

#### Vraag 1

Met betrekking tot de begeleiding: Is er 24 uren begeleiding op locatie aanwezig voor de MOBW woningen?

#### Antwoord 1:

Er is geen 24 uren-begeleiding op locatie aanwezig. Het betreft immers geen beschermde woonvorm (24 uren setting). De bewoners zijn geen cliënten die zeer intensieve begeleiding vragen. De bewoners zijn mensen die voormalig dak- of thuisloos zijn geweest vanwege diverse omstandigheden. Veelal vanwege een scheiding of ruzies in familiale sfeer. Dit zijn geen mensen met complexe problematiek maar mensen die kwetsbaar zijn geworden vanwege de omstandigheden waar zij zich in bevinden. De bewoners die worden geplaatst in Loenen zijn bewoners waarvan wordt verwacht dat zij binnen twee jaar hersteld zijn en zelfstandig, zonder begeleiding, hun leven weer kunnen oppakken.

#### Vraag 2

Hoe lang blijft deze 24 uren begeleiding betrokken? (duur in maanden, jaren)

#### Antwoord 2:

De duur van de begeleiding is in beginsel twee jaar met de mogelijkheid tot verlenging. Dit ter beoordeling van de begeleidende organisatie.

#### Vraag 3

Wat gebeurt er met de bewoners wanneer de begeleiding stopt? (mogen zij blijven wonen zonder begeleiding of worden zij gedwongen te verhuizen?)

#### Antwoord 3:

Als de begeleiding stopt, mogen zij daar de volledige 15 jaar blijven wonen en kunnen in die periode wachttijd opbouwen binnen WoningNet om te zijner tijd door te stromen naar een reguliere sociale huurwoning.

#### Vraag 4

Klopt het dat de Living Lab subsidie maar voor twee jaar begeleiding biedt aan de bewoners?

#### Antwoord 4:

De twee jaar financiering vanuit Living Lab – Eerst een Thuis is een gemiddelde. Sommige bewoners hebben wat meer tijd nodig, anderen minder. Het gaat er uiteindelijk om dat iemand stabiel kan wonen. De zorgaanbieder blijft zo lang als nodig is begeleiden. Dat zou in theorie ook 3 jaar kunnen zijn. Als de begeleiding door de zorgaanbieder stopt (gemiddeld dus na 2 jaar) heeft de bewoner mogelijk nog ondersteuning nodig vanuit het sociaal wijkteam, de participatiewet of van partijen uit het voorveld. Dit is dan ondersteuning zoals die ook voor andere inwoners geldt.

#### Vraag 5

Wat gebeurt er na twee jaar met de begeleiding aan deze bewoners? (stopt deze of gaat deze in meer beperkte mate door?)

Antwoord 5: Zie antwoord op vraag 4

#### Vraag 6

Hoe lang mogen de MOBW bewoners blijven wonen, ook als de begeleiding is afgelopen?

Antwoord 6: zij mogen de volledige 15 jaar blijven wonen. Uitzondering: als één van de cliënten zich onverhoopt niet houdt aan de afspraken, te weten: de huur betalen, begeleiding accepteren en geen overlast veroorzaken, dan wordt het huurcontract ontbonden en wordt deze cliënt ondergebracht in een beter passende voorziening dan dit gemengd wonen concept.

#### Vraag 7

Wat gebeurt er wanneer de eerste MOBW bewoners verhuizen? Komen er dan nieuwe bewoners die tot de MOBW doelgroep behoren en krijgen zij dan ook begeleiding of worden de woningen beschikbaar gesteld voor de reguliere woningmarkt?

Antwoord 7:

Dit besluit moet nog genomen worden door het college. De denkrichting is dat woningen die vrij komen gebruikt kunnen worden voor onze taakstelling 'uitstroom MOBW' (maar dat zijn dan geen voormalig daklozen) of voor de huisvesting van starters. Bij huisvesting van de uitstroom MOBW wordt ook begeleiding geboden, zoals dat bij andere plaatsingen in een woonwijk het geval is. Alleen dat zal dan niet door Kwintes worden ingevuld maar door het sociaal wijkteam.

Vraag 8

Het CDA is eerder ingegaan op het verzoek van de omwonenden om op locatie te komen kijken en heeft begrepen dat er knelpunten zijn met betrekking tot de uitrit naar de N402.

Klopt het dat de provincie nog geen toestemming heeft gegeven voor een uitrit vanuit de wijk op de N402?

Antwoord 8:

Ja, dat klopt, maar de provincie heeft tijdens de voorbereiding van de businesscase (september 2022) wel per mail bevestigd dat een uitrit op een 60 km/h weg geen probleem zal zijn en besluitvorming op korte termijn mogelijk moet zijn. De gemeente heeft vervolgens een uitrit aangevraagd zonder opstelstrook voor linksaf. Dat heeft de gemeente onderbouwd met een verkeerskundig onderzoek door een onafhankelijk verkeerskundig bureau (zie bijlage). Daarmee is aangetoond dat de aanvraag van de gemeente voldoet aan de regels voor duurzaam veilig en dat de alternatieven van de provincie (gebruik maken van de bestaande inrit bij de gemeentewerf en dan over de sportvelden of achter de gemeentewerf langs) niet haalbaar zijn. Maar de provincie blijft vooralsnog vasthouden aan haar eigen voorkeursvarianten. Vanwege deze patstelling wordt er nu bestuurlijk opgeschaald.

Vraag 9

Klopt het dat er sprake is van beschermde diersoorten die een andere uitrit (achter de gemeentewerf langs) niet mogelijk of zeer ingewikkeld maken?

Antwoord 9:

Ja, maar er moet nog een actuele flora en fauna check gedaan worden om dit nader te onderzoeken.

Vraag 10

Welke andere opties zijn er om een uitrit op de N402 te creëren?

Antwoord 10:

Zie het verkeerskundig onderzoek in de bijlage. Variant 5 met een directe aansluiting op de N402 zonder opstelstrook voor linksaf heeft de voorkeur van de gemeente en is getoetst op verkeersveiligheid en goedgekeurd.

Vraag 11

Wat zijn de consequenties wanneer deze uitrit er niet kan komen?

Antwoord 11:

De uitrit kan er sowieso wel komen, maar liever niet op de voorwaarden van de provincie, want dat gaat ten koste van heel veel bomen en in onze ogen ten koste van het woon- en leefklimaat van de omwonenden.

Vraag 12

Wat zijn de consequenties als we deze vragen eerst goed uitzoeken en pas volgende maand het besluit nemen in de gemeenteraad?

Antwoord 12:

Het besluit van de raad is een go/no-go moment voor de totale planning. Zonder besluit kan de omgevingsvergunning nog steeds niet aangevraagd/opgestart worden en lopen we nog eens 1,5 maand achter op de planning. De huidige planning ziet op oplevering van de woningen in december 2023. De levertermijnen voor de woonunits variëren van 3 tot 9 maanden. Door nog meer uitstel komt de financiële uitvoerbaarheid van het plan onder druk te staan.

Vraag 13

Klopt het dat nieuwe bewoners gebruik kunnen maken van elektrische fietsen, zodat er minder parkeerplaatsen aangelegd worden? Wie betaalt deze fietsen?

Antwoord 13:

Ja, het is inderdaad de bedoeling om de nieuwe bewoners van elektrische fietsen te voorzien. Dat geldt met name voor de voormalig daklozen en de marginaal gehuisvesten. Maar het beschikbaar stellen van elektrische fietsen betekent niet dat er minder parkeerplaatsen komen. Het aantal parkeerplaatsen is gebaseerd op de parkeernormen behorend bij de beoogde doelgroepen, namelijk starters en (dreigend) daklozen.

Bekostiging van de fietsen voor het deel van de voormalig daklozen komt uit de begeleidingskosten, want deze zijn zo ruim bemeten dat hier ook inrichtingskosten en kosten voor een elektrische fiets of scooter mee afgedekt kunnen worden.

Aan  
Gemeente Stichtse Vecht

Betreft  
Advies aansluiting op de Rijksweg (N402) ten behoeve van een locatie voor tijdelijke huisvesting

Datum  
1 februari 2023

Van  
Roel Koenraad | Exante

Bijlage  
2

Documentnummer  
120007.028-M03

## Aanleiding

U vroeg ons advies over een aansluiting op de Rijksweg (N402). Meer concreet vraagt u ons advies over een aansluiting voor de locatie met tijdelijke huisvesting.

U vroeg ons advies uit te brengen over een aansluiting op de Rijksweg (N402) ten behoeve van een locatie voor tijdelijke huisvesting. Concreet vroeg u drie ontsluitingsprincipes te beoordelen. Op de afbeelding hieronder ziet u indicatief de locatie met tijdelijke huisvesting (witte stippellijn) en drie ontsluitingsprincipes (drie pijlen met nummer 1 tot en met 3). Zelf voegden bij ontsluitingsprincipe 4 en 5 toe. Onder de afbeelding leest u in het kort welke adviezen u krijgt. De adviezen zijn verderop in deze memo voor u uitgewerkt.



## Advies

- Van de voorgestelde 3 door u ontsluitingsprincipes is ontsluitingsprincipe 3 de beste.*
  - In alle gevallen is er een veilige ontsluiting op de Rijksweg. Bij ontsluitingsprincipe 2 ontstaan er onveilige situaties op de toegangsweg naar SV de Vecht en op het parkeerterrein;
  - Voor inpassing van de variant 1 en 2 moet een trainings- of voetbalveld opgeheven worden;
  - Realisatie van variant 1 en 2 leiden waarschijnlijk tot bezwaren van bewoners van Rijksweg 186 en/of SV de Vecht;
  - Bij variant 3 is de kap van de bomen het minste. Namelijk 8 bomen ten opzichte van 19 (variant 1) en 27 (variant 2).
- Ontsluitingsprincipes 4 en 5 zijn beter in te passen dan ontsluitingsprincipe 3*
  - De veiligheid is in principes 4 en 5 beide gevallen aan principe 3.

- Ten opzichte van variant 3 hoeven er bij principe 4 en 5 drie bomen minder gekapt te worden (vijf ten opzichte van acht).

#### Uitgangspunten

- Nieuwe inrichting van de Rijksstraatweg (N204). De Rijksstraat is en blijft een zogenaamde erftoegangsweg buiten de bebouwde kom. Het snelheidsregime is 60 km/u.
- De ontwikkeling zorgt voor ongeveer 84 motorvoertuigbewegingen per dag (2,1 bewegingen per eenheid). Op basis van functie "Kleine eenpersoonswoning (tiny house, meestal grondgebonden", Matig Stedelijk, buitengebied. CROW-publicatie 381 Toekomstbestendig parkeren - Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie.
- De varianten beoordelen wij in dit stadium op verkeersveiligheid en ruimtelijke inpassing. Er vindt geen toets plaats op bestemmingsplan, vergunningen en dergelijke.

#### Variant 1:

##### Omschrijving:

Maakt gebruik van de bestaande aansluiting van het afvalscheidingsstation en SV de Vecht. Vanaf het bestaande kruispunt komt er een nieuwe ontsluitingsweg naar de locatie met tijdelijke huisvesting. De nieuwe ontsluitingsweg ligt 'achter' het afvalscheidingsstation en de woning aan de Rijksstraatweg 186.

#### Gevolgen

- **Verkeer en veiligheid:**
  - a. Veilige aansluiting op de Rijksstraatweg. De situatie voldoet aan de richtlijnen van het CROW. Er is voldoende oprijzicht. Er is voldoende opstelruimte tussen het fietspad en de rijbaan.
  - b. Veilige nieuwe ontsluitingsweg naar de locatie met tijdelijke huisvesting (wel gevolgen voor inpassing. Hierover verder op meer). De nieuwe ontsluitingsweg voldoet aan de richtlijnen van het CROW (etw bubeko).
- **Ruimtelijke inpassing**
  - a. Kappen van 19 bomen. Dit is nodig voor de aanleg van de nieuwe ontsluitingsweg;
  - b. Opheffen van 1 trainingsveld van SV de Vecht. Dit is het gevolg van de aanleg van de nieuwe ontsluitingsweg. Het trainingsveld wordt ongeveer 9 meter smaller;
  - c. Grote kans op bezwaar bewoners Rijksstraatweg 186 tegen de ontsluitingsweg achter de woning;

#### Variant 2:

##### Omschrijving:

Maakt gebruik van de bestaande aansluiting van het afvalscheidingsstation en SV de Vecht. Vanaf het parkeerterrein van SV de Vecht komt er een nieuwe ontsluitingsweg naar de locatie met tijdelijke huisvesting. De nieuwe ontsluitingsweg start ten oosten van voetbalvelden. Daarna buigt de weg af en ligt "tussen" twee voetbalvelden.

- **Verkeer en veiligheid:**
  - a. Veilige aansluiting op de Rijksstraatweg. De situatie voldoet aan de richtlijnen van het CROW. Er is voldoende oprijzicht. Er is voldoende opstelruimte tussen het fietspad en de rijbaan.
  - b. De weg naar het parkeerterrein van SV de Vecht is te smal om verkeer in twee richtingen goed af te wikkelen. De weg is ongeveer 3,8 meter breed. De gewenste breedte is 4,8 meter. Hierdoor zal er schade ontstaan aan bermen en/of hagen.
  - c. De route van het verkeer is onlogisch. Enerzijds omdat de route via het parkeerterrein een stuk langer is. Anderzijds komt de verkeersveiligheid bij de voetbalkantine in het gedrang.
- **Ruimtelijke inpassing**
  - a. Kappen van 27 bomen. Dit is nodig voor de aanleg van de nieuwe ontsluitingsweg;
  - b. Opheffen of het verplaatsen van 1 voetbalveld van SV de Vecht. Dit is het gevolg van de aanleg van de nieuwe ontsluitingsweg. Het is niet mogelijk om tussen de bestaande velden een nieuwe weg aan te leggen;

- c. Grote kans op bezwaar SV de Vecht in verband met toename verkeer over de te smalle toegangsweg, het parkeerterrein en verkeeronveiligheid bij de kantine.

#### Variant 3:

##### **Omschrijving:**

Nieuwe uitrit op de Rijksstraatweg aan de noordkant van de nieuwe locatie voor tijdelijke huisvesting.

- **Verkeer en veiligheid:**

- a. Veilige aansluiting op de Rijksstraatweg. De situatie voldoet aan de richtlijnen van het CROW. Er is voldoende oprijzichts. Er is voldoende opstelruimte tussen het fietspad en de rijbaan. Hiervoor is het nodig om het bestaande fietspad ter hoogte van de uitrit ongeveer 0,75 meter uit te buigen. Hetzelfde geldt voor de sloot achter het fietspad.

Verkeer uit het noorden richting de locatie kan veilig linksaf slaan. Moet het verkeer even wachten? Dan heeft achteropkomend verkeer voldoende zicht om de auto waar te nemen en stoppen (stopzicht). In de bijlage ziet u de analyse van het stopzicht. In de toets gaan we uit van 70 km/u. Zo weten zeker dat het zicht meer dan goed is.

- **Ruimtelijke inpassing**

- a. Kappen van 8 bomen aan de Rijksstraatweg. Het kappen van 1 boom is nodig voor de realisatie van de uitrit. De kap van de overige 7 bomen is nodig om te voldoen aan het oprijzichts zodat vertrekkend verkeer de Rijksstraatweg op kan rijden zonder het verkeer op de kruisende weg te hinderen.

#### Variant 4 en 5:

##### **Omschrijving:**

Nieuwe uitrit op de Rijksstraatweg in het midden van de nieuwe locatie voor tijdelijke huisvesting.

- **Verkeer en veiligheid:**

- a. Veilige aansluiting op de Rijksstraatweg. De situatie voldoet aan de richtlijnen van het CROW. Er is voldoende oprijzichts. Er is voldoende opstelruimte tussen het fietspad en de rijbaan. Hiervoor is het nodig om het bestaande fietspad ter hoogte van de uitrit ongeveer 0,75 meter uit te buigen. Hetzelfde geldt voor de sloot achter het fietspad.

Verkeer uit het noorden richting de locatie kan veilig linksaf slaan. Moet het verkeer even wachten? Dan heeft achteropkomend verkeer voldoende zicht om de auto waar te nemen en stoppen (stopzicht). In de bijlage ziet u de analyse van het stopzicht. In de toets gaan we uit van 70 km/u. Zo weten zeker dat het zicht meer dan goed is.

- **Ruimtelijke inpassing**

- a. Kappen van 5 bomen aan de Rijksstraatweg. Het kappen van de bomen is nodig om te voldoen aan het oprijzichts zodat vertrekkend verkeer de Rijksstraatweg op kan rijden zonder het verkeer op de kruisende weg te hinderen.

Bijlage 1: foto ontsluitingsweg naar SV de Vecht



Bijlage 2: foto parkeerterrein SV de Vecht



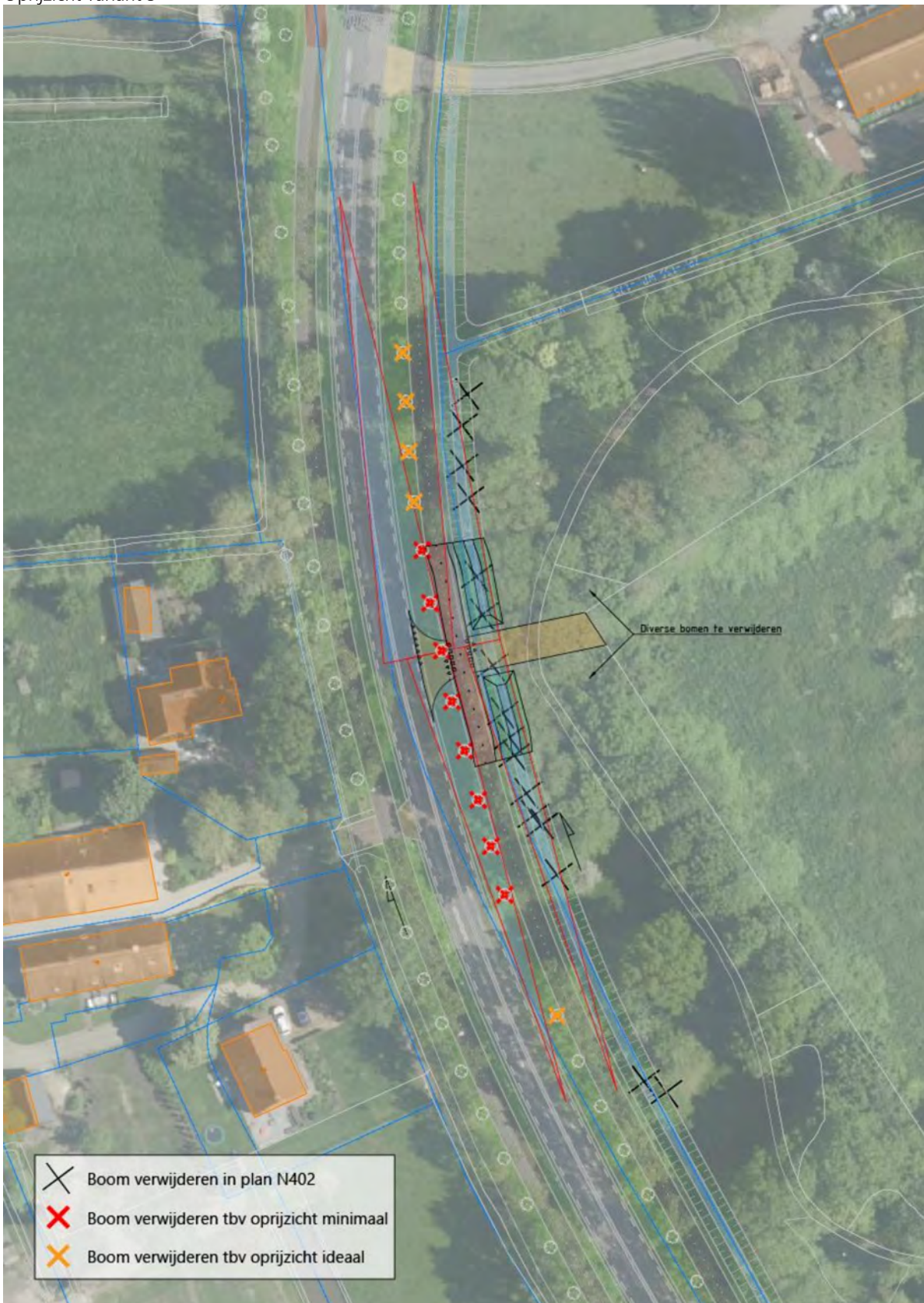
## Bijlage 3: analyse stop- en oprijzicht

Oprijzicht bestaande inrit:

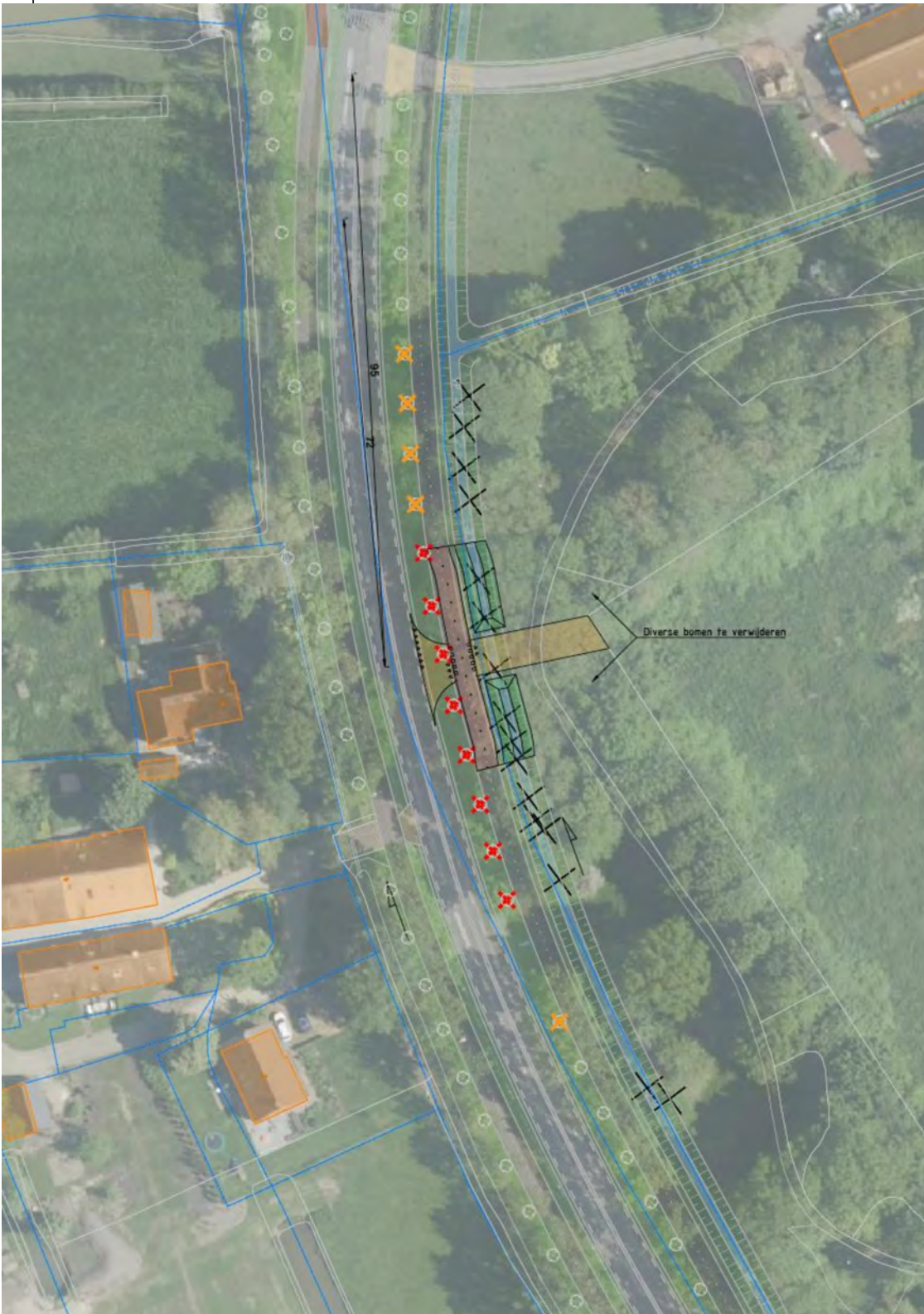




Oprijzucht variant 3



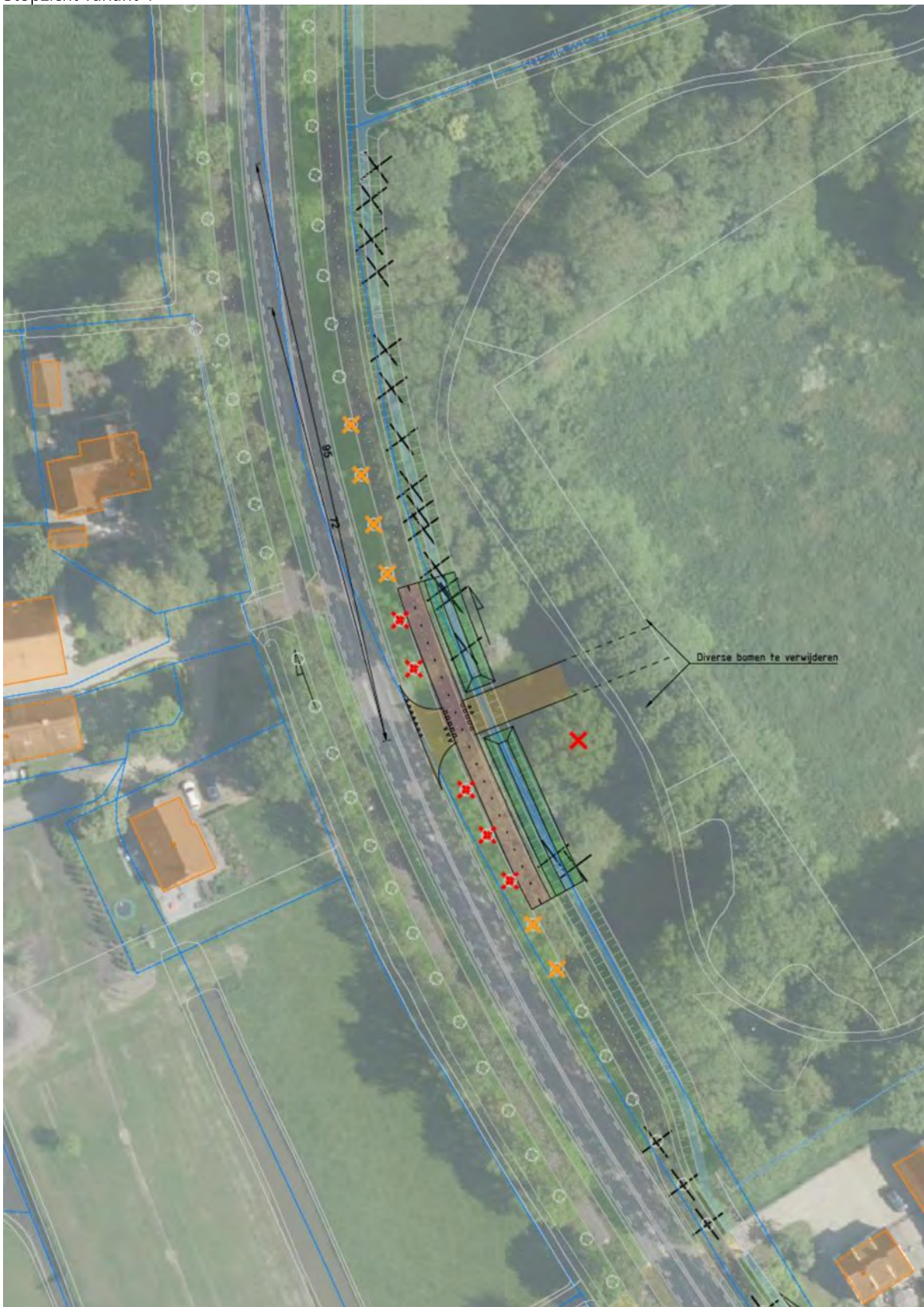
Stopzicht variant 3



Oprijzicht variant 4



Stopzicht variant 4



Oprijzigt variant 5



Stopzicht variant 5







nr	groep	best.	panel	omschrijving
1				
2				
3				
4				

CONCEPT  
SECOND OPINION INRIT CONSTRUCTIE  
Variant 5  
Gemeente Stichtse Vecht

format : A0  
schaal : 1:200  
projectnr. : 120007\_028

tekenaar : BM  
datum : 01-02-2023  
controle : DAC

