GEMEENTE Arnhem

Plan van aanpak uitbreiding woonwagenlocaties

Definitief | Juni 2020

Plan van aanpak Uitbreiding Woonwagenlocaties

Definitief | Juni 2020

Inhoudsopgave

1 Inleiding 1
1.1 Aanleiding 1
1.2 Achtergrond 1
1.3 Opdracht 2
1.4 Leeswijzer 2
2 Proces 3
2.1 Opzet 3
2.2 Proces 3
3 Beleidsafspraken 4
3.1 Verdere analyse van woonbehoefte 4
3.2 Woonbeleid en doelgroepen 5
3.3 Toewijzing 7
3.5 Beheer 9
4 Brandveiligheid 10
5 Mogelijke uitbreidingslocaties 11
5.1 Verkenning 11
5.2 Uitgangspunten 11
5.3 Locatie Bethaniënstraat 13
5.4 Nieuwe locatie 13
5.5 Korte termijn (1 tot 2 jaar) 14
5.6 Middellange termijn (2 tot 4 jaar) 14
5.7 Lange termijn (4 tot 10 jaar) 14
5.8 Geen uitbreiding 15
6 Financiën 16
6.1 Verkenning 16
6.2 Business case 17
6.3 Subsidies 18
6.4 Vervolg 19
7 Risico's 21
8 Het vervolg 22
8.1 Voorstel 22
8.2 Aanbevelingen 22
Bijlagen 24

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

Naar aanleiding van uitspraken van de Europese Commissie tegen Racisme en Intolerantie dat het Nederlandse beleid met betrekking tot woonwagenbewoners discriminerend is, heeft de minister in juli 2018 het landelijke 'Beleidskader gemeentelijk standplaatsenbeleid' gepresenteerd. Dit beleidskader reikt gemeenten de kaders aan waarmee zij lokaal woonwagenbeleid kunnen ontwikkelen. De kern van het nieuwe beleid is dat woonwagenbewoners een eigen culturele identiteit hebben die samenhangt met hun manier van wonen. Meer concreet brengt dit de verplichting voor lokale overheden met zich mee om voor een afgewogen woonbeleid te zorgen, zodat de doelgroep volgens hun tradities en culturele identiteit kan leven.

Eind 2018 en begin 2019 heeft de gemeente Arnhem een woonbehoefteonderzoek laten uitvoeren. In samenwerking met een vertegenwoordiging van woonwagenbewoners zijn alle woonwagenlocaties bezocht en nagenoeg alle woonwagenbewoners gesproken. De huidige stand van zaken is in beeld gebracht en er is onderzocht welke woonbehoefte woonwagenbewoners hebben. In Arnhem zijn er op dit moment 128 standplaatsen. Uit het onderzoek bleek dat er onder woonwagenbewoners een sterke behoefte is aan extra standplaatsen en (huur)woonwagens. In het onderzoek is de behoefte aan 98 extra standplaatsen en of woonwagens geïnventariseerd. Deze behoefte leeft onder woonwagenbewoners die nu inwonen bij familieleden op een woonwagenlocatie, of bij mensen die van oorsprong woonwagenbewoner zijn en zich verplicht voel(d)en om in een reguliere woning te wonen. Daarnaast zijn er bij bewoners zorgen over brandonveilige situaties op de woonwagenlocaties.

De raad is in mei 2019 geïnformeerd over het behoefteonderzoek. Het college heeft daarbij besloten om de regie te nemen om samen met betrokken woningcorporaties een plan van aanpak te maken voor uitbreiding van woonwagenlocaties en verbeteren van brandveiligheid.

1.2 Achtergrond

De gemeente Arnhem wil al haar inwoners gelijk behandelen. Concreet voor woonwagenbewoners betekent dit dat zij binnen een redelijke termijn een kans moeten maken op een eigen standplaats en/of (huur)wagen. Dat is nu niet het geval.

De woonwagenbewoners ervaren een jarenlange achterstelling op o.m. huisvestingsgebied. Het vraagstuk speelt al vele jaren en is niet makkelijk oplosbaar gebleken. Dit heeft tevens geleid tot niet ingevulde verwachtingen, waardoor er een gebrek aan vertrouwen in de gemeente is.

Het probleem kent vele lagen en betrokken partijen, waaronder uiteraard de woonwagenbewoners zelf en de drie corporaties Vivare, Portaal en Volkshuisvesting. De woonwagenbewoners hebben een vertegenwoordiging opgericht, de Huurdersvereniging Woonwagenbewoners Arnhem (HVWA). Niet alle woonwagenbewoners voelen zich echter vertegenwoordigd door de HVWA, waarbij het familiebelang (dat prevaleert) zal meespelen. De complexiteit en gevoeligheid van het vraagstuk, verschillende spelers met eigen kaders en belangen en een verschil in verwachtingen zorgen voor bijzondere kenmerken van het probleem.

Het doel is om via het plan van aanpak - en het bieden van uitzicht op mogelijke uitbreiding van woonwagenlocaties op de korte, middellange en lange termijn - de achterstelling van woonwagenbewoners op volkshuisvestelijk gebied zo veel als mogelijk in te halen.

Daarmee kan tevens invulling worden gegeven aan een visie en programma voor woonwagenlocaties in Arnhem, als aanvulling op de Woonvisie van de gemeente Arnhem.

1.3 Opdracht

De gemeente Arnhem neemt de regie om samen met de corporaties Vivare, Portaal en Volkshuisvesting te komen tot een plan van aanpak voor uitbreiding van woonwagenlocaties in Arnhem. De volgende onderdelen komen hierbij aan de orde:

- In beeld brengen van samenwerkingspartners die dit kunnen en willen realiseren.
- Ruimtelijke en planologische aspecten; in beeld brengen van locaties waarop uitbreiding mogelijk kan plaatsvinden.
- Financiële aspecten: de kosten/investeringen die verbonden zijn aan de uitbreiding voor de verschillende partijen (en de mogelijkheden voor subsidie).
- Een verdere onderbouwing van de woonbehoefte.
- Verbeteren van de brandveiligheid in bestaande en nieuwe situatie.

Hierbij worden de volgende faseringsstappen uitgewerkt:

- Mogelijke uitbreiding woonwagenlocaties op de korte termijn (1 tot 2 jaar).
- Mogelijke uitbreiding woonwagenlocaties op de middellange termijn (2 tot 4 jaar).
- Mogelijke uitbreiding woonwagenlocaties op de lange termijn (4 tot 10 jaar).

In het plan van aanpak moeten o.m. afspraken op beleidsmatig niveau verkend en bepaald worden. Dit gebeurt in overleg tussen gemeente, corporaties en tevens de Huurdersvereniging Woonwagenbewoners Arnhem (HWBA, hierna: huurdersvereniging).

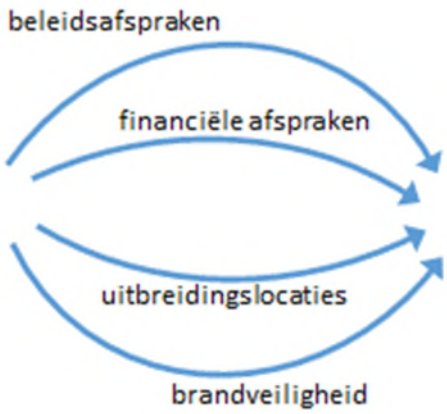
1.4 Leeswijzer

In het volgende hoofdstuk (2) wordt het proces van totstandkoming van het plan van aanpak toegelicht en de uitgangspunten daarvoor. In hoofdstuk 3 worden de beleidsafspraken toegelicht die door gemeente en corporaties gemaakt en uitgevoerd moeten worden om uitbreidingen en toewijzingen te kunnen uitvoeren. Het onderwerp brandveiligheid wordt besproken in hoofdstuk 4. De mogelijke uitbreidingslocaties worden in hoofdstuk 5 verkend en benoemd. In hoofdstuk 6 worden benodigde financiele afspraken toegelicht aan de hand van een business case van een uitbreiding van een standplaats met een huurwagen. In een plan van aanpak worden ook risico's onderzocht; deze staan in hoofdstuk 7. Het plan van aanpak wordt in hoofdstuk 8 afgesloten met een voorstel voor het vervolg, i.c. te nemen besluiten, en met aanbevelingen.

2 Proces

2.1 Opzet

Voor het plan van aanpak zijn vier 'sporen' parallel onderzocht, die moeten samenkomen tot integrale afwegingen en besluitvorming. Deze sporen komen terug in onderhavig plan van aanpak.



2.2 Proces

Gelet op de aanleiding, de belangrijkste en enige doelgroep en de rol van de corporaties, is een plan van aanpak alleen succesvol (uitvoerbaar) als deze op voldoende draagvlak kan rekenen. Een aanpak op papier zetten die deze partijen niet willen en/of niet kunnen uitvoeren, zal niet tot de gewenste uitbreiding van standplaatsen leiden.

Voor het opstellen van het plan van aanpak hebben meerdere overleggen tussen betrokken partijen plaatsgevonden:

- Periodiek werkoverleg tussen gemeente en de corporaties Vivare, Portaal en Volkshuisvesting om invulling te geven aan de te maken afspraken tussen deze partijen.
- Periodiek werkoverleg tussen gemeente, corporaties en vertegenwoordiging van woonwagenbewoners (de Huurdersvereniging Woonwagenbewoners Arnhem) over te maken afspraken tussen alle partijen, algemene afstemming en/of specifieke inhoudelijke onderwerpen.
- De gemeentelijk projectmanager heeft een toelichting gegeven op de Algemene Ledenvergadering van de Huurdersvereniging Woonwagenbewoners Arnhem.
- De brandweer en VGGM hebben vragen beantwoord over brandveiligheid en gezondheid. De brandweer heeft tevens een toelichting gegeven in een overleg met corporaties en de Huurdersvereniging Woonwagenbewoners.
- Rondom de situatie van de illegale grondwal naast het woonwagenkamp aan de Bethaniënstraat hebben aparte overleggen tussen gemeente en de woonwagenbewoners plaatsgevonden. Dit heeft geleid tot scenario's voor de grondwal en een uitbreiding van aantal standplaatsen die separaat aan de gemeenteraad zijn voorgelegd.

Het concept plan van aanpak is besproken met de corporaties en met de Huurdersvereniging.

3 Beleidsafspraken

De te maken beleidsafspraken met corporaties en Huurdersvereniging hebben betrekking op de volgende onderwerpen:

- Verdere analyse van woonbehoefte
- Doelgroepen
- Woonruimtetoewijzing
- Beheer(organisatie)

De onderwerpen worden in de volgende paragrafen toegelicht.

3.1 Verdere analyse van woonbehoefte

In overleg met de Huurdersvereniging is de inventarisatielijst met woonbehoefte integraal geanalyseerd en waar nodig aangevuld en aangescherpt. Hieruit blijkt het volgende:

- Er zijn 110 geïnteresseerden die aangeven (weer) een eigen standplaats/woonwagen te willen hebben. Dit zijn 12 meer dan uit het woonruimtebehoefte-onderzoek van mei 2019. Dit komt door het corrigeren van enkele foutieve tellingen in de lijst.
  Onder 'geïnteresseerden' wordt ook verstaan partners die samen een eigen standplaats/woonwagen willen hebben; die tellen dan als 1.
- Van de 110 geïnteresseerden in een eigen standplaats/woonwagen zijn er:
  - 49 die als inwonend zijn genoemd;
  - 56 die momenteel in een woning wonen;
  - 5 die momenteel in een woonwagen in Huissen wonen.
- Deze 110 geïnteresseerden hebben de volgende voorkeuren:
  - 81 willen in een huurwagen wonen;
  - 6 willen een eigen woonwagen op een huurstandplaats;
  - 23 willen een eigen woonwagen op eigen grond

In de verdere analyse is tevens onderscheid gemaakt naar de behoefte per locatie. Deze is vermeld in de locatiebeschrijvingen in bijlage B.

De behoefte aan 110 extra standplaatsen, kan dan ook als volgt verder geduid worden:

- Behoefte van 85 extra standplaatsen op locaties die in eigendom en verhuur zijn van corporaties.
- Behoefte aan 25 extra standplaatsen, waarvan:
  - 4 wonend die naar een nieuw, eigen familiekamp willen;
  - 4 wonend naar een nieuwe locatie of waar plek is willen;
  - 6 in Huissen wonen (5 woonwagens, 1 wonend) en bij voorkeur bij elkaar;
  - 1 van het private woonwagenkamp aan de Molenweg.

Bovenstaande behoefte is op basis van de in 2019 uitgevoerde inventarisatie. Opgemerkt moet worden dat deze behoeftevraag 'open' was, dat wil zeggen nog zonder de (on)mogelijkheden zoals in onderhavig plan van aanpak geschetst. Het is daarom niet bekend of en hoe deze behoefte zou veranderen gelet op uitgangspunten zoals doelgroepen, inkomensgrenzen, eigendom en verplaatsingskosten. Een behoefte op middellange en lange termijn en mogelijkheden om deze op te vangen op de bestaande locaties is mede afhankelijk van demografische ontwikkelingen.

3.2 Woonbeleid en doelgroepen

Voor doelgroepen voor sociale verhuur van woonruimte, waaronder ook standplaatsen en huurwagens vallen, geldt landelijke regelgeving. Deze dient toegepast te worden op de specifieke situatie van woonwagenbewoners en hun woonwensen. Dit betekent concreet dat in overleg met corporaties en de Huurdersvereniging de woonbehoefte nader onderbouwd en gespecificeerd wordt om te bepalen of deze aansluit op de mogelijkheden van regelgeving over doelgroepen voor sociale huur of eventueel koop. Te denken valt hierbij aan bijvoorbeeld inkomensgrenzen en wensen voor huur of koop van woonwagens. Dit geldt tevens voor het toewijzingsbeleid.

<u>80-10-10 regeling (tot 2021)</u>

Een landelijke toewijzingsregel uit de Woningwet waar woningcorporaties mee te maken hebben is de 80-10-10 regeling. De regeling geeft aan dat woningcorporaties:

- Minimaal 80 procent van hun vrijkomende sociale woningvoorraad – woningen met een huurprijs tot € 737 (prijspeil 2020) – moeten verhuren aan de sociale doelgroep. De primaire (sociale) doelgroep zijn de huishoudens met een gezamenlijk jaarinkomen tot € 39.055 (prijspeil 2020).
- Tot 2021 kunnen corporaties 10 procent van de vrijkomende sociale woningen toewijzen aan huishoudens met lage middeninkomens tot € 43.574. Gelet op deze termijn tot 2021 is deze toewijzing niet aan de orde voor realisatie van nieuwe standplaatsen en huurwagens in Arnhem.
- Daarnaast mogen corporaties 10 procent van de woningen toewijzen aan huurders met een hoger inkomen. Dit wordt aangeduid als de 10 procent vrije ruimte. Bij de 10 procent vrije ruimte gelden bepaalde voorrangsregels:
    - huishoudens waarvan de gemeente in de huisvestingsverordening dat ze voorrang krijgen;
    - huishoudens met problemen rond gezondheid, veiligheid, sociale factoren, overmacht of calamiteiten;
    - huishoudens die (met toestemming van de corporatie) woningen met elkaar ruilen;
    - medehuurders die (met toestemming van de corporatie) huurder worden.

De 80-10-10 regeling vervalt per 1 januari 2021. Formeel moet dan weer 90 procent van de sociale woonruimtes die corporaties toewijzen, worden toegewezen aan inkomens tot maximaal € 39.055 (prijspeil 2020) en resteert nog 10 procent vrije toewijzingsruimte. Corporaties krijgen dan de mogelijkheid om – als hieraan lokaal behoefte is – de vrije toewijzingsruimte te vergroten tot 15 procent. Dit (behoefte aan 15%) moet dan in de prestatieafspraken worden opgenomen.

<u>Gemeentelijke huisvestingsverordening</u>

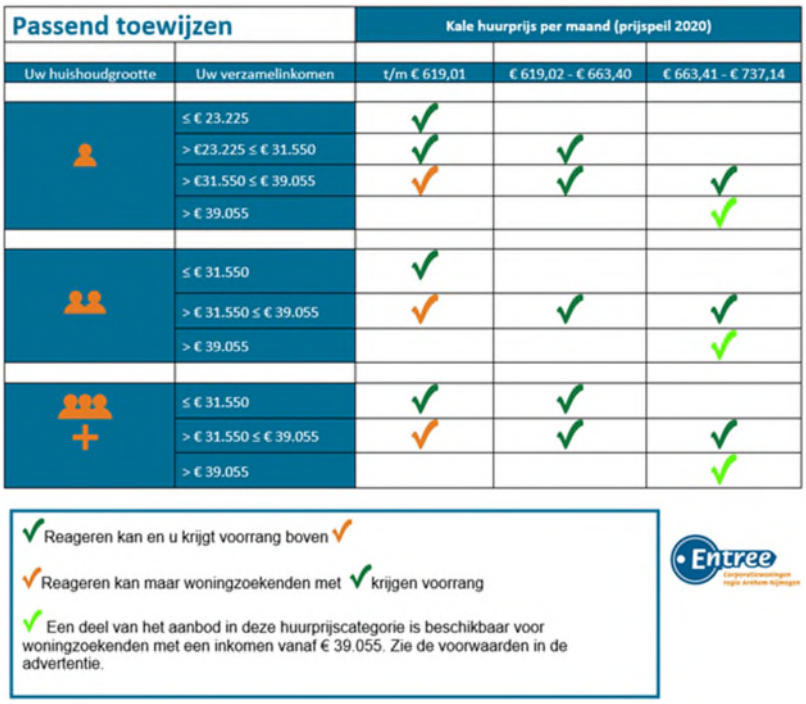
In de Huisvestingsverordening van de gemeente Arnhem staat:

> *"Het aanbod van standplaatsen wordt beschouwd als maatwerk ten behoeve van een bijzondere doelgroep als bedoeld in artikel 9 en vastgelegd in een nader door burgemeester en wethouders vast te stellen regeling."*

Aanbod en toewijzing van standplaatsen wordt als maatwerk gezien en daarom is een aanvulling op de Huisvestingsverordening niet nodig. Door het nader uitwerken en bepalen van een toewijsregeling wordt invulling gegeven aan de Huisvestingsverordening.

<u>Passend toewijzen</u>

De corporaties in de regio Arnhem Nijmegen maken gebruik van het systeem van passend toewijzen.



Passend toewijzen		Kale huurprijs per maand (prijspeil 2020)		
Uw huishoudgrootte	Uw verzamelinkomen	t/m € 619,01	€ 619,02 - € 663,40	€ 663,41 - € 737,14
1 persoon	≤ € 23.225	✓		
	> €23.225 ≤ € 31.550	✓	✓	
	> €31.550 ≤ € 39.055	✓	✓	✓
	> € 39.055			✓
2 personen	≤ € 31.550	✓		
	> € 31.550 ≤ € 39.055	✓	✓	✓
	> € 39.055			✓
3 personen +	≤ € 31.550	✓	✓	
	> € 31.550 ≤ € 39.055	✓	✓	✓
	> € 39.055			✓

✓ Reageren kan en u krijgt voorrang boven ✓

✓ Reageren kan maar woningzoekenden met ✓ krijgen voorrang

✓ Een deel van het aanbod in deze huurprijscategorie is beschikbaar voor woningzoekenden met een inkomen vanaf € 39.055. Zie de voorwaarden in de advertentie.

De Huurdersvereniging schat in dat nagenoeg de gehele groep van geïnteresseerden in een eigen standplaats/huurwagen een inkomen heeft dat onder de grens voor sociale doelgroep valt. Kanttekening is dat een daadwerkelijke toetsing of een potentiële huurder voldoet aan de inkomensgrens, door de corporatie wordt verricht op het moment van voordracht. Dit geldt zowel voor verhuur van een woonwagen (inclusief standplaats) als bij de verhuur van alleen een standplaats.

Voor corporaties geldt de wettelijke verplichting dat 95% van de toewijzingen passend dient te gebeuren. Als iemand niet tot de primaire doelgroep behoort, dan moet een afwijking worden overwegen met bijvoorbeeld een hogere (marktconforme) huur. De te vragen huur bij het passend toewijzen aan de primaire doelgroep heeft directe invloed op de financiële haalbaarheid van vooral het aanbieden van een huurwagen.

De precieze regels voor toewijzing – zie de hoofdlijnen in paragraaf 3.3 – moeten nader uitgewerkt worden met binnen deze beleidskaders, de nader te bepalen mogelijkheden voor afwijkingen en in relatie tot de financiële haalbaarheid van een aan te bieden woonproduct.

Huurtoeslag

Huurtoeslag kan verkregen worden voor een zelfstandige woonruimte. Volgens de Belastingdienst is een woonwagen een zelfstandige woonruimte. Het verkrijgen en de hoogte van huurtoeslag is afhankelijk van enkele voorwaarden, waaronder hoogte van de huur, de leeftijd en het inkomen en eigen vermogen. In het plan van aanpak heeft geen toetsing plaatsgevonden of de mogelijke huursom van een woonwagen incl. standplaats betaalbaar is met of zonder huurtoeslag. Deze toetsing van eigen draagkracht moet door geïnteresseerde woonwagenbewoners zelf uitgevoerd worden.

Koop- en huurwensen

Het bieden van huisvesting aan woonwagenbewoners die in de sociale doelgroep vallen, is een taak voor corporaties. Uitgangspunt voor de corporaties is dat woonwagenbewoners bij voorkeur zelf in een woonwagen voorzien. Als een woonwagenbewoner die tot de primaire doelgroep behoort hier niet zelf in staat toe is, wordt gekeken of hiervan wordt afgeweken en een huurwagen wordt aangeboden. Het kunnen voeren van goed beheer is hierbij belangrijk. Als een woonwagenbewoner vanwege inkomen niet tot de sociale doelgroep behoort, dan is het de overweging om alleen de standplaats te verhuren of dat de corporatie een marktconforme huur toepast.

In het geval van een mutatie (verhuizing), wordt de huurwagen niet verwijderd. In de toewijzing wordt dan opgenomen dat er een verplichte afname is.

Voor de wensen om een eigen wagen op eigen grond te realiseren, is er geen directe exploitatierol voor een corporatie. Dit geldt bij eventuele nieuwe locaties. Voor bestaande en mogelijk uit te breiden locaties is het van belang om het eigendom in één hand te hebben gelet op (toekomstig) beheer.

3.3 Toewijzing

De huidige toewijzing van staanplaatsen/woonwagens door corporaties sluit niet aan op de wensen van woonwagenbewoners. Immers, ook 'burgers' kunnen in aanmerking komen voor een standplaats. Voor de Huurdersvereniging is het een belangrijk, wellicht doorslaggevend, punt dat het wonen in familieverband essentieel is. Dit sluit aan op het Beleidskader Gemeentelijk Woonwagen- en Standplaatsenbeleid van april 2018. Daarnaast heeft de Huurdersvereniging in haar statuten het 'afstammingsbeginsel' op laten nemen.

De huurdersvereniging heeft een eerste advies voor toewijzing opgesteld (in volgorde):

1. *Inwonende en uitwonende kinderen met eigen kinderen en/ of partner.*
2. *Inwonende kinderen vanaf 18 jaar, met maatwerk.*
3. *Inwonende kinderen vanaf 18 jaar, met meettijd.*
4. *Overige familieleden die nu 'wonen' en 'spijtoptanten'. In de Arnhemse situatie zijn dat voormalige woonwagenbewoners van het oude kamp Schaapdijk.*
5. *Woonwagenbewoners buiten Arnhem, zonder afstammingsbeginsel komen niet aan de orde.*

NB. Het passend toewijzen is niet besproken. De huur van een standplaats is voor iedereen gelijk en het aantal beschikbare huurwoonwagens is minimaal. Standplaatsenruil is, net als woningruil, mogelijk.

Het 'passend toewijzen' is hierin niet echt meegenomen. Immers: het merendeel huurt nu alleen de standplaats. Overigens is de vraag naar huurwoonwagens wel toegenomen. De huurdersvereniging heeft haar leden vertelt dat huurwoonwagens, mochten deze er komen, alleen voor huurders met een laag inkomen beschikbaar zijn. T.z.t. zal de huurdersvereniging haar achterban informeren over inkomensnormen, passend toewijzen ed.

Dit eerste advies moet aangescherpt worden om eenduidige en eerlijke toewijzingsregels, ook op langere termijn, te kunnen toepassen. De Huurdersvereniging heeft hierop het advies aangepast en formuleert, na overleg met de corporaties, de volgende hoofdlijnen van toewijzing:

- *Maatwerk gaat voor meettijd. Maatwerk geldt bij 'schrijnende' situaties waarvoor wooncorporaties met Huurdersvereniging in overleg gaan. Gedacht kan worden aan een voorstel voor urgentietoewijzing vanuit de Huurdersvereniging waarbij de eis geldt dat 100% van de bewoners van de betreffende locatie ermee akkoord moet zijn.*
- *Meettijd toekennen op basis van leeftijd.*
- *Toewijzing gebeurt per locatie. Verwanten op een kamp hebben voorrang op verwanten van buiten een kamp.*

In de vervolgfase moeten deze regels uitgewerkt worden in overleg tussen Huurdersvereniging en de corporaties en gedragen worden onder de doelgroep.

Verder geeft de Huurdersvereniging de volgende adviespunten mee:

- Tot de doelgroep behoren: *voormalige, huidige en toekomstige huurders van woonwagens en/of standplaatsen op woonwagenkampen in Arnhem, Sinti's, Roma's, reizigers die niet meer reizen, kermisexploitanten en circusartiesten. Deze doelgroep dient een binding te hebben met het voormalige woonwagenkamp Schaapdijk Arnhem én met de woonwagencultuur waarbij het afstammingsbeginsel een voorwaarde is*.

- Huurwagens: *vasthouden aan de 30% norm, welke wilt zeggen dat minimaal 30% beschikbaar is voor sociale huur. Bij het verstrekken van een huurwoonwagen wordt gekeken naar het inkomen van de huurder; het passend toewijzen. Bij huur van standplaatsen wordt het huurbedrag bepaald naar aantal m^2 en zou passend toewijzen niet van toepassing moeten zijn.*
- Erfenis: *Voor erfgenamen van een koopwoonwagen op een huurstandplaats worden toewijzingsvoorwaarden aangepast. Erfgenamen zijn familieleden en eerste en tweede graad (afstammingsbeginsel). Bij aanvaarding van de erfenis volgt de toewijzing huurstandplaats. Het huurcontract van de standplaats is vervolgens niet overdraagbaar. Gedacht kan worden aan een aanvullende eis dat voor overzetten van het huurcontract naar de erfgenaam/erfgenamen een akkoord nodig is van 100% van de bewoners van de betreffende locatie.*

Kanttekening is de relatie met het doelgroepenbeleid van de woningcorporaties. Als een kandidaat tot de primaire doelgroep (gelet op inkomensgrens, zie paragraaf 3.2) behoort, dat kan indien nodig een woonwagen geplaatst worden bij nieuwe verhuringen. Als echter iemand met een hoger inkomen volgens de toewijzing aan bod is, dan zal die persoon in principe zelf in een eigen woonwagen moeten voorzien, of hierop dient een uitzondering gemaakt te worden als er al een huurwagen staat (dan geldt een hogere huurprijs).

Een specifiek toewijzingsbeleid voor woonwagens valt – gelet op het verwachte aantal mutaties per jaar – binnen de 20% maatwerk die corporaties mogen bieden binnen de Huisvestingsverordening van de gemeente Arnhem, met inachtneming van de andere groepen die binnen de 20% maatwerk een plek moeten krijgen.

Toewijzen per locatie

In het inventarisatie-onderzoek, zie paragraaf 3.1 en bijlagen A, is tevens onderscheid gemaakt naar de behoefte *per* locatie. Dit is belangrijk om te weten, omdat het de primaire behoefte is om bij de eigen familie op de eigen (oude) locatie te kunnen wonen. Het wonen in familieverband is de kern van de woonwagencultuur en de manier van wonen.

Concreet betekent dit dat in de praktijk de behoefte per locatie wordt opgepakt. Het kan dus voorkomen dat er locaties zijn waar mogelijk voldoende uitbreidingsmogelijkheden zijn voor de behoefte op díe locatie. Maar het kan ook gebeuren dat er locaties zijn waar wel behoefte is, maar geen uitbreidingsmogelijkheden. Deze behoefte kan dan niet vervuld worden. In theorie kunnen er ook locaties zijn waar er geen behoefte is, maar in potentie wel uitbreidingsruimte. Op die locaties vindt dan geen uitbreiding plaats omdat toewijzing plaats vindt op basis van familieverbanden en er dan kennelijk in die situatie geen behoefte vanuit familieverbanden bestaat.

Het oplossen van de behoefte per locatie – en het dus niet te beschouwen als een integrale 'legpuzzel' over heel Arnhem – is erkend en ondersteund door de Huurdersvereniging. Zie ook paragraaf 3.3 over het toewijzingsbeleid. Daarnaast zou een 'integrale verhuisbeweging en herschikking' van woonwagens over alle locaties betekenen dat er privé-eigendommen (eigen woonwagens) verplaatst moeten worden. De Huurdersvereniging heeft aangegeven dat het merendeel van de woonwagenbewoners hier onvoldoende financiële middelen voor heeft.

Het is daarnaast een vraagstuk of woonwagenbewoners, die buiten Arnhem al een woonwagenstandplaats huren maar wel voldoen aan de toewijzingsregels, een plek krijgen aangeboden in Arnhem. Dit is een concreet geval bij de interesse van enkele bewoners van een woonwagenlocatie in Huissen. In ieder geval moeten hiervoor afspraken gemaakt worden met de gemeente Lingewaard over onder meer het risico van leegstand bij een vertrek van deze bewoners. Het is daarnaast nog onbekend of de verhuiswens van deze bewoners ook door henzelf gefinancierd kan worden.

3.5 Beheer

In de huidige situatie beheren en exploiteren de drie woningcorporaties elk hun eigen locaties in Arnhem. Bij de totstandkoming van dit plan van aanpak zijn beheervraagstukken op tafel gekomen, maar niet verder verdiept gelet op de wens op eerst hoofdlijnen over toewijzingsregels, mogelijke uitbreidingslocaties en financiële haalbaarheid vast te kunnen leggen.

In een volgende fase wordt het vraagstuk van beheer en exploitatie door de corporaties verder onderzocht. Er worden mogelijkheden verkend die bijvoorbeeld een aparte beheer- en eventueel exploitatieorganisatie voor alle locaties kan bieden. Het is op voorhand een optie dat het uitbesteed kan worden. Hierbij kan geleerd worden van ervaringen elders in Nederland.

Voor wat betreft het uitvoeren van een nieuw toewijssysteem, is het een uit te werken vraag of dit kan plaatsvinden door de Huurdersvereniging. Hierbij wordt op basis van vastgelegde regels een voordracht gedaan, die vervolgens door corporaties wordt getoetst waarna een toewijzing volgt. Of er wordt door een onafhankelijke uitvoeringsorganisatie op basis van de nieuwe toewijzingsregels een transparante lijst van zoekenden op volgorde bijgehouden. Uit deze lijst volgt de toewijzing per locatie.

4 Brandveiligheid

De brandweer heeft in september 2019 een inspectie uitgevoerd van de locatie Bethaniënstraat. Daarbij is geconstateerd dat enkele woonwagens dicht op elkaar staan (enkele tot 1 meter). In het kader van risicogerichte brandveiligheid concludeert de brandweer echter dat met deze huidige onderliggende afstanden van de woonwagens op gelijkwaardige veilige manier wordt voldaan aan de functionele eis van het Bouwbesluit. Het Bouwbesluit geeft de mogelijkheid dat als er op gelijkwaardig veilige manier aangetoond kan worden dat er aan de functionele eis voldaan kan worden, het qua brandveiligheid ook goed is. Bij het inspectierapport van de locatie Bethaniënstraat is een memo als bijlage toegevoegd met de motivatie hiervan.

Deze motivatie volgt uit de beoordeling (schouw) die de brandweer in 2018, op basis van luchtfoto's, heeft uitgevoerd naar alle woonwagenlocaties in de regio en de gemeente Arnhem. De brandweer concludeert daarin dat geen van de huidige woonwagenlocaties voldoet aan de *prestatie-eisen* van het Bouwbesluit, maar dat wel wordt voldaan aan de *functionele eis* van het Bouwbesluit.

Het inspectierapport van de brandweer is als bijlage B bijgevoegd.

De conclusies en aanbevelingen van de brandweer zijn teruggekoppeld met woonwagenbewoners (Bethaniënstraat resp. Huurdersvereniging Woonwagenbewoners) en de corporaties. Daarnaast heeft de brandweer de beoordelingen ten opzichte van de prestatie- respectievelijk functionele eis uit het Bouwbesluit nader toegelicht in een gesprek met vertegenwoordigers van de Huurdersvereniging Woonwagenbewoners.

In dit gesprek op 30 oktober 2019 zijn de volgende punten besproken:

- Op geen enkele woonwagenlocatie wordt eigenlijk voldaan aan de prestatie-eis uit het Bouwbesluit. Dit betreft de eis dat er een afstand moet zijn van 5 meter tussen clusters van 4 woonwagens.
- Aan de hand van voorbeelden is aangegeven dat er aan de functionele eis van het Bouwbesluit middels de aangeleverde memo onderbouwd kan worden dat de kans op snelle uitbreiding van brand voldoende wordt beperkt. Hiermee wordt voldaan aan de functionele eis.
- Er is bijvoorbeeld schetsmatig uitgelegd dat een opstelling van 4 of meer woonwagens op een rij met 1 meter tussenafstand vanuit praktisch en risico-oogpunt als veiliger en beter beheersbaar wordt beschouwd dan een vrijstaand cluster van 4 woonwagens die aan elkaar zijn gebouwd of in een opstelling staan waardoor 'binnenruimtes' ontstaan.
- De Huurdersvereniging ziet in de memo van de brandweer aanknopingspunten om richting verzekeraars het gesprek aan te gaan over een brandverzekering.
- De Huurdersvereniging neemt de conclusies en aanbevelingen van de brandweer mee in hun Algemene Ledenvergadering.

Bij nieuwe uitbreidingen worden de aanbevelingen van de brandweer over compartimentering van woonwagens (de prestatie-eis uit het Bouwbesluit) integraal meegenomen.

5 Mogelijke uitbreidingslocaties

5.1 Verkenning

Een uitbreiding van standplaatsen kan slagen als:

1. Uitbreiding bij bestaande locaties ruimtelijk-planologisch inpasbaar is en/of een nieuwe locatie mogelijk wordt gemaakt.
2. Voor díe specifieke locatie een woonbehoefte bestaat (gelet op locatie-specifieke familiebanden).
3. Deze woonbehoefte past binnen de regelgeving omtrent de sociale doelgroep en het voorstel voor nieuwe regels voor woonruimtetoewijzing.
4. Er financieel haalbare afspraken gemaakt kunnen worden tussen gemeente en corporaties.

Om dit vraagstuk te kunnen beantwoorden, is de nadere analyse van de woonruimtebehoefte 'gelegd' over de mogelijke uitbreidingslocaties.

Mogelijke uitbreidingen bij bestaande woonwagenlocaties zijn beoordeeld op onder meer ruimtelijke kansen en belemmeringen en daarnaast planologische en milieuaspecten. Dit heeft plaatsgevonden door de alle locaties integraal te bespreken in het ambtelijke Initiatievenberaad. Hierin hebben alle beleidsafdelingen zitting om integraal advies te geven over ruimtelijke initiatieven.

In bijlage A zijn alle woonwagenlocaties opgenomen inclusief de beoordeling uit het Initiatievenberaad. Deze beoordeling heeft plaatsgevonden op basis van bestaande beleidskaders en -uitgangspunten en overige lopende ontwikkelingen en projecten die van invloed kunnen zijn op een mogelijke uitbreiding.

Daarnaast is verkend of er mogelijkheden zijn voor realisatie van een nieuw woonwagenkamp, waarbij Schuytgraaf een reëel te onderzoeken optie is.

5.2 Uitgangspunten

Een van de uitgangspunten is dat voor de locatieverkenning naar uitbreiding van standplaatsen alleen is gekeken naar bestaande woonwagenlocaties of in lopende grondexploitaties waarin de gemeente de regie heeft (i.c. Schuytgraaf). Er is niet uitgegaan van actieve grondaankoop door de gemeente voor mogelijke nieuwe woonwagenlocaties.

Om concrete invulling van mogelijke (kansrijke) locaties te verkennen, zijn de navolgende ruimtelijke en beleidsmatige uitgangspunten opgehaald en afgestemd met corporaties en Huurdersvereniging.

Omvang woonwagenlocaties

De gewenste omvang van een woonwagenkamp in Arnhem is 12 tot 15 plaatsen gelet op de positieve ervaringen van huidige locaties in Arnhem voor wat betreft leefbaarheid en beheer. Uitzonderingen hierop - zoals de locatie Bethaniënstraat waarvoor maximaal 17 is voorgesteld – dienen per locatie afgewogen te worden.

Voor nieuwe locaties heeft de Huurdersvereniging de wens geuit om deze uit minimaal 8 à 10 standplaatsen te laten bestaan.

Huurwagen

Voor het bepalen van een financiële business case, zie hoofdstuk 6, is een standaard huurwagen gebruikt om deze normatief qua investering en rendement door te rekenen. Deze huurwagen kent een gemiddelde grootte en is op meerdere plekken in Nederland geplaatst in verhuur- en beheerconstructies. Deze wagen

wordt als gebruikelijk en toepasbaar gezien en daarom gebruikt als (financieel) uitgangspunt voor dit plan van aanpak en de financiële verkenning. Deze woonwagen is daarmee geen definitief product dat door corporaties aangeboden gaat worden; dit is afhankelijk van onder meer de financiële uitwerking en keuzes per corporatie en mogelijke locatie en situatie.

Deze huurwoonwagen die als uitgangspunt in dit plan van aanpak is beschouwd, is 6 meter breed bij 13 meter diep en heeft daarmee een oppervlakte van 78 m^2.

Het is daarmee een 'woonproduct' dat qua oppervlak in voldoende mate passend is voor de verschillende type huishoudens (één- of meerpersoons) in het sociale doelgroepenbeleid van de corporaties. Daarbij moet beseft worden dat een toewijzing op basis van familieverband én per woonwagenlocatie een beperking in zich heeft voor wat betreft uitwisselbaarheid. Anders gezegd, er is een zeer specifieke vraag terwijl het gebruikelijke beleid van woningcorporaties van passend toewijzen uitgaan van een brede 'markt' aan diversiteit in aanbod en type woningzoekenden.

De afgelopen jaren zijn nieuwe modellen op de markt gekomen die extra geïsoleerd en gasloos zijn. Dit kan bereikt worden door een combinatie van zonnepanelen en/of infrarood panelen die in de vloer voor warmte zorgen. Dit vertaald zich in hogere investeringskosten in een huurwagen, maar de energielasten voor deze woonwagen is lager.

Grootte en inrichting standplaats

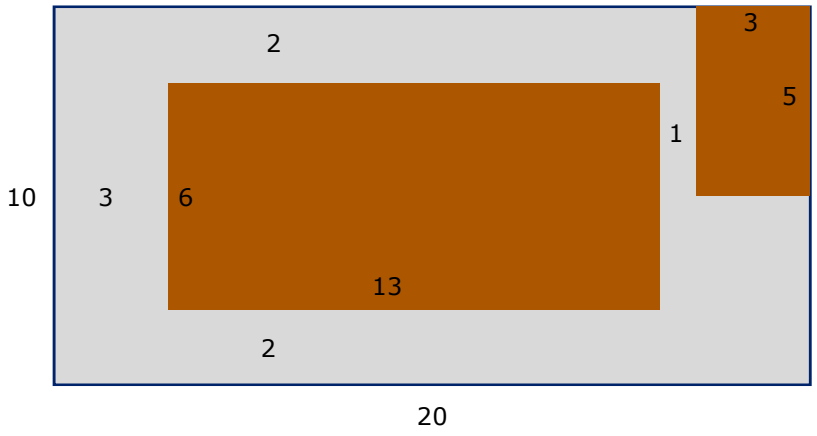
Voor de grootte en inrichting van een standplaats zijn ook normatieve uitgangspunten bepaald. Dit is gebeurd op basis van input uit gesprekken met de corporaties, Huurdersverenging en een adviseur in beheer en reconstructie van woonwagenparken. Daarnaast is een bureaustudie verricht naar standplaatsgroottes (en grondprijzen) zoals deze door enkele andere gemeenten in beleid is opgenomen.

Een gemiddelde grootte van een standplaats is 10 meter breed en 20 meter diep, totaal 200 m^2.

Belangrijk onderdeel op een standplaats – behorend bij de woonwagencultuur van reizigers – is een aparte berging op de standplaats. Deze berging is doorgaans 3 x 5 meter en dient als verblijfsruimte gebouwd te worden conform Bouwbesluit. Daarnaast zijn er aansluitingen aanwezig voor een wasmachine en eventueel een toilet en douche. Tegenwoordig zijn moderne woonwagens voorzien van een geïntegreerde badkamer. Een berging kan in steen worden uitgevoerd of als prefab worden geplaatst.

Een gemiddelde woonwagen weegt ca. 40 tot 60 ton en heeft daarmee een hoge druk per funderingspunt. Een standplaats dient daarmee van een stevige grondlaag c.q. fundering voorzien te zijn.

In onderstaande schets is de standaard huurwagen van 6 x 13 meter en een berging geprojecteerd op een standplaats van 200 m^2. Tussen woonwagen en berging is minimaal 1 meter benodigd, waardoor aan de voorzijde 3 meter resteert. Aan weerszijden is 2 meter vrije ruimte (exclusief een mogelijke erfafscheiding).



5.3 Locatie Bethaniënstraat

Op het woonwagenkamp Bethaniënstraat speelt een unieke situatie door de illegale grondwal met verontreinigend stortmateriaal die 30-35 jaar geleden weggehaald had moeten worden, maar niet is gebeurd. De unieke situatie van de illegale, verontreinigde grondwal leidt tot de actuele kans om een uitbreiding en een robuuste bodemsanering mogelijk te maken. Het voorbereiden van besluitvorming hierover liep voorop ten opzichte van onderhavig plan van aanpak, maar zal op dezelfde beleidsmatige en financiële uitgangspunten voor uitgifte en verhuur van nieuwe standplaatsen gebaseerd moeten worden.

Het voorstel van het college aan de raad is een uitbreiding van het woonwagenkamp in een nieuwe 'halve cirkel' opstelling die mede door bewoners als positief is benoemd. Het college kiest in principe voor een uitbreiding naar minimaal 14 en maximaal 17 standplaatsen. Daarmee zijn minimaal 3 tot maximaal 6 extra standplaatsen mogelijk.

Over het voorstel voor de grondwal en woonwagenlocatie Bethaniënstraat heeft op 27 mei 2020 aparte (financiële) besluitvorming plaats gevonden.

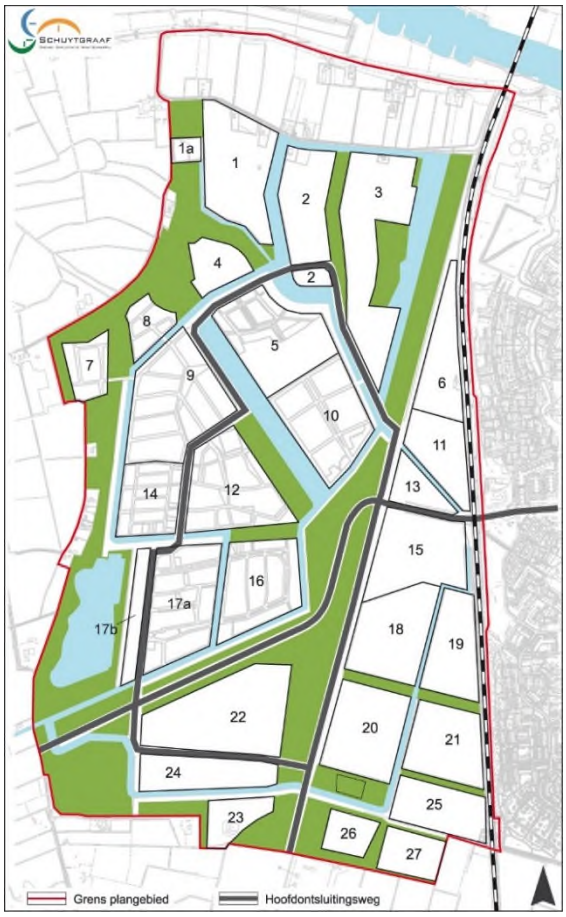
5.4 Nieuwe locatie

Een nieuwe woonwagenlocatie is in principe ruimtelijk mogelijk in de nieuwbouwontwikkeling van Schuytgraaf.

Het is logisch om een mogelijke nieuwe woonwagenlocatie integraal in de start ontwikkeling van een nieuw nieuwbouwveld mee te nemen. Daarmee zijn uitgangspunten voor alle betrokkenen helder, waaronder huidige en toekomstige bewoners en de ontwikkelaar/bouwer. Dit uitgangspunt wordt onderschreven door de Huurdersvereniging.

Het veld dat nog niet in ontwikkeling is genomen, is veld 1. De overige velden zijn al gerealiseerd, ingevuld of is de ontwikkeling al reeds gestart (inclusief programmatische en financiële kaders die vastliggen). Het opstellen van een ruimtelijke raamwerk voor veld 1 start in de 2e helft van 2020 of in 2021. Daarbij zal ruimtelijk en programmatisch verkend worden of en onder welke voorwaarden een woonwagenlocatie inpasbaar is.

Een inpassing wordt dan mede vormgegeven door uitgangspunten vanuit geluid (spoor- en wegverkeer), de grootte van standplaatsen, clustering in groepen van vier en de stedenbouwkundige en landschappelijke inpassing in het stratenpatroon en de beschikbare blokdieptes en gelet op de overige woonprogramma's. Het meenemen van een nieuwe woonwagenlocatie in de ontwikkeling van een nieuw veld kost minimaal drie jaar.



Het inpassen van een nieuwe woonwagenlocatie betekent dat minder woningen conform het vigerende woningbouwprogramma kunnen worden gerealiseerd. Dit heeft negatieve financiële consequenties voor de grondexploitatie van Schuytgraaf en waarvoor nieuwe dekkingsmiddelen voor vrijgemaakt moeten worden.

Als een nieuwe woonwagenlocatie in veld 1 gewenst is, dan moeten de kaders van Schuytgraaf ten aanzien van programma, financiën en stedenbouw hierop aangepast worden. Het is aannemelijk dat negatieve financiële consequenties voor de grondexploitatie Schuytgraaf als gevolg van een dergelijke omzetting worden gedekt via nieuwe, alternatieve middelen voor uitbreiding van woonwagenstandplaatsen.

5.5 Korte termijn (1 tot 2 jaar)

Op basis van de ruimtelijke en planologische verkenning naar uitbreidingsmogelijkheden in combinatie met de woonbehoefte per locatie, worden de volgende locaties kansrijk geacht voor de korte termijn (1 tot 2 jaar):

- Locatie Frieslandsingel: 4 tot 5 extra standplaatsen en huurwagens
- Locatie Gelderse Rooslaan: 4 extra standplaatsen en huurwagens
- Locatie Meliskerkestraat: 1 extra standplaats
- Locatie Bethaniënstraat: 3 tot 6 extra standplaatsen en huurwagens

Totaal zijn daarmee 12 tot 16 extra standplaatsen ruimtelijk mogelijk. Deze uitbreidingskansen zijn met inachtneming van de nader af te wegen ruimtelijke beoordeling in een planologische procedure en afhankelijk van o.a. de concrete verhuiswensen van (uitwonenden) geïnteresseerden.

Gelet op het opdoen van ervaring en een beheersbare scope, wordt aanbevolen om niet alle kansrijke locaties gelijktijdig uit te werken en op te pakken, maar te beginnen met 1 of 2 pilotlocatie(s).

5.6 Middellange termijn (2 tot 4 jaar)

Op de volgende locaties dient een mogelijke uitbreiding op middellange termijn nader verkend te worden, vanwege bredere ruimtelijke ontwikkelingen in of rond het plangebied, onderzoek naar planologische of (milieu-)technische voorwaarden en/of nader afstemmen van bewonerswensen:

- Locatie Erasmussingel:
  - Behoefte geïnventariseerd van 12 extra standplaatsen, waarvan 6 geïnteresseerden thans wonend zijn.
  - Verdere verkenning naar wensen en mogelijkheden gelet op al dan niet plaatsen op groen voorterrein.
- Locatie Groningensingel:
  - Behoefte geïnventariseerd van 9 extra standplaatsen, waarvan 1 geïnteresseerde wonend is en 2 geïnteresseerden liever naar een eigen familiekamp gaan.
  - Verdere verkenning naar wensen en mogelijkheden, afhankelijk van mogelijke herontwikkeling van Lorentz locatie en concrete behoefte aan huur- en eigen wagens.
- Locatie Merwedestraat:
  - Behoefte geïnventariseerd van 16 extra standplaatsen, waarvan 11 geïnteresseerden thans wonend zijn.
  - Op het Merwedeterrein spelen onzekere ontwikkelingen die niet in een vast, toekomstig tijdsvenster kunnen worden vastgelegd. Daarom is de locatie Merwedeterrein zowel genoemd als nader te verkennen op middellange termijn als lange termijn.
  - Onderzoek naar mogelijke uitbreiding richting zuidzijde op middellange termijn, afhankelijk van visie Merwedeterrein, gebruik parkeerterrein en concrete verhuiswensen.

Of en hoeveel extra standplaatsen op middellange termijn op deze locaties mogelijk zijn, is op dit moment niet aan te geven gelet op de noodzaak van verdere verkenning, gesprekken over bewonerswensen en de ruimtelijke en financiële haalbaarheid.

5.7 Lange termijn (4 tot 10 jaar)

Op de volgende locaties dient een mogelijke uitbreiding op lange termijn verkend te worden, vanwege bredere ruimtelijke ontwikkelingen in of rond het plangebied, onderzoek naar planologische of ruimtelijke voorwaarden en/of nader afstemmen van bewonerswensen voor een herstructurering:

- Locatie Dordrechtweg
    - Behoefte geïnventariseerd van 6 extra standplaatsen, waarvan 3 geïnteresseerden thans wonend zijn.
    - Wens Huurdersvereniging is reconstructie en verruiming van huidige locatie i.v.m. leefbaarheid en bereikbaarheid. Een uitbreiding op bestaande locatie is niet gewenst.
    - Onderzoek naar mogelijkheden en financiering voor reconstructie op **lange termijn**. Of dan extra standplaatsen mogelijk zijn, is onzeker.
- Locatie Merwedestraat:
    - Behoefte geïnventariseerd van 16 extra standplaatsen, waarvan 11 geïnteresseerden thans wonend zijn.
    - Mogelijke uitbreiding en verbeteren leefbaarheid te onderzoeken op lange termijn, afhankelijk van visie op Merwedeterrein en financiering van een reconstructie.
- Nieuwe locatie in Schuytgraaf, veld 1:
    - Verkenning of en onder welke voorwaarden een woonwagenlocatie ruimtelijk en programmatisch inpasbaar is.

Of en hoeveel extra standplaatsen op de lange termijn op deze locaties mogelijk zijn, is op dit moment niet aan te geven gelet op de noodzaak van verdere verkenning, gesprekken over bewonerswensen en de ruimtelijke en financiële haalbaarheid.

5.8 Geen uitbreiding

Bij de volgende locaties is geen uitbreiding mogelijk of is op de betreffende locatie geen behoefte aan extra standplaatsen:

- Locatie Huissensedijk
- Locatie De Pas
- Locatie Joris van der Haagenlaan
- Locatie ir. Molsweg
- Locatie Immerlooplein
- Locatie Klingelbeekseweg

6 Financiën

6.1 Verkenning

Voor het verkennen van de financiële haalbaarheid zijn de kosten en investeringen, die verbonden zijn aan een uitbreiding, voor de verschillende partijen en de mogelijkheden voor subsidie verkend. Dit is gedaan aan de hand van twee normatieve business cases op basis waarvan financiële kaders en afspraken bepaald kunnen worden. De eerste business case betreft de ontwikkeling van een standplaats (waarop een bewoner een eigen woonwagen plaatst) en de tweede business case gaat om de ontwikkeling van een standplaats met daarop een huurwoonwagen.

Voor het bepalen van de haalbaarheid van financiële kaders en afspraken, wordt in principe uitgegaan van de volgende rolverdeling tussen de betrokken partijen en wie welk onderdeel betaalt:

- Gemeente: beschikbaar stellen en geschikt maken van de locatie, waaronder:
  - plankosten voor onder andere ontwerp en communicatie
  - planologische procedure en vergunningen
  - bijdrage groencompensatiefonds
  - bouwrijp maken
  - nutsvoorzieningen tot standplaats
  - woonrijp maken van de openbare ruimte
- Corporaties: ontwikkeling tot gebruiksklaar:
  - inrichten van de standplaats
  - plaatsen van een berging
  - eventueel plaatsen van een te verhuren woonwagen
- Woonwagenbewoners:
  - huren van de standplaats en aankoop en het plaatsen van een eigen woonwagen in eigen beheer, of
  - het huren van een standplaats en een huurwoonwagen

De uiteindelijk te kiezen constructie in kostenverdeling en al dan niet gronduitgifte, bepaalt wie eigenaar is van de grond. De corporaties willen in principe de verhuur van een standplaats en eventueel huurwagen op zich nemen. Vivare en Volkshuisvesting hoeven daarbij niet per se het grondeigendom te hebben; Portaal wil het grondeigendom niet. Voor de gemeente betekent het een nadere afweging tussen gronduitgifte – mede gelet op een grondprijs, zie paragraaf 6.2 – of een constructie waarbij gronden om niet worden ingebracht of in bruikleen worden gegeven.

Voor het bepalen van financiële kaders per partij geldt:

- Gemeente: het bepalen van een grondexploitatie c.q. investeringsbudget waarin kosten en mogelijke opbrengsten (gronduitgifte) per uitbreidingslocatie in een financieel resultaat zijn uit te drukken.
- Corporaties: het bepalen van een rendementsberekening waarin het beheer en de exploitatie van een standplaats en eventueel een huurwagen in de tijd zijn uitgedrukt, samen met de mogelijke huur.
- Woonwagenbewoners: het beschikbaar hebben van middelen om een woonwagen in eigen beheer te kunnen plaatsen of de huurprijs van een huurwagen te kunnen betalen.

Voor het eventueel verplaatsen van woonwagens gelden de volgende (financiële) uitgangspunten:

- De corporaties verkopen geen bestaande standplaatsen. Versnippering van eigendom op een locatie kan problematisch werken in (toekomstige) vraagstukken van beheer en leefbaarheid.
- De gemeente en de corporaties verplaatsen geen particulier bezit. Als een woonwagenbewoner met een eigen wagen wil verhuizen naar een andere standplaats, dan moet deze bewoner daar zelf (financieel) voor zorg dragen.

- Uitzondering voor de gemeente is het mogelijk verplaatsen van woonwagens binnen de locatie Bethaniënstraat omdat deze onlosmakelijk zijn verbonden met de unieke situatie van het verwijderen van de verontreinigde, illegale grondwal en de mogelijke integrale oplossing voor uitbreiding met een robuuste sanering van het terrein. Voor de locatie Bethaniënstraat zijn verplaatsingskosten van de woonwagens opgenomen in de kostenraming van het integrale voorstel. Hierover vindt aparte besluitvorming plaats.
- Een mogelijke uitzondering is een situatie waarbij een enkele woonwagen een uitbreiding van de locatie en een nieuw, gewenste interne ontsluiting in de weg staat. Door bijvoorbeeld een woonwagen te verplaatsen kunnen de extra standplaatsen beter aangesloten worden op de interne ontsluiting van het woonwagenkamp en daarmee meer een ruimtelijke eenheid vormen. Deze situatie dient apart afgewogen te worden voor wat betreft verplaatsingskosten en de meerwaarde van een nieuwe inrichting of alternatieven daarvoor. Besluitvorming vindt per locatie plaats.
- Voor enkele locaties is een reconstructie op lange termijn als wens genoemd vanwege bereikbaarheid en leefbaarheid. Het kostencomponent van mogelijke verplaatsingen (op dezelfde locatie) is integraal onderdeel van toekomstige verkenningen naar de haalbaarheid van dergelijke reconstructies.

6.2 Business case

Gemeente

Naar de drie bestaande locaties waarbij een uitbreiding op de korte termijn (1 tot 2 jaar) kansrijk is, zijn de gemeentelijke kosten voor bouw- en woonrijp maken c.a. globaal verkend. Met inachtneming van specifieke verschillen per locatie, is het algemene beeld dat voor een extra standplaats een kostenbedrag van gemiddeld minimaal € 50.000 nodig is. Dit is een normatieve berekening zonder effecten van rente en kostenstijgingen. Dit gemiddelde bedrag kan variëren naar gelang de kenmerken van een locatie en kent een hoog risicoprofiel, afhankelijk van specifieke maatregelen op een locatie zoals voor geluid of bodem.

De kostenverkenning is gebaseerd op de aanduidingen voor mogelijke uitbreiding zoals in bijlage A opgenomen. In deze fase zijn geen ontwerpen opgesteld, noch nadere (bodem)onderzoeken uitgevoerd. Daarmee heeft dit kostenbedrag een hoog risicoprofiel. Daarnaast gaat een uitbreiding veelal ten koste van grond die een bestemming Groen of Natuur heeft. Volgens de Groenvisie uit 2018 moet dit oppervlakte groen binnen het project gecompenseerd worden. Als dat niet lukt, moet een bijdrage gedaan worden in het groenfonds. Een groencompensatie binnen de projectgrens of de directe omgeving wordt echter als onhaalbaar gezien gelet op de beperkt beschikbare ruimte. Vooralsnog is er rekening gehouden met een financiële bijdrage aan het groenfonds.

Op basis van de grondprijzennota zoals door het college vastgesteld, geldt voor de uitgifte van een kavel voor sociale woningbouw een grondprijs van € 29.500. Deze grondprijs dekt niet de kosten, zodat uitbreiding van standplaatsen (bij bestaande locaties of op een nieuwe locatie) tot een verliesgevende grondexploitatie voor de gemeente leidt.

Dit kent meerdere oorzaken. Allereerst is het programma van een uitbreiding en daarmee een grondexploitatie beperkt. Het gaat om 'slechts' enkele extra standplaatsen waarover dezelfde kosten, die in het algemeen ook gelden voor bijvoorbeeld een project van 20-40 woningen, verdeeld moeten worden. Daarmee zijn de kosten per standplaats onevenredig hoog. Ten tweede geldt een uitgifte ten behoeve van woonwagens als een programma met 100% sociaal. Er zijn geen middelduur of dure wooncategorieën die als opbrengstdragers voor de goedkope categorie kunnen fungeren. Als laatste zijn veel plankosten voorzien in ontwerp en voorbereiding. De ervaring leert dat het veel tijd en inzet vergt om samen met bewoners en corporaties tot een gedragen en uitvoerbaar uitbreidingsplan per locatie te komen.

Naast de benodigde plankosten per uitbreidingslocatie, zijn algemene plankosten voorzien voor de programmatische aansturing en het verder verkennen van mogelijke uitbreidingslocaties op middellange termijn. Hieronder valt onder meer de inzet van project- en omgevingsmanagement en benodigde

vakdisciplines voor het nader uitwerken en bewaken van afspraken met de corporaties en de Huurdersvereniging.

Uitbreiding met een standplaats en huurwagen

De corporaties hebben een globale rendementsberekening uitgevoerd voor het krijgen van inzicht in de financiële haalbaarheid. Dit is gedaan op basis van een aantal normatieve uitgangspunten, zoals de standaard huurwagen die in paragraaf 5.2 is omschreven.

De globale kosten voor aanbrengen van bestrating op een standplaats en realiseren van een berging variëren tussen de € 35.000 en € 45.000, afhankelijk van aansluitingen erin en een uitvoering als prefab of in steen. De aanschaf van een te verhuren woonwagen varieert tussen € 80.000 en € 100.000, afhankelijk van uitvoering en gasloos. Tegenover een hogere investering voor een gasloze woonwagen staat dan wel een door de corporaties extra te vragen maandelijkse vergoeding aan huurder (zogeheten EPV) en heeft de huurder lagere energielasten.

Daarnaast zijn er jaarlijkse kosten voor onderhoud en beheer te rekenen. Allerlei andere (organisatie)-kosten zijn hierin niet meegerekend. Dit betreft een nieuwe plek met een nieuwe huurwagen.

Een eerste doorrekening in de investeringsmodellen van de corporaties leidt tot een fors tekort (onrendabele top) die niet in verhouding staat tot die van een reguliere sociale woning. De bijbehorende IRR (Internal Rate of Return; interne opbrengstvoet) ligt ver onder de investeringskaders en beleidsnormen van zowel corporaties als (externe) toezichthouders.

Een van de redenen van het verschil met een reguliere sociale woning is de kortere afschrijvingstermijn en dat de grondwaarde op nul wordt gewaardeerd vanwege de specifieke bestemming. Daarmee is er een groter verschil (onrendabele top) tussen de marktwaarde in verhuurde staat en de benodigde stichtingskosten.

Bovenstaande is op basis van het uitgangspunt van verhuur van een standplaats inclusief woonwagen. Hierbij is gerekend met een verhuur aan de primaire doelgroep van de corporaties tot aan maximaal de 2^{e} aftoppingsgrens, zie paragraaf 3.2. Er is echter ruimte om in 5% van alle gevallen (van passend toewijzen) hiervan af te wijken; dit vergt nadere uitwerking in het vervolg.

Uitbreiding met een standplaats

Het inrichten van een standplaats en plaatsen van een berging – zonder het plaatsen van een huurwagen – is vele malen goedkoper (geen aanschaf van een woonwagen). Hiertegenover staan lagere huuropbrengsten per maand voor alleen het verhuren van een standplaats (ca. € 200 per maand). Deze business case geeft als uitkomst een onrendabele top die lager ligt dan bij een huurwagen, maar een meer negatieve IRR vanwege de lage kasstroom aan huuropbrengsten in relatie tot de benodigde investeringen aan het begin. Het verhuren van een standplaats, zonder huurwagen, kent echter een beter risicoprofiel als het gaat om leegstand en beheerkosten.

6.3 Subsidies

Onderdeel van het plan van aanpak is een onderzoek naar mogelijke subsidies voor dekking van de benodigde investeringen. Daartoe is door het InterGemeentelijk Subsidiebureau (IGSg5) een subsidiescan verricht.

De uitkomst van deze subsidiescan is dat er voor uitbreiding van woonwagenlocaties geen subsidiemogelijkheden zijn. Er is slechts één subsidiemogelijkheid (maximaal € 50.000) voor projecten en activiteiten ten behoeve van de participatie en emancipatie van de Sinti en Roma in Nederland. Deze subsidie ziet niet toe op het financieren van (fysieke) uitbreiding van standplaatsen.

De regio Arnhem Nijmegen, waaronder de gemeente Arnhem, heeft op 4 maart 2020 een Woondeal met het Rijk gesloten. Met de Woondeal begint de regio aan een langjarige samenwerking met het Rijk met als doel om de woningmarkt beter te laten functioneren en sneller woningen te kunnen realiseren.

In de Woondeal zijn met partners zoals corporaties aan de hand van vijf kernthema's afspraken met het Rijk gemaakt over versnelling. De thema's zijn Groei, Bereikbaarheid, Betaalbaarheid, Circulariteit, Leefbaarheid. In de Woondeal worden diverse concrete afspraken gemaakt, waaronder het inrichting van een 'ontwikkeltafel' met het rijk en private partijen zoals ontwikkelaars en corporaties, maar ook zorgpartijen e.d. Doel daarvan is om de woningmarkt beter te laten functioneren en een meer constante bouwstroom te kunnen realiseren (het voorkomen van pieken en dalen in de woningproductie). De gebieden in de Woondeal worden ook voorgedragen voor de woningbouw impulsgelden die beschikbaar zijn gesteld door het Rijk en er is afgesproken dat de regio een korting op de verhuurderheffing krijgt. Overigens geldt deze verhuurderheffing al niet voor woonwagenstandplaatsen.

Over de specifieke doelgroep van woonwagenbewoners is in de Woondeal het volgende afgesproken:

> *60. Woonwagenbewoners*
>
> *Met de invoering van het landelijk beleidskader gemeentelijke woonwagen- en standplaatsenbeleid stellen gemeenten het beleid voor woonwagens en standplaatsen vast als onderdeel van het volkshuisvestingsbeleid. Het beleid dient voldoende rekening te houden met en ruimte te geven voor het woonwagenleven van woonwagenbewoners. Een woningzoekende woonwagenbewoner die dit wenst, zou binnen een redelijke termijn kans moeten hebben op een standplaats. De corporaties zijn een belangrijke partij om in de huisvesting van woonwagenbewoners, voor zover deze tot de doelgroep behoren, te voorzien. Voorwaardelijk voor effectief woonwagen- en standplaatsenbeleid is dat de behoefte helder is. Het Rijk ondersteunt de partijen via het programma bij Platform 31 zowel met de ontwikkeling van het beleid, zoals het in beeld brengen van de behoefte, alsook bij de implementatie ervan door middel van een kennis- en leerprogramma voor gemeenten.*

In de Woondeal zijn geen afspraken gemaakt over financiering van de onrendabele kosten van uitbreiding van woonwagenstandplaatsen.

6.4 Vervolg

Conclusie is dat voor het realiseren van een standplaats er geld bij moet. Zowel voor gemeente als voor de corporaties sluit de business case negatief. De dekking uit een grondprijs resp. verhuur is onvoldoende om alle kosten voor gemeente en corporaties op te vangen. Omdat partijen invulling willen geven aan de beleidsopgave om huisvesting te bieden voor de specifieke doelgroep van woonwagenbewoners, is verkend met welke kosten voor uitbreiding gemeente en corporaties te maken krijgen.

De grondprijs van € 29.500 voor sociale woningbouw geldt voor een kavel van 120 m^2. Als de kavel afwijkt, is in de gemeentelijke grondprijzennota opgenomen dat er een verrekening van de kavelprijs kan plaatsvinden. Gelet op een gemiddelde grootte van een standplaats van 200 m^2, zou de grondprijs evenredig hoger moeten zijn voor de extra grootte. Omdat de business case voor een extra standplaats en huurwagen negatief is, is het een nadrukkelijke overweging om de grondprijs van € 29.500 voor een standplaats van gemiddeld/ongeveer 200 m^2 toe te passen in plaats van sociale woningbouwkavel van 120 m^2.

Vanuit de corporaties worden randvoorwaarden gesteld aan de maximale hoogte van de onrendabele top, de IRR en aan exploitatielasten. Dit is ook bij realisatie van sociale woningbouw het geval. Op basis hiervan zal nader overleg tussen gemeente en corporaties over de financiële uitgangspunten moeten plaatsvinden, waaronder verdeling van kosten en de grondprijs.

Dit betekent dat de gemeente een afweging en besluit moet nemen over een aanpassing in de sociale grondprijs voor specifiek woonwagenplaatsen en mogelijk het inbrengen van gronden om niet via een nader te bepalen constructie. De corporaties dienen een standpunt in te nemen over het accepteren van een onrendabele top en IRR in het verhuren van nieuwe huurwagens.

Voor wat betreft financiële besluitvorming dient per uitbreidingslocatie een grondexploitatie c.q. investeringsbudget opgesteld te worden. De dekking daarvoor dient integraal afgewogen te worden via de

reguliere procedure van perspectiefnota en programmabegroting. Hierbij kan worden voorgesteld om te laten besluiten over een integraal totaalbudget voor uitbreiding woonwagenlocaties met financiële middelen voor locatie(s) op korte termijn. Hiermee wordt voorkomen dat bij het vaststellen van een nieuwe grondexploitatie c.q. investeringsbudget per locatie er gezocht moet worden naar dekking. Dit werkt praktisch en geeft helderheid over het beschikbaar stellen van geld voor de locaties die kansrijk zijn op korte termijn. Daarnaast biedt het flexibiliteit om middelen in te zetten voor locatie(s) die bij nadere uitwerking meer of minder kansrijk zijn op de korte termijn.

Van de woonwagenlocatie Bethaniënstraat zijn financiële consequenties voor uitbreiding (die onlosmakelijk zijn verbonden met de unieke situatie van het verwijderen van de illegale, verontreinigde grondwal) apart inzichtelijk gemaakt. De raad heeft op 27 mei 2020 ingestemd met het voorstel voor uitbreiding met 3 tot 6 extra standplaatsen en daarvoor de financiële middelen beschikbaar gesteld.

Ten aanzien van financiële bijdragen door derden verdient het aanbeveling om een lobbytraject op te zetten richting het ministerie van Binnenlandse Zaken om te bezien of (bijvoorbeeld in een pilot) het plan van aanpak voor uitbreiding van woonwagenlocaties in Arnhem kan worden geïntegreerd in de uitwerking van de Woondeal.

7 Risico’s

Het uitbreiden met extra standplaatsen in uit te werken projecten en verdere verkenningen naar (middel)lange termijn kent risico’s. Deze liggen vooral op de volgende aspecten:

- Het vertrouwen en verwachtingen van woonwagenbewoners in de voortgang en resultaten. Het woonbehoefteonderzoek heeft geleid tot verwachtingen die niet realiseerbaar zijn. Het is daarom belangrijk om duidelijk over reële resultaten te zijn en om het gesprek mét de woonwagenbewoners te voeren. hebben en niet over hen. De vertegenwoordigende rol van de Huurdersvereniging is daarbij belangrijk in de communicatie naar de achterban.
- De uitvoerbaarheid van een nieuw toewijzingsbeleid op basis van familieverbanden. Het voorgestelde toewijzingsbeleid is gericht op de specifieke familiecultuur van woonwagenbewoners. Een uitwerking in concrete regels, die eerlijk en toekomstbestendig zijn, moet nog juridisch en organisatorisch vormgegeven worden. Het is van belang dat deze uitwerking én praktisch en juridisch uitvoerbaar blijft én op draagvlak bij alle woonwagenbewoners kan blijven rekenen. Een uitbreiding op een locatie zal niet slagen als er onenigheid ontstaat over voor wie de nieuwe plekken zijn.
  Voor de gemeente Arnhem en de corporaties is het van belang dat deze concrete toewijzingsregels voldoende waarborgen bieden dat ongewenste effecten tussen gemeenten in de regio zo veel als mogelijk voorkomen moeten worden. Dit moet een vast onderdeel worden van de subregionale overleggen over woonbeleid die tussen directe omliggende gemeenten worden gevoerd.
- Het is nog niet zeker of de financiële consequenties voor gemeente en corporaties geaccepteerd en gedekt gaan worden.
- Kostenoverschrijdingen bij nadere uitwerking van plannen en/of ontbreken van draagvlak en/of nieuwe, aanvullende eisen of wensen.
- Risico’s in planologische procedures bij uitbreidingen.

8 Het vervolg

8.1 Voorstel

Voor het realiseren van extra standplaatsen is het noodzakelijk dat het financiële tekort in de business case gedekt wordt. Dit betekent dat gemeente en corporaties haalbare en gedragen afspraken moeten gaan maken over verdeling van kosten om uitbreiding van woonwagenlocaties mogelijk te kunnen maken.

Naast het financiële tekort op het realiseren van extra standplaatsen, is er ook budget nodig voor afstemming met corporaties en begeleiden van de doelgroep (waaronder overleg met de Huurdersvereniging). Deze plankosten zijn overkoepelend en behoren niet tot de afzonderlijke grondexploitaties c.q. investeringsbudgetten van mogelijke uitbreidingslocaties.

Uitgaande van het bereiken van een haalbare kostenverdeling met de corporaties en financiële dekking, is er viertal kansrijke locaties voor uitbreiding op korte termijn. Gelet op het opdoen van ervaring en een beheersbare scope, wordt echter aanbevolen om niet alle kansrijke locaties gelijktijdig uit te werken en op te pakken, maar te beginnen met 1 of 2 pilotlocatie(s). Deze opgave moet in de prestatieafspraken worden opgenomen, naast procesafspraken over verkenningen naar de (financiële) (on)mogelijkheden van uitbreidingen op (middel)lange termijn.

In het plan van aanpak zijn hoofdlijnen verkend voor het vormgeven van toewijzingsbeleid met als uitgangspunt het kunnen samenwonen in familieverband. In een vervolgfase moet dit nader uitgewerkt worden in eenduidige, eerlijke en uitvoerbare regels. De regels moeten familiebanden respecteren, maar tevens passen bij de situatie ter plekke zoals of er al wel of geen huurwagen staat en inkomensdoelgroep. De organisatie en het beheer van het toewijzingsbeleid (zoals inschrijven, registreren en voordragen) moet dan tevens vorm worden gegeven. Daarbij kan gedacht worden aan het laten inschrijven en registreren bij een ondersteunende partij of samenwerkingsverband (bijvoorbeeld Entree).

Door het nader uitwerken en bepalen van een toewijsregeling wordt invulling gegeven aan de Huisvestingsverordening en is een aanvulling op de verordening niet nodig. De hoofdlijnen uit het plan van aanpak worden onderdeel van het gemeentelijk woonwagenbeleid en opgenomen in de Woonvisie.

8.2 Aanbevelingen

Voor de verdere uitwerking worden de volgende aanbevelingen meegegeven:

- Inzetten op 1 of 2 pilotproject(en) om praktische kennis en ervaring op te doen met uitbreiding, inzicht te krijgen in daadwerkelijke kosten en gelet op risicobeheersing. Deze ervaringen kunnen worden gebruikt voor mogelijke toekomstige uitbreidingen.
- In de organisatorische aansturing uit te gaan van een programmateam dat afspraken met corporaties en de Huurdersvereniging verder uitwerkt en bewaakt. Per uitbreidingslocatie een projectteam in te richten, waarbij voor de daadwerkelijke werkzaamheden tevens een hierin gespecialiseerd bureau kan worden ingeschakeld.
- Het maken van procesafspraken met corporaties over verkenningen naar de (financiële) (on)mogelijkheden van uitbreidingen op de middellange en lange termijn.

Colofon

Opdrachtgever	Gemeente Arnhem
Opgesteld door	Afdeling Project- en Interimmanagement Dhr. J. van de Kamp
In samenwerking met	Beleidsafdelingen gemeente Arnhem Vivare Volkshuisvesting Arnhem Portaal Huurdersvereniging Woonwagenbewoners Arnhem
Status	Definitief, versie 1.0
Datum	15 juni 2020

Bijlagen

A. Overzicht woonwagenlocaties

B. Mogelijke uitbreidingen woonwagenlocaties

C. Inspectierapport brandveiligheid, VGGM, d.d. 5-9-2019

D. Quick scan geluidseffecten en -maatregelen, DGMR, d.d. 18-2-2020

Bijlage A Overzicht woonwagenlocaties

Locaties in eigendom van corporaties.

Joris van der Haagenlaan

Klingelbeekseweg

Merwedestraat

Bethaniënstraat

Gelderse Rooslaan

Dordrechtweg

Immerlooplein

Ir. Molsweg

Huissensedijk

Frieslandsingel

Groningensingel

Meliskerksestraat

De Pas

Erasmussingel

GEMEENTE Arnhem

Eusebiusbuitensingel 53
Postbus 9200
6800 HA ARNHEM

www.arnhem.nl
gemeente@arnhem.nl
0900 - 1809

Project:
Plan van aanpak uitbreiding woonwagenlocaties

Onderdeel:
Overzicht bestaande locaties

Cluster:	Afdeling:	Getekend:	Goedgekeurd:	Datum uitgifte:	Status:
Openbare Ruimte	Ontwerp	SaalBe	KampJe	15.04.2020	CO

Formaat:	Schaal:	Documentcode:	Tekeningnummer:	Blad:	Aantal:
594x841 mm	1 : 15000	2018-SI-00313.dgn	215	14	14

Bijlage B Mogelijke uitbreidingen woonwagenlocaties

Locatie Frieslandsingel	Portaal



Ruimtelijke/planologische beoordeling:

- Vanuit oogpunt van stedenbouw en landschap is een uitbreiding/verdubbeling van een rij woonwagens denkbaar. Aandachtspunten zijn een goede ruimtelijke en landschappelijke inpassing die aansluit bij de omgeving en parkeren.
- Locatie kent bestemming Groen, met dubbelbestemming 'Waarde – Landschap 1'. Groenvisie en groencompensatieregels zijn van toepassing.
- Aandachtspunt is watercompensatie voor toename verhard oppervlak.
- Vanuit omgevings- en milieukwaliteit zijn geen belemmeringen voorzien.

Behoefte uit inventarisatieonderzoek:

- 5 extra standplaatsen, waarvan 1 bewoner wil verhuizen vanaf locatie Huissensedijk.
- Waarvan 5 huurwagens.

Mogelijke uitbreidingsruimte:

- Mogelijke ruimte voor 5 extra standplaatsen (aanduiding A).

Conclusie en voorstel:

- Kansrijke locatie voor **korte termijn**, met inachtneming van ruimtelijke beoordeling.
- Uitbreiding met 4 tot 5 standplaatsen en huurwagens, afhankelijk van o.a. concrete verhuiswens van bewoner vanaf Huissensedijk.

Locatie Huissensedijk	Portaal



Ruimtelijke/planologische beoordeling:

- De locatie is fysiek 'ingeklemd' in de omgeving. Ruimtelijk en landschappelijk zijn er geen uitbreidingsmogelijkheden.

Behoefte uit inventarisatieonderzoek:

- 2 extra standplaatsen, waarvan 1 geïnteresseerde thans wonend is.
- Waarvan 2 huurwagens.

Mogelijke uitbreidingsruimte:

- Geen.

Conclusie en voorstel:

- Geen uitbreiding.

Locatie De Pas	Vivare



Ruimtelijke/planologische beoordeling:

- Uitbreidingsmogelijkheden zijn ruimtelijk en landschappelijk beperkt, mede gelet op huidig gebruik.
- De onderzochte locaties kennen bestemming Groen, met dubbelbestemming 'Waarde – Landschap 1'. Groenvisie en groencompensatieregels zijn van toepassing.
- Aandachtspunt is watercompensatie voor toename verhard oppervlak en parkeren.
- Vanuit omgevings- en milieukwaliteit is geluid een belemmering. Geluid wegverkeer is hoger dan de streefwaarde, maar lager dan de grenswaarde. Hiervoor is een procedure nodig gelet op ineffectiviteit van maatregelen. Voor sportvelden is een motivering noodzakelijk en een schermmaatregel te overwegen.

Behoefte uit inventarisatieonderzoek:

- 4 extra standplaatsen, waarvan 1 geïnteresseerde thans wonend is.
- Waarvan 3 huurwagens.
- Waarvan 1 geïnteresseerde (die ook wonend is) een eigen wagen op eigen grond wil.

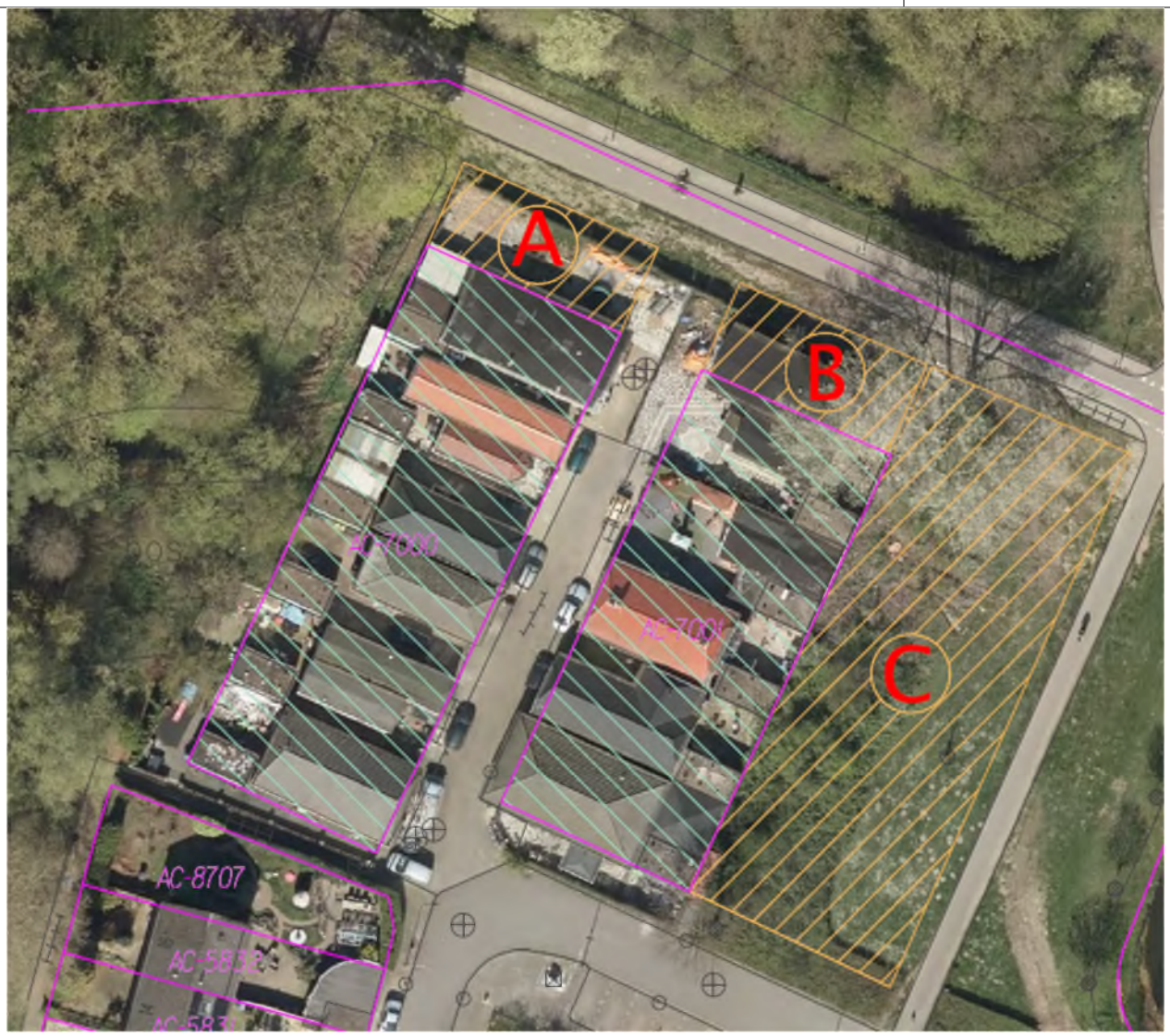
Mogelijke uitbreidingsruimte:

- Geen.

Conclusie en voorstel:

- Geen uitbreiding.

Locatie Dordrechtweg	Vivare



Ruimtelijke/planologische beoordeling:

- Vanuit oogpunt van stedenbouw en landschap slechts beperkte uitbreidingsmogelijkheden gelet op (recreatieve) groene dooradering van de wijk, ontbreken van ruimtelijke eenheid voor het kamp en noodzaak van eigen ontsluiting. Belang is behoud groene buffer.
- De onderzochte locaties kennen bestemming Groen. Groenvisie en groencompensatieregels zijn van toepassing.
- Aandachtspunt is watercompensatie voor toename verhard oppervlak en parkeren.
- Vanuit omgevings- en milieukwaliteit is geluid een belemmering. Het railverkeersgeluid ligt boven de voorkeurswaarde, maar onder de grenswaarde. Maatregelen voor het spoor zijn niet doeltreffend. Een hogere waarde is nodig.

Behoefte uit inventarisatieonderzoek:

- 6 extra standplaatsen, waarvan 3 geïnteresseerden thans wonend zijn.
- Waarvan 6 huurwagens.

Mogelijke uitbreidingsruimte:

- Wens Huurdersvereniging is reconstructie en verruiming van huidige locatie i.v.m. leefbaarheid en bereikbaarheid. Een uitbreiding op bestaande locatie is niet gewenst.

Conclusie en voorstel:

- Geen uitbreiding op bestaande locatie.
- Onderzoek naar mogelijkheden en financiering voor reconstructie op **lange termijn**. Of dan extra standplaatsen mogelijk zijn, is onzeker.

Locatie Erasmussingel	Vivare



Ruimtelijke/planologische beoordeling:

- Ruimtelijk lijkt uitbreiding goed mogelijk en landschappelijk goed in te passen. Belangrijk aandachtspunt is of met een uitbreiding het kamp niet te groot wordt gelet op leefbaarheid en beheersbaarheid.
- De onderzochte locaties kennen bestemming Groen. Groenvisie en groencompensatieregels zijn van toepassing.
- Aandachtspunt is watercompensatie voor toename verhard oppervlak en parkeren.
- De geluidbelasting van wegverkeer is hoger dan de voorkeurswaarde, maar lager dan de grenswaarde. Een geluidscherm aan voorzijde is niet realistisch. Snelheidsverlaging op Erasmussingel is noodzakelijk, anders een procedure hogere waarde.

Behoefte uit inventarisatieonderzoek:

- 12 extra standplaatsen, waarvan 6 geïnteresseerden thans wonend zijn.
- Waarvan 8 huurwagens.
- Waarvan 4 eigen wagens op eigen grond.

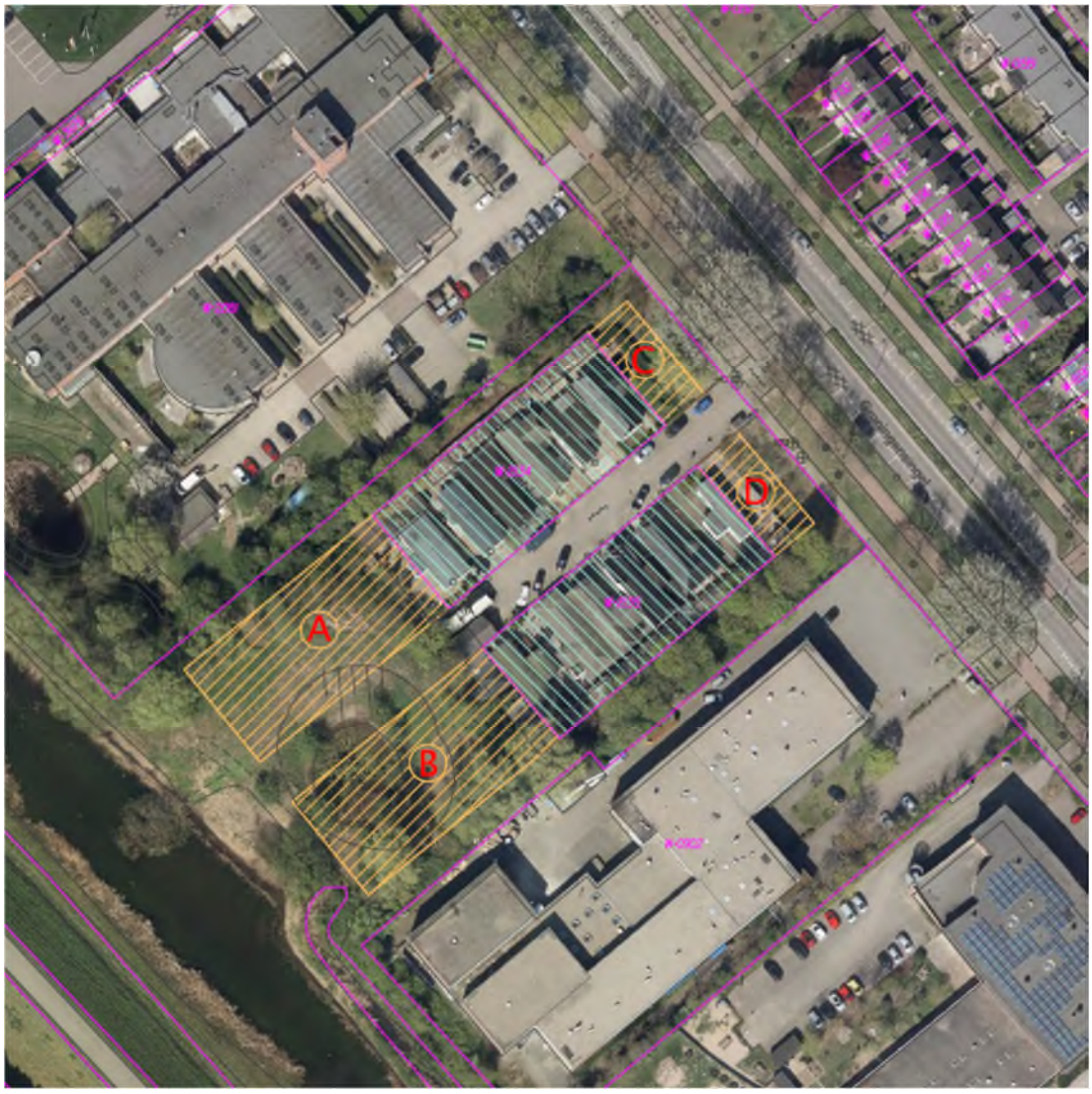
Mogelijke uitbreidingsruimte:

- Mogelijke ruimte voor 11 extra standplaatsen.
- Signaal vanuit Huurdersvereniging is verdeelde meningen vanaf het kamp over wel/niet benutten van groenstrook voor extra plaatsen in relatie tot huidige uitzicht en spelen.

Conclusie en voorstel:

- Huurdersvereniging gaat in overleg met bewoners.
- Onderzoek naar mogelijkheden en wensen voor **middellange termijn**.

Locatie Groningensingel	Vivare



Ruimtelijke/planologische beoordeling:

- Fysiek lijkt uitbreiding goed mogelijk. De locatie is echter onderdeel van moeraszone en vanuit landschappelijk en ecologisch optiek niet voor de hand liggend. Verbreding van scope is de verkenning naar Lorentz locatie en strook langs kanaal. Dit biedt mogelijke kansen voor alternatieve inpassing en/of compensatie moeraszone en uitbreiding van standplaatsen.
- De westelijke locaties kennen bestemming Natuur. Groenvisie en groencompensatieregels zijn van toepassing.
- Aandachtspunt is watercompensatie voor toename verhard oppervlak en parkeren.
- Aan westzijde geenmilieu-belemmeringen. Voor oostzijde zijn geluidsmaatregelen nodig.

Behoefte uit inventarisatieonderzoek:

- 9 extra standplaatsen, waarvan 1 geïnteresseerde wonend is, 2 geïnteresseerden liever naar eigen familiekamp gaan.
- Waarvan 3 huurwagens.
- Waarvan 6 eigen wagens op eigen grond.

Mogelijke uitbreidingsruimte:

- Mogelijke ruimte voor 8 extra standplaatsen (aanduidingen A en B).

Conclusie en voorstel:

- Onderzoek naar mogelijkheden en wensen voor **middellange termijn**, afhankelijk van verkenning Lorentz locatie en concrete behoefte naar huur- en eigen wagens.

Locatie Joris van der Haagenlaan	Vivare



Ruimtelijke/planologische beoordeling:

- Uitbreiding aan oostzijde en zuidzijde lijkt weinig ruimte te laten voor een goede landschappelijke inpassing gelet op cultuurhistorische waardevolle Schelmseweg en aanliggend landschap.
- De locaties kennen bestemming Groen. Groenvisie en groencompensatieregels zijn van toepassing.
- Aandachtspunt is parkeren op eigen terrein.
- Vanuit omgevings- en milieukwaliteit zijn de hoogspanningslijnen een belemmering. Een uitbreiding (i.c. nieuwe woonbestemming) is niet mogelijk in verband met ligging binnen de specifieke zone van de hoogspanningsverbinding.

Behoefte uit inventarisatieonderzoek:

- Geen behoefte.

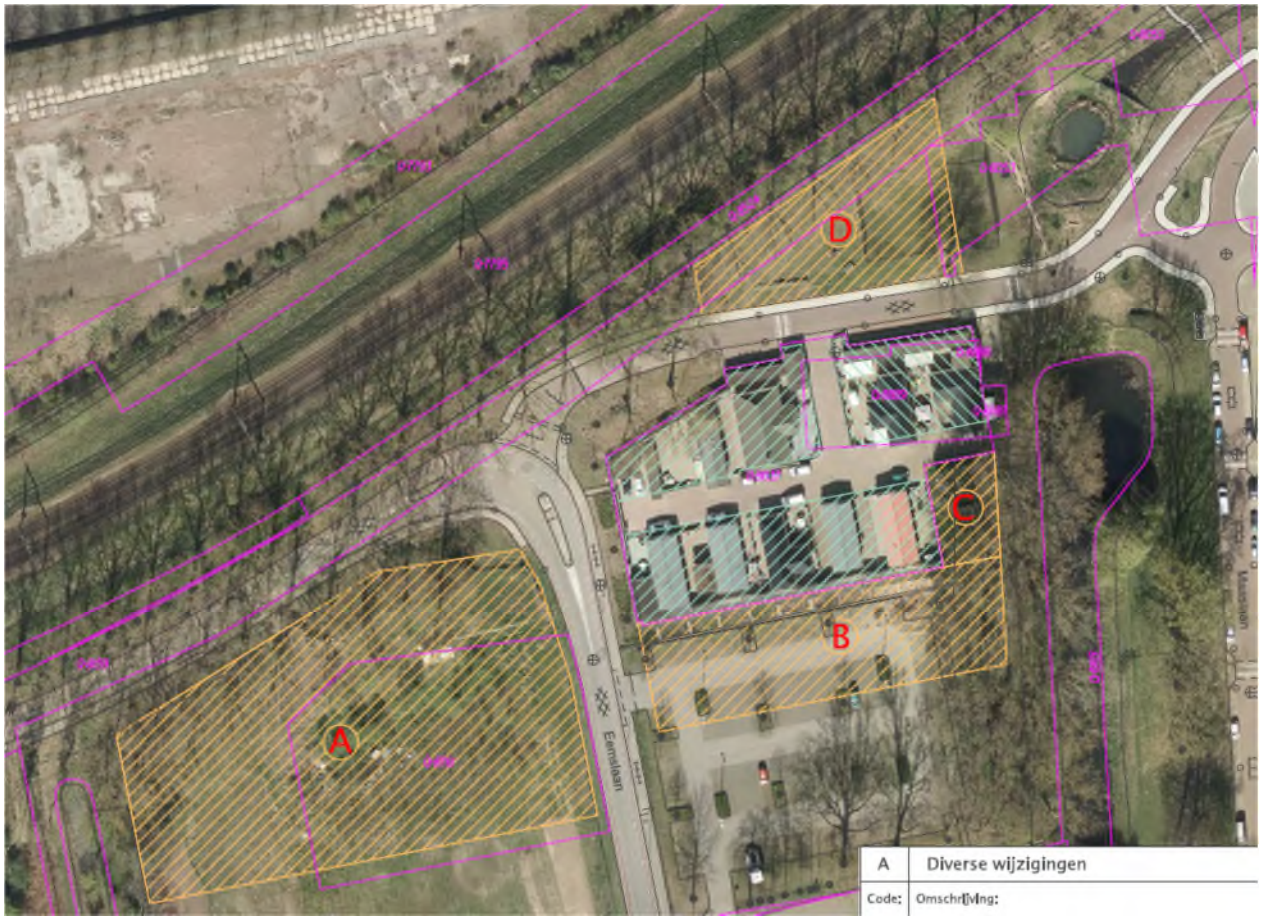
Mogelijke uitbreidingsruimte:

- Geen gelet op belemmering hoogspanningslijn.

Conclusie en voorstel:

- Geen uitbreiding.

Locatie Merwedestraat	Vivare



Ruimtelijke/planologische beoordeling:

- Noordzijde (D) is niet logisch en ongewenst gelet op eerdere verplaatsing en realisatie ecozone en speelveld. Aan zuidzijde is uitbreiding minder wenselijk gelet op parkeergebruik en ontbreken van ruimtelijke eenheid en sociale cohesie met bestaande kamp. Dit geldt ook voor uitbreiding westzijde (A), waarbij een doorsnijding middels een weg ongewenst is.
- De locaties kennen bestemming Groen. Groenvisie en groencompensatieregels zijn van toepassing.
- Aandachtspunt is watercompensatie voor toename verhard oppervlak en parkeren.
- Geluid railverkeer vereist een procedure hogere waarde. Voor geluid wegverkeer is schermmaatregel of snelheidsverlaging nodig.

Behoefte uit inventarisatieonderzoek:

- 16 extra standplaatsen, waarvan 11 geïnteresseerden wonend zijn.
- Waarvan 16 huurwagens.

Mogelijke uitbreidingsruimte:

- Mogelijke ruimte voor 5 of 6 extra standplaatsen aan zuidzijde ten koste van openbare parkeerplaats (C en B).
- Extra plaatsen afhankelijk van integrale herontwikkeling Merwedeterrein.

Conclusie en voorstel:

- Onderzoek naar mogelijke uitbreiding richting zuidzijde op **middellange termijn**, afhankelijk van visie Merwedeterrein, gebruik parkeerterrein en concrete verhuiswens.
- Mogelijke uitbreiding en verbeteren leefbaarheid te onderzoeken op **lange termijn**, afhankelijk van visie op Merwedeterrein en financiering.
- Geen uitbreiding aan spoorzijde (D).

Locatie ir. Molsweg	Volkshuisvesting



Ruimtelijke/planologische beoordeling:

- Uitbreiding richting (c.q. tot op) de Huissensestraat is ongewenst vanwege behoud van ruimtelijke en landschappelijke kwaliteit van groene randen van de Huissensestraat.
- De locaties kennen bestemming Groen. Groenvisie en groencompensatieregels zijn van toepassing.
- Aandachtspunt is watercompensatie voor toename verhard oppervlak en parkeren. Uitgangspunt is geen uitweg aan de Huissensestraat. Interne ontsluiting via kamp is complex gelet op bestaande inrichting.
- De geluidbelasting van wegverkeer is hoger dan de grenswaarde. Maatregelen als een scherm, stil asfalt of snelheidsverlaging zijn niet effectief.

Behoefte uit inventarisatieonderzoek:

- 4 extra standplaatsen, waarvan 2 geïnteresseerden wonend zijn.
- Waarvan 4 huurwagens.

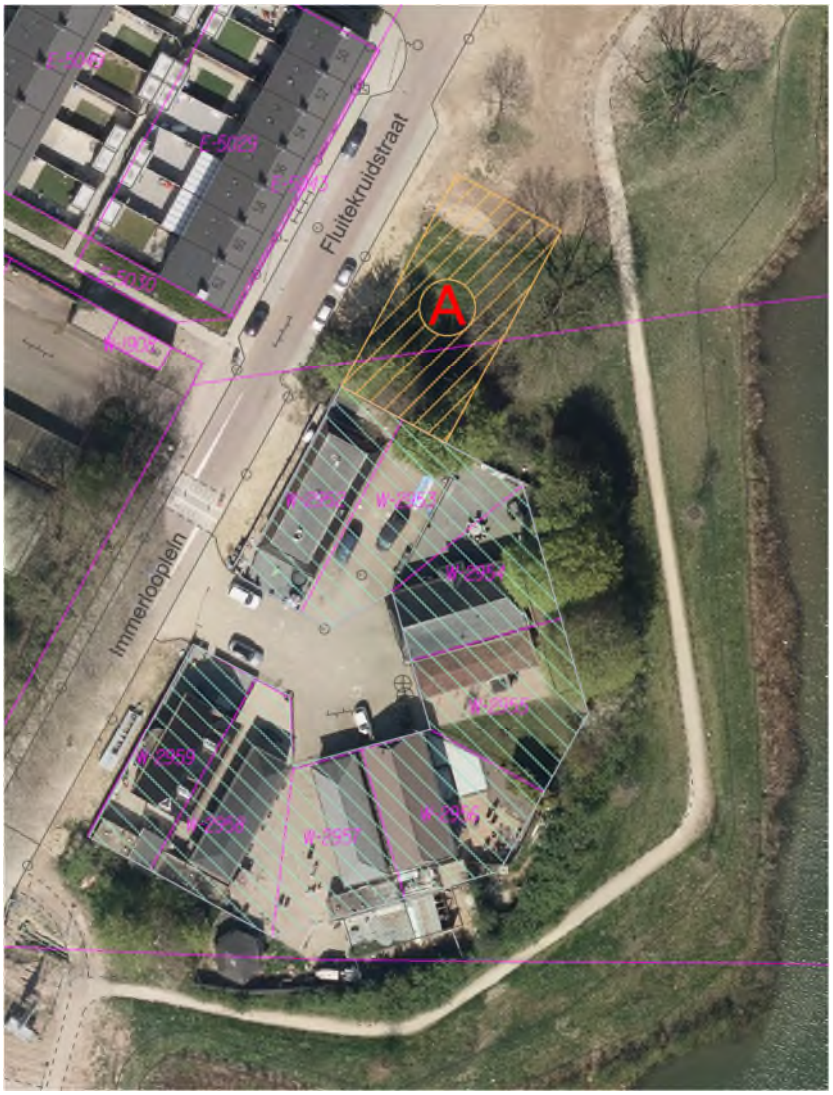
Mogelijke uitbreidingsruimte:

- Geen gelet op geluidsbelemmering wegverkeer.

Conclusie en voorstel:

- Geen uitbreiding.

Locatie Immerlooplein	Volkshuisvesting



Ruimtelijke/planologische beoordeling:

- Ruimtelijke is de locatie niet logisch, omdat een nieuwe standplaats door zijn situering geen onderdeel uitmaakt van het bestaande kamp waardoor de herkenbare eenheid teniet wordt gedaan. Op de locatie is een herdenkingsmonument aanwezig.
- Locatie kent bestemming Groen, met dubbelbestemming 'Waarde – Landschap 1'. Groenvisie en groencompensatieregels zijn van toepassing.
- Aandachtspunt is watercompensatie voor toename verhard oppervlak. Locatie ligt mogelijk in toekomstig tracé stadswarmte.
- Aandacht voor (compenseren) parkeren.
- Vanuit omgevings- en milieukwaliteit zijn geen belemmeringen voorzien.

Behoefte uit inventarisatieonderzoek:

- 4 extra standplaatsen, waarvan 3 geïnteresseerden wonend zijn.
- Waarvan 2 huurwagens.
- Waarvan 1 eigen wagen op eigen grond.
- Waarvan 1 eigen wagen op te huren grond.

Mogelijke uitbreidingsruimte:

- In theorie 1 tot 2 extra plaatsen, echter is op onderzochte uitbreidingsruimte een monument aanwezig. Huurdersvereniging erkend behoud van monument.

Conclusie en voorstel:

- Geen uitbreiding.

Locatie Gelderse Rooslaan	Volkshuisvesting



Ruimtelijke/planologische beoordeling:

- Locatie is ruimtelijk en landschappelijk in te passen. Aandachtspunt is zorgen voor nieuwe ruimtelijke eenheid van extra plaatsen ten opzichte van het kamp. Vanuit de wijk was er een initiatief voor een pluk- en moestuin, dit is tevens in afweging met de waterberging.
- Locatie kent bestemming Groen. Groenvisie en groencompensatieregels zijn van toepassing.
- Gebied is aangewezen als noodzakelijke waterberging voor Malburgen-West. Het zoekgebied A is aangepast en begrensd op de waterberging incl. een onderhoudsstrook van 5m.
- Extra uitweg op Gelderse Rooslaan is ongewenst. Dit is aandachtspunt in relatie tot opties voor interne ontsluiting en mogelijke verplaatsing van woonwagens.
- Geluid van wegverkeer is hoger dan de voorkeurswaarde, maar lager dan de grenswaarde. Niet realistisch om aan Eldenseweg maatregelen te nemen. Maatregelen aan de Gelderse Rooslaan zijn niet effectief. Procedure hogere waarde nodig.

Behoefte uit inventarisatieonderzoek:

- 4 extra standplaatsen, waarvan 1 geïnteresseerde wonend is.
- Waarvan 4 huurwagens.

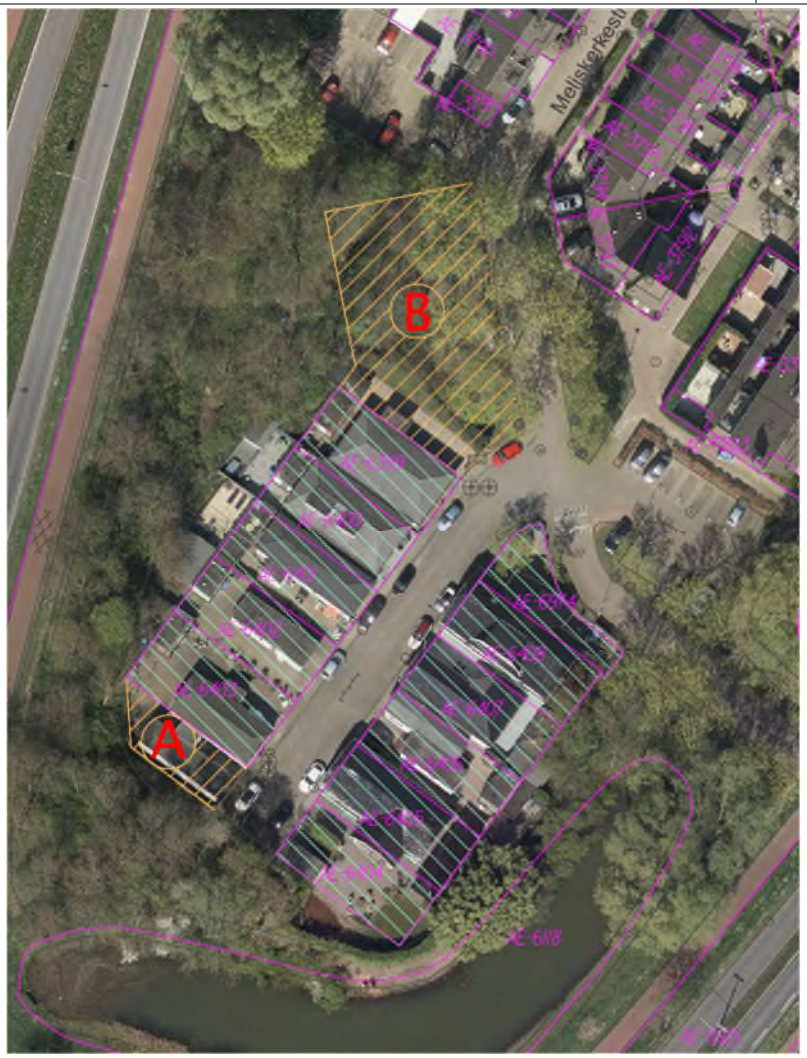
Mogelijke uitbreidingsruimte:

- Mogelijke ruimte voor in principe 4 extra standplaatsen, afhankelijk van exacte opgave en inpassing van waterberging.

Conclusie en voorstel:

- Kansrijke locatie voor **korte termijn**, met inachtneming van ruimtelijke beoordeling.
- Uitbreiding met 4 standplaatsen en huurwagens, afhankelijk van o.a. concrete verhuiswens.

Locatie Meliskerkestraat	Volkshuisvesting



Ruimtelijke/planologische beoordeling:

- Locatie sluit direct aan op woonstraat en tegenover gelegen woningen. Nieuwe standplaats heeft geen ruimtelijke relatie meer met bestaande waardoor heldere ruimtelijke eenheid ontbreekt. Er is geen landschappelijke groene inpassing mogelijk.
- Locatie kent bestemming Groen met dubbelbestemming 'Waarde - Landschap 1'. Groenvisie en groencompensatieregels zijn van toepassing.
- Aandachtspunt is watercompensatie voor toename verhard oppervlak en parkeren. Vanuit mobiliteit geschikt geacht.
- Het noordelijke deel B voldoet aan de grenswaarde. Maatregelen kunnen de geluidsbelasting wel beperken, maar niet onder de voorkeurswaarde brengen. Eventueel procedure hogere waarde nodig.

Behoefte uit inventarisatieonderzoek:

- 9 extra standplaatsen, waarvan 4 geïnteresseerden wonend zijn.
- Waarvan 5 huurwagens.
- Waarvan 4 eigen wagen op eigen grond.

Mogelijke uitbreidingsruimte:

- Mogelijke ruimte voor 1 extra standplaats (aanduiding B).

Conclusie en voorstel:

- Kansrijke locatie voor **korte termijn**, met inachtneming van ruimtelijke beoordeling.
- Uitbreiding met 1 standplaats en huurwagen.

Locatie Klingelbeekseweg	Volkshuisvesting



Ruimtelijke/planologische beoordeling:

- Vanuit landschappelijk en ruimtelijk oogpunt is een uitbreiding in het parkgebied ongewenst. Tevens is dit groencompensatie voor het bebouwen van Hoogstede. Op de noordoostelijke hoek van het parkgebied bevindt zich een bunker met geschutskoepel.
- Locatie kent bestemming Groen met dubbelbestemming 'Waarde - Landschap 1'. Groenvisie en groencompensatieregels zijn van toepassing.
- In de bodem onder het aangrenzende parkgebied bevindt zich een restverontreinigingscontour die is voorzien van een afdeklaag (leeflaag).

Behoefte uit inventarisatieonderzoek:

- Geen behoefte.

Mogelijke uitbreidingsruimte:

- Geen.

Conclusie en voorstel:

- Geen uitbreiding.

Veiligheids- en Gezondheidsregio Gelderland-Midden
Brandweer

Rapportage Schouw Bethaniënstraat 222 tm 238

Datum : 05–09-2019

Aan : Henk Kamerbeek

Van : Abel Drent

Kopie aan :

Inleiding:
Vanuit het gemeente Arnhem is brandweer Gelderland-Midden gevraagd om een schouw brandveiligheid uit te voeren bij de woonwagens op de standplaatsen aan de Bethaniënstraat 222 tot en met 238 te Arnhem. De basis voor de schouw is de beoordeling van de brandveiligheid overeenkomstig het Bouwbesluit 2012 en daaraan gekoppeld het bestemmingsplan.
Het bestemmingsplan is als bijlage 1 toegevoegd. Vanuit het bestemmingsplan zijn geen eisen met betrekking tot de brandveiligheid opgenomen, derhalve is de schouw uitgevoerd conform het Bouwbesluit.

Beoordeling volgens het Bouwbesluit:
Beantwoorden vraag:
Voldoen de woonwagens op de woonwagenstandplaats aan de relevante eisen van het Bouwbesluit met betrekking tot de brandveiligheid?
De relevante eisen van het Bouwbesluit zijn aangegeven in:
Afdeling 2.2 Sterkte bij brand, hieraan wordt voldaan.
Afdeling 2.9 Beperking van het ontwikkelen van brand en rook, hieraan wordt voldaan.
Afdeling 2.10 Beperking van uitbreiding van brand, hier wordt nader op ingegaan.
Afdeling 2.12 Vluchtroutes, hieraan wordt voldaan.
Afdeling 6.5 Tijdig vaststellen van brand nieuwbouw en bestaande bouw, hier wordt nader op ingegaan.

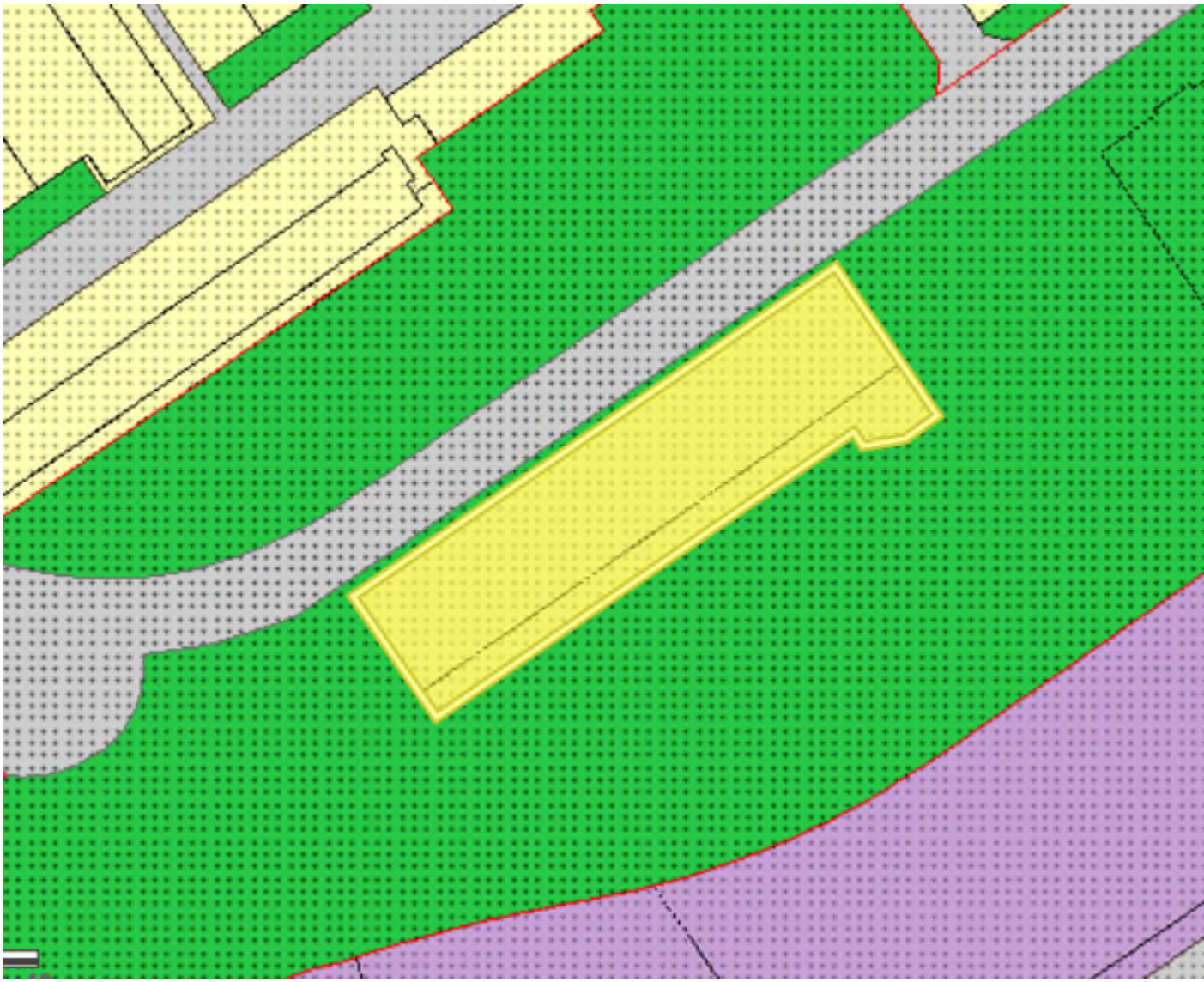
Toelichting:
Afdeling 2.10 Beperking van uitbreiding van brand, is onderverdeeld in functionele eisen en prestatie eisen. Indien er wordt voldaan aan de prestatie eis voldoet men ook aan de functionele eis.
De prestatie eis wordt aangegeven in bijlage 2.
In bijlage 3 is aangegeven dat alleen Bethaniënstraat 222, 222a en 222b geclusterd zijn met maximaal 4 woonwagens. De afstand is meer dan 5 meter van deze 3 geclusterde woonwagens en hierbij wordt voldaan aan alle prestatie eisen, inclusief een weerstand tegen branddoorslag en brandoverslag (WBDBO) van minimaal 20 minuten (artikel 2.100 Bouwbesluit).
De overige 8 woonwagens voldoen niet aan de prestatie eis. De afstanden tussen de woonwagens variëren van minimaal 1.5m (zie bijlage 4) tot 3,5 meter. *De conclusie is dat hierbij niet wordt voldaan aan de prestatie eis.* Toch kan men concluderen dat met de huidige onderliggende afstanden van de woonwagens op gelijkwaardige veilige manier (artikel 1.3 Bouwbesluit) wordt voldaan aan de functionele eis van het Bouwbesluit. De onderbouwing is aangegeven in bijlage 5.

Rapportage Schouw Bethaniënstraat 222 tm 238

Afdeling 6.5 Tijdig vaststellen van brand nieuwbouw en bestaande bouw, het aanbrengen van rookmelders, is niet te eisen maar het advies is wel om de rookmelders te plaatsen (artikel 6.21 Bouwbesluit).

Conclusie:
Er wordt niet voldaan aan de prestatie eisen van het Bouwbesluit. Dit vormt, op basis van gelijkwaardigheid, echter geen probleem in het kader van risico gerichte brandveiligheid omdat wel aan de functionele eis wordt voldaan.

Aanbeveling:
Bij de 3 bezochte woonwagens zijn rookmelders aanwezig (zie bijlage 6). Ondanks dat deze rookmelders verouderd zijn,(ouder dan 10 jaar) functioneren de rookmelders nog wel.
Aanbeveling is, omdat een vroege detectie van rook en brand levensreddend is, bij alle 11 de woonwagenbewoners een rookmelder aan te bieden.



maximum bouwhoogte (m): 4
maximum aantal bouwlagen: 1

Artikel 12 Wonen - Woonwagenstandplaats

- **12.1 Bestemmingsomschrijving**
- **12.2 Bouwregels**
- **12.3 Specifieke gebruiksregels**

12.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Wonen - Woonwagenstandplaats' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

a. het wonen in woonwagens, hieronder niet begrepen bewoning van woningen of woonschepen, met dien verstande dat maximaal 12 woonwagens mogen worden geplaatst.

en daaraan ondergeschikt voor:

b. groen- en speelvoorzieningen;
c. buurtwegen, woonstraten en andere voorzieningen ten behoeve van het verkeer;
d. verblijfsgebieden.

12.2 Bouwregels

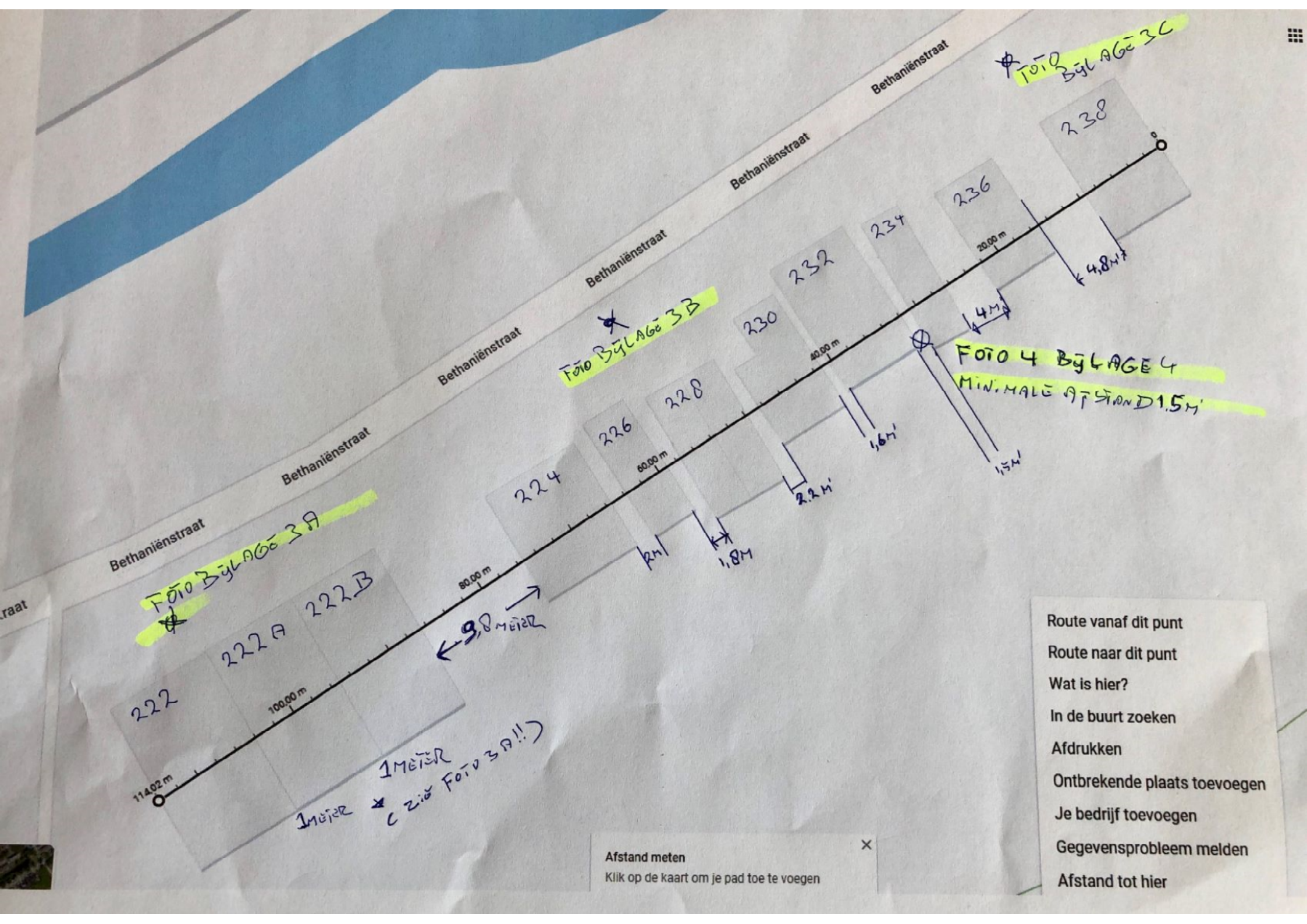
a. Op de in lid 1 van dit artikel bedoelde gronden, voorzover binnen het bouwvlak gelegen, mogen, met inachtneming van de aangegeven maximaal aantal bouwlagen en maximumbouwhoogten uitsluitend woonwagens, bijgebouwen en andere ondergeschikte binnen de bestemming passende bouwwerken worden gebouwd.
b. Op de in lid 1 van dit artikel bedoelde gronden, ter plaatse van de aanduiding 'bijgebouwen' mogen bijgebouwen en andere binnen de bestemming passende bouwwerken met een maximum bouwhoogte van 3 meter en een maximale oppervlakte van 20 m^2 worden gebouwd.

12.3 Specifieke gebruiksregels

a. Onder gebruik van de gronden en opstallen in strijd met de bestemming bedoeld in art 7.10 van de Wet ruimtelijke ordening wordt in elk geval begrepen:
    1. gebruik als beroeps- of bedrijfsmatige werk- of opslagruimte;
    2. het gebruik van bijgebouwen als zelfstandige woning en als afhankelijke woonruimte.
b. Het bepaalde in lid 12.3 onder a.1. is niet van toepassing op het gedeelte van een woning in gebruik ten behoeve van beroep aan huis door de bewoner, mits dit gedeelte niet meer bedraagt dan 1/3 van de vloeroppervlakte van de woning. Voorts mag door dit gebruik geen onevenredige aantasting van het woon- en leefklimaat ter plaatse, noch een onevenredige parkeerdruk ontstaan.

Artikel 2.83 lid 2 Bouwbesluit

Het ***tweede lid*** geeft aan dat er ten hoogste 4 woonwagens met bijgebouwen (zie voor het begrip «nevenfunctie» artikel 1.1) bij elkaar mogen liggen binnen een brandcompartiment, op voorwaarde dat de totale gebruiksoppervlakte in dat brandcompartiment aan woonwagens en bijgebouwen niet groter is dan 500 m². De onderlinge afstand die hierbij tussen de woonwagens moet worden aangehouden is niet in dit besluit geregeld. De denkbeeldige afstand van 5 m in artikel 2.84, achtste lid, die in de praktijk soms als onderlinge afstand wordt aangehouden is daar niet voor bedoeld. De in dat artikel genoemde afstand is alleen een rekenwaarde. De daadwerkelijke afstand tussen de woonwagens volgt uit het bestemmingsplan. Dit (tweede) lid geeft het bevoegd gezag alleen de mogelijkheid om op te treden tegen een brandonveilige opstelling van woonwagens al dan niet als gevolg van een onjuiste afstand tussen de woonwagens onderling. Een clusteromvang van ten hoogste 4 woonwagens biedt voldoende brandveiligheid en laat ruimte om woonwensen in te willigen. Bij dit tweede lid zijn de aanbevelingen uit de handreiking Brandveiligheid van woonwagens en woonwagenlocaties, VROM-Inspectie, 15 maart 2009 verwerkt. In het tweede lid van artikel 2.83 is bij Stb. 2014, 51 de gebruiksoppervlakte binnen het brandcompartiment van ten hoogste 500 m2 verruimd naar ten hoogste 1.000 m^2. Hiermee is het mogelijk om voortaan grotere woonwagens dan 125 m^2 te plaatsen binnen een brandcompartiment. Dit gewijzigde voorschrift past beter binnen de uitgangspunten van de hierboven genoemde Handreiking brandveiligheid van woonwagens en woonwagenlocaties, op basis waarvan de afgelopen jaren veel woonwagenlocaties opnieuw zijn ingericht.


Bethaniënstraat
Bethaniënstraat
Bethaniënstraat
Bethaniënstraat
Bethaniënstraat
FOTO BIJLAGE 3A
FOTO BIJLAGE 3B
FOTO BIJLAGE 3C
FOTO 4 BIJLAGE 4
MINIMALE AFSTAND 1,5M
222
222A
222B
224
226
228
230
232
234
236
238
100,00 m
80,00 m
60,00 m
40,00 m
20,00 m
0
114,02 m
9,8 METER
1 METER
1 METER (ZIE FOTO 3A!!)
1,8M
2,2M
1,6M
1,5M
4M
4,8M
Route vanaf dit punt
Route naar dit punt
Wat is hier?
In de buurt zoeken
Afdrukken
Ontbrekende plaats toevoegen
Je bedrijf toevoegen
Gegevensprobleem melden
Afstand tot hier
Afstand meten
Klik op de kaart om je pad toe te voegen









Veiligheids- en Gezondheidsregio Gelderland-Midden
Brandweer

MEMO

Betreft : **Memo brandveiligheid risicogerichte benadering woonwagenstandplaatsen**

Inleiding
Op 11 april 2018 is in een woonwagen in de woonwagenstandplaats aan de Ir. Molsweg in Arnhem brand uitgebroken. Dit is reden geweest om eens specifiek te kijken naar de regelgeving op het gebied van brandcompartimentering in relatie tot de situatie in de praktijk. Doel van deze memo is om te bekijken of er knelpunten zijn waar op gereageerd zou moeten worden.
Daarom zijn alle woonwagenstandplaatsen in Gelderland Midden aan een schouw onderworpen, waarbij is vastgesteld dat een groot aantal standplaatsen op het gebied van het onderdeel “beperking uitbreiding van brand” niet voldoen aan de uitgangspunten van het Bouwbesluit 2012.
Voor een juist begrip hiervan zullen we kort kijken naar wat het Bouwbesluit 2012 hierover stelt.

Bouwbesluit
Artikel 2.82 geeft geen specifieke eisen voor woonwagens, terwijl in artikel 2.83 lid 2 wordt gesteld dat in een brandcompartiment ten hoogste vier woonwagens zijn gelegen met een totaal gebruiksoppervlak van ten hoogste 1000 m^2. Dit kan worden gerealiseerd door het aanbrengen van een bouwkundige weerstand tegen branddoorslag en brandoverslag (wbdbo) van 30 minuten, of door een onderlinge afstand aan te houden van minimaal 5 meter tussen de woonwagens (2.84 lid 10).
In de toelichting Bouwbesluit 2012 wordt expliciet aangegeven dat deze wbdbo geldt voor een compartiment van vier woonwagens.
In afdeling 2.11 (*Verdere beperking uitbreiding van brand*) worden geen directe eisen gesteld die rechtstreeks betrekking hebben op woonwagens. De toelichting geeft hierom aan dat kan worden volstaan met de eisen vanuit artikel 2.82, 2.83 en 2.84. Conclusie is dat de brandcompartimentering per cluster van maximaal vier woonwagens de enige eis is die gesteld kan worden aan deze standplaatsen op het gebied van beperken van brand.

Uit de toelichting Bouwbesluit 2012 blijkt verder dat de brandveiligheid van woonwagens en hun standplaatsen deels op een risicogerichte manier zijn benaderd. Hierbij is de handreiking “Brandveiligheid van woonwagens en woonwagenlocaties” van de VROM-Inspecties uit 2009 gebruikt als uitgangspunt, waarin rekening is gehouden met de specifieke “woonwensen“.

Verwacht wordt dat het onmogelijk zal zijn om al de bestaande standplaatsen te laten gaan voldoen aan de hierboven genoemde regelgeving, daarom zullen we hierna kijken of een risicogericht benadering kan leiden tot een acceptabel en gelijkwaardig brandveiligheidsniveau ten opzichte van de geldende regels.

MEMO

Onderzoek
Om een beeld te krijgen van de daadwerkelijke risico's bij een brand in een woonwagen is het noodzakelijk om in het verleden te duiken. Daarbij wordt meteen duidelijk dat er nauwelijks gegevens van branden in woonwagens kunnen worden opgevraagd binnen onze organisatie. Dat heeft te maken met beperkingen in ons datasysteem en een beperkte hoeveelheid incidenten met woonwagens binnen onze regio. Daarnaast zijn kleine en door de bewoners zelf gebluste branden totaal niet in beeld.

Het is natuurlijk niet zo dat er niets bekend is over branden bij woonwagenstandplaatsen. Als er veel schade is of als er slachtoffers te betreuren zijn wordt hiervan gelijk in de media verslag gedaan, waardoor via internet alsnog gegevens bekend worden.
In bijlage 1 is een globaal overzicht van woonwagenbranden in Nederland over de afgelopen 15 jaar weergegeven, achterhaald via gegevens op het internet. Zoals al eerder aangegeven zullen dit vast niet alle daadwerkelijke branden in woonwagens zijn, maar geven ze wel een goede indicatie voor het aantal relevante branden op woonwagenstandplaatsen.

Volgende vraag die meteen opkomt is of bij een brand van een woonwagen het aantal slachtoffers beperkt blijft, een belangrijke reden eventuele handhaving van regels?
Binnen Nederland blijkt dat de er vanaf 2006 in totaal 4 dodelijke slachtoffers te betreuren zijn geweest, bij drie losse incidenten. Daarnaast zijn er meerdere gewonden te betreuren geweest. Bij geen van de *gevonden* incidenten waren meer dan 4 woonwagens betrokken.

Buiten Nederland zie je dat in 2015 in Dublin zelfs 10 personen zijn overleden na een brand in meerdere woonwagens. Dit is zeker niet exemplarisch, maar kan worden gezien als een zeer uitzonderlijke situatie door een ongelukkige samenloop van omstandigheden. Wat overigens wel opvalt bij dit incident is dat er ook hier slechts sprake was van een beperkt aantal betrokken woonwagens, te weten 2 stuks.

Beantwoorden deelvraag
Hoe is het nu mogelijk dat er bij branden op woonwagenstandplaatsen nooit meer dan 4 woonwagens zijn afgebrand? Hieronder zijn een aantal mogelijke oorzaken aangegeven.

1. Het voordeel van woonwagens boven woningen is dat er bij woonwagens vrijwel nooit sprake is van branddoorslag van de woonwagens onderling, in tegenstelling tot de situatie bij normale woningen welke tegen elkaar aan zijn gebouwd (branddoorslag via het dakbeschot). Dit is bij woonwagens veel minder het geval omdat ze los van elkaar geplaatst zijn, met alleen soms een berging die grenst aan de buren.

2. Door de combinatie van kleinere ruimte en de toepassing van veel kunststoffen in een woonwagen zal er relatief veel rook ontstaan. Er ontstaat eerder een brandstof-beheerste brand met een beperkte uitbreidingssnelheid dan bij normale woningen.
   Resultaat hiervan is dat vooral in het begin van de brand minder hittestraling afgegeven zal worden aan de omgeving, waardoor het risico op brandoverslag wordt beperkt.

3. Als laatste en niet onbelangrijke factor om mee te wegen is dat de repressieve dienst eenvoudiger woonwagens kan blussen dan woningen. De brandoppervlakte is klein door de beperkte oppervlak

MEMO

en hoogte van de woonwagen. Het overgrote deel van de woonwagens beschikt alleen over een begane grond, hierdoor is de binnenaanval door de brandweer relatief eenvoudig en snel uit te voeren. Hierdoor is het mogelijk een beginnende brand in een vroegtijdig stadium te bestrijden. Daarnaast kan de repressieve dienst eenvoudig bluswater voor blussing en/of koeling tussen de woonwagens krijgen, ook al is er maar een beperkte ruimte van bijvoorbeeld 50 cm aanwezig.

Conclusie
Op basis van de hierboven genoemde factoren is min of meer aangetoond dat bij brand in één woonwagen er geen brand te verwachten is waarbij vier of meer dan vier woonwagens zijn betrokken.
Met deze constatering is ook gelijk duidelijk dat er aan de functionele eis vanuit het Bouwbesluit wordt voldaan, immers een brandcompartiment omvat maximaal vier woonwagens.

Daar waar zich meer dan vier woonwagens in een brandcompartiment bevinden geldt ook dat het risico op uitbreiding naar meer woonwagens niet te verwachten is. Daarom is het voor het bevoegd gezag in deze situaties niet strikt noodzakelijk om handhavend op te treden inzake clustervorming.

Aanbeveling
Hoeft er dan niets meer worden gedaan aan de situatie op bestaande woonwagenstandplaatsen? Dat is wat ons betreft wat te beperkt. Het is zeker zo dat de bouwkundige schade acceptabel is.
Maar het is zeker verstandig om verder te kijken naar wat er mogelijk is om te zorgen voor nog meer persoonlijke veiligheid voor de bewoners. Hieronder worden een aantal mogelijke oplossingsrichtingen aangegeven.

1. Blijven adviseren om in bestaande situaties een zo groot mogelijke afstand tussen woonwagens te realiseren. Het blijft verstandig om daar waar mogelijk de afstand tussen de afzonderlijke clusters naar 5 meter te brengen. Het Bouwbesluit 2012 geeft aan dat er binnen een brandcompartiment maximaal vier woonwagens gesitueerd kunnen zijn, dus bij nieuw in te richten woonwagenstandplaatsen dit als uitgangspunt vasthouden.

2. Rookmelders blijven adviseren om te zorgen voor een vroegtijdige alarmering van de bewoners in geval van brand. Hierbij dient bij plaatsing van de melders wel rekening gehouden te worden met de specifieke eigenschappen van een woonwagen (lage plafonds, vaak een open keuken).
   Bij toepassing van meerdere rookmelders (bijvoorbeeld ook in slaapkamers) deze gekoppeld uitvoeren.

3. Om de ontwikkeling van brand te beperken en dus schade en mogelijk slachtoffers te beperken kan een woningsprinkler, watersproei installatie of zelfs een stationaire watermistinstallatie worden toegepast. Ook het toepassen van een blus bol DSPA (Dry Sprinkler Powered Aerosol) kan overwogen worden.

4. Voorlichting naar de bewoners over gebruik, aankleding en versiering om de bewustwording op het gebied van brandveiligheid te vergroten.

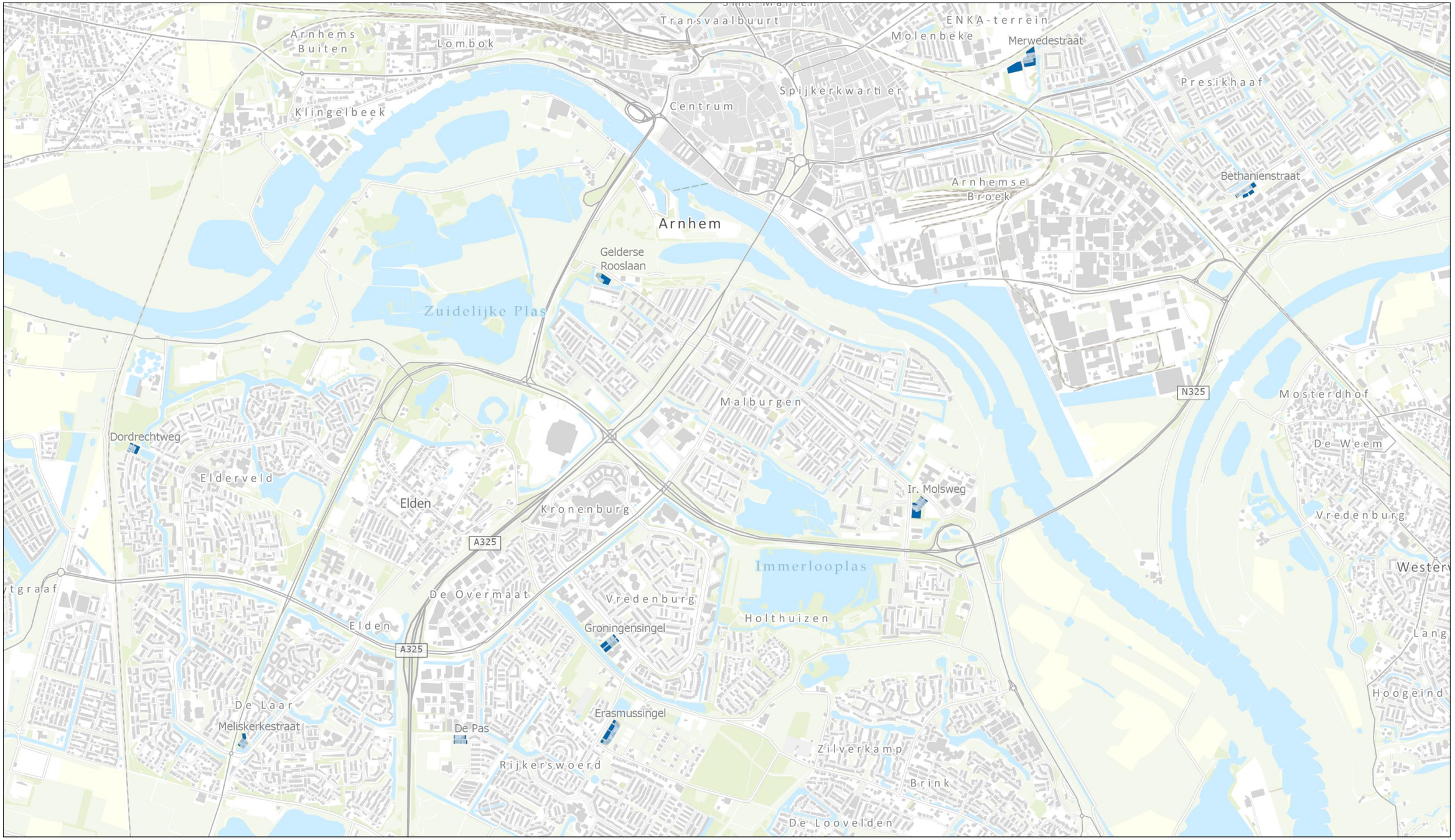
MEMO

5. Voor de brandweer is het noodzakelijk om gegevens van branden op woonwagenstandplaatsen vast te gaan leggen in hun document management systeem.

Communicatie
Ondanks het beperkte aantal branden in woonwagens blijft het verstandig om aandacht te hebben voor brandveiligheid op woonwagenstandplaatsen. Voorstel is om in overleg te treden met de belangenvereniging voor woonwagenbewoners om na te gaan wat de beste wijze is om deze boodschap over te brengen. Ook de gemeenten en eventueel woningcorporaties, als eigenaren van de standplaatsen, kunnen betrokken worden in deze consultatieronde. Vervolgens moet dit leiden tot een gerichte campagne met als doel een nog brandveiliger woonklimaat voor woonwagenbewoners. Er is inmiddels een overleg geweest met de Stichting woonwagen belangen Nederland. De voorzitter van de vereniging van Sinti Roma en Woonwagenbewoners NL& Woonwagenbelangen Nederland, heeft na overleg toegestaan dat deze memo op de internet site “Het Wiel” (toegang van meer dan 4000 personen) geplaatst mag worden. De voorzitter bedankt ons voor de samenwerking en geeft aan ook graag in de toekomst meer voor elkaar te betekenen.

Gemeente Arnhem - woonwagenstandplaatsen

Haalbaarheidsonderzoek geluid



Documentnummer: M.2019.1521.00.R001 (HL)
Datum: 18 februari 2020
Contactpersoon: ing. J.D. (Jasper) Pondman | jpo@dgmr.nl | t 088 - 3467 817

Colofon

Opdrachtgever	Gemeente Arnhem Postbus 9029 6800 EL ARNHEM
Contactpersoon opdrachtgever	Mevrouw Gerritsen
Project	Gemeente Arnhem - woonwagenstandplaatsen
Betreft	Haalbaarheidsonderzoek geluid
Uw kenmerk	-
Rapport	M.2019.1521.00.R001
Datum	18 februari 2020
Versie	003
Status	eindrapportage
Uitgevoerd door	DGMR Industrie, Verkeer en Milieu B.V. Van Pallandtstraat 9-11 6814 GM Arnhem Postbus 153 6800 AD Arnhem
Contactpersoon	ing. J.D. (Jasper) Pondman 088 346 78 17 jpo@dgmr.nl
Auteur	ing. J.D. (Jasper) Pondman 088 346 78 17 jpo@dgmr.nl
Projectadviseur	ing. M.H.M. (Michel) van Kesteren 088 346 78 00 ks@dgmr.nl
2e lezer/secr.	HL

ing. M.H.M. (Michel) van Kesteren
DGMR Industrie, Verkeer en Milieu B.V.

Inhoud

In dit document is een analyse opgenomen van de geluidbelasting bij een aantal locaties waar mogelijk uitbreiding van woonwagenstandplaatsen kan komen. De geschetste uitbreidingsmogelijkheden zijn onderdeel van het locatieonderzoek in het kader van het plan van aanpak voor uitbreiding van woonwagenlocaties dat door de gemeente Arnhem in overleg met betrokken corporaties en woonwagenbewoners wordt opgesteld.

De analyse zijn uitgevoerd voor de relevante geluidsbronnen. Dat zijn industriegeluid, wegverkeersgeluid en railverkeersgeluid.

Voor industriegeluid is gebruik gemaakt van de VNG-publicatie Bedrijven en milieuzonering. Daarbij is gekeken voor welke bedrijven de standplaatsen komen binnen de richtafstand. Voor die bedrijven is de representatieve invulling van de maximale planmogelijkheden bepaald en doorgerekend. Deze zijn getoetst aan de streefwaarden uit stap 2 en 3 uit de publicatie. Wordt voldaan aan stap 2, dan is sprake van een goede ruimtelijke ordening. Bij stap 3 is een extra afweging nodig.

Voor sportvelden is ook de representatieve invulling van de maximale planmogelijkheden opgenomen. De geluiden vallen niet onder regelgeving, maar een afweging van de geluidbelasting is wel noodzakelijk in het kader van een goede ruimtelijke onderbouwing. Het Activiteitenbesluit geeft geen grenswaarden voor het geluid van sportactiviteiten. Eventuele ontwikkeling van woonwagenstandplaatsen leidt daardoor niet tot een belemmering voor de sportvelden.

Voor verkeer is getoetst of de geluidbelasting voldoet aan de voorkeurswaarde van 48 dB. In dat geval is geen hogere waarde en onderbouwing daarvoor nodig. Indien dat niet het geval is, is getoetst of de geluidbelasting voldoet aan de grenswaarde. Voor woonwagenstandplaatsen bedraagt die grenswaarde 53 dB. Dit is een andere waarde dan geldt voor woningen. Woonwagens zijn namelijk minder goed te isoleren. Ook gelden de grenswaarden niet bij de gevel, maar op de grens van het terrein. Maatregelen zijn onderzocht om te bepalen of het mogelijk is de geluidbelasting terug te brengen onder de voorkeurswaarde of grenswaarde.

Voor railverkeer is eenzelfde benadering gevolgd. De voorkeurswaarde bedraagt in dit geval 55 dB en de grenswaarde 63 dB.

De Pas

Hier gaat het enkel om wegverkeer en industriegeluid van de sportvelden.

De richtafstand (kleine cirkels rond uitbreidingslocaties) van de bedrijvigheid op het bedrijventerrein tegenover de locatie ligt niet over de woonwagenstandplaatsen heen. Daarmee vormt dit geen belemmering.

De geluidbelasting (ten hoogste 51 dB) is hoger dan de voorkeurswaarde, maar lager dan de grenswaarde. Maatregelen zijn niet mogelijk om te gaan voldoen aan de voorkeurswaarde. De geluidbelasting wordt bepaald door De Pas en Lange Akker.

Sportvelden aan de zuidzijde. Op basis van een inschatting van het gebruik en het trainings/wedstrijdschema hebben we de geluidbelasting in beeld gebracht. Dit ligt zowel voor het langtijdgemiddeld beoordelingsniveau, als voor de maximale geluidsniveaus boven de streefwaarden uit stap 2 van de VNG-publicatie Bedrijven en milieuzonering. Die oorzaak is stemgeluid en geluid van fluitjes. Voor het maximale geluidsniveau ligt dit ook boven de streefwaarden uit stap 2. ($L_{Ar,LT}$ ten hoogste 49 en 46 dB(A), L_{max} ten hoogste 82 en 75dB(A) in dag- en avondperiode). De geluiden zijn niet relevant voor de toetsing aan het Activiteitenbesluit. Eventueel kan gemotiveerd worden dat de niveaus in dit geval aanvaardbaar zijn.

Een schermmaatregel langs de weg is niet doeltreffend. Er blijft een overschrijding van de voorkeurswaarde

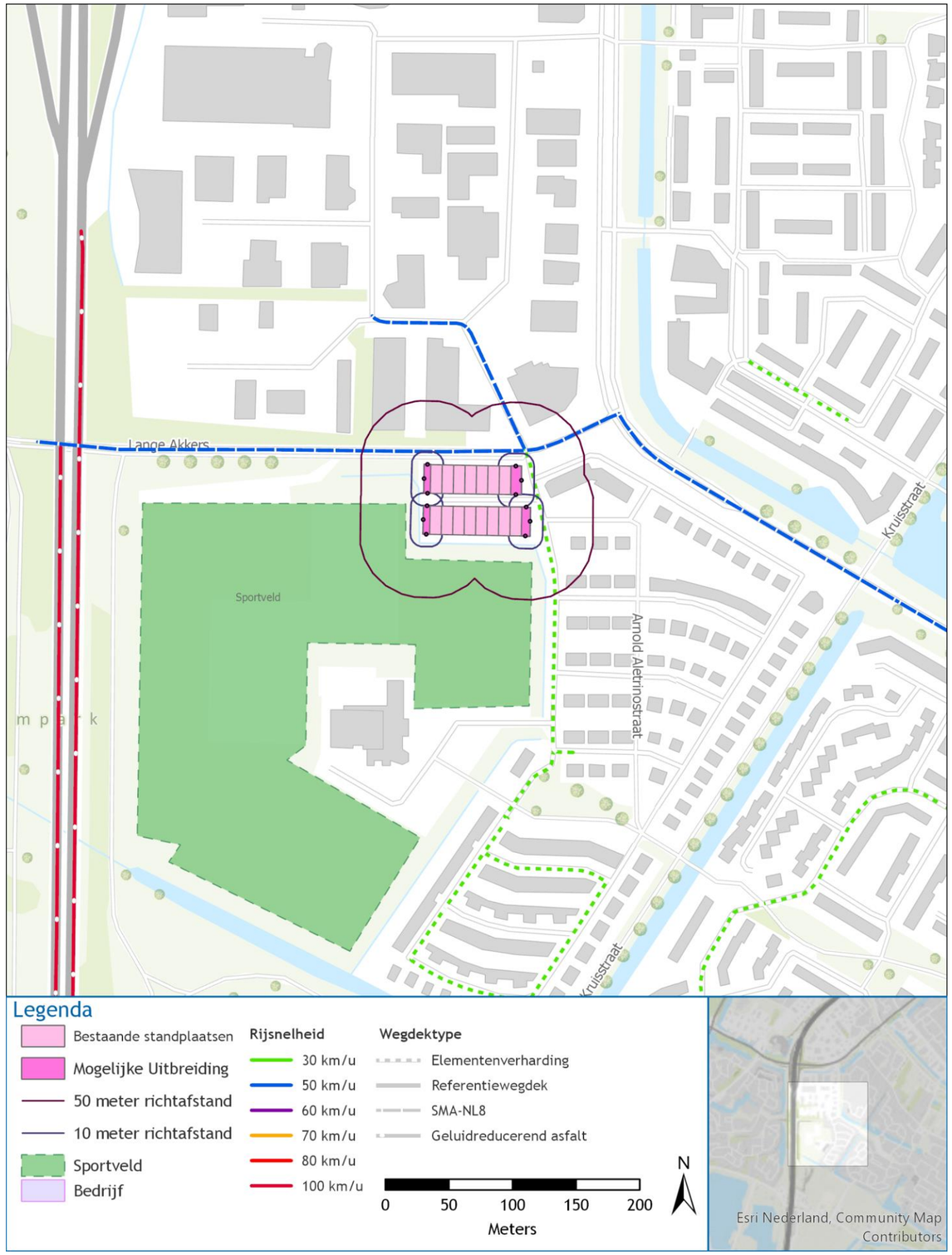
Het vervangen van het wegdek voor een stil wegdek zorgt niet voor een geluidbelasting onder de voorkeurswaarde.

De Pas is reeds een 30 km/uurweg. Het verlagen van de rijsnelheid op de Lange Akker naar 30 km/uur zorgt nog steeds voor een overschrijding van de voorkeurswaarde.

30

Met een scherm van 2 meter hoog, met een hoek om het plangebied is het maximale geluidsniveau te beperken tot 75 dB(A). Motivering blijft noodzakelijk

Eindconclusie: past binnen grenswaarde, maatregelen aan De Pas en Lange Akker zijn niet realistisch, schermmaatregel niet effectief. Voor sportvelden is een motivering noodzakelijk en een schermmaatregel te overwegen.

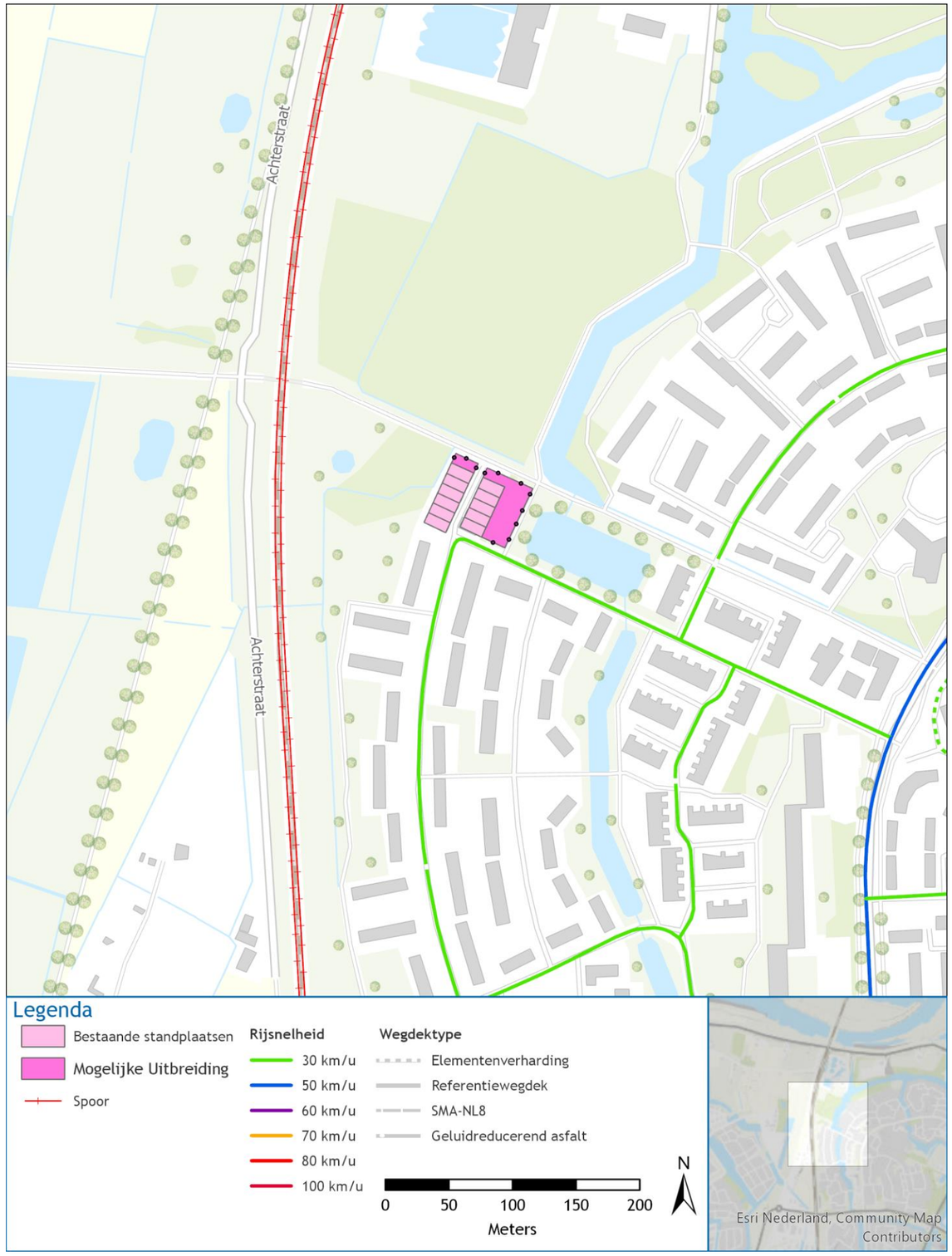


Dordrechtweg

Het gaat hier om rail- en wegverkeer.

Het railverkeersgeluid (geluidbelasting ten hoogste 59 dB) ligt boven de voorkeurswaarde, maar onder de grenswaarde. Maatregelen zijn niet doeltreffend voor het spoor. Een hogere waarde is wel nodig.

Het wegverkeersgeluid van de gezoneerde wegen en de niet gezoneerde wegen is onder de voorkeurswaarde.



Eindconclusie: Voor railverkeer is een hogere waarde nodig. Het wegverkeer voldoet aan de voorkeurswaarde.

Erasmussingel

Het gaat hier enkel om wegverkeer.

De geluidbelasting (ten hoogste 52 dB) is hoger dan de voorkeurswaarde, maar lager dan de grenswaarde. Maatregelen zijn mogelijk om te gaan voldoen aan de voorkeurswaarde.

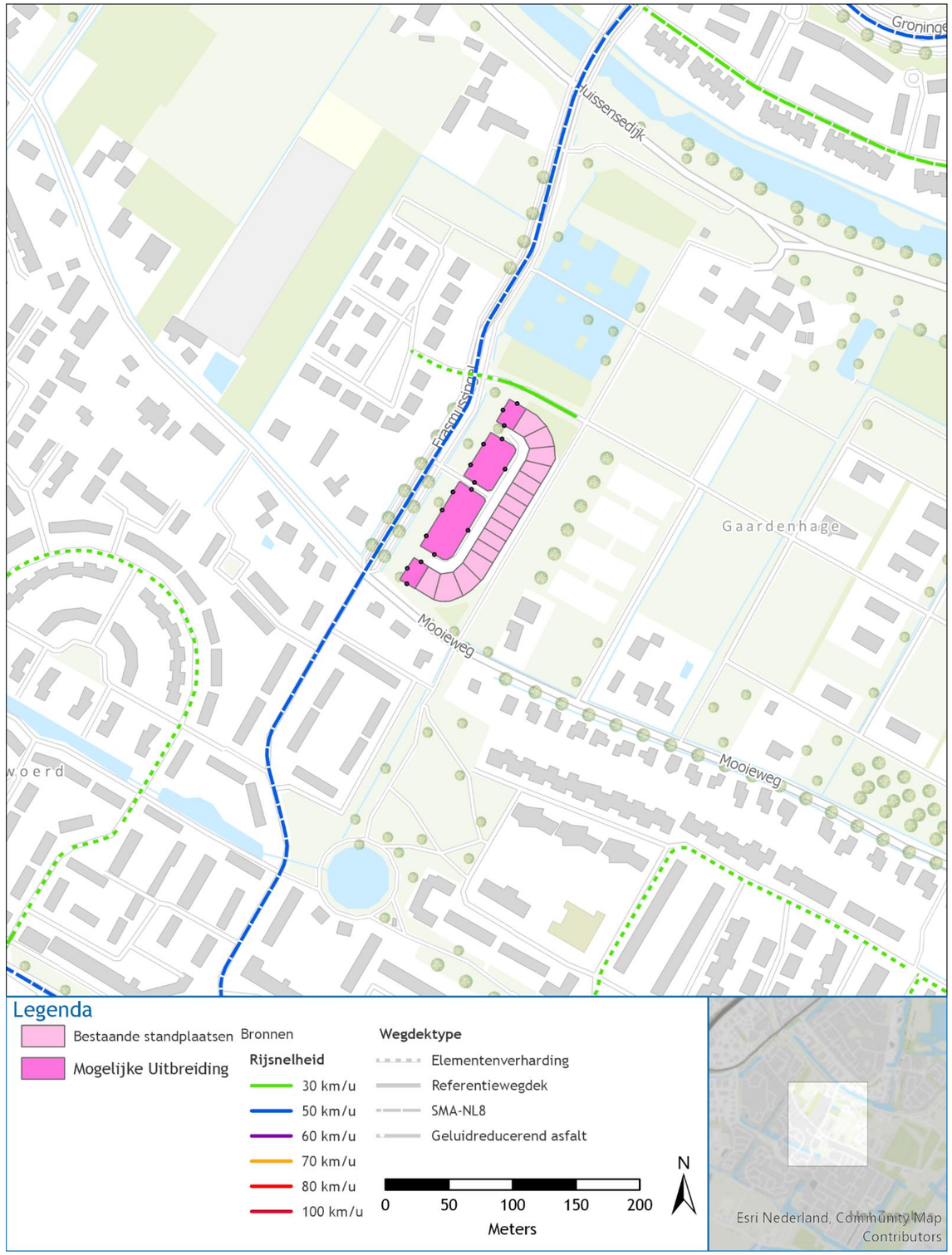
Met een scherm van 2 m hoog over een lengte van 150 m langs de standplaatsen kan de geluidbelasting beperkt worden tot de voorkeurswaarde. Een scherm langs de voorzijde van het terrein, dat tevens de ontsluiting vormt, en aan de voorzijde van de woonwagens is stedenbouwkundig en gelet op de gewenste openheid niet realistisch.

Met het vervangen van het wegdek op de Erasmussingel voor een stil wegdek blijft de geluidbelasting boven de voorkeurswaarde.

Door de Erasmussingel nabij het gebied af te waarderen van 50 naar 30 km/uur is deze niet meer zoneringsplichtig. Op dat moment geldt daarvoor niet meer de Wgh en wordt het formeel mogelijk de standplaatsen te realiseren. Wel dient nog onderbouwd te worden dat de geluidbelasting als gevolg van niet-gezoneerde wegen acceptabel is. De geluidbelasting van de niet gezoneerde wegen is na de snelheidsverlaging 48 dB.

30

Eindconclusie: Past binnen grenswaarde, met schermmaatregel of snelheidsverlaging ook binnen de voorkeurswaarde.



Groningensingel

Het gaat hier enkel om wegverkeer.

Het wegverkeersgeluid (geluidsbelasting 54 dB) is boven de grenswaarde.

Op het westelijke deel (deel aan het water) wordt wel voldaan aan de voorkeurswaarde.

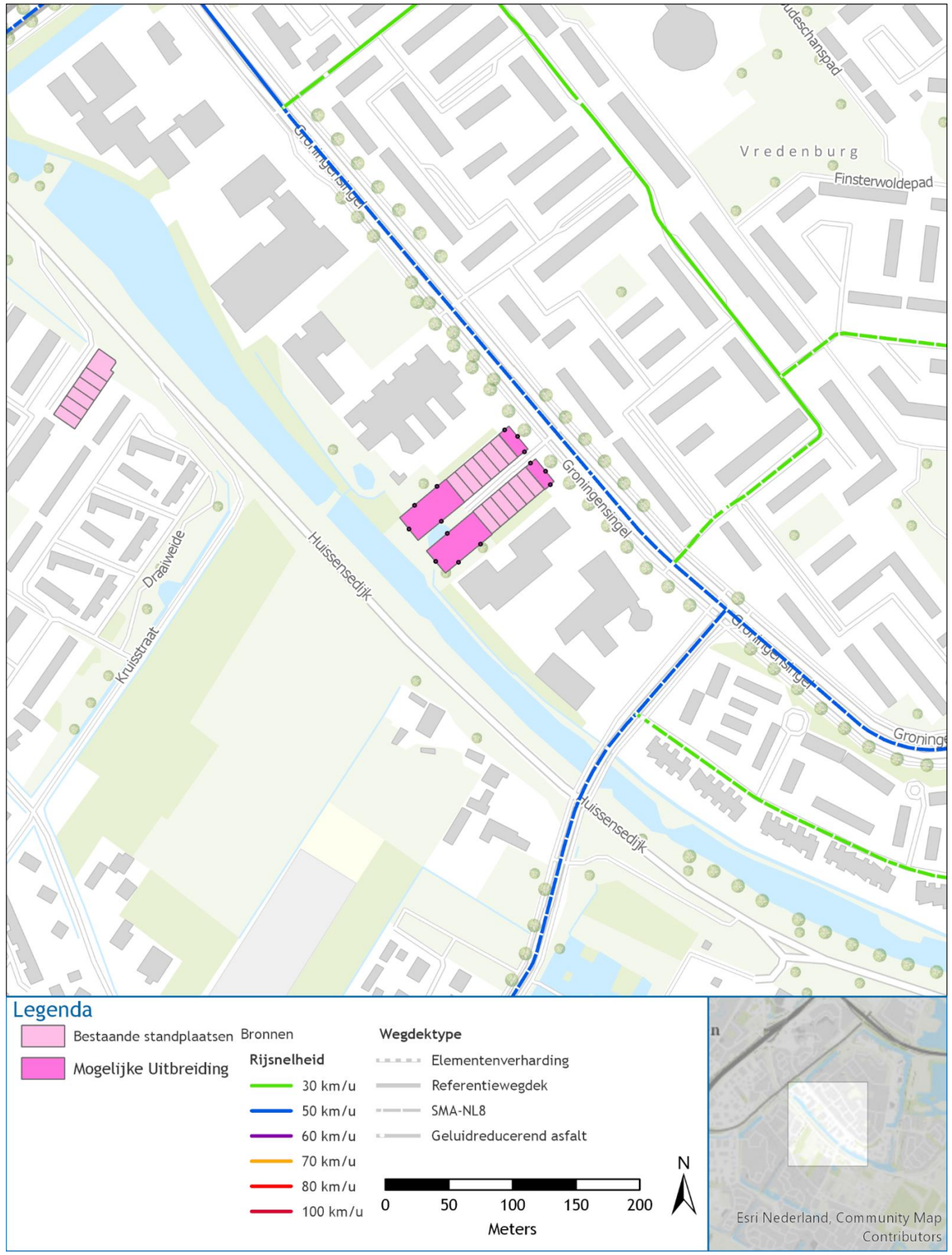
Op het oostelijke deel is de geluidbelasting hoogstens 54 dB. Daarom zijn hier de volgende maatregelen onderzocht:

Met een schermmaatregel is de geluidbelasting (geluidbelasting 51 dB) niet tot de voorkeurswaarde te beperken. Wel kan worden voldaan aan de grenswaarde.

Met het aanpassen van het wegdek op de wegen rond het gebied blijft de geluidbelasting boven de voorkeurswaarde (52 dB). Een hogere waarde is nodig.

Het afwaarderen van de Groningensingel tot 30 km/uurweg maakt dat deze niet meer zoneringsplichtig is. Op dat moment geldt daarvoor niet meer de Wgh en wordt het formeel mogelijk de standplaatsen te realiseren. Wel dient nog onderbouwd te worden dat de geluidbelasting als gevolg van niet-gezoneerde wegen acceptabel is. De geluidsbelasting is 50 dB. Gezien de wijkontsluitingsfunctie van deze weg is dit niet wenselijk.

30



Eindconclusie: Het westelijke deel voldoet aan de voorkeurswaarde. Op het oostelijke deel kan met scherm- of wegdekmaatregelen aan de grenswaarde worden voldaan.

Merwedestraat

Hier gaat het om railverkeer en om wegverkeersgeluid.

Het railverkeersgeluid (geluidbelasting ten hoogste 58 dB) ligt boven de voorkeurswaarde, maar onder de grenswaarde. Maatregelen zijn niet nodig voor het spoor. Een hogere waarde is wel nodig. Het is wel kritisch. Hij ligt tegen het spoor aan, daardoor gaat het geluid er eigenlijk overheen. Op iets grotere hoogte loopt de geluidbelasting daardoor al snel op.

Het wegverkeersgeluid van gezoneerde wegen ligt boven de voorkeurswaarde en boven de grenswaarde (ten hoogste 61 dB). Daarom is een aantal maatregelen onderzocht:

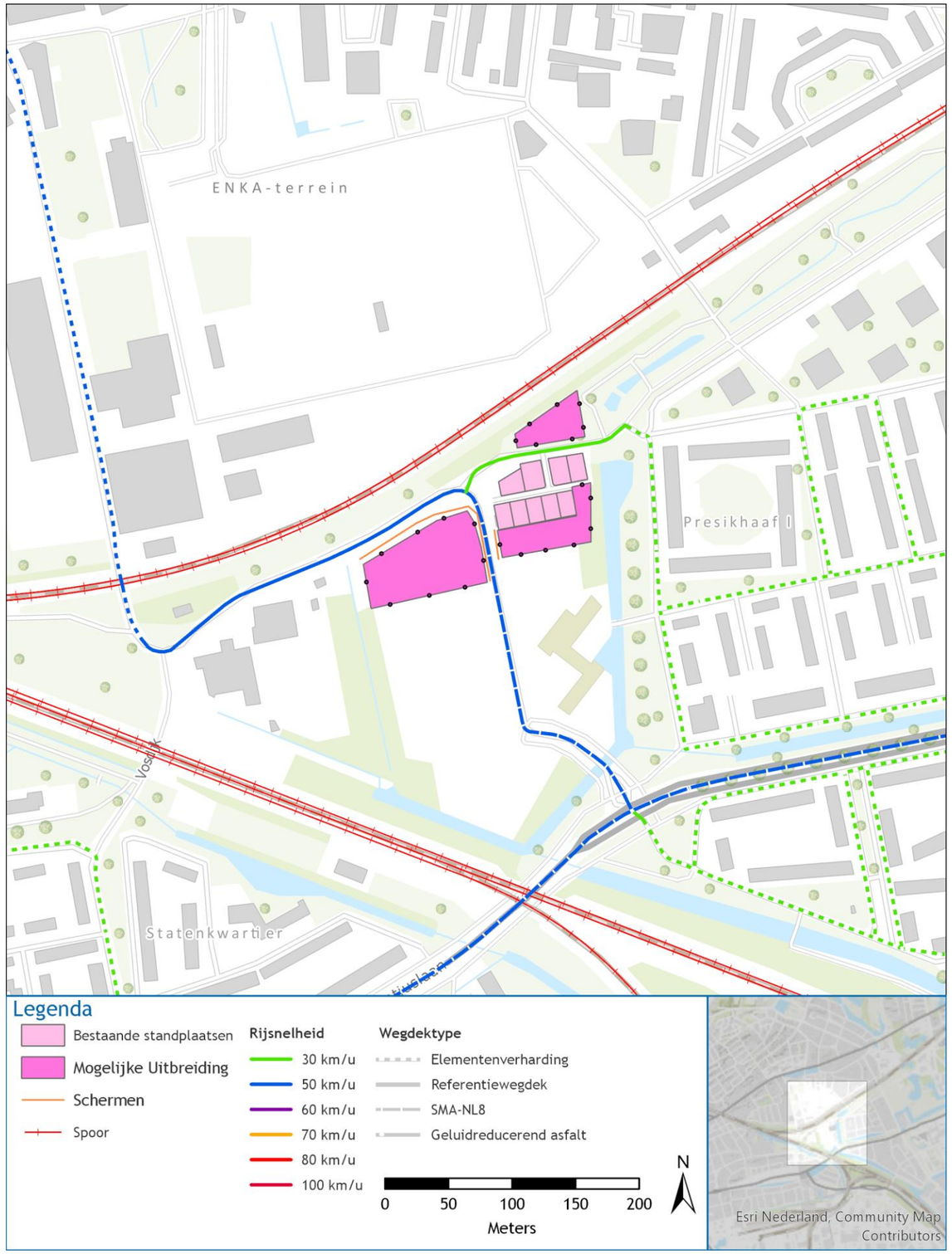
Met een schermmaatregel is dit onder de grenswaarde te reduceren. Daarvoor is 180 meter scherm van 2 meter hoog toegepast (kosten ca. € 180.000,--). De geluidbelasting komt dan onder de grenswaarde te liggen (ten hoogste 52 dB). Dan is nog steeds een hogere waarde nodig.

Met het aanpassen van het wegdek op de wegen rond het gebied blijft de geluidbelasting boven de grenswaarde (59 dB). Dit geeft geen oplossing.

Door de Merwedestraat nabij het gebied af te waarderen van 50 naar 30 km/uur is deze niet meer zoneringsplichtig. Op dat moment geldt daarvoor niet meer de Wgh en wordt het formeel mogelijk de standplaatsen te realiseren. Wel dient nog onderbouwd te worden dat de geluidbelasting als gevolg van niet-gezoneerde wegen acceptabel is. Die geluidbelasting bedraagt dan nog 58 dB (hierop is aftrek toegepast). Dit behoeft op dat moment nog wel onderbouwing.

30

Eindconclusie: Formeel mogelijk te maken door schermmaatregel of afwaardering naar 30 km/uur van de Merwedestraat nabij het plangebied.



Ir. Molsweg

Het gaat hier enkel om wegverkeer.

De geluidbelasting (geluidbelasting 59 dB) is hoger dan de voorkeurswaarde en de grenswaarde. Daarom is een aantal maatregelen onderzocht:

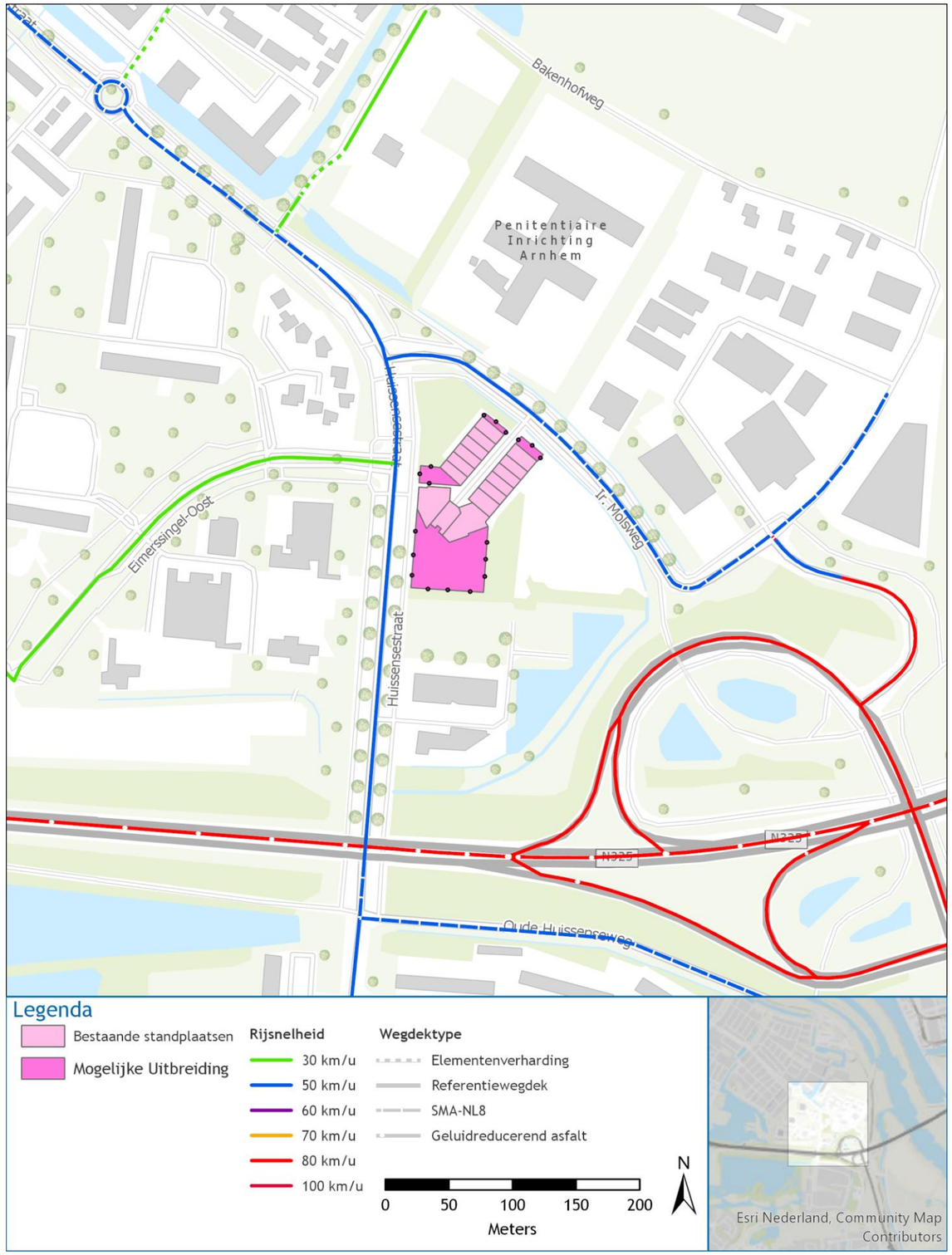
Met een schermmaatregel is dit niet tot de grenswaarde te beperken. ✗

Het aanpassen van het wegdek is niet goed mogelijk voor de N325. Met het veranderen van het wegdek van de Ir. Molsweg en de Huissensestraat blijft de geluidbelasting boven de grenswaarde. ✗

Een snelheidsverlaging is niet mogelijk, gezien de wijkontsluitingsfunctie van de IR. Molsweg en de Huissensestraat. Voor de N325 is dit eveneens onwenselijk. ✗

30

Eindconclusie: Geluidsbelasting boven de grenswaarde, en maatregelen zijn niet effectief.



Gelderse Rooslaan

Hier gaat het enkel om wegverkeer.

De geluidbelasting (ten hoogste 52 dB) is hoger dan de voorkeurswaarde, maar lager dan de grenswaarde. Maatregelen zijn mogelijk om te gaan voldoen aan de voorkeurswaarde.

De geluidbelasting wordt bepaald door de Eldenseweg. Het is niet realistisch om hier maatregelen aan te nemen.

Onderzocht zijn maatregelen bij het plangebied en aan de Gelderse Rooslaan. Zowel met scherm, ander wegdek of snelheidsverlaging blijft die geluidbelasting (afgerond) gelijk. Maatregelen aan de Gelderse Rooslaan zijn niet nodig.

Eindconclusie: past binnen grenswaarde, maatregelen aan Eldenseweg zijn niet realistisch, schermmaatregel niet effectief.



Meliskerkestraat

Het gaat hier enkel om wegverkeer.

Het wegverkeersgeluid van gezoneerde wegen ligt boven de voorkeurswaarde en boven de grenswaarde (ten hoogste 55 dB). Daarom is een aantal maatregelen onderzocht:

Met een schermmaatregel is dit onder de grenswaarde te reduceren. Daarvoor is 160 meter scherm van 2 meter hoog toegepast (kosten ca. €160.000,--). De geluidbelasting komt dan onder de grenswaarde te liggen (ten hoogste 52 dB). Dan is nog steeds een hogere waarde nodig.

Met het aanpassen van het wegdek op de wegen rond het gebied blijft de geluidbelasting boven de grenswaarde (54 dB). Dit geeft geen oplossing.

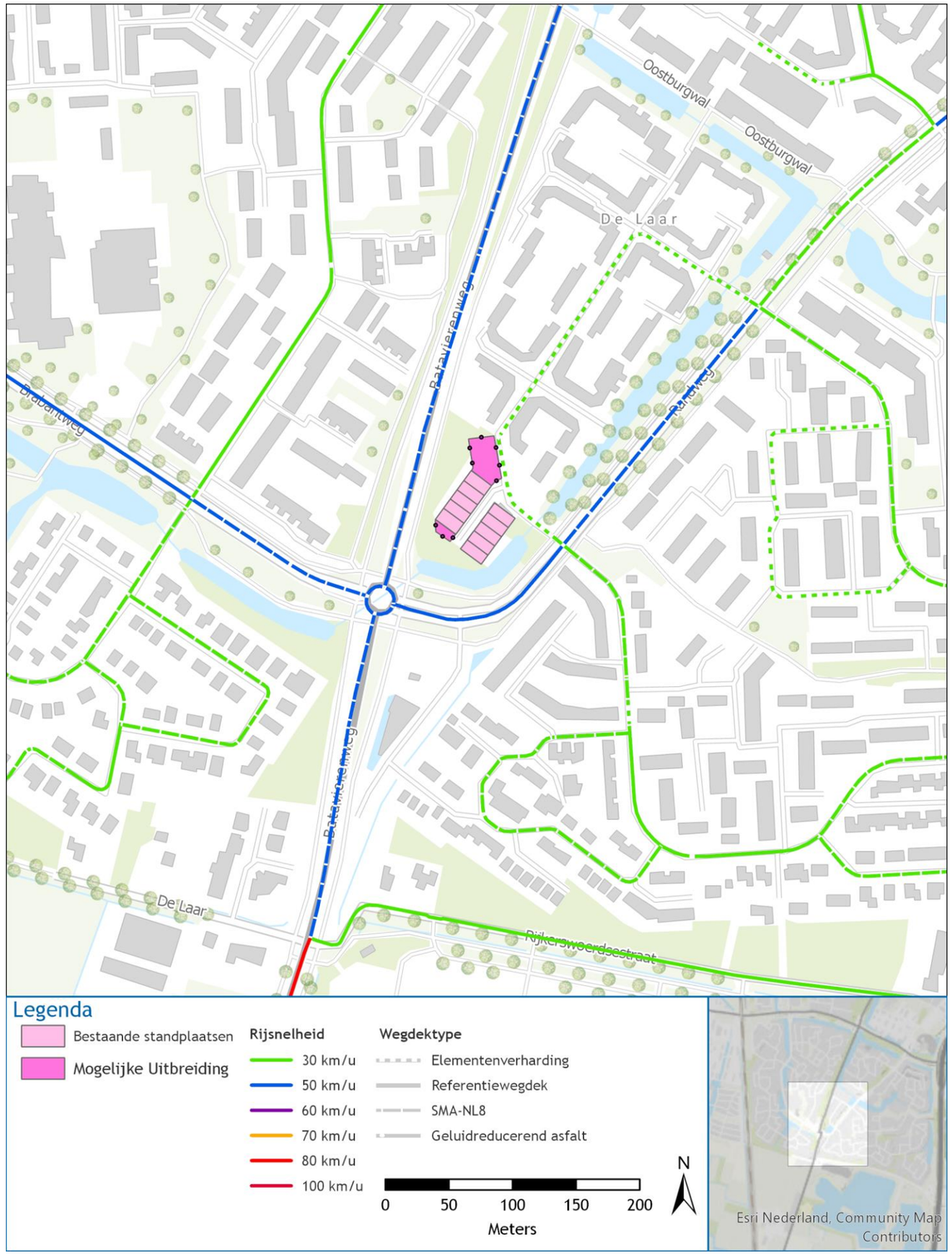
Door de Batavierenweg nabij het gebied af te waarderen van 50 naar 30 km/uur is deze niet meer zoneringsplichtig. De Meliskerkestraat is reeds 30 km/uur.

Een snelheidsverlaging voor de Batavierenweg is echter niet wenselijk gezien de doorstromingsfunctie van deze weg.

30

Het noordelijke deel voldoet wel aan de grenswaarde. Maatregelen kunnen de geluidsbelasting wel beperken, maar niet onder de voorkeurswaarde brengen.

Eindconclusie: Het noordelijke deel voldoet aan de grenswaarde. Met een schermmaatregel kan de gehele uitbreiding gerealiseerd worden, Hogere waarden zijn nodig.



Bethaniënstraat

Hier gaat het om railverkeer, wegverkeer en bedrijvigheid.

Het railverkeer blijft onder de voorkeurswaarde. Daarvoor zijn geen maatregelen nodig.

Het wegverkeer ligt boven de voorkeurswaarde en boven de grenswaarde (ten hoogste 57 dB). Daarom zijn maatregelen onderzocht:

- Met schermen van 2 meter hoog en 70 en 20 meter lang is de geluidbelasting te reduceren, maar blijft de geluidbelasting boven de grenswaarde liggen.
- Door het toepassen van stil asfalt blijft de geluidbelasting ook boven de grenswaarde (ten hoogste 54 dB)
- Met een snelheidsverlaging van de Bethanienstraat nabij het gebied kan worden voldaan aan de grenswaarde. Wel is nog steeds een hogere waarde nodig voor verder gelegen stukken van deze weg. De Wgh is niet meer van toepassing voor de wegen in de buurt, maar in de ruimtelijke motivering moet nog wel aandacht besteed worden aan de verhoogde geluidbelasting.

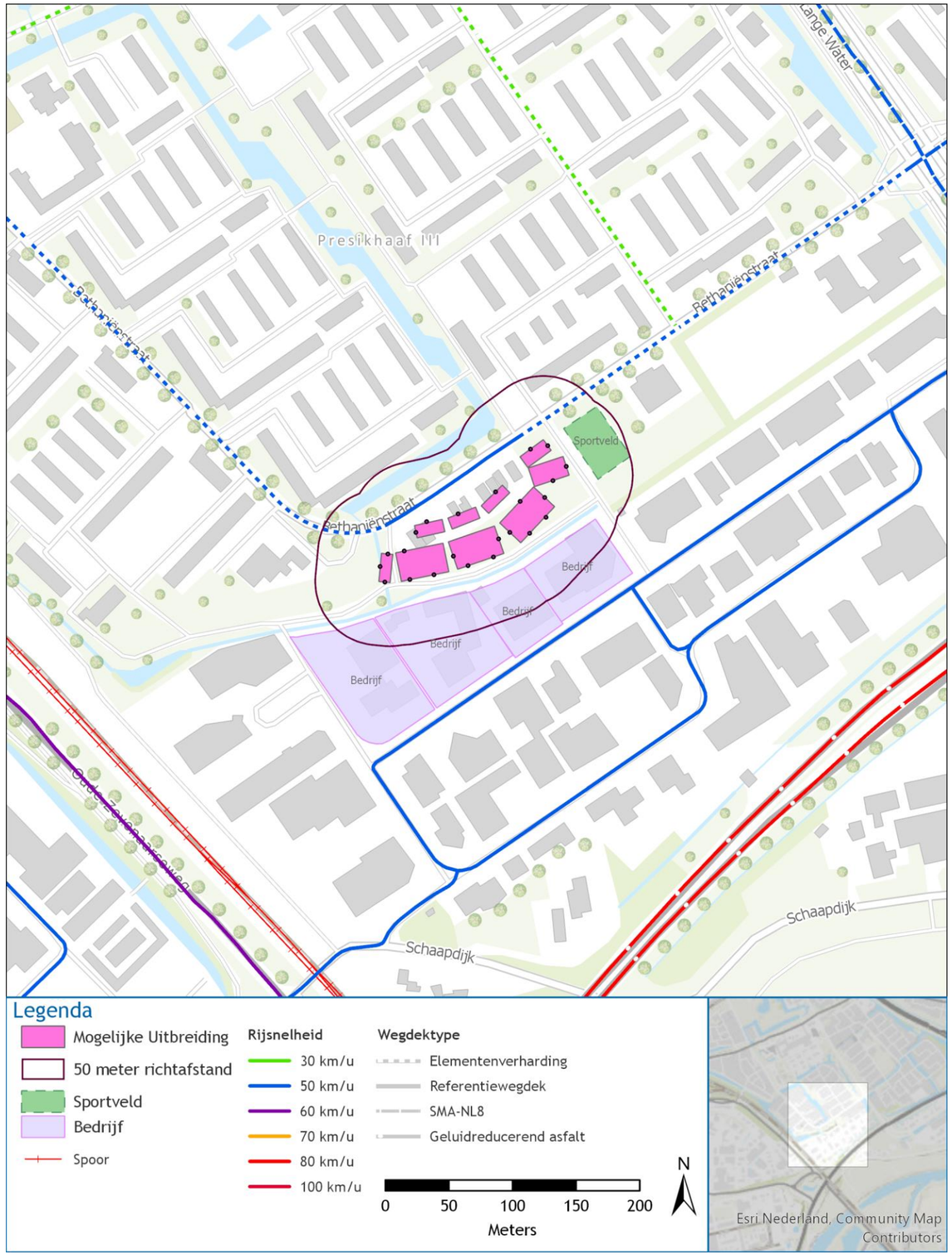
30

De bedrijven hebben een richtafstand van 50 meter. De twee deelgebieden liggen binnen de richtafstand van drie bedrijven. Deze gebouwen zijn zeer specifiek gericht op het huidig gebruik. Het is niet aannemelijk dat hier op overzienbare tijd ander type bedrijvigheid zal plaatsvinden. Daarom zijn de activiteiten van deze bedrijven op basis van kentallen ingeschat. Daaruit blijkt dat deze bedrijven geen belemmeringen ondervinden van de nieuwe standplaatsen en dat voor het aspect bedrijvigheid sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.

Naast het gebied ligt een sportveldje (cruyff court). Op basis van een inschatting van het gebruik, gebaseerd op vergelijkbare situaties, hebben we de geluidbelasting in beeld gebracht. Dit ligt zowel voor het langtijdgemiddeld beoordelingsniveau, als voor de maximale geluidsniveaus boven de streefwaarden uit stap 2 van de VNG-publicatie Bedrijven en milieuzonering. Dit komt zowel door het stemgeluid, als door het geluid van ballen tegen het hekwerk. Voor het maximale geluidsniveau ligt dit ook boven de streefwaarden uit stap 3. ($L_{Ar,LT}$ ten hoogste 53 dB(A), L_{max} ten hoogste 72 dB(A) in dag- en avondperiode). Hiervoor geldt enkel een afweging voor het woon- en leefklimaat. Het veldje kent geen formeel toetsingskader voor geluid en wordt dus ook niet belemmerd door uitbreiding van de standplaatsen. Voor deze afweging is gekeken naar maatregelen:

- Met een scherm van 2 meter hoog is het langtijdgemiddeld beoordelingsniveau te reduceren tot onder de streefwaarde uit stap 2.
- Met een scherm van 3 meter hoog, met een hoek om het plangebied is het maximale geluidsniveau onder de streefwaarde uit stap 2 te krijgen.

Eindconclusie: Rail voldoet, verkeer is enkel met een snelheidsverlaging binnen de grenswaarden te krijgen. Bedrijven worden niet belemmerd. Voor de geluidbelasting van het sportveld is een motivering nodig of dit acceptabel wordt geacht in deze situatie, maatregelen zijn wel mogelijk.



Conclusie

Vanuit akoestisch perspectief zijn het westelijke deel van de Groningensingel en Erasmussingel zonder hogere waarden te ontwikkelen.
Voor De Pas, de Dordrechtweg en de Gelderse Rooslaan zijn maatregelen niet effectief, maar Hogere waarden wel mogelijk.
Voor de Merwedestraat, Meliskerkestraat en Bethanienstraat kan met maatregelen aan de grenswaarde worden voldaan, hogere waarden blijven noodzakelijk.
De Ir. Molsweg overschrijdt de grenswaarde, en maatregelen zijn niet effectief.

Locatie	Railverkeer	Wegverkeer	Industrie of sport	conclusie	Toelichting
De Pas	-	Ja, mits HW	Ja, mits	Ja, mits	Bronmaatregelen niet doeltreffend, motivering bij sportveld, scherm bij sportvelden kan overwogen worden. Bedrijvigheid buiten richtafstand.
Dordrechtweg	Ja, mits HW	Ja	-	Ja, mits	Hogere waarde railverkeer nodig.
Erasmussingel	-	Ja, mits	-	Ja, mits	Schermmaatregel of snelheidsverlaging nodig, anders HW.
Groningensingel	-	Ja, mits	-	Ja Ja, mits	Westelijk deel onder voorkeurswaarde, voor het oostelijk deel zijn maatregelen mogelijk voor het beperken tot de grenswaarde.
Merwedestraat	Ja, mits HW	Ja, mits	-	Ja, mits	Voor wegverkeer snelheidsverlaging of schermmaatregel. RL Opletten op hoogte rond het spoor
Ir. Molsweg	-	nee	-	Nee	Wegverkeer boven grenswaarde, maatregelen niet effectief.
Gelderse Rooslaan	-	Ja, mits HW	-	Ja, mits	Wegverkeer een hogere waarde, geen goede maatregelen mogelijk
Meliskerkestraat	Ja	Ja, mits	-	Ja, mits	Wegverkeer schermmaatregel of snelheidsverlaging, daarna HW nodig.
Bethanienstraat	ja	Ja, mits	Ja, mits	Ja, mits	Wegverkeer een snelheidsverlaging, motivering/schermen bij sportveld

Conclusie

Vanuit akoestisch perspectief zijn het westelijke deel van de Groningensingel en Erasmussingel zonder hogere waarden te ontwikkelen. Voor de Erasmussingel zijn wel maatregelen nodig.
Voor De Pas, de Dordrechtweg en de Gelderse Rooslaan zijn maatregelen niet effectief, maar Hogere waarden wel mogelijk.
Voor de Merwedestraat, Meliskerkestraat en Bethaniënstraat en het oostelijk deel van de Groningensingel kan met maatregelen aan de grenswaarde worden voldaan, hogere waarden blijven noodzakelijk.
De Ir. Molsweg overschrijdt de grenswaarde, en maatregelen zijn niet effectief.

