



Regionale Opvang Locatie Oegstgeest

Ruimtelijke onderbouwing

Centraal Orgaan opvang Asielzoekers

14 juni 2021

Project
Opdrachtgever Regionale Opvang Locatie Oegstgeest
Centraal Orgaan opvang Asielzoekers

Document
Status Ruimtelijke onderbouwing
Definitief 01
Datum 14 juni 2021
Referentie 126402/21-009.349

Projectcode 126402

Adres Witteveen+Bos Raadgevende ingenieurs B.V. | Deventer
Catharijnesingel 33
Postbus 24087
3502 MB Utrecht
+31 (0)30 765 19 00
www.witteveenbos.com
KvK 38020751

Het kwaliteitsmanagementsysteem van Witteveen+Bos is gecertificeerd op basis van ISO 9001.

© Witteveen+Bos

Niets uit dit document mag worden veelelvoudigd en/of openbaar gemaakt in enige vorm zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van Witteveen+Bos noch mag het zonder dergelijke toestemming worden gebruikt voor enig ander werk dan waarvoor het is vervaardigd, behoudens schriftelijk anders overeengekomen. Witteveen+Bos aanvaardt geen aansprakelijkheid voor enigerlei schade die voortvloeit uit of verband houdt met het wijzigen van de inhoud van het door Witteveen+Bos geleverde document.

INHOUDSOPGAVE

1	INLEIDING	7
1.1	Aanleiding	7
1.2	Locatie plangebied	8
1.2.1	Ligging plangebied	8
1.2.2	Begrenzing plangebied	8
1.3	Vigerend bestemmingsplan	9
1.4	Tijdelijk afwijken van het bestemmingsplan	10
1.5	Leeswijzer	10
2	BESCHRIJVING PLANGEBIED	11
2.1	Huidige situatie	11
2.2	Toekomstige situatie	14
3	BELEIDSKADER	15
3.1	Rijksbeleid	15
3.1.1	Omgevingswet	15
3.1.2	Nationale Omgevingsvisie (NOVI)	15
3.1.3	Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro)	16
3.1.4	Ladder voor duurzame verstedelijking	16
3.2	Provinciaal beleid	17
3.2.1	Omgevingsvisie Zuid-Holland	17
3.2.2	Ontwerp-wijziging van de Omgevingsvisie Zuid-Holland	17
3.2.3	Omgevingsverordening Zuid-Holland	17
3.2.4	Programma flexibilisering van de asielketen; opvangplekken in Zuid-Holland	18
3.3	Gemeentelijk beleid	18
3.3.1	Structuurvisie Oegstgeest 2005-2020	18
3.3.2	Omgevingsvisie Oegstgeest 2030	19
3.3.3	Woonvisie Oegstgeest 2020-2030	19
3.3.4	Gebiedsvisie De Geesten	19
3.3.5	Het beleid afwijkingsbevoegdheid kruimelgevallen Endegeest en Overgeest	20
4	MILIEU- EN OMGEVINGSASPECTEN	24
4.1	Verkeer en parkeren	24

4.1.1	Toetsingskader	24
4.1.2	Resultaten	25
4.1.3	Conclusie en aanbevelingen	26
4.2	Geluid	27
4.2.1	Toetsingskader	27
4.2.2	Resultaten	27
4.2.3	Conclusie	28
4.3	Luchtkwaliteit	28
4.3.1	Toetsingskader	28
4.3.2	Resultaten	28
4.3.3	Conclusie	29
4.4	Externe veiligheid	29
4.4.1	Toetsingskader	29
4.4.2	Resultaten	30
4.4.3	Conclusie	31
4.5	Natuur	31
4.5.1	Toetsingskader	31
4.5.2	Resultaten	33
4.5.3	Conclusie	34
4.6	Water	34
4.6.1	Toetsingskader	34
4.6.2	Resultaten	34
4.6.3	Conclusie	34
4.7	Bodem	34
4.7.1	Toetsingskader	35
4.7.2	Resultaten	35
4.7.3	Conclusie	35
4.8	Archeologie	35
4.8.1	Toetsingskader	35
4.8.2	Resultaten	35
4.8.3	Conclusie	36
4.9	Cultuurhistorie	36
4.9.1	Toetsingskader	36
4.9.2	Resultaten	36
4.9.3	Conclusie	36
4.10	Landschap	36
4.10.1	Toetsingskader	37
4.10.2	Resultaten	37
4.10.3	Conclusie	37
4.11	Kabels en leidingen	37
4.11.1	Wettelijke grondslag	38
4.11.2	Resultaten	38
4.11.3	Conclusie	38
4.12	Bedrijven en milieuzonering	38
4.12.1	Toetsingskader	38

4.12.2	Resultaten	39
4.12.3	Conclusie	39
4.13	Sociale veiligheid	39
4.13.1	Resultaten	39
4.13.2	Conclusie	40
5	UITVOERBAARHEID	41
5.1	Maatschappelijke uitvoerbaarheid	41
5.2	Economische uitvoerbaarheid	42
5.2.1	Financiering	42
5.2.2	Beheer en onderhoud	42
5.3	Handhaving	42
	Laatste pagina	42
	Bijlage(n)	Aantal pagina's
I	Ontwerp fietsenstalling	1
II	Brief provincie Zuid-Holland 'Programma Flexibilisering van de asielketen; opvangplekken in Zuid-Holland'	7
III	Raadsmededeling 'Tijdelijke opvang statushouders/ evident kansrijke asielzoekers en andere doelgroepen'	6
IV	Verkeers- en parkeeronderzoek	44
V	Stikstofdepositieonderzoek	19

1

INLEIDING

1.1 Aanleiding

Momenteel kent Nederland een tekort aan opvangplekken voor statushouders. Vanwege dit capaciteitstekort wordt al langere tijd gekeken naar mogelijkheden om meer opvangplekken te creëren. Met de locatie Oegstgeest wordt een stap gezet met de invulling van een grote behoefte van COA aan meer opvangplaatsen voor statushouders in de provincie Zuid-Holland. In het geval van Oegstgeest betreft het een zogenaamde Regionale Opvang Locatie (ROL) uitsluitend voor statushouders.

Het COA is voornemens om de panden aan de Rhijngeesterstraatweg 13a en c, in het gebied Overgeest in Oegstgeest samen met Divorce Housing, tijdelijk te gebruiken als ROL om maximaal 175 statushouders en 80 spoedzoekers op te vangen. Het gaat daarbij om spoedzoekers uit Oegstgeest: gescheiden mannen en vrouwen (eventueel met kinderen), starters en eventueel studenten. Het tijdelijke gebruik gaat over een periode van 4 jaar met eenmaal een optie tot verlenging met 1 jaar, dus maximaal 5 jaar in totaal. Het betreft een functiewijziging in een bestaand pand, waarbij geen (verbouwings)werkzaamheden aan het pand worden verricht anders dan beperkte inpandige werkzaamheden ten behoeve van de inrichting en voorzieningen zoals sanitair en keukens. De inrichting van het buitenterrein wordt opgeknapt en er wordt voorzien in een nieuw te bouwen fietsstalling.

De gemeenteraad van Oegstgeest heeft een positieve grondhouding ten aanzien van de tijdelijke huisvesting van statushouders en spoedzoekers in de leegstaande gebouwen in het gebied Overgeest.

De voorgenomen ontwikkeling past niet binnen het vigerende bestemmingsplan 'Wilhelminapark en Geesten' (onherroepelijk d.d. 18 februari 2010) en binnen het ontwerp bestemmingsplan 'De Geesten' (d.d. 11 juni 2020). In overleg met de gemeente is bepaald dat, om de functiewijziging ten behoeve van COA en Divorce Housing planologisch mogelijk te maken, in dit geval gebruik gemaakt kan worden van de zogenaamde kruimelgevallenregeling (artikel 4 lid 11 van bijlage II bij het Besluit omgevingsrecht (Bor)). Daarbij wordt tevens gebruik gemaakt van de hardheidsclausule van de gemeentelijke beleidsregels 'Afwijking kruimelgevallen Endegeest en Overgeest'. In die beleidsregels is namelijk een maximale termijn van tijdelijkheid opgenomen van 3 jaar. Middels de hardheidsclausule in de beleidsregels wordt hiervan afgeweken tot de gewenste periode van maximaal 5 jaar. Bij afwijking van het bestemmingsplan middels de kruimelgevallenregeling is een ruimtelijke onderbouwing benodigd. Dit rapport voorziet hierin.

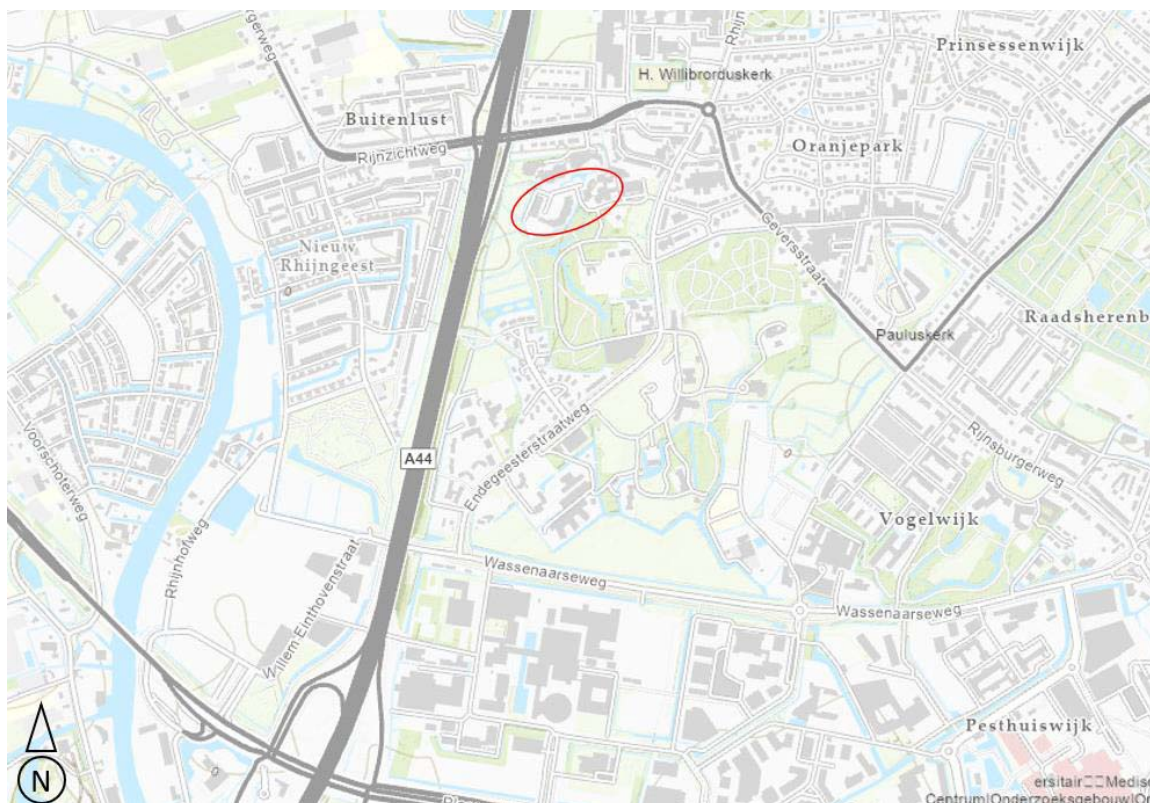
De gemeente Oegstgeest heeft verlangd dat voor de realisatie van de opvang van statushouders door COA en spoedzoekers (gescheiden mensen, starters en/of studenten) door Divorce Housing slechts 1 contactpartij optreedt. COA is in beginsel het aanspreekpunt. De exploitatie en de beveiliging van aanvullende opvanglocaties (AVO's) wordt namens COA door Tijdelijke Opvang Asielzoekers Oegstgeest B.V. (TOA Oegstgeest B.V.) uitgevoerd. TOA Oegstgeest B.V. is tevens eerste aanspreekpunt voor de omgeving voor zaken ten aanzien van Divorce Housing. TOA Oegstgeest B.V. vraagt tevens namens COA en Divorce Housing de benodigde omgevingsvergunning voor tijdelijke afwijking van het bestemmingsplan aan.

1.2 Locatie plangebied

1.2.1 Ligging plangebied

De voorgenomen locatie ligt aan de Rhijngeesterstraatweg 13a en c te Oegstgeest. De locatie is weergegeven op afbeelding 1.1 en is kadastraal bekend bij de gemeente Oegstgeest onder het nummer OGT00-B-3678. In de directe omgeving zijn onder andere het gemeentehuis van Oegstgeest en Arq (Nationaal psychotrauma centrum) gevestigd. Aan de zuidzijde van het plangebied ligt het park Rhijngeest.

Afbeelding 1.1 Globale ligging Regionale Opvang Locatie Oegstgeest



1.2.2 Begrenzing plangebied

Onderhavige ruimtelijke onderbouwing heeft betrekking op het rood gemarkeerde vlak in afbeelding 1.2. De rode markering geeft de planlocatie weer waar de functie gewijzigd moet worden om de voorgenomen ROL te kunnen realiseren.

Afbeelding 1.2 Begrenzing plangebied



1.3 Vigerend bestemmingsplan

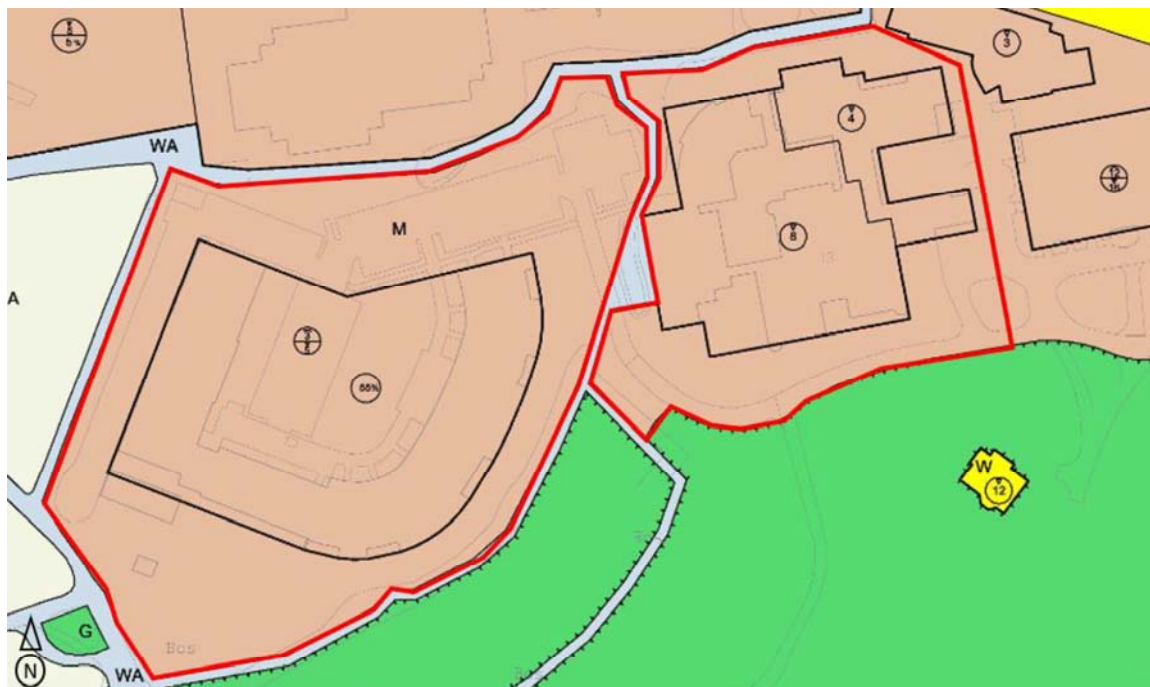
Ter plaatse geldt het bestemmingsplan 'Wilhelminapark en Geesten' van de gemeente Oegstgeest (vastgesteld d.d. 18 december 2010). Het gehele ruimtebeslag van de voorgenomen ontwikkeling valt binnen dit bestemmingsplan. Ter plaatse van de voorgenomen ontwikkeling gelden de volgende bestemmingen, functie- en gebiedsaanduidingen:

- enkelbestemming 'Maatschappelijk' (artikel 10 planregels);
- dubbelbestemming 'Waarde - archeologie 2' (artikel 18 planregels).

Afbeelding 1.3 geeft een uitsnede van de verbeelding van bestemmingsplan 'Wilhelminapark en Geesten' weer. De planlocatie is aangegeven door middel van de rode contour.

Het gebruik van de panden voor tijdelijke huisvesting van statushouders en spoedzoekers past niet binnen de bestemming 'Maatschappelijk'. Het bestemmingsplan biedt geen wijzigings- of afwijkingsmogelijkheden om het gebruik planologisch mogelijk te maken. Om het gebruik planologisch mogelijk te maken is een afwijking van het bestemmingsplan benodigd.

Afbeelding 1.3 Uitsnede verbeelding bestemmingsplan 'Wilhelminapark en Geesten' (rode omkadering geeft de planlocatie weer)



1.4 Tijdelijk afwijken van het bestemmingsplan

De voorgenomen ontwikkeling kan planologisch mogelijk worden gemaakt middels een omgevingsvergunning voor het tijdelijk afwijken van het bestemmingsplan. Voorliggend rapport dient ter onderbouwing om aan te tonen dat het voornemen in overeenstemming is met een goede ruimtelijke ordening conform artikel 2.1, lid 1, onder c juncto artikel 2.12 Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo). Daarbij wordt gebruik gemaakt van de zogenaamde kruimelgevallenregeling (artikel 4 lid 11 van bijlage II bij het Bor). Tevens wordt gebruik gemaakt van de hardheidsclausule van de gemeentelijke beleidsregels 'Afwijking kruimelgevallen Endegeest en Overgeest'. In deze beleidsregels is een maximale termijn van tijdelijkheid opgenomen van 3 jaar. Middels toepassing van de hardheidsclausule in de beleidsregels (artikel 5) wordt hiervan afgeweken tot de gewenste periode van 4 tot maximaal 5 jaar.

1.5 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 wordt een nadere beschrijving van het plangebied gegeven. Zowel de huidige situatie als de toekomstige situatie worden geschetst. Hoofdstuk 3 omvat een toetsing van de voorgenomen ontwikkeling aan relevante ruimtelijke beleidskaders van Rijk, provincie en gemeente. Vervolgens wordt in hoofdstuk 4 voor alle relevante milieu- en omgevingsaspecten beschouwd wat de effecten zijn van het realiseren van de voorgenomen ontwikkeling. In hoofdstuk 5 wordt de uitvoerbaarheid van de voorgenomen ontwikkeling toegelicht.

2

BESCHRIJVING PLANGEBIED

In dit hoofdstuk wordt het plangebied beschreven. Allereerst wordt ingegaan op de huidige situatie en vervolgens wordt ingegaan op de toekomstige situatie.

2.1 Huidige situatie

Het object waar de functiewijziging is voorzien, ligt op een ruime kavel direct achter het gemeentehuis van Oegstgeest. Het betreft een voormalig zorgcomplex dat op dit moment niet gebruikt wordt. Het complex bestaat uit 59 zorg-/wooneenheden verdeeld over 3 gebouwen met gedeelde sanitaire voorzieningen.

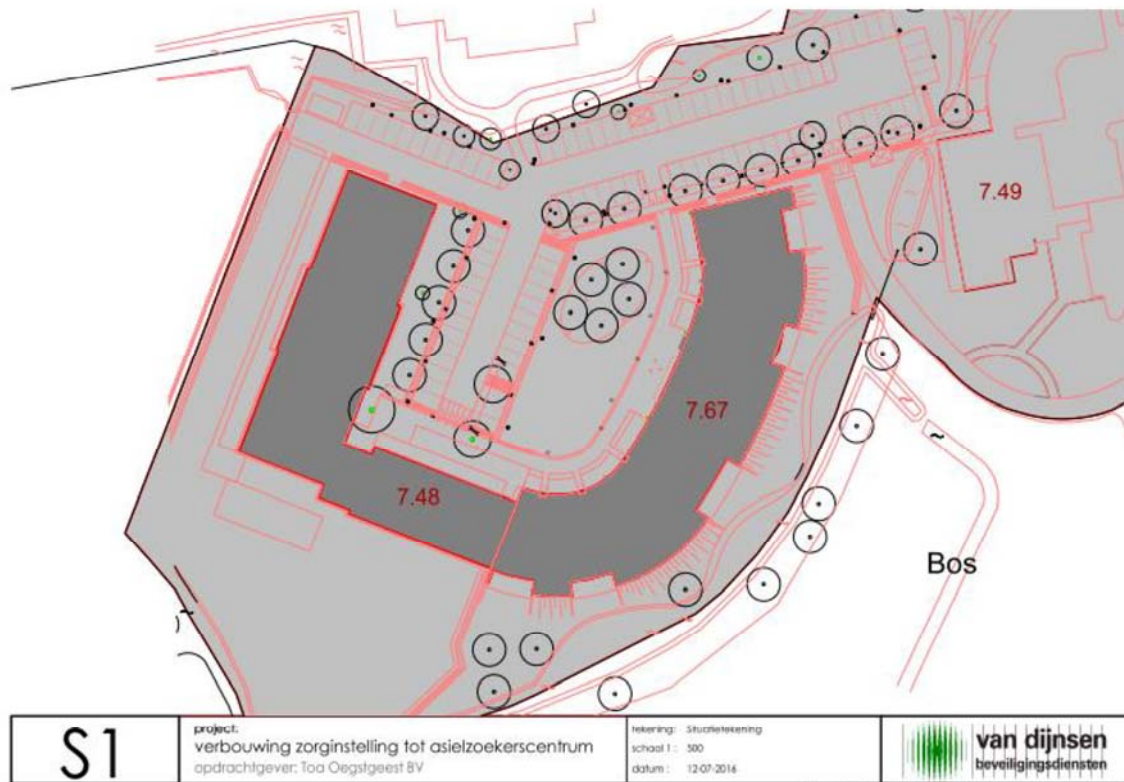
De 3 gebouwen zijn als volgt verdeeld met de volgende oppervlaktes:

- 1 Rhijngeesterstraatweg 13c - gebouw 7.67:
 - totaal vloeroppervlak van circa 2.993 m² verhuurbare vloeroppervlakte (VVO):
 - circa 1.363 m² VVO begane grond;
 - circa 1.005 m² VVO 1^e verdieping;
 - circa 625 m² VVO 2^e verdieping;
- 2 Rhijngeesterstraatweg 13c - gebouw 7.48:
 - circa 1.355 m² VVO, geheel op de begane grond;
- 3 Rhijngeesterstraatweg 13a/13c - gebouw 7.49:
 - circa 3.552 m² VVO, verdeeld over:
 - circa 2.375 m² VVO begane grond;
 - circa 1.177 m² VVO 1^e verdieping.

Het buitenterrein rondom de panden bestaat uit toegangsweg over het terrein, verharde parkeerplaatsen en grasveld met her en der begroeiing.

Afbeeldingen 2.1 tot en met 2.4 bevatten beelden van de huidige situatie.

Afbeelding 2.1 Overzicht gebouwnummers Rhijngeesterstraatweg



Afbeelding 2.2 Luchtfoto van de huidige situatie panden Rhijngeesterstraatweg 13a en c



Afbeelding 2.3 Vooraanzicht Rhijngeesterstraatweg 13c (bron: CycloMedia)



Afbeelding 2.4 Rhijngeesterstraatweg 13a en buitenterrein (bron: CycloMedia)

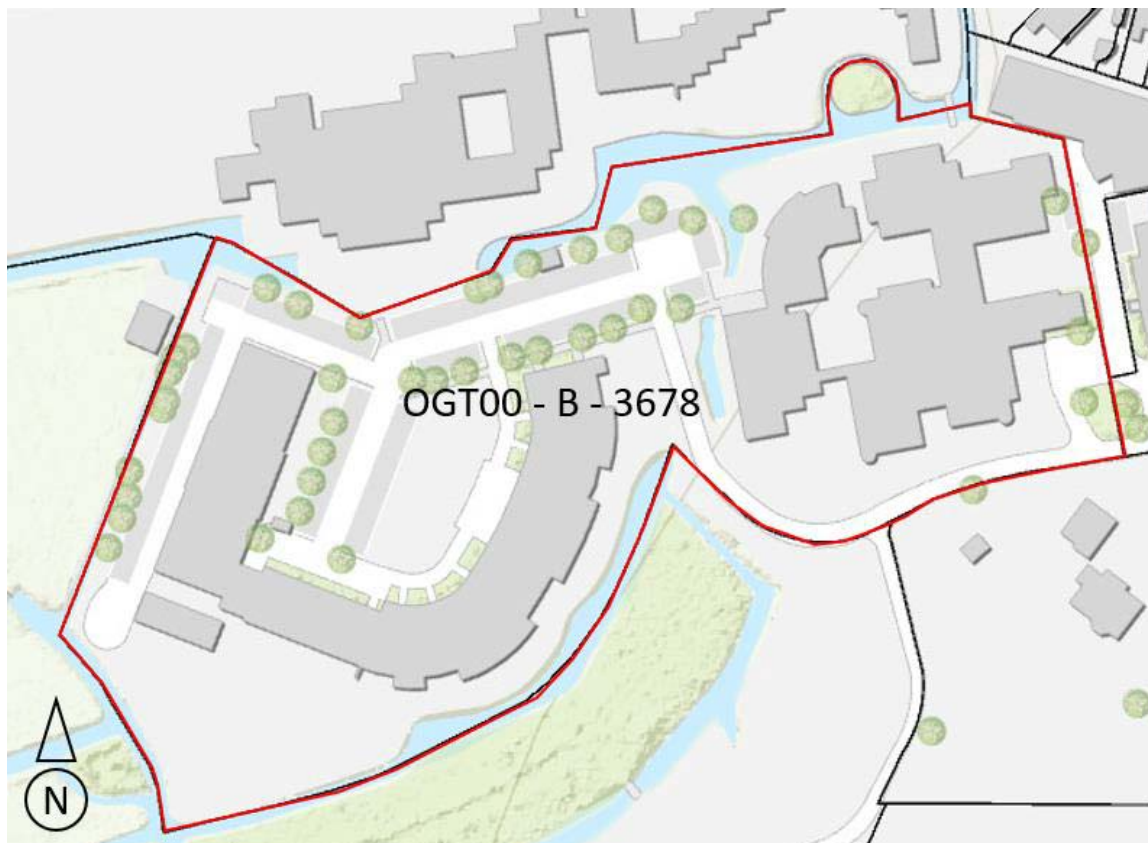


In tabel 2.1 en afbeelding 2.5 is de kadastrale situatie weergegeven waarop deze ruimtelijke onderbouwning is gebaseerd. Het rode kader geeft de begrenzing van het kadastrale perceel weer.

Tabel 2.1 Overzicht kadastraal perceel

Kadastrale gemeente	Gemeentecode	Sectie	Nummer	Perceeloppervlakte (m ²)	Perceelomtrek (m)
Oegstgeest	OGT00	B	3678	20.185	710

Afbeelding 2.5 Overzicht kadastrale situatie



2.2 Toekomstige situatie

In de toekomstige situatie zullen de gebouwen gebruikt worden om maximaal 175 statushouders en 80 spoedzoekers op te vangen. De gebouwen 7.67 en 7.48 worden gebruikt voor huisvesting van statushouders en gebouw 7.49 voor huisvesting van spoedzoekers. Het tijdelijke gebruik gaat over een periode van 4 jaar met eenmaal een optie tot verlenging met 1 jaar, dus maximaal 5 jaar in totaal. Er worden geen bestaande gebouwen gesloopt of nieuwe bebouwing gerealiseerd. Tevens vinden er geen wijzigingen of werkzaamheden aan de buitenzijde van de panden plaats. Er vinden alleen beperkte werkzaamheden plaats aan de binnenzijde van de gebouwen ten behoeve van de inrichting. Het betreft dus alleen een beperkte functiewijziging.

In de toekomstige situatie wordt het buitenterrein netjes gemaakt (inclusief achterstallig onderhoud vanwege langdurige leegstand) en wordt een nieuw te bouwen overdekte fietsstalling geplaatst op het terrein (zie afbeelding 2.4) Er worden geen wijzigingen aangebracht aan het bestaande terrein.

Het ontwerp van de toekomstige fietsstalling inclusief locatie is opgenomen in bijlage I van deze ruimtelijke onderbouwing.

3

BELEIDSKADER

In dit hoofdstuk worden voor de voorgenomen ontwikkeling relevant ruimtelijk beleid van Rijk, provincie en gemeente beschreven. Aangegeven wordt wat de relatie is tussen het plan en het beleid en getoetst wordt of het plan in overeenstemming is met het geldende beleid.

3.1 Rijksbeleid

3.1.1 Omgevingswet

Naar verwachting treedt de Omgevingswet (Ow) op 1 juli 2022 in werking. De Omgevingswet betreft een wet die een verregaande vereenvoudiging van het stelsel van wetgeving voor de ontwikkeling en het beheer van de leefomgeving (omgevingsrecht) beoogt, door tientallen op dit moment vigerende wetten en honderden regels te bundelen in 1 nieuwe wet. De wet betekent een aanzienlijke inhoudelijke reductie van regels op het terrein van water, lucht, bodem, natuur, infrastructuur, gebouwen en cultureel erfgoed. Het overgangsrecht in de Invoeringswet Omgevingswet (IOW) en het Invoeringsbesluit Omgevingswet regelt de verhouding tussen nieuwe en bestaande regelgeving. Paragraaf 11.2 van de IOW bevat het overgangsrecht voor de kerninstrumenten van de Ow: de omgevingsvisie, programma's, het omgevingsplan, de omgevingsverordening en waterschapsverordening, algemene rijksregels, de omgevingsvergunning, het projectbesluit en instructieregels.

Het oude recht is van toepassing op procedures die vóór de inwerkingtreding van de Omgevingswet zijn gestart. Op deze omgevingsvergunning is derhalve de Omgevingswet nog niet van toepassing, omdat de officiële procedure van deze omgevingsvergunning gestart wordt voor 1 juli 2022. Ook is het overgangsrecht zo ingestoken dat alles wat in bestemmingsplannen, beheersverordeningen en omgevingsvergunningen is geregeld in feite geldig blijft na 1 juli 2021 als onderdeel van het omgevingsplan. Daarbij dient opgemerkt te worden dat deze 'oude situatie' vanaf 1 juli 2022 wordt bevroren. Het is na 1 juli 2022 bijvoorbeeld niet meer mogelijk om het bestemmingsplan te wijzigen, ook niet op ondergeschikte punten. Daarvoor zal voor de gehele locatie een nieuw omgevingsplan moeten worden vastgesteld waarin het 'oude' bestemmingsplan in zijn geheel wordt vervangen (artikel 2.26 Ow). Hiervoor hoeft niet het hele omgevingsplan al te zijn opgesteld, het kan ook een deelvaststelling zijn van het omgevingsplan.

Relatie met voorgenomen ontwikkeling

Gezien de voorgenomen start van de procedure voor het aanvragen van een afwijking van het bestemmingsplan in juni 2021 zal de huidige wet- en regelgeving conform het overgangsrecht van kracht zijn en heeft de Omgevingswet geen invloed op de voorgenomen ontwikkeling.

3.1.2 Nationale Omgevingsvisie (NOVI)

Op 11 september 2020 is de Nationale omgevingsvisie (NOVI) vastgesteld. De NOVI vervangt de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR). De NOVI stelt een nieuwe aanpak voor: integraal, samen met andere overheden en maatschappelijke organisaties, en met meer regie vanuit het Rijk. De NOVI beschrijft een toekomstperspectief met ambities. Daarnaast beschrijft de NOVI nationale belangen in de fysieke leefomgeving en de daaruit voortkomende opgaven. Die opgaven zijn in feite het verschil

tussen de ambitie en de huidige situatie en verwachte ontwikkelingen. Waar de opgaven vragen om een geïntegreerde benadering, komen deze samen in 4 prioriteiten:

- 1 ruimte voor klimaatadaptatie en energietransitie;
- 2 een duurzaam en (circulair) economisch groeipotentieel;
- 3 sterke en gezonde steden en regio's;
- 4 een toekomstbestendige ontwikkeling van het landelijk gebied.

Relatie met voorgenomen ontwikkeling

Gezien het hoge abstractieniveau van de nationale belangen uit de NOVI, heeft het NOVI geen directe implicaties voor de ontwikkeling en kan de voorgenomen ontwikkeling in algemene zin bijdragen aan de belangen uit het NOVI. Het NOVI heeft geen consequenties voor de voorgenomen ontwikkeling.

3.1.3 Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro)

Het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening bevestigt in juridische zin de kaderstellende uitspraken uit de NOVI ten aanzien van de daarin genoemde nationale belangen. Door de nationale belangen vooraf in de omgevingsvergunning afwijken van het bestemmingsplan te borgen, wordt met het Barro bijgedragen aan de versnelling van de besluitvorming bij ruimtelijke ontwikkelingen en vermindering van de bestuurlijke drukte.

Relatie met voorgenomen ontwikkeling

De voorgenomen ontwikkeling raakt geen van de belangen die beschreven zijn in het Barro. Het Barro heeft geen consequenties voor de voorgenomen ontwikkeling.

3.1.4 Ladder voor duurzame verstedelijking

De ladder voor duurzame verstedelijking is een instrument voor efficiënt ruimtegebruik. Op 1 juli 2017 is het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) gewijzigd, waarbij een nieuwe laddersystematiek geldt. Deze regeling staat beschreven in artikel 3.1.6 Bro. Het bevoegd gezag moet voldoen aan een motiveringsvereiste als nieuwe stedelijke ontwikkelingen planologisch mogelijk worden gemaakt via een bestemmingsplan, uitwerkings- of wijzigingsplan, of een omgevingsvergunning. Zo bevat een dergelijk plan een beschrijving van de behoefte aan die ontwikkeling, en, indien het plan een ontwikkeling mogelijk maakt buiten het bestaand stedelijk gebied, een motivering waarom niet binnen het bestaand stedelijk gebied in de behoefte kan worden voorzien.

De laddertoets moet worden uitgevoerd wanneer sprake is van een nieuwe stedelijke ontwikkeling. Een stedelijke ontwikkeling is in het Bro gedefinieerd als een 'ruimtelijke ontwikkeling van een bedrijventerrein of zeehaventerrein, of van kantoren, detailhandel, woningbouwlocaties of andere stedelijke voorzieningen'. Of er sprake is van een stedelijke ontwikkeling wordt bepaald door de aard en omvang van de ontwikkeling in relatie tot de omgeving. Mede aan de hand van jurisprudentie is duidelijk welke ontwikkelingen al dan niet worden aangemerkt als (nieuwe) stedelijke ontwikkeling.

Relatie met de voorgenomen ontwikkeling

Met de voorgenomen plannen wordt geen nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk gemaakt, daar er sprake is van een tijdelijke functiewijziging binnen een bestaande voorziening in stedelijk gebied en er een minimaal extra ruimtebeslag aan de orde is, namelijk het plaatsen van een overdekte fietsenstalling. De ladder voor duurzame verstedelijking is niet van toepassing op de voorgenomen ontwikkeling en zal hiervoor geen belemmering vormen.

3.2 Provinciaal beleid

3.2.1 Omgevingsvisie Zuid-Holland

De Omgevingsvisie Zuid-Holland is op 1 april 2019 vastgesteld door de provincie Zuid-Holland en is opgesteld in kader van de Omgevingswet die naar verwachting in 2022 in werking treedt. Het beleid is gericht op het realiseren van maatschappelijke belangen en het bereiken en in stand houden van een goede omgevingskwaliteit. De provincie geeft in de Omgevingsvisie, de visie, ambities en opgaven voor de provincie weer. De visie omvat 6 richtinggevende ambities in de fysieke leefomgeving:

- 1 naar een klimaatbestendige delta;
- 2 naar een nieuwe economie: the next level;
- 3 naar een levendige meerkernige metropool;
- 4 energievernieuwing;
- 5 best bereikbare provincie;
- 6 gezonde en aantrekkelijke leefomgeving.

Naast de 6 ambities benoemt de provincie 12 provinciale 'Opgaven Omgevingskwaliteit' in de Omgevingsvisie die vanuit provinciaal belang zijn ontwikkeld. De provincie werkt bij deze opgaven samen met andere overheden en maatschappelijke partners. De 12 provinciale 'Opgaven Omgevingskwaliteit' hebben betrekking op:

- 1 landschap en cultuurhistorie;
- 2 gezondheid en veiligheid;
- 3 natuur en recreatie;
- 4 ruimte en verstedelijking;
- 5 wonen;
- 6 bodem en ondergrond;
- 7 cultuurparticipatie en bibliotheken;
- 8 klimaatadaptie;
- 9 zoetwater en drinkwater;
- 10 bereikbaarheid;
- 11 regionale economie;
- 12 energievoorziening.

Relatie met voorgenomen ontwikkeling

De voorgenomen ontwikkeling draagt bij aan de ambities en opgaven die de provincie Zuid-Holland heeft verwoord in de Omgevingsvisie. Oegstgeest draagt bij aan meerdere ambities van de provincie, zoals de ambitie tot het groeien naar een meerkernige metropool. Gezien het abstractieniveau waarop deze ambities geformuleerd zijn, worden er geen belemmeringen gezien in relatie tot de voorgenomen ontwikkeling.

3.2.2 Ontwerp-wijziging van de Omgevingsvisie Zuid-Holland

Op het moment van schrijven is de provincie Zuid-Holland bezig met een ontwerp-wijziging van de omgevingsvisie. Dit ontwerp heeft van 3 december 2020 tot en met 1 februari 2021 ter inzage gelegen. De wijziging is nog niet vastgesteld en daarom nog geen vigerend beleid. De ontwerp-wijziging van de omgevingsvisie bevat geen belemmeringen voor de voorgenomen ontwikkeling.

3.2.3 Omgevingsverordening Zuid-Holland

De belangrijkste onderwerpen uit de Omgevingsvisie Zuid-Holland zijn verankerd in de Omgevingsverordening Zuid-Holland. De omgevingsverordening vervangt alle bestaande verordeningen die betrekking op de leefomgeving hebben, zoals de Provinciale Ruimtelijke Verordening (PRV) en de Waterverordeningen. Vooruitlopend op de invoering van de Omgevingswet is de omgevingsverordening in werking getreden op 1 februari 2019.

Relatie met voorgenomen ontwikkeling

Aangezien de voorgenomen ontwikkeling in lijn is met de Omgevingsvisie Zuid-Holland is de voorgenomen ontwikkeling ook in lijn met Omgevingsverordening Zuid-Holland. Dit komt doordat de belangrijkste onderwerpen uit de omgevingsvisie verankerd zijn in de omgevingsverordening.

3.2.4 Programma flexibilisering van de asielketen; opvangplekken in Zuid-Holland

De provincie Zuid-Holland heeft in het kader van het programma 'Flexibilisering van de asielketen; opvangplekken in Zuid-Holland' per brief in september 2020 (zie bijlage II van deze ruimtelijke onderbouwing) de Zuid-Hollandse gemeenten om aandacht gevraagd voor de enorme opgave in de asielketen: de opvangcapaciteit van het COA bereikt haar grenzen terwijl de vraag naar opvangplekken onverminderd groot blijft. Landelijk is er per provincie een kwantitatieve opgave vastgesteld. Voor de provincie Zuid-Holland betreft deze opgave:

- 417 opvangplekken te realiseren in 2020;
- 1.100 opvangplekken, uiterlijk te realiseren in 2021 als compensatie van de opvangcapaciteit van de locaties die in 2021 gaan sluiten;
- 2.450 tot 2.700 opvangplekken, te realiseren vóór 2024, in de vorm van regionale opvanglocaties;
- 1.430 tot 1.500 opvangplekken, te realiseren vóór 2024 in de vorm van gemeenschappelijke vreemdelingenlocaties of satellietlocaties.

Om in te kunnen spelen op de wisselende behoefte aan opvangcapaciteit gaat de uitvoeringsagenda ervan uit dat ten minste de helft van de opvanglocaties een flexibele opvanglocatie is. Met deze flexibele opvanglocaties wordt een bijdrage geleverd aan de urgentie op de woningmarkt, de urgentie op asielopvang en de integratie van de vergunninghouder, waar de gemeenten vanaf medio 2021 medeverantwoordelijk voor worden. Op flexibele opvanglocaties kunnen naast asielzoekers ook andere urgente woningzoekenden gelijktijdig of volgtijdelijk verblijven, dit is tijdelijk. Op momenten dat COA minder (asiel)opvangplekken nodig heeft, kunnen de leegstaande plekken worden gebruikt door andere urgente doelgroepen. Zo kan leegstand van de opvang worden beperkt en kan er woonruimte voor een aantal spoedzoekers beschikbaar komen.

Gezien de enorme behoefte aan opvangplekken heeft de provincie aan de gemeenten gevraagd om samen met hun veiligheidsregio en woonregio te onderzoeken hoe ze kunnen bijdragen aan het realiseren van de provinciale behoefte aan opvangcapaciteit (al dan niet) in combinatie met flexwonen. De druk op de opvangcapaciteit en de maatschappelijke wens om vergunninghouders zo snel mogelijk te laten integreren en participeren maakt dat de provincie een dringend beroep op gemeenten doet om vergunninghouders sneller te huisvesten. De provincie heeft daarbij geadviseerd om te bezien of het huisvestingsproces van vergunninghouders verbeterd kan worden en of flexwonen projecten gerealiseerd kunnen worden door transformatie van leegstaand vastgoed of door tijdelijke bouwwerken.

Relatie met voorgenomen ontwikkeling

De beoogde tijdelijke huisvesting van statushouders en spoedzoekers in de leegstaande panden aan de Rhijngeesterstraatweg draagt direct bij aan de aanpak van de grote behoefte aan opvangplekken. Hiermee geeft de gemeente gehoor aan de dringende oproep die door de provincie aan de gemeenten is gedaan. De combinatie van huisvesting van statushouders in een regionale opvanglocatie en spoedzoekers sluit volledig aan bij de oproep en het advies van de provincie om mogelijkheden voor flexibele opvanglocaties te bezien.

3.3 Gemeentelijk beleid

3.3.1 Structuurvisie Oegstgeest 2005-2020

De Structuurvisie Oegstgeest 2005-2020 vormt de integrale leidraad voor de beoordeling van ruimtelijke ontwikkelingen binnen Oegstgeest en geeft richting aan nieuwe bestemmingsplannen. De structuurvisie is

op 30 juni 2005 vastgesteld door de gemeente Oegstgeest. De visie is geen volledig uitgewerkt plan, het vormt een sturingskader op hoofdlijnen. Het moet dan ook aangevuld worden met nader sectoraal beleid.

De Structuurvisie geeft op hoofdlijnen richting aan de dynamiek binnen de gemeente, waarbij het evenwicht tussen natuur, wonen en economie behouden dient te blijven

Relatie met voorgenomen ontwikkeling

Gezien de voorgaande functie in het pand en de toekomstige functie van het pand speelt de voorgenomen ontwikkeling in op de dynamische gemeente die Oegstgeest beoogt te zijn. Het evenwicht tussen natuur, wonen en economie wordt, gezien er alleen sprake is van een tijdelijke functiewijziging, in stand gehouden. Hiermee is de voorgenomen ontwikkeling in lijn met de Structuurvisie.

3.3.2 Omgevingsvisie Oegstgeest 2030

Op het moment van schrijven is de gemeente Oegstgeest bezig met het opstellen van haar omgevingsvisie. In 2021 gaat de gemeente het gesprek met bewoners aan om samen tot een omgevingsvisie te komen. Totdat de Omgevingsvisie Oegstgeest in werking is, omvat de Structuurvisie Oegstgeest 2005-2020 het geldend ruimtelijk beleidskader.

3.3.3 Woonvisie Oegstgeest 2020-2030

De Woonvisie Oegstgeest 2020-2030 'Samen verder bouwen aan karakter en kwaliteit' is door de gemeenteraad vastgesteld op 23 april 2020. Deze nieuwe woonvisie kent de volgende uitgangspunten:

- 1 bouwen voor de regionale woningbehoefte;
- 2 het in de nieuwbouw realiseren van 25 % middeldure huur en 25 % sociale huur, in deze collegeperiode;
- 3 waar de realisatie van 25 % middeldure huur en 25 % sociale huur redelijkerwijs niet mogelijk is, wordt dit elders, middels verevening, gecompenseerd;
- 4 bij leefbaarheidsproblemen krijgen woningcorporaties meer ruimte om een evenwichtiger mix van huishoudens naar inkomen en draagkracht te bereiken;
- 5 zorgen, afgestemd met de regio, voor voldoende woonruimte voor kwetsbare groepen.

De algemene doelstelling van de Woonvisie Oegstgeest 2020-2030 is: een gemeente die woonruimte biedt aan het brede pallet van doelgroepen, van jong tot oud, van rijk tot arm, van mondig tot kwetsbaar, met behoud van het zo gewaardeerde gevarieerde en prettige woonklimaat.

Relatie met de voorgenomen ontwikkeling

De voorgenomen ontwikkeling sluit aan bij de algemene doelstelling van de Woonvisie Oegstgeest. De gemeente wil ruimte bieden aan een zo breed mogelijk palet van doelgroepen. Daarnaast draagt de ontwikkeling bij aan het realiseren van voldoende woonruimte voor kwetsbare groepen. De Woonvisie vormt geen belemmeringen voor de voorgenomen ontwikkeling.

3.3.4 Gebiedsvisie De Geesten

Op 28 mei 2020 heeft de gemeente Oegstgeest de Gebiedsvisie De Geesten vastgesteld. In deze visie wordt ingegaan op de waardestelling van het gebied. Daarbij zijn 3 aspecten die het meest waardevol in De Geesten zijn:

- 1 het kasteel Endegeest en overige Rijksmonumenten, zoals vastgelegd in het Rijks beschermd dorpsgezicht en de landgoedbiotoop;
- 2 het groen en haar natuurwaarde i.e. de landgoedbiotoop, de parken en het open landschap, zoals vastgelegd in het Rijks beschermd dorpsgezicht, de landgoedbiotoop en het Natuurnetwerk Nederland;
- 3 de strategische ligging van het gebied en de verbindende schakel die het gebied kan zijn, programmatisch én ruimtelijk fysiek.

De programmatische invulling van het gebied gebeurt naar maatschappelijke behoeften en conform de woonvisie van Oegstgeest. Hieronder vallen onder andere bijzondere doelgroepen en het huisvesten van onderwijs.

Relatie met de voorgenomen ontwikkeling

Het tijdelijk gebruiken van de panden aan de Rhijngeesterstraatweg als ROL betreft een invulling van de behoefte van het huisvesten van bijzondere doelgroepen. Daarnaast sluit het voornemen aan bij de Woonvisie van Oegstgeest aangezien de gemeente ruimte wil bieden aan een zo breed mogelijk palet van doelgroepen. Ook wordt er met deze tijdelijke voorziening gevolg gegeven aan een maatschappelijke opgave en het verzoek van de provincie, zie hiervoor de brief van de provincie in bijlage II van deze ruimtelijke onderbouwing. Tevens wordt middels het tijdelijk gebruik voorzien in een nuttig doel voor de huidige panden in afwachting van de definitieve bestemming van de locatie. De verwachting is dat de doorlooptijd van planvorming, vergunningverlening en start bouw voor de definitieve bestemming zodanig nog tenminste 4 jaar duurt. Verdere leegstand en verval van de panden wordt voorkomen en middels invulling met de voorgestelde functie wordt dicht bij de al geldende maatschappelijke functie gebleven. De voorgenomen tijdelijke ontwikkeling is niet strijdig met de gebiedsvisie De Geesten.

3.3.5 Het beleid afwijkingsbevoegdheid kruimelgevallen Endegeest en Overgeest

Voor het planologisch mogelijk maken van de voorgenomen ontwikkeling wordt gebruik gemaakt van de zogenaamde kruimelgevallen regeling conform artikel 4 lid 11 van bijlage II van het Bor. De beleidsregels 'Afwijkingsbevoegdheid kruimelgevallen Endegeest en Overgeest' zijn door het college van burgemeesters en wethouders vastgesteld ten behoeve van het uitoefenen van de bevoegdheid om een omgevingsvergunning te verlenen op grond van artikel 2.12, eerste lid, onder a, onder 2 van de Wabo en artikel 4 bijlage II van het Bor.

De beleidsregels 'Afwijkingsbevoegdheid kruimelgevallen Endegeest en Overgeest' gelden voor de gebieden zoals weergegeven op afbeelding 3.1. De planlocatie ligt binnen dit gebied, waardoor de beleidsregels van toepassing zijn.

Afbeelding 3.1 Werkingsgebied beleidsregels 'Afwijkingsbevoegdheid kruimelgevallen Endegeest en Overgeest'



Bij de toepassing van de beleidsregels geldt dat een verzoek om afwijking alleen wordt gehonoreerd indien wordt voldaan aan de volgende (cumulatieve) kwalitatieve criteria (artikel 2 van de beleidsregels):

- 1 er sprake moet zijn van een goede ruimtelijke ordening;
- 2 er dient geen onevenredige aantasting plaats te vinden van het woon- en leefmilieu;
- 3 er dient geen onevenredige aantasting plaats te vinden van de verkeersveiligheid;
- 4 de sociale veiligheid mag niet in het geding zijn als gevolg van de afwijking;
- 5 de brandveiligheid dient gewaarborgd te zijn;
- 6 het straat- en bebouwingsbeeld mogen niet in negatieve zin worden beïnvloed;
- 7 parkeren plaats moet vinden op eigen terrein;
- 8 de afwijking mag de bestaande rechten van omliggende bedrijven niet in perken;
- 9 het beoogde gebruik van de uitbreiding of het bijgebouw mag (in beginsel) niet afwijken van het bestaande gebruik van het hoofdgebouw, één en ander overeenkomstig de regels van het bestemmingsplan.

Artikel 3 van de beleidsregels stelt dat uitgangspunt is dat wijziging van het gebruik van bouwwerken, die geen woning of woongebouw zijn, niet is toegestaan. In artikel 4 is aangegeven in welke gevallen en onder welke voorwaarden ander (tijdelijk) gebruik wel is toegestaan.

Artikel 4 van de beleidsregels stelt dat ander gebruik van gronden of bouwwerken dan bedoeld in onderdelen 1 tot en met 10 van artikel 4 Bor alleen mogelijk is voor een termijn van maximaal 3 jaar indien er sprake is van gebruik als woonruimte of kantoorpand om leegstand te voorkomen, de kwalitatieve criteria uit artikel 2 zijn beantwoord, de tijdelijkheid is aangetoond en aannemelijk is dat de activiteit na de termijn zonder onomkeerbare gevolgen zal en kan worden beëindigd.

Artikel 5 van de beleidsregels bevat een hardheidsclausule om te kunnen afwijken van de beleidsregels. De hardheidsclausule kan gebruikt worden door het college van burgemeester en wethouders wanneer er bijzondere omstandigheden worden aangevoerd die tot medewerking in afwijking van het beleidsnoodzaken en er geen redelijke alternatieven bestaan om hierin te voorzien, mits de ruimtelijke consequenties beperkt blijven en geen ongewenste precedentwerking hoeft te worden gevreesd. In geval dat burgemeester en wethouders gebruik willen maken van de hardheidsclausule zijn ook de criteria zoals bedoeld onder 2 van toepassing.

Het college van burgemeester en wethouders informeert de gemeenteraad alvorens zij gebruik wenst te maken van de hardheidsclausule. Dit is gebeurd middels een raadsmededeling, zie bijlage III bij deze ruimtelijke onderbouwing.

Relatie met de voorgenomen ontwikkeling

Artikel 2

Om te kunnen voldoen aan de eisen uit de beleidsregels moet voldaan worden aan de kwalitatieve criteria zoals genoemd in artikel 2 van het beleid. In onderhavige ruimtelijke onderbouwing worden de milieu- en omgevingseffecten en uitvoerbaarheid van het plan gemotiveerd. Tevens heeft afstemming met de brandweer plaatsgevonden over brandveiligheid van de panden en in het kader van ontsluiting van de locatie in geval van calamiteiten. Hiermee wordt voldaan aan de in artikel 2 genoemde criteria.

Artikel 3

De voorgenomen tijdelijke ontwikkeling voldoet aan artikel 3 van de beleidsregels omdat de functie van de bestaande gebouwen wonen wordt, waarmee tevens een maatschappelijke opgave wordt vervuld.

Artikel 4

In paragraaf 5.2.1 van deze ruimtelijke onderbouwing is gemotiveerd dat de afwijking benodigd is voor een termijn van 4 jaar met een optie tot eenmalige verlenging met 1 jaar tot in totaal 5 jaar. Tevens is daar toegelicht dat getracht is de panden binnen de bestemming te verhuren, maar dat dit niet is gelukt en niet realistisch is gebleken. Met de vestiging van de ROL wordt nog langer durende leegstand en verval van de panden voorkomen. Er is sprake van een functiewijziging binnen bestaande panden en realisatie van een nieuw te bouwen fietsenstalling. Dit betreft gebruik dat na afloop van de termijn zonder onomkeerbare gevolgen kan worden beëindigd en ook zal worden beëindigd vanwege beoogde herontwikkeling van de panden door de eigenaar.

Daarnaast kan de uitwerking van de gebiedsvisie in een ontwerpbestemmingsplan c.q. in een omgevingsplan pas plaatsvinden zodra de eigenaren van de gronden binnen het gebied Overgeest overeenstemming hebben bereikt met de gemeente omtrent de te realiseren woningbouw, de doelgroepen en herstel van het slagenlandschap. De verwachting is dat de planontwikkeling en hiervoor benodigde planologische en vergunningprocedures nog ten minste 4 jaar zullen duren.

Omdat langdurige leegstand moet worden voorkomen is het college bereid om met de kruimelgevallenregeling voor een beperkte periode en met inachtneming van de beleidsregels mee te werken aan dit tijdelijke initiatief, mede gelet op de maatschappelijke nood voor tijdelijke opvang van statushouders en spoedzoekers.

Het is aannemelijk dat de planontwikkeling, bestemmingsplanprocedure, vergunningverlening en start bouw voor een permanente herontwikkeling van het gebied Overgeest naar woningbouw (nog) ten minste 4 jaar duurt. In het geval er meer tijd nodig is voor de permanente herontwikkeling van de panden, wil COA gebruik maken van een eventuele mogelijkheid om het gebruik nog maximaal 1 jaar te verlengen.

Gezien het voorgaande wordt voldaan aan artikel 4 van de beleidsregels, met uitzondering van de beoogde termijn die langer dan 3 jaar is. Voor de beoogde termijn van 4 jaar + 1 jaar mogelijke verlenging wordt gebruik gemaakt van de hardheidsclausule in artikel 5 van de beleidsregels.

Artikel 5

Aangezien artikel 4 van de beleidsregels in principe geldt voor een termijn van ten hoogste 3 jaar, dient hiervan afgeweken te worden. Door middel van het toepassen van artikel 5 van de beleidsregels (hardheidsclausule) kan van artikel 4 worden afwijken en de beoogde 4 jaar met een optie tot eenmalige verlengen van 1 jaar tot in totaal 5 jaar gekomen worden. Met deze tijdelijke voorziening voor een gecombineerde doelgroep van statushouders en spoedzoekers wordt gevolg gegeven aan een maatschappelijke opgave van de gemeente en het verzoek van de provincie. Zie hiervoor ook de eerder genoemde brief van de provincie in bijlage II van deze ruimtelijke onderbouwing. De eigenaar van de panden heeft getracht om de panden binnen de vigerende bestemming te verhuren. Dit is niet gelukt, met name vanwege de tijdelijkheid (zie ook paragraaf 5.2.1). Het tijdelijk gebruik van de panden door COA en Divorce Housing vormt een nuttig doel voor de huidige panden in afwachting van de definitieve bestemming. Hiermee wordt aangetoond dat het een bijzondere omstandigheid is waarvoor geen andere alternatieven beschikbaar zijn. Het college van burgemeester en wethouders heeft daarna de raad geïnformeerd over het gebruik maken van artikel 5 (zie brief in bijlage III). Hiermee wordt voldaan aan artikel 5 van de beleidsregels.

De ontwikkeling voldoet aan de gemeentelijke beleidsregels 'Afwijkingsbevoegdheid kruimelgevallen Endegeest en Overgeest'.

4

MILIEU- EN OMGEVINGSASPECTEN

In het kader van gemeentelijke besluitvorming dient bij een omgevingsvergunning afwijken van het bestemmingsplan door middel van een integrale ruimtelijke benadering nadrukkelijk rekening te worden gehouden met de consequenties van het plan voor de omgeving. Het bevoegd gezag is namelijk verantwoordelijk voor een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Dit gebeurt in het kader van een 'goede ruimtelijke ordening'. Het beginsel van een goede ruimtelijke ordening is van toepassing voor alle ruimtelijke ontwikkelingen. De effecten op de leefomgeving worden in dit hoofdstuk door middel van de bespreking van de voor de ontwikkeling relevante milieu- en omgevingsaspecten in beeld gebracht en afgewogen, en hiermee wordt de uitvoerbaarheid van deze omgevingsvergunning aangetoond.

In dit hoofdstuk wordt ingegaan op de relevante milieu- en omgevingsaspecten. Daarbij wordt getoetst aan sectorale wet- en regelgeving met de volgende thematische onderverdeling:

- verkeer en parkeren;
- geluid;
- luchtkwaliteit;
- externe veiligheid;
- natuur;
- water;
- bodem;
- archeologie;
- cultuurhistorie;
- landschap;
- kabels en leidingen;
- bedrijven en milieuzonering;
- sociale veiligheid.

4.1 Verkeer en parkeren

In het kader van de beoogde ontwikkeling van tijdelijke huisvesting van statushouders en spoedzoekers in de panden aan de Rhijngeesterstraatweg 13a en c is een parkeer- en verkeersonderzoek uitgevoerd, conform het verzoek van de gemeenteraad. Het parkeer- en verkeersonderzoek dient uit te wijzen of het huidige terrein en de aanwezige verkeersvoorzieningen geschikt zijn om deze tijdelijke huisvesting mogelijk te maken, en zo niet wat er dan nodig is om het terrein geschikt te maken zodanig dat het terrein voor alle gebruikers veilig te gebruiken en toegankelijk is. Het volledige onderzoek is opgenomen in bijlage IV van deze ruimtelijke onderbouwing.

4.1.1 Toetsingskader

Parkeren

In het uitgevoerde onderzoek is beoordeeld of de huidige parkeergelegenheid voldoende capaciteit biedt om de tijdelijke huisvesting mogelijk te maken. Door invulling van de leegstaande panden zal de parkeervraag in het gebied toenemen. Om dit te beoordelen, is een parkeerbalans opgesteld volgens de regels uit het bestemmingsplan en het gemeentelijke parkeerbeleid.

Voor de diverse functies is de parkeerbehoefte berekend voor verschillende weekmomenten, op basis van het functieprogramma en de parkeernormen. Vervolgens is beoordeeld of de parkeer capaciteit voldoende is om op ieder weekmoment de parkeervraag op te vangen.

Verkeersgeneratie

Door de nieuwe invulling zal het aantal gebruikers van het gebied toenemen ten opzichte van de situatie sinds 2015 (toen de panden nog in gebruik waren). Op basis van het functieprogramma en de kencijfers van het CROW is berekend hoeveel verkeersbewegingen in de nieuwe situatie worden verwacht. Dit inzicht is gebruikt om te beoordelen of de beoogde verkeersaantallen op een veilige manier afgewikkeld kunnen worden op het terrein en de omliggende wegen.

Verkeersveiligheid en toegankelijkheid van het terrein

In het onderzoek is beoordeeld of de huidige inrichting van het terrein op orde is om de nieuwe gebruikers en verkeersbewegingen op een verkeersveilige manier te accommoderen. Tevens is gekeken naar de toegankelijkheid van het terrein via de toegangspoort, en naar de bereikbaarheid voor nood- en hulpdiensten.

Effecten in de omgeving

Tenslotte is in het uitgevoerde onderzoek gekeken naar de effecten op omliggende wegen. Door de tijdelijke invulling zal ook het aantal verkeersdeelnemers buiten het terrein toenemen. Een beschouwing van de verkeersveiligheid, verkeerseffecten en OV-toegankelijkheid is opgenomen. Daarbij zijn de wegen en kruispunten in de omgeving beoordeeld aan de hand van de ontwerprichtlijnen van het CROW en de verkeersintensiteiten.

Omgevingsoverleg

De gebruikers van het terrein (achter de toegangspoort) zijn middels twee digitale bijeenkomsten betrokken bij de bespreking van de verkeers- en parkeereffecten. Diverse aandachtspunten en zorgen zijn opgehaald en met elkaar besproken. Dit is meegenomen in de analyse en bevindingen van de voorgaande onderdelen en een aantal door de betrokken omwonenden aangedragen maatregelen wordt ook genomen.

4.1.2 Resultaten

Parkeren

Op basis van het gemeentelijk parkeerbeleid is een parkeerbalans opgesteld met een zekere bandbreedte om te beoordelen of er voldoende parkeergelegenheid is. Uit deze analyse blijkt dat er op alle weekmomenten voldoende parkeerplaatsen zijn om de extra parkeervraag van de tijdelijke huisvesting van statushouders en spoedzoekers op te vangen.

In de parkeerbalans zijn een 'worst case'-situatie (bovengrens) en een waarschijnlijke situatie beschouwd. Waarschijnlijk is er ruim voldoende parkeergelegenheid, zodat een aantal parkeerplaatsen opgeheven kan worden en als (extra) speel- en buitenplaats voor statushouders gebruikt kunnen worden. In eerste instantie wordt alle parkeergelegenheid behouden, en wordt eerst in de praktijk bekeken hoe de parkeervraag exact uitvalt en of inderdaad een aantal parkeerplaatsen opgeheven kan worden. COA en de gemeente zullen dit in overleg besluiten.

Verder wordt aanbevolen de parkeerplaatsen vrij te maken van overwoekerd groen en onkruid, de parkeerplaatsen goed aan te duiden, en de looproute achter het pand van Divorce Housing langs op orde te maken.

Om voor beide panden in voldoende stallingsmogelijkheden voor fietsen te voorzien wordt een nieuw te bouwen fietsenstalling gerealiseerd en worden fietsenrekken geplaatst.

Verkeer

De tijdelijke huisvesting van statushouders en spoedzoekers zorgt voor extra verkeersbewegingen, fietsers en voetgangers op het terrein en de omliggende wegen ten opzichte van de huidige situatie met leegstand. In dit het onderzoek zijn de wegen van het terrein beoordeeld. Geconcludeerd wordt dat een aantal wegen smal is, maar geschikt voor de verwachte verkeersbewegingen.

De wegen op het terrein hebben een erfachtige inrichting, waarbij auto's, fietsers en voetgangers dezelfde ruimte delen. Dit kan op een veilige manier, zolang de verkeersintensiteiten en snelheid laag zijn. De wegen op het terrein worden enkel door bestemmingsverkeer gebruikt, en de snelheid van het gemotoriseerde verkeer zal door de uitstraling van de omgeving, de smalle wegen en het gemengde gebruik voldoende laag zijn. Wel wordt aanbevolen op het weggetje tussen het voor- en achterterrein nabij het kruispunt met de zijweg een drempel aan te leggen om de snelheid van verkeer te remmen. Ook wordt aanbevolen hier een spiegel te monteren en het groen te snoeien om het zicht te verbeteren.

De toegangspoort tot het terrein is smal en hier kan één auto per keer passeren. Er is voor en achter de poort voldoende ruimte voor auto's om op elkaar te wachten. Bovendien zijn de verkeersintensiteiten relatief beperkt, waardoor de kans op ontmoetingen bij de poort zeer klein is. Ook zijn er veel verkeersbewegingen dezelfde richting op, omdat werknemers van de op het terrein gevestigde functies veelal in de ochtend aankomen en in de middag/avond vertrekken.

Omgevingseffecten

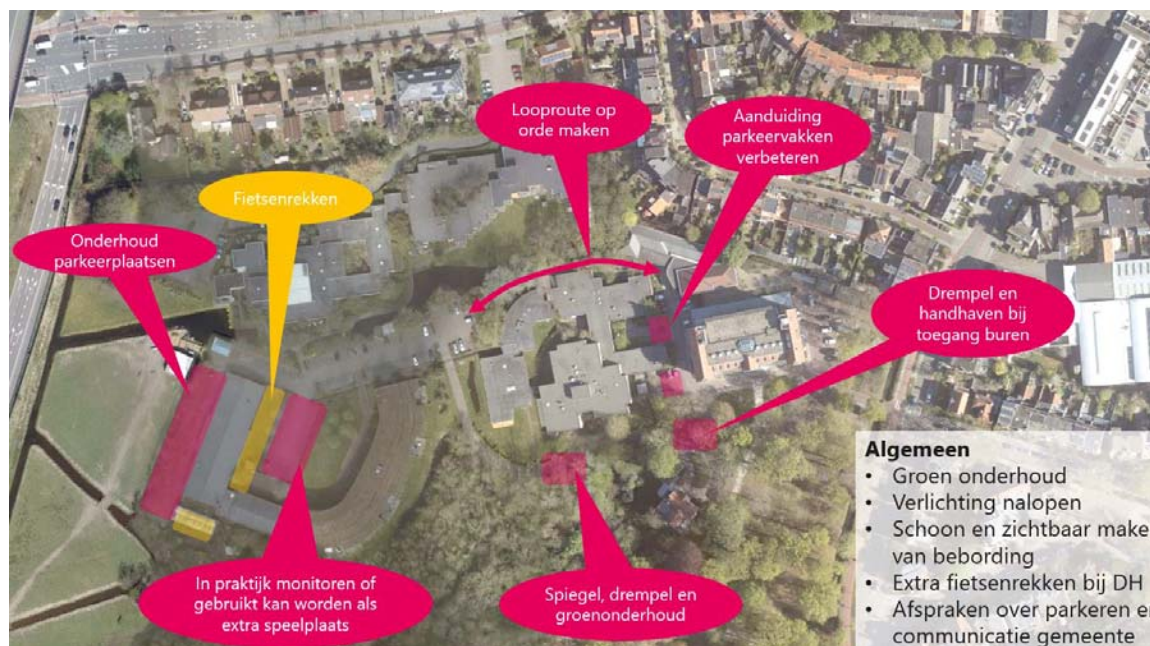
Door de tijdelijke huisvesting zullen extra verkeersbewegingen van en naar de planlocatie plaatsvinden: ongeveer 320 autoritten per werkdag. Dit aantal ligt lager dan in de oorspronkelijke situatie die binnen het bestemmingsplan mogelijk is. De grootste effecten treden op de Rhijngeesterstraatweg op. Hoe verder van de planlocatie, hoe meer het verkeer zich verspreidt over verschillende wegen en hoe kleiner de effecten worden. De effecten op de Rhijngeesterstraatweg zijn beperkt: een toename van 3 tot 6%. Deze weg kan extra verkeer van de tijdelijke huisvesting ruimschoots veilig opvangen. Ook voor fietsers en voetgangers zijn er veilige routes in de omgeving.

Op het terrein is voldoende parkeergelegenheid om op de verschillende momenten de gehele parkeervraag op te vangen. De kans dat gebruikers van de panden van COA en Divorce Housing parkeren buiten het eigen terrein is daardoor zeer gering. Er is een kans dat bezoekers of werknemers van het gemeentehuis in de naastgelegen wijk parkeren, omdat de parkeerplaatsen op kortere loopafstanden zijn gelegen of omdat deze meer op de aanrijroute liggen. De komst van de tijdelijke huisvesting heeft hier geen effect op, en ook in de huidige situatie komt dit mogelijk reeds voor. Aanbevolen wordt dat de gemeente intern en in haar communicatie omtrent raadsvergaderingen en informatieavonden, werknemers en bezoekers oproept zo veel mogelijk op de fiets te komen en anders netjes op het eigen terrein te parkeren. Het netter en op orde maken van het terrein (groenonderhoud, goede verlichting) kan overigens ook helpen in het vergroten van het gebruik van de parkeergelegenheid op eigen terrein, waardoor omgevingseffecten beperkt worden.

4.1.3 Conclusie en aanbevelingen

Op afbeelding 4.1 zijn de aanbevelingen vanuit het verkeers- en parkeeronderzoek samengevat. COA zal in afstemming met de gemeente deze aanbevelingen opnemen en uitvoeren waardoor het aspect verkeer en parkeren geen belemmering vormt voor de voorgenomen ontwikkeling.

Afbeelding 4.1 Overzicht aanbevelingen uit het verkeers- en parkeeronderzoek



4.2 Geluid

In het kader van een omgevingsvergunning afwijken van het bestemmingsplan dient het aspect geluid beoordeeld te worden. Bij het aspect geluid gaat het om het ruimtelijk mogelijk maken van een geluidsbron (zoals wijzigingen aan een weg, spoorweg of industrie) enerzijds en bestemmingen die een zekere mate van rust nodig hebben (zoals woningen, scholen en ziekenhuizen) anderzijds. Ruimtelijke plannen moeten voldoen aan de wet- en regelgeving die is opgenomen in de Wet geluidhinder (Wgh), de Wet milieubeheer (Wm) en onderliggende besluiten en regelingen.

4.2.1 Toetsingskader

Conform artikel 76a van de Wet geluidhinder hoeft er in het kader van een omgevingsvergunning tijdelijk afwijken van het bestemmingsplan voor een periode korter dan 10 jaar niet getoetst te worden aan de Wet geluidhinder. Gezien het plan een tijdelijke afwijking voor een periode van 4 jaar + 1 jaar mogelijke verlenging betreft, hoeft voor het aspect geluid geen formele toetsing aan de Wet geluidhinder plaats te vinden. Wel moet er getoetst worden of het voornemen voldoet aan een goede ruimtelijke ordening en een goed woon- en leefklimaat.

4.2.2 Resultaten

De voorgenomen ontwikkeling voorziet in een functiewijziging zonder voor het aspect geluid relevante wijziging van bestaande bebouwing. De panden hebben een maatschappelijke bestemming waarin geluidgevoelige functies zijn toegestaan (zorgcomplex) en ten opzichte waarvan de nieuwe tijdelijke functie (huisvesting spoedzoekers en statushouders) geen voor geluid relevante wijzigingen tot gevolg heeft. Door middel van de tijdelijke functiewijziging wordt een voor het aspect geluid soortgelijke functie mogelijk gemaakt. Er is daarom geen sprake van een voor het aspect geluid relevante wijziging.

4.2.3 Conclusie

Gezien de aard van de ontwikkeling - een tijdelijke functiewijziging in bestaande bebouwing zonder voor geluid relevante fysieke wijzigingen aan de bebouwing - in relatie tot hetgeen op grond van het bestemmingsplan is toegestaan, is er geen nader onderzoek naar het aspect geluid benodigd. Het aspect geluid vormt geen belemmering voor de voorgenomen ontwikkeling.

4.3 Luchtkwaliteit

In het kader van een goede ruimtelijke ordening wordt bij een ruimtelijk plan, uit het oogpunt van de bescherming van de gezondheid van de mens, rekening gehouden met de luchtkwaliteit. In de Wet milieubeheer (verder: Wm) zijn eisen opgenomen waaraan de luchtkwaliteit in de buitenlucht moet voldoen. Hierbij is onderscheid gemaakt in grenswaarden waaraan nu moet worden voldaan en grenswaarden waaraan in de toekomst moet worden voldaan. De meest kritieke stoffen zijn stikstofdioxide en fijnstof. Voor andere in de Wm genoemde stoffen, wordt in Nederland, behoudens bijzondere situaties, overal voldaan aan de vereisten.

Op grond van artikel 5.16 Wm stelt het bevoegd gezag een wijziging of afwijking van het bestemmingsplan alleen vast wanneer aannemelijk is gemaakt dat:

- de wijziging of afwijking van het bestemmingsplan niet leidt tot het overschrijden van de in de wet genoemde grenswaarden; of
- de luchtkwaliteit als gevolg van het vergunde plan per saldo verbetert of ten minste gelijk blijft, of bij een beperkte toename, door een met de ontwikkeling samenhangende maatregel of effect, per saldo verbetert; of
- de wijziging van het bestemmingsplan niet in betekenende mate bijdraagt aan de concentratie van een stof waarvoor in de wet grenswaarden zijn opgenomen; of
- de ontwikkeling is opgenomen of past in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit.

4.3.1 Toetsingskader

Titel 5.2 van de Wet milieubeheer geeft aan wanneer een (luchtvervuilend) project toelaatbaar is. Het bevoegde bestuursorgaan moet dan aannemelijk maken, dat het project aan 1 of een combinatie van de volgende voorwaarden voldoet:

- een project is opgenomen in, of past binnen, het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) of een regionaal programma van maatregelen;
- een project draagt alleen 'niet in betekenende mate' (NIBM) bij aan de luchtverontreiniging;
- een project leidt per saldo niet tot een verslechtering van de luchtkwaliteit;
- er is geen sprake van een feitelijke of dreigende overschrijding van een grenswaarde.

De Wet milieubeheer (Wm) geeft grenswaarden voor de concentraties van onder andere stikstofdioxide (NO₂) en fijn stof (PM₁₀ en PM_{2,5}). Bij ruimtelijke ontwikkelingen dient getoetst te worden of de ontwikkeling ervoor zorgt dat grenswaarden worden overschreden. Deze grenswaarden liggen voor zowel NO₂ als PM₁₀ op een jaargemiddelde van 40 microgram/m³.

4.3.2 Resultaten

Door de voorgenomen ontwikkeling betreft functiewijziging binnen bestaande bebouwing. Uit het verkeersonderzoek (zie paragraaf 4.1) blijkt dat de functiewijziging een verkeersgeneratie tot gevolg heeft die kleiner is dan de verkeersgeneratie behorende bij de functie die op grond van het vigerende bestemmingsplan planologisch is toegestaan. Dit betekent dat als gevolg van de functiewijziging er geen sprake zal zijn van een verslechtering van de luchtkwaliteit. Daarnaast ligt de huidige bebouwing wel binnen de 250 m van de rijksweg A44 wat inzake luchtkwaliteit een aandachtspunt kan zijn. Aangezien er geen

nieuwe bebouwing opgericht wordt en de huidige bebouwing niet verandert, is dit niet relevant voor de voorgenomen ontwikkeling.

4.3.3 Conclusie

Zowel in de autonome situatie als in de plansituatie zullen er geen overschrijdingen plaatsvinden van de in de Wet milieubeheer vastgelegde grenswaarden omdat er sprake is van een afname van de verkeersgeneratie ten opzichte van de in het bestemmingsplan toegestane functie. Op het gebied van luchtkwaliteit is er dan ook geen belemmering om het voorgenomen plan te realiseren.

4.4 Externe veiligheid

Het transport, de opslag en productie van gevaarlijke stoffen brengen risico's met zich mee door de mogelijkheid dat bij een ongeval gevaarlijke lading vrij kan komen. De discipline externe veiligheid houdt zich bezig met het beheersen van de hieraan verbonden risico's voor mensen die zich in de nabijheid van gevaarlijke stoffen bevinden. Daarnaast horen bij externe veiligheid de risico's volgend uit het in werking hebben van windturbines en luchthavens.

Het Nederlandse externe veiligheidsbeleid is gericht op de bescherming van individuen die zich bevinden in beperkt kwetsbare en kwetsbare objecten¹. Deze 2 soorten (kwetsbare) objecten worden ook wel de risico-ontvangers genoemd. In het kader van het vaststellen van nieuwe ruimtelijke plannen zoals een bestemmingsplan of afwijking van een bestemmingsplan moet worden getoetst of het realiseren van het plan een onacceptabel externe veiligheidsrisico oplevert. Bij de toetsing moet gekeken worden naar 2 soorten risico's, plaatsgebonden risico en groepsrisico.

In deze paragraaf wordt eerst het toetsingskader beschreven met de daarbij behorende definities van het plaatsgebonden en groepsrisico. Daarna komen de risicobronnen die zich in het gebied bevinden aan de orde en is getoetst aan de geldende wet- en regelgeving.

4.4.1 Toetsingskader

Externe veiligheid betreft de beheersing van de risico's en gaat om het gebruik, de opslag, de productie en het transport van gevaarlijke stoffen. Daarnaast horen bij externe veiligheid de risico's volgend uit het in werking hebben van windturbines en luchthavens. Het doel van het externe veiligheidsbeleid is tweeledig:

- de bescherming van personen middels het beschermen van kwetsbare en beperkt kwetsbare objecten;
- het mogelijk maken om te werken met gevaarlijke stoffen.

De gevaarlijke stoffen kennen 2 verschillende bronnen:

- stationaire bronnen, zoals een fabriek of een LPG-vulpunt;
- mobiele bronnen, zoals transport van gevaarlijke stoffen over wegen en door leidingen.

Voor inrichtingen (bedrijven) zijn het 'Besluit externe veiligheid inrichtingen' (Bevi) en de 'Regeling externe veiligheid inrichtingen' (Revi) van belang. In het Bevi wordt externe veiligheid omschreven als 'de kans om buiten een inrichting te overlijden als rechtstreeks gevolg van een ongewoon voorval binnen de inrichting waar een gevaarlijke stof bij betrokken is'.

De richtlijnen voor buisleidingen zijn weergegeven in het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb), als ook de bijbehorende regeling (Revb).

¹ In artikel 1 van het Besluit externe veiligheid inrichtingen is de definitie opgenomen van kwetsbare objecten en beperkt kwetsbare objecten.

Voor transport is de 'Wet vervoer gevaarlijke stoffen' van belang. Daarnaast is er een aantal besluiten en regelingen vastgesteld waarin het beleid verder uitgewerkt is, waaronder het Besluit externe veiligheid transportroutes (Bevt) en het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb). Bij externe veiligheid wordt een onderscheid gemaakt tussen een plaatsgebonden risico en een groepsrisico.

Het plaatsgebonden risico is de kans dat een persoon, die zich gedurende een jaar onafgebroken en onbeschermd op een bepaalde plaats bevindt, overlijdt als gevolg van een ongeval met gevaarlijke stoffen. Dit risico wordt per bedrijf vastgelegd in contouren. Er geldt een contour waarbinnen die kans 10^{-5} (1 op 100.000) en een contour waarbinnen deze kans 10^{-6} (1 op 1.000.000) bedraagt. Binnen deze contour mogen in ieder geval geen kwetsbare objecten (onder andere scholen, gebouwen waar zich veel mensen bevinden en gebouwen waar zich minder zelfredzame personen kunnen bevinden) aanwezig zijn of geprojecteerd worden.

Het groepsrisico is de kans dat een groep personen binnen een bepaald gebied overlijdt ten gevolge van een ongeval met gevaarlijke stoffen. De oriëntatiewaarde geeft hierbij de indicatie van een aanvaardbaar groepsrisico. Voor de contour van het groepsrisico geldt in ieder geval dat het niet wenselijk is om hier kwetsbare bestemmingen toe te staan. Het streven moet zijn om het aantal personen binnen het invloed gebied onder de oriëntatiewaarde en waar mogelijk zo laag mogelijk te houden.

4.4.2 Resultaten

Op de uitsnede van de risicokaart¹ op afbeelding 4.1 is een risicobron in de buurt van het de voorgenomen ontwikkeling te onderscheiden. Het getal op de afbeelding correspondeert met de risicobron in tabel 4.4.

Afbeelding 4.2 Uitsnede risicokaart



¹ bron: www.risicokaart.nl

Tabel 4.1 Overzicht risicobron (bron: risicokaart.nl, geraadpleegd op 13 april 2021)

Nummer	Risicobron	Specifieke informatie installatie	Risicoafstand PR 10^{-6} (m)	Risicoafstand PR 10^{-7} (m)**	Plasbrandaandachtsgebied aanwezig (ja/nee)
1.	Z1 - A44: afrit 3 (Noordwijkerhout) - afrit 8 (Leiden)	rijksweg vervoer van LF1 en LF2*	0	74	nee

* LF1: brandbare vloeistof (bijvoorbeeld Heptaan (diesel)). LF2: brandbare vloeistof (bijvoorbeeld Pentaan (benzine)).

** conform de Regeling Basisnet wordt deze afstand gebruikt als groepsrisicoplafond.

Gezien de afstand van het referentiepunt tot aan de projectgrens van de voorgenomen ontwikkeling (ongeveer 105 m), valt het voornemen buiten de risicocontour PR 10^{-7} van de aanwezige risicobron. Daarnaast is de voorgenomen ontwikkeling zelf geen risicobron en voorziet de voorgenomen ontwikkeling alleen in een functiewijziging.

4.4.3 Conclusie

Het aspect externe veiligheid vormt geen belemmering bij de voorgenomen functiewijziging. De voorgenomen ontwikkeling valt buiten de aanwezige risicocontouren van de in de nabijheid aanwezige risicobron (A44). Daarnaast is de voorgenomen ontwikkeling zelf geen risicobron.

4.5 Natuur

In deze paragraaf wordt ingegaan op de ruimtelijke aanvaardbaarheid van de voorgenomen ontwikkeling vanuit het oogpunt van natuur.

4.5.1 Toetsingskader

De Wet natuurbescherming regelt op hoofdlijnen 3 zaken:

- 1 bescherming van planten- en diersoorten;
- 2 bescherming van de in het kader van Europees natuurbeleid aangewezen Natura 2000-gebieden;
- 3 bescherming van bos en houtopstanden.

Soortenbescherming

Ten aanzien van soortenbescherming maakt de Wet natuurbescherming onderscheid in 3 categorieën:

- vogels: dit zijn alle van nature in Nederland in het wild levende vogels zoals bedoeld in artikel 1 van de Vogelrichtlijn;
- Habitatrichtlijnsoorten: dit zijn soorten uit bijlage IV van de Habitatrichtlijn, bijlage I en II van het Verdrag van Bern en bijlage II van het Verdrag van Bonn;
- andere soorten: dit zijn soorten die genoemd zijn in bijlage A van de Wet natuurbescherming. Het gaat hier om een aantal zoogdieren, amfibieën, reptielen, vissen, dagvlinders, libellen, kevers en vaatplanten.

Voortplantingsplaatsen en rustplaatsen (inclusief functionele leefomgeving zoals foerageergebieden of vliegroutes) van beschermde soorten uit de eerste en tweede categorie mogen niet (opzettelijk) verstoord of vernietigd worden. Daarnaast mag geen enkele beschermde soort (opzettelijk) worden gedood of verwond. Bij vogels zijn daarnaast de nesten van belang. Er zijn 5 categorieën broedvogels waarvan de nesten jaarrond beschermd zijn (categorie 1-4) of waarvan de nesten beschermd zijn als er onvoldoende alternatieven zijn (categorie 5). De categorie 'andere soorten' gaat om soorten die niet onder de Habitatrichtlijn of Vogelrichtlijn vallen. Deze soorten worden beschermd vanwege de breed in de maatschappij levende overtuiging dat deze dieren beschermd moeten worden. De overige soorten uit deze bijlage worden om

ecologische redenen beschermd. Hiermee wordt door Nederland uitvoering gegeven aan het Biodiversiteitsverdrag om de staat van instandhouding van dier- en plantsoorten te garanderen.

Gebiedsbescherming

Natura 2000

De Minister van Economische Zaken en Klimaat (EZK) wijst gebieden aan die deel uitmaken van het Europese netwerk van natuurgebieden: Natura 2000. Een dergelijk besluit bevat de instandhoudingsdoelstellingen voor de leefgebieden van vogelsoorten (Vogelrichtlijn) en de instandhoudingsdoelstellingen voor de natuurlijke habitats en habitats van soorten (Habitatrichtlijn).

Ten aanzien van gebiedsbescherming geldt dat de Wet natuurbescherming de bescherming van Natura 2000-gebieden regelt. Het beschermingsregime voor Natura 2000-gebieden nagenoeg gelijk blijft aan de bepalingen uit de voormalige Natuurbeschermingswet 1998. Voor beschermde natuurmonumenten geldt echter dat de beschermingsstatus van deze gebieden in de nieuwe wet is komen te vervallen. Toetsing aan (oude doelen van) beschermde natuurmonumenten is derhalve vanaf het moment van inwerkingtreding van de Wet natuurbescherming niet meer noodzakelijk.

Stikstofdepositie

Op grond van artikel 2.7 lid 2 Wet natuurbescherming is een vergunning vereist voor het realiseren van projecten waar op voorhand significante negatieve gevolgen op Natura 2000-gebieden niet zijn uit te sluiten. Specifiek voor het aspect stikstof geldt dat sinds de rechterlijke uitspraak van de Raad van State van 29 mei 2019¹ de ecologische gevolgen van iedere berekende depositie van meer dan 0,005 mol N/ha/jr. beoordeeld moet worden. De berekening moet uitgevoerd worden met de meest actuele versie van het rekeninstrument AERIUS Calculator.

Momenteel geldt het volgende kader voor de vergunningverlening voor projecten:

- op basis van de Wet natuurbescherming is een vergunning vereist voor projecten die een significant gevolg kunnen hebben voor een Natura 2000-gebied². Dit is dus niet het geval indien significante gevolgen op voorhand zijn uit te sluiten. Dit is voor stikstof bijvoorbeeld het geval indien er volgens de stikstofberekeningen geen toename van stikstofdepositie plaatsvindt naar aanleiding van het te realiseren project of indien significante gevolgen kunnen worden uitgesloten in de voortoets (bijvoorbeeld door interne saldering);
- indien niet op voorhand kan worden uitgesloten dat mogelijke significante gevolgen optreden, dient een Passende Beoordeling te worden opgesteld om in beeld te brengen of er daadwerkelijk significante gevolgen aan de orde zijn. In een Passende Beoordeling mogen ook mitigerende maatregelen (zoals externe saldering) betrokken worden. De vergunning kan worden verleend indien (eventueel met toepassing van deze mitigerende maatregelen) de voorgenomen activiteit de natuurlijke kenmerken van het Natura 2000-gebied niet zal aantasten³;
- als uit de Passende Beoordeling blijkt dat significante gevolgen niet kunnen worden uitgesloten, kan een vergunning enkel worden verleend indien de ADC-toets succesvol wordt doorlopen:
 - A: er zijn geen alternatieve oplossingen;
 - D: het project is nodig om dwingende redenen van groot openbaar belang;
 - C: door middel van compenserende maatregelen wordt gewaarborgd dat de algehele samenhang van Natura 2000 bewaard blijft⁴.

Natuurnetwerk Nederland

Het Natuurnetwerk Nederland, de voormalige Ecologische Hoofdstructuur (EHS), zorgt voor een aaneengesloten netwerk van natuurgebieden en natuurontwikkelingsgebieden die met elkaar verbonden worden door ecologische verbindingzones.

¹ ABRvS 29 mei 2019, ECLI:NL:RVS:2019:1603.

² Artikel 2.7 lid 2 Wet natuurbescherming.

³ Artikel 2.7 lid 3 jo. Artikel 2.8 lid 3 Wet natuurbescherming.

⁴ Artikel 2.8 lid 2 Wet natuurbescherming.

Houtopstanden

Het omhakken of rooien van bossen is niet zomaar toegestaan in de Wet natuurbescherming. Dit geldt ook bij het rooien of het verrichten van handelingen die de dood of ernstige beschadiging van bomen tot gevolg hebben. Hieronder valt ook beschadiging door vee. Onder bos wordt verstaan:

- alleen bossen die buiten de 'bebouwde kom Boswet' liggen;
- alle beplantingen van bomen die groter zijn dan 10 are (1.000 m²);
- bomen in een rijbeplanting, als de rij uit meer dan 20 bomen bestaat.

De gemeente stelt de grenzen van de 'bebouwde kom Boswet' bij besluit vast. Deze grenzen kunnen afwijken van de 'bebouwde kom Verkeerswet'. Het besluit wordt door de provincie goedgekeurd.

4.5.2 Resultaten

Soortenbescherming

De voorgenomen ontwikkeling behelst enkel een functiewijziging en plaatsing van een fietsenstalling waarbij er geen aanpassingen aan de huidige bebouwing wordt voorzien en geen wijzigingen aan de inrichting van het buitenterrein worden gedaan. Mogelijk aanwezige soorten worden met de voorgenomen ontwikkeling daardoor niet verstoord, gedood of verwond.

Gebiedsbescherming

Natura 2000-gebieden

Het dichtstbijzijnde Natura 2000-gebied, Meijndel & Berkheide, ligt op ongeveer 3 km van de planlocatie. Gezien de afstand en de voorgenomen ontwikkeling en de aard van de ontwikkeling (functiewijziging) is er geen sprake van areaalverlies of beschadiging of aantasting van dit Natura 2000-gebied.

Stikstofdepositie

Voor de voorgenomen ontwikkeling is een stikstofdepositieonderzoek uitgevoerd naar de aanlegfase en gebruiksfase van de ROL. Het volledige onderzoek is opgenomen in bijlage II van deze ruimtelijke onderbouwing.

Op basis van het onderzoek is geconcludeerd dat:

- de aanleg en verbouwing niet leidt tot deposities op nabij gelegen Natura 2000-gebieden van 0,005 mol/ha/jaar of meer: daarmee is er geen sprake van significante negatieve effecten op de instandhoudingsdoelstellingen van Natura 2000-gebieden tijdens de aanlegfase;
- het gebruik van de ROL na realisatie niet leidt tot deposities op nabij gelegen Natura 2000-gebieden van 0,005 mol/ha/jaar: daarmee is er geen sprake van significante negatieve effecten op de instandhoudingsdoelstellingen van Natura 2000-gebieden tijdens de gebruiksfase.

Op grond van bovenstaande conclusies kunnen significante negatieve effecten op de instandhoudingsdoelstellingen van Natura 2000-gebieden op voorhand worden uitgesloten. Hiermee is vastgesteld dat voor de beoogde aanleg en gebruik van de gebouwen er geen vergunningsplicht geldt in het kader van de Wet natuurbescherming.

Natuurnetwerk Nederland (NNN)

Direct aangrenzend aan het plangebied ligt het NNN. Gezien de voorgenomen ontwikkeling een functiewijziging betreft vindt er geen aantasting of beschadiging plaats aan het NNN waardoor eventuele compenserende maatregelen niet aan de orde zijn.

Houtopstanden

De voorgenomen ontwikkeling betreft enkel een functiewijziging en plaatsing van een fietsenstalling, waarbij er geen aanpassingen aan de huidige bebouwing wordt voorzien. Er worden geen bestaande bomen of houtopstanden gekapt.

4.5.3 Conclusie

Aangezien de voorgenomen ontwikkeling geen wijziging betreft aan bestaande bebouwing en/of het kappen van bestaande bomen, vormen de aspecten soortenbescherming, gebiedsbescherming en houtopstanden geen belemmering voor de voorgenomen ontwikkeling. Daarnaast is er een stikstofdepositieonderzoek uitgevoerd waarin eventuele significant negatieve effecten op omliggende Natura 2000-gebieden zijn uitgesloten. Het aspect natuur vormt geen belemmering in het kader van de voorgenomen ontwikkeling.

4.6 Water

Een ruimtelijke ontwikkeling kan effecten hebben op de waterhuishoudkundige situatie, zowel kwantitatief als kwalitatief. In Nederland is daarom de watertoets een onderdeel van elke ruimtelijke ontwikkeling.

4.6.1 Toetsingskader

De watertoets is met ingang van 1 november 2003 wettelijk verplicht geworden voor ruimtelijke plannen. De watertoets is een procesinstrument waarbij de waterbeheerders in een vroegtijdig stadium worden betrokken bij de voorgenomen ontwikkeling, zodat verschillende aspecten van 'water' een goede plaats krijgen in de planvorming. In de waterparagraaf worden de effecten van het ontwerp op deze verschillende aspecten omschreven, zoals waterkwantiteit, waterkwaliteit, waterkeringen, beheer en onderhoud en het effect op grondwaterpeilen.

4.6.2 Resultaten

Er vindt geen wijziging plaats aan de huidige bebouwing en er vindt ook geen wijziging plaats aan het huidige verharde oppervlak. Daarnaast worden er geen wijzigingen aangebracht aan aanwezige watergangen of worden er nieuwe watergangen gegraven en is de functiewijziging tijdelijk van aard. Er is daarom met de voorgenomen ontwikkeling geen sprake van wijzigingen die impact hebben op de waterhuishouding.

4.6.3 Conclusie

Het voorgenomen plan heeft geen effect op de huidige waterhuishouding aangezien het enkel een functiewijziging betreft. De huidige bebouwing en het huidige verhard oppervlak worden niet gewijzigd of aangepast en is de functiewijziging tijdelijk van aard. Het aspect water vormt hiermee geen belemmering voor de voorgenomen ontwikkeling.

4.7 Bodem

Op grond van het Besluit ruimtelijke ordening dient in verband met de uitvoerbaarheid van een plan rekening te worden gehouden met de bodemgesteldheid in het plangebied. Met andere woorden: is de milieuhygiënische kwaliteit van de bodem geschikt voor de beoogde bestemming(en)/functie(s)? Is er bodemverontreiniging die de functiedoelen kan frustreren, levert dit gezondheidsrisico's, ecologische risico's of verspreidingsrisico's op en kan er tijdig iets aan gedaan worden? Uitgangspunt is dat de bodemkwaliteit geen onaanvaardbaar risico oplevert voor de gebruikers van de bodem. Bovendien mag de bodemkwaliteit niet verslechteren door grondverzet (bijvoorbeeld graafwerkzaamheden). Dit is het zogenaamde stand still-beginsel.

4.7.1 Toetsingskader

De Wet bodembescherming (Wbb) is bepaald dat indien de desbetreffende bodemkwaliteit niet voldoet aan de norm voor de beoogde functie, de grond zodanig dient te worden gesaneerd dat zij kan worden gebruikt door de desbetreffende functie (functiegericht saneren). Nieuwe bestemmingen dienen bij voorkeur op schone grond te worden gerealiseerd.

4.7.2 Resultaten

Het voorgenomen plan betreft een functiewijziging waarbij geen grondroerende activiteiten plaats vinden. Er vindt daarmee geen grondverzet plaats. Gezien de vigerende bestemming 'Maatschappelijk' waarbij een zorginstelling gevestigd was op locatie en het beoogde gebruik voor het tijdelijk huisvesten van statushouders en spoedzoekers voldoet de bodem aan de toekomstige functie.

4.7.3 Conclusie

Het aspect bodem levert geen belemmering op voor de voorgenomen ontwikkeling. De functiewijziging voorziet niet grondroerende activiteiten. Daarnaast is de voorgenomen functie vanuit het aspect bodem vergelijkbaar met de voorgaande functie van de bebouwing en het terrein.

4.8 Archeologie

Voorafgaand aan het vaststellen van een omgevingsvergunning afwijken van het bestemmingsplan dient inzicht te zijn verkregen in bekende en te verwachten archeologische waarden in het plangebied en omgeving, en wat de aard en omvang van de voorgenomen werkzaamheden zijn en of deze een bedreiging vormen voor het bodemarchief. Indien dit het geval is, wordt geadviseerd op welke wijze hiermee in het vervolgtraject van de plannen rekening dient te worden gehouden.

4.8.1 Toetsingskader

De bescherming van archeologisch en cultureel erfgoed in Nederland is vastgelegd in de Erfgoedwet, die op 1 juli 2016 in werking is getreden. De Erfgoedwet is in de plaats gekomen van 6 wetten en regelingen op het gebied van cultureel erfgoed, waaronder de Monumentenwet 1988. Onderdelen van de Monumentenwet, die van toepassing waren op de fysieke leefomgeving gaan naar de Omgevingswet, die naar verwachting in 2021 van kracht wordt. Voor deze onderdelen is daartoe in de Erfgoedwet voor de periode 2016-2021 een overgangsregeling opgenomen.

De Erfgoedwet regelt onder andere de bescherming van archeologisch erfgoed in de bodem. Bij ingrepen waarbij de ondergrond wordt geroerd, dient te worden aangetoond dat de eventueel aanwezige archeologische waarden niet worden aangetast. Archeologisch onderzoek moet worden uitgevoerd indien er sprake is van een hoge trefkans of indien het plangebied niet is gekarteerd.

4.8.2 Resultaten

In het vigerende bestemmingsplan is een dubbelbestemming 'Waarde archeologie 2' opgenomen. Aangezien met de voorgenomen ontwikkeling er geen grondroerende werkzaamheden plaatsvinden, worden geen mogelijk aanwezige archeologische waarden aangetast.

4.8.3 Conclusie

Aangezien er geen grondroerende werkzaamheden plaatsvinden om de voorgenomen functiewijziging mogelijk te maken, vormt het aspect archeologie geen belemmering voor de voorgenomen ontwikkeling.

4.9 Cultuurhistorie

Op grond van het Besluit ruimtelijke ordening is het verplicht om bij ruimtelijke plannen een beschrijving op te nemen van de manier waarop er rekening is gehouden met de in het gebied aanwezige cultuurhistorische waarden (gebouwd erfgoed, cultuurlandschap en archeologie). Hierbij gaat het om zowel beschermde objecten en structuren, als niet beschermde objecten als structuren.

4.9.1 Toetsingskader

De bescherming van archeologisch en cultureel erfgoed in Nederland is vastgelegd in de Erfgoedwet, die op 1 juli 2016 in werking is getreden. De Erfgoedwet is in de plaats gekomen van 6 wetten en regelingen op het gebied van cultureel erfgoed, waaronder de Monumentenwet 1988. Onderdelen van de Monumentenwet, die van toepassing waren op de fysieke leefomgeving gaan naar de Omgevingswet, die naar verwachting in 2021 van kracht wordt. Voor deze onderdelen is daartoe in de Erfgoedwet voor de periode 2016-2021 een overgangsregeling opgenomen.

Het uitgangspunt bij ruimtelijke ontwikkelingen is om het binnen een plangebied aanwezige cultuurhistorische erfgoed te behouden. Dit houdt in dat bescherming moet worden geboden aan de aanwezige Rijksmonumenten, provinciale en gemeentelijke monumenten. Met als doel cultuurhistorische belangen te laten meewegen in de ruimtelijke ordening is per 1 januari 2012 het Besluit ruimtelijke ordening gewijzigd.

4.9.2 Resultaten

In de nabijheid van de planlocatie is een aantal monumenten aanwezig. De voorgenomen ontwikkeling voorziet niet in het wijzigen of aantasten van deze aanwezige monumenten. Daarnaast is er direct naast het plangebied sprake van een beschermd stads- en dorpsgezicht 'Wilhelminapark en Geesten'. De planlocatie ligt niet binnen het aangewezen beschermde stads- en dorpsgezicht. Gezien er sprake is van een tijdelijke functiewijziging zonder uitwendige aanpassing van bestaande bebouwing en zonder wijziging van het buitenterrein anders dan plaatsing van een fietsenstalling en eventueel een vergunningsvrije speelvoorziening en het terrein in nette staat herstellen, heeft de voorgenomen ontwikkeling geen invloed op de nabijgelegen cultuurhistorische waarden.

4.9.3 Conclusie

Aangezien er geen fysieke wijzigingen op de planlocatie plaatsvinden en de planlocatie zelf niet binnen een cultuurhistorisch waardevol gebied ligt, vormt het aspect cultuurhistorie geen belemmering voor de voorgenomen ontwikkeling.

4.10 Landschap

In het kader van een goede ruimtelijke ordening moet in de planvorming rekening worden gehouden met het aspect landschap. Hierbij gaat het onder andere om kenmerkende ruimtelijke patronen/ structuren, karakteristieke beplantingsvormen en gebruikte soorten, de ruimtelijke opbouw van bebouwing in een gebied en de natuurwaarden in de omgeving.

4.10.1 Toetsingskader

Voor onderhavig gebied heeft de gemeente Oegstgeest een gebiedsvisie 'De Geesten' vastgesteld op 28 mei 2020. In deze visie wordt ingegaan op de waardestelling van het gebied. Daarbij zijn 3 aspecten die het meest waardevol in de Geesten zijn:

- 1 het kasteel Endegeest en overige Rijksmonumenten, zoals vastgelegd in het Rijksbeschermd dorpsgezicht en de landgoedbiotoop;
- 2 het groen en haar natuurwaarde i.e. de landgoedbiotoop, de parken en het open landschap, zoals vastgelegd in het Rijksbeschermd dorpsgezicht, de landgoedbiotoop en het Natuurnetwerk Nederland;
- 3 de strategische ligging van het gebied en de verbindende schakel die het gebied kan zijn, programmatisch en ruimtelijk fysiek.

De programmatische invulling van het gebied gebeurt naar maatschappelijke behoeften en conform de woonvisie van Oegstgeest. Hieronder vallen onder andere bijzondere doelgroepen en het huisvesten van onderwijs.

4.10.2 Resultaten

De gebiedsvisie 'De Geesten' gaat in op de waardestelling van het gebied waarbij het landschap een grote rol speelt. De voorgenomen ontwikkeling voorziet niet in een wijziging van het landschap of van de inpassing van de locatie in de omgeving. De huidige bebouwing blijft bestaan en er worden geen nieuwe gebouwen geplaatst die het landschap kunnen verstoren. Ook worden er geen substantiële wijzigingen aan het buitenterrein aangebracht anders dan plaatsing van een fietsenstalling en het herstellen van het terrein in nette staat en eventuele plaatsing van een vergunningsvrije speelvoorziening. De huidige situatie zal in het kader van landschap niet of nauwelijks veranderen.

4.10.3 Conclusie

In hoofdstuk 3 is geconcludeerd dat de huidige plannen in lijn zijn met de gebiedsvisie 'De Geesten' die vastgesteld is door de gemeente Oegstgeest. Aangezien het voornemen niet voorziet in het aanpassen van de huidige bebouwing maar alleen in een tijdelijke functiewijziging en er tevens geen relevante wijzigingen aan het buitenterrein worden verricht, zijn er geen belemmeringen in het kader van landschap voor de voorgenomen ontwikkeling.

4.11 Kabels en leidingen

Planologisch relevante leidingen en hoogspanningsverbindingen dienen te worden gewaarborgd. Tevens dient rond dergelijke leidingen en verbindingen rekening te worden gehouden met zones waarbinnen mogelijke beperkingen gelden. De leidingen en verbindingen zijn te verdelen in 3 typen:

- 1 buisleidingen met een externe veiligheidszone;
- 2 hoogspanningslijnen;
- 3 overige leidingen.

De eerste 2 typen leidingen zijn in ieder geval planologisch relevant. Voor de overige leidingen bepaalt het bevoegd gezag of deze planologisch relevant zijn.

Voorbeelden van planologisch relevante leidingen zijn leidingen waarin de navolgende producten worden vervoerd:

- gas, olie, olieproducten, chemische producten, vaste stoffen en goederen;
- aardgas met een diameter groter of gelijk aan 18 inch;
- defensiebrandstoffen;

- warmte en afvalwater, ruwwater of halffabricaat voor de drink- en industriewatervoorziening met een diameter groter of gelijk aan 18 inch.

4.11.1 Wettelijke grondslag

Voor elk van de 3 typen leidingen en verbindingen is het wettelijk gezien anders geregeld:

- 1 voor buisleidingen geldt een wettelijke verplichting. Voor buisleidingen is het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb) van belang;
- 2 voor bovengrondse hoogspanningsleidingen geldt een advies van het Rijk. Hoe omgegaan moet worden met bovengrondse hoogspanningslijnen bij ruimtelijke plannen heeft het Rijk aangegeven in haar 'Advies met betrekking tot hoogspanningslijnen' uit 2005 met kenmerk SAS/2005183118;
- 3 voor de overige leidingen bepaalt het bevoegd gezag of deze planologisch relevant zijn. Gewone nutsleidingen zijn meestal niet relevant. Voor sommige leidingen is het toch wenselijk deze te beschouwen, bijvoorbeeld omdat ze van groot maatschappelijk belang zijn en er grote problemen ontstaan als de leiding niet meer werkt.

4.11.2 Resultaten

De voorgenomen ontwikkeling voorziet niet in grondroerende werkzaamheden waarbij mogelijk aanwezige kabels en leidingen geraakt worden. Daarnaast zijn er ook geen planologische beschermde leidingen aanwezig op de planlocatie.

4.11.3 Conclusie

Aangezien er geen grondroerende werkzaamheden worden uitgevoerd en er geen planologisch beschermde leidingen aanwezig zijn op de planlocatie vormt het aspect kabels en leidingen geen belemmering voor de voorgenomen ontwikkeling.

4.12 Bedrijven en milieuzonering

Zowel de ruimtelijke ordening als het milieubeleid stellen zich ten doel een goede kwaliteit van het leefmilieu te handhaven en te bevorderen. Dit gebeurt onder andere door milieuzonering.

Milieuzonering betekent het aanbrengen van een voldoende ruimtelijke scheiding tussen milieubelastende bedrijven of inrichtingen enerzijds en milieugevoelige functies (zoals wonen en recreëren) anderzijds. De ruimtelijke scheiding bestaat doorgaans uit het aanhouden van een bepaalde afstand tussen milieubelastende en milieugevoelige functies. De onderlinge afstand moet groter zijn naarmate de milieubelastende functie het milieu sterker belast. Milieuzonering heeft 2 doelen:

- het zoveel mogelijk beperken of voorkomen van hinder en gevaar bij woningen en andere gevoelige functies;
- het bieden van voldoende zekerheid aan bedrijven zodat zij hun activiteiten duurzaam onder aanvaardbare voorwaarden kunnen verrichten.

4.12.1 Toetsingskader

De toelaatbaarheid van bedrijvigheid kan globaal worden beoordeeld met behulp van de VNG-publicatie Bedrijven en milieuzonering (editie 2009). In de publicatie is een lijst opgenomen waarin de meest voorkomende bedrijven en bedrijfsactiviteiten zijn gerangschikt naar mate van milieubelasting.

De publicatie geeft voor vele bedrijfstakken en installaties aan:

- welke milieuonderwerpen een rol kunnen spelen;
- welke gemiddelde afstanden tot de woonbebouwing 'passend' zijn.

In de publicatie is een lijst opgenomen die inzichtelijk maakt welke milieuaspecten van belang zijn en in welke milieucategorie een bedrijf ingedeeld zou kunnen worden. Het instrument heeft een integrale benadering. Per bedrijf is in beeld gebracht welke richtafstand aan de orde is voor de aspecten geluid, geur, stof en externe veiligheid. De milieucategorie wordt bepaald op de maatgevende (grootste) afstand.

4.12.2 Resultaten

Er zijn geen milieuzoneringen opgenomen in het vigerende bestemmingplan in de directe nabijheid van het plangebied. Daarnaast komt een ROL niet voor op de VNG-publicatie Bedrijven en Milieuzonering en is het geen functie waar in het kader van milieuzonering rekening mee gehouden dient te worden.

4.12.3 Conclusie

Aangezien een ROL niet voorkomt op de VNG-publicatie en er geen milieuzoneringen in de directe nabijheid zijn opgenomen in het vigerende bestemmingsplan, vormt het aspect bedrijven en milieuzonering geen belemmering voor de voorgenomen ontwikkeling.

4.13 Sociale veiligheid

Naast een aantrekkelijke en aanpasbare fysieke leefomgeving moet een leefomgeving vooral ook (sociaal) veilig in het gebruik zijn. Het gaat er om dat mensen zich veilig voelen en dat zoveel mogelijk daadwerkelijk zijn. Factoren die kunnen bijdragen aan (het gevoel van) meer veiligheid zijn onder andere:

- informeel toezicht op de openbare ruimte;
- persoonlijke controle over de ('eigen') omgeving;
- het imago van het (totale) gebied.

4.13.1 Resultaten

De tijdelijke bewoners van de gebouwen zijn mensen met dezelfde rechten en plichten als iedere andere Nederlander. Vanuit de omgeving komen signalen dat omwonenden zich mogelijk onveilig zullen voelen met de komst van de voorgenomen ontwikkeling. De toekomstige tijdelijke bewoners zullen bestaan uit statushouders en spoedzoekers. De statushouders komen uit het hele land en zijn voor een groot deel alleenstaanden en voor een klein deel gezinnen met kinderen. De spoedzoekers komen uit Oegstgeest en zijn vooral gescheiden mannen en vrouwen (eventueel met kinderen), starters en eventueel studenten.

Op locatie biedt het COA voor de statushouders programma's voor dagbesteding en begeleiding, gemiddeld per volwassene 20 tot 30 uur per week. Daarnaast wordt gestart met het inburgeringsprogramma. Het COA stimuleert het tot stand komen van 'buddy's' vanuit de populatie van de spoedzoekers of vanuit de bevolking in de regio. VluchtelingenWerk speelt daarbij een wervende en enthousiasmerende rol. Spoedzoekers zullen naar hun werk of studie gaan, dan wel vanuit hun kamer digitaal hun baan invullen of opleiding volgen. Iedereen voorziet in zijn of haar eigen onderhoud dus worden boodschappen gedaan, vaak ook bij de lokale winkels.

TOA Oegstgeest B.V. heeft in samenwerking met het COA en Divorce Housing een aantal maatregelen genomen om de (sociale) veiligheid te bewaken. In de onderstaande opsomming is weergegeven welke maatregelen er genomen worden:

- TOA garandeert 24/7 365 dagen per jaar dat op het terrein een beveiligger en een beheerder aanwezig zijn, de receptiefunctie is 24/7 bereikbaar voor calamiteiten en daarnaast zal er een locatiemanager zijn voor minder dringende zaken;
- de beveiligger is in eerste instantie verantwoordelijk voor de veiligheid van de statushouders;
- de beveiligger neemt in zijn of haar ronde dat deel van het buitenterrein mee waar Divorce Housing in eerste instantie voor verantwoordelijk is;
- TOA plaatst op het terrein beveiligingscamera's. Geen van de camera's wordt in het openbaar gebied geplaatst dan wel kijkt hier op uit;
- omwonenden moeten er op kunnen rekenen dat risico's in het kader van brandveiligheid worden beheerst. In voorbereiding op de aanvraag omgevingsvergunning en de toets aan het Bouwbesluit 2012 heeft afstemming met de brandweer plaatsgevonden, zowel over brandveiligheid van de panden als over ontsluiting van de locatie in het geval van calamiteiten. De panden worden pas in gebruik genomen na toestemming van de brandweer. Er wordt door de bewoners geoefend met ontruiming en gezorgd voor voorlichting en instructies;
- in voorbereiding op de tijdelijke huisvesting in de panden heeft met gemeente (burgemeester en handhaving) en COA een eerste kennismakingsoverleg plaatsgevonden met de politie over preventie en handhaving. Dit overleg wordt, zoals gebruikelijk is, na vergunningverlening regulier voortgezet.

Met deze maatregelen is de (sociale) veiligheid voldoende gewaarborgd.

Het gebied waar de tijdelijke huisvesting beoogd is, is een rustig lommerrijk gebied waar extensief gewoond en gewerkt wordt en waar de natuur dichtbij is, die beheerd wordt door een erkend landschapsbeheerder. Dit is een type gebied waar veel opvanglocaties van COA aan de rand van stedelijke gebieden, in het groen, gehuisvest zijn.

4.13.2 Conclusie

Met de beoogde tijdelijke huisvesting van statushouders en spoedzoekers krijgen de panden een functie die nauw aansluit en deels past binnen de vigerende maatschappelijke bestemming. TOA Oegstgeest B.V. treft in samenwerking met COA en Divorce Housing een pakket aan maatregelen om de (sociale) veiligheid in de omgeving te waarborgen, welke maatregelen ook geborgd kunnen worden als voorschrift in de te verlenen omgevingsvergunning. TOA garandeert dat er voortdurend een beveiligger en beheerder aanwezig is op het terrein. Door het nemen van deze maatregelen vormt het aspect (sociale) veiligheid geen belemmering voor de voorgenomen tijdelijke ontwikkeling.

5

UITVOERBAARHEID

In dit hoofdstuk wordt ingegaan op de maatschappelijke uitvoerbaarheid en economische uitvoerbaarheid van het plan.

5.1 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

Een ruimtelijk plan dient maatschappelijk uitvoerbaar te zijn. Dat wil zeggen dat de voorgenomen ontwikkeling die mogelijk wordt gemaakt besproken is met belanghebbenden. De belanghebbende overheid gemeente Oegstgeest is bestuurlijk akkoord en participeert in dit project als gebruiker van het terrein en als bevoegd gezag voor de omgevingsvergunning. Bovendien hebben de eindgebruikers en de omgeving actief meegedacht bij de vormgeving. Het meedenken in de vormgeving heeft plaatsgevonden tijdens het mobiliteitsoverleg waarbij inbreng gegeven kon worden op de inrichting van het terrein.

De communicatie over dit project heeft plaatsgevonden via de gemeente Oegstgeest. Hiervoor zijn meerdere sessies geweest door de commissie Burger/Ruimte waarin over de raadsmededeling over de tijdelijke huisvesting van statushouders is gesproken:

- op 4 maart 2021 (beeldvorming): een presentatie van COA en Divorce Housing met gelegenheid tot stellen van vragen door commissieleden en burgers. Hiervan is uitvoerig gebruik gemaakt. Bij de raadsmededeling is een uitgebreide Q&A opgesteld en gepubliceerd. Deze is steeds na de opeenvolgende besprekingen geactualiseerd/aangevuld;
- op 16 maart 2021 (beeldvorming): een vervolg van 4 maart 2021, met gelegenheid tot stellen van vragen/reageren/inspreken. Hiervan is uitvoerig gebruik gemaakt. Q&A geactualiseerd/aangevuld;
- op 20 april 2021 (oordeelsvorming): gelegenheid tot inspreken. Hiervan is uitvoerig gebruik gemaakt door bewoners. Raadsmededeling is gelijk aan de laatste versie van de Q&A van 1 april 2021;
- tot slot is op 29 april 2021 een besluitvormende raad geweest. Hierbij is geen gelegenheid tot inspreken. De raad heeft besloten over 8 moties over het onderwerp, waarvan 6 zijn aangenomen en 2 zijn verworpen. Uit de doorslaggevende motie: 'alle maatschappelijke belangen zijn gehoord en gewogen en hebben geleid tot een positieve grondhouding van de volksvertegenwoordiging. Die het college bewust heeft opgezocht: voor deze vergunning is immers geen raadsbesluit benodigd. Maar het college is zich zeer bewust geweest van het maatschappelijk vraagstuk rond het verzoek van COA.'

Daarnaast heeft en worden door het COA in samenwerking met Divorce Housing de onderstaande bijeenkomsten georganiseerd en communicatiemiddelen ingezet:

- 30 april 2021: gebruikers van het terrein, uitnodigingsbrief voor 2 avonden;
- 30 april 2021: geïnteresseerden, kort bericht op websites en intranet over vervolgproces;
- 17 mei 2021: gebruikers, gebruikersoverleg digitaal voor input gebruikers;
- begin juni 2021: gebruikers, gebruikersoverleg digitaal voor presentatie plan, 4 juni 2021 toezending verkeersonderzoek aan gemeenteraad, gebruikers en Stichting behoud Wilhelminapark en de Geesten;
- begin juli 2021: geïnteresseerden en overig, informatiemarkt, digitaal of fysiek;
- begin juli 2021: abonnees, eerste nieuwsbrief;
- juli/ september 2021: start omwonendenavonden, tevens wordt een omwonendenwerkgroep opgericht.

Gezien bovenstaande beraadslaging die heeft plaatsgevonden in de voorbereiding van de ontwikkeling en de communicatie met de omgeving die ook na aanvraag van de omgevingsvergunning wordt voortgezet, is er op zorgvuldige wijze invulling gegeven aan het horen en wegen van de maatschappelijke belangen.

5.2 Economische uitvoerbaarheid

5.2.1 Financiering

De eigenaar van de panden heeft getracht om de panden binnen de vigerende bestemming te verhuren. Dit is niet gelukt en uit contact met potentiële doelgroepen voor de panden is gebleken dat het niet realistisch is om de panden verhuurd te krijgen binnen de bestemming, met name vanwege de tijdelijkheid. Gezien de lange tijd (meer dan 5 jaar) dat de panden nu leeg staan, is er samen met het COA gekeken om de panden bruikbaar te maken voor gebruik door het COA en Divorce Housing.

Om deze locatie gereed te maken voor gebruik door COA, is een investering noodzakelijk. Deze investering wordt afgeschreven tijdens de looptijd. In het geval van een looptijd korter dan 4 jaar, is het tekort op de exploitatie niet haalbaar voor het COA. Uitgaande van een looptijd van 4 jaar met de mogelijkheid tot verlenging met 1 jaar, heeft COA aangegeven dat - ondanks een negatief resultaat - de financiële uitkomsten van de exploitatie binnen haar kaders past. Hierop heeft het bestuur positief besloten. Daarmee is de financiële verplichting richting derden voor de periode van 4 jaar + 1 jaar mogelijke verlenging gedekt.

TOA Oegstgeest B.V. voert in opdracht van COA de exploitatie van de opvang uit en vraagt namens COA en Divorce Housing de omgevingsvergunning voor tijdelijk afwijken van het bestemmingsplan aan. Voor de exploitatie van de huisvesting van statushouders op de Regionale Opvang Locatie wordt tussen COA en TOA Oegstgeest B.V. een overeenkomst gesloten. De overeenkomst dekt de financiële verplichtingen die TOA Oegstgeest B.V. aangaat met derden.

Om de locatie voor spoedzoekers van Divorce Housing gereed te maken is een investering nodig om de benodigde woonruimten, installaties en voorzieningen te realiseren. Op basis van de looptijd van 4 jaar + 1 jaar mogelijke verlenging kan Divorce Housing de benodigde investering afschrijven. Hiervoor is ook rekening gehouden met het maximale aantal spoedzoekers (80 personen) en de jaarlijkse bruto huurinkomsten die daarvoor benodigd zijn. Divorce Housing huurt het gebouw tegen een vastgestelde huursom en draagt de risico's voor verbouwing en leegstand. Op basis van de exploitatierekening is door de directie van Divorce Housing een positief besluit genomen op het daadwerkelijk exploiteren van het gebouw Rhijngeesterstraatweg 13a voor 80 spoedzoekers voor een periode van 4 jaar + 1 jaar mogelijke verlenging. Daarmee is de financiële verplichting richting derden voor de periode van 4 jaar + 1 jaar mogelijke verlenging gedekt.

5.2.2 Beheer en onderhoud

TOA Oegstgeest B.V. verzorgt in samenspraak met Divorce Housing het beheer en onderhoud. Voor het gehele buitenterrein en de binnenzijde van de gebouwen van het COA is TOA verantwoordelijk. Divorce Housing zorgt zelf voor het beheer en onderhoud binnen het eigen pand.

5.3 Handhaving

De omgevingsvergunning voor afwijken van het bestemmingsplan is bindend voor zowel de overheid als de burger. De primaire verantwoordelijkheid voor controle en handhaving van de omgevingsvergunning ligt bij de gemeente. Het handhavingsbeleid van de gemeente Oegstgeest vormt de basis van de handhaving binnen de gemeentelijke grenzen. Handhaving kan worden omschreven als elke handeling die erop gericht is de naleving van regelgeving te bevorderen of een overtreding te beëindigen. Het doel van handhaving is om de bescherming van mens en omgeving te waarborgen tegen ongewenste activiteiten en overlast.

Bijlage(n)



BIJLAGE: ONTWERP FIETSENSTALLING

Behoort bij bestek van burgemeester en wethouders van Oegstgeest
 Datum bestek: 07/07/2021
 Ons kenmerk: 221/146

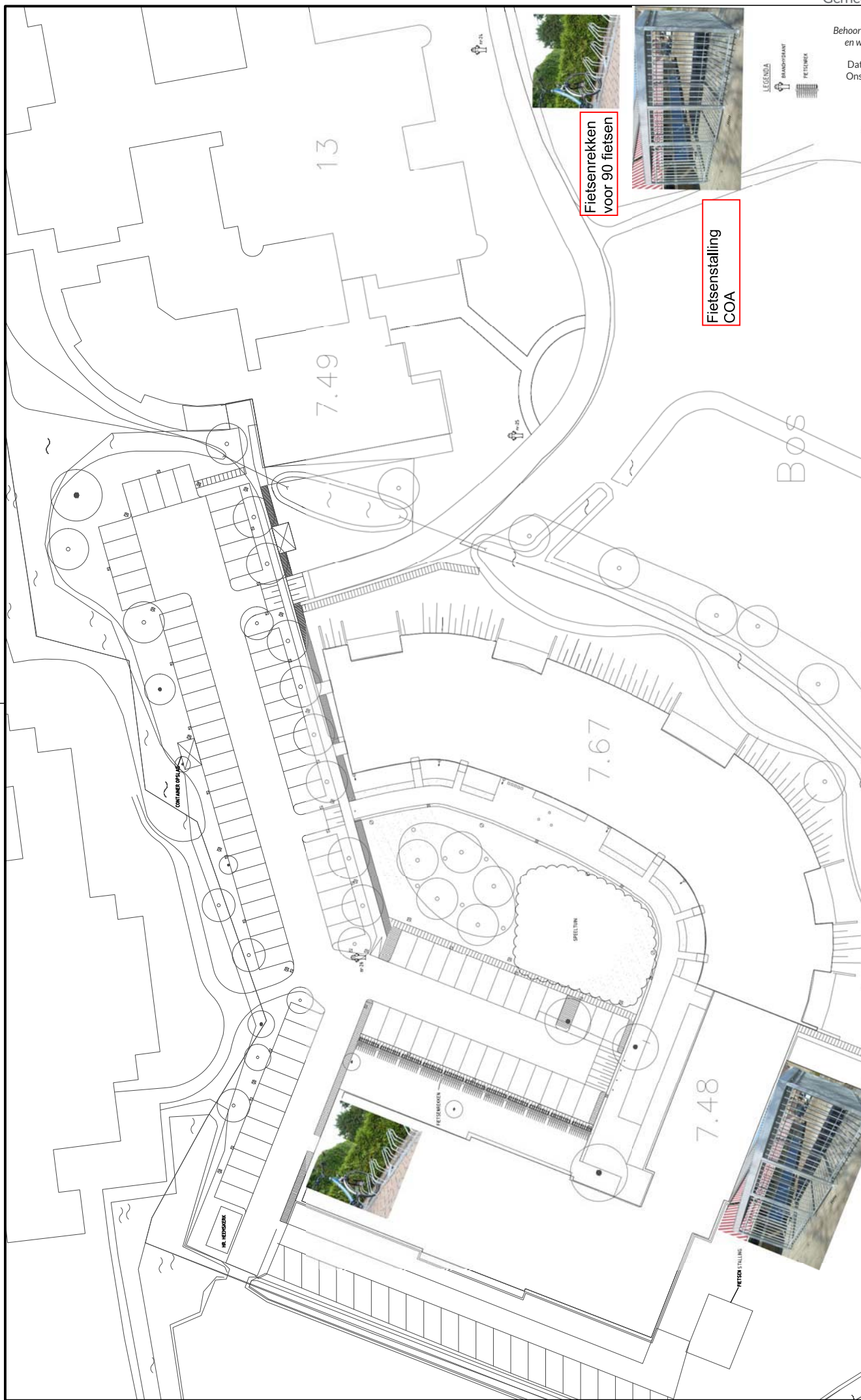
PROJECT: **IVB 200**
 BLAD: **E600 T-10**

Verbouwingszorginstelling tot asielzoekerscentrum
 Opdrachtgever TOA Oegstgeest
 Situatietekening

FORMAAT: A3
 SCHAAL: 1:500
 GETEKEND: TVB
 DATUM: 23-04-2021

De InstallatieVraagbaak
 Jacobus Lipsweg 118
 3316 BP DORDRECHT
 Website: www.vraagbaakgroep.nl
 Telefoon: 078-750 16 91
 Email: info@vraagbaakgroep.nl
 Fax: 078-750 16 99



NO	OMSCHRIJVING	CONR.	GEDESL.	DIJNK
D	-	-	-	-
C	-	-	-	-
B	-	-	-	-
A	2e Uitgave	TVB	IVB	26-05-2021
0	1e Uitgave	TVB	IVB	23-04-2021
0	RESERVING	EE		



Fietsenrekken voor 90 fietsen

Fietsenstalling COA



LEGENDA
 HANDPASTY
 FIETSENREK



BIJLAGE: BRIEF PROVINCIE ZUID-HOLLAND: PROGRAMMA FLEXIBILISERING VAN DE ASIELKETEN; OPVANGPLEKKEN IN ZUID-HOLLAND

provincie **HOLLAND**
ZUIDPostadres Provinciehuis
Postbus 90602
2509 LP Den Haag
T 070 - 441 66 11
www.zuid-holland.nlaan de colleges van Burgemeester en wethouders van
de Zuid-Hollandse gemeentenDatum
Zie verzenddatum linksonder
Ons kenmerk
PZH-2020-750410220
Uw kenmerk
-
Bijlagen
programma flexibilisering van de
asielketenOnderwerp
Programma Flexibilisering van de asielketen;
opvangplekken in Zuid-Holland

Geacht college,

Wij vragen uw aandacht voor de enorme opgave waar wij in de asielketen voor staan: de opvangcapaciteit van het COA bereikt haar grenzen terwijl de vraag naar opvangplekken onverminderd groot blijft.

Daarom vragen wij u dringend om bij te dragen aan het verminderen van de druk op de opvangcapaciteit. Dit kunt u doen door:

- opvangplekken te realiseren door een opvang in uw gemeente te openen, en/of
- vergunninghouders, die aan uw gemeente zijn gekoppeld, sneller te huisvesten, zodat zij niet onnodig opvangcapaciteit bezet houden.

Opvangplekken realiseren

De provinciale opgave aan opvangplekken

De Landelijke Regie Tafel (LRT) heeft op 14 mei 2020 de uitvoeringsagenda Flexibilisering van de asielketen en de kwantitatieve opgave per provincie vastgesteld.

De uitvoeringsagenda schetst een beeld van de toekomst van het asielsysteem en van de toekomstige opvangvormen: gemeenschappelijke vreemdelingenlocaties, satellietlocaties en regionale opvanglocaties. Voor een korte beschrijving van het toekomstbeeld van het asielsysteem en van de opvangvormen verwijzen wij u naar de bijlage onder aan deze brief. Ook heeft de LRT de kwantitatieve opgave van de benodigde opvang in de vorm van regionale opvanglocaties en satellietlocaties en gemeenschappelijke vreemdelingenlocaties bepaald.

Daarmee ligt ook de opgave voor onze provincie vast, namelijk:

- 417 opvangplekken te realiseren in 2020;
- 1.100 opvangplekken, uiterlijk te realiseren in 2021 als compensatie van de opvangcapaciteit van de locaties die in 2021 gaan sluiten (Rotterdam en Rijswijk);
- 2.450 tot 2.700 opvangplekken, te realiseren vóór 2024, in de vorm van een regionale opvanglocaties; en
- 1.430 tot 1.500 opvangplekken, te realiseren vóór 2024 in de vorm van gemeenschappelijke vreemdelingenlocaties of satellietlocaties.

Bezoekadres
Zuid-Hollandplein 1
2596 AW Den HaagTram 9 en de buslijnen
90, 385 en 386 stoppen
dicht bij het
provinciehuis. Vanaf
station Den Haag CS is
het tien minuten lopen.
De parkeerruimte voor
auto's is beperkt.

Om in te kunnen spelen op de wisselende behoefte aan opvangcapaciteit gaat de uitvoeringsagenda ervan uit dat ten minste de helft van de opvanglocaties een flexibele opvanglocatie (zie hieronder) is. Met deze flexibele opvanglocaties wordt een bijdrage geleverd aan de urgentie op de woningmarkt, de urgentie op asielopvang en de integratie van de vergunninghouder, waar de gemeenten vanaf medio 2021 medeverantwoordelijk worden (nieuwe wet inburgering van SZW).

Hoe deze opgave aan opvangplekken over de provincie wordt verdeeld, dat wil zeggen welk deel van de provinciale behoefte aan opvangcapaciteit iedere Veiligheidsregio voor haar rekening neemt, zal aan de komende de Provinciale Regie Tafel (2 oktober 2020) worden besproken.

Uitwerking flexibele opvanglocaties

Op flexibele opvanglocaties kunnen naast asielzoekers ook andere urgente woningzoekenden gelijktijdig of volgtijdelijk verblijven. Dit is tijdelijk, op momenten dat COA minder asiel opvangplekken nodig heeft, kunnen de leegstaande plekken worden gebruikt door andere urgente doelgroepen. Zo kan leegstand van de opvang worden beperkt en kan er woonruimte voor een aantal spoedzoekers beschikbaar komen. Een mogelijkheid waar zowel COA als gemeenten baat bij kunnen hebben.

Voor gemeenten heeft een flexibele opvanglocatie het voordeel dat er afspraken over het gebruik van het vastgoed voor de langere termijn worden gemaakt. Het vastgoed blijft, maar het gebruik kan variëren (multifunctioneel gebruik). Partners (gemeente, corporatie, COA) werken samen en maken afspraken over dat gebruik. Zo kan asielopvang sneller worden op- en afgeschaald zonder dat locaties moeten worden geopend of worden gesloten. Dit draagt bij aan bestuurlijke stabiliteit.

Flexwonen en flexibele opvanglocaties

Met Flexwonen wordt bedoeld op huisvestingsoplossingen waarbij men woont op basis van tijdelijke contracten. Flexwonen voorziet in een urgente woningbehoefte.

De woningmarkt in Zuid-Holland kent een enorme druk en Flexwonen kan die druk tijdelijk verminderen door het aanbod van tijdelijke woonoplossingen voor spoedzoekers¹ te vergroten. Door snel extra woonruimte in tijdelijke woningen op (tijdelijke) locaties of in leegstaand vastgoed te realiseren ontstaat een flexibele schil om de bestaande woningvoorraad die kan fungeren als 'ventiel' en die de druk op de woningmarkt verlicht.

¹ Spoedzoekers zijn mensen die met spoed een woonruimte zoeken. Spoedzoekers betreft een brede groep mensen, zoals vergunninghouders, (buitenlandse) studenten, starters op de woningmarkt, gescheiden mensen, mensen die uit hun woning zijn gezet, mensen afkomstig uit een (woonzorg)instelling, arbeidsmigranten en mantelzorgers.

Gezien het belang dat wij aan Flexwonen hechten, bieden wij extra ruimte in het regionale woningbouwprogramma voor initiatieven met 'flexwoningen'. Deze extra ruimte in het woningbouwprogramma kan ook ingezet worden voor het realiseren van de combinatie asielopvang met Flexwonen. Bij deze combinatie kan gedacht worden het afzonderen van een deel van een gebouw of een deel van het complex van gebouwen van de opvang voor Flexwonen. Een vleugel of een verdieping van een gebouw of een gebouw op het terrein van de opvang wordt dan gebruikt om spoedzoekers woonruimte te bieden.

Bij het volgtijdig aanbieden kan het gebouw of het complex van de opvang worden gebruikt voor Flexwonen in tijden dat het COA minder opvangcapaciteit nodig heeft.

Gezien de enorme behoefte aan opvangplekken vragen wij u om samen met uw Veiligheidsregio en uw wonen regio te onderzoeken hoe uw gemeente kan bijdragen aan het realiseren van het aan de komende de Provinciale Regie Tafel (2 oktober 2020) te bepalen regionale deel van de provinciale behoefte aan opvangcapaciteit (al dan niet) in combinatie met Flexwonen.

eid van
de wethouder wonen is). Daarom vragen wij u, vanuit uw eigen verantwoordelijkheid en vanuit het besef dat deze maatschappelijk opgave nu om actie vraagt, met alle partijen op een constructieve manier aan het realiseren van deze opgave te werken. Alleen dan komt de benodigde opvangcapaciteit al dan niet in combinatie met Flexwonen van de grond. Desgewenst kunt u hierbij gebruik maken van bestaande kennis als het gaat om het realiseren van opvang al dan niet in combinatie van Flexwonen. Wij verwijzen u naar de interactieve brochure: Flexibele opvang, hoe werkt dat? https://www.coa.nl/sites/default/files/2020-07/253.073%20Flexibele%20Opvang%20Asielketen_opmaak-DEF.pdf
Ook kunt u contact op nemen met van het COA

De aan de gemeente gekoppelde vergunninghouders sneller te huisvesten

Op basis van bestuurlijke afspraken moeten vergunninghouders binnen 10 weken nadat zij aan een gemeente gekoppeld zijn een woning aangeboden krijgen. Daarna zou de vergunninghouder binnen twee weken moeten verhuizen.

Wij stellen vast dat veel vergunninghouders veel langer dan die tien weken moeten wachten voordat zij een woning aangeboden krijgen en daarmee langer opvangplekken bezet houden. Dat heeft weer tot gevolg dat er extra opvangcapaciteit nodig is.

Op 14 augustus 2020 waren er 1.251 vergunninghouders aan een Zuid-Hollandse gemeente gekoppeld, 571 (=46%) daarvan wachten te lang op huisvesting. Dat betekent dat voor het aantal vergunninghouders dat in onze provincie te lang op huisvesting wacht alleen al een AZC nodig is. Het langer op huisvesting moeten wachten heeft ook tot gevolg dat de vergunninghouders langer moeten wachten voordat zij kunnen beginnen met integreren in en participeren aan de Nederlandse samenleving. Dat is niet goed voor de vergunninghouder, maar ook niet voor onze samenleving.

De druk op de opvangcapaciteit en de maatschappelijke wens om vergunninghouders zo snel mogelijk te laten integreren en participeren maakt dat wij een dringend beroep op u doen om vergunninghouders sneller te huisvesten. Wij adviseren u daarom om korte termijn te bezien of:

- het huisvestingsproces van vergunninghouders verbeterd kan worden zowel intern als extern;
- een of meer Flexwonen projecten gerealiseerd kunnen worden door transformatie van leegstaand vastgoed of door tijdelijke bouwwerken, zoals units en/of door doorstroomwoningen te realiseren. Een doorstroomwoning is een woning die kamergewijs en tijdelijk wordt verhuurd aan alleenstaande vergunninghouders die wachten op hun gezinnen. Dit kan een woning van een corporatie zijn, al zijn er ook voorbeelden van gemeenten die zelf een woning hebben aangekocht en die woning als doorstroomwoning in de markt hebben gezet.

Relatie huisvesting vergunninghouders en het provinciaal wonen beleid

Het huisvesten van vergunninghouders heeft in onze ogen een duidelijke relatie met het wonenbeleid.

In zijn algemeenheid geldt dat het huisvesten van alleenstaanden en grote gezinnen een uitdaging is omdat de bestaande woningvoorraad over het algemeen te weinig woonruimten voor alleenstaanden en grote gezinnen heeft.

Bij het huisvesten van vergunninghouders zien wij dit ook terug. Veelal moet de vergunninghouder, die alleenstaand is, die alleenstaand is en gezinshereniging heeft aangevraagd of die een groot gezin heeft langer op huisvesting wachten.

Dit maakt dat wij u in het kader van ons wonenbeleid vragen om uw woningbouwprogramma beter op de behoefte aan woonruimten voor alleenstaanden en grote gezinnen aan laten sluiten.

Tot slot

Bovengenoemde voorstellen kunnen bijdragen aan het realiseren van flexibele opvang en aan het sneller huisvesten van vergunninghouders en daarmee aan het realiseren van de taakstelling van de gemeente. Bijkomend voordeel is dat wij daardoor hopelijk minder gemeenten op de bestuurlijke interventieladder hoeven te plaatsen.

Omdat deze maatschappelijke opgave in onze ogen nu opgepakt moet worden doen wij een dringend beroep op u om mee te werken aan het verminderen van de druk op de opvangcapaciteit door het realiseren van opvangplekken al dan niet in combinatie met Flexwonen en door gekoppelde vergunninghouders zo snel mogelijk te huisvesten.

Deze maatschappelijke opgave zal op diverse manieren worden gemonitord.

- De Provinciale Regie Tafel zal monitoren of in hoeverre de provinciale opgave aan opvangplekken wordt gerealiseerd.
- Via de regionale woningbouwprogramma's waarin de Flexwonen projecten opgenomen worden monitoren wij de Flexwonen component van te realiseren opvang en de mate waarin het woningbouwprogramma aan sluit op de behoefte aan woonruimten voor alleenstaanden en grote gezinnen.
- Via ons toezicht monitoren wij al dan niet tijdig huisvesten van vergunninghouders.

BIJLAGE: beschrijving van het toekomstbeeld van het asielsysteem en van de opvangvormen

In het asielsysteem maken bestuurlijke partners afspraken over voldoende flexibele opvangcapaciteit. Hierdoor kunnen plotselinge veranderingen in de vraag naar opvangplekken beter en voorspelbaar worden opgevangen.

Asielzoekers beginnen de asielpcedure op de Gemeenschappelijke Vreemdelingenlocatie (GVL). De procedure start met de aanmeldfase, die ongeveer driedagen duurt. Aan het einde van de aanmeldfase worden drie groepen asielzoekers onderscheiden:

- evident kansrijke asielzoekers,
- evident kansarme asielzoekers,
- een restgroep van asielzoekers.

De evident kansrijke asielzoekers worden zo snel mogelijk in de nabijheid van de beoogde gemeente van huisvesting geplaatst. Tijdens het asielp proces en het verblijf in de opvang wordt gestart met de integratie. Voor een goede integratie is een doorgaande lijn tussen de integratie in de opvang en de integratie en huisvesting door de gemeente van belang.

De evident kansarme asielzoekers starten zo snel mogelijk met de terugkeer.

In het toekomstbeeld bestaan drie typen opvangvormen:

- Gemeenschappelijke vreemdelingenlocaties (GVL)
Op deze locaties beginnen alle asielzoekers de asielp procedure, Hier werken allen asiendiensten samen aan een doelgroepgericht asielp proces, dat bepaalt welk vervolgtraject nodig is. De restgroep en de evident kansarme asielzoekers blijven op de GVL, zolang zij intensief contact hebben met de asiendiensten.
- Satellietlocaties
De satellietlocaties voorzien in aanvullende capaciteit voor de GVL's. Hier kunnen asielzoekers worden opgevangen die (in een bepaalde fase van het asielp proces) minder frequent contact hebben met de asiendiensten. Het gaat hierbij vooral om de restgroep van evident kansarme asielzoekers, want in beginsel vinden op deze satellietlocaties geen proceshandelingen plaatst.
- Regionale opvanglocaties (ROL)
In de regionale opvanglocaties worden zo snel mogelijk vergunninghouders en evident kansrijke asielzoekers geplaatst. Iedere ROL is verbonden aan meerdere gemeenten in de regio; deze gemeenten huisvesten de vergunninghouders die in de ROL opgevangen zijn. Voor een vergunninghouder krijgt in de ROL de overgang van opvang naar huisvesting vorm, met activiteiten die gericht zijn op (de voorbereiding op) de inburgering, integratie en vestiging in een aan de ROL verbonden gemeente.

	Beschrijving	Omvang	Aantal locaties	Groepen asielzoekers
GVL's	Procescentra waar alle asielzoekers binnenkomen en de asielprocedure doorlopen	>1000 opvang plekken	4 in Nederland (meer indien nodig)	<ul style="list-style-type: none"> - Alle groepen asielzoekers in eerste fase van procedure - Asielzoekers die procedure snel kunnen doorlopen en intensief contact hebben met asieldiensten
Satellietlocaties	Locaties die dienen als ventiel voor GVL's en voor opvang van specifieke groepen	300-1200 opvang plekken	Afhankelijk van instroom	<ul style="list-style-type: none"> - Asielzoekers met minder intensief contact met asieldiensten (bijv. door verlengde procedure) - Asielzoekers die specifiek opvangregime behoeven (bijv. t.a.v zorg)
Regionale opvanglocaties	Locaties dichtbij gemeente van huisvesting, met activiteiten gericht op integratie	>300 opvang plekken	Minimaal 1 per provincie (afhankelijk van taakstelling)	<ul style="list-style-type: none"> - Hoofddoelgroep: vergunninghouders en evident kansrijken - Sub-doelgroep: overige groepen asielzoekers en andere bevolkingsgroepen

Flexibele opvangvormen

Het streven is om naar flexibele opvangvormen te ontwikkelen, waarmee ingespeeld kan worden op fluctuerende behoefte aan opvangplekken. Hiermee wordt voorkomen dat dan weer locaties worden gesloten en dan weer locaties moeten worden geopend.

Flexibele opvangvormen zijn vormen waar asielzoekers en vergunninghouders die wachten op huisvesting opgevangen worden en gelijktijdig (bijvoorbeeld in een aparte vleugel) of volgtijdelijk (in een tijd met minder behoefte aan opvang) ook aan andere groepen woningzoekenden (spoedzoekers) huisvesting bieden.

Satellietlocaties en regionale opvanglocaties kunnen worden ingericht als flexibele opvangvorm. Flexibele opvangvormen hebben voor het asielsysteem het voordeel dat tegen beperkte kosten flexibele opvangcapaciteit kan worden aangehouden, waardoor het mogelijk is om de opvangcapaciteit sneller op- of af te schalen zonder dat er locaties geopend of gesloten moeten worden.

Gemeenten met flexibele opvangvormen kunnen spoedzoekers in deze flexibele opvangvorm tijdelijke woonruimte bieden. Het mengen van asielzoekers, vergunninghouders en andere bewoners heeft een positief effect op de inburgering en kan bijdragen aan het lokaal draagvlak voor flexibele opvang.

Het is de bedoeling dat de toekomstige uitbreidingen van de opvangcapaciteit voor ten minste de helft uit flexibele opvangvormen bestaat.



**BIJLAGE: RAADSMEDEDELING 'TIJDELIJKE OPVANG STATUSHOUDERS/ EVIDENT
KANSRIJKE ASIELZOEKERS EN ANDERE DOELGROEPEN'**

raadsmededeling

onderwerp	Tijdelijke opvang statushouders/evident kansrijke asielzoekers en andere doelgroepen
zaaknummer	Z/20/139691/281113
portefeuillehouder	
team	Maatschappij
opgesteld door	
datum voorstel	31 maart 2021



Geachte raad,

mededeling Na de raadsmededeling van 17 februari 2021 en de beeldvormende vergaderingen op 4 maart en 16 maart jl. heeft het COA aan de gemeente laten weten dat het, mede namens Divorce Housing, voornemens is om een aanvraag in te dienen voor een omgevingsvergunning voor de tijdelijke opvang in de gebouwen Rhijngeesterstraatweg 13a/c van maximaal 175 statushouders en 80 spoedzoekers.

Conform de eerdere toezeggingen aan uw raad, vraagt het college middels deze raadsmededeling uw raad om een oordeel uit te spreken over de intentie waarmee het college deze aanvraag voor een omgevingsvergunning in behandeling zal nemen.

Ten behoeve van uw oordeelsvorming hebben wij hieronder nogmaals de belangrijkste aandachtspunten benoemd zoals deze ook in de Q&A zijn opgenomen, teneinde u zo volledig mogelijk te informeren.

1. Aanleiding voor het voornemen tot het doen van een aanvraag in Oegstgeest

De Immigratie- en Naturalisatiedienst IND heeft in 2020 een inhaalslag gemaakt bij behandeling en beoordeling van asielaanvragen. Dit heeft geleid tot een landelijk tekort van 5000 huisvestingsplaatsen voor statushouders. Door een toenemend tekort aan sociale huurwoningen bij gemeenten stagneert de doorstroom, en daardoor ook de inburgering en integratie, van statushouders en evident kansrijke asielzoekers. Om deze reden verblijven de mensen die in onze regio komen wonen langer in de opvangcentra in bijvoorbeeld Groningen en Drenthe. Het COA zet zich daarom in om op meerdere plaatsen in Nederland tijdelijke opvanglocaties te realiseren.

Op 8 oktober 2020 heeft er op verzoek van de CdK een overleg in Alphen aan den Rijn plaatsgevonden. Hierbij waren nagenoeg alle gemeenten uit de regio Hollands Midden vertegenwoordigd, ook Oegstgeest. Het doel van dit overleg was om te bespreken op welke wijze gemeenten kunnen bijdragen aan de grote opgave voor huisvesting van asielzoekers en statushouders in de provincie Zuid-Holland. De provincie ziet de combinatie van opvangplekken voor het COA en spoedzoekers als goede invulling van een flexibele opvanglocatie. Uit de brief van de provincie: "Op flexibele opvanglocaties kunnen naast asielzoekers ook andere urgente woningzoekenden gelijktijdig of volgtijdelijk verblijven. Dit is tijdelijk, op momenten dat COA minder asiel opvangplekken nodig heeft, kunnen de leegstaande plekken worden gebruikt door andere urgente doelgroepen. Zo kan leegstand van de opvang worden beperkt en kan er woonruimte voor een aantal spoedzoekers beschikbaar komen."

COA was bekend met mogelijkheden Hoefijzergebouw

COA heeft deze optie sinds 2016 in zijn bestand omdat destijds deze locatie in beeld was voor de opvang van 300 vluchtelingen. COA neemt contact op met een gemeente wanneer het kennis

heeft van een dergelijke mogelijkheid.

Aanvraag heeft een tijdelijk karakter: vier jaar met mogelijke uitloop van een jaar

Het gaat om vier jaar, mogelijk verlengd met één jaar, waarna de gebouwen weer leeg opgeleverd worden. Het is aannemelijk en gebruikelijk dat de planontwikkeling, bestemmingsplanprocedure, vergunningverlening en start bouw voor een permanente herontwikkeling van het gebied Overgeest naar woningbouw (nog) vier jaar duurt. Als er meer tijd nodig is, wil COA gebruik maken van een eventuele mogelijkheid om het tijdelijk gebruik -met nog maximaal één jaar- te verlengen.

2. Doelgroepen

Het COA zoekt tijdelijke opvanglocaties voor 250 tot 300 statushouders en eventueel evident kansrijke asielzoekers. Zij hebben gemiddeld per persoon 12 vierkante meter slaap- en verblijfsruimte. Door de voorzieningen die voor deze mensen op de locatie wordt geboden, zoals zorg, peuteropvang, inburgering en 24/7 toezicht is dit kostentechnisch de gewenste omvang. Het op deze locatie gevraagde aantal is teruggebracht tot 175. Dit is gedaan om ook de opvang van 80 lokale spoedzoekers uit Oegstgeest mogelijk te maken.

De verhouding tussen gezinnen en alleengaanden/staanden

In de gesprekken die zijn gevoerd met het COA is besproken of het aandeel gezinnen vergroot zou kunnen worden. Het COA geeft aan dat voor alle locaties geldt dat deze verhouding een afspiegeling is van de groepen binnen de vergunninghouders die in nog in een AZC verblijven. Meer gezinnen in Oegstgeest betekent meer alleengaanden/staanden op andere locaties.

Samenstelling van de groep statushouders

De groep bestaat ongeveer voor 35% uit gezinnen en 65% uit alleengaande/staande mannen en/of vrouwen. De laatste groep verzoekt meestal om gezinshereniging (nareizigers). Dat leidt niet tot een grotere opgaven voor de gemeente. Het grootste deel van de statushouders is afkomstig uit Syrië, en daarnaast uit Jemen, Eritrea en Turkije (bijvoorbeeld Gülen-aanhangers of LHBTIQ+ personen, die in Turkije worden bedreigd).

Evident kansrijke asielzoekers

Evident kansrijke asielzoekers zijn personen uit landen en groeperingen die gebruikelijk (95 % van de gevallen) een verblijfsstatus krijgen. Het voorstel van het COA is om in de eerste jaren 175 statushouders te huisvesten. Indien na verloop van tijd ruimte zou ontstaan omdat alle statushouders voor Oegstgeest en directe omgeving permanent zijn gehuisvest, dan kunnen voor een deel evident kansrijke asielzoekers worden gehuisvest in het Hoefijzergebouw.

Samenstelling van de andere doelgroepen

Het gaat om spoedzoekers uit Oegstgeest: gescheiden mannen en vrouwen (eventueel met kinderen), starters en eventueel studenten. Het gaat bij deze mogelijke aanvraag niet om ex-verslaafden en ex-criminelen. Voor hen worden onzelfstandige woonruimtes gecreëerd van 24 tot 32 vierkante meter. Divorce Housing gaat op basis van de nu door hen geschatte belangstelling voor deze vorm van wonen uit van 80 personen.

Meerwaarde van een mix van doelgroepen

Het huisvesten van 255 (175 +80) personen in deze verhouding past binnen deze locatie. COA geeft aan dat de mix in de praktijk bijdraagt aan integratie in een tijdelijke gemeenschap ('community'). DH geeft aan bij haar doelgroepen niet te zullen selecteren op de bereidheid hiervoor open te staan.

Quotum Oegstgeest voor definitieve huisvesting

Voor Oegstgeest betreft het quotum 36 plekken voor 2021. Waarschijnlijk is dit aantal ook voor 2022 van toepassing. In 2020 was dit nog 18 plekken. Met een plek wordt woonruimte voor een statushouder bedoeld. Dus bij huisvesting van een gezin, telt het aantal gezinsleden voor het aantal plekken. Tot en met 2020 heeft Oegstgeest ruim aan haar taakstelling voldaan.

Consequentie van niet voldoen aan de taakstelling

Als een gemeente niet aan het quotum voldoet voert de provincie sancties uit. Dit is vastgelegd in het Algemeen beleidskader Indeplaatsstelling bij Taakverwaarlozing. De sancties worden steviger naarmate een gemeente langer en sterker in gebreke blijft. Bij trede 6 treedt de Provincie in de plaats van de gemeente. Dan huurt de Provincie woonruimte op kosten van de gemeente. Dit is vastgelegd in Hoofdstuk 5 (blz. 13) 'Bestuurlijke interventieladder'.

3. Definitieve huisvesting en sociale woningbouw

Omvang en aandeel woningen statushouders

Voor Oegstgeest betreft het quotum 36 plekken voor 2021. Waarschijnlijk is dit aantal ook voor 2022 van toepassing. De overige bewoners van de locatie stromen uit naar de gemeenten in onze regio. Op niveau van Holland Rijnland wordt een deel van de vrijkomende sociale huurwoningen aan statushouders toegewezen. Voor 2020 bedroeg dat 4% voor Holland Rijnland.

Verblijfsduur van statushouders in de tijdelijke huisvesting

Op basis van de ervaringen van het COA en afhankelijk van de doorstroommogelijkheden in de regio verblijven statushouders naar verwachting gemiddeld 7 tot 12 maanden in de tijdelijke huisvesting.

Beschikbaarheid sociale huurwoningen in Oegstgeest

Er zijn 1890 sociale huurwoningen in totaal, waarvan 1510 sociale corporatiewoningen. Er zijn 586 Oegstgeestenaars actief zoekende als woningzoekende naar een sociale huurwoning (jaarcijfers woonruimteverdeling Holland Rijnland 2019). Op basis van de recente gegevens blijkt dat de gemiddelde wachttijd voor een sociale huurwoning in Oegstgeest (gedefinieerd als de periode waarin men actief zoekt) 27 maanden bedraagt.

4. Welzijn

Dagbesteding en begeleiding op de locatie

Op locatie biedt het COA programma's voor dagbesteding en begeleiding. Gemiddeld per volwassene 20 tot 30 uur per week. Daarnaast wordt gestart met het inburgeringsprogramma. Het COA stimuleert het tot stand komen van 'buddy's' vanuit de populatie van de spoedzoekers of vanuit de bevolking in de regio. Vluchtelingenwerk speelt daarbij een wervende en enthousiasmerende rol. Spoedzoekers zullen naar hun werk of studie gaan, dan wel vanuit hun kamer digitaal hun baan invullen of opleiding volgen. Iedereen voorziet in zijn of haar eigen onderhoud dus worden boodschappen gedaan, vaak ook bij de lokale winkels.

School en kinderopvang

Het COA zoekt in overleg met de scholen in de regio naar beschikbare plekken. Het heeft de voorkeur als dit mogelijk is op scholen in de gemeente van bestemming. Het precieze aantal is nog niet bekend. Naar verwachting zal het in de locatie Oegstgeest gaan om 10 tot 20 kinderen. Per school is dat gemiddeld 1 of 2 kinderen. Voor de kinderen komt buitenschoolse- en kinderopvang beschikbaar op de locatie. Dit wordt door eigen bewoners georganiseerd en ingevuld, en eventueel aangevuld met lokale vrijwilligers.

Activiteiten voor kinderen

Het COA organiseert op locatie de mogelijkheden om kinderen 'gewoon kinderen' te kunnen laten zijn. In elke locatie is een basisaanbod met huiswerkfaciliteiten, sport en spel, kunst en muziek, weerbaarheid en voorlichting.

Gezondheidszorg

Voor huisartsenzorg gaan de tijdelijke bewoners naar de GZA, een landelijke huisartsenpraktijk van Arts en Zorg. Daar werkt een huisarts samen met een praktijkverpleegkundige, een praktijkondersteuner voor geestelijke gezondheidszorg en een praktijkassistent.

5. Financiën

Geen kosten voor de gemeente

Er zijn voor de gemeente geen kosten verbonden aan de opvang. Leefgeld, zorgkosten, verzekeringen en kosten voor school zijn voor rekening van het COA. Daarnaast ontvangt de gemeente per persoon een bijdrage voor bijvoorbeeld ambtelijke ondersteuning. Voor een locatie met 175 bewoners gaat het om een bedrag van ongeveer € 40.000,- per jaar. Als blijkt dat de gemeente meer kosten maakt kan zij een beroep doen op aanvullende rijksmiddelen. Spoedzoekers zijn verantwoordelijk om in hun eigen levensonderhoud te voorzien.

Geen uitkering van de gemeente

De statushouders en evident kansrijke asielzoekers krijgen leefgeld van het COA zolang zij op de locatie verblijven en kunnen geen aanspraak maken op een uitkering van de gemeente. Inzet is dat statushouders scholing of betaald werk gaan doen. Daarvoor is zo nodig het re-integratie instrumentarium inzetbaar. Na uitplaatsing naar de gemeente van koppeling, kan zonedig daar een uitkering worden aangevraagd. Voor spoedzoekers geldt dat deze, indien zij aan de gebruikelijke vereisten voldoen, een uitkering kunnen aanvragen.

Extra kosten zijn voor het COA

COA heeft opvanglocaties voor asielzoekers en statushouders in verschillende groottes. Voor statushouders geldt dat het streven is om in ieder geval 300 plekken op een locatie te realiseren. Op deze locatie stelt COA de grens lager om tegemoet te komen aan de lokale wens, en daarmee mogelijke acceptatie, om ook spoedzoekers te huisvesten. Daarbij speelt mee dat de achterstand bij de taakstelling voor de regio Zuid-Holland groot is. Voor COA betekent dit een extra kostenpost van 0,5 miljoen euro per jaar. Oorzaak is dat een aantal centrale voorzieningen bekostigd moeten worden voor een kleiner aantal statushouders.

6. Leefbaarheid

Het COA heeft verantwoordelijkheid voor een veilige en leefbare omgeving

Het COA zorgt voor de gehele locatie dat er 24 uur per dag, zeven dagen in de week, 365 dagen per jaar een zeer ervaren beheerders- en beveiligingsorganisatie aanwezig is. Deze ziet ook toe op de spoedzoekers. Om de veiligheid, leefbaarheid en beheersbaarheid te borgen, hanteert het COA-huisregels. Het niet opvolgen van de huisregels kan leiden tot het opleggen van maatregelen, tot en met het uitplaatsen van iemand naar een andere locatie. Het COA is altijd bereikbaar voor vragen, via een specifiek e-mailadres. Het COA zal periodiek o.a. een omwonendenoverleg organiseren. Al naar gelang de behoefte kan bijv. ook een online nieuwsbrief ingezet worden en een specifieke locatiepagina op COA.nl.

Ervaringen met opvang in de Cuyl en Teylingereind

In deze gevallen ging het om de opvang van asielzoekers. Er zijn geen incidenten door de politie bij de burgemeester onder de aandacht gebracht.

Parkeren en vervoer

Het voldoen aan de eisen met betrekking tot parkeren en vervoer is een voorwaarde voor de vergunningverlening. COA geeft aan dat op de locatie voldoende parkeergelegenheid aanwezig is. Het personeel van het COA en de spoedzoekers met een auto kunnen op de huidige parkeerplaatsen terecht. Een deel van het teveel aan plaatsen zal niet benut worden om te parkeren maar als speelgelegenheid voor kinderen. Verder gaat het om beperkt autovervoer (busje) van en naar scholen.

Brandveiligheid op de locatie

Brandveiligheid is een voorwaarde voor de vergunningverlening. Het COA heeft als uitgangspunt dat bewoners erop moeten kunnen rekenen dat risico's worden geminimaliseerd. Er wordt door de bewoners geoefend met ontruimingen en gezorgd voor voorlichting en instructies.

7. (Planologische) procedure

Er is geen invloed van de tijdelijke huisvesting op de uiteindelijke planontwikkeling

De tijdelijke huisvesting heeft geen invloed op de tijdslijn van de permanente ontwikkeling van deze locatie naar woningbouw (de zg. postzegelprocedure voor Overgeest).

Bij de beoordeling of een eventuele vierjaarstermijn voor tijdelijke huisvesting is de tijd voor planvorming, participatie tot en met onherroepelijke vergunningverlening en start bouw ingeschat. Halverwege het tijdelijk gebruik kan een goede inschatting worden gemaakt of het tijdelijk gebruik mogelijk met één jaar verlengd kan worden, zonder negatieve effecten te hebben op de doorlooptijd naar herontwikkeling van Overgeest tot een woningbouwlocatie.

Is de afwijkingsbevoegdheid geldend voor tijdelijk huisvesting?

Het beleid Afwijkingsbevoegdheid kruimelgevallen Endegeest en Overgeest is gekoppeld aan het vigerende bestemmingsplan en is daarmee geldend. Het beleid Afwijkingsbevoegdheid kruimelgevallen Endegeest en Overgeest regelt dat het college een ander gebruik van gronden en gebouwen kan toestaan dan in het bestemmingsplan Wilhelminapark en Geesten. Dat geldt ook voor tijdelijk gebruik.

Het toepassen van de afwijkingsbevoegdheid voor langer dan drie jaar vereist motivering

Op zich staat de hardheidsclausule uit dit beleid niet een tijdelijk afwijken van de driejaarstermijn als genoemd in de beleidsregels toe. Een afwijking van deze termijn dient door het college deugdelijk te worden gemotiveerd in lijn met art 2.12 WABO. In dat geval is op grond van art 4 lid 11 van Bijlage II bij de BOR (Besluit Omgevingsrecht) een afwijking mogelijk voor ten hoogste 5 jaar met een mogelijke verlenging van nogmaals maximaal 5 jaar.

Stand van zaken bezwaarprocedure Divorce Housing

In overleg met Divorce Housing is de bezwaarprocedure opgeschort. Eventuele voortzetting is mede afhankelijk van de vraag of de gezamenlijke intentie van COA en Divorce Housing gerealiseerd zal worden.

8. Informatievoorziening aan omwonenden

De aankondiging van de beeldvormende raad van 4 maart en van 16 maart is in de Oegstgeester Courant gepubliceerd. Daarin is ook vermeld op welke wijze tevoren vragen schriftelijk konden worden gesteld. Als mede dat en hoe omwonenden konden inspreken. De vragen en antwoorden zijn op de gemeentepagina gepubliceerd en worden, wanneer nieuwe vragen worden ingediend, regelmatig geactualiseerd. De griffie informeert omwonenden ook via de email. De stichting Behoud Wilhelminapark en Geesten is separaat via de mail op de hoogte gesteld van de raadsmededeling en de beeldvormende raad. Er zijn tweemaal brieven in de directe omgeving verspreid. Waaronder in de Rhijngeesterstraatweg, Wilhelminapark, Deutzstraat en Endegeesterlaan.

9. Oordeel van uw raad en vervolgproces

Toezegging aan uw raad

Het COA heeft na de beeldvormende vergadering d.d. 16 maart jl. aan de gemeente laten weten dat het, mede namens Divorce Housing, een aanvraag omgevingsvergunning wenst in te dienen.

Conform het gestelde in de Raadsmededeling van 17 februari 2021 en de toezegging tijdens de beeldvormende raad op 16 maart jl. vraagt het college nu aan de raad een oordeel over de intentie waarmee het college deze aanvraag in behandeling zal nemen.

Vervolgproces

Gebruikelijk start COA als het voornemens is een aanvraag omgevingsvergunning te doen, een omwonendenoverleg op. De betreffende gemeente sluit aan bij dit overleg en adviseert het COA over het bereik van gebied/betrokkenen dat hiertoe uitgenodigd wordt. In dit overleg kunnen praktische afspraken worden gemaakt over het gebruik van de openbare ruimte in de omgeving.

Omwonenden in Oegstgeest hebben suggesties gedaan over de door hen gewenste reikwijdte en

daarbij aangedrongen het Rijnlands Lyceum te betrekken. Dit is inmiddels gebeurd.

Als het college toekomt aan het beoordelen van de aanvraag worden de beleidsregels 'Afwijkingsbevoegdheid kruimelgevallen Endegeest en Overgeest' in acht genomen, evenals ander relevant beleid (bijvoorbeeld verkeer en brandveiligheid) en geldende wetgeving. Op de afgifte van een omgevingsvergunning staat bezwaar en beroep open.

Als het college toekomt aan het beoordelen van de aanvraag sluit het een Bestuursovereenkomst met het COA, en mogelijk met DH. Daarin wordt in ieder geval vastgelegd:

- De termijn van tijdelijk gebruik.
- Het aantal personen dat tijdelijk wordt gehuisvest.
- De doelgroepen die op deze locatie worden gehuisvest.
- De vrijwaring van financiële risico's voor de gemeente.
- De maatregelen met betrekking tot de sociale veiligheid.
- De afspraken met betrekking tot verkeer en vervoer.
- De wijze waarop rekening gehouden wordt met de omwonenden.
- De beëindiging en lege oplevering van de gebouwen.

De gemeente heeft geen verantwoordelijkheid voor leegstand van de gebouwen van de eigenaar. Er zal dan ook geen sprake zijn van een overeenkomst met betrekking tot de tijdelijke opvang tussen de gemeente en de eigenaar.

bijlage(n)

Burgemeester en wethouders van Oegstgeest

IV

BIJLAGE: VERKEERS- EN PARKEERONDERZOEK

Tijdelijke huisvesting statushouders en Spoedzoekers Oegstgeest

Onderzoek verkeer en parkeren

Opdrachtgever
Titel rapport

Gemeente Oegstgeest
Tijdelijke huisvesting statushouders en Spoedzoekers
Oegstgeest
Onderzoek verkeer en parkeren

Kenmerk
Datum publicatie

009592.20210528.R1.03
juni 2021

Projectteam Goudappel

Status

Definitief

© Copyright Goudappel

Inhoudsopgave

1. Inleiding	1
2. Uitgangspunten en werkwijze	2
2.1 Functieprogramma en gebruikers van het terrein	2
2.2 Huidige parkeersituatie	3
2.3 Werkwijze: parkeerbeleid, richtlijnen en omgevingsoverleg	4
3. Parkeren	6
3.1 Kaders: gemeentelijk parkeerbeleid	6
3.2 Parkeernorm/parkeervraag per functie	6
3.3 Parkeerbalans	10
3.4 Overige parkeeraspecten	12
3.5 Fietsenstallingen en scooterplekken	13
4. Verkeersgeneratie	16
4.1 Verkeersgeneratie bestaande functies	16
4.2 Verkeersgeneratie tijdelijke huisvesting	17
4.3 Verkeersgeneratie oorspronkelijke situatie	18
4.4 Overzicht verkeersgeneratie scenario's	18
5. Toegankelijkheid en inrichting terrein	20
5.1 Ontsluiting via toegangspoort	20
5.2 Interne structuur en inrichting	21
5.3 Toegankelijkheid nood- en hulpdiensten	27
6. Effecten omgeving	29
6.1 Verkeerseffecten omliggende wegen	29
6.2 Loop- en fietsroutes naar winkels	30
6.3 Toegankelijkheid openbaar vervoer	33
7. Conclusies en aanbevelingen	34
Bijlage 1: Parkeertelling 2016	37
Bijlage 2: Referenties Divorce Housing	39
Bijlage 3: Referenties COA-locaties	40

1. Inleiding

De gemeenteraad van Oegstgeest heeft een positieve grondhouding ten aanzien van de tijdelijke huisvesting van statushouders en spoedzoekers in de leegstaande gebouwen in het gebied Overgeest. Om dat juridisch mogelijk te maken, is een kruimelprocedure nodig en wordt een omgevingsvergunning aangevraagd. Daarnaast heeft de gemeenteraad gevraagd om een verkeersonderzoek.

Het verkeersonderzoek dient uit te wijzen of het huidige terrein geschikt is ten aanzien van verkeer, toegankelijkheid, verkeersveiligheid en parkeren om de tijdelijke huisvesting mogelijk te maken, en zo niet wat er aanvullend nodig is. De gemeente heeft Goudappel BV gevraagd dit onderzoek uit te voeren. Dit rapport beschrijft de bevindingen van dat onderzoek.

De huisvesting van statushouders en spoedzoekers is voor een tijdelijke periode van vier jaar met een optie om met één jaar te verlengen. De tijdelijke situatie staat los van de mogelijke lange-termijnplannen voor Overgeest.



Figuur 1.1: Het Hoefijzergebouw dat beoogt wordt voor de tijdelijke opvang van statushouders

2. Uitgangspunten en werkwijze

In dit hoofdstuk zijn de uitgangspunten beschreven die als vertrekpunt zijn gehanteerd voor het onderzoek. Verder wordt de huidige parkeersituatie toegelicht, en is tevens onze werkwijze beschreven.

2.1 Functieprogramma en gebruikers van het terrein

In figuur 2.1 is een overzicht weergegeven van de gebouwen op het terrein en de omliggende functies en gebruikers. Op het terrein zijn vier gebouwen aanwezig. Het gemeentehuis is gevestigd in gebouw A, daarachter is het Centrum voor Jeugd en Gezin gevestigd in gebouw B, en de gebouwen C en D staan nu leeg en worden beoogd als tijdelijke huisvesting voor statushouders en spoedzoekers. Het terrein is ontsloten op de Rhijngeesterstraatweg. Het terrein biedt ook toegang tot enkele woningen van de Rhijngeesterstraatweg, tot het park Rhijngeest en tot de schapenwei.



Figuur 2.1: Studiegebied en gebouwen op het terrein

De gebouwen C en D, waar tot 2015 de Jelgersmakliniek (polikliniek voor geestelijke gezondheidszorg) was gevestigd en samen een totale oppervlakte hebben van 6.328 m² bvo (bron: BAG), staan reeds meer dan vijf jaar leeg. Gebouw C wordt beoogd als tijdelijke huisvesting voor maximaal 80 spoedzoekers. Spoedzoekers zijn gescheiden mannen of vrouwen, studenten of jongeren die urgent op zoek zijn naar tijdelijke woonruimte en anders dakloos dreigen te raken. Divorce Housing, die de woonruimte voor spoedzoekers verhuurt en het gebouw beheert, is een partij die op verschillende plaatsen in de regio tijdelijke, gemeubileerde, onzelfstandige woonruimte aanbiedt met gedeelde voorzieningen als

keuken en sanitair voor een huurprijs vanaf € 500,- per maand. Op basis van een intakegesprek bepaalt Divorce Housing of mensen in aanmerking komen voor tijdelijke woonruimte die zij aanbieden.

Het Hoefijzergebouw (gebouw D) wordt beoogd als tijdelijke huisvesting voor 175 statushouders die onder toezicht staan van het Centraal Orgaan opvang Asielzoekers (het COA). Het betreft statushouders die in afwachting zijn van definitieve huisvesting in Oegstgeest of in de regio. De statushouders hebben geen werkvergunning zo lang zij verblijven in de Regionale opvang locatie (ROL).

Naast de beoogde nieuwe gebruikers van het terrein zijn er diverse bestaande functies en gebruikers. Op het terrein is ook het gemeentehuis gevestigd, waar ambtenaren werkzaam zijn en bezoekers langskomen voor afspraken. Het gemeentehuis heeft een totale oppervlakte van 4.250 m² bvo (bron: opgave gemeente). Door een suboptimale indeling (vanwege het historische karakter van het gebouw) en diverse ruimtes die niet permanent worden gebruikt (zoals de zolder, kelder en trouwzaal) wordt het gebouw echter niet volledig permanent gebruikt. Van het gemeentehuis is 2.900 m² bvo effectief in gebruik (bron: opgave gemeente).

Achter het gemeentehuis is een gebouw gelegen waar het Centrum voor Jeugd en Gezin (CJG) is gehuisvest. CJG heeft een oppervlakte van 750 m² bvo (bron: opgave gemeente). CJG ondersteunt ouders en gezinnen in de opvoeding van kinderen. Hier zijn diverse professionals werkzaam als jeugdartsen, verpleegkundigen en pedagogen. Het CJG ontvangt ouders en gezinnen op locatie voor consultatie en begeleiding.

Via het terrein zijn de woningen van de Rhijngeesterstraatweg nummers 1, 3, 7, 9 en 11 ontsloten. Deze woningen hebben eigen parkeergelegenheid voor bewoners en bezoekers. Tevens is tegen de snelweg A44 aan een weiland gelegen waar schapen worden gehouden. Er is niet structureel iemand aanwezig bij het weiland, en de beheerder komt vaak met de fiets, of stalt zijn auto, bus of landbouwvoertuig voor het hek naar de schapenwei.

Ook biedt het terrein toegang tot het park Rhijngeest (in beheer bij het Zuid-Hollands landschap), wat als wandel- en recreatiepark fungeert en wandelaars aantrekt. Wandelaars komen veelal uit de directe omgeving van Oegstgeest, en zorgen daarmee niet voor een structurele parkeervraag op het terrein. De overige gebruikers zoals de bewoners, bezoekers van het park Endegeest, en de beheerder van de schapenwei zijn dan ook niet meegenomen in de parkeerbalans.

Ten noorden van het studiegebied is ARQ Centrum '45 gelegen. Dit is een behandel- en expertisecentrum voor mensen met complexe psychotraumaklachten. Vanaf het terrein zijn enkele loopverbindingen naar het terrein van ARQ. AQR wordt voor de auto ontsloten via de Rijnzichtweg. De locatie is niet voor de auto verbonden met de planlocatie.

2.2 Huidige parkeersituatie

In de huidige situatie zijn in totaal 132 vrij te gebruiken parkeerplaatsen op het terrein gelegen. Daarnaast zijn er nog 6 invalidenparkeerplaatsen, 1 parkeerplaats voor de politie en 1 parkeerplaats voor de brandweer. Rondom het gemeentehuis geldt een blauwe zone met

een maximale parkeerduur van 1 uur. Daarmee wordt deze parkeergelegenheid vrij gehouden voor bezoekers van het gemeentehuis en het CJG. Werknemers parkeren op het westelijk gelegen parkeerterrein.

Een aantal parkeerplaatsen zijn in de huidige situatie slecht ingericht en niet goed herkenbaar. Naast het gemeentehuis zijn enkele parkeervakken niet goed aangeduid, en de parkeervakken langs het Hoefijzergebouw zijn overwoekerd door onkruid en groen door een gebrek aan onderhoud in de afgelopen jaren, vanwege leegstand.

Het COA wenst de 28 parkeerplaatsen die in het midden van het Hoefijzergebouw zijn gelegen te gebruiken als (extra) speelplaats of buitenplaats voor de statushouders. Dit onderzoek wijst uit of de parkeersituatie dat toelaat.



Figuur 2.2: Huidige parkeergelegenheid op het terrein (o.b.v. inventarisatie ter plekke door gemeente en Goudappel)

2.3 Werkwijze: parkeerbeleid, richtlijnen en omgevingsoverleg

Het onderzoek dient uit te wijzen of het terrein geschikt is ten aanzien van verkeer, verkeersveiligheid, parkeren en toegankelijkheid voor de tijdelijke huisvesting van statushouders en spoedzoekers. Het onderzoek kan onderverdeeld worden in vijf delen, die hierna nader zijn toegelicht.

Parkeren

Beoordeeld is of de huidige parkeergelegenheid voldoende capaciteit biedt om de tijdelijke

huisvesting mogelijk te maken. Door invulling van de leegstaande gebouwen zal de parkeervraag in het gebied toenemen. Om dit te beoordelen, is een parkeerbalans opgesteld volgens de regels uit het bestemmingsplan en het gemeentelijke parkeerbeleid.

Voor de diverse functies is de parkeerbehoefte berekend voor verschillende weekmomenten, op basis van het functieprogramma en de parkeernormen. Vervolgens is beoordeeld of de parkeercapaciteit voldoende is om op ieder weekmoment de parkeervraag op te vangen.

Verkeersgeneratie

Door de nieuwe invulling zal het aantal gebruikers van het gebied toenemen ten opzichte van de situatie sinds 2015. Op basis van het functieprogramma en de kencijfers van het CROW¹ is berekend hoeveel verkeersbewegingen in de nieuwe situatie worden verwacht. Dit inzicht is gebruikt om te beoordelen of de beoogde verkeersaantallen op een veilige manier afgewikkeld kunnen worden op het terrein en de omliggende wegen.

Verkeersveiligheid en toegankelijkheid van het terrein

Beoordeeld is of de huidige inrichting van het terrein op orde is om de nieuwe gebruikers en verkeersbewegingen op een verkeersveilige manier te accommoderen. Tevens is gekeken naar de toegankelijkheid van het terrein via de toegangspoort, en naar de bereikbaarheid voor nood- en hulpdiensten.

Effecten in de omgeving

Tenslotte is gekeken naar de effecten op omliggende wegen. Door de tijdelijke invulling zal ook het aantal verkeersdeelnemers buiten het terrein toenemen. Een beschouwing van de verkeersveiligheid, verkeerseffecten en OV-toegankelijkheid is opgenomen. Daarbij zijn de wegen en kruispunten in de omgeving beoordeeld aan de hand van de ontwerprichtlijnen van het CROW en de verkeersintensiteiten.

Omgevingsoverleg

De gebruikers van het terrein (achter de toegangspoort) zijn in een tweetal avonden betrokken bij de bespreking van de verkeers- en parkeereffecten. Diverse aandachtspunten en zorgen zijn opgehaald en met elkaar besproken. Dit is meegenomen in de analyse en bevindingen van de voorgaande onderdelen.

¹ Het CROW is het landelijke kennisinstituut in Nederland op het gebied van mobiliteit en ruimte. Het CROW stelt publicaties op met daarin bijvoorbeeld richtlijnen voor de inrichting van de openbare ruimte en kencijfers over parkeren en aantal verkeersbewegingen (verkeersgeneratie).

3. Parkeren

In dit hoofdstuk is beoordeeld of er voldoende parkeergelegenheid aanwezig is om de tijdelijke huisvesting van statushouders en spoedzoekers mogelijk te maken. Tevens is bepaald of er voldoende fietsparkeergelegenheid is volgens het gemeentelijke parkeerbeleid.

3.1 Kaders: gemeentelijk parkeerbeleid

De parkeersituatie wordt beschouwd binnen de wettelijke kaders die daarvoor staan in het bestemmingsplan en het gemeentelijke parkeerbeleid. Het vigerende gemeentelijke parkeerbeleid, waarnaar het parapluplan parkeren verwijst, betreft de Parkeernota 2004. In de Parkeernota 2004 zijn enkel parkeernormen voor woonfuncties opgenomen, maar niet specifiek voor de huisvesting van statushouders of spoedzoekers. Voor overige functies verwijst de Parkeernota naar de meest actuele parkeerkencijfers van CROW. De meest actuele parkeerkencijfers zijn opgenomen in de CROW-publicatie 381.

De Parkeernota 2004 is gedateerd. De gemeente is dan ook bezig het parkeerbeleid te herzien. Op moment van schrijven ligt de concept-Parkeernota 2021 ter inzage. De verwachting is dat de nieuwe Parkeernota medio 2021 aan het bestuur en de gemeenteraad wordt aangeboden voor besluitvorming. In de concept-Parkeernota worden de parkeernormen voor Oegstgeest opnieuw gebaseerd op de CROW-parkeerkencijfers. In feite ligt de nieuwe Parkeernota 2021 dan ook in het verlengde van de vigerende Parkeernota 2004, al veranderen wel de parkeernormen voor woonfuncties. In de hiernavolgende paragraaf zijn voor iedere functie de parkeernormen of gehanteerde parkeercijfers gespecificeerd en onderbouwd.

Volgens het gemeentelijke parkeerbeleid dient bij nieuwe ontwikkelingen de parkeergelegenheid in principe op eigen terrein te worden opgelost. Indien sprake is van meerdere functies, mag dubbelgebruik worden toegepast om de parkeercapaciteit optimaal te benutten. Daartoe dient een parkeerbalans te worden opgesteld op basis van het functieprogramma, de parkeernormen en de aanwezigheidspercentages die daarbij horen. Met een parkeerbalans wordt voor verschillende weekmomenten de parkeervraag berekend en vergeleken met de parkeercapaciteit. Deze methode is in de figuur hiernaast geïllustreerd.



3.2 Parkeernorm/parkeervraag per functie

Verschillende functies kennen enige onzekerheid in hun parkeerbehoefte. Enerzijds komt dat omdat parkeernormen of parkeerkencijfers generiek zijn en de beoogde functies niet altijd 100% aansluiten en er dus enige afwijking kan bestaan. Daarom wordt met een bandbreedte gerekend, om rekening te houden met deze onzekerheid.

3.2.1 Gemeentehuis

Qua parkeerbehoefte sluit het gemeentehuis het beste aan bij de functie 'kantoor met baliefunctie'. In de concept-Parkeernota 2021 is voor de functie 'kantoor met baliefunctie' een parkeernorm beschikbaar, gebaseerd op het CROW-parkeerkcijfer (conform de Parkeernota 2004).

De parkeernorm voor 'kantoor met baliefunctie' betreft: 2,25 parkeerplaatsen per 100 m² bvo. De parkeernorm gaat echter uit van 100% benutting van een gebouw. Zoals in de uitgangspunten beschreven is van het gemeentehuis effectief 2.900 m² bvo in gebruik, door een suboptimale inrichting (historisch karakter) en ruimtes die niet structureel gebruikt worden (kelder, zolder, trouwzaal). De parkeervraag van het gemeentehuis op het maatgevende moment komt daarmee uit op: $2.900/100 \times 2,25 = 65,25$ parkeerplaatsen.

Dit is een theoretische berekening op basis van parkeernormen voor de functie 'kantoor met baliefunctie'. Het gemeentehuis is geen standaard kantoor met baliefunctie. Daarom is eveneens gekeken naar het daadwerkelijke gebruik van de parkeerplaatsen. De huidige situatie is daarvoor niet representatief vanwege corona en de overheidsmaatregelen, zoals zo veel mogelijk thuiswerken. Op basis van foto-opnames van het terrein uit 2015 en 2016 is wel een representatieve parkeertelling te herleiden (zie ook bijlage 1). Daaruit blijkt dat de parkeerbehoefte van het gemeentehuis op een werkdagochtend zo'n 48 geparkeerde auto's betreft. Rekening houdend met 15% opslag vanwege frictie-leegstand (overcapaciteit die nodig is om tot een goed functionerende parkeersituatie te komen), heeft het gemeentehuis zo'n 55 parkeerplaatsen nodig. Dat is lager dan de 65 parkeerplaatsen die op basis van de parkeernormen is berekend. Voor de parkeervraag van het gemeentehuis hanteren we daarom de volgende bandbreedte: 55 tot 65 parkeerplaatsen op werkdagen overdag.



Figuur 3.1: Foto van de parkeersituatie op een werkdag in 2016 (bron: Cyclomedia)

Door corona en de maatregelen om corona te bestrijden, is het mobiliteitsgedrag van mensen veranderd. In de coronacrisis zijn werkenden opgeroepen zo veel mogelijk thuis te werken. De ambtenaren van het gemeentehuis werken door de coronacrisis dan ook zo veel mogelijk vanuit huis. Ook zijn enkele gemeentezaken gedigitaliseerd, waardoor de parkeervraag van het gemeentehuis een stuk lager was in 2020 en de eerste helft van 2021 dan in de situatie vóór corona. Uit verschillende enquête-onderzoeken blijkt bovendien dat veel mensen ook na de coronacrisis gedeeltelijk thuis willen blijven werken. Dat zou kunnen betekenen dat de parkeervraag van het gemeentehuis blijvend lager is dan hiervoor onderbouwd. De toekomst is echter onzeker en zekerheidshalve nemen we een eventueel coronaeffect op de parkeervraag in deze onderbouwing niet mee.

3.2.2 Centrum voor Jeugd en Gezin

Qua parkeerbehoefte sluit deze functie eveneens het beste aan bij 'kantoor met baliefunctie', waarvoor een parkeernorm beschikbaar is. Het CJG heeft een oppervlakte van 750 m² bvo. De parkeervraag van het CJG op het maatgevende moment komt daarmee uit op: $750/100 \times 2,25 = 16,88$ parkeerplaatsen.

Op basis van correspondentie met het CJG uit 2017 blijkt dat het CJG inschat dat op de drukste werkdag van de 15 à 17 werknemers zo'n 8 à 9 medewerkers met de auto komen, en er verspreid over de dag zo'n 15 tot 20 bezoekers met de auto komen. Tijdens kantooruren komen bezoekers langs voor een consult of begeleiding. Dit zijn doorgaans afspraken van een half uur tot een uur. Uitgaande van 6 kantooruren, zijn er voor de bezoekers van het CJG dan zo'n $20/6 = 3,3 = 4$ parkeerplaatsen nodig. De overige bezoekers komen veelal op de fiets of lopend. Voor het CJG zijn in de praktijk naar schatting $9 + 4 = 13$ parkeerplaatsen benodigd.

Ook voor het CJG gaan we daarom uit van een bandbreedte in de parkeervraag: 13 tot 17 parkeerplaatsen op het maatgevende moment (werkdagoverdag).

3.2.3 Tijdelijke huisvesting spoedzoekers (Divorce Housing)

In de Parkeernota's en de CROW-publicatie 381 zijn geen specifieke parkeernormen of parkeerkencijfers opgenomen voor de tijdelijke huisvesting van spoedzoekers. De functie die hier het dichtst in de buurt komt, is 'kamerbewoning (niet-student)'. De concept-Parkeernota 2021 en het CROW specificeren hiervoor de volgende parkeernorm: 0,65 parkeerplaats per kamer, waarvan 0,2 parkeerplaats voor bezoekers.

Uit ervaringen van Divorce Housing elders blijkt dat de parkeernorm vaak een stuk hoger ligt dan het daadwerkelijke autobezit onder hun bewoners. Spoedzoekers zijn mensen die urgent op zoek zijn naar tijdelijke woonruimte, omdat zij anders dakloos dreigen te raken. Het autobezit onder de doelgroep van Divorce Housing ligt dan ook vaak lager, dan waarop de parkeernorm van 0,65 parkeerplaats per kamer is gebaseerd. Divorce Housing heeft vergelijkbare huisvesting in Leiden en Katwijk. Op basis van vier referentieprojecten (zie bijlage 2) stelt Divorce Housing dat gemiddeld 30% van hun bewoners een eigen auto bezit. Voor het bewonersdeel komt dit overeen met 0,3 parkeerplaats per kamer. Als we voor bezoekers daar 0,2 (conform het CROW) parkeerplaats per kamer aan toevoegen, komen we tot een totaal parkeerkencijfer van 0,5 parkeerplaats per kamer. Dat is lager dan de parkeernorm voor 'kamerbewoning (niet-studenten)'. Het is echter niet uit te sluiten dat het autobezit onder toekomstige bewoners van Divorce Housing toch hoger ligt.

Daarom gaan we uit van een bandbreedte op basis van de parkeernorm voor kamerbewoning (niet-student) en op basis van de referenties van Divorce Housing: parkeerkencijfer spoedzoekers: 0,5-0,65 parkeerplaats per kamer, waarvan 0,2 parkeerplaats voor bezoekers. De bandbreedte in de parkeerbehoefte van deze functie komt daarmee uit op 24 tot 36 parkeerplaatsen voor bewoners en 16 voor bezoekers.

3.2.4 Tijdelijke huisvesting statushouders

Voor de huisvesting van statushouders zijn geen parkeernormen of parkeerkencijfers beschikbaar in de gemeentelijke Parkeernota's en bij het CROW. Daarom is maatwerk nodig. Er is in Nederland nog geen vergelijkbare Regionale opvang locatie, qua parkeerbehoefte lijkt een dergelijke huisvesting op een AZC-locatie. Voor deze locaties hanteert het COA in

hun eigen programma van eisen een parkeerbehoefte aan van 1 parkeerplaats per 10 bewoners. Voor deze locatie komt dat overeen met totaal 17,5 parkeerplaats. Op basis van twee referentielocaties van het COA (een AZC in Rijswijk en een in Rotterdam) blijkt dat deze norm aan de ruime kant is. Op deze referentielocaties is de verhouding tussen parkeerplaatsen en bewoners respectievelijk 0,65 en 0,7 parkeerplaats per 10 bewoners. COA stelt dat dit in de praktijk prima functioneert en er op deze locaties voldoende parkeergelegenheid is.

Naast de norm uit het PVE is ook een parkeerbehoefte ingeschat voor de COA-locatie op basis van het aantal mensen dat verwacht wordt met de auto te komen. Op een locatie voor tijdelijke huisvesting van statushouders zijn verschillende mensen aan het werk of komen met de auto op bezoek. Dit betreft personeel van COA, gezondheidszorg, Vluchtelingenwerk en beveiliging. Ook werkt het COA samen met vrijwilligers die op de locatie langskomen om bewoners te helpen bij inburgeringstrajecten. In overleg met het COA zijn de volgende medewerkers en bezoekers verwacht op deze locatie:

- Op werkdagen overdag worden zo'n 5 medewerkers van het COA verwacht die met de auto zullen komen. In de avonden tot 22.00 uur betreft het circa 2 medewerkers.
- Beveiliging is 24 uur per dag aanwezig met 2 medewerkers. Bij de wisselingen van diensten zijn kortstondig 4 parkeerplaatsen nodig.
- Gezondheidszorg en Vluchtelingenwerk zijn niet dagelijks aanwezig, maar komen in de regel twee keer per week langs, en dit vraagt circa 3 parkeerplaatsen.
- Vrijwilligers die bewoners begeleiden met inburgeringstrajecten komen veelal op de fiets, maar een enkeling ook met de auto. Vrijwilligers en andere bezoekers zijn slechts een deel van de dag aanwezig. Uit ervaring van het COA gaat het om circa 4 geparkeerde auto's op een gelijktijdig moment overdag.
- Het maatgevende moment voor de parkeerbehoefte van het COA is de werkdag-overdag. In totaal zijn op basis van voorgaande analyse 16 parkeerplaatsen nodig. Rekening houdend met een frictieleegstand van 15% en afronding naar boven komt op basis van deze analyse de parkeerbehoefte uit op 20 parkeerplaatsen.

De statushouders die op deze locatie worden gehuisvest hebben zelf geen eigen auto. De statushouders hebben geen werk, en de wekelijkse uitkering die zij krijgen is ontoereikend om een auto te bezitten. Bovendien is het in het land van herkomst behaalde rijbewijs niet meer rechtsgeldig na de eerste 185 dagen in Nederland. Statushouders die op deze locatie komen wonen, zijn op andere locaties binnengekomen, en zijn reeds langer dan 185 dagen in Nederland. Hun rijbewijs is dan ook niet meer geldig. De parkeergelegenheid is dan ook met name bedoeld voor medewerkers van beveiliging, gezondheidsdienst, ketenpartners, ondersteuning en bezoek.

Met name overdag heeft het COA parkeergelegenheid nodig. Later op de avond en 's nachts is er enkel parkeergelegenheid nodig voor beveiliging (circa 3 parkeerplaatsen) en voor enkele bezoekers. Statushouders kunnen bezoek ontvangen van vrienden, kennissen of familie in Nederland die wel de beschikking over een auto hebben. Op basis van de norm van het COA zelf en de nadere analyse van het aantal werknemers en bezoekers dat verwacht wordt is de bandbreedte van de parkeervraag van de COA-locatie: 17.5 tot 20 parkeerplaatsen op het maatgevende moment.

3.2.5 Aanwezigheidspercentages

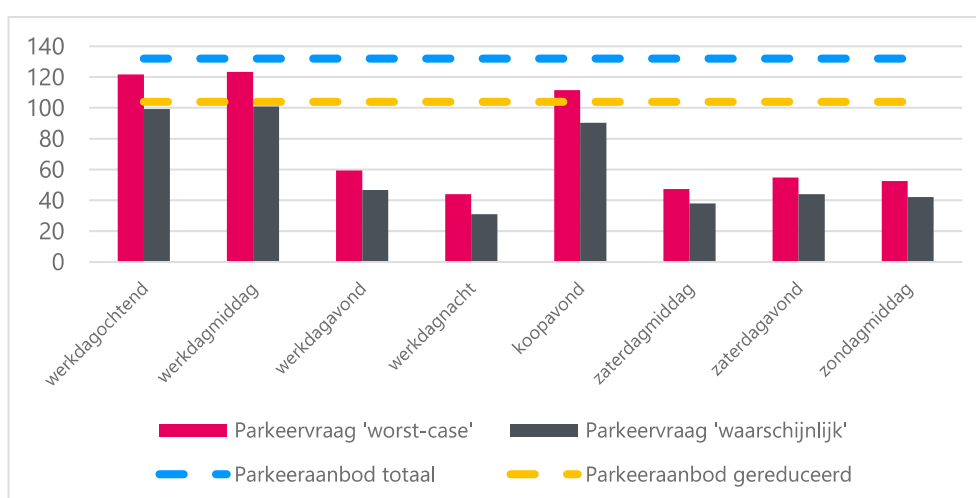
De parkeervraag van de verschillende functies varieert over de dag en over de week. Voor verschillende weekmomenten is de parkeervraag berekend door de maatgevende parkeervraag te vermenigvuldigen met de aanwezigheidspercentages. In de tabel hierna zijn voor de verschillende functies de aanwezigheidspercentages gespecificeerd afkomstig uit de CROW-publicatie 381.

functie	CROW-functie aanwezigheid	werkdag-ochtend	werkdag-middag	werkdag-avond	werkdag-nacht	koop-avond	zaterdag-middag	zaterdag-avond	zondag-middag
gemeentehuis	kantoor met baliefunctie	100%	100%	5%	0%	75%	0%	0%	0%
huisvesting statushouders (COA)	geen passende functie, maatwerk	100%	100%	50%	40%	50%	80%	50%	80%
SJG	kantoor met baliefunctie	100%	100%	5%	0%	75%	0%	0%	0%
huisvesting spoedzoekers Divorce Housing	woningen bewoners	50%	50%	90%	100%	80%	60%	80%	70%
bezoek bewoners Divorce Housing	woningen bezoekers	10%	20%	80%	0%	70%	60%	100%	70%

Tabel 3.1: Aanwezigheidspercentages voor de verschillende functies (bron: CROW-publicatie 381)

3.3 Parkeerbalans

Gegeven het functieprogramma, de parkeernormen/parkeerbehoefte, en de aanwezigheidspercentages is de parkeerbehoefte per weekmoment berekend voor iedere functie. Dit is gedaan in een zogenoemde parkeerbalans, waarin de totale parkeervraag wordt vergeleken met de totaal beschikbare parkeercapaciteit. Er is een parkeerbalans opgesteld voor het 'worst case'-scenario (bovengrens van de parkeervraag van alle functies) en voor een meer waarschijnlijk scenario op basis van de parkeerbehoeftecijfers gebaseerd op de beschikbare cijfers uit de praktijk. In de hiernavolgende grafiek zijn de resultaten van deze parkeerbalans weergegeven.



Figuur 3.2: Parkeervraag per weekmoment per scenario afgezet tegen de parkeercapaciteit

Uit de grafiek blijkt dat er in de 'worst case'-situatie voldoende parkeergelegenheid aanwezig is in de huidige situatie. Gezien het huidige aantal parkeerplaatsen op het terrein, ligt de parkeervraag in de tijdelijke nieuwe situatie lager dan in de oorspronkelijke situatie. Het maatgevende moment is de werkdag-overdag, dan zorgen zowel het gemeentehuis, als het COA, als het CJG en een deel van de bewoners van Divorce Housing voor een parkeervraag. 's Avonds, 's nachts en in het weekend is de parkeervraag een stuk lager, met name omdat het gemeentehuis en het CJG dan gesloten zijn en niet voor een parkeervraag zorgen. Uit de grafiek blijkt ook dat er waarschijnlijk een overschot aan parkeergelegenheid is in de huidige situatie, en dat mogelijk een deel van de parkeerplaatsen in het midden van het Hoefijzergebouw gebruikt kan worden als extra speelplaats of buitenplaats voor de statushouders. Hier zit echter wel enige onzekerheid in, en daarom wordt aanbevolen de huidige parkeercapaciteit in eerste instantie in stand te houden en in de praktijk te kijken hoe de parkeervraag daadwerkelijk uitpakt. Indien de parkeervraag inderdaad lager is, kan besloten worden om (eventueel tijdelijk) de 28 parkeerplaatsen in het midden van het Hoefijzergebouw als (extra) speelplaats of buitenplaats te gebruiken.

De hiervoor gepresenteerde grafiek is gebaseerd op de twee hiernavolgende parkeerbalansen van de 'worst case'-situatie en de waarschijnlijke situatie.

parkeervraag per functie	parkeervraag								
	maatgevend moment	werkdag-ochtend	werkdag-middag	werkdag-avond	werkdag-nacht	koop-avond	zaterdag-middag	zaterdag-avond	zondag-middag
gemeentehuis	65,25	65,25	65,25	3,26	0,00	48,94	0,00	0,00	0,00
COA	20	20,00	20,00	10,00	8,00	10,00	16,00	10,00	16,00
CJG	16,88	16,88	16,88	0,84	0,00	12,66	0,00	0,00	0,00
Divorce Housing - bewoners	36	18,00	18,00	32,40	36,00	28,80	21,60	28,80	25,20
Divorce Housing - bezoek	16	1,60	3,20	12,80	0,00	11,20	9,60	16,00	11,20
totaal benodigd		121,7	123,3	59,3	44,0	111,6	47,2	54,8	52,4
parkeercapaciteit (zonder extra speelplaats)		132	132	132	132	132	132	132	132
overschot/tekort		10,3	8,7	72,7	88,0	20,4	84,8	77,2	79,6

Tabel 3.2: Parkeerbalans voor de 'worst case'-situatie (bovengrens parkeervraag)

parkeervraag per functie	parkeervraag								
	maatgevend moment	werkdag-ochtend	werkdag-middag	werkdag-avond	werkdag-nacht	koop-avond	zaterdag-middag	zaterdag-avond	zondag-middag
gemeentehuis	55	55,20	55,20	2,76	0,00	41,40	0,00	0,00	0,00
COA	17,5	17,50	17,50	8,75	7,00	8,75	14,00	8,75	14,00
CJG	13	13,00	13,00	0,65	0,00	9,75	0,00	0,00	0,00
Divorce Housing - bewoners	24	12,00	12,00	21,60	24,00	19,20	14,40	19,20	16,80
Divorce Housing - bezoek	16	1,60	3,20	12,80	0,00	11,20	9,60	16,00	11,20
totaal benodigd		99,3	100,9	46,6	31,0	90,3	38,0	44,0	42,0
parkeercapaciteit (met extra speelplaats)		104	104	104	104	104	104	104	104
overschot/tekort		4,7	3,1	57,4	73,0	13,7	66,0	60,1	62,0

Tabel 3.3: Parkeerbalans voor de waarschijnlijke situatie (ondergrens parkeervraag)

3.4 Overige parkeeraspecten

3.4.1 Loopafstanden

De meeste parkeergelegenheid op het terrein is op het achterste deel gelegen. Daarom zijn ook de loopafstanden beoordeeld. Met name voor werknemers van het gemeentehuis kunnen de loopafstanden relatief lang zijn. De loopafstanden voor werknemers van het COA en bewoners van Divorce Housing zijn beperkt. In figuur 3.3 zijn op een satellietfoto de looproutes tussen de parkeergelegenheid en het stadhuis weergegeven met roze pijlen.

De loopafstand vanaf de parkeergelegenheid op het tweede deel van het terrein naar het gemeentehuis is zo'n 150 tot 300 meter, afhankelijk van de parkeerplek. In de concept-Parkeernota 2021 zijn de acceptabele loopafstanden voor werkfuncties gesteld (conform de CROW-richtlijnen) op 200 tot 800 meter. De loopafstanden voor werknemers of zakelijke bezoekers van het gemeentehuis vallen dan ook binnen deze acceptabele loopafstanden.



Figuur 3.3: Looproutes tussen de parkeergelegenheid en het gemeentehuis

Wel moet worden opgemerkt dat de loopafstanden tussen de parkeergelegenheid aan het Wilhelminapark en de Rhijngeesterstraatweg en het gemeentehuis korter kunnen zijn. Langs deze straten in de naastgelegen wijk kan vrij geparkeerd worden op straat. Het risico bestaat daarmee dat werknemers of bezoekers van het gemeentehuis in de naastgelegen wijk parkeren. Dit kan echter in de huidige situatie ook al het geval zijn, en de komst van de tijdelijke huisvesting van statushouders en spoedzoekers heeft hier geen effect op.

Aanbevolen wordt om met het COA af te spreken dat werknemers en bezoekers de achterste parkeerplaatsen op het terrein gebruiken, zodat de meer vooraan gelegen parkeerplaatsen voor het gemeentehuis gebruikt kunnen worden. Mocht verder blijken dat gemeenteambtenaren in de naastgelegen wijk of straten parkeren, dan kunnen deze via interne berichtgeving binnen de gemeente verzocht worden binnen het terrein te parkeren (of beter: zo veel mogelijk op de fiets te komen).

Tenslotte, de looproute bij de gestippelde roze lijn achter het gebouw waar Divorce Housing inkomt, is overwoekerd en kent slechte verlichting. Voor een goed gebruik van het parkeerterrein op het tweede gedeelte is aan te bevelen deze looproute en de verlichting op orde te brengen om deze route weer goed te kunnen gebruiken.

3.4.2 Evenementen/piekbelasting

In het gemeentehuis zijn geregeld raadsvergaderingen en informatieavonden. De parkeervraag van het gemeentehuis kan op dit soort avonden hoger zijn dan gebruikelijk. In de parkeerbalans is hiermee reeds rekening gehouden door het hogere aanwezigheidspercentage op de koopavond (die gezien kan worden als raadsavond). Uit de parkeerbalansen blijkt dat er in de avonduren veelal voldoende restcapaciteit aanwezig is om de parkeervraag op te vangen. Op werkdagavonden zijn naar verwachting zo'n 56 tot 76 parkeerplaatsen beschikbaar voor bijvoorbeeld raadsleden en bezoekers. Het aantal bezoekers bij raadsvergaderingen of informatieavonden kan echter sterk verschillen. Het is niet uit te sluiten dat er incidenteel een grotere aanloop van bezoekers is, wat ook in de huidige situatie al het geval kan zijn.

In deze incidentele gevallen kan dat voor uitwijkeffecten naar de naastgelegen wijk zorgen. Doorgaans is op voorhand in te schatten of raadsvergaderingen of informatieavonden druk bezocht gaan worden. Het is aan te bevelen dat de gemeente in hun communicatie bezoekers oproepen om zo veel mogelijk op de fiets te komen.

3.4.3 Uitwijkeffecten van parkeerders naar omgeving

Door de loopafstanden of op druk bezochte raadsvergaderingen/informatieavonden is er een beperkte kans op uitwijkeffecten naar de omgeving, en dan met name richting Wilhelminapark en de Rhijngeesterstraatweg. Via interne berichtgeving kunnen medewerkers van de gemeente verzocht worden netjes op het eigen terrein te parkeren.

Ook vanuit het naastgelegen ARQ Centrum '45 zijn zorgen geuit over de kans op uitwijkende parkeerders naar hun terrein. Het is niet aannemelijk dat parkeerders op het naastgelegen terrein van ARQ Centrum '45 zullen parkeren. Bezoekers en werknemers van de functies op het 'gemeenteterrein' zullen allereerst een parkeerplek zoeken op het eigen terrein zelf. Uit de parkeerbalans blijkt dat hier op alle momenten voldoende parkeergelegenheid is. Er is dan ook geen aanleiding om op voorhand buiten het eigen terrein te parkeren. In het incidentele geval dat er geen parkeergelegenheid is, zullen parkeerders eerder uitwijken naar het Wilhelminapark en de Rhijngeesterstraatweg, omdat als ze vanaf het gemeenteterrein afkomen deze parkeerplaatsen dichterbij zijn gelegen dan de parkeerplaatsen op het terrein van ARQ, waar een heel rondje voor gereden moet worden om deze te bereiken.

3.5 Fietsenstallingen en scooterplekken

Naast voldoende parkeergelegenheid voor auto's beschrijft de concept-Parkeernota 2021 ook regels en richtlijnen om bij nieuwe ontwikkelingen te voorzien in voldoende fietsenstallingen en parkeerplekken voor scooters. De concept-Parkeernota beschrijft dat voor fietsparkeergelegenheid bij woonfuncties het bouwbesluit geldt, waarin eisen zijn opgenomen voor bergingen.

Overigens gelden bij transformaties in bestaande panden geen aanvullende eisen dan de eisen die golden toen het pand werd gerealiseerd. In die zin zijn er dus geen wettelijke verplichtingen voor deze ontwikkeling om in extra fietsparkeergelegenheid te voorzien, omdat het beide woonfuncties betreft waarvoor het oorspronkelijke bouwbesluit geldt. Voor een nette openbare ruimte is een goede oplossing voor fietsenstallingen gewenst, en daarom zijn het COA en Divorce Housing voornemens extra fietsparkeergelegenheid te realiseren. Op basis van richtlijnen is bepaald hoeveel fietsenstallingen benodigd zijn.

3.5.1 Fietsparkeren

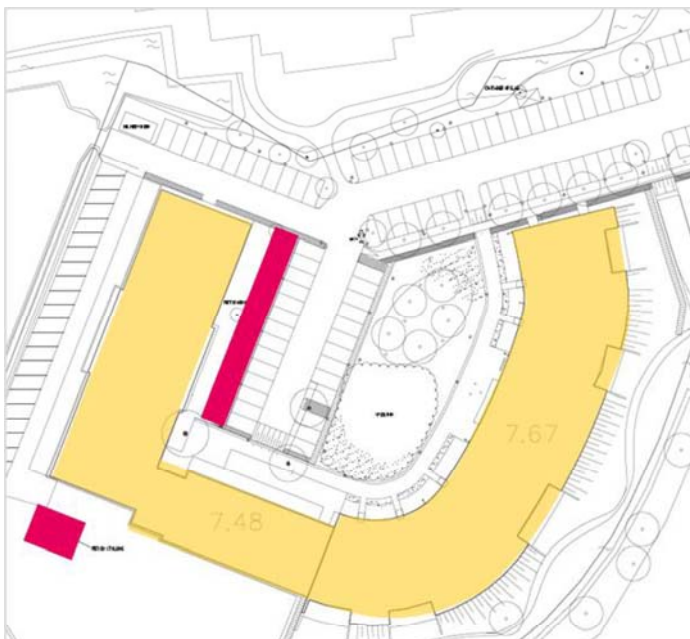
Voor woonfuncties verwijst de concept-Parkeernota naar het bouwbesluit dat voorschrijft dat bij nieuwbouw van woningen een fietsberging aanwezig moet zijn. De gemeente heeft in geval van appartementen de voorkeur voor het realiseren van gezamenlijke fietsenstallingen, in plaats van individuele bergingen. De concept-Parkeernota 2021 beschrijft dat het aantal fietsparkeerplekken bij woonfuncties/appartementen afhankelijk is van de grootte van de woningen, de fietsparkeerrichtlijn varieert van 2 tot 6 fietsparkeerplekken per woning.

De huisvesting van statushouders en spoedzoekers is echter niet vergelijkbaar met normale appartementbewoning. Daarom is een maatwerkonderbouwing opgesteld voor fietsparkeren bij de huisvesting van statushouders en spoedzoekers. De CROW-publicatie 'Leidraad fietsparkeren' geeft voor een studentenkamer een fietsparkeerkcijfer van 1 fiets per kamer. Ook van spoedzoekers kan verwacht worden dat zij gemiddeld 1 fiets per persoon bezitten en dus moeten stallen, daarnaast dient rekening te worden gehouden met fietsenstallingen voor bezoekers. De CROW-publicatie 'Leidraad Fietsparkeren' schrijft voor bezoekers 0,5 tot 1 fietsparkeerplek per woning/kamer voor.

Voor de tijdelijke huisvesting van spoedzoekers is aan te bevelen te voorzien in 80 fietsparkeerplekken voor bewoners, en in 40 fietsparkeerplekken voor bezoekers, in totaal dus 120 fietsparkeerplekken. Het is aan te bevelen bij iedere (hoofd-) in-/uitgang te voorzien in tenminste enkele fietsparkeerplekken voor bezoekers. In de huidige situatie zijn rond het gebouw waar Divorce Housing inkomt, zo'n 47 fietsparkeerplekken aanwezig. Er is dus een opgave om nog 73 fietsparkeerplekken te realiseren.

Het is niet bekend hoeveel fietsen statushouders gemiddeld bezitten. Het COA gaat in hun eigen programma van eisen uit van 0,5 fietsparkeerplek per bewoner. Daarmee ligt het verwachte fietsbezit onder statushouders op ongeveer de helft van bewoners van Divorce Housing. Dat lijkt aannemelijk, aangezien nergens in de wereld zo veel wordt gefietst als in Nederland. Sommige statushouders zullen niet kunnen fietsen.

In de huidige situatie zijn er nabij het Hoefijzergebouw geen fietsenstallingen aanwezig. Het totale aantal benodigde fietsparkeerplekken bedraagt ($175 \times 0,5 =$) 88. Bij het Hoefijzergebouw is de exploitant voornemens 90 fietsparkeerplekken te realiseren op het binnenterrein van het Hoefijzergebouw.



Figuur 3.4: In roze de beoogde locaties voor fietsenrekken bij het Hoefijzergebouw

3.5.2 Parkeerplekken voor scooters

De concept-Parkeernota 2021 schrijft ook richtlijnen voor scooter-parkeren voor, zodat bij de inrichting van de openbare ruimte voldoende rekening wordt gehouden met scooters. Voor woningen wordt 0,13 scooterparkeerplek per woning aanbevolen, gebaseerd op het gemiddelde scooterbezit per woning in Oegstgeest.

Voor de tijdelijke huisvesting van spoedzoekers wordt aanbevolen ook enkele scooterparkeerplekken te realiseren, wellicht als onderdeel van een gezamenlijke fietsenstalling. Uitgaande van het gemiddelde scooterbezit per huishouden in Oegstgeest worden 10 scooterparkeerplekken aanbevolen voor de huisvesting van spoedzoekers. Rond het gebouw waar Divorce Housing intrekt, zijn nabij de in- en uitgangen prima plekken beschikbaar om scooters te stallen.

Het is niet aannemelijk dat statushouders scooters of bromfietsen bezitten. Om een scooter of bromfiets te rijden, is een rijbewijs nodig. Het in het land van herkomst behaalde rijbewijs is niet geldig in Nederland. Bij de tijdelijke huisvesting voor statushouders is het dan ook niet nodig om te voorzien in parkeerplekken voor scooters, al is er rond het Hoefijzergebouw voldoende ruimte om een scooter te stallen.

4. Verkeersgeneratie

In dit hoofdstuk is onderbouwd hoeveel verkeersbewegingen worden verwacht in de nieuwe situatie. Daarbij wordt een vergelijking gemaakt met de verkeersgeneratie in de huidige situatie, en met de oorspronkelijke situatie/de situatie die volgens het bestemmingsplan mogelijk is. Voor de berekening van de verkeersgeneratie is opnieuw een bandbreedte aangehouden, enerzijds is gebruik gemaakt van de kencijfers van het CROW uit de CROW-publicatie 381, anderzijds zijn maatwerk en cijfers uit de praktijk gebruikt.

4.1 Verkeersgeneratie bestaande functies

In de huidige situatie is er een aantal functies die voor verkeersbewegingen op het terrein zorgen. Dit betreft met name het gemeentehuis en het CJG, maar ook enkele woningen die zijn ontsloten via het terrein zorgen voor verkeersbewegingen. Ook is er aan de achterkant van het terrein een schapenwei die (incidenteel) voor enkele verkeersbewegingen zorgt.

De verkeersgeneratie van het gemeentehuis is berekend op basis van de CROW-kencijfers. Het kencijfer verkeersgeneratie voor een 'kantoor met baliefunctie' op deze locatie² betreft: 10,7 motorvoertuigbewegingen per 100 m² bvo per weekdag. De verkeersgeneratie op een werkdag wordt verkregen door het kencijfer te vermenigvuldigen met 1,33 conform de CROW-omrekenfactor. Voor woonfuncties bedraagt deze factor 1,11. De berekening van de verkeersgeneratie van het gemeentehuis op basis van de kencijfers is als volgt:

- $2.900/100 \times 10,7 \times 1,33 = 409$ mvt/etm op een **werkdag**.

De verkeersgeneratie van het CJG wordt op dezelfde manier berekend, gegeven het kencijfer voor 'kantoor met baliefunctie':

- $750/100 \times 10,7 \times 1,33 = 106$ mvt/etm op een **werkdag**.

Voor de zes woningen die via het terrein zijn ontsloten, is de verkeersgeneratie berekend op basis van kencijfers voor vrijstaande woningen gelegen in zone 'rest bebouwde kom'.

De verkeersgeneratie betreft: $6 \times 7,7 \times 1,11 = 51$ mvt/etm op een **werkdag**.

Voor de schapenwei gaan we ervan uit dat de verzorger één keer per dag langskomt, en dagelijks voor twee verkeersbewegingen zorgt.

Op basis van de kencijfers bedraagt de verkeersgeneratie van de huidige functies in totaal 570³ verkeersbewegingen per werkdag.

² Keuze kencijfers op basis van: sterk stedelijk, rest bebouwde kom, en het gemiddelde kencijfer.

³ Naar boven afgerond op tientallen.

De verkeersgeneratie op basis van de kencijfers is aan de hoge kant. Op basis van een verkeersstelling van 19 september 2017 bij de toegangspoort van het terrein blijken er tussen 07.00 en 18.00 uur zo'n 215 auto's het terrein op en af te rijden. Dit betreft zowel verkeersbewegingen van het stadhuis, maar ook van/naar de woningen, de schapenwei en de kringloopwinkel die hier destijds gevestigd was. Daarmee ligt de berekende verkeersgeneratie op basis van de kencijfers een stuk hoger dan de gemeten situatie. Daarom gaan we net als bij parkeren uit van een bandbreedte in de verkeersgeneratie.

Ook voor het CJG ligt de daadwerkelijke verkeersgeneratie waarschijnlijk lager dan op basis van de kencijfers. Op een drukke werkdag komen er bij het CJG 9 werknemers met de auto en zo'n 20 bezoekers (bron: opgave CJG). Iedere bezoeker en werknemer met de auto kent een aankomende en vertrekkende verkeersbeweging, waarmee de verkeersgeneratie in de praktijk overeenkomt met $(9+20) \times 2 = 58$ verkeersbewegingen op werkdagen. Voor CJG gaan we daarom uit van de volgende bandbreedte in verkeersgeneratie: 58 – 106 mvt/etm.

De verkeersgeneratie van de bestaande functies en gebruikers van het terrein bedraagt naar verwachting tussen de 280⁴ en 570 motorvoertuigbewegingen per etmaal op werkdagen.

4.2 Verkeersgeneratie tijdelijke huisvesting

Bij de tijdelijke huisvesting van spoedzoekers zorgen met name bewoners voor extra verkeersbewegingen op het terrein. De verkeersgeneratie is berekend op basis van het CROW-kencijfer voor de functie 'kamerbewoning (niet-student)'. Het kencijfer is 1,95 verkeersbewegingen per kamer per weekdag. Op werkdagen ligt de verkeersgeneratie een factor 1,11 hoger. De verkeersgeneratie van de tijdelijke huisvesting van spoedzoekers bedraagt daarmee:

- $80 \times 1,95 \times 1,11 = 173$ motorvoertuigbewegingen per etmaal op werkdagen.

Bij de tijdelijke huisvesting van statushouders zorgen met name werknemers voor motorvoertuigbewegingen. De statushouders zullen zich veelal te voet verplaatsen, in mindere mate per fiets en met het openbaar vervoer en nauwelijks met de auto. De verkeersgeneratie van het autoverkeer relateren we aan het aantal parkeerplaatsen voor het COA en de verkeersgeneratie op basis van de werkfunctie 'kantoor met baliefunctie'. De verkeersgeneratie is 4,7⁵ verkeersbewegingen per parkeerplaats per weekdag. Voor werkdagen passen we de omrekenfactor (van het CROW) van 1,33 voor werkfuncties toe. Bij een volledige benutting van de 20 parkeerplaatsen zorgt de tijdelijke huisvesting van statushouders voor:

- $20 \times 4,7 \times 1,33 = 125$ motorvoertuigbewegingen per etmaal op werkdagen.

Naast verkeersbewegingen door werknemers en bezoekers van het COA, is er ook sprake van leerlingenvervoer. Kinderen die in de locatie van COA verblijven gaan binnen Oegstgeest en in de regio naar school. Kinderen die hier wonen gaan bij voorkeur in de buurt naar school, en worden door ouders gehaald en gebracht. Een deel van de kinderen gaat niet in de omgeving naar school maar elders in de regio (bv. naar speciaal onderwijs). Dit zijn kinderen die (net als andere kinderen van speciaal onderwijs) met leerlingenvervoer naar school gaan. Ongeveer 1/3 van de statushouders betreft gezinnen. Naar schatting wonen er

⁴ $215 + 58 = 280$ (naar boven afgerond op tientallen)

⁵ Kencijfer verkeersgeneratie 10,7/kencijfer parkeren 2,25 = 4,7 mvt/etm/parkeerplaats

circa 40 kinderen op deze locatie, waarvan een deel binnen Oegstgeest naar school gaat. Om de andere kinderen naar scholen in de regio te brengen en te halen, zijn circa 3-4 taxibusjes nodig. Deze zullen 's ochtends de kinderen bij de COA locatie ophalen en hier kort halteren, en 's middags de kinderen weer afzetten. De taxibusjes nemen daarbij geen parkeerplek in, en zijn daarom niet meegenomen in de parkeerbalans. De 4 busjes zorgen samen dagelijks voor zo'n 16 verkeersbewegingen op het terrein.

De nieuwe invulling van de leegstaande gebouwen zorgt daarmee naar verwachting voor een verkeerstoename van in totaal (afgerond) 320 motorvoertuigbewegingen per etmaal op werkdagen. De totale verkeersgeneratie van het gebied neemt daardoor toe naar 590 tot 890 verkeersbewegingen per werkdag.

4.3 Verkeersgeneratie oorspronkelijke situatie

Enige jaren terug waren de gebouwen op het terrein in gebruik door de Jelgersmakliniek. Het terrein werd toen intensiever gebruikt dan in de huidige situatie waarbij de gebouwen leeg staan. Er is geen passend kencijfer verkeersgeneratie beschikbaar voor het zorg-maatschappelijke programma. We nemen aan dat het zorg-maatschappelijke programma dat mogelijk is binnen het bestemmingsplan qua verkeersgeneratie overeenkomt met de helft van de verkeersgeneratie voor de functie 'kantoor met baliefunctie'. Een zorg-maatschappelijk programma heeft een vergelijkbaar profiel als het CJG, waar zowel werknemers overdag werkzaam zijn en bezoekers langskomen voor behandeling en consultatie. Het verschil is dat het zorg-maatschappelijke programma minder intensief is dan een functie zoals het CJG, en mensen voor een meer langdurige behandeling bij de kliniek komen wat tot minder verkeersbewegingen zal leiden. Daarom is conservatief gerekend, en is uitgegaan van de helft van het kencijfer verkeersgeneratie zoals dat voor het CJG is aangehouden.

Het kencijfer verkeersgeneratie bedraagt dan 5,3 mvt/100 m² bvo voor weekdagen. Op werkdagen geldt bij werkfuncties een omrekenfactor van 1,33.

De leegstaande gebouwen hebben samen een oppervlakte van 6.328 m² bvo (bron: BAG). De mogelijke verkeersgeneratie in de oorspronkelijke situatie/situatie komt daarmee uit op:

- $6.328/100 \times 5,3 \times 1,33 = 446$ verkeersbewegingen per etmaal op werkdagen.

De bandbreedte van de totale verkeersgeneratie in de oorspronkelijke situatie bedraagt naar verwachting 720 tot 970 verkeersbewegingen per etmaal op werkdagen.

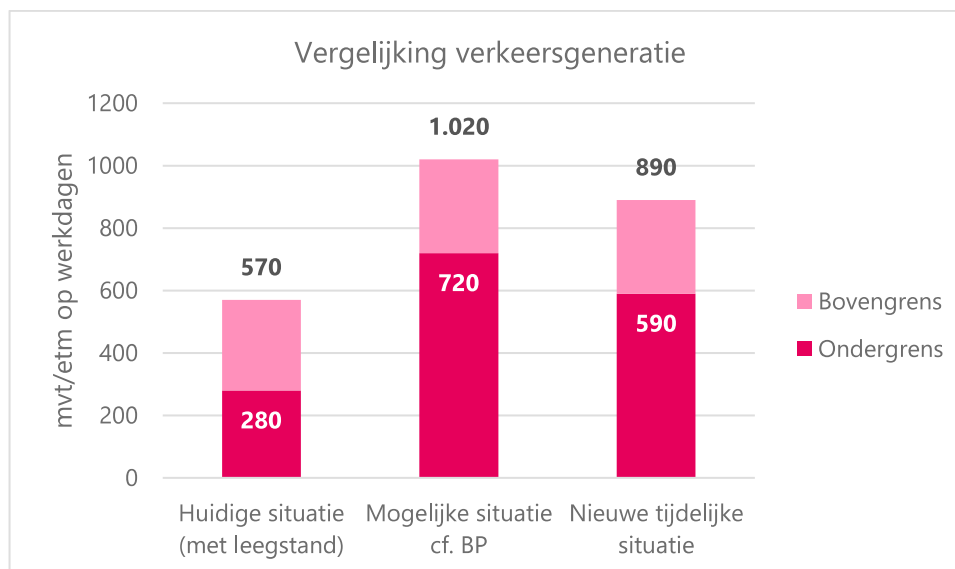
4.4 Overzicht verkeersgeneratie scenario's

De situatie, waarbij de gebouwen in gebruik zijn als Jelgersmakliniek, is opgenomen in het bestemmingsplan. De verkeersgeneratie in de nieuwe situatie met tijdelijke onderkomens is lager dan de verkeersgeneratie van de oorspronkelijke situatie (zie figuur 4.1). Dat ligt ook in lijn met de bevindingen omtrent parkeren.

Uit de parkeerbalans blijkt dat er waarschijnlijk ruim voldoende parkeergelegenheid is om de parkeervraag op te vangen, en dat waarschijnlijk een aantal parkeerplaatsen kan worden

opgeheven om als (extra) speel-/buitenplaats te gebruiken. Het is dan ook aannemelijk dat het aantal verkeersbewegingen lager uitvalt dan in de oorspronkelijke situatie.

Door de komst van de tijdelijke huisvesting neemt de verkeersintensiteit bij de poort van het terrein (Rhijngheesterstraatweg) toe met circa 320 autoritten per werkdagemaal ten opzichte van de huidige situatie met leegstand. Deze intensiteiten zijn echter nog lager dan toen de Jelgersmakliniek nog operationeel was.



Figuur 4.1: Overzicht verkeersgeneratie per situatie

5. Toegankelijkheid en inrichting terrein

In dit hoofdstuk is een beschouwing gegeven van de huidige inrichting van het terrein om te beoordelen of extra verkeersbewegingen (auto's, fietsers, voetgangers) op een veilige manier afgewikkeld kunnen worden. Daarvoor is gekeken naar de ontsluiting via de toegangspoort, de interne structuur en inrichting, en de toegankelijkheid voor nood- en hulpdiensten.

5.1 Ontsluiting via toegangspoort

Het terrein is ontsloten op de Rhijngheesterstraatweg via een centrale toegangspoort. De toegangspoort is met 3,6 meter geschikt voor 1 motorvoertuig (auto, bus, vrachtwagen) of 2 fietsers tegelijk. Voor tweerichtingsautoverkeer is tenminste 4,8 meter wegbreedte nodig; 2 auto's die gelijktijdig bij de poort aankomen, dienen elkaar ruimte te geven om elkaar te laten passeren. Voor en achter de toegangspoort is meer breedte beschikbaar, waar auto's elkaar wel kunnen passeren.



Figuur 5.1: Toegangspoort tot het terrein

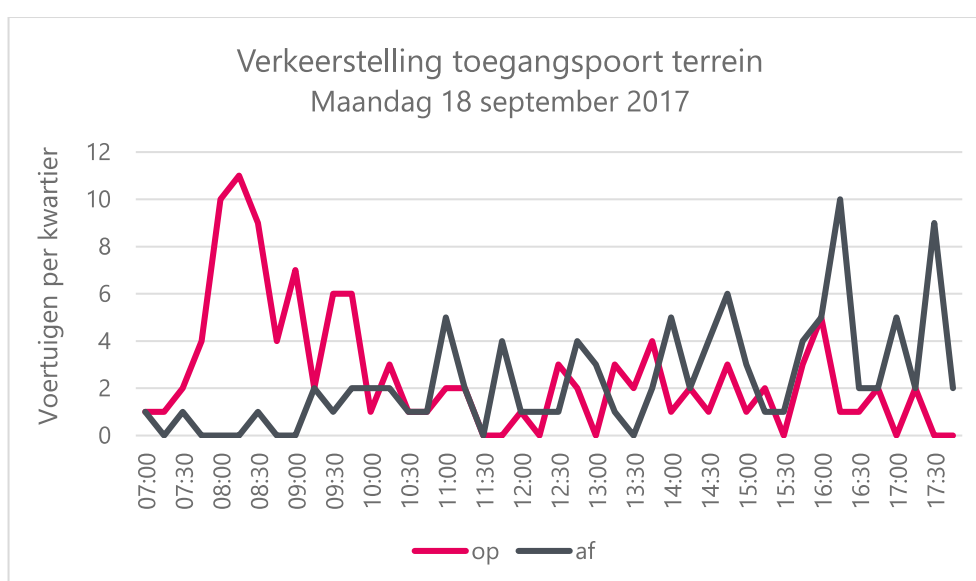
Volgens de ASVV zorgen versmallingen korter dan 10 meter bij minder dan 4.000 motorvoertuigbewegingen per dag nauwelijks voor enige vertraging. In de nieuwe situatie met de tijdelijke huisvesting zullen er dagelijks maximaal zo'n 870 motorvoertuigbewegingen door de poort rijden. Ondanks de beperkte breedte is de kans op ontmoetingen van tegengesteld verkeer bij de poort dermate klein dat dit niet tot een onacceptabele verkeerssituatie zal leiden.

Bovendien heeft een groot deel van het gemotoriseerde verkeer dezelfde rijrichting. In de ochtend komen veelal werknemers van het gemeentehuis, CJG en het COA aan, die in de avondspits weer vertrekken. Enkel de bewoners van Divorce Housing en de bestaande bewoners zorgen voor tegengestelde verkeersbewegingen. De clusters van verkeersbewegingen in dezelfde rijrichting is ook goed waarneembaar in de verkeerstelling die in 2017 bij de toegangspoort is uitgevoerd. In figuur 5.2 is te zien dat er in de ochtendpits tussen 07.00 en 09.00 uur zo'n 42 auto's in 2 uur tijd het terrein oprijden, terwijl slechts 3 auto's het terrein afreden.

Door de tijdelijke huisvesting van statushouders en spoedzoekers neemt het aantal verkeersbewegingen door de poort toe ten opzichte van de huidige situatie met leegstand. Dit verhoogt de kans op ontmoetingen bij de toegangspoort. Deze kans blijft echter nog steeds beperkt. Doorgaans vindt 10% van de etmaalintensiteiten in het drukste ochtend- en avondspitsuur plaats. Dat zou betekenen dat er in het drukste uur zo'n 30 verkeersbewegingen bij komen, gemiddeld zo'n 8 verkeersbewegingen per kwartier. In het drukste kwartier neemt de verkeersintensiteit dan toe naar een kleine 20 auto's per kwartier.

Dat komt overeen met 1,33 auto per minuut. Daarmee is dit een zeer rustige verkeerssituatie, en hebben voertuigen ruim de tijd om het terrein op en af te rijden. In een enkel geval moeten autobestuurders elkaar ruimte geven om te passeren.

Verkeersbewegingen van en naar de locatie van het COA zullen ook veelal verspreid over de dag plaatsvinden en niet geconcentreerd zijn in de ochtend- en avondspits, zoals typische werkfuncties als een kantoor (gemeentehuis & CJG). Ook dit zorgt ervoor dat de kans op ontmoetingen bij de toegangspoort beperkt blijft. De bewoners van Divorce Housing zorgen wel voor tegengestelde verkeersbewegingen ten opzichte van het gemeentehuis, CJG en het COA. In het drukste spitsuur zijn dit ongeveer 12 verkeersbewegingen, wat overeenkomt met 1 auto per 5 minuten in tegengestelde richting van het overige verkeer. Dat is dermate weinig verkeer dat dit niet tot problemen zal leiden.



Figuur 5.2: Verkeerstelling van gemotoriseerd verkeer bij de toegangspoort van het terrein, in de situatie waarin het gemeentehuis en de kringloopwinkel actief waren (bron: verkeerstelling gemeente Oegstgeest)

5.2 Interne structuur en inrichting

Het terrein is openbaar toegankelijk, en daarom zijn de algemeen geldende verkeersregels van toepassing. Aan het begin van het terrein is kenbaar gemaakt dat een 30 km/h-zone van toepassing is. Het terrein is een afgebakend gebied, waarmee het een ander karakter heeft dan een typische straat in een woonwijk. De wegen op het terrein zijn doodlopend en worden enkel gebruikt door bestemmingsverkeer. Alle straten kennen gemengd gebruik, wat betekent dat voetgangers, fietsers en auto's dezelfde ruimte delen en er geen aparte fiets- of voetpaden aanwezig zijn.



Figuur 5.3: De straten op het terrein kennen gemengd gebruik door voetgangers, fietsers en gemotoriseerd verkeer (bron: eigen foto Goudappel)

Door de relatief smalle straten, de parkachtige omgeving en het gemengde gebruik rijdt autoverkeer met een lage snelheid. Veelal zal 30 km/h niet gehaald worden. De straten op het terrein hebben een erfachtige inrichting. Bij woonerven zijn auto's te gast, rijden deze met een lage snelheid, is er geen doorgaand autoverkeer, staat de verblijfsfunctie centraal, spelen kinderen op straat en wordt geparkeerd in de aangegeven vakken. Al deze aspecten zijn van toepassing voor de wegen op het terrein.

Bij woonerven kan volgens de ontwerprichtlijnen uit de ASVV 2012 (bron: CROW) gedacht worden aan een maximaal acceptabele verkeersintensiteit van 100 motorvoertuigbewegingen per uur. In de nieuwe situatie blijft de verkeersintensiteit daar onder. In het drukste spitsuur zijn er in de 'worst case'-situatie circa 87 motorvoertuigbewegingen per uur, op de meeste uren ligt de verkeersintensiteit hier nog ruim onder. Daarom concluderen we dat de huidige inrichting van de straten met gemengd gebruik prima geschikt is voor extra weggebruikers door de komst van de tijdelijke huisvesting van statushouders en spoedzoekers.

5.2.1 Breedte van de weg

Bij erven geldt dat een minimale rijloper van tenminste 3 meter beschikbaar moet zijn voor rijdend gemotoriseerd verkeer. Het weggetje tussen het voor- en achterterrein is met 4,0 meter wegbreedte het smalst. De overige wegvakken zijn breder. Een wegbreedte van 4,0 meter is breed genoeg voor een auto en fietser in twee richtingen om elkaar (met voorzichtigheid en passende snelheid) te passeren, conform de richtlijn ASVV2012 (bron: CROW) is tenminste 3,85 meter breedte nodig (zie tabel 5.1). Gemotoriseerd verkeer in twee richtingen is op dit weggetje niet mogelijk, daarvoor is (bij 30 km/u) tenminste 4,8 meter

nodig. Een auto is zo'n 1,8 a 2 meter breed, bij lage snelheid (10 km/u) en een iets breder stukje (bv. bij semi-verharde berm) kunnen twee auto's elkaar mogelijk net wel passeren.

Dit betekent ook dat als een fietser en een automobilist elkaar tegenkomen op het weggetje, zij elkaar (voorzichtig en oplettend) met gepaste snelheid kunnen passeren. Ook kan de automobilist of de fietser even halteren aan de kant van de weg om de ander te laten passeren. Dit wegbreedte hoeft geen probleem te zijn, zolang de verkeersintensiteiten en snelheid voldoende laag zijn. De wegen op het terrein hebben geen verkeersfunctie, maar een verblijfsfunctie. Autoverkeer is hier te gast, en dient zich qua snelheid aan te passen aan de overige weggebruikers.

De intensiteit van autoverkeer is zoals eerder beschreven, passend voor een erf, en daarmee voldoende laag voor gemengd gebruik van een dergelijk wegprofiel. Ook ligt naar verwachting de snelheid van het autoverkeer laag door de smalle wegbreedte en parkachtige omgeving van het terrein. De meeste automobilisten zullen hun snelheid aanpassen. Wel is aan te bevelen om enkele 10 km/h-drempels aan te brengen op de rechtstanden van het weggetje om een lagere snelheid te stimuleren/af te dwingen (bv. nabij het kruispunt met de zijweg, zie ook paragraaf 5.2.3). Ook is aan te bevelen onderhoud te plegen aan het groen, gezien in de huidige situatie het groen overwoekerd is en dit de effectieve wegbreedte beperkt.

Maatgevende situatie	Wegbreedte [m]	
	Minimaal profiel	Ideaal profiel
Eenrichtingsverkeer auto + fiets	3,4	3,85
Eenrichtingsverkeer auto, tweerichtingsverkeer fiets	3,85	4,40
Tweerichtingsverkeer auto + fiets	4,8	5,8

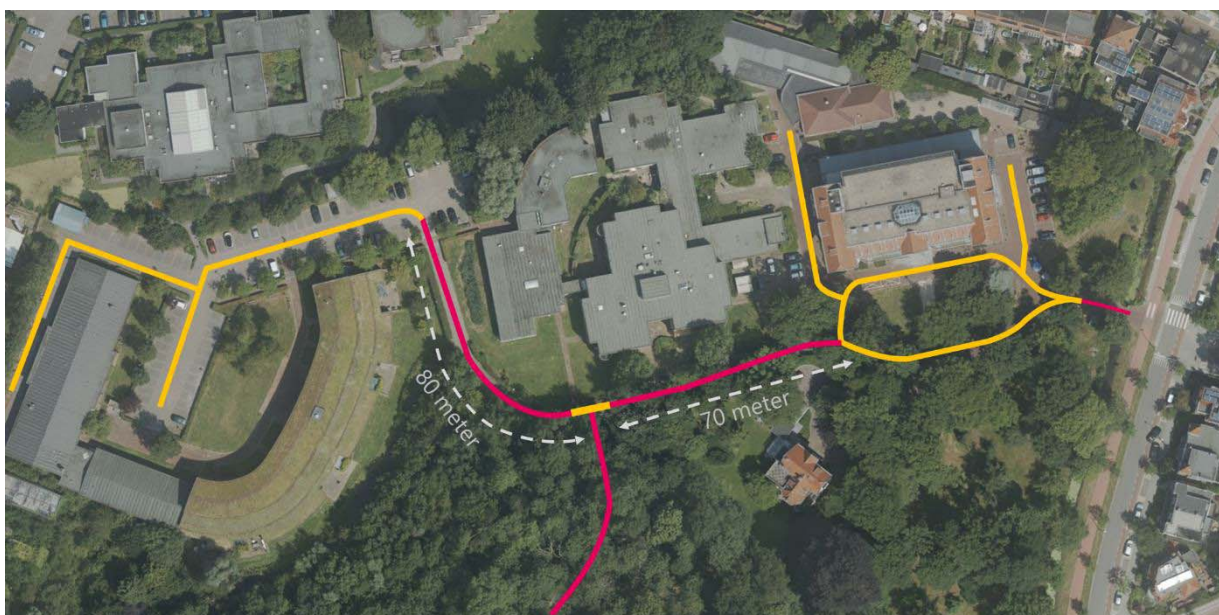
Tabel 5.1: Maatvoering erftoegangswegen volgens ASVV 2012 (CROW)

5.2.2 Wegenstructuur

Op de luchtfoto hierna zijn de wegen op het terrein aangegeven. Bij de gele lijnen is het mogelijk voor autoverkeer om elkaar te passeren, vanwege voldoende wegbreedte of zoals op het voorterrein een lusje waarbij linksom en rechtsom gereden kan worden. Bij de roze lijnen is de weg geschikt voor gemotoriseerd verkeer in één richting, waaronder het weggetje van en naar het achterterrein. Ongeveer halverwege bij het T-kruispunt is er een passeermogelijkheid.

Over enige lengte op het weggetje is éénrichting autoverkeer mogelijk. Volgens CROW richtlijnen voor de inrichting van erftoegangswegen (type 2 = enkel ontsluitende functie) zijn bij smalle wegen (< 3,5 meter) passeermogelijkheden nodig. De afstand tussen twee passeermogelijkheden is tenminste 150 meter en maximaal 300 meter (bron: CROW, Handboek Wegontwerp 2013 - Erftoegangswegen). In dit geval is de afstand van het weggetje tussen het voorterrein en het kruispunt 70 meter, en tussen het kruispunt en het achterterrein 80 meter. Volgens de richtlijn is het dan qua afstand niet nodig/wenselijk om een extra passeermogelijkheid aan te leggen. Wel is het weggetje naar het achterterrein in een bocht gelegen waardoor automobilisten elkaar mogelijk niet zien. Het kan dus voorkomen dat automobilisten elkaar op het weggetje tegenkomen, en een van de twee een

stukje achteruit moeten rijden, of ze moeten elkaar voorzichtig passeren in de bocht waar plaatselijk meer wegbreedte beschikbaar is (4,5 m).



Figuur 5.4: Wegen op het terrein (roze = in één richting te gebruiken door autoverkeer en fietsverkeer, geel = tweerichtingen/passeermogelijkheid autoverkeer)

Bij ingebruikname van gebouwen C + D neemt het aantal verkeersbewegingen toe en daarmee ook de kans op ontmoetingen op het weggetje naar het achterterrein. Wel hebben de extra verkeersbewegingen veelal dezelfde rijrichting als de bestaande verkeersbewegingen. Bezoekers van het gemeentehuis en het CJG parkeren veelal op het voorterrein, en hoeven dus geen gebruik te maken van het weggetje naar het achterterrein. Gezien de beperkte verkeersintensiteiten, de veelal gelijkgerichte rijrichtingen, en de passeermogelijkheid halverwege voldoet het weggetje prima. De beperkte breedte zorgt er ook voor dat gemotoriseerd verkeer niet te hard rijdt, wat belangrijk is omdat auto's, fietsers en voetgangers van dezelfde ruimte gebruik maken en lage snelheden van belang zijn voor een veilige situatie.

De directe burens van het terrein hebben zorgen geuit over de verkeerssituatie bij het kruispunt van het 'weggetje naar achteren' en de weg richting de woningen aan de zuidkant van het terrein. Ook zijn er zorgen over het zicht en geparkeerde auto's nabij het toegangshek van het naastgelegen perceel. Daarom is nader ingezoomd op deze locaties.

5.2.3 Kruispunt met zijweg van/naar woningen en park Rhijngeest

Bij het T-kruispunt is vanuit de zijweg die van en naar de woningen gaat, geen goed zicht op verkeer van rechts. In de bocht staat een hoge groene haag op de perceelgrens die het zicht blokkeert. Het zijweggetje wordt gebruikt door autoverkeer van en naar de woningen, maar ook door voetgangers van en naar park Rhijngeest. Op momenten dat gelijktijdig een auto van rechts aankomt, kan dat tot schrikreacties leiden wat onprettig is.

Daarom wordt aanbevolen bij dit kruispunt het groen waar mogelijk te snoeien en een verkeersspiegel op te hangen om het zicht te verbeteren, en tevens om op het weggetje

tussen het voor- en achterterrein een drempel aan te brengen om ter hoogte van dit kruispunt de snelheid van het autoverkeer te remmen. Bij lagere snelheden hebben weggebruikers meer tijd om op elkaar te anticiperen, en draagt dit bij aan een minder onveilig gevoel.



Figuur 5.5: Kruispunt gezien vanaf het weggetje van/naar de woningen, het zicht op verkeer van rechts is slecht door de hoge groene haag (bron: Cyclomedia)

5.2.4 Toegangshek tot naastgelegen perceel van aanwonenden

Een van de naastgelegen woningen is via een toegangshek ontsloten op het voorterrein van het gemeenterrein. De bewoners geven aan dat op raads- of informatieavonden het weleens voorkomt dat er voor hun toegangshek auto's worden geparkeerd door bezoekers van het gemeentehuis. Daardoor kunnen deze bewoners niet meer hun eigen terrein af met de auto, aangezien hun hek is geblokkeerd. Op het voorterrein bij het gemeentehuis geldt een blauwe zone, waarbij enkel in de aangegeven parkeervakken geparkeerd mag worden voor maximaal 1 uur.

Bezoekers die bij de uitrit van deze kavel hun auto parkeren zijn dan ook in overtreding: er is geen sprake van een aangegeven vak en bovendien is parkeren voor een uitrit verboden (RVV, art 24 1 b). Het tegengaan hiervan is dus een kwestie van handhaving. Overigens heeft dit niets te maken met de komst van de tijdelijke huisvesting van statushouders en spoedzoekers. Wel wordt aanbevolen om bij overlast hiervan te handhaven. Ook kan eventueel in de communicatie vanuit de gemeente bij (drukke) raadsvergaderingen of informatieavonden erop gewezen worden dat dit geen toegestane parkeergelegenheid is.

Tenslotte is ook het zicht bij dit punt niet optimaal. Verkeer dat het perceel wil afrijden, heeft niet goed zicht op eventueel verkeer vanaf de achterkant van het terrein. Ook ervaren de bewoners hier dat autoverkeer te hard rijdt. Om dat te voorkomen, kan overwogen worden om hier een drempel aan te brengen, al is dit vanuit esthetisch oogpunt mogelijk niet gewenst op het voorterrein. En/of kan groen gesnoeid worden om het zicht te verbeteren.



Figuur 5.6: Ontsluiting van de naastgelegen woning op het voorterrein (bron: Cyclomedia)

5.2.5 Beheer en onderhoud van het terrein

De afgelopen jaren hebben de gebouwen leeg gestaan, en is er met name aan het achterste deel geen of weinig beheer en onderhoud gepleegd. Om het terrein weer geschikt te maken, is het belangrijk om overwoekerend groen en onkruid op parkeerplaatsen en langs de straten te verwijderen.

Zo zijn de parkeerplaatsen langs het Hoefijzergebouw niet meer als zodanig herkenbaar, en ook de parkeerplaatsen links van het gemeentehuis kunnen beter aangeduid worden. Tevens wordt aanbevolen om het groen langs het weggetje tussen het voor- en achterterrein te onderhouden, zodat er meer effectieve breedte en beter zicht ontstaat. Ook de verlichting op het terrein en langs looproutes dient te worden nagelopen en op orde te zijn.

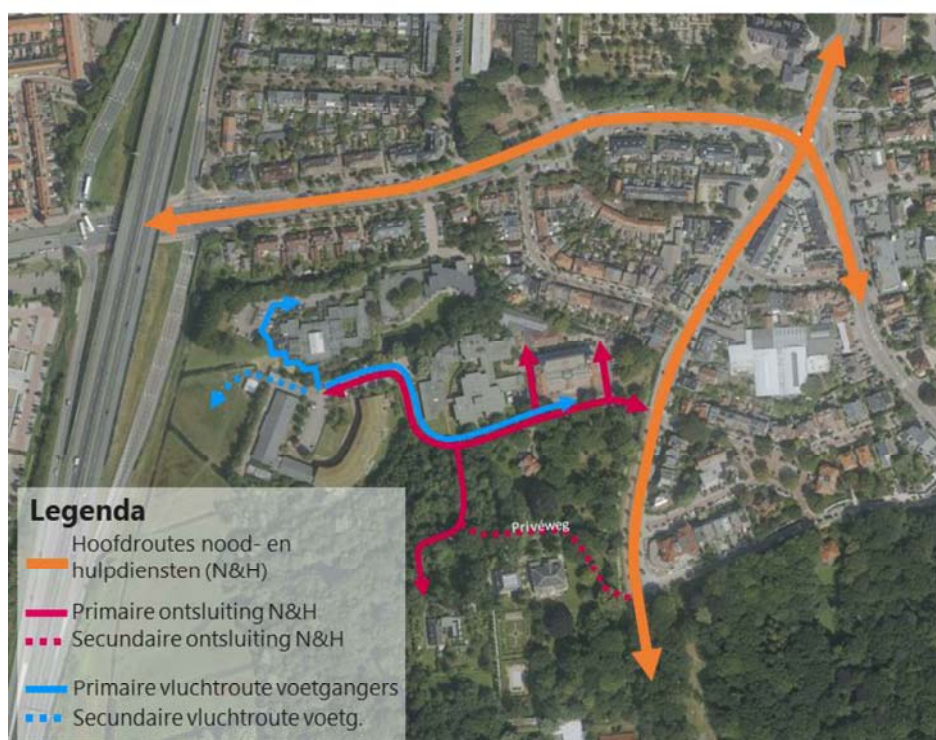


Figuur 5.7: Links de huidige situatie bij de parkeerplaatsen langs het Hoefijzergebouw, en rechts de situatie van enkele jaren geleden (links: eigen foto Goudappel, rechts: Cyclomedia)

5.3 Toegankelijkheid nood- en hulpdiensten

Het terrein dient uiteraard toegankelijk te zijn voor nood- en hulpdiensten in geval van calamiteiten. De primaire ontsluiting voor nood- en hulpdiensten is gelijk aan dat van het normale verkeer. Nood- en hulpdiensten kunnen het terrein bereiken vanaf de Rhijngesteerstraatweg, via de toegangspoort en over het weggetje naar 'achteren'. De weg naar het achterterrein kan in één richting door gemotoriseerd verkeer bereden worden. Bij calamiteiten dient deze weg dan ook vrijgehouden te worden, zodat nood- en hulpdiensten snel ter plaatse zijn. In noodsituaties dienen aanwezigen dan ook hun auto te laten staan en te voet bij het incident weg te komen. Mocht het eerste deel van het terrein gestremd zijn voor nood- en hulpdiensten, dan is er in deze uitzonderlijke situatie de mogelijkheid voor nood- en hulpdiensten om via een privéweg het achterterrein te bereiken.

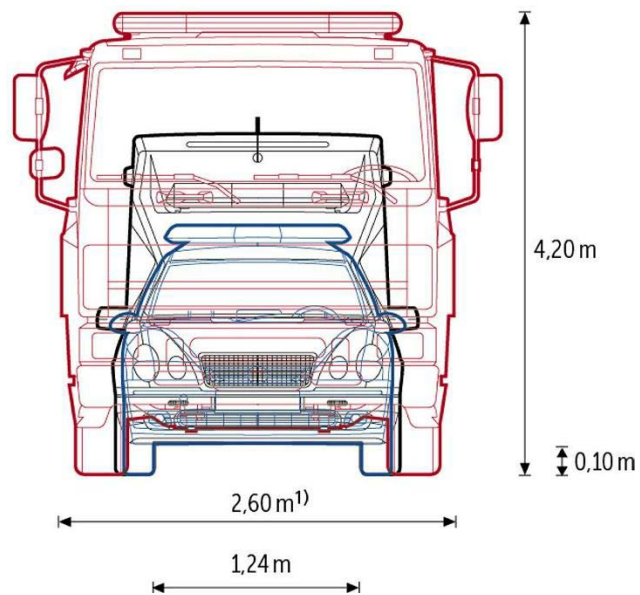
Bij calamiteiten zijn diverse vluchtroutes voor bewoners/voetgangers mogelijk (afhankelijk van de exacte calamiteit en locatie). Bewoners van het COA en Divorce Housing kunnen zich via het eigen terrein naar het voorterrein verplaatsen om daar opgevangen te worden. Mogelijk zijn er ook situaties dat juist een vluchtroute nodig is richting het naastgelegen terrein van Arq Centrum '45 of richting het weiland. Al ligt de vluchtroute richting het weiland niet voor de hand, omdat dit niet aansluit op de omliggende wegen.



Figuur 5.8: Aanrijroutes voor nood- en hulpdiensten en vluchtroutes voor voetgangers

De wegen op het terrein zijn tenminste 3,5 meter breed. Daarmee zijn deze breed genoeg voor een brandweervoertuig (normmaat is 2,6 meter breed) en tevens een landbouwvoertuig (normmaat is 3 meter breed) voor de beheerder van de schapenwei (bron: CROW-publicatie 279, 'Basisinformatie – Karakteristieken van voertuigen en mensen').

Tot slot, de bevindingen in deze paragraaf zijn mondeling besproken en afgestemd met de brandweer op 31 mei 2021.



Figuur 5.9: Normafmetingen voor voertuigen van nood- en hulpdiensten (bron: CROW)

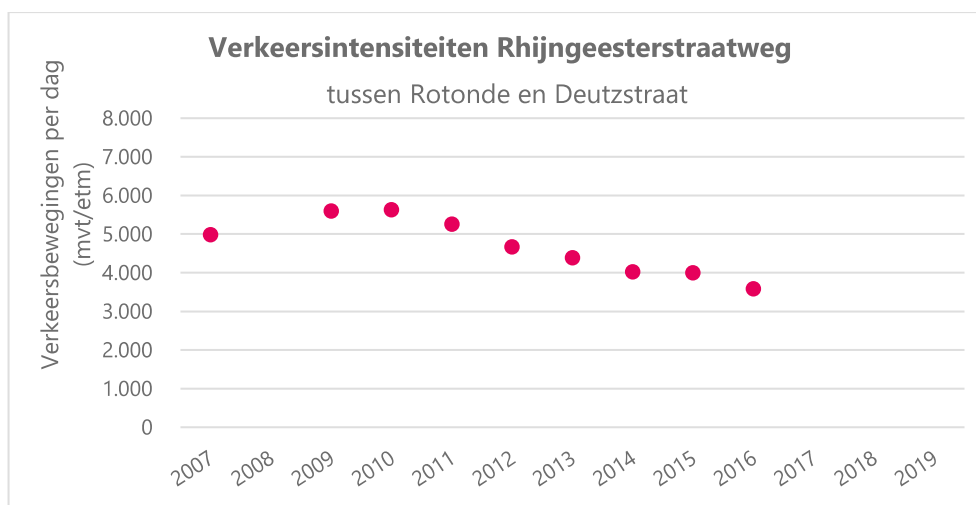
6. Effecten omgeving

In dit hoofdstuk is een nadere beschouwing gegeven van de verkeerseffecten voor de omgeving. Daarvoor is gekeken naar de verkeersintensiteiten op omliggende wegen, de verkeersveiligheid van loop- en fietsroutes, en de toegankelijkheid van het openbaar vervoer in de omgeving.

6.1 Verkeerseffecten omliggende wegen

Door de komst van de tijdelijke huisvesting neemt het aantal verkeersbewegingen van en naar de planlocatie toe ten opzichte van de huidige situatie met leegstand. Daardoor zullen er op de omliggende wegen extra verkeersbewegingen bij komen. De planlocatie is ontsloten op de Rhijngeesterstraatweg, waarbij het verkeer zowel vanuit het noorden als zuiden aan en af kan rijden (afhankelijk van de herkomst en bestemming van het verkeer). Hoe verder weg van de planlocatie, hoe meer het extra verkeer zich verspreidt over het wegennet.

Het grootste effect vindt plaats op de Rhijngeesterstraatweg. Dit is een 50 km/h-gebieds-ontsluitingsweg (bron: Mobiliteitsplan Oegstgeest), daarmee heeft deze weg een verkeersfunctie voor de ontsluiting van een groter gebied. De weg heeft grotendeels vrijliggende fietspaden. De gemeente voert periodiek tellingen uit op verschillende wegen binnen de gemeente. De meest actuele telling van de Rhijngeesterstraatweg is van 2016⁶. Uit de telling van 2016 blijkt dat er dagelijks zo'n 3.600 motorvoertuigen per werkdag over de Rhijngeesterstraatweg rijden (tussen de rotonde en Deutzstraat). De jaren daarvoor reden nog zo'n 4.000 tot 5.600 motorvoertuigen over deze weg, zo blijkt uit historische tellingen.



Figuur 6.1: Ontwikkeling van de verkeersintensiteit op de Rhijngeesterstraatweg (bron: periodieke verkeerstellingen gemeente Oegstgeest 2007-2019)

⁶ Door corona is de huidige verkeerssituatie mogelijk niet representatief.

Met deze intensiteiten van 3.600 zit de Rhijngeesterstraatweg ruim onder de limietwaarde, die meestal wordt aangehouden voor een dergelijke weg van circa 10.000 mvt/etmaal⁷. De verwachte toename door de tijdelijke huisvesting is 320 verkeersbewegingen per dag en dat kan deze weg dan ook prima verwerken. Bij een verdeling van 2/3 deel richting noord en 1/3 deel zuid betekent een toename van 6% en 3%. De verkeersbewegingen van/naar de nieuwe functies vinden verspreid over de dag plaats en is daardoor minder sterk geconcentreerd in de ochtend- en avondspits. Dat komt bijvoorbeeld doordat het COA ook gedurende de dag bezoekers en werknemers aantrekt die de locatie bezoeken. Buiten de ochtend- en avondspits is het vaak een stuk rustiger op de weg en is er voldoende restcapaciteit. De extra verkeersbewegingen in de spitsperioden zijn procentueel gezien zo beperkt dat dit niet tot waarneembare verkeerseffecten zal zorgen. Het extra verkeer gaat op in het heersende verkeersbeeld.

De Rhijngeeststraatweg maakt onderdeel uit van de hoofdwegenstructuur van Oegstgeest, en kan zoals hiervoor gesteld prima extra verkeer afwikkelen. Er is echter een kans dat door de tijdelijke huisvesting er ook extra verkeer via het Wilhelminapark gaat rijden. Dit is niet uit te sluiten, en daarom is hier een aparte beschouwing voor gegeven. Het extra verkeer door COA en Divorce Housing zal zich verdelen over de verschillende windrichtingen: naar de Rhijngeesterstraatweg in noordelijke richting, de Rhijngeesterstraatweg in zuidelijke richting en deels mogelijk via het Wilhelminapark en de Endegeesterlaan. Het gros van het extra verkeer zal via de hoofdwegen rijden, verkeer van/naar de richting Leiden zou ook via het Wilhelminapark en de Endegeesterlaan kunnen gaan rijden (dit is immers de kortste route). Deze straten betreffen erftoegangswegen met éénrichtingsverkeer waar maximaal 4.000 motorvoertuigbewegingen per dag acceptabel zijn (bron: CROW). De verkeersintensiteit op deze straten bedraagt nu minder dan 1.000 motorvoertuigbewegingen per etmaal. In de worst case-situatie zouden alle 320 dagelijkse extra verkeersbewegingen door de komst van de tijdelijke huisvesting door het Wilhelminapark gaan rijden. Zelfs in deze onwaarschijnlijke situatie blijft de verkeersintensiteit op deze straten nog ruimschoots binnen de maximaal wenselijke verkeersintensiteit van 4.000⁸ motorvoertuigbewegingen per etmaal voor erftoegangswegen. Daarom concluderen we dat de mogelijke extra verkeersbewegingen door het Wilhelminapark en over de Endegeesterlaan passen binnen de richtlijnen en niet voor knelpunten zullen zorgen.

6.2 Loop- en fietsroutes naar winkels

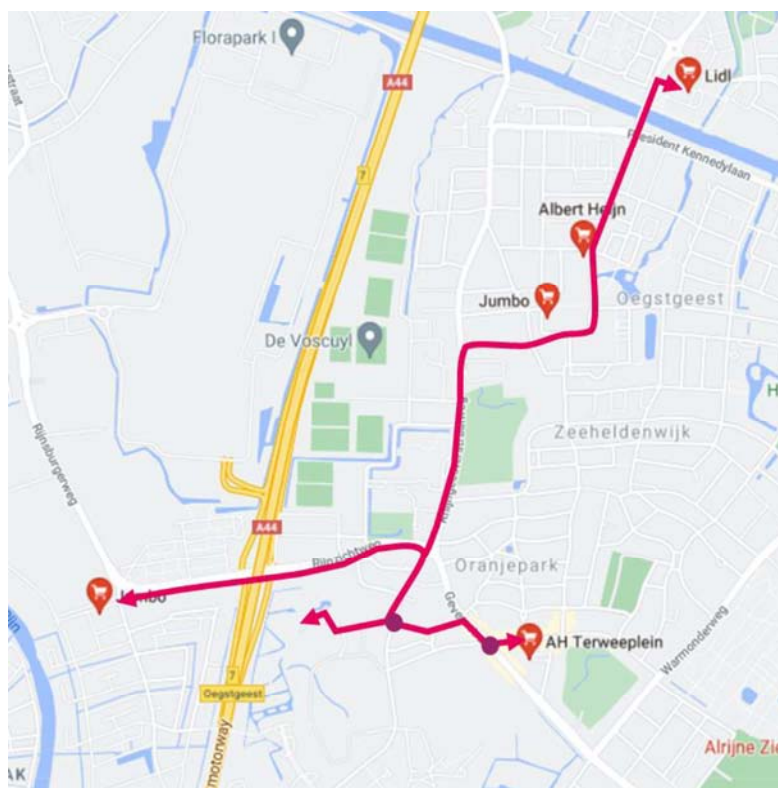
De nieuwe bewoners van het terrein zullen zich geregeld verplaatsen naar de winkels. Op de hiernavolgende kaart in figuur 6.2 zijn op basis van de routeplanner Google Maps, de loop- en fietsroutes vanaf het terrein naar enkele winkellocaties in Oegstgeest geïnventariseerd. De routes naar de dichtstbij gelegen Albert Heijn, Jumbo en Lidl-supermarkt zijn bekeken. De routes kennen alle vrijliggende voetpaden voor voetgangers en er zijn veilige fietsroutes. Voor fietsers zijn er langs de 50 km/h-wegen fietsstroken of vrijliggende fietspaden en op 30 km/h-straten is er gemengd verkeer, wat veilig mogelijk is.

Op de route naar de Albert Heijn aan het Terweeplein kruist de looproute twee keer een gebiedsontsluitingsweg, de Rhijngeesterstraatweg en de Geversstraat. Op deze locaties is

⁷ Typische maximaal acceptabele verkeersintensiteit voor een wijkontsluitingsweg met fietsstroken binnen de bebouwde kom op basis van voorkeurskenmerken Duurzaam Veilig.

⁸ De gewenste maximale verkeersintensiteit op basis van Duurzaam Veilig is 4.000 motorvoertuigen per etmaal, de maximaal acceptabele verkeersintensiteit betreft 6.000 motorvoertuigen per etmaal.

nader ingezoomd om de inrichting van deze oversteeklocaties te beoordelen. Op de overige routes wordt ter hoogte van rotondes en kruispunten overgestoken en niet op wegvakken.



Figuur 6.2: Loop- en fietsroutes op basis van Google Maps naar verschillende winkellocaties

6.2.1 Oversteeklocaties

Ter hoogte van de toegang tot het terrein is een oversteeklocatie gelegen over de Rijngeesterstraatweg. Voetgangers kunnen de 50 km/h-weg via het zebrapad veilig oversteken. Markering op de weg wijst weggebruikers op eventuele overstekende voetgangers, zodat weggebruikers hun gedrag en snelheid aanpassen. De inrichting als zebrapad voldoet aan de ontwerprichtlijnen. Bij verkeersintensiteiten boven de 8.000 mvt/etm is voor een goede oversteekbaarheid een middeneiland nodig (o.b.v. wegontwerp bibeko conform ASVV 2012). Op de Rijngeesterstraatweg rijden nu zo'n 3.600 mvt/etm (bron: verkeerstelling 2016 van gemeente Oegstgeest) en is een middeneiland niet nodig, ook niet bij enige verkeerstoename.



Figuur 6.3: Inrichting van de oversteeklocatie over de Rhijngesterstraatweg

Ook om de Geversstraat over te steken, is een oversteeklocatie ingericht voor voetgangers. De Geversstraat is drukker qua autoverkeer, dagelijks rijden hier zo'n 14.000 motorvoertuigen per dag (bron: verkeerstelling 2018 van gemeente Oegstgeest). Voor een goede oversteekbaarheid van de weg zijn dan een zebrapad met middeneiland en snelheidsremmende maatregelen nodig (conform wegontwerp bibeko o.b.v. ASVV 2012). Bij de oversteeklocatie over de Geversstraat zijn deze elementen aanwezig. De as van de rijbaan verspringt voor de oversteeklocaties om op die manier de snelheid van het autoverkeer te remmen, en ook zijn attentieverhogende maatregelen zoals borden en markering aanwezig. De oversteeklocatie voldoet dan ook aan de ontwerprichtlijnen voor een verkeersveilige oversteeklocatie.



Figuur 6.4: Inrichting van de oversteeklocatie over de Geversstraat

6.3 Toegankelijkheid openbaar vervoer

Nabij de planlocatie zijn op korte afstand verschillende bushaltes gelegen. De toegang tot het openbaar vervoer is daarmee goed te noemen. Statushouders hebben geen beschikking over een eigen auto, en daarom is het openbaar vervoer belangrijk om ook over langere afstand verplaatsingen te kunnen maken. Ter hoogte van de toegangspoort is een bushalte gelegen, waar een bus halteert die tussen het centrum van Oegstgeest en station Leiden Centraal rijdt. Daarmee zijn er vanaf de planlocatie goede OV-verbindingen naar het centrum en het treinstation.



Figuur 6.5: Buslijnen en bushaltes in de omgeving (bron: openbusmap.org)

7. Conclusies en aanbevelingen

In twee leegstaande gebouwen aan de Rhijngeesterstraatweg in Oegstgeest wordt beoogd een tijdelijke huisvesting voor statushouders en spoedzoekers te realiseren. Daarvoor wordt een omgevingsvergunning aangevraagd, en in dat kader is een parkeer- en verkeersonderzoek gewenst op verzoek van de gemeenteraad. Het parkeer- en verkeersonderzoek dient uit te wijzen of het huidige terrein en de aanwezige verkeersvoorzieningen geschikt zijn om deze tijdelijke huisvesting mogelijk te maken, en zo niet wat er dan nodig is om het terrein geschikt te maken zodanig dat het terrein voor alle gebruikers veilig te gebruiken en toegankelijk is. Het voorliggende rapport beschrijft de bevindingen van dat onderzoek.

Voldoende parkeergelegenheid beschikbaar, waarschijnlijk overschot

Op basis van het gemeentelijke parkeerbeleid is een parkeerbalans opgesteld met een zekere bandbreedte om te beoordelen of er voldoende parkeergelegenheid is. Uit deze analyse blijkt dat er op alle weekmomenten voldoende parkeerplaatsen zijn om de extra parkeervraag van de tijdelijke huisvesting van statushouders en spoedzoekers op te vangen. In de parkeerbalans zijn een 'worst case'-situatie (bovengrens) en een waarschijnlijke situatie beschouwd. Waarschijnlijk is er ruim voldoende parkeergelegenheid, zodat een aantal parkeerplaatsen opgeheven kunnen worden en als (extra) speel- en buitenplaats voor statushouders gebruikt kunnen worden.

In eerste instantie wordt alle parkeergelegenheid behouden, en wordt eerst in de praktijk bekeken hoe de parkeervraag exact uitvalt en of inderdaad een aantal parkeerplaatsen opgeheven kan worden. De locatiemanager van het COA en de gemeente zullen dit in overleg besluiten.

Verder wordt aanbevolen de parkeerplaatsen vrij te maken van overwoekerd groen en onkruid, de parkeerplaatsen goed aan te duiden, en de looproute achter het gebouw van Divorce Housing langs op orde te maken.

Bij het Hoefijzergebouw en het gebouw waar Divorce Housing inkomt, worden extra fietsenrekken geplaatst om in voldoende stallingsmogelijkheden voor fietsen te voorzien.

Het terrein en de wegen zijn goed ingericht voor extra gebruikers en verkeer

De tijdelijke huisvesting van statushouders en spoedzoekers zorgt voor extra verkeersbewegingen, fietsers en voetgangers op het terrein en de omliggende wegen ten opzichte van de huidige situatie met leegstand. In dit onderzoek zijn de wegen van het terrein beoordeeld, en geconcludeerd wordt dat een aantal wegen smal is, maar geschikt voor de verwachte verkeersbewegingen.

De wegen op het terrein hebben een erfachtige inrichting, waarbij auto's, fietsers en voetgangers dezelfde ruimte delen. Dit kan op een veilige manier, zolang de verkeersintensiteiten en snelheid laag zijn. De wegen op het terrein worden enkel door bestemmingsverkeer gebruikt, en de snelheid van het gemotoriseerde verkeer zal door de uitstraling van de omgeving, de smalle wegen en het gemengde gebruik voldoende laag zijn. Wel wordt aanbevolen op het weggetje tussen het voor- en achterterrein nabij het kruispunt met de zijweg een drempel aan te leggen om de snelheid van verkeer te remmen. Ook wordt aanbevolen hier een spiegel te monteren en het groen te snoeien om het zicht te verbeteren.

Ook de toegangspoort tot het terrein is smal en hier kan één auto per keer passeren. Er is voor en achter de poort voldoende ruimte voor auto's om op elkaar te wachten. Bovendien zijn de verkeersintensiteiten relatief beperkt, waardoor de kans op ontmoetingen bij de poort zeer klein is. Ook zijn er veel verkeersbewegingen dezelfde richting op, omdat werknemers van het gemeentehuis, CJG en het COA veelal in de ochtend aankomen en in de middag/avond vertrekken.

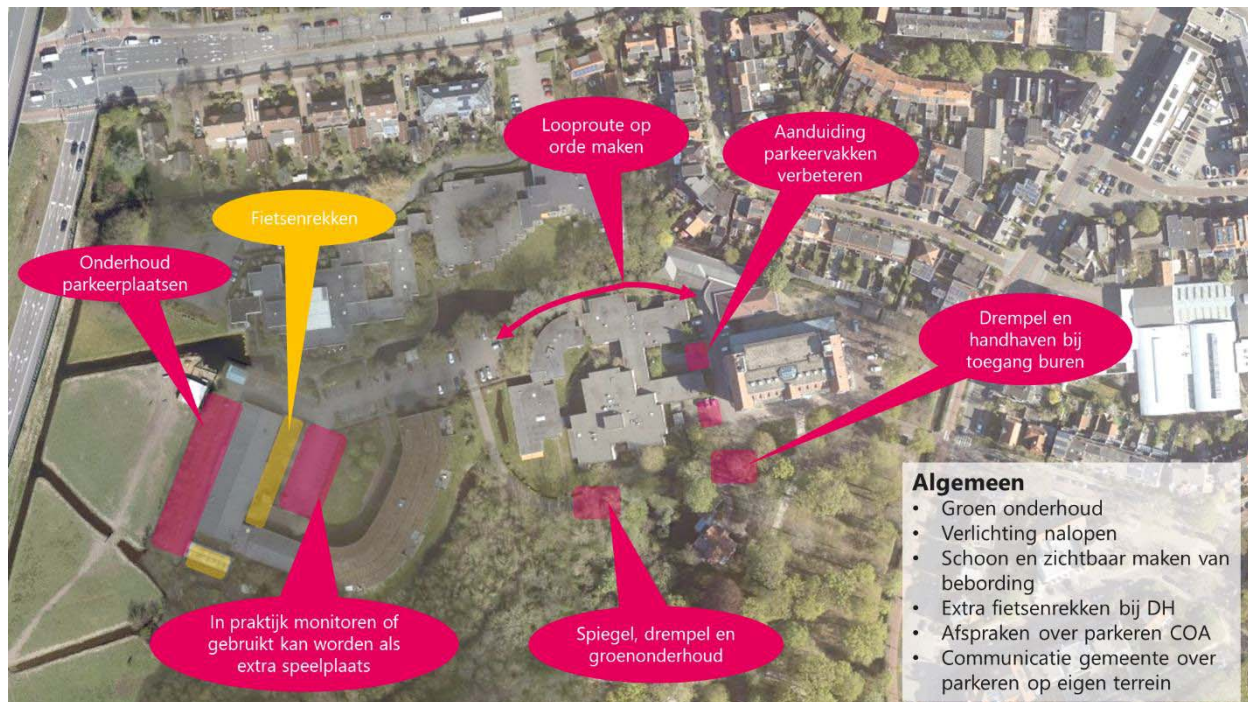
Omgevingseffecten

Door de tijdelijke huisvesting zullen extra verkeersbewegingen van en naar de planlocatie plaatsvinden: ongeveer 320 autoritten per werkdag. Dit aantal ligt lager dan in de oorspronkelijke situatie die binnen het bestemmingsplan mogelijk is. De grootste effecten treden op de Rhijngeesterstraatweg op. Hoe verder van de planlocatie, hoe meer het verkeer zich verspreidt over verschillende wegen en hoe kleiner de effecten worden. De effecten op de Rhijngeesterstraatweg zijn beperkt: een toename van 3 tot 6%. Deze weg kan extra verkeer van de tijdelijke huisvesting ruimschoots veilig opvangen. Ook voor fietsers en voetgangers zijn er veilige routes in de omgeving.

Er is een kans dat bezoekers of werknemers van het gemeentehuis in de naastgelegen wijk parkeren, omdat de parkeerplaatsen op kortere loopafstanden zijn gelegen of omdat deze meer op de aanrijroute liggen. De komst van de tijdelijke huisvesting heeft hier geen effect op, en ook in de huidige situatie komt dit mogelijk reeds voor. Op het terrein is voldoende parkeergelegenheid om op de verschillende momenten de gehele parkeervraag op te vangen. Aanbevolen wordt dat de gemeente intern en in haar communicatie omtrent raadsvergaderingen en informatieavonden, werknemers en bezoekers oproept zo veel mogelijk op de fiets te komen en anders netjes op het eigen terrein te parkeren. Het netter en op orde maken van het terrein (groenonderhoud, goede verlichting) kan overigens ook helpen in het vergroten van het gebruik van de parkeergelegenheid op eigen terrein, waardoor omgevingseffecten beperkt worden.

Aanbevelingen

Op de luchtfoto hierna zijn de aanbevelingen die in dit rapport gedaan zijn, samengevat.



Figuur 7.1: Aanbevelingen om het terrein geschikt te maken

Bijlage 1: Parkeertelling 2016

Op basis van foto-opnames van het terrein van Streetsmart Cyclomedia is een parkeertelling uitgevoerd op het terrein voor de situatie in 2016. In 2016 stonden de gebouwen van de Jelgersmakliniek leeg, en was naast het gemeentehuis enkel een kringloopwinkel actief (waar nu het CJG actief is). Op basis van deze parkeertelling is de benodigde parkeercapaciteit voor het gemeentehuis afgeleid, en toegelicht in deze bijlage. In totaal stonden 55 auto's geparkeerd op het terrein, waarvan 7 auto's links van het gemeentehuis, die zijn toegekend aan de kringloopwinkel en antikraak-bewoners. De parkeerbehoefte van het gemeentehuis komt daarmee uit op 48 parkeerplaatsen. Op basis van soortgelijke beelden is voor een werkdagochtend in 2015 eenzelfde parkeervraag gevonden voor het gemeentehuis, deze kwam uit op 47 parkeerplaatsen.



Figuur B1.1: Geparkeerde auto's op het tweede deel van het parkeerterrein op dinsdagochtend 2 februari 2016 rond 11.00 uur (bron: Streetsmart Cyclomedia)



Figuur B1.2: Geparkeerde auto's op eerste deel van het parkeerterrein op dinsdagochtend 2 februari 2016 rond 11.00 uur (bron: Streetsmart Cyclomedia)



*Figuur B1.3: Geparkeerde auto's links van het gemeentehuis op dinsdagochtend
2 februari 2016 rond 11.00 uur (bron: Streetsmart Cyclomedia)*



*Figuur B1.4: Geparkeerde auto's rechts van het gemeentehuis op dinsdagochtend
2 februari 2016 rond 11.00 uur (bron: Streetsmart Cyclomedia)*

Bijlage 2: Referenties Divorce Housing

Divorce Housing biedt in de regio op meerdere locaties tijdelijke huisvesting aan voor spoedzoekers. De ervaring van Divorce Housing is dat het autobezit van bewoners van hun woonruimte rond de 0,3 auto's per bewoner is gelegen. Dit is gebaseerd op de vier onderstaande referentieprojecten in de regio.

Locatie	Aantal wooneenheden	Aantal autobezitters	Gemiddeld autobezit
Opaalstraat, Leiden	38	12	0,32
Vijfmeilaan, Leiden	32	10	0,31
Schipholweg, Leiden	60	18	0,30
Jan Evertsenlaan, Katwijk	24	7	0,29

Tabel: parkeerbehoefte bij referentielocaties van Divorce Housing (bron: opgave Divorce Housing)

Bijlage 3: Referenties COA-locaties

De parkeervraag van het COA voor deze locatie is gebaseerd op het programma van eisen van het COA. Er is in Nederland nog geen (zelfde) Regionale opvanglocatie voor Statushouders, maar er zijn wel diverse AZC-locaties die qua parkeerbehoefte vergelijkbaar zijn. In deze bijlage zijn daarom een tweetal AZC-locaties als referentie beschreven. Op deze locaties is in de praktijk gebleken dat de parkeergelegenheid voldoende is om de parkeervraag bij de COA-locatie op te vangen. De twee referentie-locaties betreft:

- AZC in Rotterdam, aan de Edo Bergsmaweg
- AZC in Rijswijk, aan de Lange Kleiweg

AZC Rotterdam

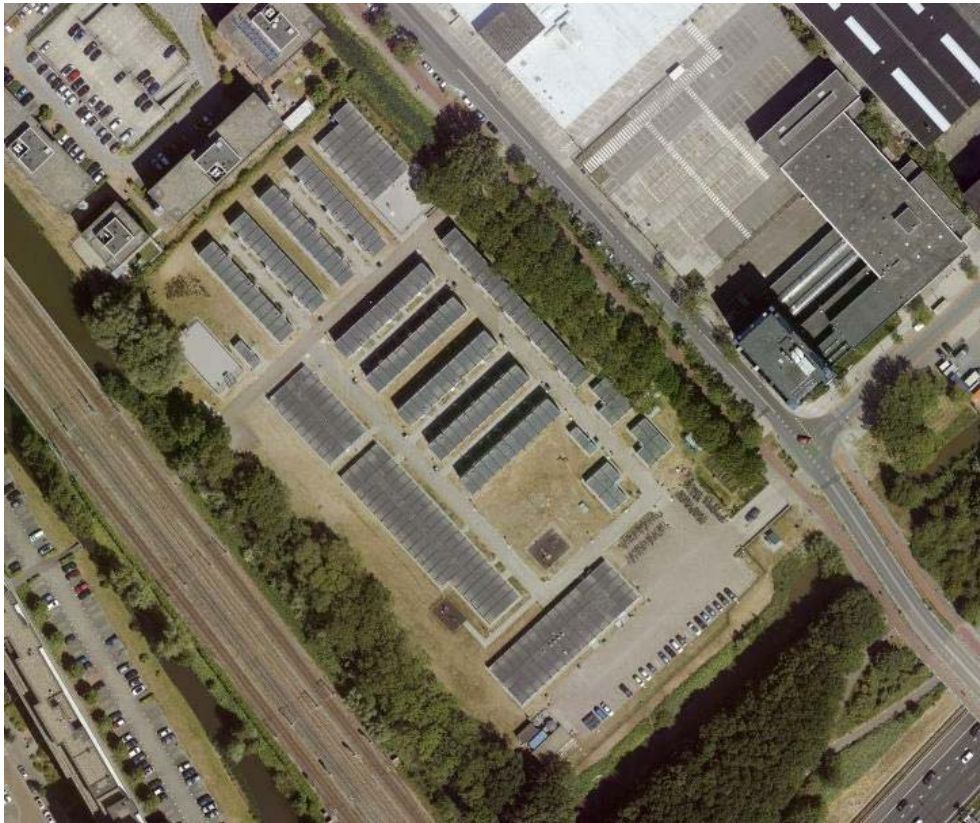
De AZC in Rotterdam is recent gesloten, en was voor 5 jaar actief. Op deze locatie woonden 600 asielzoekers. Totaal waren 39 parkeerplaatsen beschikbaar. Daarmee lag de verhouding tussen het aantal parkeerplaatsen en bewoners op: 0,65 per 10 bewoners. Daarmee ligt deze onder de 1,0 parkeerplaats per 10 bewoners die in het PvE voor de huisvesting in Oegstgeest wordt aangehouden.



Figuur: luchtfoto van de tijdelijke COA-locatie in Rotterdam, met aan de zuidkant van de locatie parkeergelegenheid voor auto's (bron: Cyclomedia)

AZC Rijswijk

Op de COA locatie aan de Lange Kleiweg in Rijswijk wonen 500 mensen. Totaal zijn hier 35 parkeerplaatsen aanwezig. Daarmee ligt de verhouding tussen het aantal parkeerplaatsen en mensen op 0,7 parkeerplaats per 10 bewoners.



Figuur: luchtfoto van de AZC aan de Lange Kleiweg in Rijswijk, met aan de zuidkant van de locatie parkeergelegenheid (bron: Cyclomedia)



Goudappel BV werkt vanuit Amsterdam, Den Haag, Deventer, Eindhoven en Leeuwarden

Snipperlingsdijk 4
7417 BJ Deventer
The Netherlands

Postbus 161
7400 AD Deventer
The Netherlands

+31(0) 570 666 222
info@goudappel.nl
www.goudappel.nl

BTW NL 0072 11 879 B01
KVK 3801 7479
IBAN NL09 INGB 0001 2746 32

V

BIJLAGE: STIKSTOFDEPOSITIEONDERZOEK

NOTITIE

Onderwerp Stikstofdepositieonderzoek
Project Regionale Opvang Locatie Oegstgeest
Opdrachtgever Centraal Orgaan opvang Asielzoekers
Projectcode 126402
Status Definitief 01
Datum 14 juni 2021
Referentie 126402/21-008.811
Auteur(s)

Gecontroleerd door

Goedgekeurd door

Paraaf

Bijlage(n) AERIUS aanlegfase
AERIUS gebruiksfase

Centraal Orgaan opvang Asielzoekers

M. Van Es

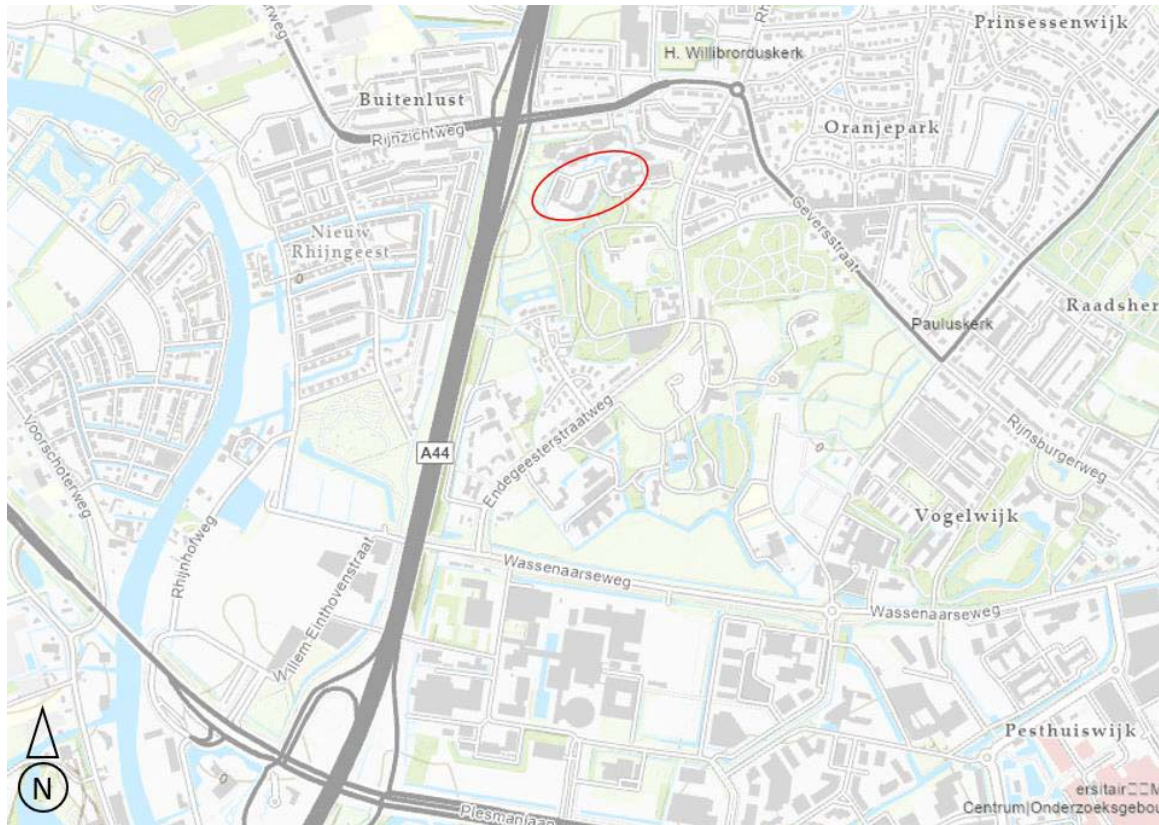
1 INLEIDING EN SAMENVATTING

Het Centraal Orgaan opvang Asielzoekers (COA) is voornemens om het pand aan de Rhijngeesterstraatweg 13a en c, samen met Divorce Housing, tijdelijk te gebruiken om maximaal 175 statushouders en 80 spoedzoekers op te vangen (hierna: Regionale Opvang Locatie (ROL)). Het tijdelijke gebruik gaat over een periode van 4 jaar met eenmaal een optie tot verlenging met 1 jaar, dus maximaal 5 jaar in totaal. Het betreft een functiewijziging in bestaande panden, waarbij geen (verbouwings)werkzaamheden aan de panden worden verricht, anders dan beperkte inpandige werkzaamheden ten behoeve van de inrichting en voorzieningen zoals sanitair en keukens. De inrichting van het buitenterrein wordt opgeknapt en er wordt voorzien in een fietsenstalling.

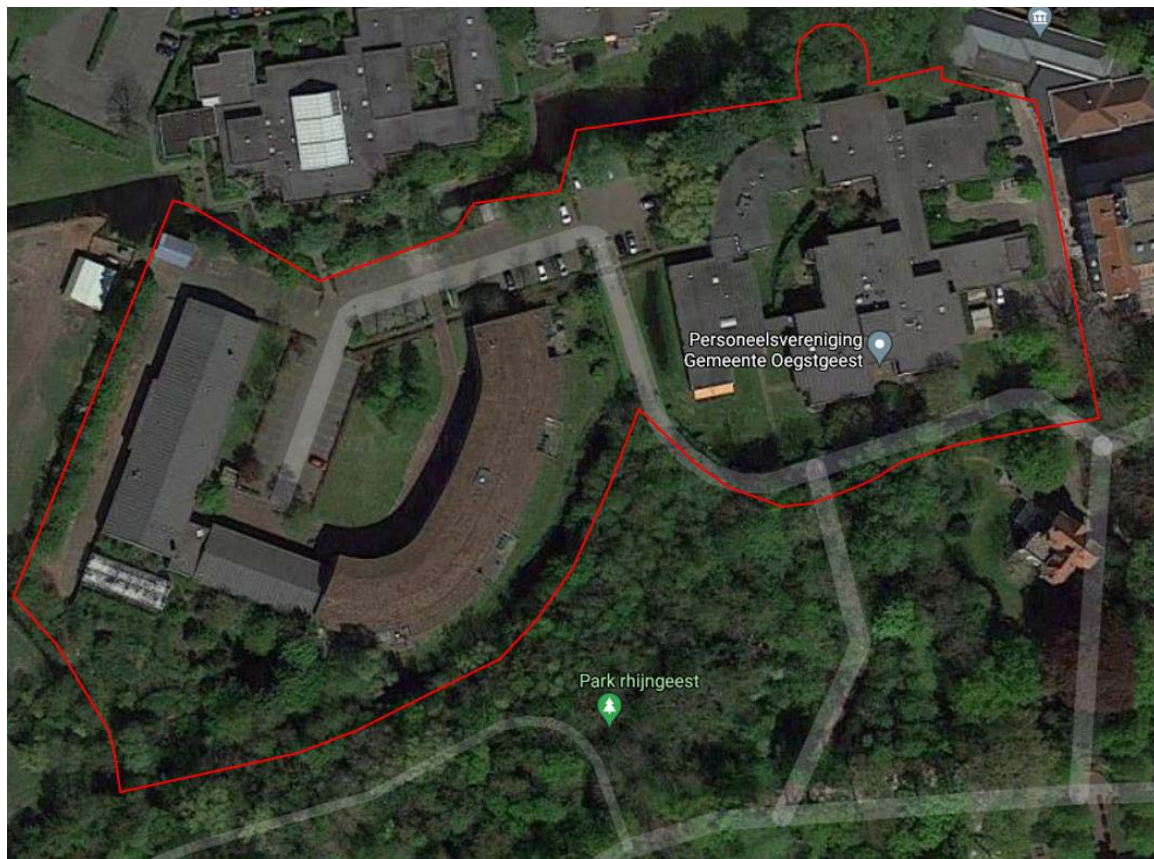
Gedurende de aanleg- en gebruiksfase van de ROL komen stikstofemissies vrij, die kunnen leiden tot stikstofdepositie op omliggende Natura 2000-gebieden. Witteveen+Bos heeft, in opdracht van het COA, een stikstofdepositieonderzoek uitgevoerd naar de aanlegfase en gebruiksfase van het ROL Oegstgeest. Onderhavige notitie geeft verslag van de uitgangspunten en de resultaten van dit onderzoek.

Uit het onderzoek blijkt dat er geen sprake is van stikstofdepositie op omliggende Natura 2000-gebieden in de aanlegfase en gebruiksfase.

Afbeelding 1.1 Globale locatie ROL Oegstgeest



Afbeelding 1.2 Bestaande situatie Rhijngesterstraatweg



2 WETGEVING MET BETREKKING TOT STIKSTOF

Op grond van artikel 2.7 lid 2 Wet natuurbescherming is een vergunning vereist voor het realiseren van projecten waar op voorhand significante negatieve gevolgen op Natura 2000-gebieden niet zijn uit te sluiten. Specifiek voor het aspect stikstof geldt dat sinds de rechterlijke uitspraak van de Raad van State van 29 mei 2019¹ de ecologische gevolgen van iedere berekende depositie van meer dan 0,005 mol N/ha/jr beoordeeld moet worden. De berekening moet uitgevoerd worden met de meest actuele versie van het rekeninstrument AERIUS Calculator.

Kader vergunningverlening stikstof

Momenteel geldt het volgende kader voor de vergunningverlening voor projecten:

- op basis van de Wet natuurbescherming is een vergunning vereist voor projecten die een significant gevolg kunnen hebben voor een Natura 2000-gebied.² Dit is dus niet het geval indien significante gevolgen op voorhand zijn uit te sluiten. Dit is voor stikstof bijvoorbeeld het geval indien er volgens de stikstofberekeningen geen toename van stikstofdepositie plaatsvindt naar aanleiding van het te realiseren project, of indien significante gevolgen kunnen worden uitgesloten in de voortoets (bijvoorbeeld door interne saldering);
- indien niet op voorhand kan worden uitgesloten dat mogelijke significante gevolgen optreden, dient een Passende Beoordeling te worden opgesteld om in beeld te brengen of er daadwerkelijk significante gevolgen aan de orde zijn. In een Passende Beoordeling mogen ook mitigerende maatregelen (zoals externe saldering) betrokken worden. De vergunning kan worden verleend indien (eventueel met toepassing van deze mitigerende maatregelen) de voorgenomen activiteit de natuurlijke kenmerken van het Natura 2000-gebied niet zal aantasten;³
- als uit de Passende Beoordeling blijkt dat significante gevolgen niet kunnen worden uitgesloten, kan een vergunning enkel worden verleend indien de ADC-toets succesvol wordt doorlopen:
 - A: er zijn geen alternatieve oplossingen;
 - D: het project is nodig om dwingende redenen van groot openbaar belang;
 - C: door middel van compenserende maatregelen wordt gewaarborgd dat de algehele samenhang van Natura 2000 bewaard blijft.⁴

3 UITGANGSPUNTEN

Voor zowel de aanlegfase als de gebruiksfase zijn stikstofdepositieberekeningen uitgevoerd. In onderstaande paragrafen worden de uitgangspunten van de berekeningen toegelicht. Daarbij wordt vermeld dat de input voor de berekeningen is aangeleverd door de opdrachtgever.

3.1 Aanlegfase

Het realiseren van de ROL zal plaatsvinden in 2021 en daarom is het jaar 2021 als jaar gekozen voor de aanlegfase. Er worden geen nieuwe gebouwen gebouwd of werkzaamheden verricht op het terrein waarbij mobiele werktuigen ingezet worden. De aanlegfase bestaat daarom enkel uit emissies van bouwverkeer (verkeersbewegingen).

¹ ABRvS 29 mei 2019, ECLI:NL:RVS:2019:1603.

² Artikel 2.7 lid 2 Wet natuurbescherming.

³ Artikel 2.7 lid 3 jo. Artikel 2.8 lid 3 Wet natuurbescherming.

⁴ Artikel 2.8 lid 2 Wet natuurbescherming.

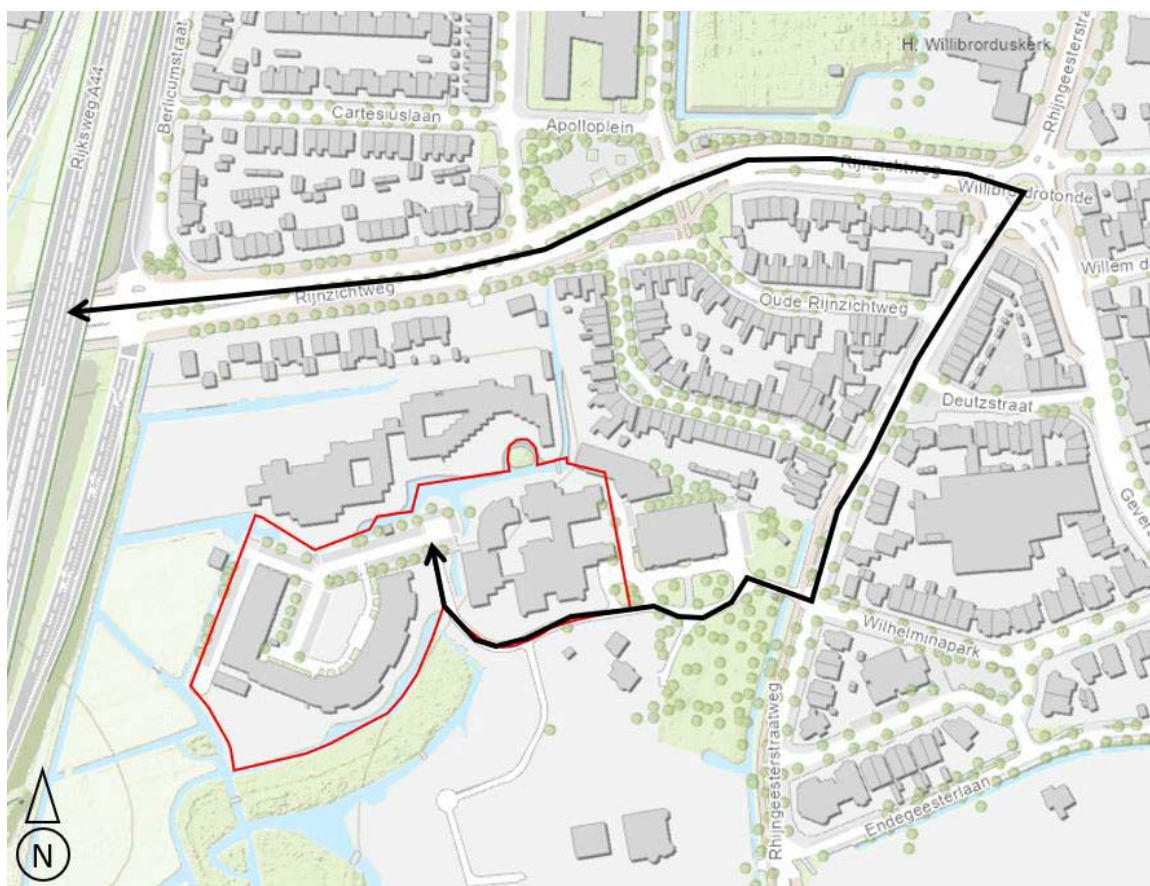
3.1.1 Emissies van bouwverkeer (verkeersbewegingen)

Tijdens de aanlegfase vinden stikstofemissies plaats door verkeersbewegingen van het bouwverkeer van en naar de locatie. In tabel 3.1 en afbeelding 3.1 zijn respectievelijk het aantal motorvoertuigen en de route van het bouwverkeer weergegeven.

Tabel 3.1 Verkeersintensiteiten bouwverkeer

Categorie	Aantal voertuigen/jaar	Emissie NO _x (kg/jaar)	Emissie NH ₃ (kg/jaar)
licht verkeer	1.000	<1	<1
middelzwaar verkeer	1.000	5,42	<1
zwaar vrachtverkeer	6	<1	<1
totale emissie		6,09	<1

Afbeelding 3.1 Route bouwverkeer aanlegfase



De verkeersbewegingen zijn in de AERIUS Calculator gemodelleerd als lijnbron 'wegverkeer - binnen de bebouwde kom'. Aangenomen is dat al het verkeer van en naar het plangebied de kortste route naar de dichtstbijzijnde hoofdweg (provinciale weg of Rijksweg) neemt, waar het bouwverkeer opgaat in het heersende verkeersbeeld. AERIUS Calculator berekent aan de hand van de ingevoerde intensiteiten en af te leggen afstand automatisch de bijbehorende emissies.

3.2 Gebruiksfase

Halverwege 2021 is de aanlegfase van het project afgerond, daarmee is 2022 het eerste volledige jaar van de gebruiksfase van het project.

3.2.1 Gebruiksfase

Stookinstallaties

Tijdens de gebruiksfase zijn diverse ketels in bedrijf op de ROL. Het gaat hierbij om 3 ketels in de gebouwen op de projectlocatie. Het toekomstig gebruik en dus verbruik van de ketels is onbekend. Het verbruik van de ketels is afhankelijk van een aantal factoren, zoals het stookseizoen, de grootte van de ruimte die de ketel verwarmt, het vermogen van de ketel, de benuttingsgraad van de ketel en de aanwezige isolatie. Op basis van de publicatie 'Cijfers en tabellen 2007'¹, waarin kengetallen en energieverbruikgetallen zijn opgenomen, is een inschatting gemaakt van het te verwachten gebruik van de ketels. In de publicatie wordt verwezen naar een artikel van Meijer E&M (2005), waarin het aantal vollasturen van diverse gebouwfuncties wordt gegeven. Vollasturen zijn de uren waarin de ketel op het volle vermogen (100 %) draait. Voor woningen is dit in dit artikel bepaald op 1.200 tot 1.500 vollasturen per jaar. Dit resulteert in een capaciteitsfactor (het percentage per jaar wat de ketel op vol vermogen draait) van ongeveer 17,1 %. Voor dit onderzoek is worstcase een percentage van 25 % gehanteerd, hetgeen neerkomt op circa 2.200 uur per jaar met een belasting van 100 %. Waarschijnlijk zal het werkelijke gebruik en verbruik van de ketels lager liggen.

Met behulp van het hulpmiddel 'CalComEmis'² is de stikstofemissie berekend. In onderstaande tabel 3.2 is het overzicht van de stookinstallaties en de bijbehorende emissies tijdens de gebruiksfase weergegeven.

¹ SenterNovem, Cijfers en tabellen 2007, d.d. 2007. Opgevraagd via <https://www.rijksoverheid.nl/documenten/brochures/2010/08/23/cijfers-en-tabellen-2007>.

² Rijkswaterstaat, CalComEmis, d.d. 2020. Opgevraagd via https://www.infomil.nl/publish/pages/151970/calcomemis_3_0.xls.

Tabel 3.2 Emissie berekening stookinstallaties

Locatie	Type	Stuks	Normaal thermisch ingangsvermogen (kWth)	Bedrijfstijd (uur/jaar)	Gemiddelde belasting (%)	Gemiddelde rookgas temperatuur (°C)	Uitstoot oppervlak (m ²)	Actuele zuurstofconcentratie in droog rookgas (vol %)	NO _x -concentratie (als NO ₂) in droog rookgas (mg/Nm ³)	D rook d (/
Hoefijzergebouw	Remeha GAS 210 ECO	1	217	2.200	100	100	0,05	3	70	
Divorce Housing	Remeha Quinta 45	3	45	2.200	100	100	0,05	3	70	
totale emissie										

Vervoersbewegingen Gebruiksfase

Tijdens de gebruiksfase vinden ook stikstofemissies plaats door verkeersbewegingen van het verkeer van en naar de ROL. In tabel 3.3 is het aantal motorvoertuigen weergegeven.

Tabel 3.3 Vervoersbewegingen gebruiksfase

Categorie	Aantal voertuigen/jaar	Emissie NO _x (kg/jaar)	Emissie NH ₃ (kg/jaar)
licht verkeer	20.075	11,84	<1
middelzwaar verkeer	31	<1	<1
zwaar vrachtverkeer	7	<1	<1
totale emissie		12,05	<1

De verkeersbewegingen zijn in de AERIUS Calculator gemodelleerd als lijnbron 'wegverkeer - binnen de bebouwde kom'. Aangenomen is dat al het verkeer van en naar het plangebied de kortste route naar de dichtstbijzijnde hoofdweg (provinciale weg of Rijksweg) neemt, waar het bouwverkeer opgaat in het heersende verkeersbeeld. AERIUS Calculator berekent aan de hand van de ingevoerde intensiteiten en af te leggen afstand automatisch de bijbehorende emissies.

3.3 Rekenmodel

De stikstofdepositieberekeningen zijn met het wettelijke rekeninstrument AERIUS Calculator versie 2020 uitgevoerd. De rekenmethode is in beheer van het RIVM. De bijdrage aan de stikstofdepositie (in mol/ha/jr) wordt door AERIUS automatisch berekend op alle stikstofgevoelige habitattypen binnen Natura 2000-gebieden. Stikstofgevoelige habitattypen waar sprake is van een depositiebijdrage van 0,005 mol/ha/jr of hoger worden in AERIUS weergegeven.

Bij het beoordelen van een stikstofdepositieonderzoek gaat het bevoegd gezag uit van de meest recente versie van AERIUS, zoals beschikbaar op www.aerius.nl. Versie 2020 van AERIUS is op het moment van schrijven van dit rapport de meest actuele versie.

4 RESULTATEN EN CONCLUSIE

Het COA en Divorce Housing zijn voornemens om door middel van een functiewijziging bestaande gebouwen te gaan gebruiken voor het huisvesten van resp. statushouders en spoedzoekers. Witteveen+Bos heeft, in opdracht van het COA, een stikstofdepositieonderzoek uitgevoerd naar de aanlegfase en gebruiksfase van de ROL. Op basis van het voorliggend onderzoek is geconcludeerd dat:

- de aanleg en verbouwing niet leidt tot deposities op nabij gelegen Natura 2000-gebieden van 0,005 mol/ha/jr of meer: daarmee is er geen sprake van significante negatieve effecten op de instandhoudingsdoelstellingen van Natura 2000-gebieden tijdens de aanlegfase;
- het gebruik van de ROL na realisatie niet leidt tot deposities op nabij gelegen Natura 2000-gebieden van 0,005 mol/ha/jr: daarmee is er geen sprake van significante negatieve effecten op de instandhoudingsdoelstellingen van Natura 2000-gebieden tijdens de gebruiksfase.

Op grond van bovenstaande conclusies kunnen significante negatieve effecten op de instandhoudingsdoelstellingen van Natura 2000-gebieden op voorhand worden uitgesloten. Hiermee is vastgesteld dat voor de beoogde aanleg en gebruik van de gebouwen geen vergunningsplicht geldt in het kader van de Wet natuurbescherming.



BIJLAGE: AERIUS-BEREKENING AANLEGFASE

AERIUS CALCULATOR

Dit document bevat rekenresultaten van AERIUS Calculator. Het betreft de hoogst berekende stikstofbijdragen per stikstofgevoelig Natura 2000-gebied, op basis van rekenpunten die overlappen met habitattypen en/of leefgebieden die aangewezen zijn in het kader van de Wet natuurbescherming, gekoppeld aan een aangewezen soort, of nog onbekend maar mogelijk wel relevant.

De berekening op basis van stikstofemissies gaat uit van de componenten ammoniak (NH_3) en/of stikstofoxide (NO_x).

Wilt u verder rekenen of gegevens wijzigen? Importeer de pdf dan in Calculator. Voor meer toelichting verwijzen wij u naar de website www.aerius.nl.

Berekening Situatie 1

- ▶ Kenmerken
- ▶ Samenvatting emissies
- ▶ Depositieresultaten
- ▶ Gedetailleerde emissiegegevens

Verdere toelichting over deze PDF kunt u vinden in een bijbehorende leeswijzer. Deze leeswijzer en overige documentatie is te raadplegen via:
<https://www.aerius.nl/handleidingen-en-leeswijzers>.

AERIUS CALCULATOR

Contact

Rechtspersoon	Inrichtingslocatie
Centraal Orgaanopvang Asielzoekers	Rhijngeesterstraatweg 13a/C, 2342AN Oegstgeest

Activiteit

Omschrijving	AERIUS kenmerk	
Oegstgeest	RYHnrpgm2LpY	
Datum berekening	Rekenjaar	Rekenconfiguratie
18 mei 2021, 16:52	2021	Berekend voor natuurgebieden

Totale emissie

Situatie 1	
NOx	6,09 kg/j
NH ₃	< 1 kg/j

Resultaten

Hectare met
hoogste bijdrage
(mol/ha/j)

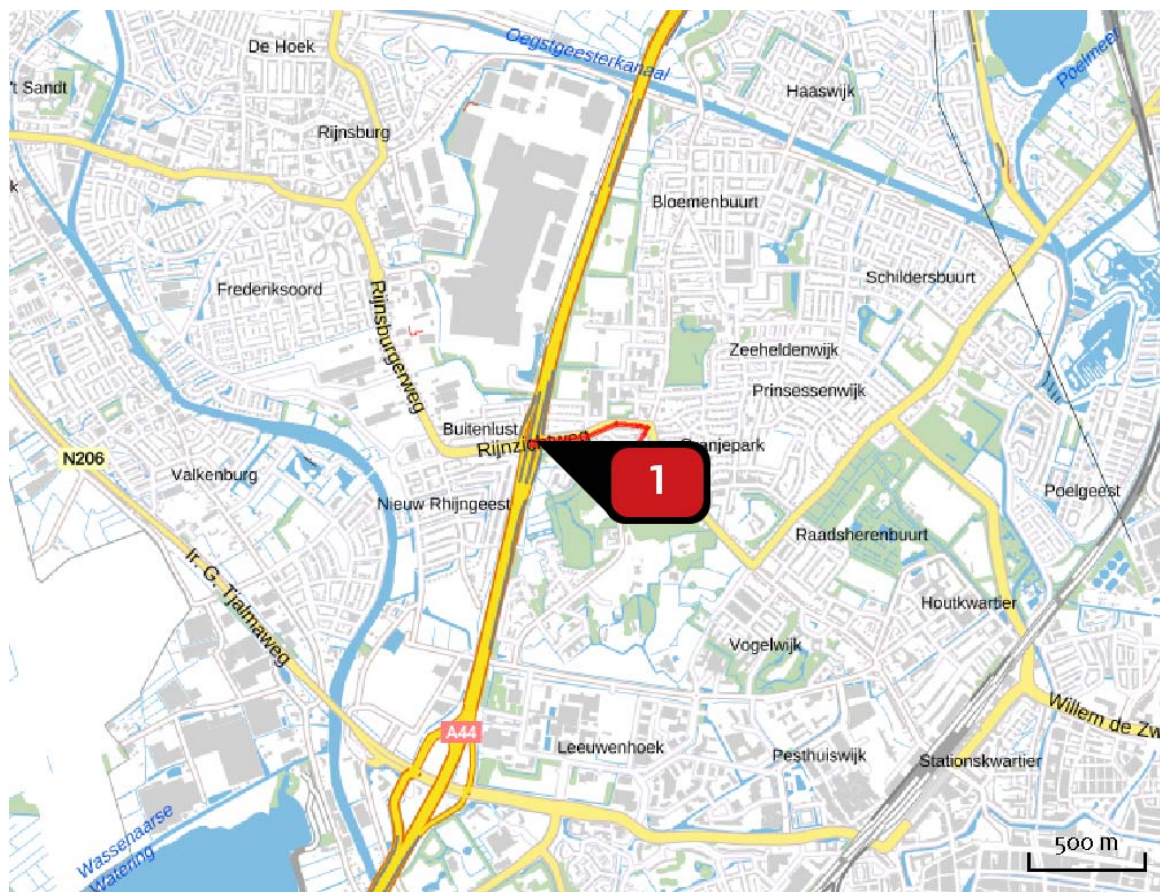
Natuurgebied
Uw berekening heeft geen depositieresultaten opgeleverd boven 0,00 mol/ha/jr.

Toelichting



Aanlegfase Oegstgeest

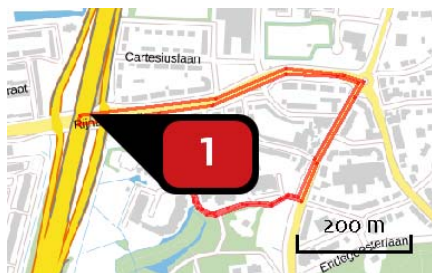
AERIUS  CALCULATOR

Locatie
 Situatie 1



Emissie
 Situatie 1

Bron Sector	Emissie NH ₃	Emissie NO _x
  Vervoersbewegingen Wegverkeer Binnen bebouwde kom	< 1 kg/j	6,09 kg/j

AERIUS  CALCULATOREmissie
(per bron)
Situatie 1Naam
Locatie (X,Y)
NOx
NH₃Vervoersbewegingen
91433, 466085
6,09 kg/j
< 1 kg/j

Soort	Voertuig	Aantal voertuigen	Stof	Emissie
Standaard	Licht verkeer	1.000,0 / jaar	NOx NH ₃	< 1 kg/j < 1 kg/j
Standaard	Middelzwaar vrachtverkeer	1.000,0 / jaar	NOx NH ₃	5,42 kg/j < 1 kg/j
Standaard	Zwaar vrachtverkeer	6,0 / jaar	NOx NH ₃	< 1 kg/j < 1 kg/j

AERIUS CALCULATOR

Disclaimer

Hoewel verstrekte gegevens kunnen dienen ter onderbouwing van een vergunningaanvraag, kunnen er geen rechten aan worden ontleend. De eigenaar van AERIUS aanvaardt geen aansprakelijkheid voor de inhoud van de door de gebruiker aangeboden informatie. Bovenstaande gegevens zijn enkel bruikbaar tot er een nieuwe versie van AERIUS beschikbaar is. AERIUS is een geregistreerd handelsmerk in Europa. Alle rechten die niet expliciet worden verleend, zijn voorbehouden.

Rekenbasis

Deze berekening is tot stand gekomen op basis van:

AERIUS versie 2020_20210209_2f032ce1a2

Database versie 2020_20210209_2f032ce1a2

Voor meer informatie over de gebruikte methodiek en data zie:

<https://www.aerius.nl/nl/factsheets/release/aerius-calculator-2020>



BIJLAGE: AERIUS-BEREKENING GEBRUIKSFASE

AERIUS CALCULATOR

Dit document bevat rekenresultaten van AERIUS Calculator. Het betreft de hoogst berekende stikstofbijdragen per stikstofgevoelig Natura 2000-gebied, op basis van rekenpunten die overlappen met habitattypen en/of leefgebieden die aangewezen zijn in het kader van de Wet natuurbescherming, gekoppeld aan een aangewezen soort, of nog onbekend maar mogelijk wel relevant.

De berekening op basis van stikstofemissies gaat uit van de componenten ammoniak (NH_3) en/of stikstofoxide (NO_x).

Wilt u verder rekenen of gegevens wijzigen? Importeer de pdf dan in Calculator. Voor meer toelichting verwijzen wij u naar de website www.aerius.nl.

Berekening Situatie 1

- ▶ Kenmerken
- ▶ Samenvatting emissies
- ▶ Depositieresultaten
- ▶ Gedetailleerde emissiegegevens

Verdere toelichting over deze PDF kunt u vinden in een bijbehorende leeswijzer. Deze leeswijzer en overige documentatie is te raadplegen via:
<https://www.aerius.nl/handleidingen-en-leeswijzers>.

AERIUS CALCULATOR

Contact

Rechtspersoon	Inrichtingslocatie
Centraal Orgaan opvang Asielzoekers	Rhijngeesterstraatweg 13a/c, 2342AN Oegstgeest

Activiteit

Omschrijving	AERIUS kenmerk	
Oegstgeest	RkuzJzpUbZ6P	
Datum berekening	Rekenjaar	Rekenconfiguratie
18 mei 2021, 16:53	2022	Berekend voor natuurgebieden

Totale emissie

Situatie 1	
NOx	67,35 kg/j
NH ₃	< 1 kg/j

Resultaten

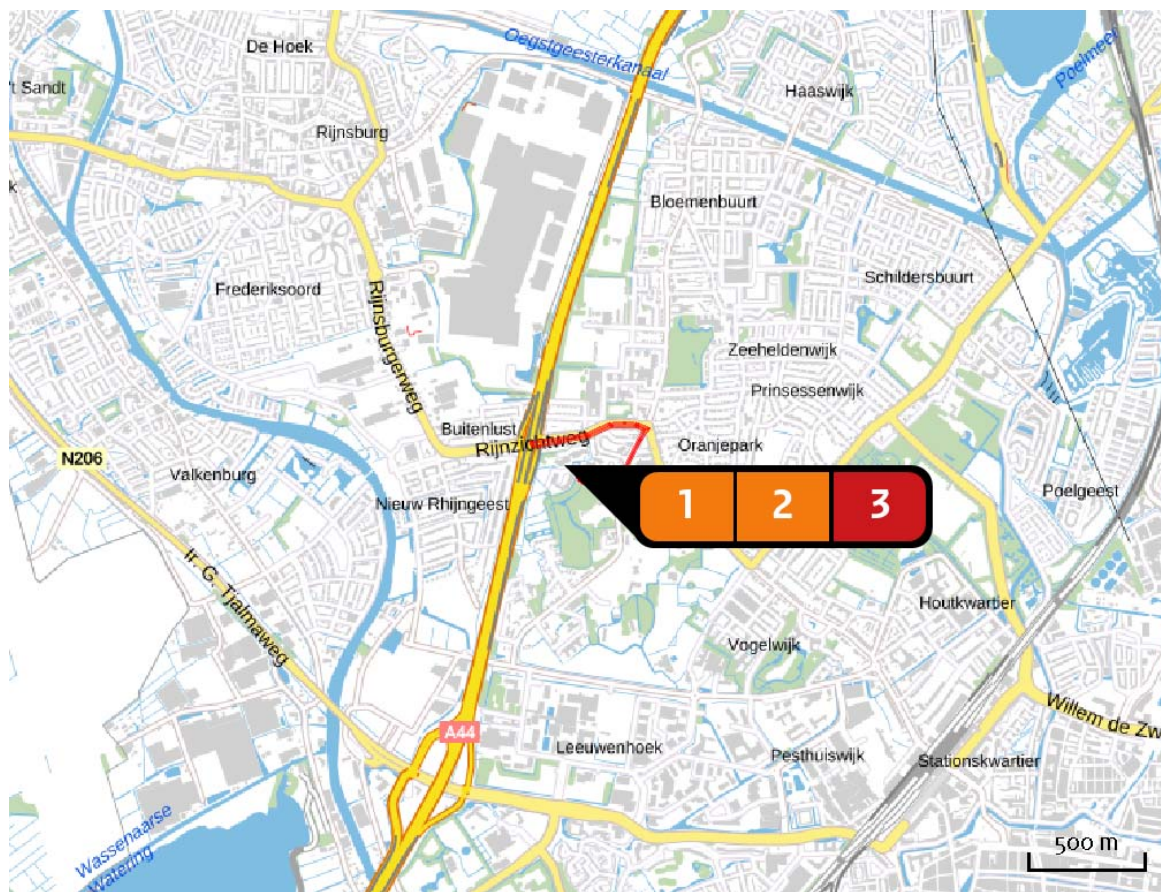
Hectare met
hoogste bijdrage
(mol/ha/j)

Natuurgebied
Uw berekening heeft geen depositieresultaten opgeleverd boven 0,00 mol/ha/jr.

Toelichting

Gebruiksfase Oegstgeest

Locatie
 Situatie 1

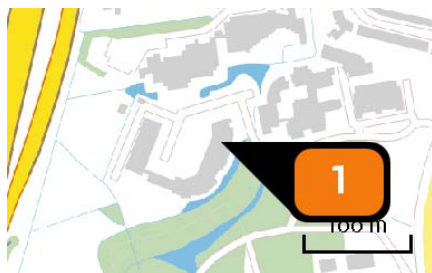


Emissie
 Situatie 1

Bron Sector		Emissie NH ₃	Emissie NO _x
1 	Hoefijzergebouw Wonen en Werken Woningen	-	34,10 kg/j
2 	DH Wonen en Werken Woningen	-	21,20 kg/j
3 	Vervoersbewegingen Wegverkeer Binnen bebouwde kom	< 1 kg/j	12,05 kg/j

AERIUS CALCULATOR

Emissie
(per bron)
Situatie 1



Naam **Hoefijzergebouw**
Locatie (X,Y) **91592, 465922**
Uitstoothoogte **9,0 m**
Warmteinhoud **0,010 MW**
Temporele variatie **Continue emissie**
NOx **34,10 kg/j**



Naam **DH**
Locatie (X,Y) **91644, 465943**
Uitstoothoogte **9,0 m**
Warmteinhoud **0,000 MW**
Temporele variatie **Continue emissie**
NOx **21,20 kg/j**



Naam **Vervoersbewegingen**
Locatie (X,Y) **91444, 466085**
NOx **12,05 kg/j**
NH₃ **< 1 kg/j**

Soort	Voertuig	Aantal voertuigen	Stof	Emissie
Standaard	Licht verkeer	20.075,0 / jaar	NOx NH ₃	11,84 kg/j < 1 kg/j
Standaard	Middelzwaar vrachtverkeer	31,0 / jaar	NOx NH ₃	< 1 kg/j < 1 kg/j
Standaard	Zwaar vrachtverkeer	7,0 / jaar	NOx NH ₃	< 1 kg/j < 1 kg/j

AERIUS CALCULATOR

Disclaimer

Hoewel verstrekte gegevens kunnen dienen ter onderbouwing van een vergunningaanvraag, kunnen er geen rechten aan worden ontleend. De eigenaar van AERIUS aanvaardt geen aansprakelijkheid voor de inhoud van de door de gebruiker aangeboden informatie. Bovenstaande gegevens zijn enkel bruikbaar tot er een nieuwe versie van AERIUS beschikbaar is. AERIUS is een geregistreerd handelsmerk in Europa. Alle rechten die niet expliciet worden verleend, zijn voorbehouden.

Rekenbasis

Deze berekening is tot stand gekomen op basis van:

AERIUS versie 2020_20210209_2f032ce1a2

Database versie 2020_20210209_2f032ce1a2

Voor meer informatie over de gebruikte methodiek en data zie:

<https://www.aerius.nl/nl/factsheets/release/aerius-calculator-2020>

