

PROJECTPLAN

HERSTRUCTURERING EN OVERDRACHT WOONWAGENLOCATIE DE STRIJP

Versie juni 2024

Geactualiseerd door:

Alexander van der Velde, Nijbod Projecten BV

INHOUDSOPGAVE

- 1 Inleiding
 - 2 Woonwagenlocatie de Strijp
 - 3 Opdracht en randvoorwaarden voor overdracht en herstructurering
 - 4 Analyse
 - 5 Uitgangspunten
 - 6 Voorwaarden voor de overdracht
 - 7 Programma van eisen woonwagens en herinrichting
 - 8 Financiële doorrekening
 - 9 Vervolgstappen
 - 10 Fasering
- Bijlage 1 Kostenraming herstructurering / nieuwe woonwagenstandplaatsen
Bijlage 2 Kapitaallasten nieuwe woonwagenstandplaatsen

1 Inleiding

In 2020 is door adviesbureau Atrivé, in opdracht van de gemeente Rijswijk en de woningcorporatie Rijswijk Wonen, een projectplan opgesteld om te onderzoeken óf, en onder welke condities, de overdracht van de woonwagenlocatie aan de Strijplaan van de gemeente Rijswijk naar Rijswijk Wonen, mogelijk is. Dit projectplan is in november 2020 door het college van burgemeester en wethouders vastgesteld.

Het projectplan uit 2020 heeft daarna geen vervolg gekregen in de vorm van uitvoering van de in het projectplan voorgenomen herstructurering en overdracht. De situatie op de locatie is er in de afgelopen jaren echter niet beter op geworden. De woonwagens zijn verouderd en voorbij hun economische levensduur. De bewoners klagen over de staat van de woonwagens en het gebrek aan voortgang. Het college heeft daarom in 2023 besloten tot een herstart van de opdracht om herstructurering en overdracht van de woonwagenlocatie aan de Strijplaan voor te bereiden.

Hoewel het projectplan uit 2020 een goede basis biedt en de uitgangspunten aan de zijde van zowel de gemeente als de corporatie helder zijn uitgewerkt, kent het plan ook een aantal tekortkomingen en is het inmiddels op een aantal punten gedateerd. Om die reden is opdracht gegeven aan Nijbod Projecten om het projectplan te actualiseren en de gewenste herstructurering voor te bereiden. Het voorliggende projectplan is de actualisatie van het eerdere projectplan uit 2020.

2 Woonwagenlocatie de Strijp

De woonwagenlocatie aan de Strijplaan, ook wel De Strijp genoemd, is in 1997 gerealiseerd en omvat de huisnummers 247 tot en met 273 aan de Strijplaan in Rijswijk. Oorspronkelijk bood de locatie plaats aan 14 woonwagenstandplaatsen. In de afgelopen jaren zijn de bewoners van 5 standplaatsen verhuisd. De woonwagens zijn daarop weggehaald. De standplaatsen zijn toen niet opnieuw toegewezen en verhuurd, maar gewijzigd in groenvoorziening en parkeerplaatsen.

Van de 9 resterende standplaatsen is er in zowel 2021 als in 2022, na vaststelling van de eerste versie van dit projectplan in 2020, opnieuw een standplaats vrijgekomen. Deze standplaatsen zijn vervolgens niet opnieuw toegewezen in afwachting van de herstructurering. Per saldo zijn er op dit moment 7 huishoudens die een standplaats met woonwagen huren. Op onderstaande foto wordt de actuele situatie van 9 standplaatsen en woonwagens op de locatie weergegeven. De voormalige standplaatsen die zijn gewijzigd naar groen en parkeerplaatsen zijn eveneens zichtbaar en te herkennen aan de bergingen die er nog staan.



Afbeelding: Luchtfoto woonwagenlocatie De Strijp

3 Opdracht en randvoorwaarden voor overdracht en herstructurering

Woonwagenlocatie de Strijp is tot op heden in eigendom van de gemeente. De gemeente is zodoende eigenaar en verhuurder van de standplaatsen en de woonwagens. Bij de oplevering in 1997, onder de toenmalige Woonwagenwet was dit nog gebruikelijk. Het beheer van de locatie werd bij oplevering in 1997 al wel ondergebracht bij (de rechtsvoorganger van) Rijswijk Wonen. In de jaren daarna ontstond een koerswijziging in het beleid van de Rijksoverheid en werd verlangd dat gemeentelijk woningbezit werd afgebouwd. In veel gemeenten zijn in de afgelopen decennia woonwagenlocaties overgedragen naar corporaties. De Strijp vormt daarop een uitzondering. De enig andere woonwagenlocatie in Rijswijk, de Molenhof, is in het verleden reeds overgedragen aan Vidomes. Voor de Strijp is al vele jaren een overdracht naar Rijswijk Wonen beoogd.

De overdracht van de Strijp is door de jaren heen herhaaldelijk onderwerp van gesprek geweest, zonder dat dat tot resultaat heeft geleid. In 2019 is een duidelijke opdracht geformuleerd om de overdracht te onderzoeken en de voorgenomen overdracht vast te leggen in een projectplan. Deze opdracht is voortvarend opgepakt door de gemeente en de corporatie in gezamenlijkheid, onder begeleiding van Atrivé. Na vaststelling van het projectplan in 2020 is er enige tijd geen vervolg meer gegeven aan het plan. Aangezien de gemeente en Rijswijk Wonen beiden nog altijd een positieve grondhouding hebben voor het overdragen van de Strijp zijn er echter

geen redenen om hier geen opvolging aan te geven. Het college heeft daarom in april 2023 besloten tot een herstart van het plan voor de gewenste overdracht van de Strijp.

Bij de nu voorliggende actualisatie zijn ten opzichte van 2020 enkele randvoorwaarden voor het proces gewijzigd en aangevuld. De randvoorwaarden luiden als volgt:

- De gemeente wil de locatie integraal, dus inclusief grond, standplaatsen, toewijzing, verhuur en beheer aan Rijswijk Wonen overdragen;
- De overdracht wordt opgeknipt in het onderzoeken van de haalbaarheid, de besluitvorming en bij een positief besluit de uitvoering;
- De gemeente en Rijswijk Wonen dragen de proceskosten voor de haalbaarheid gezamenlijk;
- De gemeente en Rijswijk Wonen hebben een voorkeur voor sloop/nieuwbouw van woonwagens;
- Een herinrichtingsplan moet helderheid geven over de omgang met opstallen, aan- en uitbouwen en zelf aangebrachte voorzieningen;
- Gezien de benodigde oppervlakte voor een tegenwoordig gangbare woonwagen is een teruggang van de oorspronkelijke 14 standplaatsen naar minder standplaatsen aanvaardbaar;
- Er wordt onderzoek gedaan naar de eventuele wens van bewoners voor een eigen woonwagen;
- Rijswijk Wonen verhuurt alleen aan bewoners uit de doelgroep van beleid; en
- De overdracht moet financieel haalbaar zijn.

4 Analyse

Een analyse heeft plaatsgevonden op basis van aanwezige documentatie bij gemeente en Rijswijk Wonen. Daarnaast is er een schouw op de woonwagenlocatie geweest en is er gesproken met de bewoners. Ook is gebruik gemaakt van beleid, ervaringen en voorbeelden in andere gemeenten en is bij woningcorporatie Vidomes informatie ingewonnen.

De bestaande woonwagens zijn geplaatst bij de aanleg van de locatie in 1996 en 1997 en zijn daarmee 27 á 28 jaar oud. Een uitzondering is de woonwagen op nummer 247, die in 2009 is vernieuwd. De gemeente is nog altijd eigenaar van de locatie en de woonwagens, en daarmee de verhuurder van de standplaatsen en de woonwagens. Deze rol is niet meer passend in de huidige gemeentelijke taken.

Rijswijk Wonen verzorgt het administratieve en technische beheer van de locatie. De kennis en ervaring met de locatie en de woonvorm zijn in beide organisaties momenteel beperkt. Voor beide organisaties geldt dat medewerkers die in het verleden ervaring hadden met de locatie en de bewoners niet meer werkzaam zijn.

In de laatste jaren is slechts beperkt onderhoud uitgevoerd aan de woonwagens. Wel is op meldingen en klachten van bewoners specifiek onderhoud uitgevoerd. In 2018-

2019 heeft Rijswijk Wonen de woonwagens technisch laten analyseren, waarbij met name naar de staat van het buitenschilderwerk, staat van de kozijnen, dakgoten en gevel is gekeken. De algemene staat van de wagens is matig tot slecht. Ook zijn er klachten over de riolering en afwatering.

Bijna alle bewoners hebben in de loop van de tijd uit- en aanbouwen aan de wagen uitgevoerd. Dit is met instemming van de gemeente gebeurd. Daarnaast heeft de gemeente per wagen een bijgebouw (berging) gerealiseerd voor de c.v.-ketel en de wasmachine/droger. Dit draagt bij aan de veiligheid en woonplezier, maar bovenal geeft dit een uniforme uitstraling aan de woonwagenlocatie. De meeste woonwagens zijn hierdoor relatief groot qua oppervlakte. Geen enkele wagen heeft meer de oorspronkelijke woonoppervlakte van plusminus 70m². Gemiddeld zijn de wagens nu 100m², met uitschieters naar 110m².

Deze bouwkundige veranderingen, waarbij ook binnen in de woonwagen vaak veel zaken zijn veranderd, maken het beheer complex, mede omdat de uitgangssituatie bij ingebruikname in 1997 niet is vastgelegd. Het is onduidelijk wie waarvoor verantwoordelijk en aanspreekbaar is. Bewoners geven aan regelmatig het gevoel te hebben 'van het kastje naar de muur' gestuurd te worden. Aan de andere kant maken bewoners ook gebruik van de onduidelijkheid over verantwoordelijkheden en eigenaarschap. De kwaliteit van de aan- en uitbouwen is inmiddels ook vrij matig van kwaliteit.

Meerdere bewoners wonen vanaf het begin op de locatie. De doorstroming is beperkt. Enkele oorspronkelijke huishoudens zijn vertrokken. Een enkele keer is bij mutatie de standplaats met woonwagen opnieuw toegewezen, aan kinderen van een familie die op de locatie zijn opgegroeid. Daarnaast willen twee andere kinderen uit dezelfde familie ook een standplaats op de Strijp. De behoefte aan standplaatsen voor andere kinderen van de bestaande huishoudens op de Strijp is de komende jaren zeer beperkt, aangezien de meeste andere kinderen nog niet meerderjarig zijn. De locatie laat anderzijds ook niet veel meer dan 9 a 10 standplaatsen toe gezien de beschikbare ruimte.

In oktober en november 2019 zijn er met alle bewoners (per huishouden) gesprekken gevoerd, dan wel zijn alle bewoners vertegenwoordigd in een gesprek. In november 2023 hebben opnieuw gesprekken plaatsgevonden, waarbij de bewoners in hun woonwagen zijn bezocht. De bewoners vinden de woonwagencultuur erg belangrijk en hechten aan het leven in familieverband. Er zijn geen bewoners die naar een reguliere woning zouden willen verhuizen.

De gesprekken bevestigen het beeld over de ondermaatse kwaliteit van de woonwagens, maar geven ook inzicht in een aantal andere aspecten van het wonen en leven op de woonwagenlocatie. Bewoners vinden het niveau van het comfort laag. Men vindt de wagens vochtig, tochtig en moeilijk warm te krijgen. Men heeft snel last van schimmelvorming. Ook zijn er problemen met de vuilwaterafvoer.

Verder vinden de bewoners de ruimte rond de wagen zeer beperkt (hetgeen deels komt door de stedenbouwkundige opzet, maar deels ook door de eigen uitbouw),

waardoor geluidsoverlast altijd aanwezig is. Sommige wagens kijken uit op een 'blinde muur' van de buurman. De hoge dichtheid op het kamp komt de brandveiligheid niet ten goede.

Met de bewoners is individueel gesproken over de mogelijke herschikking van de standplaatsen en de woonwagens binnen De Strijp. Uit de gesprekken is gebleken dat er twee families de wens hebben om een fysieke tweedeling op de locatie te maken, zodat zij gevoelsmatig op twee verschillende kampen wonen. De huidige structuur met twee toegangswegen biedt daar ook de mogelijkheid voor. In het projectplan van 2020 was deze tweedeling middels een globale schets al aangegeven.

5 Uitgangspunten

Op basis van de analyse en de uitkomsten van de bewonersgesprekken blijkt in hoofdzaak de conclusie dat een herstructurering van de locatie nodig is om het woon- en leefklimaat op De Strijp voor de komende decennia te borgen. Het terug laten keren van 14 standplaatsen is daarbij niet haalbaar. De huidige afmetingen van de standplaatsen zijn gebaseerd op de afmetingen van de destijds geplaatste oorspronkelijke woonwagens, nog voordat deze uitgebouwd werden. De huidige standplaatsen zijn eveneens niet geschikt voor de afmetingen van gangbare woonwagens, zoals die tegenwoordig geleverd wordt. Omdat de locatie is ingeklemd door bestaande bebouwing is een uitbreiding niet mogelijk. En op basis van de behoefte op de Strijp onder de bestaande bewoners en hun kinderen zijn 14 standplaatsen eveneens niet benodigd.

Gezien de technische staat van de woonwagens is vervanging de enige realistische optie. Daarvoor zullen woonwagens en opstallen (bergingen) afgevoerd, dan wel gesloopt moeten worden. Vervolgens kan een herschikking / herinrichting van de standplaatsen gerealiseerd worden. De ondergrondse infrastructuur en openbare weg kunnen grotendeels gehandhaafd blijven.

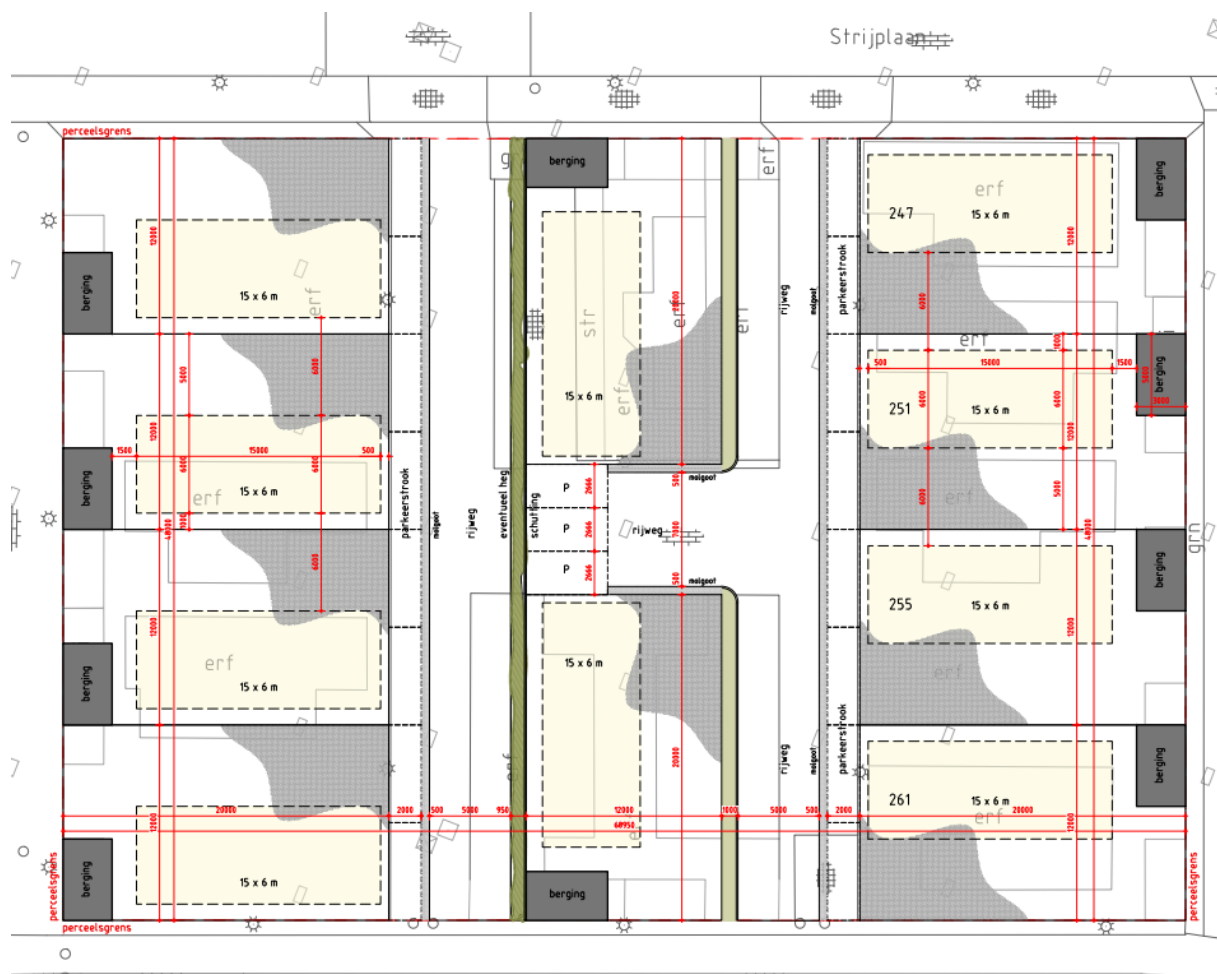
Gezien de beschikbare ruimte van de locatie en de benodigde ruimte per standplaats voor het plaatsen van nieuwe woonwagens, wordt op dit moment uitgegaan van een herstructurering naar 10 standplaatsen. Hierbij wordt zoveel mogelijk aangesloten bij de huidige structuur, mede om de kosten beperkt te houden. De twee toegangswegen kunnen daarbij namelijk behouden blijven. Alle standplaatsen worden in beginsel voorzien van huurwoonwagens. Rijswijk Wonen houdt daarvoor rekening met de investering in 10 woonwagens.

Op basis van deze uitgangspunten is een eerste ontwerp opgesteld voor een de herstructurering van de Strijp:

- herschikken naar 10 standplaatsen;
- fysieke scheiding d.m.v. een heg of schutting;
- behoud van de twee toegangswegen;
- langsparkeren voor de standplaatsen m.u.v. middelste standplaatsen;

- 10 standplaatsen van 20 x 12 meter;
- een nieuwe berging op elke standplaats (wat gebruikelijk is voor een woonwagenstandplaats);
- Een aanbod voor nieuwe huurwoonwagens van 15 x 6 meter voor de zittende huurders, tenzij zij (in het geval van één- of twee persoonshuishoudens) ook een aanbod voor een nieuwe huurwoonwagen van 15 x 5 meter accepteren. Voor de nieuwe huurders komt een aanbod voor een nieuwe huurwoonwagen van 15 x 5 meter, tenzij de huishoudensgrootte van een nieuwe huurder een huurwoonwagen van 15 x 6 meter verlangd.

Bijbehorende tekening:



Het voorstel gaat gezien de verschillende op de Strijp woonachtige families uit van een indeling in oost en west. Beide delen worden gescheiden door een schutting of heg en hebben elk een eigen toegangsweg.

Punt van aandacht en onderwerp van gesprek is de positionering van de woonwagens. Ze staan nu allemaal aan dezelfde kant van de standplaats getekend. Hiermee hebben 2 woonwagens op de hoekvakken hun buitenruimte naar het openbaar gebied toe. Voorkeur heeft deze woonwagens aan de andere kant van de standplaats te plaatsen zodat hun buitenruimte naar de burens is gericht. De ervaring

leert dat dit de voorkeur heeft van veel bewoners. Dit zal tijdens de gesprekken met de betreffende bewoners aan de orde gesteld moeten worden.

Bij de herindeling wordt uitgegaan van de volgende uitgangspunten:

- Er wordt tegemoet gekomen aan de behoefte van de bestaande families op de Strijp;
- De huidige ondergrondse infrastructuur in het openbaar gebied blijft gehandhaafd, deze wordt voordat de herinrichting plaats vindt, geïnspecteerd en zo nodig verbeterd;
- De herindeling moet leiden tot passende standplaatsen, die voldoende ruimte bieden voor een veilige plaatsing van nieuwe woonwagens;

Voor de herinrichting moet voldoende draagvlak bij de huidige bewoners zijn. Daarvoor worden de bewoners, na een positief besluitvormingsproces binnen de gemeente en Rijswijk Wonen, opnieuw geconsulteerd.

De herstructurering en de vervanging van de woonwagens kan plaatsvinden onder voortzetting van de huidige huurovereenkomst. Dat biedt zekerheid aan de bestaande bewoners, die hun bijzondere woonvorm op de Strijp willen voortzetten. Wel kan de herstructurering pas plaatsvinden als alle bewoners instemmen en ieder een overeenkomst tekenen, waarin alle afspraken zijn vastgelegd.

6 Voorwaarden voor de overdracht

De gemeente en Rijswijk Wonen hebben op basis van de analyse en de uitgangspunten voor herstructurering van de locatie vervolgens besproken onderzocht of een overdracht van De Strijp realiseerbaar is. Daarbij zijn de volgende voorwaarden geformuleerd:

Beleid

- De gemeente stelt beleid voor standplaatsen en woonwagens vast, als onderdeel van het volkshuisvestelijk beleid;
- De gemeente brengt behoefte aan standplaatsen en woonwagens in beeld;
- De gemeente stelt in afstemming met Rijswijk Wonen een actualisering of aanvulling van het toewijzingsbeleid voor woonwagenstandplaatsen op;
- De gemeente schoont de bestaande wachtlijst op.

Basis voor overname

- Gezien de huidige staat van de wagens is het uitgangspunt om de woonwagens te verwijderen en nieuwe wagens neer te zetten;
- De gemeente zorgt voor verwijdering van de woonwagens en realiseert nieuwe standplaatsen met bergingen;
- Het eigendom, inrichting en beheer van de openbare ruimte blijft bij de gemeente Rijswijk;
- De locatie wordt opnieuw ingedeeld in overleg met de bewoners. Uitgangspunt is met het oog op de huidige behoefte en ruimtevraag 10 standplaatsen;

Afspraken bewoners

- De gemeente en Rijswijk Wonen polsen bij de huidige bewoners het draagvlak voor sloop/nieuwbouw en het herinrichtingsplan;
- De gemeente en Rijswijk Wonen leggen de optie met 10 standplaatsen met nieuwe huurwoonwagens voor aan de bewoners;
- De gemeente en Rijswijk Wonen stemmen met de bewoners het programma van eisen (PvE) voor de nieuwe standplaatsen en woonwagens af;
- Om draagvlak te bevorderen, kan een excursie naar de fabriek van de woonwagenfabrikant worden gemaakt;
- Op basis van de gesprekken wordt het herinrichtingsplan definitief gemaakt;
- De gemeente maakt afspraken met huidige bewoners over een vergoeding voor zelf aangebrachte voorzieningen (ook wel: "ZAV") en de sloop/verwijdering van de woonwagens. Uitgangspunt daarbij is dat de bewoners zelf de woonwagens inclusief de ZAV's mogen verkopen met behoud van de opbrengst als compensatie voor de ZAV's. Lukt dit niet dan moeten maatwerkafspraken worden gemaakt voor compensatie van de ZAV en voert de gemeente de woonwagen af;
- Bewoners hebben recht op de wettelijke verhuiskostenvergoeding;
- De gemeente maakt maatwerkafspraken per huishouden over een mogelijke verhuizing en toekomstige situatie, in afstemming met Rijswijk Wonen;
- Rijswijk Wonen maakt, in opdracht van gemeente, afspraken met bewoners over eventuele tijdelijke huisvesting gedurende het proces van sloop en nieuwbouw;
- Alle afspraken tussen de gemeente, Rijswijk Wonen en de bewoners worden vastgelegd in een vaststellingsovereenkomst (VSO).
- Er wordt eerst gestart met de uitvoering van het project indien alle zittende huurders de VSO hebben getekend.

Verhuur standplaatsen en woonwagens

- De huur van de nieuwe woonwagens wordt bepaald op basis van huurgrenzen en passend binnen maximaal redelijke huur;
- De huurprijs van de zittende huurders blijft gelijk;
- De renovatie kan plaatsvinden onder voortzetting van de bestaande huurovereenkomsten;
- Uitgangspunt is dat iedere bewoner weer een sociale huurwoonwagen krijgt. Indien het inkomen van een huishouden daar aanleiding toe geeft, wordt door Rijswijk Wonen onderzocht in hoeverre afgeweken kan worden van het uitgangspunt voor een sociale huurwoonwagen;
- Standplaatsen worden niet verkocht.

Financiële uitgangspunten

- Rijswijk Wonen investeert in de aankoop van nieuwe woonwagens;
- Rijswijk Wonen neemt de standplaatsen en huurwoonwagens in eigendom;
- Uitgangspunt is een exploitatieduur van min. 30 jaar;
- Rijswijk Wonen hanteert voor in beginsel 7 woonwagens een standaard PvE voor een 3-kamer-woonwagen, gasloos en te voldoen aan de BENG-eisen, met een afmeting van 15 x 6 meter, waarvoor een investering van € 203.965,- per wagen vereist is (prijsspeil 22-1-2024), inclusief transport en plaatsing, aansluitkosten, kosten aanvraag omgevingsvergunning en Wet

- kwaliteitsborging (Wkb), maar exclusief BTW, grond-, advies- en overige kosten (o.a. leges);
- Rijswijk Wonen hanteert voor in beginsel 3 woonwagens een standaard PvE voor een 3-kamer-woonwagen, gasloos en te voldoen aan de BENG-eisen, met een afmeting van 15 x 5 meter, waarvoor een investering van € 184.890,- per wagen vereist is (prijspeil 22-1-2024), inclusief transport en plaatsing, aansluitkosten, kosten aanvraag omgevingsvergunning en Wet kwaliteitsborging (Wkb), maar exclusief BTW, grond-, advies- en overige kosten (o.a. leges);
 - Rijswijk Wonen waardeert haar vastgoed op basis van Marktwaaarde Verhuurde Staat. Voor een woonwagen gelden daarbij de uitgangspunten van de waardering van een woning;
 - Rijswijk Wonen neemt de ingerichte standplaatsen over van de gemeente op basis van het grondprijnsbeleid gemeente Rijswijk (grondprijs sociale eengezinswoning);
 - Kosten voor sloop en nieuwbouw standplaatsen, ZAV's, afvoeren van woonwagens, proces- en verhuiskosten zijn voor de gemeente;
 - Investeren in nieuwe woonwagens moet passen binnen rendementseisen van Rijswijk Wonen en geldende wet- en regelgeving en dienen conform de normen van de Autoriteit Woningcorporaties (AW) en het Waarborgfonds (WSW) te zijn.

7 Programma van Eisen woonwagens en herinrichting

Er is bij Kraaikamp Wagenbouw B.V uit Biddinghuizen offerte aangevraagd voor de levering, transport en plaatsing van 2 type woonwagens, namelijk van 15 x 5 meter en van 15 x 6 meter. Tevens is de markt onderzocht naar andere aanbieders. Gebleken is dat er in de voorliggende periode 2 potentiële aanbieders failliet zijn gegaan (Bouw Bewust en Solid Home). Op dit moment is Kraaikamp Wagenbouw de enige serieuze aanbieder.

Er zijn twee varianten aangevraagd:

- A Een wagen van 15m x 6m x 2.50m, met 3 slaapkamers, voor de zittende huurders conform hun huidige huurprijs;
- B Een wagen van 15m x 5m x 2.50m, met 2 of 3 slaapkamers, met een huur op basis van de 1^e aftoppingsgrens (prijspeil 2024: € 650,43).

De wagens voldoen aan het Bouwbesluit en de BENG-eisen, zijn gasloos en KOMO-gecertificeerd. Kraaikamp Wagenbouw is de enige partij waarvan de woonwagens KOMO-gecertificeerd zijn. Gezien de isolatie is het absoluut niet de bedoeling dat bewoners deze woonwagens gaan uitbouwen of anders wijzigingen aan de schil van de woonwagen doorvoeren.

Binnen de beschikbare afmetingen zijn diverse indelingsvarianten mogelijk. In de bijgesloten offerte is een aantal variaties te zien. De varianten hebben geen invloed op de prijs. Hier willen we de huidige bewoners slechts beperkt keuzemogelijkheden geven.

8 Financiële doorrekening

Gemeente Rijswijk

Als bijlage is toegevoegd een kostenraming voor het door de gemeente slopen van de huidige standplaatsen en bergingen alsmede nieuwbouw van de nieuwe standplaatsen en bergingen. Daarin is rekening gehouden met een gefaseerde uitvoering waardoor de huidige bewoner in beginsel niet tijdelijk (elders) behoeven te worden gehuisvest. Tevens zijn meegenomen de kosten voor engineering, projectbegeleiding, wettelijke verhuiskostenvergoeding, tijdelijke huisvesting en afkoop van de ZAV's. Tenslotte is een post onvoorzien meegenomen.

Uitgangspunt is eventuele tijdelijke huisvesting tot een minimum te beperken. Daartoe zal de uitvoering van de werkzaamheden gefaseerd plaats moeten vinden. In hoofdstuk 10 is het faseringsplan opgenomen. Hiervoor is de medewerking van de bewoners cruciaal.

Toelichting op de kostenraming

De kostenraming is als volgt opgebouwd:

- *Engineering* (gefaseerd in verband met gefaseerde realisatie). Dit betreffen de kosten voor milieutechnisch bodemonderzoek, geotechnisch bodemonderzoek, tekeningen VO en Do alsmede het opstellen van werkomschrijvingen met hoeveelheden.
- *Slopen huidige bergingen*. Gelet op de gefaseerde realisatie vindt ook de sloop van de bergingen gefaseerd plaats.
- *Slopen/afvoeren huidige woonwagens en verwijderen bestaand straatwerk inclusief leidingwerk*. Ook dit vindt gefaseerd plaats. Indien de bewoners in het kader van de afkoop van de ZAV zelf de woonwagens verwijderen, zullen deze kosten lager uitvallen.
- *Aanleg standplaatsen*. Iedere standplaats, dan wel gelet op de mogelijkheden in de fasering 2 of 3 standplaatsen, moeten apart worden aangelegd.
- *Plaatsing bergingen (prefab)*. Ook deze worden separaat dan wel per 2 of 3 geplaatst. Onderzocht wordt of deze soberder kunnen worden uitgevoerd gelet op het feit dat de huurwoonwagens over alle voorzieningen beschikken.
- *Projectbegeleiding*. Ten behoeve van de goede uitvoering van het project zal er begeleiding nodig zijn.
- *Wettelijke verhuiskostenvergoeding*. De huurders hebben in het kader van de sloop- en nieuwbouw recht op de wettelijk vastgestelde verhuiskostenvergoeding. Deze bedraagt momenteel € 7.428,-.
- *Tijdelijke huisvesting*. Doel is middels de fasering de tijdelijke huisvesting te voorkomen dan wel te beperken. Mocht in voorkomend geval de fasering niet lukken, dan zal er in tijdelijke huisvesting voorzien moeten worden tussen het moment dat de oude woonwagen wordt afgevoerd, de oude standplaats wordt gesloopt, nieuwe standplaats wordt aangelegd en de nieuwe woonwagen wordt geplaatst.
- *Afkoop ZAV*. Uitgangspunt is met de huurders afspraken te maken over het in eigen beheer verkopen van de huurwoonwagen en eigen aanbouw. Mocht dit niet lukken dan zullen er maatwerkafspraken worden gemaakt over de ZAV.

- *Onvoorzien.* Tenslotte is een post onvoorzien meegenomen. Er zijn enkele risico's zoals de bodemgesteldheid milieukundig en geotechnisch, procedures tegen benodigde vergunningen en de leges voor benodigde vergunningen.

Met uitzondering van de kosten voor onvoorzien en afkoop ZAV's kunnen de overige kosten in de begroting worden geactiveerd middels afschrijving en rente over een periode van 30 jaar. Als bijlage is dit bij dit projectplan gevoegd. Per saldo is sprake van een totale investering van € 1.569.496,- met bijbehorende jaarlijkse kapitaallasten van € 66.657,40 over een periode van 30 jaar. Eenmalig bedragen de kosten € 140.000,-.

Rijswijk Wonen

Rijswijk Wonen heeft een offerte voor de aanschaf van nieuwe woonwagens ontvangen. De kosten van nieuwe woonwagens staan in paragraaf 6 onder financiële uitgangspunten genoemd. Rijswijk Wonen zal in eigen beheer een IRR uitvoeren. De uitgebreide doorrekening moet definitief uitsluitsel geven over de financiële haalbaarheid.

Op basis van de uitgangspunten en randvoorwaarden wordt het volgende scenario doorgerekend:

- Vervanging van de huurwoonwagens van de huidige 7 huurders door nieuwe wagens (15 x 6m) welke voldoen aan het Bouwbesluit en de BENG-eisen in een gasloze uitvoering (huur conform huidige huurprijs);
- Aanschaf 3 nieuwe woonwagens (15 x 5m) welke voldoen aan het Bouwbesluit en de BENG-eisen in een gasloze uitvoering (huur conform 1^e aftoppingsgrens);
- De aantallen kunnen wijzigen indien de behoefte anders blijkt.

9 Vervolgstappen

Stap 1

Het projectplan wordt ter besluitvorming voorgelegd aan het college van de gemeente Rijswijk. Ten behoeve van benodigd budget vindt behandeling hiervan plaats in de Kadernota (juli) en/of de begroting (oktober). Van Rijswijk Wonen wordt een principebesluit gevraagd. Hiertoe zullen zij het voorstel moeten voorleggen aan hun RvC.

Stap 2

Bij een positief besluit worden de bewoners geïnformeerd over het voorlopige besluit en worden de gesprekken met bewoners hervat. Doel van de gesprekken is overeenstemming te bereiken over nieuwe inrichting van de woonwagenlocatie, de vervanging van de huurwoonwagens, afhandeling ZAV, fasering in de uitvoering en vastlegging van de afspraken in een VSO met iedere huurder, onder voorbehoud van definitieve goedkeuring van de gemeenteraad en de RVC.

Stap 3

Op basis van de informatie wordt een definitief herinrichtingsplan opgesteld, op basis waarvan het overdrachtsdocument, de juridische formalisering van de afspraken, wordt gemaakt. Het overdrachtsdocument bevat ook een benoeming van de overdrachtskosten.

Stap 4

Op basis van de afspraken wordt een procesvoorstel gemaakt voor de realisatie van de herinrichting en vervanging. Onderdelen daarvan zijn:

- Projectbegeleiding van de uitvoering
- Opstellen stedenbouwkundig plan / herinrichtingsvoorstel
- Herstructurering van het terrein
- Bouw- en woonrijp maken
- Voorbereiding van de uitvoering
- Vaststellen gefaseerde uitvoering van de werkzaamheden

Opgemerkt moet worden dat de stappen niet per sé chronologisch hoeven te verlopen, maar kunnen ook deels gelijktijdig worden uitgevoerd.

10 Fasering

Teneinde de overlast voor de bewoners in de vorm van verhuizen te beperken, maar ook om de kosten daarvoor te voorkomen, is onderstaand faseringsplan opgesteld.

In onderstaand overzicht wordt per fase aangegeven wanneer welke bestaande standplaats wordt gesloopt en welke standplaats wordt aangelegd. Wanneer een nieuwe standplaats wordt aangelegd, dan wordt in dezelfde fase ook de nieuwe woonwageng geplaatst. Dit met uitzondering van de standplaatsen voor de nieuwe kandidaten, daar kan de nieuwe woonwageng ook later worden geplaatst. Wordt een standplaats gesloopt dan wordt ook gelijk de eventueel nog aanwezige woonwageng verwijderd. Op de volgende pagina staat een tekening met de huidige nummering en een tekening met daarop de fases naar de nieuwe situatie.

Fase 1:

- Verwijderen woonwageng op standplaats 269;
- Slopen standplaatsen 265, 269, 271, 273;
- Aanleg nieuwe standplaatsen ten behoeve van 249, 259 en 267.

Fase 2:

- Slopen standplaatsen 257, 259 en 267;
- Aanleg nieuwe standplaats ten behoeve van 261;
- Aanleg nieuwe standplaats ten behoeve van nieuwe kandidaat.

Fase 3:

- Slopen standplaats 261 en 263;
- Aanleg nieuwe standplaats ten behoeve van 255.

Fase 4:

- Slopen standplaatsen 253 en 255;
- Aanleg nieuwe standplaats ten behoeve van 251.

Fase 5:

- Slopen standplaats 251;
- Aanleg nieuwe standplaats ten behoeve van 247.

Fase 6:

- Slopen standplaats 247 en 249;
- Aanleg 2 nieuwe standplaatsen ten behoeve van 2 nieuwe kandidaten.

Fasering naar de nieuwe situatie:



Oorspronkelijke nummeraanduiding Strijplan:



Bijlage 1 Kostenraming herstructurering / nieuwe woonwagendplaatsen

Engineering (gefaseerd ivm gefaseerde realisatie) - milieutechnisch bodemonderzoek - geotechnisch bodemonderzoek met funderingsadvies - tekeningen VO en DO - opstellen werkomschrijving met hoeveelheden	(10 x 9500)	€ 95.000,00
Slopen huidige bergingen	(14 x 7500)	€ 105.000,00
Slopen / afvoeren huidige woonwagens / verwijderen straatwerk	(9 x 17500)	€ 157.500,00
Aanleg standplaatsen	(10 x 50000)	€ 500.000,00
Plaatsen bergingen (prefab)	(10 x 40000)	€ 400.000,00
Projectbegeleiding realisatie		€ 100.000,00
SUBTOTAAL BOUWKOSTEN		€ 1.357.500,00
Wettelijke verhuiskostenvergoeding (2024)	(7 x 7428)	€ 51.996,00
Tijdelijke huisvesting (5 gezinnen voor 4 maanden = 20 maanden) - worst case scenario - beschikbaarheid wisselwoning? - mogelijk op locatie werken met wisselwoonwagens?		€ 20.000,00
Afkoop zelfaangebrachte voorziening	(Aanname € 5.000,- x 8)	€ 40.000,00
Onvoorzien		€ 100.000,00
SUBTOTAAL OVERIGE		€ 211.996,00
TOTALE KOSTEN		€ 1.569.496,00

Opmerkingen:

* kosten exclusief huurwoonwagens

Risico's:

- * bodemgesteldheid milieukundig en geotechnisch
- * vergunningen (bezwaar/beroep)
- * medewerking bewoners
- * besluitvorming gemeenteraad en RvC Rijswijk Wonen

Bijlage 2 Kapitaallasten nieuwe woonwagenstandplaatsen

Omschrijving werkzaamheden	Bedrag	afschrijvingstermijn in jaren	Afschrijving	Rente	Totaal kapitaallasten
Engineering (gefaseerd ivm gefaseerde realisatie) (10 x 9500) € 95.000,00.	€ 95.000,00	5	€ 19.000,00	€ 950,00	€ 19.950,00
Slopen huidige bergingen (14 x 7500)	€ 105.000,00	40	€ 2.625,00	€ 1.050,00	€ 3.675,00
Slopen / afvoeren huidige woonwagens / verwijderen straatwerk (9 x 17500)	€ 157.500,00	40	€ 3.937,50	€ 1.575,00	€ 5.512,50
Aanleg standplaatsen (10 x 50000) € 500.000,00.	€ 500.000,00	40	€ 12.500,00	€ 5.000,00	€ 17.500,00
Plaatsen bergingen (prefab) (10 x 40000) € 400.000,00	€ 400.000,00	40	€ 10.000,00	€ 4.000,00	€ 14.000,00
Projectbegeleiding realisatie € 100.000,00	€ 100.000,00	40	€ 2.500,00	€ 1.000,00	€ 3.500,00
Wettelijke verhuiskostenvergoeding (2024) (7 x 7428) € 51.996,00.	€ 51.996,00	40	€ 1.299,90	€ 520,00	€ 1.819,90
Tijdelijke huisvesting (5 gezinnen voor 4 maanden = 20 maanden) € 20.000,00.	€ 20.000,00	40	€ 500,00	€ 200,00	€ 700,00
Onvoorzien € 100.000,00.	€ 100.000,00				
Afkoop zelfaangebrachte voorziening (Aanname € 5.000,- x 8) € 40.000,00.	€ 40.000,00	Exploitatie			
Totaal	€ 1.569.496,00		€ 52.362,40	€ 14.295,00	€ 66.657,40