gemeenten en kennispartijen de ondergrond in kaart gebracht en wordt gewerkt aan een volwaardige afweging van bodem en ondergrond in het Omgevingsplan.
- b. We geven prioriteit aan hoogwaardig gebruik. Hiervoor ontwikkelen we een beleids-/afwegingskader.
- c. In samenwerking met Vitens wordt de laatste ondiepe drinkwaterput naar het tweede watervoerende pakket verplaatst, o.a. ter bescherming van de drinkwaterkwaliteit.
- d. In samenwerking met Vitens wordt de boringsvrije zone ter bescherming van de waterwinning verlaagd van 30 m-mv naar circa 80 m-mv ten behoeve van onder andere warmteopslag.

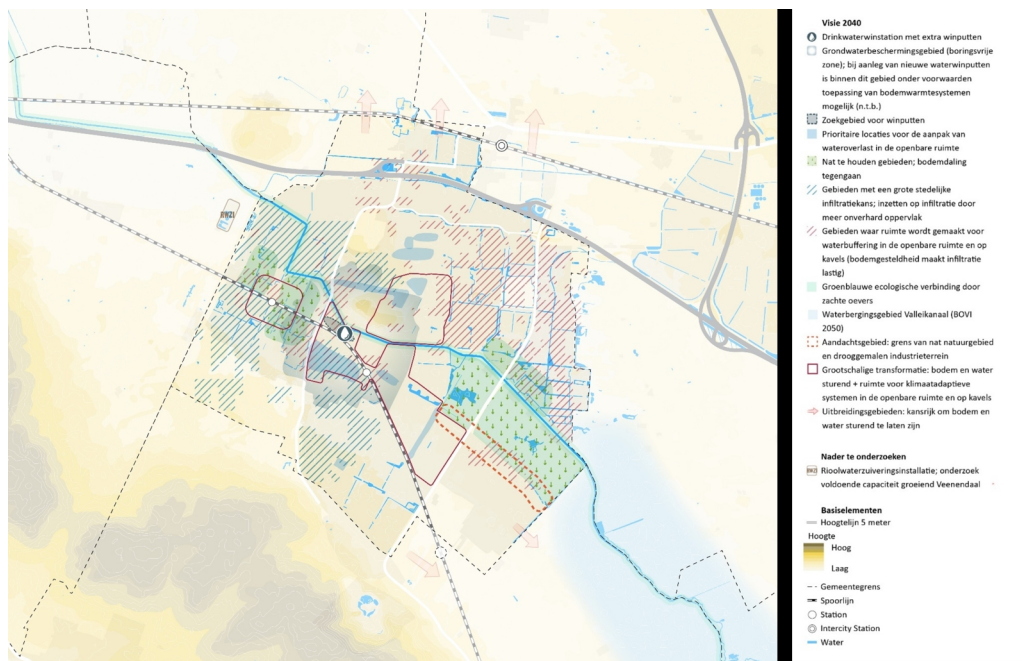
Drinkwater

- a. In samenwerking met Vitens maken we het huidige waterwinveld robuust door actualisatie van de bestaande vergunning.
- b. Ten behoeve van het zekerstellen van de bestaande wincapaciteit wordt nabij het huidige winveld grond ter beschikking gesteld voor het bijplaatsen van extra drinkwaterbronnen.
- c. We ondersteunen actief het uitbreiden van de wincapaciteit in verband met de beoogde bevolkingsgroei, het openen van een nieuw winveld en het organiseren van een betere aansluiting binnen het hoofdleidingnet drinkwater.
- d. We gaan het laagwaardig drinkwatergebruik zoveel mogelijk voorkomen en ondersteunen initiatieven van de waterpartners rond het besparen van drinkwater, vooral door het stimuleren van waterbewust gedrag.
- e. Ten behoeve van het beschermen van de drinkwaterwinning en grondwaterstanden wordt in nauw overleg met de grondwaterpartners het afgeven van nieuwe vergunningen voor laagwaardige toepassingen kritisch beoordeeld.
- f. We participeren actief in de bestuurlijk opgezette Drinkwateraad rond het project Regioplan Drinkwater Utrecht, een initiatief van Provincie Utrecht ter bevordering van de leveringszekerheid van drinkwater in de toekomst.

Oppervlaktewater

- a. Samen met het waterschap zorgen voor afkoppeling van schoon regenwater van het vuilwaterriool. Hierdoor kan vuilwater efficiënter gezuiverd worden op de rioolwaterzuivering en daarmee de kwaliteit van het oppervlaktewater verbeterd worden.
- b. We stimuleren ook private partijen regenwater af te koppelen, vast te houden en te hergebruiken.

6.2.4 Kaart Bodem en ondergrond



Afbeelding 9 - Een kaart voor het thema bodem en ondergrond.

6.2.5 Onderliggende documenten

- Uitvoeringsafspraken Omgevingswet Regio Utrecht (2023).
- Kamerbrief 2022 Water en bodem sturend (MinI&W 25 november 2022).
- Kamerbrief 2024 Water en bodem sturend (MinI&W 22 oktober 2024).

6.3 Groen, blauw en klimaatadaptatie

6.3.1 Opgaven

Klimaatbestendig

- Voorkomen van hittestress, overlast en droogte.

Groen

- Realiseren van een robuuste ecologische groenstructuur, zowel binnenstedelijk als tussen stad en buitengebied.
- Herstel van biodiversiteit (minimaal basiskwaliteit natuur) en natuurrijk groen.
- Groenstructuren mee laten groeien met de groei van de stad.
- Zorgen voor groene routes naar te ontsluiten recreatief uitlooptgebied.
- Stimuleren van vergroening van particuliere ruimte.

Water

- Een gezond nat ecosysteem dat bijdraagt aan biodiversiteit in Veenendaal en daarbuiten.
- In 2040 houden we meer water in het gebied vast en onttrekken we minder water dan nu.

6.3.2 Visie op groen, blauw en klimaatadaptatie

De waarde van groen en blauw voor een leefbare stad

Groen vormt de basis voor een gezonde, klimaatbestendige en aantrekkelijke leefomgeving. Groen draagt bij aan verkoeling in warme zomers, houdt water vast bij piekbuien en biedt leefruimte aan planten, dieren en mensen. Het verbindt stad en landschap, mensen met elkaar en met hun omgeving en maakt onze leefomgeving gezonder, mooier en veerkrachtiger. Groen en water maken onderdeel uit van een veel

groter systeem dat allerlei 'diensten' levert waar wij dagelijks van profiteren, vaak zonder dat we het doorhebben.

Denk aan bomen die schaduw geven en verkoeling brengen tijdens hete zomerdagen. Aan een goed doorwortelde bodem met veel bodemleven, die meer water kan opvangen en vasthouden. Aan insecten die zorgen voor de bestuiving van ons voedsel en aan dieren die plagen bestrijden (eikenprocessierups, muggen, etc.). Aan het vastleggen van CO₂ waardoor klimaatverandering wordt tegengegaan. En aan natuurvriendelijke oevers die water bergen en de waterkwaliteit verbeteren. Dat zijn geen luxe extra's, maar basisvoorwaarden voor een gezonde, veilige en toekomstbestendige leefomgeving. Hiermee draagt een groene leefomgeving ook bij aan lagere zorgkosten en minder ziekteverzuim.

Onmisbare bouwstenen

De ruimtelijke keuzes van nu zijn bepalend voor de ruimtelijke kwaliteit van de toekomst. Het vergroenen van de gemeente is als een soort belegging. Het effect van een boom planten is pas op de lange termijn zichtbaar, voelbaar en merkbaar. Groen is geen vertragende factor bij verstedelijking of economie, maar juist een slimme investering. Want hoe gezonder de natuur, hoe gezonder de mens. Of je nu voor het klimaat, de gezondheid, de economie of de leefbaarheid gaat: een groene omgeving is altijd een goed idee. Een groeiende stad kan alleen aantrekkelijk en leefbaar blijven als er voldoende aandacht is voor de kwaliteit van de openbare ruimte. Daarom krijgen groen en blauw een vaste plek in alle ruimtelijke en maatschappelijke opgaven.

Verbinding tussen stad en omgeving

De kracht van groen en blauw ligt in Veenendaal vooral rondom de stad. Met de Utrechtse Heuvelrug en het Binnenveld hebben we unieke droge en natte natuurgebieden binnen handbereik. Via groene inpridders en het Valleikanaal trekken we de natuur de stad in vanuit het groene buitengebied. Zo verbinden we onze dichtbevolkte stad met de natuur.

De waarde van groen verhogen, met focus op buurten waar dat het meest nodig is

Binnenstedelijk zetten we vooral in op het verbinden van groenstructuren, op het verwijderen en voorkomen van overbodige verhardingen en op het omvormen van groen en oevers met een lage natuurwaarde naar een hoge natuurwaarde. We zorgen ook voor goede groeiplaatsen voor bomen, zodat deze gezond oud kunnen worden en daarmee maximaal bijdragen aan koelte, CO₂ opname, biodiversiteit en beeldkwaliteit. In de meest versteende buurten en wijken, die kwetsbaar zijn voor hittestress en wateroverlast, zetten we in op vergroening en ontstening en creëren we meer schaduw, zo mogelijk met groen, zo nodig met andere ingrepen. In de binnenstad zetten we ook in op vergroening, onder andere door meer groene daken en gevels. De pleinen in onze stad veranderen we zo veel mogelijk in groene ontmoetingsplaatsen waar ook in warme zomers mensen graag willen zijn.

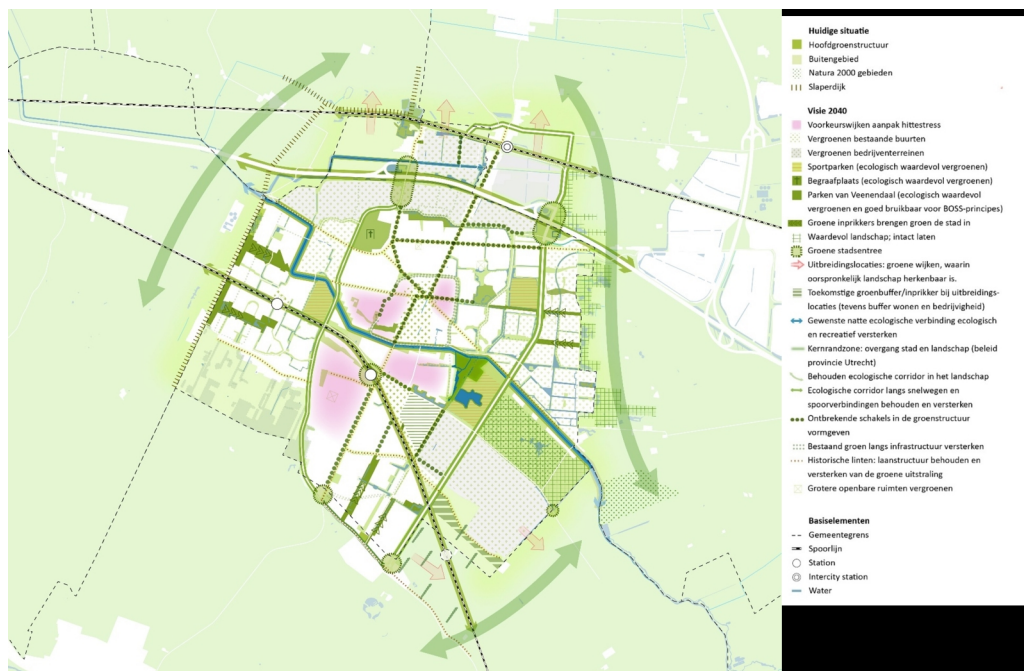
6.3.3 Strategische keuzes en maatregelen

Om de groen-blauwe structuren in Veenendaal te versterken maken we tot 2040 de volgende keuzes:

- a. We werken de visie op groen en water uit de omgevingsvisie 2040 in de omgevingsprogramma's uit in concrete ambities en normen en verankeren deze zo nodig en mogelijk in ruimtelijk instrumentarium. Hierdoor sturen we bij nieuwe ontwikkelingen op een robuuste, gezonde en veilige leefomgeving.
- b. We ontwikkelen een groen-blauwe hoofdstructuur voor Veenendaal in 2050 inclusief kaartmateriaal. Waar mogelijk combineren we deze hoofdstructuur met belangrijke fiets- en wandelroutes.
- c. We stellen een inspiratiedocument op voor initiatiefnemers met plannen, waarin we voorbeelden opnemen voor natuurinclusief en klimaatadaptief bouwen.
- d. We nemen het creëren van koele plekken mee in de planvorming van nieuwbouw van publieke gebouwen.
- e. We zetten educatieprogramma's op om het bewustzijn over biodiversiteit en klimaatadaptatie te vergroten en stimuleren en/of organiseren groene bewonersinitiatieven (buurttuinen, gevelgroen). We stimuleren ook private partijen regenwater af te koppelen, vast te houden en te hergebruiken.) en andere (particuliere) initiatieven om te vergroenen en waterbewust gedrag te bevorderen.
- f. We actualiseren het bomenbeleid en verhogen daarmee het aantal, de waarde en de bescherming van bestaande (oude) groenstructuren en oude, waardevolle bomen, op zowel openbaar als particulier terrein. Wij erkennen de ecologische en functionele waarden van deze oude bomen die zowel solitair als in groenstructuren (lanen en houtwallen) voorkomen. Dit zien wij als een belangrijke bijdrage om te komen tot een gezonde en leefbare woon- en werkomgeving.
- g. We verhogen de ecologische (verbindings-)waarde van zowel onze groenstructuur als waterstructuur door deze zones anders aan te leggen en door waar mogelijk barrières weg te nemen. Hiermee dragen we bij aan de doelen van de Europese Kaderrichtlijn Water.

- h. We verhogen de natuurwaarde van ons groen door ecologisch (of natuurlijk) beheer.
- i. Waar mogelijk ontsteden we de openbare ruimte en zorgen we voor nieuwe beplanting. We planten nieuwe bomen in duurzame groeiplaatsen.

6.3.4 Kaart Groen, Blauw en Klimaatadaptatie



Afbeelding 10 - Een kaart voor het thema groen, blauw en klimaatadaptatie.

6.3.5 Onderliggende documenten

- Opgaveperspectief Duurzaam Veenendaal 2024.
- Programmaplan Groene Groei en klimaatbestendig.
- Groenstructuurplan 2002 en studie actualisatie 2019.
- Omgevingsprogramma Openbare Ruimte 2022-2025.
- Geschiktheidskaart Provincie Utrecht en Utrechtse waterschappen.
- Geschiktheidskaart voor nieuwe woon- en werklocaties – HDSR.
- Nationaal Dashboard Toekomstbestendige Leefomgeving: NDTL | Nationaal Dashboard. Toekomstbestendige Leefomgeving.
- Kamerbrieven Water en Bodem Sturend 2022 en 2024.
- Klimateffectatlas Vallei en Veluwe: Klimaat Vallei en Veluwe.
- GroenGroeitMee Pact 2022.
- Verstedelijkingsstrategie regio Arnhem-Nijmegen en Foodvalley "Meer landschap, meer stad".

6.4 Wonen

6.4.1 Opgaven

- Realiseren van 10.700 woningen, deels binnenstedelijk, deels samen met buurgemeenten buiten de gemeentegrenzen.
- Woonaantrekkelijkheid verder verbeteren.
- Goede spreiding van een gevarieerd woningaanbod.
- Woningaanbod voor ouderen versterken.
- Doorstroming op de woningmarkt stimuleren.

6.4.2 Visie op wonen

Veenendaal is een zeer aantrekkelijke woongemeente, gunstig gelegen tussen Utrecht en Arnhem. Vanwege haar compacte karakter zijn alle voorzieningen snel bereikbaar. De kwaliteit van het woningaanbod is over het algemeen hoog, de woningvoorraad is divers en de woningen zijn verhoudingsgewijs jong.

Het woningaanbod is nu nog niet optimaal afgestemd op de verschillende doelgroepen en zal goed moeten gaan aansluiten op de demografische ontwikkelingen. Om onze goede positie te behouden is het van belang dat we inzetten op een gevarieerd woningaanbod. We leggen daarom een sterk accent op woningen voor ouderen, waardoor de doorstroming op de woningmarkt wordt gestimuleerd.

De regio Foodvalley heeft een woningbouwopgave van 45.000 woningen tot en met 2040. In de regionale woondeal is afgesproken dat Veenendaal daarvan 10.700 woningen realiseert: deels binnenstedelijk en deels in samenwerking met, en op grondgebied van, buurgemeenten. De uitdaging voor de komende jaren is om de juiste woningtypen toe te voegen aan onze bestaande regionale woningvoorraad. Onderstaand schema laat zien aan welke woningtypen de komende jaren vooral behoefte is. De vraag naar kleinere woonvormen neemt vanwege het toenemende aantal alleenstaanden aanzienlijk toe.

Doelgroepen	2025*	'25 t/m '35	%
Alleenstaanden en stellen tot 35 jaar	21.895	-1.355	-6%
Gezinnen	56.515	+7.250	+13%
Alleenstaanden en stellen 35 tot 55 jaar	17.010	+3.595	+21%
Alleenstaanden en stellen 55 tot 75 jaar	40.085	+3.770	+9%
Alleenstaanden en stellen >75 jaar	22.815	+10.275	+45%
Overig	645	+20	+3%
Totaal	158.965	+23.555	+15%

Figuur 2 - Een tabel met de ontwikkeling van het aantal huishoudens in de regio Foodvalley voor de periode 2025-2035.

STEC-woningbehoefte onderzoek (2024)

Gevolgen wet Versterking regie volkshuisvesting

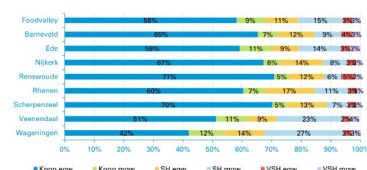
In heel Nederland is een groot woningtekort. Om dit in te lopen is de landelijke overheid de Wet Versterking regie volkshuisvesting aan het voorbereiden. Deze wet moet de overheid handvatten geven om de woningbouwopgave te versnellen. Zo zijn volgens deze wet het Rijk, de provincie en gemeenten op de basis van de wet verplicht een volkshuisvestingsprogramma op te stellen. Daarin zal staan hoeveel, waar en voor welke specifieke doelgroepen men gaat bouwen en hoe we deze woningen betaalbaar maken en houden. Leidend daarbij zijn de wettelijke percentages en niet meer de lokaal bepaalde verdelingen. Oftewel: het Rijk zet de lijnen uit en stelt normen, provincies coördineren en gemeenten sturen op lokaal niveau. De omgevingsvisie biedt het beleidskader op basis waarvan de uitvoering in het volkshuisvestingsprogramma verder zal worden uitgewerkt. Het beleid in de omgevingsvisie en het volkshuisvestingsprogramma vervangen daarmee de Woonvisie. Op basis van de lokale woningvoorraad bepaalt de wet welke woningen er vooral bij moeten worden gebouwd. Dit wordt per gemeente beoordeeld en dient in de regio onderling te worden afgestemd zodat gemiddeld aan de wettelijke percentages wordt voldaan. Hierbij gaat het dan voornamelijk over sociale huurwoningen, voldoende betaalbare woningen en de huisvesting van aandachtsgroepen.

Belangrijkste wettelijke verplichtingen voor Veenendaal

De wet Versterking regie volkshuisvesting doet wat de naam al zegt: de regie overnemen op de uitgangspunten voor woningbouw. Daardoor ontstaat er voor alle partijen duidelijkheid met als doel sneller en meer te kunnen bouwen. Voor Veenendaal betekent dit onder andere het volgende:

Minimaal 40% betaalbare woningen bij relatief veel sociale huurwoningen

Gemeenten die minder dan 27% sociale huurwoningen hebben dienen minimaal 30% sociale huur te plannen in de nieuwbouw. Voor Veenendaal geldt dit niet, daarom dienen wij minimaal 40% betaalbare woningen te plannen. Dit zijn woningen in de middenhuur en in de koop tot en met de landelijke betaalbaarheidsgrens. Veenendaal heeft besloten dat wij toch ook 30% sociale huur willen blijven bouwen. Daarmee komt het totaal van sociaal en betaalbaar op 70%. Of er voldoende sociale huur wordt gebouwd wordt als gemiddelde over de gehele regio beoordeeld en moet dus in Foodvalley verband worden afgestemd.



Figuur 3 - Een schema met daarop de verdeling van de bestaande woningvoorraad van een aantal gemeenten binnen regio Foodvalley.

STEC-woningbehoefte onderzoek (2024)

Regionale afstemming woonbeleid

Al jaren werken we in Foodvalley verband samen met zeven andere gemeenten, ook op het gebied van wonen. Deze onderlinge samenwerking krijgt door de wet Regie meer gewicht en wordt als verplichting opgelegd. De huisvesting van alle wettelijk genoemde doelgroepen wordt daarmee niet meer lokaal, maar regionaal opgepakt en verantwoord. In de komende jaren gaat het hierbij voor Veenendaal met name over de invulling van de inbreidingslocatie Spoorzone en de uitbreidingslocaties Veenendaal- De Klomp (Ede) en De nieuwe Meent (Rhenen). De provincie ziet daarbij toe op een juiste uitvoering en monitort of de opgelegde doelen gehaald worden. Zij krijgt daarbij het recht om indien nodig in te grijpen. Aangezien wij in onze regio met twee provincies van doen hebben is de vraag hoe dit in de praktijk uitgevoerd gaat worden.

Huisvesting ouderen

Inwoners op leeftijd nemen de komende jaren in aantal fors toe, leven langer en zijn vaker alleen. Dit zorgt ervoor dat er de komende decennia met name uit deze doelgroep een grote vraag naar passende huisvesting zal zijn. We worden dan ook verplicht om een aanzienlijk deel van het bouwprogramma op deze vraag af te stemmen, waarbij de nadruk ligt op het realiseren van nieuwe (gemengde) woon(zorg)vormen tussen thuis en het verpleeghuis. Hierbij moet er aandacht zijn voor levensloop- en zorggeschikt wonen, huisvesting nabij voorzieningen en het realiseren van woonzorgzones. Dit sluit aan bij het gedachtegoed van zorgzame gemeenschappen. Levensloop- en zorggeschikte woningen zijn geen zorgwoningen, maar reguliere woningen die, indien nodig, eventueel inzetbaar zijn voor (een toenemende mate van) zorgverlening. Ouderen die verhuizen naar een dergelijke woning zorgen voor meerdere vervolghuizingen, kunnen langer thuis blijven wonen en hebben vooral de zekerheid dat men later niet nog een keer moet verhuizen. Waar mogelijk willen we ook in alle bestaande wijken dergelijke woningen toevoegen zodat inwoners in hun eigen wijk kunnen blijven wonen. Met name centraal in de wijken West en Noord is dit nodig om aan de vraag te voldoen. Dat kan door middel van nieuwbouw maar ook door het anders benutten van bestaande woningen of andere gebouwen. Door de juiste maatregelen te nemen om de doorstroming te bevorderen zorgen wij ervoor dat alle inwoners (beter) passend wonen. Zo kunnen in de woningen die ouderen achterlaten, jonge gezinnen zich huisvesten, die op hun beurt een huis voor starters achterlaten. Ouderen zoeken hierbij naar een gelijkvloerse, zelfstandige woonruimte met een grote buitenruimte. De zekerheid dat zorgverlening in de toekomst beschikbaar is in deze woning is voor hen ook van groot belang. Daarnaast is een groene en veilige woonomgeving met voorzieningen op loopafstand een belangrijke voorwaarde. In 2019 is kwantitatief onderzoek gedaan naar de woonwensen van ouderen en in 2024 is dit ook kwalitatief onderzocht. Hiermee is een goede basis gelegd om te kunnen voldoen aan de toekomstige vraag.

Huisvesting aandachtsgroepen

In de wet Regie zal iedere gemeente in het lokale volkshuisvestelijke woonprogramma de verplichte taak krijgen tot de ontwikkeling van samenhangende zorg, begeleiding en welzijnsafspraken voor aandachtsgroepen. Aandachtsgroepen zijn bijvoorbeeld uitstromers uit instellingen als maatschappelijke opvang of andere intramurale instellingen, arbeidsmigranten, jongeren, statushouders, mantelzorg en woonwagengebwoners. Ook ouderen met een behoefte aan een betaalbare zorggeschikte woning in een woonzorgcomplex behoren tot de aandachtsgroepen. Iedere gemeente dient bij te dragen aan de huisvesting van deze groepen, dus ook de kleinere gemeenten. Daarbij geldt een verplichting tot het vaststellen van een Huisvestingsverordening met urgentieregeling; waarbij het rijk diverse aandachtsgroepen als wettelijke urgentiecategorie opneemt. Dit maakt dat er vanuit wonen ook aandacht is voor de veerkracht en leefbaarheid in de wijken. We willen een bijdrage leveren aan het versterken van het woonklimaat en voorkomen dat buurten of wijken waar reeds veel uitdagingen bestaan verder verslechteren. Dit kan door bewust te sturen op de juiste verdeling van woningbouw segmenten en typologieën; evenals de toewijzing van huurwoningen en nieuwbouw betaalbare koopwoningen (gerelateerd aan de Huisvestingsverordening). Gemengd wonen concepten kunnen eveneens een belangrijke bijdrage leveren aan het realiseren en versterken van zorgzame gemeenschappen.

Koppeling realiseren tussen volkshuisvestingsprogramma en Wmo-beleidsplan

Wanneer de Wet versterking regie volkshuisvesting in werking treedt moeten gemeenten een volkshuisvestingsprogramma opstellen met een visie op wonen en zorg die in lijn is met het Wmo-beleidsplan; dit is in Veenendaal het Integraal Beleidskader Sociaal Domein. Omdat de optelsom van lokale visie en inzet in het verleden vaak niet leidde tot de invulling van de woonbehoefte van aandachtsgroepen, vraagt de nieuwe wet gemeenten regionaal af te stemmen over hun gezamenlijke invulling van woon(zorg)beleid. Deze gezamenlijke afspraken worden vervolgens verankerd in de regionale afspraken voor woningbouw en de regionale inkoopkaders voor maatschappelijke opvang en beschermd wonen en voor de Wet langdurige zorg. In de praktijk betekent dit dat de woonzorgvisie een onderdeel van het volkshuisvestings-

programma wordt. Daarbij dienen (regionale) beleidsvoornemens en afspraken over de invulling van de woonopgave van alle aandachtsgroepen en ouderen te worden opgenomen.

6.4.3 Uitvoering van beleid

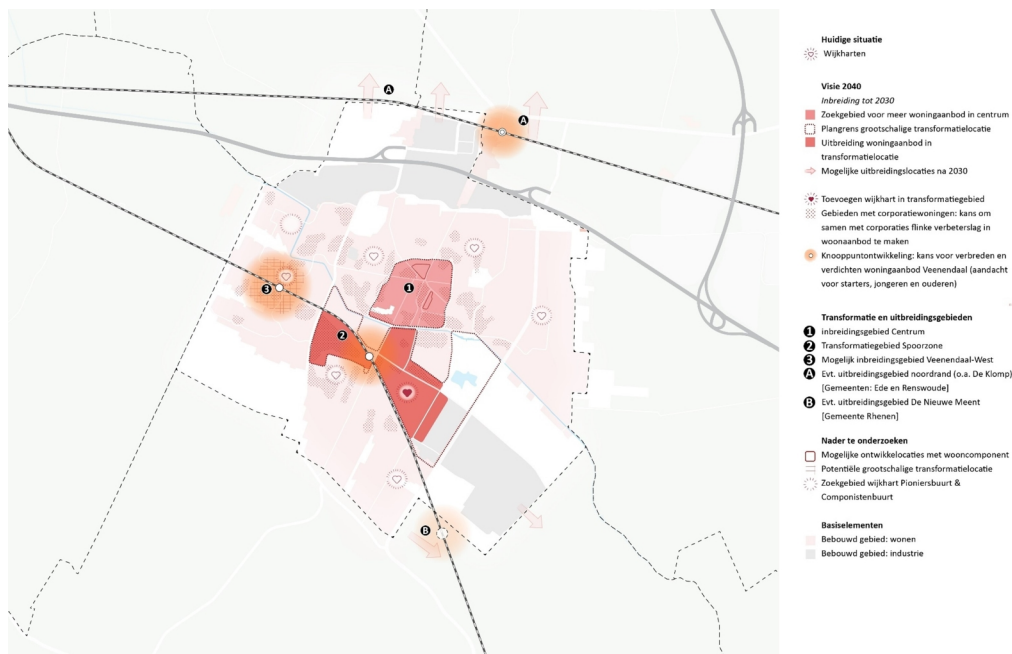
Op basis van deze Omgevingsvisie zal het Volkshuisvestingprogramma worden opgesteld om tot uitvoering van beleid te komen. Hierbij zetten we in op het zoveel als mogelijk betaalbaar maken en houden van woningen, het toevoegen van woningtypen die het meest ontbreken in de huidige woningvoorraad en op doorstroming. Binnen de 40% betaalbaar die Veenendaal dient te realiseren is reeds bepaald dat 10% "goedkoop betaalbaar" moet worden. Het volkshuisvestingprogramma is tevens het onderliggende stuk voor het maken van prestatieafspraken met woningcorporaties en zorg- en welzijspartijen. De 30% sociale huurwoningen worden mede gerealiseerd door toepassing van het "Vereveningsfonds sociale woningbouw Veenendaal".

6.4.4 Strategische keuzes en maatregelen

Om de opgaven op het gebied van Wonen tot 2040 te realiseren maken we de volgende keuzes:

- a. In totaal bouwen we tot 2040 circa 10.700 woningen.
- b. Tot 2030 zetten we in op inbreiding, daarna zetten we in op samenwerking met buurgemeenten om woningbouw buiten de gemeentegrenzen te realiseren.
- c. We concentreren het binnenstedelijk woningbouwprogramma in het centrum van de stad, met name in de spoorzone.
- d. Om in te spelen op demografische ontwikkelingen realiseren we een substantieel deel van het woningbouwprogramma voor ouderen. Deze concentreren we zoveel mogelijk rond OV knooppunten en voorzieningen.
- e. We zetten in op doorstroming; we brengen (lange) verhuisketens op gang en zorgen daarmee dat alle inwoners zo passend mogelijk wonen.
- f. Om verhuizingen te stimuleren en doorstroming te realiseren is het voornemen om een wooncoach in te zetten.
- g. We zorgen per gebied voor een gevarieerd woningaanbod en voorkomen concentraties van bepaalde woningcategorieën en prijsklassen.
- h. Waar nodig passen we hoogbouw toe waarbij per locatie wordt beoordeeld wat passend en proportioneel is.
- i. We hebben aandacht voor de leefbaarheid en veerkracht van onze wijken; we gaan van het bouwen van woningen naar het bouwen van gemeenschappen.
- j. We gebruiken het sociale vereveningsfonds om sociale woningbouw in gebouwen samen te kunnen voegen.
- k. We zetten ons in voor het op een goede wijze huisvesten van aandachtsgroepen, al dan niet door gebruik te maken van alternatieve woon(zorg)concepten.
- l. Bij woningbouwontwikkelingen sturen we er zo veel mogelijk op dat de openbare ruimte aantrekkelijk en toegankelijk/levensloopbestendig is.

6.4.5 Kaart wonen



Afbeelding 11 - Een kaart voor het thema Wonen.

6.4.6 Onderliggende documenten

- Woonvisie 2022-2025
- STEC woonbehoefte onderzoeken 2020 en 2024
- Afsprakenkader ouderenhuisvesting regio Foodvalley 2024-2030
- Huisvestingsverordening Veenendaal 2024-2027
- Advies van verzorgingshuis naar geclusterd wonen raad van ouderen juni 2025
- Regionaal actieplan dakloosheid (concept)
- Regiovisie bescherm wonen (bescherm wonen en bescherm thuis in de Valleiregio)

6.5 Economie

6.5.1 Opgaven voor 2040

- Ruimte behouden en creëren voor bedrijven en werkgelegenheid met als uitgangspunt 1 nieuwe woning = 1 nieuwe arbeidsplaats.
- Versterking van de drie economische speerpunten ICT, de complete binnenstad en MKB-werklocaties.
- Stimuleren van duurzaam en circulair ondernemen.
- Scherpe profilering van het ICT/Tech en ICT/Food innovatiecluster.
- Ruimte maken voor stedelijk werken in de economische stads-as Spoorzone – Binnenstad - De Klomp.
- Recreatieplekken binnen Veenendaal geschikt maken voor eigen inwoners.
- Stimuleren van zakelijk toerisme.

6.5.2 Economische Visie Veenendaal 2040

Brede welvaart

Brede welvaart heeft een sterke relatie met economie, maar is veel breder dan enkel de groei van het binnenlands product. Het omvat alles wat men van waarde vindt. Onder andere hoe de wereld om ons heen leefbaar gehouden dient te worden voor onszelf en toekomstige generaties. We zullen, naast financieel-economische vraagstukken, ook antwoorden moeten vinden op vragen over klimaatverandering, biodiversiteitsverlies, armoede en sociale ongelijkheid. Dit vraagt om een nieuwe aanpak voor wat betreft welvaartsontwikkeling. Binnen Veenendaal streven wij niet naar werkgelegenheid ten koste van al het

andere, maar wij verwelkomen graag bedrijven die zowel economische waarde creëren, als ook op een verantwoorde manier omgaan met de omgeving. De ervaring leert dat dergelijke bedrijven vaak koplopers zijn als het gaat om ondernemerschap, innovatiekracht en kennisontwikkeling.

Eén nieuwe woning = één nieuwe arbeidsplaats

De verhouding wonen en banen wordt zichtbaar in de Functiemengingsindex (FMI). Een FMI van 50 betekent evenveel woningen als banen. Momenteel zit Veenendaal met 54,1% iets boven deze norm maar met de komende groei van 10.700 woningen is het doel de werkgelegenheid evenredig mee te laten groeien met deze grote woonopgave, zodat werk dicht bij huis mogelijk blijft en een uitgaande pendel zoveel mogelijk tegen wordt gegaan.

Economisch profiel Veenendaal

We zetten in op een sterke, veerkrachtige en duurzame economie als drijvende kracht achter een aantrekkelijke leefomgeving en het versterken van brede welvaart. Economische ontwikkeling is bij ons geen doel op zich, maar een middel om de kwaliteit van leven, sociale samenhang en toekomstkansen voor onze inwoners te vergroten. In onze omgevingsvisie verbinden we daarom economische groei nadrukkelijk met maatschappelijke opgaven zoals één woning = één arbeidsplaats, duurzaamheid, mobiliteit en inclusiviteit. Voor een vitale economie is het belangrijk dat er speciale aandacht is voor jongeren en studenten. Door passende huisvesting, goede voorzieningen en aantrekkelijke bedrijven zorgen we ervoor dat jongeren in Veenendaal kunnen blijven wonen en zich hier kunnen ontplooien. Dit is belangrijk als tegenwicht tegen de toenemende vergrijzing. We richten ons op drie onderling verbonden economische speerpunten: ICT, een complete binnenstad en toekomstbestendige MKB werklocaties.

ICT (de digitale economie)

Veenendaal is sterk vertegenwoordigd in de sector ICT. Met ongeveer 4.000 banen en 500 vestigingen zorgt deze sector voor bijna 12 procent van de Veenendaalse banen. Er wordt sterk ingezet op de ontwikkeling van ecosystemen op het snijvlak van Food en Tech (automatisering, robotisering, digitalisering). Dit leidt tot vernieuwende oplossingen en versterkt de regionale economie op het gebied van voedsel, technologie en innovatie. Kennis- en innovatiecampussen vervullen hierin een sleutelrol.

We stimuleren dan ook een innovatieve ICT/Tech innovatiecluster, waar hoogwaardige kantoorfuncties samenkomen met kennis en technologie, aan de noordkant van Veenendaal langs de A12. Verkend moet worden hoe de A12 zone kan worden versterkt in samenhang met de gebiedsontwikkeling rondom het station Veenendaal-De Klomp en de verbinding met de binnenstad en spoorzone (economische stads-as). Voor de innovatieve startups en scale-ups willen wij op het voormalige SKF-terrein een broedplaats creëren op het gebied van een ICT/Food innovatiecluster met ook ruimte voor de maakindustrie/ambacht (uitbreiding van het Wageningse Business en Science Park). Hiervoor zoeken wij verbinding met Wageningen University & Research (WUR).

Om deze ontwikkelingen te laten slagen moet er worden nagedacht over versterking van infrastructuur en mobiliteit, bijvoorbeeld via een trambus ter verbinding van de economische stads-as en een hoogwaardige fiets/OV-verbinding tussen het innovatiecluster op het SKF-terrein en Wageningen (WUR). Voor het slagen van het voormalige SKF-terrein als innovatiegebied is bovendien goede huisvesting nodig in de Spoorzone voor startende jongeren en studenten. Om het compleet te maken zou hier ook onderwijs voor jongvolwassenen moeten worden gerealiseerd. De verbinding tussen onderwijs, bedrijfsleven en overheid moet fungeren als motor voor talentontwikkeling, onderzoek en hoogwaardige werkgelegenheid.

Een complete binnenstad

Met ruim 5.500 arbeidsplaatsen en meer dan 5 miljoen bezoekers per jaar (waarvan de helft van buiten Veenendaal) is het economisch en maatschappelijke belang van de binnenstad groot. Veenendaal is de belangrijkste winkelstad tussen Utrecht en Arnhem en vervult daarmee een regionale functie. Ingezet wordt op een complete en compacte binnenstad waarin naast de economische functies, zoals winkelen en werken, ook volop ruimte is voor ontmoeting, cultuur (o.a. theater) en maatschappelijke voorzieningen. De binnenstad is een aantrekkelijke en toegankelijke verblijfsplek die mensen verbindt en waar iets te beleven valt. Door de ruimtelijke kwaliteit te verbeteren met onder andere slimme vergroening en aantrekkelijke ontmoetingsplekken versterken we de sociale en maatschappelijke functie van de binnenstad. De binnenstad is goed bereikbaar voor de auto, fiets en het OV en met name het voetgangersgebied is toegankelijk voor alle doelgroepen. Met alle betrokken partners blijven we bouwen aan een (regionaal) aantrekkelijke binnenstad die economisch veerkrachtig is en een sterke sociale en maatschappelijke meerwaarde biedt.

Toekomstbestendige MKB-werklocaties

Veenendaal is van oudsher een stad met veel mkb-bedrijven en familiebedrijven. De werklocaties (bedrijventerreinen, kantoren en binnenstad) zijn verspreid over onze gemeente en vormen een sterke basis voor de diversiteit van het MKB in onze gemeente. Er moet ruimte zijn voor ambacht, maakindustrie, stedelijk werken en nieuwe vormen van ondernemerschap. Deze werklocaties vormen het fundament van onze lokale economie en dragen bij aan werkgelegenheid dicht bij huis.

De ruimte in Veenendaal is beperkt. Veenendaal zet dus in op uitbreiding van bedrijventerreinen buiten de eigen grenzen en intensivering van de bedrijvigheid door stedelijk werken. Stedelijk werken betekent onder meer functiemenging (wonen/werken), multifunctioneel gebruik (meerdere gebruikers) en gestapelde bouw van bedrijfspanden. In de Spoorzone liggen de kansen ten aanzien van stedelijk werken met name op het voormalige SKF terrein, Het Ambacht en rond het station Veenendaal-Centrum. Door dit gebied te verbinden met een stedelijk werkzone rondom station De Klomp ontstaat een economische stads-as. Hier wordt wonen en werken op een aantrekkelijke manier gecombineerd. Op Het Ambacht en specifiek het voormalige SKF-terrein voor respectievelijk maakindustrie/ambacht en ICT/Food innovatiecluster."

Gelet op de schaarste aan bedrijventerreinen én het belang van voldoende werkgelegenheid, moet terughoudend worden omgegaan met bedrijvigheid die veel ruimte vraagt maar beperkte werkgelegenheid biedt. We blijven bedrijven stimuleren om duurzaam en circulair te werken.

Samenvattend

De drie speerpunten, ICT, de complete binnenstad en toekomstbestendige MKB-werklocaties, versterken elkaar én sluiten aan op de ambities van regio Foodvalley. Via strategische profilering binnen Foodvalley bouwen we aan een onderscheidend economisch profiel op het gebied van ICT/Food en ICT/Tech, dat bijdraagt aan een duurzame en innovatieve regionale economie. Zo maken we de stap van economische groei naar een slimme, circulaire en inclusieve Next Economy, waarin de kracht van mensen, plekken en netwerken volledig tot haar recht komt.

6.5.3 Strategische keuzes en maatregelen

Met betrekking tot de economische ontwikkeling van de stad maakt Veenendaal tot 2040 de volgende keuzes:

Ecosystemen ICT en Agri-Food

- Onderzoeken van kansen voor ICT/tech innovatiecluster bij Veenendaal-De Klomp.
- Onderzoeken van kansrijke ecosystemen op het gebied van Agri-Food rond Veenendaal-De Klomp, bijvoorbeeld voor Smart Urban Food Production, zoals verticale landbouw en pixelfarming.
- Transformatie van een deel van het voormalige SKF-terrein tot Agri-Food ecosysteem voor startups en scale-ups (SKF-campus) en versterken relatie met de WUR.
- Wonen en werken meer stimuleren in de strook Spoorzone-Binnenstad-De Klomp (economische stads-as).

Bedrijventerreinen

- Gerichte strategie per bedrijventerrein gericht op behoud van de sterke economische waarde.
- Beter benutten van de ruimte op de bedrijventerreinen (intensivering, zoals stapeling van bedrijfspanden).
- Transformatie van het Ambacht naar gemengd woon-werk milieu.
- Behoud van HogeMilieuCategorie-bedrijven op het bedrijventerrein Nijverkamp, maar geen extra uitbreiding van dit type bedrijven vanwege beperkt aantal arbeidsplaatsen, grote ruimtevraag en ligging nabij het Binnenveld (Natura-2000 gebied).

Complete binnenstad

- Transformatie van een winkelstad naar een complete en compacte binnenstad met een diversiteit aan functies zoals wonen, werken, recreëren, ontmoeten en verblijven.
- Van een relatief functionele en versteende binnenstad naar een groene en klimaatadaptieve binnenstad.
- Detailhandel wordt geconcentreerd in het kernwinkelgebied en de bestaande buurtwinkelcentra.
- De binnenstad is goed bereikbaar voor de auto, fiets en het ov. De binnenstad zelf is auto- en fietsluw (uiteraard is de fiets aan de hand toegestaan).
- De auto en fiets kunnen geparkeerd worden op strategisch gelegen locaties aan de rand van de binnenstad waarna het laatste stukje te voet afgelegd wordt.
- Het voetgangersgebied is toegankelijk voor alle doelgroepen.

Recreatie en (zakelijk) toerisme

Veenendaal beschikt over een compacte, aantrekkelijke binnenstad met een breed aanbod aan voorzieningen, winkels, horeca en culturele activiteiten. Deze stedelijke kwaliteit vormt een uitstekend vertrekpunt voor recreatie in de omliggende natuurgebieden, zoals het bosrijke Kwinteloijen en het open landschap van het Binnenveld, gelegen tussen Wageningen, Rhenen, Bennekom en Veenendaal. Om deze recreatieve kansen optimaal te benutten, zetten we in op een goede en duurzame bereikbaarheid van deze gebieden. We verbeteren en versterken het regionale fietsnetwerk, investeren in aantrekkelijke wandelstructuren en onderzoeken de ontwikkeling van een volledig doorvaarbare kanoroute over de Grift.

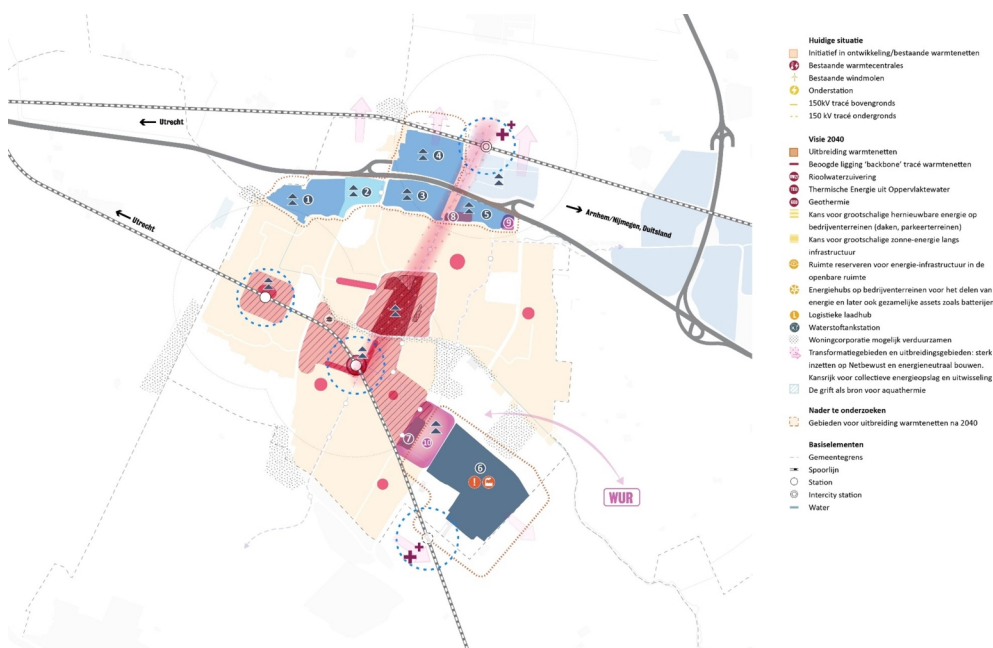
In Veenendaal vinden jaarlijks ruim 90.000 overnachtingen plaats. Het grootste gedeelte van deze overnachtingen heeft een zakelijke reden. Zakelijke bezoekers besteden over het algemeen meer per verblijf dan vakantiegangers. Wij stimuleren het zakelijk toeristisch verblijf in Veenendaal, met als doel een hogere economisch toegevoegde waarde van de toeristische sector in de lokale economie in 2040. Dit doen wij enerzijds door Veenendaal samen met het bedrijfsleven actiever te promoten als een aantrekkelijke plaats voor een zakelijk toeristisch verblijf en anderzijds door bereikbaarheid van Veenendaal voor zakelijke bezoekers zoveel mogelijk te optimaliseren.

Bereikbaarheid/Mobiliteit

Voor de economische ontwikkeling van Veenendaal is goede bereikbaarheid een randvoorwaarde. Op dit moment heeft Veenendaal een IC-station bij Veenendaal-De Klomp. Dit station staat bij de NS niet hoog op de prioriteitenlijst om te behouden als IC-station. Behoud zal afhankelijk zijn van de mate waarin Veenendaal op termijn vervoerswaarde kan toevoegen door te verdichten rond het station. Daarom is het belangrijk dat de ambities voor woningbouw en werkgelegenheid (bij zowel Veenendaal Centrum als Veenendaal-De Klomp) worden gerealiseerd. Gelet op behoefte om kantoren in en nabij treinstations te situeren is het wenselijk rondom Veenendaal-centrum en Veenendaal-De Klomp kantoorontwikkelingen te stimuleren.

Om een aantrekkelijke werkstad te zijn, is het uiteraard ook van belang dat een goede doorstroming van het autoverkeer op termijn gewaarborgd blijft. Met de huidige groeiambities is deze garantie er niet. Daarom zal Veenendaal tot 2040 inzetten op de mobiliteitstransitie die richting geeft aan alternatieve vervoersvormen (zie hiervoor ook het hoofdstuk Mobiliteit).

6.5.4 Kaart Economie



Afbeelding 12 - Een kaart voor het thema economie.

6.5.5 Onderliggende documenten

- Visie Bedrijventerreinen Veenendaal 2030
- Visie Recreatie en Toerisme 2040
- Evenementenbeleid 2024
- Programmaplan Vitale Binnenstad Veenendaal

6.6 Mobiliteit

6.6.1 Opgaven

- De groeiende stad optimaal bereikbaar houden.
- We streven naar nul verkeersdoden.
- Verbeteren van de fietsinfrastructuur.
- Gezond, duurzaam en veilig vervoer stimuleren en de autoafhankelijkheid verminderen.

6.6.2 Knelpunten in een groeiende stad

Bereikbaarheid en mobiliteit zijn cruciaal voor burgers en bedrijfsleven, om mee te doen aan de maatschappij en voor het verdienvermogen van de stad en regio. De analyse van de huidige bereikbaarheid en het mobiliteitssysteem laat meerdere knelpunten zien.

Veiligheid

Op een aantal locaties is sprake van verkeersknelpunten veroorzaakt door verkeersonveilige inrichting van wegen, kruisingen, verkeersgedrag en -drukke. Wat betreft verkeersveiligheid geldt dat rekening moet worden gehouden met kwetsbare doelgroepen en een goede scheiding tussen verschillende weggebruikers om conflicten en ongevallen te voorkomen.

Auto en parkeren

De doorstroming van het auto- en vrachtverkeer op de rondwegen en enkele kruispunten in de stad is niet optimaal. Doorgaand- en sluipverkeer komt voor op woonstraten die hiervoor niet zijn ingericht. Als gevolg van de woningbouwverdichting samen met het nog steeds groeiende autobezit neemt de parkeeroverlast in sommige buurten toe. Ook op de sportparken groeit de parkeerdruk met name op de zaterdagen. Grote bedrijfsbusjes nemen steeds meer parkeerruimte in beslag in woonbuurten. Er zijn echter ook locaties waar beschikbare parkeerplaatsen nauwelijks worden gebruikt en mogelijk opgeheven kunnen worden.

Fiets

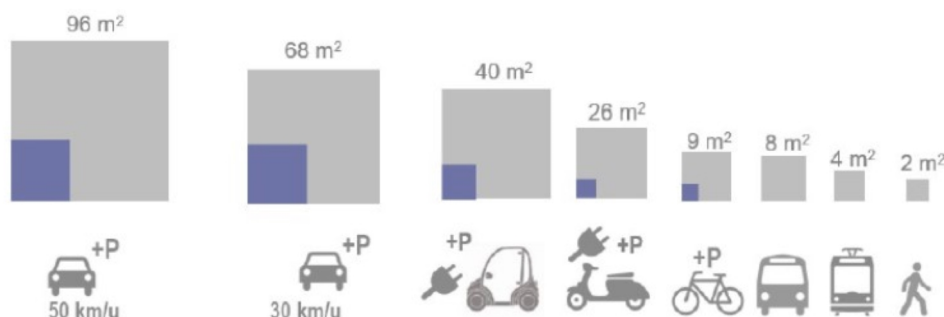
Wachttijden voor fietsers op sommige kruispunten zijn te groot en de doorstroming en het comfort op (door)fietsroutes kan verbeterd worden. Het toenemende aantal fietsers in combinatie met een diversiteit aan fietspadgebruikers (bakfietsen, elektrische fietsen, fatbikes, speedpedelecs etc.) en verschil in snelheid leidt steeds vaker tot onveilige situaties. Hinderlijk en gevaarlijk geparkeerde fietsen zorgen regelmatig voor overlast bij vooral de stations, flats en drukke locaties in het centrum.

Openbaar vervoer

De frequentie van bussen en treinen is te laag om een serieus alternatief te zijn voor de auto. Rechtstreekse hoogwaardige openbaar vervoer (OV)-verbindingen naar buurgemeenten ontbreken. De kwaliteit van stations(omgevingen) kan verbeterd worden. De OV-bereikbaarheid van enkele bedrijventerreinen is onvoldoende. Het aanbod en gebruik van deelmobiliteit in Veenendaal is in vergelijking met andere steden beperkt. Het vervoer (auto- bus/trein- deelvervoer-regiotaxi) wordt steeds duurder. Ook zijn sommige locaties voor mensen zonder auto moeilijk te bereiken waardoor de vervoersarmoede kan toenemen.

Bij de realisatie van 10.700 woningen en autonome groei van het verkeer zal bij ongewijzigd mobiliteitsbeleid het aantal verplaatsingen toenemen met meer dan 35%. Dit vergroot de druk op de bestaande verkeersstructuren. Voor verschillende vervoersmodaliteiten zullen bestaande knelpunten groter worden en nieuwe knelpunten ontstaan. Mogelijk kan niet worden voldaan aan de wettelijk ingestelde geluidproductieplafonds vanuit de Omgevingswet. Aanpassingen in het mobiliteitsbeleid en investeringen in het mobiliteitssysteem zijn nodig om de groeiende en vitale stad bereikbaar te houden en de verkeersveiligheid te verbeteren.

De auto (rijdend en stilstaand) neemt ten opzichte van andere vervoermiddelen relatief veel ruimte in beslag. Een mobiliteitstransitie richting wandelen, fietsen, openbaar vervoer en deelmobiliteit zorgt ervoor dat mensen de auto minder hoeven te gebruiken omdat er voldoende alternatieven zijn. Dit draagt bij aan efficiënter ruimtebeslag voor mobiliteit. Hierdoor ontstaan meer kansen om ook andere opgaven, waaronder groen, water en klimaatadaptatie, de ruimte te geven.



Figuur 4 - Een schema met een indicatie voor het ruimtebeslag mobiliteit per persoon voor diverse vervoerwijzen, inclusief halteren (stallen in blauw)

U-ned mobiliteitsstrategie 2040, Utrecht, 2022

6.6.3 Visie mobiliteit Veenendaal 2040

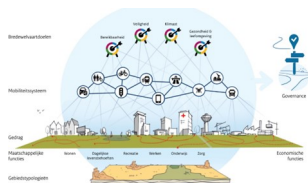
Keuzes met betrekking tot mobiliteit moeten bijdragen aan een vitale, duurzame en veilige leefomgeving. Een vitale gemeente betekent dat we in de leefomgeving mogelijkheden bieden om meer en vaker te bewegen, ontspannen en ontmoeten. We beperken de geluidshinder en de uitstoot voor een goede luchtkwaliteit. En we bieden voldoende mogelijkheden om te bewegen in de openbare ruimte, parken en sportparken. We maken wandelen en fietsen nóg aantrekkelijker. En we realiseren meer mogelijkheden voor ontmoeten. Een duurzame gemeente betekent dat we werken aan klimaatadaptatie en duurzame mobiliteit. We werken volgens de Trias Mobilica: verminder mobiliteit, verander naar duurzamere vormen van mobiliteit (fietsen en lopen) en als er toch per auto of OV kilometers moeten worden gemaakt, verduurzaam deze dan door elektrisch of op waterstof te rijden. Een veilige gemeente betekent dat we een veilig ingerichte fysieke ruimte creëren. De objectieve en subjectieve verkeersveiligheid moet ondanks de toename van het verkeer verbeteren, waarbij steeds meer gebruik zal worden gemaakt van digitale en technologische hulpmiddelen.

Een goede bereikbaarheid is een van de belangrijkste randvoorwaarden om te zorgen dat Veenendaal de aantrekkelijke en vitale woon-werk-winkelstad blijft die het nu is. Het mobiliteitssysteem in de regio heeft nu al een groot aantal knelpunten, zowel binnen de regio als in de aansluitingen op het stedelijk netwerk Nederland. De groei van het aantal woningen gecombineerd met een groei van de economie, maakt de druk op de spoor- en weginfrastructuur alleen maar groter. Via een integrale aanpak (zie figuur 5) willen we brede welvaartdoelen halen door het mobiliteitssysteem te verbeteren. Om maatschappelijk en economisch belangrijke voorzieningen in de toekomst bereikbaar te houden voor inwoners en bedrijven, moeten we de kracht van alle modaliteiten benutten.

Kansen op het spoor

Voor al het goede spoornet biedt uitstekende kansen voor Veenendaal. Met drie stations, Veenendaal Centrum, West en De Klomp is Veenendaal op dit gebied zeer goed bediend. Bovendien zouden toekomstige ontwikkelingen bij De Meent nog kunnen leiden tot een nieuw treinstation/mobiliteitshub. Veenendaal-De Klomp is van groot strategisch belang voor toekomstige ontwikkelingen, vooral omdat onderzocht wordt of de lijn Utrecht – Arnhem – Duitsland versterkt kan worden, eventueel door uitbreiding van twee naar vier sporen. Dit maakt de ligging van Veenendaal nog strategischer en de ontwikkeling van het gebied De Klomp met woningen en werkgelegenheid nog interessanter.

Door in de komende jaren de ruimtelijke ontwikkelingen rond de OV stations verder vorm te geven verhogen we de vervoerswaarde op het spoor en houden we de bereikbaarheid van de stad op een hoog niveau. Zo gaan duurzame mobiliteit en stedelijke ontwikkeling hand in hand.



Figuur 5 - Een schematische afbeelding van de integrale aanpak Brede Welvaart en mobiliteitssysteem

Mobiliteitsvisie 2050, hoofdlijnennotitie, Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, maart 2023

6.6.4 Strategische keuzes en maatregelen

Algemeen

- Veenendaal is een belangrijke fietsstad en beschikt over drie treinstations (station Veenendaal de Klomp, Veenendaal-Centrum en Veenendaal-West) met goede regionale aansluitingen. Belangrijk is dat we deze kwaliteiten behouden en in de groeiende stad verder versterken.
- Vanuit vitaal, duurzaam en veilig stimuleren we het verduurzamen van de mobiliteit (lopen, fietsen, openbaar vervoer en deelmobiliteit) en faciliteren zero emissievervoer. We zorgen voor inclusieve mobiliteit; iedereen kan meedoen, ongeacht leeftijd, financiële middelen, of gezondheid.
- We zetten in op slimme mobiliteitsoplossingen voor het huidige en toekomstige verkeer. Veenendaal zet zich actief in op nieuwe ontwikkelingen als intelligente snelheidsadaptie, intelligente verkeerslichten, zelfrijdende auto's, parkeren-op-afstand, robotparkeren, inzet van drones, mobiliteitsdiensten, advanced driving systems, artificial intelligence en publieke mobiliteit. We ontwikkelen een netwerk van mobiliteitshubs om de overstap tussen verschillende vervoersmiddelen gemakkelijker te maken.
- We richten ons op het verbeteren en de instandhouding van een veilige verkeersinfrastructuur, zodat iedereen zich op een veilige manier door Veenendaal kan bewegen.
- Om de leefomgeving te verbeteren zoeken we actief naar creatieve oplossingen voor dubbelgebruik van de ruimte, zoals het verwerken van waterberging in parkeerkoffers, het vergroenen van parkeerplaatsen en het creëren van doorwortelbare ruimte onder verharding.

Voetganger en fietser

- We kiezen voor een veilig en groen lokaal voetgangersnetwerk, waarmee we onze inwoners willen stimuleren om korte afstanden te wandelen, maar ook om te bewegen of sporten. Ons netwerk is daarnaast ook toegankelijk en bereikbaar. We maken het hiermee aantrekkelijk om je te fiets, te voet, per scootmobiel of rollator te verplaatsen.
- We versterken het doorfietsnetwerk in de regio zodat er goede verbindingen ontstaan. Uitbreiding is nodig naar plaatsen als Wageningen, Rhenen, Renswoude/Ederveen/Barneveld en Amersfoort;
- We versterken het hoofdfietsnetwerk in de stad met name door kwaliteitsverbeteringen, betere doorstroming op kruispunten, verbeteringen op het gebied van verkeersveiligheid en toevoegen van enkele ontbrekende schakels.
- We lossen een aantal fietsparkeerknelpunten in het centrum, de stationsgebieden en de sportvelden op door het aanbieden van voldoende, goede en aantrekkelijke stallingsmogelijkheden.

Openbaar vervoer en deelmobiliteit

- We kiezen ervoor om de stad zo in te richten dat het draagvlak voor een hoogwaardig OV-netwerk voor reizen binnen en buiten Veenendaal ondersteund wordt.
- Vanuit de Visie Spoorzone en de verstedelijkingsopgave van Foodvalley worden de OV-knooppunten en stations Veenendaal Centrum en Veenendaal de Klomp verder ontwikkeld. De bus- en fietsroutes van en naar de stations en het centrum worden verbeterd. Een deel van de Kerkewijk en de Prins Bernhardlaan worden autoluw ingericht om meer ruimte te bieden voor het langzaam verkeer en de bus.
- Voor de mogelijke woningbouw in de Nieuwe Meent wordt ruimte gereserveerd voor een nieuwe station aan de spoorlijn Utrecht-Veenendaal-Rhenen.
- De inzet van deelmobiliteit (o.a. deelauto's, deelfietsen, deelbakfietsen) wordt door de gemeente gefaciliteerd en gestimuleerd.

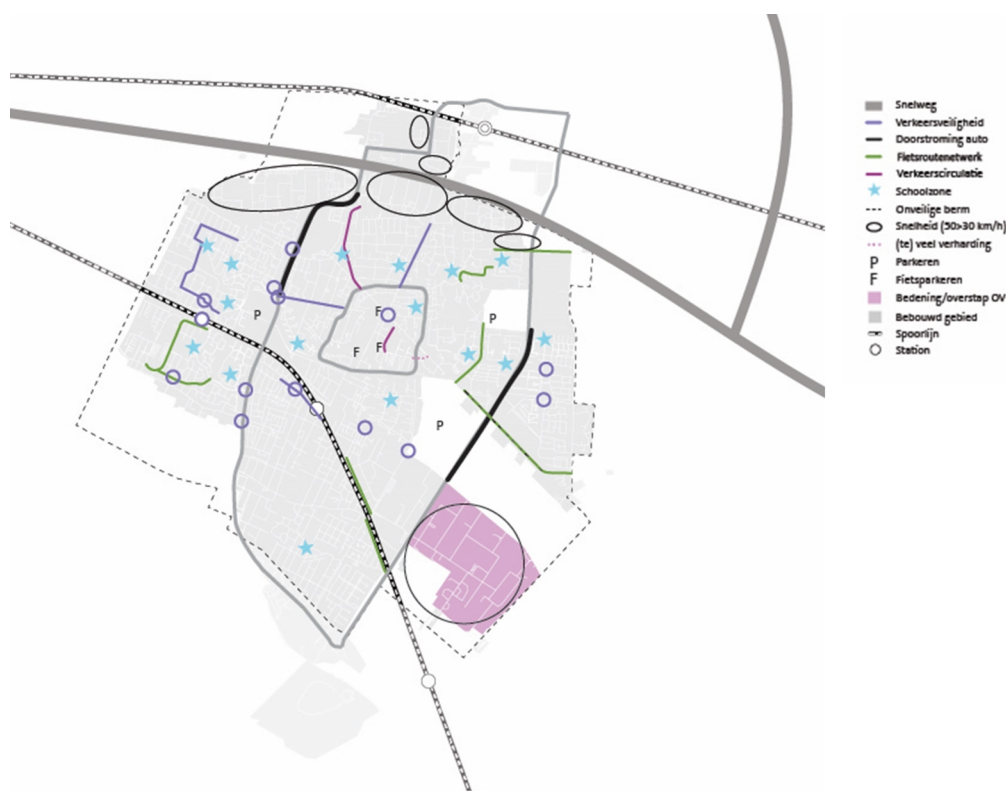
Gemotoriseerd verkeer en logistiek

- We faciliteren autopendel van binnen naar buiten Veenendaal en visa versa door te sturen op een goede en veilige doorstroming op het hoofdwegennet (beide rondwegen en de A12). Deze wegen moeten voldoende capaciteit hebben.
- In woonwijken willen wij de ongewenste effecten van het verkeer (luchtkwaliteit, geluidshinder en verkeersonveiligheid) beperken door het doorgaande verkeer te ontmoedigen. We maken een

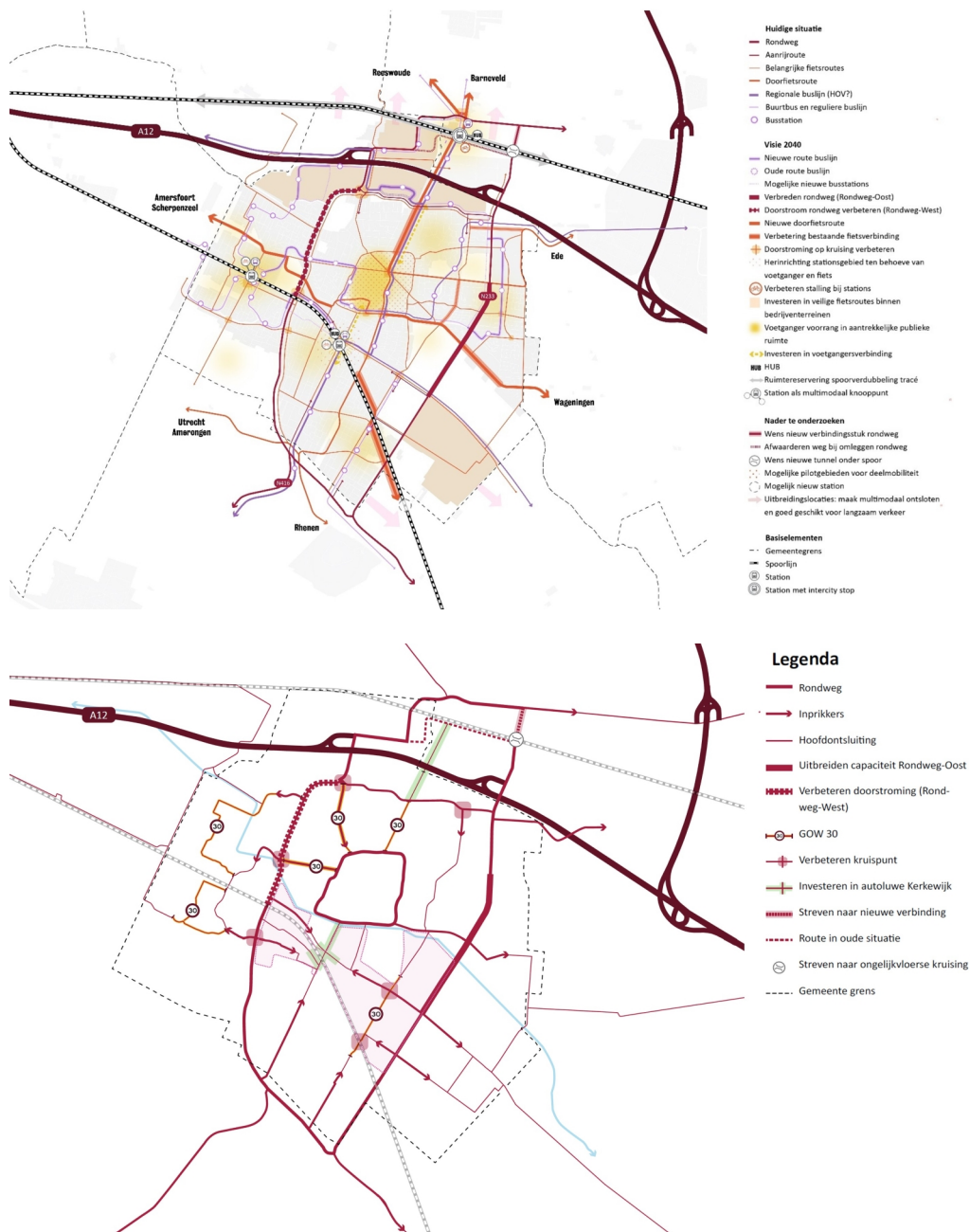
- verkeerscirculatieplan waarin maatregelen worden voorgesteld om de verkeersstromen in een gebied te optimaliseren en meer ruimte voor bijvoorbeeld de fietser te creëren. Dit kan door het aanpassen van wegen, het invoeren van eenrichtingsverkeer, of het plaatsen van bijvoorbeeld fysieke barrières. Laadinfrastructuur wordt uitgebreid om de groei van elektrische auto's te faciliteren en te stimuleren.
- Om de leefomgeving te verbeteren en structurele parkeerverlast tegen te gaan hanteren we de landelijke methodiek 'beïnvloeden, benutten, beprijsen en bouwen':
 - *Beïnvloeden*: dit staat voor het beïnvloeden van de parkeervraag. Het stimuleren van alternatieve vervoerswijzen zoals fiets, deelvervoer en OV kan leiden tot een lagere parkeervraag.
 - *Benutten*: niet alle parkeervoorzieningen worden op dit moment optimaal benut. We zetten in op maximale benutting.
 - *Beprijzen*: parkeerregulering invoeren of uitbreiden is een vorm van beprijzing. Dit kan helpen de parkeerdruk en -overlast te verlagen of middelen te genereren voor alternatieve parkeervormen (zie bijvoorbeeld Het Ambacht).
 - *Bouwen*: het meer geclusterd en meerlaags inrichten van parkeervoorzieningen.
 - Het parkeren wordt gebiedsgericht aangepakt. Waar nodig wordt parkeerregulering uitgebreid.
 - De gemeente heeft als doel een duurzaam, efficiënt en veilig goederenvervoer binnen de stad te realiseren, met aandacht voor leefbaarheid en economische vitaliteit. Dit wordt bereikt door het verminderen van uitstoot en congestie, het optimaliseren van ruimtegebruik, en het bevorderen van innovatie en samenwerking in de logistieke keten. Vanuit het programma Vitale binnenstad wordt de agenda duurzame stadslogistiek uitgevoerd. De opzet van een zero-emissiezone en logistieke hubs wordt onderzocht. Maatregelen uit het Convenant Schoon en Emissie loos Bouwen worden uitgewerkt. Ook wordt bekeken of de overlast van bezorgdiensten in woonwijken kan worden beperkt.

Bovengenoemde keuzes en maatregelen worden nader uitgewerkt in het Omgevingsprogramma Integrale Mobiliteit (OPIM).

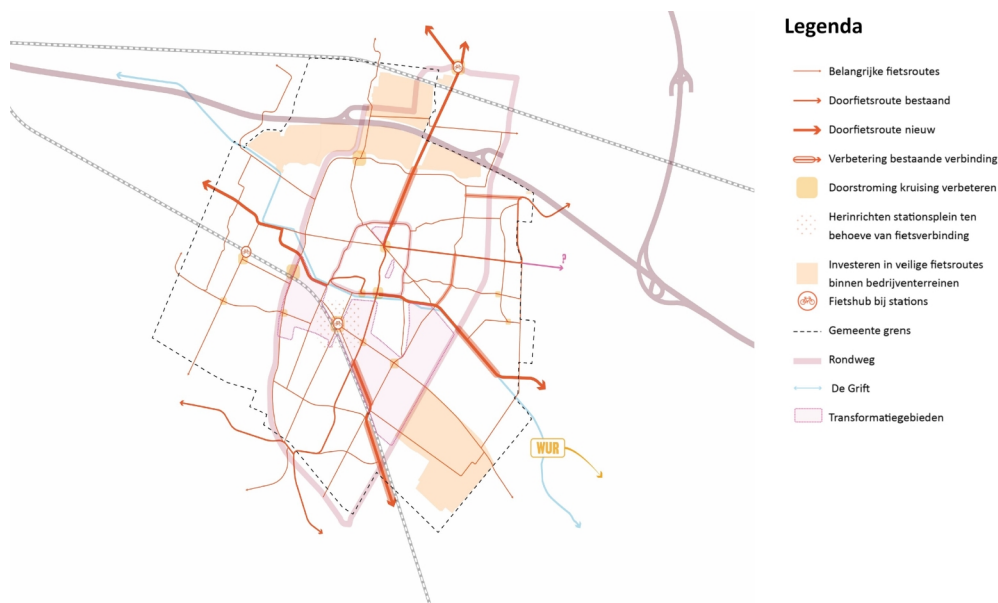
6.6.5 Kaarten Mobiliteit



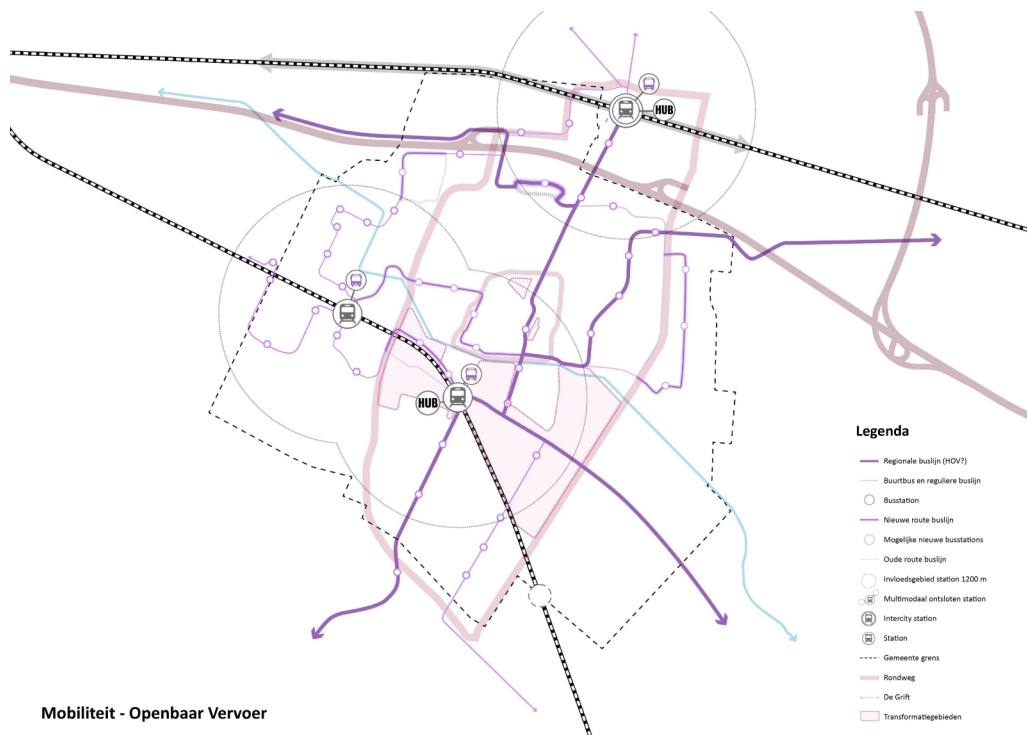
Afbeelding 13 - Een kaart voor het thema mobiliteit met daarop de knelpunten.



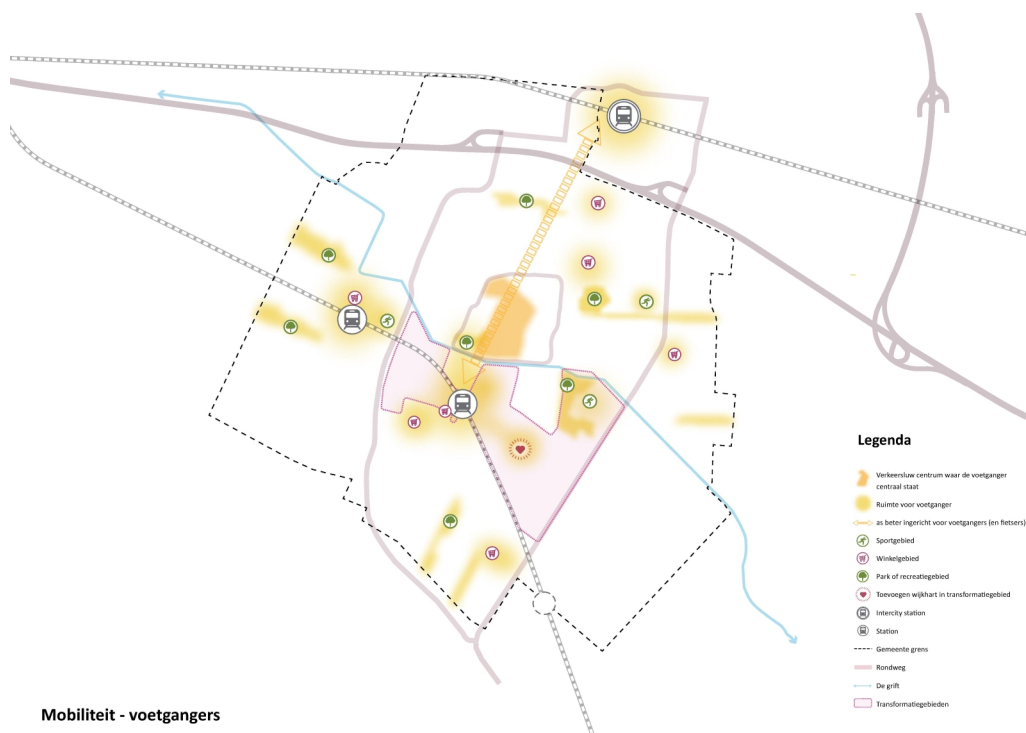
Afbeelding 15 - Een kaart voor het thema mobiliteit gericht op de auto.



Afbeelding 16 - Een kaart voor het thema mobiliteit gericht op de fiets.



Afbeelding 17 - Een kaart voor het thema mobiliteit gericht op het openbaar vervoer.



Afbeelding 18 - Een kaart voor het thema mobiliteit gericht op voetgangers.

6.6.6 Onderliggende documenten

- Koersdocument Omgevingsvisie Veenendaal 2040, gemeente Veenendaal april 2025.
- Tussenevaluatie Gemeentelijk verkeer- en vervoersplan 2012-2025, Augustus 2018.
- Omgevingsprogramma Openbare Ruimte (OPOR) 2022-2025.
- Bereikbaarheidsagenda 2023-2026, regio Foodvalley, 2022.
- NOVEX-gebied Arnhem-Nijmegen-Foodvalley Meer landschap meer stad, 2024.
- U-Ned Mobiliteitsstrategie 2040, Provincie Utrecht, 2022.
- OV-netwerkperspectief 2025-2035, provincie Utrecht, 2022.
- Regionaal toekomstbeeld fiets, provincie Utrecht, 2021.
- Onderweg in Nederland (ODiN) 2023, Centraal Bureau voor de Statistiek, 2024.
- Mobiliteitsvisie 2050, hoofdlijnennotitie, Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, maart 2023.

6.7 Energietransitie

6.7.1 Opgaven

- We bouwen aan een duurzaam, robuust en rechtvaardig energiesysteem dat de groei en leefbaarheid van Veenendaal ondersteunt.
- We verlagen de CO₂-uitstoot en het aardgasverbruik en gaan meer energie lokaal opwekken: in 2050 zijn we klimaatneutraal.
- We gaan slim om met ons elektriciteitsverbruik om het stroomnet te ontlasten op piekmomenten.
- We willen de leveringszekerheid van energie voor woningen en bedrijven op peil houden.

6.7.2 Visie op de energietransitie

De energietransitie vraagt om een grote verbouwing van ons huidige energiesysteem en heeft grote invloed op hoe de bestaande én nieuwe gebouwde omgeving eruitziet. In het oude systeem werd onze elektriciteit ver weg in grote kolen- of gascentrales opgewekt en via een steeds fijnmaziger netwerk van kabels onder de grond naar onze huizen en bedrijven gebracht. In het nieuwe systeem wordt er zoveel mogelijk energie lokaal opgewekt door zonnepanelen op daken, langs wegen en boven parkeerplaatsen. En steeds vaker ook opgeslagen, onder de grond in warmtebuffers of in batterijen op bedrijventerreinen of in woonwijken.

Omdat we elektrificeren moet het elektriciteitsnet vrijwel overal verzaagd worden. We zien dat terug in het straatbeeld in de groei van het aantal transformatorhuisjes en verdeelkasten. Naar verwachting zijn tot 2050 circa 200 trafo's extra nodig. Een deel van de stad zal overschakelen op een warmtenet, waar

ruimte gezocht moet worden voor warmtecentrales en ondergrondse leidingen. De ruimtevraag van het energiesysteem is afhankelijk van keuzes die wij als gemeente maken, maar grotendeels ook van externe factoren. Bij nieuwbouw hebben we over het algemeen meer sturingsmogelijkheden dan in de bestaande bouw.

Of er in Veenendaal een extra onderstation nodig is, is afhankelijk van hoe het energiesysteem zich ontwikkelt. Als we naar een groter deel individuele elektrische warmtepompen bewegen i.c.m. minder lokale duurzame opwek, kan een extra onderstation na 2040 nodig zijn om de toenemende vraag aan te kunnen. Dat is niet onze inzet: we streven naar betere verdeling én verlaging van de piekvraag, zetten in op collectieve warmtesystemen en op lokale duurzame opwek.

We zetten ook in op energie besparen. Veel woningen worden geïsoleerd. We verstoren daarmee de leefomgeving van beschermde diersoorten. Het is daarom nodig om dit te compenseren en op andere locaties extra groen en alternatieve verblijfplaatsen te creëren. Ook dit is een indirecte ruimtevraag voor de energietransitie. We blijven hierbij focus houden op een integrale duurzame aanpak en zoeken naar creatieve en innovatieve oplossingen. We hebben aandacht voor energie-armoede, het liefst isoleren we alle huizen biobased, stimuleren we milieuvriendelijke opslag en maken we keuzes hoe we omgaan met groen en bomen bij de ontwikkeling van warmte- en opweksystemen.

Het energiesysteem neemt dus steeds meer ruimte in en wordt op steeds meer plekken zichtbaar. De noodzaak om het energienetwerk en ontwikkelingen in samenhang te ontwikkelen vanaf de eerste schets wordt alleen maar groter: dat er altijd energie aanwezig is of geleverd kan worden is geen vanzelfsprekendheid meer. Hierdoor gaan we waar nodig en mogelijk sturend optreden in gebiedsprocessen.

Een betere benutting van de elektriciteitsinfrastructuur helpt, naast verzwaring, om knelpunten zoals we die nu zien op het elektriciteitsnet (netcongestie) in de toekomst te voorkomen. Ruimtelijke keuzes beïnvloeden de energievraag van een gebied. Denk aan de locatiekeuze van een energie-intensief bedrijf of het programma van een nieuwbouwontwikkeling. Door energievraag en aanbod dichtbij elkaar te plannen en door opgewekte energie 'vast te houden' in een gebied met behulp van opslag, kan onnodig transport van energie worden voorkomen. Ook kan het slim zijn om verschillende functies in één gebied te hebben, zodat de energievraag verspreid over de dag plaatsvindt en pieken voorkomen worden.

Netbewuste nieuwbouw wordt steeds belangrijker en wordt in de toekomst in toenemende mate de norm. Woningen en woongebieden worden zo ontworpen dat er tijdens de pieken minder stroom wordt verbruikt. Keuzes zoals het aanleggen van een WKO-systeem en het verbeteren van de energie-efficiëntie van gebouwen moeten aan het begin van het planproces al worden gemaakt. De ontwerpprincipes voor 'netbewuste' duurzame nieuwbouwggebieden zijn uitgewerkt in onze handreiking netbewust bouwen.

6.7.3 Strategische keuzes en maatregelen

Tot 2040 maakt Veenendaal de volgende keuzes met betrekking tot het thema Energietransitie:

We zetten steviger in op energieplanologie

- a. Bij nieuwe gebiedsontwikkelingen houden we rekening met de toepassingen voor lokale energieopwekking en -opslag, zoals zonnepanelen op daken of buurtaccu's en stemmen de benodigde energie-infrastructuur af op de toekomstige energievraag van het gebied. Waar nodig leidt dit tot aanpassingen in het ruimtelijke programma (aantallen, plaatsing van functies, etc.).
- b. We kijken ook naar de ruimte en de opties die er zijn in de ondergrond voor warmtenetten, WKO en collectieve warmte-opslag. De keuzes voor groen en bomen kunnen in wijken waar een collectief warmtesysteem is, anders zijn dan in een wijk waar geen warmtenet ligt.
- c. We vullen het Omgevingsplan aan met een energieparagraaf. Daarnaast worden daarin waar nodig en waar mogelijk, ruimtelijke eisen opgenomen voor energieopwekking en -opslag, energieprestaties en gebiedsnormen.
- d. We sturen op dubbel ruimtegebruik om de ruimtelijke impact te verkleinen, bijvoorbeeld een groen dak met zonnepanelen of inpandige trafo's.
- e. Collectieve warmtesystemen kunnen de belasting van het elektriciteitsnet beperken. Waar deze systemen technisch en economisch haalbaar zijn, geven we ze voorrang in de openbare ruimte.
- f. We willen dat nieuwe ontwikkelingen een zo laag mogelijke impact hebben op het elektriciteitsnetwerk. We stimuleren initiatiefnemers om gebouwen en het energiesysteem te ontwerpen volgens de uitgangspunten van onze handreiking netbewuste nieuwbouw.

We gaan stapsgewijs over op alternatieven voor aardgas

- a. We stimuleren inwoners en bedrijven om energie te besparen en intensiveren tegelijkertijd de handhaving van de wet- en regelgeving die hierover gaat.

- b. We willen voor alle buurten in Veenendaal weten wat de beste aardgasvrije oplossing is. Samen met bewoners en andere belanghebbenden stellen we daarvoor plannen op. Uiterlijk in 2035 hebben we voor ieder huishouden en bedrijf duidelijk wat de beste oplossing is en wat dit betekent voor hun woning of bedrijf. Het maken van plannen voor buurten en wijken waar kans is op een warmtenet heeft daarbij prioriteit. Dit draagt bij aan vermindering van netcongestie en zo laag mogelijke maatschappelijke kosten.
- c. In de gebieden waar een warmtekavel wordt aangewezen, mag een bedrijf warmte gaan leveren tegen een vast tarief. Hierin moet een publiek meerderheidsbelang vertegenwoordigd zijn, bij voorkeur door het lokale en publieke warmtebedrijf DEVO.

We stimuleren het opwekken en het opslaan van energie

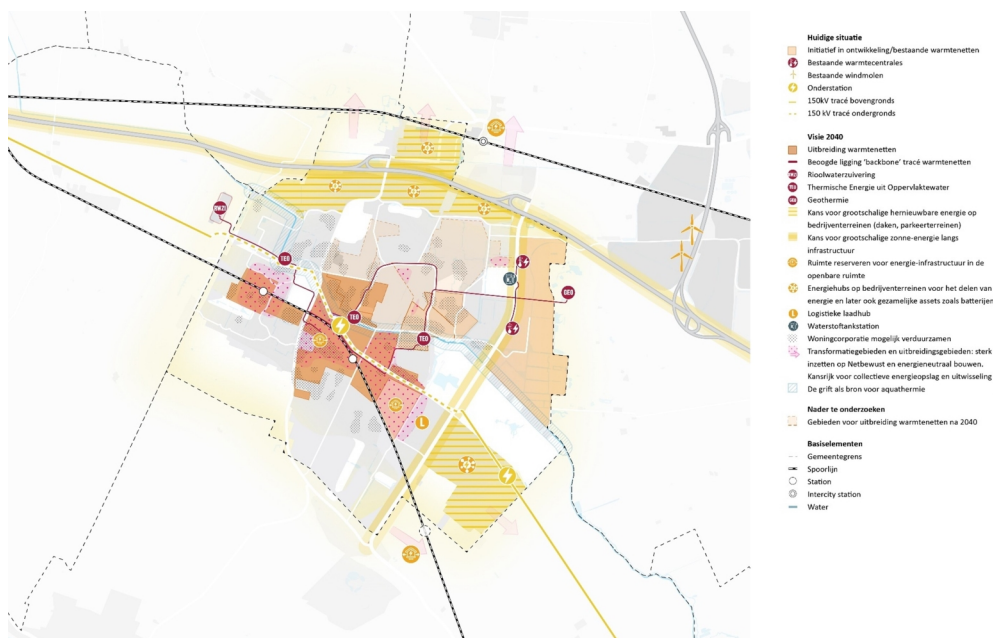
- a. We zetten ons maximaal in voor opwek van duurzame energie in stedelijk gebied (zonnepanelen op en aan gebouwen en boven parkeerplaatsen). Samen met het bedrijfsleven zetten we ons in voor een pro-actieve aanpak voor grootschalig zon op bedrijfsdaken.
- b. We vinden grote windturbines niet passen in onze omgeving met veel woningen, een omgeving met veel landschappelijke en natuurlijke waarde waar veel van onze inwoners de ruimte gebruiken als groen uitloopgebied. Op en bij bedrijventerreinen willen we waar passend medewerking verlenen aan het plaatsen van kleinere of middelgrote windturbines.
- c. Windturbines staan wij niet toe in woonwijken vanwege het lage rendement. In voorkomende gevallen kan een uitzondering gemaakt worden voor een turbine op het dak van een hoog appartementengebouw.

We moedigen inwoners en bedrijven aan om een actieve rol te spelen in de energietransitie

- a. We willen inwoners en bedrijven zoveel mogelijk de gelegenheid geven om zelf een rol te spelen in de energievoorziening. We moedigen het ontstaan van energiegemeenschappen aan als platform voor het opwekken en delen van energie tussen inwoners, tussen bedrijven of tussen inwoners en bedrijven. We ondersteunen bedrijven bij het ontwikkelen van smart energy hubs.
- b. Bij grootschalige en impactvolle hernieuwbare energie opwek streven we naar een evenwichtige eigendomsverdeling (51% lokaal eigendom).

Bovenstaande keuzes en maatregelen zullen nader worden uitgewerkt in een omgevingsprogramma voor de energie- en warmtetransitie.

6.7.4 Kaart energietransitie



Afbeelding 19 - Een kaart voor het thema energietransitie.

6.7.5 Onderliggende documenten

- Wet collectieve warmte

- Wet gemeentelijke instrumenten warmtetransitie (Wgiw)
- Klimaatakkoord (hieruit volgt de opdracht/taak voor gemeente om regie te voeren in energietransitie)
- Wet gemeentelijke instrumenten warmtetransitie (Wgiw)
- PMIEK en Energievisie provincie Utrecht
- Regionale Energie Strategie Foodvalley
- Opgaveperspectief Duurzaam Veenendaal
- Transitievisie Warmte
- Soortenmanagementplan (SMP)

6.8 Circulariteit

6.8.1 Opgaven

- Veenendaal is in 2030 50% circulair, in 2040 75% en in 2050 100%. Dat wil zeggen, een samenleving waar waardevolle materialen en grondstoffen worden hergebruikt en geen afval wordt geproduceerd.
- In 2040 gebruikt Veenendaal 75% minder primaire grondstoffen (mineralen, metalen en fossiel).
- In 2040 wordt er per inwoner nog maximaal 80 kilo restafval ingezameld.
- Van het totaal aan afval wordt minimaal 90% gescheiden ingezameld en minimaal 90% wordt gerecycled.

6.8.2 Visie op circulair Veenendaal

Voor de groei en ontwikkeling van Veenendaal hebben we energie, grondstoffen en materialen nodig. Echter, in onze huidige, lineaire, economie putten we de aarde uit, vervuilen de aarde, en verstoren ecosystemen en het klimaat door onverantwoord gebruik van grondstoffen en materialen. De bewustwording dat het zo niet kan doorgaan neemt snel toe, evenals het besef dat er oplossingen moeten worden gevonden. Slimme overheden en bedrijven zetten in op een circulaire economie, waarbij gebruikte materialen geen afval zijn maar grondstof.

Wat is circulariteit?

Circulariteit betekent dat producten en materialen na gebruik worden ingezet als grondstof voor nieuwe producten of materialen waardoor geen afval meer wordt geproduceerd. Dit wordt ook wel het sluiten van de kringloop genoemd.



Figuur 6 - Een schema dat het circulariteit verbeeldt in de vorm van een Value Hill.

Waarom wil Veenendaal circulair worden?

Met een groeiende bevolking moeten steeds meer grondstoffen worden gewonnen om nieuwe producten en materialen te produceren. Als deze grondstoffen en materialen al snel worden afgedankt ontstaat een afvalproductie die niet houdbaar is (lineaire economie). Bovendien zijn veel grondstoffen niet hernieuwbaar waardoor deze voorraden geleidelijk op raken. Om de leefbaarheid voor toekomstige generaties te garanderen wil Veenendaal in 2050 100% circulair zijn. Dat betekent dat er geen materialen meer worden weggegooid maar dat deze worden hergebruikt en daarmee waarde toevoegen aan nieuwe productie. Ook is het in 2050 weer veel gewoner om producten van elkaar te lenen en te delen. In elke buurt zijn er Repair-Cafés waar inwoners gemakkelijk producten weer kunnen (laten) repareren. Spullen repareren is daarmee laagdrempelig en wordt weer de norm. Hierdoor zijn er minder producten nodig, maar draagt het ook bij aan sociale cohesie en vermindering van eenzaamheid. Het doel is dat het merendeel van de materialen die nog nieuw worden aangeschaft duurzaam en biobased van aard zijn.

Raakvlakken met andere programma's en thema's

Circulair Veenendaal is onderdeel van de overkoepelende opgave Duurzaam Veenendaal waaronder 3 programma's zijn benoemd:

- Energie.
- Groene groei en klimaat.
- Circulair Veenendaal.

Daarnaast heeft circulariteit ook sterke raakvlakken met de andere thema's in de omgevingsvisie. Het zal vooral zijn uitwerking moet krijgen binnen thema's als wonen (circulair bouwen), economie (circulair produceren), mobiliteit (stimuleren lopen, fietsen en OV), groen en blauw (beperken van verharding), energietransitie (hernieuwbare energie) en maatschappij en gezondheid (meer inzet van natuurlijke materialen en stimuleren van lenen en repareren).

Samenwerking tussen gemeente en markt

Vanuit de gemeente stimuleren we de markt via de manier van opdrachtgeven en inkopen. Jaarlijks geven we 75 miljoen euro uit aan producten, diensten en werken en door middel van MVOI zetten we erop in om dit zo duurzaam en circulair mogelijk te doen. Verder zijn we actief betrokken bij de bedrijven in Veenendaal via de commissie Duurzaam Ondernemen van de Bedrijvenkring Ondernemen Veenendaal (BOV).

Voorbeeldfunctie gemeente

De gemeente heeft een belangrijke voorbeeldfunctie bij de transitie naar een circulair Veenendaal. Wij kunnen alleen inspanningen van onze bedrijven vragen als we zelf in lijn handelen met onze eigen visie. Dit betekent dat de gemeentelijke organisatie de komende jaren actief inzet op bijvoorbeeld circulair inkopen, duurzaam afvalbeheer, circulair bouwen en het hergebruiken van grondstoffen en producten.

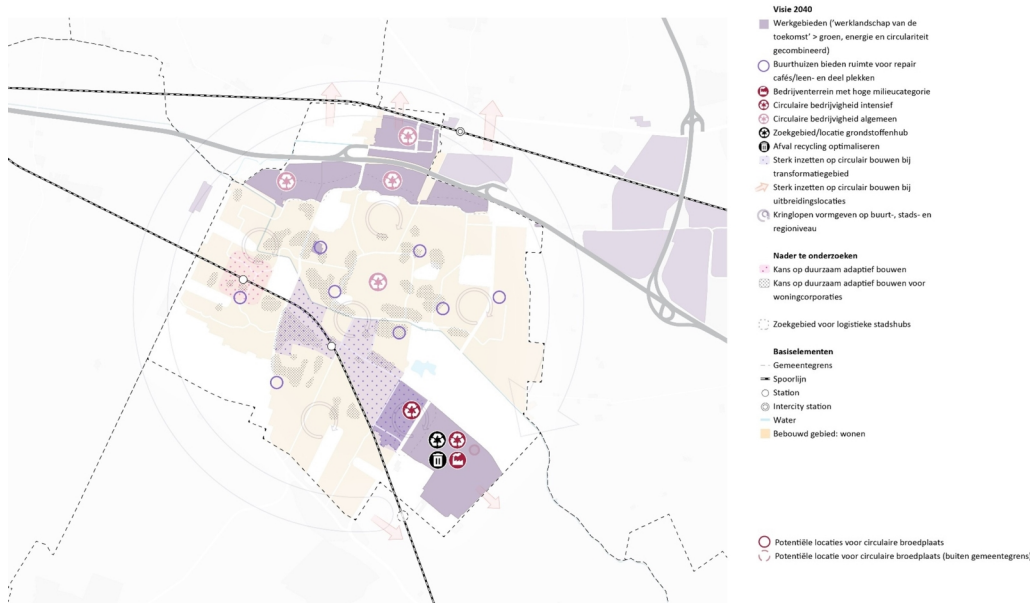
6.8.3 Strategische keuzes en maatregelen

Op basis van de omgevingsvisie wordt een omgevingsprogramma circulair Veenendaal 2025-2030 uitgewerkt. Dit programma bevat samenhangende maatregelen om circulariteit stevig in het gemeentelijk beleid te verankeren. Hierin zullen onder andere de volgende richtinggevendende en bindende maatregelen worden uitgewerkt:

- a. We reserveren ruimte op bedrijventerreinen voor circulaire bedrijvigheid. Dit kan bijvoorbeeld op Nijverkamp als potentieel werklandschap van de toekomst of, net buiten Veenendaal, op de Kie-vitsmeent in Ede.
- b. Bij de renovatie of nieuwbouw van het gemeentelijk en maatschappelijk vastgoed waarbij de gemeente (financieel) betrokken is maken we gebruik van de Bepalingsmethode Milieuprestatie Bouwwerken.
- c. In de gemeentelijke Nota Afschrijvings- en activabeleid is circulair bouwen het uitgangspunt voor gemeentelijke bouwwerken.
- d. Woningen in Veenendaal worden bij voorkeur gebouwd via circulaire principes. Om hierop te kunnen sturen herijken we het Puntensysteem, geven eisen mee voor MPG-scores en stimuleren we demon-tabel bouwen.
- e. Voor de aanleg, renovatie, het beheer en onderhoud van de openbare ruimte wordt de MKI-waarde als kwaliteitscriterium bij aanbestedingen volgens de methodiek van de Beste Prijs/kwaliteitverhouding (BPKV) gebruikt. Aanbiedingen met een lage MKI-waarde scoren beter.
- f. Alle nieuwe gebouwen en wegen worden zo gebouwd dat ze langer meegaan en dat het bouwwerk aanpasbaar is naar de behoefte van de gebruiker (adaptief).
- g. Wanneer er noodzakelijkerwijs moet worden gesloopt om vervolgens nieuw te kunnen bouwen wordt 75% van de vrijkomende materialen en onderdelen hergebruikt. Waar dat niet lukt zorgen we voor hoogwaardige recycling.
- h. Minimaal 75% van de materialen en producten die de gemeente inkoopt zijn:
 - 1°. gemaakt van duurzame biograndstoffen
 - 2°. gemaakt van secundaire grondstoffen

Tenslotte wordt circulariteit ook verweven in andere beleidsdocumenten zoals de omgevingsprogramma's die voortvloeien uit deze omgevingsvisie, het afvalbeleidsplan et cetera. Al deze beleidsdocumenten worden tussen 2025 en 2030 geactualiseerd.

6.8.4 Kaart circulariteit



Afbeelding 20 - Een kaart voor het thema circulariteit.

6.8.5 Onderliggende documenten

- Opgaveperspectief Duurzaamheid
- Programmaplan Circulair Veenendaal
- NPCE
- Nota Afschrijvings- en Activabeleid

6.9 Maatschappij, gezondheid en onderwijs

6.9.1 Opgaven

Gezondheid

- Creëren van een leefomgeving waarin ontmoeten en bewegen gestimuleerd wordt.
- Creëren van een leefomgeving waarin gezondheidsrisico's zoveel mogelijk beperkt worden.
- Zorgen dat de groei van de stad hand in hand gaat met de leefbaarheid van de stad.
- De inrichting van de fysieke leefomgeving nodigt uit om voor elkaar te zorgen en naar elkaar om te zien.
- Bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen rekening houden met de toenemende vergrijzende bevolking.

Maatschappelijke voorzieningen

- Nabijheid: dagelijkse maatschappelijke voorzieningen en eerstelijns gezondheidszorg op loopafstand (15 minuten stad).
- Maatschappelijke voorzieningen in balans mee laten groeien met de groei van de stad.
- Inhaalslag maken waar het gezondheidsvoorzieningen betreft.

Onderwijs

- Voldoen aan grote vervangingsvraag tot 2040.
- Aanbod van onderwijshuisvesting mee laten groeien met de groei van het aantal leerlingen.
- Realiseren van toekomstbestendige, inclusieve, huisvesting.

6.9.2 Gezondheid

Een stad is geen verzameling stenen maar een leefgemeenschap. Geluidsoverlast, fijnstof, hittestress en wateroverlast zijn slechts voorbeelden waarbij de groei van de stad op gespannen voet kan staan met de gezondheid van haar inwoners. De inrichting van de openbare ruimte heeft een directe relatie met onze gezondheid, zowel mentaal als fysiek. Dit thema heeft een sterke samenhang met veel andere thema's

in de omgevingsvisie. Mobiliteit (lucht en geluid), economie (schone bedrijven) een gezonde, groen-blauwe leefomgeving en voldoende maatschappelijke voorzieningen spelen in dit kader een belangrijke rol.

Gezonde lucht

De gemeente Veenendaal heeft het Schone Lucht Akkoord ondertekend. Hierin staan maatregelen waar uitvoering aan moet worden gegeven. Eén van de maatregelen is dat wij als gemeente Veenendaal de doelen en ambities zoals benoemd in artikel 1 uit het Schone Lucht Akkoord gaan implementeren in de omgevingsvisie, het Omgevingsplan en/of programma's en voor zover mogelijk in andere beleidsinstrumenten: "Partijen streven naar een permanente verbetering van de luchtkwaliteit om gezondheidswinst voor iedereen in Nederland te realiseren waarbij wordt toegewerkt naar de WHO-advieswaarden voor stikstofdioxide en fijnstof in 2030".

Gezonde mobiliteit

Voldoende beweging is belangrijk om gezond oud te worden. Daarom stimuleren we in Veenendaal dat inwoners zich binnen de stad per voet of fiets verplaatsen en zetten we in op een omgeving die uitnodigt tot sporten en bewegen. Maar ook mensen die minder mobiel zijn, of bijvoorbeeld een rolstoel gebruiken, zich gemakkelijk kunnen verplaatsen. Dit heeft een tweezijdig effect: minder uitstoot van schadelijke stoffen door auto's (passieve gezondheid) en meer lichaamsbeweging (actieve gezondheid).

Gezonde, groen-blauwe leefomgeving

In de openbare ruimte realiseren we voldoende mogelijkheden om te Bewegen, Ontmoeten, Spelen en Sporten (BOSS) door groenstructuren meer in te richten als gebruiksgroen. Door parken en groenstructuren beter met elkaar te verbinden ontstaat een groen netwerk dat bijdraagt aan biodiversiteit, klimaatveiligheid en de vermindering van hittestress. In de openbare ruimte zorgen we voor een kwalitatief goed netwerk van speelplekken en straatmeubilair. Speciale aandacht is nodig voor ontmoetingsplekken voor jongeren.

Zorgzame omgeving

De inrichting van een buurt bepaalt hoe mensen bewegen, elkaar ontmoeten en naar elkaar omzien. (Dubbele) vergrijzing, individualisering en digitalisering vragen om nieuwe (ruimtelijke) strategieën voor de wijk. Goede verlichting en open plinten zorgen voor een veilig gevoel en "ogen op de straat". Bij het ontwerp van gebouwen, met name bij appartementen, dient aandacht te worden besteed aan sociale ruimtes.

Hanteer een integraal perspectief: zoom geregeld in en uit

Bij het (her)ontwerpen van een gebouw is het, vanuit het ontwerp voor de leefomgeving, van belang niet alleen het gebouw centraal te stellen. Belangrijk is ook de betekenis ervan voor het functioneren van de buurt. Andersom, als (her)ontwerpen van de buurt het startpunt is, focus dan op (potentiële) ontmoetingsplekken en wat die voor de buurt (kunnen) betekenen. (bron Platform 31 Buurtsaam).

Participatie bij inrichting van de openbare ruimte

Belangrijk is om verschillende groepen inwoners te betrekken bij ontwerp en strategie voor de buurt. Dit vraagt meer dan het organiseren van een bewonersavond.

Scholen

In de publieke ruimte zijn scholen aan elkaar verbonden via een groenblauwe beweegroute, ingericht voor voetgangers en fietsers. Lokale voedselproductie krijgt een plek in de directe omgeving van de schoolgebouwen om gezonde voeding zichtbaar en toegankelijk te maken, evenals speel- en sportplekken voor gebruikers van alle leeftijden die te allen tijde voor iedereen toegankelijk zijn. Schoolpleinen worden intensief vergroend.

6.9.3 Maatschappelijke voorzieningen

Wat zijn maatschappelijke voorzieningen?

Maatschappelijke voorzieningen zijn sociale faciliteiten en diensten die belangrijk zijn voor een leefbare gemeenschap. Ze maken het wonen in een stad aantrekkelijk en zijn een belangrijke randvoorwaarde voor de kwaliteit van leven. We onderscheiden in Veenendaal de volgende (groepen van) voorzieningen:

- Gezondheid (huisarts, tandarts, apotheek e.d.).
- Welzijn (buurt- en wijkaccommodaties).
- Onderwijs (scholen, opvang en kinderdagverblijf).
- Sport (sportlocaties, zwembaden, formele speel- en sportplekken).
- Cultuur (bibliotheek, podiumkunsten, cultureel centrum).

De gemeente heeft een belangrijke taak ten aanzien van deze voorzieningen. Voor onderwijshuisvesting en bewegingsonderwijs is dit een wettelijke taak. De gemeente voorziet in deze faciliteiten. Andere maatschappelijke voorzieningen worden door de gemeente ondersteund door middel van o.a. een subsidiërelatie en/of de gemeente is eigenaar van het vastgoed zoals bij welzijn en cultuur het geval is. Waar het gaat om gezondheid gerelateerde functies heeft de gemeente geen wettelijke rol, maar zoeken we in de verbinding met partners naar mogelijkheden.

Groeien in balans, richtinggevende referentiewaarden

Veenendaal groeit. En om aantrekkelijk te blijven voor nieuwe inwoners en bedrijven is het belangrijk dat sprake is van een aantrekkelijk en voldoende voorzieningenniveau (groeien in balans). Om hierop te kunnen sturen hanteren we een aantal referentiewaarden. Deze waarden geven inzicht en richting aan het gesprek over hoeveel nodig is van een bepaalde voorziening om te kunnen spreken van een voldoende voorzieningenniveau, bijvoorbeeld het aantal fte huisarts per 1000 inwoners of het aantal apothekers per 1000 inwoners. We zetten in op multifunctioneel ruimtegebruik, waarbij we verschillende voorzieningen onder één dak huisvesten. Een voorbeeld hiervan zijn gezondheidscentra, waar een huisarts, fysiotherapeut en een tandarts in hetzelfde gebouw zijn gevestigd.

Onderwijshuisvesting

Veenendaal heeft twee urgente vraagstukken op het gebied van onderwijshuisvesting: een grote vervangingsvraag en een uitbreidingsvraag als gevolg van de groei van het aantal inwoners. De vervangingsvraag komt mede voort uit veranderende inzichten rond onderwijshuisvesting. We willen meer toe naar Integrale Kindcentra (IKC) waar meerdere voorzieningen onder één dak zijn ondergebracht. Daarnaast dient huisvesting inclusief te zijn, hetgeen betekent dat er sprake is van een stimulerende leeromgeving voor alle leerlingen, ongeacht hun achtergrond, capaciteit of behoeften. Met name in het noord- en zuidoosten van de stad zijn extra voorzieningen nodig om aan de vraag naar onderwijshuisvesting te kunnen voldoen.

6.9.4 Strategische keuzes en maatregelen

Tot 2040 maakt Veenendaal de volgende keuzes met betrekking tot het thema maatschappij, gezondheid en onderwijs:

Gezondheid

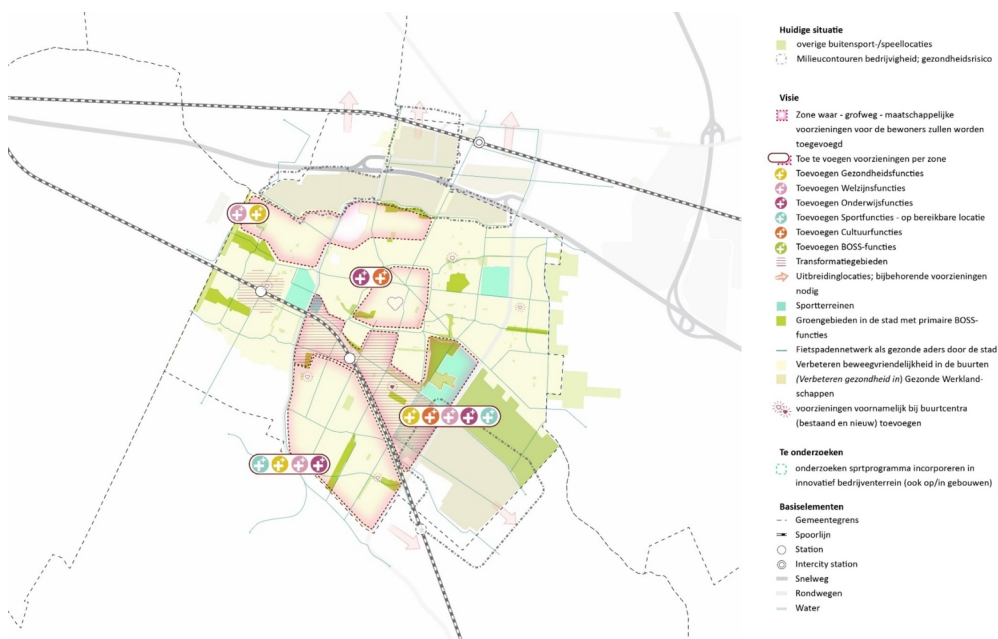
- Bij nieuwe ontwikkelingen houden we rekening met hinder van aspecten zoals geluid en geur. Daarbij kijken we ook naar de optelsom van hinder door deze aspecten en beoordelen we of er sprake is van een acceptabele situatie op het gebied van gezondheid.
- Veenendaal houdt zich aan het schone lucht akkoord. Dat betekent dat we beleid gaan opstellen waarbij we de mogelijkheden onderzoeken om bij woningbouw programmering passende afstanden te gaan hanteren tot bijvoorbeeld wegen en bedrijventerreinen om daarmee gezondheidsrisico's te vermijden.
- In samenwerking met de omgevingsdienst wordt op dit moment een nieuw geluidsbeleid opgesteld. De verwachting is dat dit beleid in 2025 wordt opgeleverd. Hiermee kan sturing gegeven worden aan het realiseren van geluidsgevoelige ontwikkelingen.
- Vergroening van de buitenruimte is de belangrijkste maatregel om een gezonde leefomgeving te realiseren. Veenendaal zet hierop in door, waar mogelijk, verharding te vervangen door groene ruimte ten behoeve van bewegen, ontmoeten, sporten en spelen en het verminderen van hittestress.
- Bij de inrichting van de leefomgeving hanteren we het BOSS principe, waarbij we voldoende mogelijkheden realiseren voor Bewegen, Ontmoeten, Spelen en Sporten.
- Bij nieuwe bouwplannen kijken we nadrukkelijker naar een gezonde en toegankelijke inrichting van de buitenruimte.
- We betrekken inwoners actief bij de inrichting van de openbare ruimte. Het uitgangspunt daarbij is dat de openbare ruimte een belangrijke sociale betekenis heeft voor de gemeenschap, toegankelijk is voor iedereen en moet aansluiten bij de behoeften van onze inwoners.

Maatschappelijke voorzieningen

- We zorgen voor groei in balans. Dit betekent dat maatschappelijke voorzieningen meegroeien met de groei van het aantal inwoners. Hiervoor maken we gebruik van referentiewaarden als richting.
- We realiseren een nieuw theater dat bijdraagt aan Veenendaal als 'beleefcentrum'.

- We faciliteren actief de vestiging van nieuwe huisartsen en geven extra aandacht aan het realiseren van een aantal nieuwe sportvoorzieningen.
- We realiseren nieuwe onderwijshuisvesting op locaties waar we voorzien dat het leerlingenaantal gaat groeien. Daarbij kijken we ook naar het vergroten van de capaciteit van bestaande onderwijslocaties.
- We besteden aandacht aan toegankelijkheid en inclusie bij nieuwe projecten en bij herinrichting van de openbare ruimte.

6.9.5 Kaart Maatschappij, gezondheid en onderwijs



Afbeelding 21 - Een kaart voor het thema maatschappij, gezondheid en onderwijs.

6.9.6 Onderliggende documenten

- Sweco onderzoek 'ruimte voor maatschappelijke voorzieningen Veenendaal' van mei 2025.

6.10 Sociale en omgevingsveiligheid

6.10.1 Sociale veiligheid door inrichting van de openbare ruimte

De veiligheid en het veiligheidsgevoel van inwoners kan versterkt worden door de inrichting van de openbare ruimte. Per gebiedstype of wijk zijn er verschillende maatregelen die kunnen bijdragen aan dat gevoel van veiligheid. In een compacte en levendige binnenstad betekent dit bijvoorbeeld dat we inzetten op goede verlichting, overzichtelijke wandel- en fietsroutes en goede bereikbaarheid door hulpdiensten. In een buitenwijk ligt de nadruk eerder op speel- en ontmoetingsplekken, lage verkeerssnelheden en overzichtelijke kruispunten, slimme verlichting en spreiding van voorzieningen die overlast kunnen geven. En op een bedrijventerrein bijvoorbeeld op heldere ontsluitingsstructuren, bereikbaarheid van hulpdiensten, brandveiligheid en toezicht. Door op wijkniveau in te zetten op ontwikkelingen die bijdragen aan een verbeterde sociale cohesie, zoals een buurtcentrum, neemt de neiging tot crimineel gedrag van individuen af.

We houden rekening met hoe verschillende doelgroepen zich door de stad bewegen, elkaar ontmoeten en gebruik maken van de ruimte. Het veiligheidsgevoel verschilt per plek, moment en type gebruiker. Dit vraagt om keuzes die afgestemd zijn op het karakter en gebruik van een gebied, in plaats van generieke oplossingen.

Er zijn wel een aantal basisprincipes waar we bij het inrichten en beheer van de openbare ruimte rekening mee houden. De fysieke leefomgeving biedt geen gelegenheid aan, of nodigt uit tot criminaliteit. De inrichting is zodanig dat deze vandalismebestendig is. We voorkomen leegstand en gaan verloedering tegen. Het politiekeurmerk veilig wonen (veilige woning, veilig complex, veilige omgeving en veilige wijk) biedt

handvatten om bij ruimtelijke ontwikkelingen rekening te houden met inbraakwering, brandveiligheid, verlichting en (over)zicht, veilig parkeren en veilige binnenterreinen, achterpaden, onderdoorgangen, e.d.

6.10.2 Omgevingsveiligheid

Omgevingsveiligheid gaat over het voorkomen, beperken en bestrijden van effecten van mogelijke crises of rampen. Ook gaat dit over het beschermen van de leefomgeving tegen de risico's van de productie, het transport en de verwerking van gevaarlijke stoffen. In dit kader zijn twee zaken van belang:

- a. Beschermen: het bereiken en in stand houden van een veilige en gezonde fysieke leefomgeving en een goede omgevingskwaliteit, ook vanwege de intrinsieke waarde van de natuur;
- b. Benutten: het doelmatig beheren, gebruiken en ontwikkelen van de fysieke leefomgeving om er maatschappelijke behoeften mee te vervullen.

We beschermen mensen die in de gemeente Veenendaal wonen, werken en recreëren zo goed mogelijk tegen de gevolgen van ongevallen met gevaarlijke stoffen (door vervoer, opslag en gebruik daarvan), mét inachtneming van de ontwikkelopgaven (zoals de woningbouwopgave en de energietransitie). Per risicovolle situatie hanteren we hiervoor de volgende beleidsuitgangspunten:

Transportactiviteiten over weg en spoor

We behouden, en actualiseren wanneer nodig, de aangewezen gemeentelijke routes voor het veilig vervoer van gevaarlijke stoffen. Deze routes krijgen een veiligheidsgebied toegewezen waarvoor specifieke regels gelden, zodat we mensen kunnen beschermen tegen eventuele ongevallen met gevaarlijke stoffen.

Transportactiviteiten door buisleidingen

Bij nieuwe ontwikkelingen rondom belangrijke en/of gevaarlijke buisleidingen zorgen we dat er voldoende afstand tot kwetsbare gebouwen is. Hiermee verzekeren we een veilige leefomgeving voor onze inwoners. Als het gaat om de aanleg van nieuwe leidingen voor gevaarlijke stoffen door het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, sturen we bij hen ook aan op het creëren van een zo veilig mogelijke situatie.

Risicovolle stationaire activiteiten

We willen een veilige omgeving rondom onze bedrijventerreinen, maar onderschrijven ook het belang van een bloeiende economie en voldoende werkgelegenheid. Als het gaat om bedrijven die werken met gevaarlijke stoffen staan we daarom open voor nieuwvestiging of uitbreiding van bestaande bedrijven. Echter, we doen dit altijd met een veilige omgeving als uitgangspunt. We zetten in op het zoveel mogelijk clusteren van risicovolle activiteiten op bedrijventerreinen, gescheiden van gebieden waar wordt gewoond, gewerkt (kantoren) of gerecreëerd. Daarbij stimuleren wij ook het nemen van bronmaatregelen om het plaatsgebonden risico of het aandachtsgebied van de betreffende risicovolle activiteit zoveel mogelijk te beperken.

Ruimtegebruik nabij risicovolle activiteiten

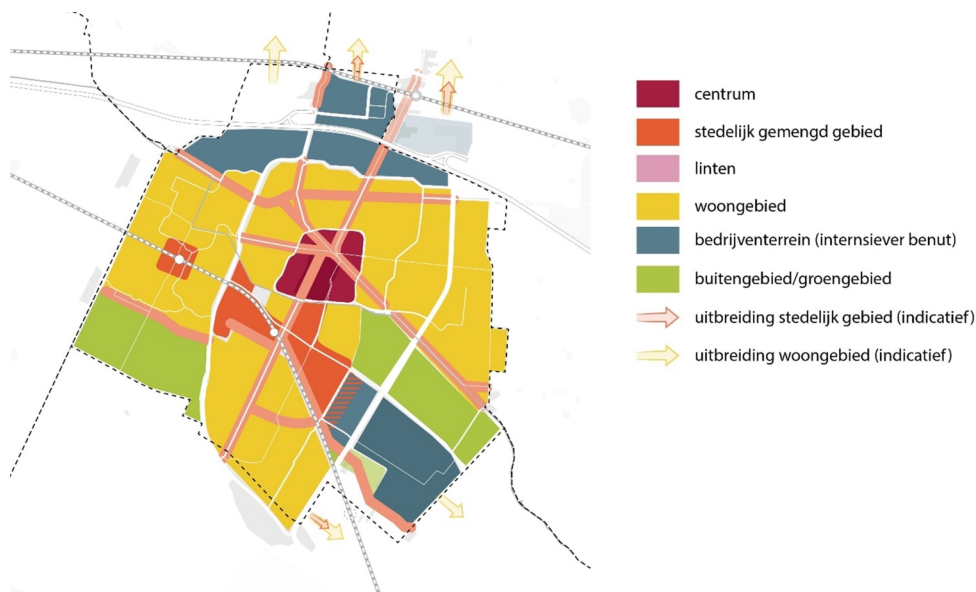
We houden voldoende afstand aan tussen activiteiten met gevaarlijke stoffen en nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen (wonen, werken en recreëren), en nemen toereikende veiligheidsmaatregelen indien dit niet mogelijk is. We maken hier onderscheid tussen zeer kwetsbaar, kwetsbaar en beperkt kwetsbare gebouwen en locaties bij verschillende risicobronnen.

Doorwerking in omgevingsplan

De in de Omgevingsvisie Veenendaal 2040 genoemde bescherming voor omgevingsveiligheid landt in het omgevingsplan. Daarin gaan we een aantal keuzes maken die te maken hebben met het beschermen van onze inwoners tegen de gevaren van het transport van of werken met gevaarlijke stoffen. Dit doen we onder andere door verschillende veiligheidsgebieden aan te wijzen en aan te geven welke functies niet gepast zijn in de buurt van risicovolle locaties.

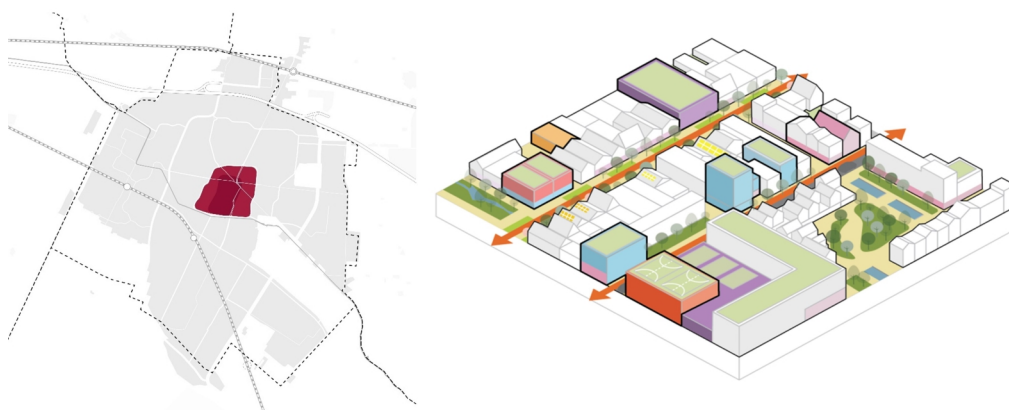
7. Gebiedsprofielen

In dit hoofdstuk worden de belangrijkste ruimtelijke keuzes en uitgangspunten vertaald naar verschillende gebieden in de stad. Deze gebiedsprofielen onderscheiden zich van elkaar doordat zij allemaal andere ruimtelijke kenmerken hebben, bijvoorbeeld op het gebied van de bebouwingsdichtheid, het type woningen, werkgelegenheid en groenvoorziening. Het betreft hier niet de traditionele indeling in wijken en buurten. De grenzen zijn niet heel hard. Soms overlappen gebieden elkaar.



Afbeelding 22 - Een kaart van Veenendaal met daarop de verschillende gebiedsprofielen.

7.1 Centrum



Afbeelding 23 - Een kaart en impressie van het gebiedsprofiel centrum.

Gebieden:

Gebieden binnen de centrumring.

Omschrijving:

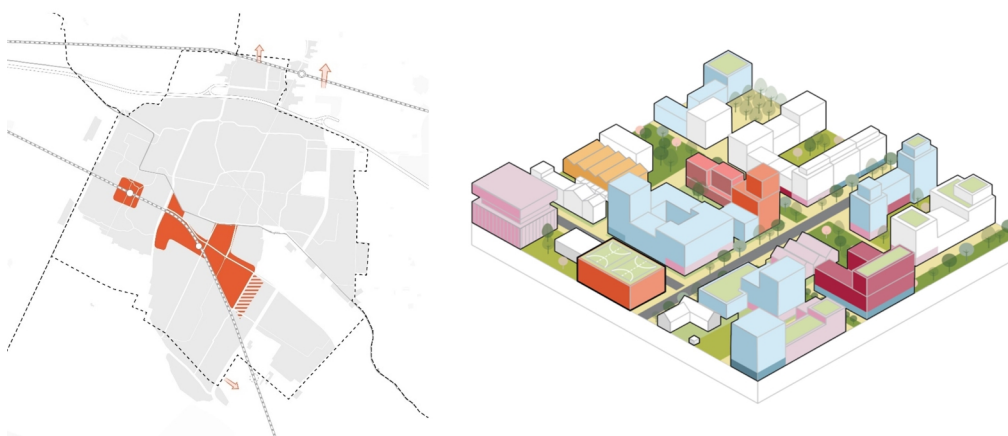
Gebied in het hart van de stad, met veel historische elementen. Fijnmazige openbare ruimte met een hoge gebouwdichtheid en een sterke mix van woningen, werkruimten en (culturele) voorzieningen. Vooral in de binnenstad concentreren zich veel voorzieningen die het 'beleefcentrum' mogelijk maken zoals theater, horeca en detailhandel. Dit gebied heeft regionale aantrekkingskracht en kenmerkt zich door veel 'reuring' op straat. Qua mobiliteit is dit gebied vooral ingericht voor de fietser en voetganger en goed ontsloten voor het OV door station Veenendaal Centrum.

Centrum 2040	Kenmerken	Kansen
Groen, blauw en klimaatadaptatie	-	-

Centrum 2040	Kenmerken - Er zijn doorlopende boomstructuren op enkele hoofdaders en centrumring - - Er is hoogwaardige openbare ruimte, berekend op intensief gebruik door grote aantallen inwoners en bezoekers. - - Door hoge dichtheid van bebouwing, is er relatief veel verharding. - - Er is veel groen op, aan of tegen gebouwen. - - Er zijn enkele grootschalige groene elementen, zoals parken.	Kansen - Schaarse ruimte optimaal benutten voor vergroening door 3D groen (daken, gevels en maaiveld). - - Pleinen vergroenen en schaduwplekken creëren voor ontmoeting en verblijf en om hittestress en wateroverlast te voorkomen. - - Waar mogelijk ontharden door toepassing van waterdoorlatende verharding. - - Bij woningbouwontwikkeling waterberging voor aanzienlijk deel oplossen op de kavels. - - Verblijfskwaliteit van het groen verbeteren. - - Groenstructuren zuid-westelijk deel centrum opwaarderen in verband met toekomstige ontwikkelingen rond theater.
Wonen	- - Er is een hele hoge dichtheid van woningen. - - Er zijn veel betaalbare en zorggeschikte woningen boven winkels. - - Er is veel reuring en dynamiek op straat. - - Er is een sterk contrast tussen hoge bouw met veel woningen in met name de Binnenstad en de buurten met grondgebonden woningen in het westen en noordoosten.	- - Onderzoeken naar mogelijkheden voor woningsplitsing.
Economie	- - In de Binnenstad is een divers aanbod van werken, bijvoorbeeld in de zakelijke dienstverlening, detailhandel of ambacht. - - In de Binnenstad is een hoge functiemenging met wonen, werken, voorzieningen, cultuur en horeca. - - De Binnenstad is een beleefcentrum met regionale aantrekkingskracht.	- - De Binnenstad aantrekkelijker maken en daarmee regionaal op de kaart zetten.
Mobiliteit	- - Er is uitstekende infrastructuur voor voetganger en fietser. - - Er is een goede ontsluiting van station Centrum richting het gebied Centrum. - - Het parkeren in de Binnenstad is voornamelijk uit het zicht in parkeergarages. - - Scherp toegangsregime voor voertuigen in de binnenstad. - - Er is op straat relatief weinig ruimte voor de auto.	- - Verbeteren OV-verbinding Spoorzone – Centrum – De Klomp. - - Verbeteren ruimtelijke kwaliteit verbinding station Veenendaal Centrum en de Binnenstad. - - Instellen van emissievrije zones; bevoorraden winkels door schone voertuigen en slimme stadslogistiek. - - Inzetten op lage parkeernormen en hoge parkeertarieven. - - Gebruik van parkeergarages actief stimuleren.
Energie	- - De bebouwing wordt gebruikt voor energie-opwek, zoals bijvoorbeeld zonnepanelen op daken. - - Er wordt gebruik gemaakt van collectieve warmteoplossingen zoals het warmtenet en WKO.	- - Er wordt gezocht naar mogelijkheden om de ruimte op daken te gebruiken voor individuele opwek van energie via zon op dak. - - Er wordt gezocht naar collectieve warmte oplossingen via warmtenet en WKO. - - Stimuleren van duurzame manier van warmte en koeling van winkelruimten.

Centrum 2040	Kenmerken	Kansen
Maatschappij, gezondheid en onderwijs	- Er is een sterke clustering van voorzieningen in de Binnenstad en alles is op loopafstand van elkaar.	- De toegankelijkheid voor minder validen wordt verder verbeterd. - Hittestress wordt aangepakt, vooral met het oog op kwetsbare groepen.
Ruimtelijke kansen	- Hogere bouwhoogtes gebruiken voor efficiënte benutting van de schaarse ruimte. - Inzetten op multifunctioneel ruimtegebruik. - De (her)ontwikkeling van fabrieksterreinen. - Andere vorm van bevoorrading biedt kansen voor het ruimtegebruik in het centrum. - Het gebied buiten de Binnenstad blijft qua bebouwing kleinschalig.	

7.2 Stedelijk gebied



Afbeelding 24 - Een kaart en impressie van het gebiedsprofiel stedelijk gebied.

Gebieden:

Spoorzone en gebied rondom station West.

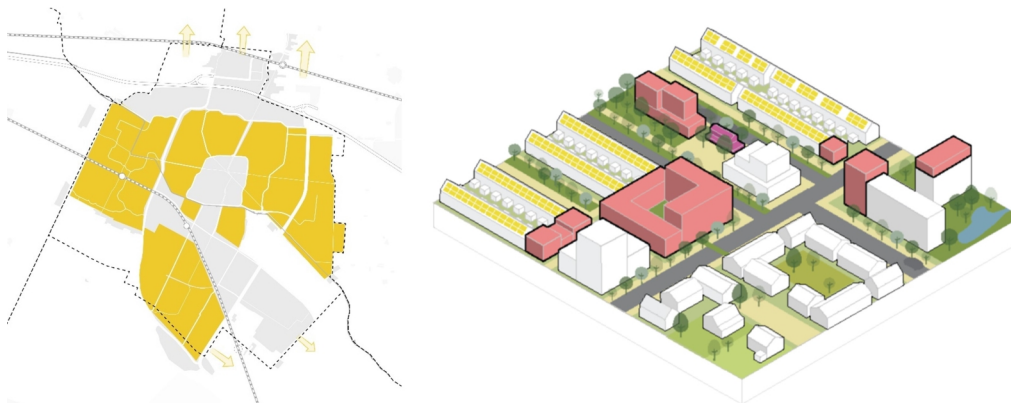
Omschrijving:

Het stedelijk gebied bevindt zich in het centrale deel van de stad tegen het centrum aan. Het is hier rustiger dan in het centrum maar duidelijk drukker dan in de woonwijken. Het is een gebied met veel variatie in functie en gebouwgrootte, maar gemiddeld een hoge dichtheid. Het biedt stedelijke voorzieningen zoals onderwijs en sportfaciliteiten. Het is goed verbonden met het OV (treinstations zijn vlakbij) en daarom is er veel ruimte voor de voetganger en de fietser. Men ontmoet elkaar op straat, in een hoogwaardige groene openbare ruimte. Er wordt zorgvuldig met de beperkte ruimte omgegaan, met zoveel mogelijk multifunctioneel ruimtegebruik en ruimte-efficiënte oplossingen.

Stedelijk gebied 2040	Kenmerken	Kansen
Groen, blauw en klimaatadaptatie	- Er is veel groen op, aan of tegen gebouwen. - Er zijn doorlopende boomstructuren op enkele belangrijke verkeersaders. - Er zijn enkele grootschalige groene elementen, zoals parken.	- Bij transformatiewijken wordt ingezet op het versterken vangroene- en blauwe structuren en de verbinding tussen deze structuren en het buitengebied. - Bij wijkvernieuwingen wordt ingezet op het vergroenen van de wijk door boomstructuren.

Stedelijk gebied 2040	Kenmerken	Kansen
Wonen	- Een gemiddeld hoge dichtheid van woningen. - Een mix van gestapelde en grondgebonden woningen.	ren, kleinschalig groen en veel groen op, aan of tegen bebouwing te realiseren. - Er wordt ingezet op de bouw van woningen voor jongvolwassenen en ouderen.
Economie	- Er is een flink aantal werkruimten, voornamelijk voor de kenniseconomie en zakelijke dienstverlening. - In de buurt van OV-stations is ruimte voor kantoren en stadsverzorgende economie. - Er zijn gemengde woon-werk gebieden (zoals het Ambacht). - Er is ruimte voor maakbedrijven die zich richten op de circulaire economie.	- Bij transformatiewijken en in sommige bestaande wijken wordt ingezet op het combineren van wonen met stedelijk werken. - In bestaande leegstaande plinten van bebouwing wordt onderzocht of zich daar maakbedrijven kunnen vestigen die zich richten op de circulaire economie.
Mobiliteit	- Er is een uitstekende infrastructuur voor fietser, voetganger en OV-gebruiker. - De fiets-, wandel- en OV-routes zijn optimaal verbonden met het centrumgebied. - Er is hoogwaardig openbaar vervoer dat zorgt voor een snelle verbindingen met de regio. - Parkeren wordt in veel gebieden geclusterd opgelost.	- Doorontwikkeling van het spoor op het traject Utrecht – Arnhem – Duitsland. - De verkeersonveilige situatie rondom wegen met een hoge verkeersintensiteit wordt verbeterd. - Het station Veenendaal Centrum wordt opgewaardeerd en krijgt een kwalitatief betere verbinding met het centrum-gebied. - Ontwikkeling van station Zuid indien woningbouw bij De Meent wordt gerealiseerd. - Bij transformatiewijken en ook bij sommige bestaande wijken worden de mogelijkheden voor geclusterd parkeren onderzocht.
Energie	- Er wordt gebruik gemaakt van collectieve energiesystemen zoals warmtenet en WKO op locaties waar dit kansrijk is. - Door het gemengd gebruik van wonen en werken vindt veel energie-uitwisseling plaats via smart-Grids.	- Bij transformatiewijken wordt, waar mogelijk, ruimte ingepland voor collectieve energiesystemen. - Op locaties waar wonen en werken met elkaar worden gecombineerd wordt ingezet op energie-uitwisseling.
Maatschappij, gezondheid en onderwijs	- Sterke clustering van voorzieningen. - Er is veel ruimte voor onderwijsinstellingen, sportfaciliteiten, medische clusters en woon-zorg complexen.	- Bij wijkvernieuwing wordt specifiek aandacht besteed aan ruimte voor sociaal-maatschappelijke voorzieningen.
Ruimtelijke kansen	- De transformatie van de Spoorzone. - De ontwikkeling van het gebied rondom Station Veenendaal West. - De ontwikkeling van het voormalige SKF-terrein tot innovatiedistrict. - Het versterken van de structuur Spoorzone – Centrum – De Klomp. - Het realiseren van een hoge dichtheid van bebouwing, waar bij entrees van wijken en langs structurerende lijnen hogere bebouwing passend kan zijn.	

7.3 Woonwijken



Afbeelding 25 - Een kaart en impressie van het gebiedsprofiel woonwijken.

Gebieden:

Noord-West, West, Zuid-West, Zuid-Oost en Noord-Oost.

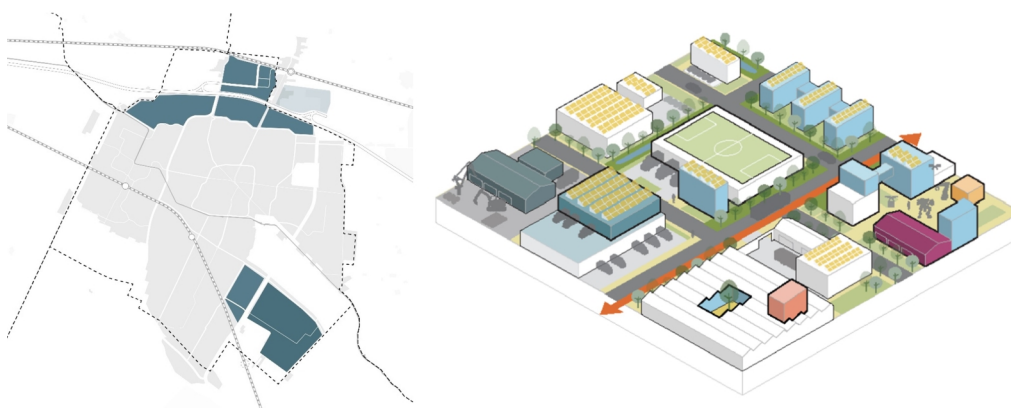
Omschrijving:

Gebied met voornamelijk woningen en aantrekkelijke compacte wijkcentra of winkelstraten. Her en der zijn ook enkele grootschalige groene parken verspreid door dit gebied. Er zijn verschillende soorten wijken te herkennen, verbonden aan hun tijdsgeslacht. Hierdoor is er diversiteit te herkennen in o.a. ruimte voor groen en gebouwsgrootte. Bewoners hebben vaak een eigen tuin en de auto kan vrijwel overal terecht, met aangepaste snelheid. Binnen een wijk domineert vaak één type woning. Er zijn wijken met vooral grondgebonden woningen en wijken met slechts gestapelde woningen. Bij grondgebonden woningen is een eigen voor- en achtertuin de norm. De maatschappelijke voorzieningen en de toegang tot recreatief groen zijn op orde. Het fietsnetwerk in dit gebied is uitstekend.

Woonwijken 2040	Kenmerken	Kansen
Groen, blauw en klimaatadaptatie	- Er zijn veel groene elementen, van bomenlanen tot parkachtige elementen.	- Er wordt ingezet op het (verder) vergroenen van woonstraten. - Het vergroenen van particuliere percelen wordt gestimuleerd.
Wonen	- Er is overwegend veel laagbouw en grondgebonden bebouwing. - Het is er rustig wonen in een relatief groene omgeving.	- Kleinschalige woningbouwontwikkeling.
Economie	- Er zijn in elke wijk buurtcentra met geclusterde detailhandel en voorzieningen.	- Er wordt ruimte gemaakt voor werken aan huis en ZZP'ers waar dit passend is.
Mobiliteit	- Er is uitstekende infrastructuur voor voetganger en fietser. - Er is een fijnmazig netwerk van routes gericht op bestemmingsverkeer. - Er wordt geparkeerd op eigen terrein of op straat en in sommige wijken aan de rand van de wijk.	- Bij nieuwe grootschalige ontwikkelingen wordt zoveel mogelijk geclusterd parkeren in gestapelde voorzieningen geregeld.

Woonwijken 2040	Kenmerken	Kansen
Energie	- Er is veel aandacht voor verkeersveiligheid: 30 km regime, verkeersheuvels, oversteekplaatsen.	- Gemeentelijk vastgoed kan worden verduurzaamd. - Enkele woonwijken kunnen worden aangesloten op warmtenet.
Maatschappij, gezondheid en onderwijs	- De openbare ruimte is ingericht voor bewegen, ontmoeten, spelen en sporten (BOSS). - Alle basisvoorzieningen zoals supermarkt, arts, apotheek en basisschool zijn op loopafstand.	- Enkele woonwijken kunnen worden aangesloten op warmtenet.
Ruimtelijke kansen	- Het transformeren van vooroorlogse en wederopbouw wijken. - Kleinschalige woningbouwontwikkelingen (acupunctuur).	

7.4 Werkgebieden



Afbeelding 26 - Een kaart en impressie van het gebiedsprofiel werkgebieden.

Gebieden:

Nijverkamp, De Batterijen, Compagnie, Compagnie-Oost, De Factorij/de Vendel, voormalige SKF-terrein.

Omschrijving:

Dit zijn gebieden waar voornamelijk gewerkt wordt: kantoorgebieden, campussen/innovatiedistrict of bedrijventerreinen. Deze gebieden bestaan veelal uit loodsen, hallen, showrooms en kantoorgebouwen, in diverse mixen. Op campussen worden ook stedelijke functies als cultuur, sport en wonen denkbaar. Op zichtlocaties is aandacht voor een representatieve uitstraling (bijvoorbeeld langs de A12).

Werkgebieden 2040	Kenmerken	Kansen
Groen, water en klimaatadaptatie	- Het is een relatief versteend gebied, maar omlijnd met groene structuren en het bevat enkele groene elementen.	- Het aandeel groen en schaduwrijke routes kan worden vergroot, vooral op plekken waar werkgebieden worden gebruikt als doorfiets en wandelroutes

Werkgebieden 2040	Kenmerken	Kansen
Wonen	- Er zijn gemengde woon-werk functies op het Ambacht en in de strook Spoorzone-Centrum-De Klomp.	- Groene daken en gevels, waar mogelijk gecombineerd met zonnepanelen. - Woonfuncties geleidelijk uitfaseren om verdere intensivering van bedrijventerreinen mogelijk te maken.
Economie	- Gemengde bebouwing bestaande uit werkplaatsen, productielocaties, magazijnen, toonzalen en kantoren.	- Er wordt gezocht naar ruimte voor circulaire bedrijven op terreinen waar hogere milieucategorieën zijn toegestaan. - Onderzoeken van mogelijkheden om de planologische ruimte op bedrijventerreinen beter te benutten voor de intensivering van bedrijvigheid.
Mobiliteit	- Er is een goede ontsluiting voor vrachtverkeer.	- Er wordt onderzocht wat de mogelijkheden zijn voor logistieke overslag hubs voor stadslogistiek. - De bereikbaarheid met het OV wordt verbeterd.
Energie	- Er zijn veel geschikte locaties voor energie-opwekking en opslag.	- De mogelijkheden voor het opwekken en opslaan van energie wordt maximaal benut. - Er wordt ingezet op de realisatie van energie hubs.
Maatschappij, gezondheid en onderwijs	- Er is een hoge sociale veiligheid op de wandel- en fietsverbindingen.	- Het verder verbeteren van de sociale veiligheid in de avonduren door aanpassingen in de openbare ruimte (bijvoorbeeld: verlichting)
Ruimtelijke kansen	- Optimaal benutten van planologische ruimte t.b.v. intensivering. - Optoppen van bedrijfsruimtes. - Optimale benutting van daken voor energie opwek.	

7.5 Groen- en buitengebied



Afbeelding 27 - Een kaart en impressie van het gebiedsprofiel groen- en buitengebied.

Gebieden:

Gebied ten zuiden van de Dijkstraat, sportvelden, gebied rond de Grebbeweg, Slaperdijk, Middelbuurtseweg, De Hellen.

Omschrijving:

Zeer groene gebieden met veel ruimte voor natuur en recreatie. Er zijn maar weinig gebouwen. Het is er koel, heeft een hoge ecologische waarde en duidelijk zichtbare landschapskarakteristieken en cultuurhistorische waarden. Er zijn gebieden in de stad en buiten de stad te onderscheiden. De gebieden in de stad worden intensief gebruikt voor recreatie, bewegen en ontmoeten. Er is ook stadslandbouw denkbaar. De gebieden buiten de stad zijn onderdeel van hun landelijke omgeving. De overgang naar bebouwd gebied wordt met zorg vormgegeven.

Groen- en buitengebied 2040	Kenmerken	Kansen
Groen, water en klimaatadaptatie	- Groen is dominant in dit gebied.	- Het binnenstedelijk groenbeter verbinden met het buitengebied. - Het behouden, versterken en herintroduceren van landschapsstructuren, zoals het coulisselandschap.
Wonen	- Er zijn relatief weinig woonlocaties. - De woonlocaties zijn voornamelijk grote percelen met relatief grote grondgebonden woningen.	
Economie	- Er is relatief veel stadslandbouw en recreatie en toerisme.	- Aantrekkelijke wandel- en fietsroutes kunnen worden gekoppeld aan sport- en recreatiefuncties. - Ruimte maken voor voedselvoorziening zoals moestuinen.
Mobiliteit	- Het langzaam verkeer is dominant in dit gebied.	- Verbeteren van recreatieve fiets- en wandelroutes
Energie	- Er zijn alleen kleine, individuele energiesystemen.	
Maatschappij, gezondheid en onderwijs	- Het gebied is bij uitstek geschikt voor recreëren en bewegen.	- Ontwikkeling van faciliteiten voor sport en beweging.
Ruimtelijke kansen	-	

7.6 Linten



Afbeelding 28 - Een kaart en impressie van het gebiedsprofiel Linten.

Gebieden:

Kerkewijk, Panhuis/Zandstraat, Nieuweweg, Nieuweweg Noord, Bernhardlaan/Stationsstraat, Patrimoniumlaan, Middelbuurtseweg, Valleistraat/Gelders Benedeneind.

Omschrijving:

Dit gebied gaat om belangrijke historische invalswegen die functioneren als oriëntatiepunt in de stedelijke structuur. Deze linten zijn gevormd door vroege bebouwing, voornamelijk van vóór 1920. Ze vormen een radiaal patroon in het stedelijk gebied en zijn nog steeds herkenbaar als belangrijke wegen die het centrum met de buitenwijken verbinden.

Linten 2040	Kenmerken	Kansen
Groen, water en klimaatadaptatie	- Er zijn groene lanen die het historische karakter en de stedenbouwkundige lijnen van de linten benadrukken.	- Waar passend kunnen groene lanen worden verstevigd of worden geïntroduceerd. - Langsparkeren kan op sommige plekken deels worden getransformeerd naar groene ruimte.
Wonen	- Het gaat hier om kleinschalig wonen in historische gebouwen of historisch geïnspireerde nieuwbouw.	
Economie	- Er zijn kleinschalige werkruimten voor dienstverlening, detailhandel en ambacht in sommige linten.	
Mobiliteit	- Het heeft relatief smalle wegprofielen. - Er zijn aangepaste snelheden voor autoverkeer, deels auto te gast, in sommige linten.	
Energie		
Maatschappij, gezondheid en onderwijs		
Ruimtelijke kansen	- Er wordt ingezet op het behoud van historische panden en historische uitstraling van de linten.	