

Raadsavond 7 oktober 2025

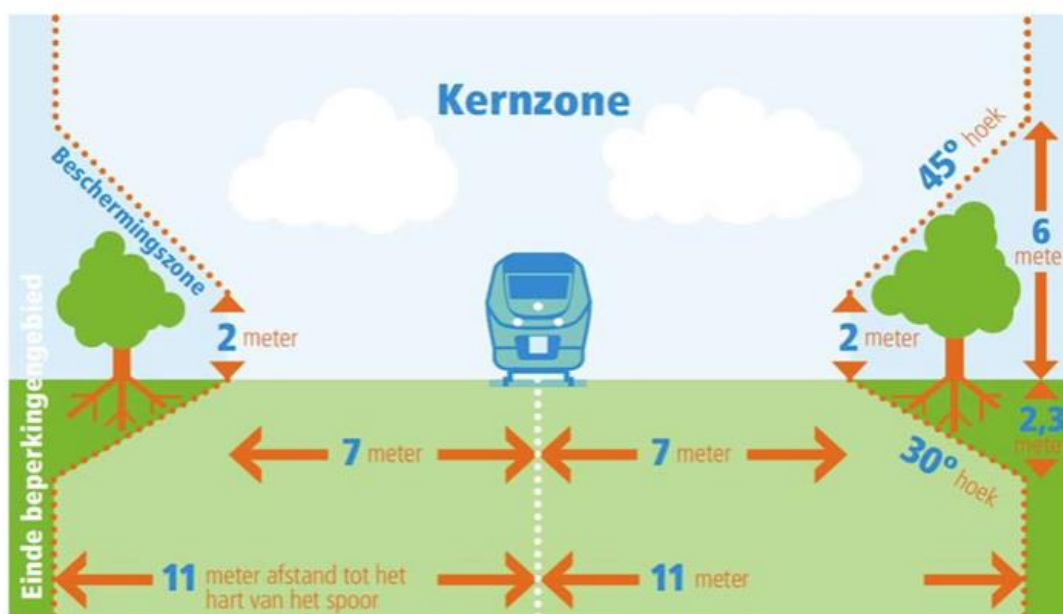
Lijst Ingekomen Stukken

A.04. Kennisgeving bestuursopdracht(en) vluchtelingenopvang en huisvesting statushouders (SCHRIFTELIJK)

1. Bouwen naast een spoor vereist altijd overleg met ProRail en mogelijk een vergunning of melding, omdat er specifieke afmetingen gelden voor het beperkingengebied rond het spoor. Is er al contact geweest met ProRail?

Antwoord: Het beperkingengebied vanaf het spoor is ter plekke (uitgaande van spoor op maaiveld) 11 meter vanuit het hart van het buitenste spoor. Vanaf die plek gemeten eindigt de zone in de spoorloot ten noorden van de spoorlijn. De verplaatsbare woningen zijn op grotere afstand geprojecteerd, namelijk 30 meter in verband met het brandaandachtsgebied externe veiligheid. Ook in de uitvoering moet rekening gehouden worden met de hieronder afgebeelde zones.

AANDUIDING KERNZONE EN BESCHERMINGSZONE BIJ EEN HOOFDSPOORWEG OP MAAVELDNIVEAU



NB: de afstanden gelden, indien er meerdere sporen naast elkaar liggen, ten opzichte van het buitenste spoor.

2. Wij lezen in het document van ProRail over bouwen naast het spoor: “Wijze van het indienen van een aanvraag om een omgevingsvergunning en/of het doen van een melding inclusief de bijbehorende indieningsvereisten in het kader van de Omgevingswet”, het volgende:

Op grond van het bepaalde in het Besluit mandaat, volmacht en machtiging ProRail inzake bevoegdheden op grond van de Omgevingswet en de Spoorwegwet van de

Minister van Infrastructuur en Waterstaat van 4 december 2023, nr IENW/BSK-2023/360995.

Gelet op de artikelen 10:3 en 10:9 van de Algemene wet bestuursrecht en gezien de instemming van de Chief Executive Officer van ProRail B.V. d.d. 4 december 2023, is ProRail namens de minister het bevoegd gezag om de omgevingsvergunning te verlenen, advies met instemming te verlenen, dan wel meldingen (met of zonder maatwerkvoorschriften) af te handelen. Het betreft de navolgende bepalingen:

- a. Vergunning ex artikel 5.1 lid 2 sub f onder 4, jo. artikel 5.11 lid 1 sub f onder 3 van de Omgevingswet
- b. het wijzigen van vergunningen krachtens artikel 5.40 Omgevingswet
- c. Advies met instemming krachtens artikel 5.33 jo. artt. 16.15 en 16.16 en art. 4.30 lid 1 sub c van het Omgevingsbesluit;
- d. meldingen krachtens artikel 9.5 lid 1 onder a jo. 9.10 Besluit activiteiten leefomgeving;
- e. het stellen van maatwerkvoorschriften krachtens artikel 9.5 lid 1 onder b Besluit activiteiten leefomgeving.

De vergunningaanvraag (verder: inclusief het advies en instemming) of melding wordt door de medewerker publiekrecht van ProRail in het gebied waarin het werk plaatsvindt (zie bijlage I en II) in behandeling genomen. Op grond van artikel 4:2 van de Algemene wet bestuursrecht is bepaald dat het voor de beoordeling van een vergunning- of ontheffingaanvraag noodzakelijk is dat een aanvrager van een vergunning bepaalde gegevens en bescheiden die voor de beslissing op de aanvraag nodig zijn, aanlevert. Is de gemeente, gelet op het bovenstaande, op die strook in de spoorzone bevoegd gezag of is ProRail dat?

Antwoord: Buiten het genoemde beperkingengebied (11 meter vanuit hart van het buitenste spoor) is gemeente bevoegd gezag.

3. Is er al onderzoek gedaan naar trillingen door voorbijrijdende treinen?

Antwoord: Ja hier is onderzoek naar gedaan en dit ligt nu ter beoordeling in het vooroverleg over de tijdelijke omgevingsvergunning.

4. In welke mate is er rekening gehouden met trillingseffecten in de verplaatsbare woningen bij zowel de locatie keuze als de keuze voor de type woningen?

Antwoord: In het trillingsonderzoek wordt geadviseerd een woningtype te selecteren met een eigenfrequentie van de vloer die niet hoger is dan 8 Hz. Het positioneren van de woningen op grotere afstand van het spoor is, vanwege de beperkte ruimte op het perceel, weinig effectief. Tot slot wordt in het rapport ook aangegeven dat het beperkt aantal overschrijdingen van de streefwaarde wordt veroorzaakt door treinen die niet in de reguliere dienstregeling rijden (regulier treinverkeer voldoet wel aan de streefwaarden).

5. Hoe groot is op de aangewezen locatie, het gebied dat beperkt is voor bouwwerken, het zogenoemde beperkingsgebied?

Antwoord: Uitgaande van een hoofdspoorweg op maaiveldniveau geldt een beperkingengebied 11 meter afstand tot het hart van het buitenste spoor.

6. Wonen langs het spoor brengt met zich mee dat mensen mogelijk hinder ondervinden van geluid, trillingen en fijnstof van passerende treinen, wat kan leiden tot gezondheidsklachten en slaapverstoringen. Welke maatregelen worden genomen om deze overlast te beperken?

Antwoord: De woningen dienen aan de wettelijke eisen te voldoen zoals benoemd bij antwoord 7.

7. Aan welke technische eisen moeten de woningen voldoen om zo dicht bij het spoor te worden geplaatst / bewoond kunnen worden?

Antwoord: De woningen dienen te voldoen het Besluit bouwwerken leefomgeving (Bbl) en de Bijna Energieneutrale Gebouw Eisen (BENG).

8. Is met die technische eisen rekening gehouden bij de keuze van de Product Markt Combinaties 11, 12, 13 en/of 14 woningen?

Antwoord: De eisen ten aanzien van de Product Markt Combinaties garanderen een duurzame verplaatsbare woning met een goed binnenklimaat. De tijdelijke woningen moeten voldoen aan een akoestisch binnenniveau van 43 dB.

9. In het onderzoek “Rapportage Effecten- en locatiestudie mogelijk AZC+ Duiven” staat bij de locatie Veldstraat als tegen- of negatief punt: Dicht bij spoor. De locatie Welleveldsestraat ligt zo mogelijk nog dichterbij het spoor en ligt ook in het gebied waar de stoptreinen, richting Zevenaar en verder, afremmen. Waarom is de ligging dicht bij het spoor van de locatie Welleveldsestraat nu geen probleem?

Antwoord: Voor een AZC(+) had het COA in 2022 locatie specifieke eisen en dit was er een van. De locatie aan de Welleveldsestraat maakt onderdeel uit van de spoorzone en die is als woningbouwlocatie opgenomen in de omgevingsvisie van de gemeenteraad.

10. Zijn er onomkeerbare contractuele afspraken gemaakt waardoor de locaties aan de Goudenregenstraat en de Schoolstraat uiterlijk februari en/of maart 2026 leeg moeten zijn?

- a. Zo ja, waarom zijn die contracten aangegaan, voordat er een geschikte locatie gevonden was voor de Oekraïners.
- b. Zo nee, waarom hebben we nu ineens zo’n haast?
- c. Welke locaties zijn nog meer onderzocht, terwijl die eerder van de groslijst zijn afgevallen van het onderzoek AZC+ en 100 flexwoningen.
 - i. Waarom zijn die andere locaties afgevallen?
 - ii. Waarom is er niet gekozen voor de Rijksweg waarvan 2000 tot 2005 asielzoekers hebben gezeten?

Antwoord: In ons collegebesluit van 16 september 2025 hebben we hierover het volgende overwogen in kanttekening “4.1 Met het verruimen van de deadline(s) loopt de realisatie van de (sociale) woningbouw mogelijk vertraging op.

Binnen de planvorming aan de Goudenregenstraat zijn met de ontwikkelde partij Vivare afspraken te maken over een latere start sloop dan tot nu toe voorzien was. Vivare heeft de gemeente gevraagd de gronden met opstal te leveren mede vanwege financiële haalbaarheidsoverwegingen. Ook op de Schoolstraat lijkt ruimte voor een latere sluiting

te ontstaan. Tot nu toe heeft de gemeente echter steeds benadrukt voor een snelle realisatie van de (sociale) woningbouw te gaan mede gelet op de langere termijn woningbouwdoelen. Het college wil druk houden op de realisatieplanning van beide schoollocaties en stelt dat als er ruimte ontstaat deze gebruikt kan worden om de bewoners in afwachting van het gereed komen van de nieuwe locatie te blijven opvangen. Voorkomen moet worden dat de schoollocaties onnodig leeg staan dan wel na sloop braak liggen.”

11. Welke criteria zijn gehanteerd om de Welleveldsestraat geschikt te verklaren voor zo'n 160 tot 180 opvangplekken?

Antwoord: Deze criteria volgen onder meer uit de bestuursopdracht d.d. 9 september 2025 en zijn:

- Locaties die minimaal 3-5 jaar beschikbaar zijn.
- Locatiecriteria voor deze duurzame wijze van opvang bestaan in beginsel uit:
 - Het terrein is bij voorkeur groter dan 2 hectare en makkelijk aan te sluiten op bestaande infrastructuur van verkeer, water, elektriciteit en riolering (bij voorkeur bouwrijpe grond en in eigendom van de gemeente) óf;
 - Leegstaand kantoorvastgoed vanaf bij voorkeur 750m² bruto vloeroppervlak;
 - De realisatieduur bedraagt, bij voorkeur, maximaal 6 maanden;
 - De mate van mobiliteit: afdoende bereikbare voorzieningen (op fietsafstand bijvoorbeeld winkels, bij voorkeur op maximaal 2,5 kilometer) en openbaar vervoer (op loopafstand, bij voorkeur op maximaal 500 meter).

Onze opdracht aan 1Stroom was zorg zo snel als mogelijk voor vervangende opvang, bij voorkeur centraal en duurzaam. Met centraal bedoelen we centraal gelegen en niet verspreid, en met duurzaam bedoelen we duurzaam in tijd en voor wat betreft aanleggen en bouwen. In ons collegebesluit van 16 september 2025 hebben wij aangegeven de snelheid van realisatie erg belangrijk te vinden. Dan is een locatie waar wij grondeigendom hebben en daarmee de regie randvoorwaardelijk. Daarnaast is de locatie als sinds 2003 in beeld voor stedelijke ontwikkeling en ook opgenomen in gemeentelijke verstedelijkingsplannen, dit in tegenstelling tot andere locaties.

12. Waarom is de eerdere locatie waar in 2000 tot 2005 asielzoekers zijn gehuisvest niet als geschikte locatie aangemerkt, terwijl er grote overeenkomsten zijn met de locatie Welleveldsestraat, alleen is het spoor bij de locatie Rijksweg verder weg?

Antwoord: Uit de rapportage “Flexwonen: effecten en locaties” is de volgende conclusie over de Rijksweg opgenomen: “De locatie valt af voor een tijdelijke ontwikkeling met flexwoningen, omdat het in de procedure te veel tijd kost deze locatie te ontwikkelen en een harde belemmering niet kan worden uitgesloten op dit moment”. Deze rapportage is een onderliggend stuk bij de besluitvorming in de gemeenteraad rondom de reguliere procedure flexwonen op 12 december 2023. Daarnaast ligt deze locatie buiten de bebouwde kom, voorzieningen zoals (lagere) school en winkel(s) zijn daardoor minder goed bereikbaar. Ook de ligging aan de Rijksweg is minder gunstig dan de Welleveldsestraat als we kijken naar verkeersveiligheid voor fietsers en voetgangers. De

Welleveldsestraat is, in tegenstelling tot de Rijksweg een toekomstige woningbouwlocatie.

De in de rapportage "Flexwonen: effecten en locaties" genoemde onderzoeksbelemmeringen voor de Spoorzone casu quo deelgebied Welleveldsestraat 2 zijn in het haalbaarheidsonderzoek beoordeeld en vormen geen belemmering meer.

13. Zijn er Oekraïners in de huidige opvang met mentale of psychische klachten, bijvoorbeeld PTSS, waarvoor deze locatie, vanwege onder meer geluid overdag en 's nachts door hun huidige gezondheidstoestand niet geschikt zijn?

Antwoord: Ons zijn geen Oekraïense bewoners in onze opvanglocaties bekend die niet aan de Welleveldsestraat zouden kunnen of willen wonen.

14. We lezen in de bestuursopdracht: "Indien de vervangende locatie niet tijdig kan worden gerealiseerd, kunnen bij bereidheid van andere gemeenten "onze" ontheemden (uit de Goudenregenstraat) (tijdelijk) elders worden opgevangen.". Waarom is hier nu al niet voor gekozen?

Antwoord: Ons college wil de Oekraïners die onze gemeenten wonen en hier een bestaan hebben opgebouwd in onze gemeente blijven huisvesten en niet bij voorbaat naar een andere gemeente verplaatsten. Deze optie is een noodscenario en gezien de huidige bezettingsgraad van de opvang van 99,9% (landelijk) moeilijk realiseerbaar.