

## Memo

### Nadere uitwerking locatieonderzoek Insingerstraat – Den Blietlaan huisvesting vluchtelingen Oekraïne

---

**Aan:** College van burgemeester en wethouders

**Van:** 

**Afdeling:** Ruimte en Samenleving

**Betreft:** Nadere uitwerking locatie Insingerstraat – Den Blietlaan voor tijdelijke wooneenheden voor de opvang van mensen die gevlucht zijn voor het oorlogsgeweld in de Oekraïne.

**Datum:** 18 maart 2022

---

#### Inleiding

Het crisisteam zoekt voor zowel de korte als lange termijn naar locaties voor de opvang van vluchtelingen uit de Oekraïne. Tijdens die zoektocht zijn zij benaderd door Woningcorporatie De Alliantie met het aanbod voor circa 200 verplaatsbare woonunits. De Alliantie heeft zelf geen geschikte locaties voor de plaatsing van deze units.

Uit de eerste locatiestudie op 14 maart is de locatie Insingerstraat - Den Blietlaan als meest kansrijk om nader uit te werken naar voren gekomen.

Vanuit de Alliantie wordt het volgende aangegeven:

*Voor het ontwerpen van de opstallen hebben wij een afspraak met een architect die 'van de hoed en de rand' weet met betrekking tot de mogelijkheden en onmogelijkheden van het modulaire product van de Meeuw.*

*Van de gemeente verwachten wij in de basis alleen set stedenbouwkundige randvoorwaarden c.q. volumestudie op de locatie, waar wij met onze architect zo goed mogelijk invulling aan geven.*

*Uiteraard zal dit in een interactief proces met de gemeente plaatsvinden.*

In deze memo doen wij een eerste aanzet om deze randvoorwaarden aan te geven. Daarbij kijken we eerst naar de stedenbouwkundige randvoorwaarden en de verkeerskundige gevolgen. Daarbij zijn 3 scenario's in volume nader uitgewerkt. De schets van de randvoorwaarden is daarmee nog niet compleet. Daarvoor is nader advies vanuit de overige beleidsvelden nodig en de input van de Alliantie zelf.

Daarnaast schetsen wij de enkele gevolgen bij de keuze voor een periode. Daarbij kijken wij naar 3 varianten: plaatsing voor 3 jaar, 10 jaar en 15 jaar.

#### Stedenbouwkundige uitwerking

In de stedenbouwkundige uitwerking in de bijlage wordt naast de capaciteitsstudie ook een korte oriëntatie gemaakt over de ruimtelijke belangen en beleidsstukken die op deze plek van toepassing zijn. Dit is een eerste aanzet waarbij nog nader gekeken moet worden naar de kaders voor landschappelijke inpassing en de relatie met de Visie Bosstraat.

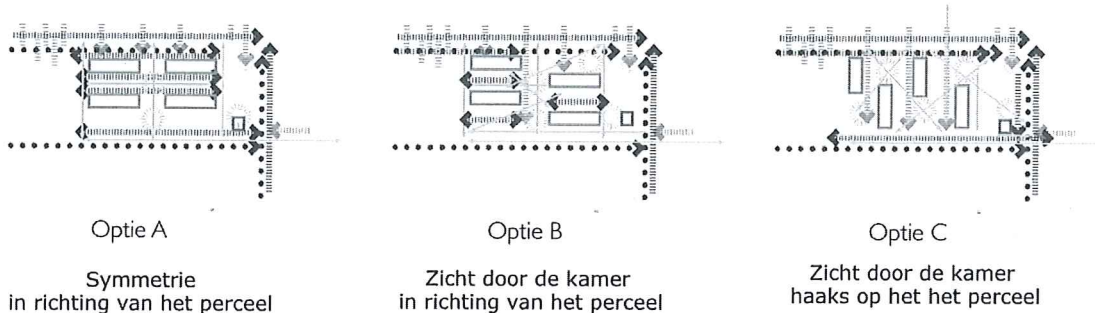
Dit om de kans voor het inpassen van mitigerende maatregelen en de manier waarop woonunits gestapeld gaan worden integraal in de studie op te nemen en af te kunnen wegen ten opzichte van

de ruimtelijke belangen en eventuele inbreuk op de ruimtelijke kwaliteit. Zo wordt in een vroeg stadium een poging gedaan om ook het draagvlak van de studie te onderbouwen.

De stedenbouwkundige uitwerking is als volgt opgebouwd:

1. Overzicht van enkele beleidsstukken zoals de structuurvisie en het beeldkwaliteitsplan.
2. Verbeelding van de kwaliteiten op de locatie zoals de zichtlijnen.
3. De uitgangspunten van het bouwwerk – modulaire stapelbare en schakelbare units.
4. Uitwerking in 3 varianten.

### Drie varianten



#### Optie A:

Evenwijdig aan de Insingerstraat, 2 bouwlagen: **128 woningen**

#### Optie B:

Verspringende bouwblokken, 2 bouwlagen aan de zijde van de Insingerstraat, 3 bouwlagen op de achterzijde van het perceel: **160 woningen**

#### Optie C:

Verspringende bouwblokken haaks op de Insingerstraat, 2 bouwlagen aan de zijde van de Insingerstraat, 3 bouwlagen op de achterzijde van het perceel: **160 woningen**

### Gevolgen van de keuze voor de omvang

Hoe groter de omvang van het aantal woningen, hoe groter de druk op de kavel en de gevolgen voor de omgeving. In de varianten is rekening gehouden met de geldende parkeernorm. Nu zal parkeerdruk bij de eerste opvang van vluchtelingen naar verwachting geen grote rol spelen. Dit wordt anders wanneer de woningen voor langere tijd op de locatie aanwezig zijn. Daarom is in deze studie wel rekening gehouden met de ruimtevraag die dat tot gevolg heeft.

Rekening houdend met een inpassing waarbij zowel ruimte is voor groen én parkeren komen we op een maximale variant van ca. 160 woningen. Daarbij is ook ruimte gereserveerd voor een kantoor- en ontmoetingsruimte.

Bij de verdere uitwerking kan nog gekeken worden of door toepassing van fiestparkeren het aantal autoparkeerplaatsen naar beneden gebracht kan worden. Dit kan dan de ruimtelijke kwaliteit ten goede komen.

### Verkeerskundig

Verkeerskundig gezien is deze locatie niet bezwaarlijk. Het verkeer wikkelt zich naar verwachting vooral af via Den Bliklaan/Bosstraat of Van der Weijdenstraat/Obrechtstraat. En in relatief weinige mate via de Van der Weydenstraat/Willaertstraat/Dorpsstreek. Dit geldt voor zowel de korte termijn als de lange termijn.

Hierbij moet wel duidelijk een slag om de arm worden gehouden. Indien het gaat om een langere periode >3 jaar, is wel een verkeersstudie benodigd om aan te tonen of de afwikkeling van het verkeer hier voldoende mogelijk is of dat er nog verkeerskundige aanpassingen benodigd zijn.

Voor de Insingerstraat komen momenteel verscheidene meldingen van omwonenden over het harde rijgedrag op deze weg. Het groot onderhoud van deze weg stond gepland voor 2024. Dit is echter uitgesteld. Er zullen naar alle waarschijnlijkheid snelheid remmende maatregelen getroffen moeten worden. Denk aan een kruispuntplateau.

Voor het realiseren van de parkeervoorziening is het advies om in de plannen ruimte te maken voor fietsparkeren. In de onderstaande parkeerberekening is te zien welke aantallen in de verschillende varianten daarvoor zijn vereist.

#### Parkeerberekening

##### Optie A (112 x 2-kamer & 16 x 3-kamer)

Type	Eenheid	Parkeernorm auto	Parkeernorm auto + fiets	Aantal	Parkeereis auto	Parkeereis auto + fiets
Woning t/m 40m <sup>2</sup> GO	Per woning	0,7	0,65 + 1	112	78,4	72,8 + 112 fiets
Woning van 41 t/m 55m <sup>2</sup> GO	Per woning	0,9	0,8 + 2	16	14,4	12,8 + 32 fiets
Totaal					92,8	85,6 + 144 fietsen
<b>Totaal (afgerond)</b>					<b>93</b>	<b>86 + 144 fietsen</b>

##### Optie B & C (140 x 2-kamer & 20 x 3-kamer)

Type	Eenheid	Parkeernorm auto	Parkeernorm auto + fiets	Aantal	Parkeereis auto	Parkeereis auto + fiets
Woning t/m 40m <sup>2</sup> GO	Per woning	0,7	0,65 + 1	140	98	91 + 140 fiets
Woning van 41 t/m 55m <sup>2</sup> GO	Per woning	0,9	0,8 + 2	20	18	16 + 40 fiets
Totaal					116	107 + 180 fietsen
<b>Totaal (afgerond)</b>					<b>116</b>	<b>107 + 180 fietsen</b>

(Norm voor kantoor/ontmoetingsruimte nog nader te bepalen.)



### **Gevolgen voor de keuze van een periode**

We onderzoeken de tijdelijke plaatsing en onderscheiden daarin voor het overzicht 3 verschillende periodes:

1. Plaatsing voor 3 jaar: noodopvang
2. Plaatsing voor 10 jaar: verkleuring naar regulier woongebruik, mogelijk ook voor andere woningzoekenden
3. Plaatsing voor 15 jaar: verkleuring naar regulier woongebruik, mogelijk ook voor andere woningzoekenden

#### Ad 1 – periode van 3 jaar

##### *Procedureel*

Reguliere procedure (8 tot 14 weken proceduretijd) met kruimelafwijking mogelijk. Goede ruimtelijke ordening en goede belangenafweging noodzakelijk. Geen welstandstoets voor het bouwwerk. Bezwaar, beroep en hoger beroep mogelijk voor belanghebbenden.

In elke fase kan een verzoek tot schorsing van het besluit gedaan worden (voorlopige voorziening). Dit kan grote vertraging tot gevolg hebben voor de uitvoering.

Formele inspraak is niet vereist, maar een vorm daarvan is uiteraard wel wenselijk.

##### *Impact op de omgeving*

Uiteraard heeft plaatsing voor 3 jaar ook gevolgen voor de buurt, maar de verwachting is wel dat eventuele overlast eerder acceptabel wordt geacht wanneer de periode te overzien is.

De noodzaak voor een goede landschappelijke inpassing is minder aanwezig als het gebruik maar korte tijd duurt.

Vanuit verkeerskundig oogpunt lijkt een goede verkeersafwikkeling mogelijk.

#### Ad 2 – periode van 10 jaar

##### *Procedureel*

Reguliere procedure (8 tot 14 weken proceduretijd) met kruimelafwijking mogelijk. Goede ruimtelijke ordening en goede belangenafweging noodzakelijk. Geen welstandstoets voor het bouwwerk. Bezwaar, beroep en hoger beroep mogelijk voor belanghebbenden.

In elke fase kan een verzoek tot schorsing van het besluit gedaan worden (voorlopige voorziening). Dit kan grote vertraging tot gevolg hebben voor de uitvoering.

Formele inspraak is niet vereist, maar een vorm daarvan is uiteraard wel wenselijk.

##### *Impact op de omgeving*

- Zwaardere motiveringsplicht.
- Verkeersstudie benodigd om aan te tonen of de afwikkeling van het verkeer hier voldoende mogelijk is of dat er nog verkeerskundige aanpassingen benodigd zijn.
- Goede landschappelijk inpassing (semi-permanente aanpassing) noodzakelijk.
- Langduriger gebruik, mogelijk ook voor niet-vluchtelingen. Waarschijnlijk grotere/andere maatschappelijke impact.

### Ad 3 – periode van 15 jaar

#### *Procedureel*

Uitgebreide procedure, ca. 6 maanden (in de praktijk vaak langer). De uitgebreide procedure kan op twee manieren doorlopen worden. Via de vaststelling van een bestemmingsplan en via een omgevingsvergunning (Wabo-projectbesluit).

Rol van de gemeenteraad in beide gevallen (verklaring van geen bedenkingen bij vergunning of bevoegd gezag bij bestemmingsplan). Ook is verplicht advies van de provincie vereist (ook al ligt de locatie binnen de rode contour).

Goede ruimtelijke onderbouwing en goede belangenafweging noodzakelijk. Daarbij geldt een zwaardere onderzoeksplicht dan bij een kruimel afwijking. Geen welstandstoets voor het bouwwerk.

Bij deze procedure moet een ontwerp ter inzage gelegd worden waarbij een ieder een zienswijze mag indienen.

- Via omgevingsvergunning (Wabo-projectbesluit):

Beroep bij de rechtbank, hoger beroep bij de Raad van State. In elke fase kan een verzoek tot schorsing van het besluit gedaan worden (voorlopige voorziening). Dit kan grote vertraging tot gevolg hebben voor de uitvoering.

- Via bestemmingsplan:

Rechtstreeks beroep bij de Raad van State. In deze fase kan een verzoek tot schorsing van het besluit gedaan worden (voorlopige voorziening). Dit kan grote vertraging tot gevolg hebben voor de uitvoering.

#### *Impact op de omgeving*

- Zwaardere motiveringsplicht.
- Verkeersstudie benodigd om aan te tonen of de afwikkeling van het verkeer hier voldoende mogelijk is of dat er nog verkeerskundige aanpassingen benodigd zijn.
- Goede landschappelijk inpassing (permanente aanpassing) noodzakelijk.
- Langdurig gebruik, mogelijk ook voor niet-vluchtelingen. Waarschijnlijk grotere/andere maatschappelijke impact.

#### **Vervolg**

In de volgende fase zullen de bovenstaande en de overige randvoorwaarden nader uitgewerkt moeten worden. Vanuit het college zal een keuze gemaakt moeten worden welke omvang en welke periode wenselijk is. De vraag is dan ook of de Alliantie aan deze wens tegemoet kan komen. Daarbij speelt uiteraard ook de financiële haalbaarheid een rol. Naar verhouding is de plaatsing voor een korte periode duurder.

De Alliantie kan dan vervolgens met de randvoorwaarden in de hand en in overleg met de gemeente de ontwikkeling van het plan nader vormgeven. In die fase is het ook van belang om de buurt actief te betrekken. Daarna kan de procedure gestart worden.

De uitdaging blijft in alle varianten en volumes om het besluit voldoende te onderbouwen en maatschappelijk draagvlak te creëren zodat de plannen niet stranden in rechtszaken.

**Bijlage:** Globale stedenbouwkundige uitwerking – Oriëntatie inpassing Insingerstraat – Den Bliklaan

