GEMEENTE
MAASGOUW.

Raadsvergadering
11-07-2023

Documentnummer:	D/23/105398
Zaaknummer:	Z/23/033663

Voorstel tot het toevoegen van een standplaats op de woonwagenlocatie aan de Priester Kooksweg in Ohé en Laak

Van:	*College (portefeuillehouder Snijckers)*
Voorstel:	Voorgesteld wordt om: 1. de woonwagenlocatie aan de Priester Kooksweg in Ohé en Laak uit te breiden met 1 standplaats conform optie 1; 2. hiervoor een procedure tot herziening van het bestemmingsplan op te starten; 3. het benodigde investeringskrediet van € 100.000 beschikbaar te stellen voor de realisatie van de nieuwe standplaats; 4. de financiële lasten behorende bij dit krediet af te dekken uit een eventueel batig jaarrekeningsaldo en als dit ontoereikend is uit de Algemene Reserve.
Bijlagen:	**Bijgevoegd:** geen **Ter inzage:** geen

Namens het college van burgemeester en wethouders,
De secretaris,

Toelichting
Voorstel tot het toevoegen van een standplaats op de woonwagenlocatie aan de Priester Kooksweg in Ohé en Laak

Inleiding:
In 1999 werd de Woonwagenwet afgeschaft en werd het woonwagenbeleid gedecentraliseerd naar de gemeenten. Vanaf dat moment maakt huisvesting van woonwagenbewoners onderdeel uit van het totale volkshuisvestingsbeleid, waarvoor de gemeente primaire verantwoordelijkheid heeft.

In verschillende Nederlandse gemeenten werd het omstreden uitsterfbeleid gehanteerd; de afbouw van het aantal standplaatsen. Dit beleid is echter strijdig bevonden met het mensenrechtelijk kader dat door het EVRM en de Algemene Wet Gelijke Behandeling (AWGB) wordt gevormd. Het Europese Hof van de Rechten van de Mens (EHRM) heeft de afzonderlijke subgroepen waar een woonwagenbewoner deel van uitmaakt, erkend als etnische groeperingen. Dit houdt in dat er een positieve verplichting rust bij overheden om de identiteit en de levensstijl van woonwagenbewoners te beschermen en te faciliteren.

Maasgouw heeft weliswaar geen actief uitsterfbeleid gehanteerd, maar heeft ook geen standplaatsen toegevoegd. Er ligt voor Maasgouw dus nog een opgave om een inhaalslag te maken.

Het Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties (BZK) heeft in juli 2018 het 'Beleidskader gemeentelijk woonwagen- en standplaatsenbeleid' uitgebracht. De belangrijkste uitgangspunten van het beleidskader zijn:
- Het beleid dient voldoende rekening te houden met en ruimte te geven aan het woonwagenleven van woonwagenbewoners;
- De afbouw van standplaatsen is niet toegestaan zolang hieraan behoefte is;
- Een woningzoekende woonwagenbewoner heeft binnen redelijke termijn kans op een standplaats. Dat betekent dat er vaart gezet moet worden achter het realiseren van nieuwe standplaatsen.

Gemeenten zijn dus verplicht om ruimte te bieden aan de cultuur van woonwagenbewoners. Ze moeten zorgen voor voldoende plaatsen om in de behoefte te voorzien. Om dat doel te bereiken, heeft de Maasgouwse gemeenteraad op 5 oktober 2021 het plan van aanpak 'Woonwagen- en standplaatsenbeleid' goedgekeurd. In dat plan van aanpak is geïnventariseerd welke uitbreidingsbehoefte er per locatie is en hoe deze mogelijk kan worden ingevuld.

Voor de woonwagenlocatie aan de Priester Kooksweg in Ohé en Laak is de uitwerking van het plan van aanpak gereed. Met voorliggend voorstel stelt het college de raad voor de locatie uit te breiden conform optie 1 en het benodigde investeringskrediet voor die uitbreidingsoptie beschikbaar te stellen.

Beslispunten:
1. de woonwagenlocatie aan de Priester Kooksweg in Ohé en Laak uit te breiden met 1 standplaats conform optie 1;
2. hiervoor een procedure tot herziening van het bestemmingsplan op te starten;
3. het benodigde investeringskrediet van € 100.000 beschikbaar te stellen voor de realisatie van de nieuwe standplaats;
4. de financiële lasten behorende bij dit krediet af te dekken uit een eventueel batig jaarrekeningsaldo en als dit ontoereikend is uit de Algemene Reserve.

Argumenten:

1.1 De gemeente heeft een wettelijke taak extra standplaatsen te realiseren
Op grond van de Woningwet is de gemeente verantwoordelijk voor het woonbeleid: zij moet zorgen voor geschikte woningen voor haar inwoners. Dus ook voor woonwagenbewoners. Woonwagenbewoners zijn door het Europese Hof voor de Rechten van de Mens (EHRM) erkend als etnische groepering. Dit houdt in dat er een positieve verplichting rust bij overheden om de identiteit en de levensstijl van woonwagenbewoners te beschermen en te faciliteren. Dat betekent dus ook dat er voor deze doelgroep specifiek moet worden geïnvesteerd in de aanleg van voldoende standplaatsen. De 'Wegwijzer

gemeentelijk woonwagen en standplaatsenbeleid' van de VNG geeft daarbij aan dat de gemeente de investeerder is voor de standplaatsen. De woningcorporatie is in beginsel de aangewezen partij om woonwagens beschikbaar te stellen / in verhuur te nemen voor de doelgroep die is aangewezen op een sociale huurwoning.

1.2 Met 1 extra standplaats wordt volledig invulling gegeven aan de behoefte op deze locatie

In het vierde kwartaal van 2019 is een Limburgse inventarisatie[1] gedaan naar de behoefte aan standplaatsen in 29 Limburgse gemeenten, zo ook in Maasgouw. In 2020 heeft gemeente Maasgouw een verdiepingsslag aangebracht in het regionale onderzoek, om zowel kwalitatief als kwantitatief zicht te krijgen op de behoefte per locatie. Voor de locatie aan de Priester Kooksweg in Ohé en Laak bleek uit die behoeftepeiling dat er behoefte is aan 1 standplaats in het segment sociale huur. Het toevoegen van 1 standplaats zoals nu wordt voorgesteld, geeft dus volledig invulling aan de behoefte op deze locatie.

1.3 Optie 1 is vanuit meerdere invalshoeken te verkiezen boven optie 2

In de zoektocht naar de exacte plek waar de extra standplaats gerealiseerd wordt, zijn twee mogelijkheden onderzocht:

1) de plek TEGENOVER huisnummer 12, aan de kopse kant van de tennisbaan
2) de plek NAAST huisnummer 12, op de plek waar nu de tuin van de standplaats op nummer 12 ligt

Beide opties zijn op de onderstaande figuren aangeduid.



Uitbreidingsoptie 1: kopse kant tennisbaan



Uitbreidingsoptie 2: tuin van huisnummer 12

- Ruimtelijke ordening: het terrein uit optie 1 is voorheen al in gebruik geweest als standplaats. Omdat er op dat moment echter geen wagen stond, is in 2012 de bestemming van dit terrein bij het kernherzieningsplan voor Ohé en Laak gewijzigd naar 'Agrarisch'. Het terrein in optie 2 heeft wel nog de bestemming Wonen – woonwagenstandplaats.
- Stedenbouw: het terrein uit optie 1 functioneert op dit moment als opslagplaats voor allerlei spullen. Dit oogt rommelig en komt de omgevingskwaliteit niet ten goede. Het zou goed zijn dit gebruik te beëindigen. Door dit terrein weer terug te bestemmen naar woonwagenstandplaats, komt aan het gebruik als opslaglocatie vanzelf een einde.
- Groen, natuur & landschap: er zijn geen belemmeringen voor de ontwikkeling van beide locaties. Streef bij de uitwerking wel naar het niet verder verstenen van de omgeving: vanuit die optiek is het wenselijker om de uitbreiding conform optie 1 te realiseren.
- Geluid: beide plaatsen hebben te maken met akoestische beperkingen als gevolg van de aanwezige tennisbaan. Het uitgevoerde akoestisch onderzoek industrielawaai laat zien dat uitbreiding van de locatie alleen mogelijk is als er geluidwerende voorzieningen worden getroffen voor de nieuwe standplaats. Een dergelijke voorziening zal tussen tennisbaan en de nieuwe standplaats moeten worden geplaatst.

Vanuit de disciplines Verkeer, Water & Riolering en Civiel techniek zijn er wel technische voorwaarden voor de uitwerking van het concrete ontwerp, maar zijn er geen belemmeringen waardoor een van de twee opties op voorhand al afvalt of de voorkeur heeft boven de andere locatie.

[1] Behoeftepeiling woonwagenstandplaatsen provincie Limburg

Alles overziende krijgt optie 1 vanuit meerdere invalshoeken de voorkeur boven optie 2:

- het terrein uit optie 1 is voorheen al in gebruik geweest als standplaats. Omdat er op dat moment echter geen wagen meer stond, is in 2012 de bestemming van dit terrein bij het kernherzieningsplan voor Ohé en Laak gewijzigd naar 'Agrarisch'. Agrarisch gebruik is echter niet mogelijk: op de locatie staat nu een niet vergunde romneyloods en liggen nog verhardingsresten van de voormalige standplaats. Bovendien wordt het terrein omgeven door een hoge coniferenhaag, het hek van de tennisbaan en de openbare weg, waardoor het niet mogelijk is het qua gebruik bij het aangrenzende agrarisch bestemde perceel te voegen. Ruimtelijk past de nieuwe standplaats hier beter dan op locatie 2.
- het terrein uit optie 2 is momenteel in gebruik als tuin bij de woonwagenstandplaats met huisnummer 12. Deze tuin wordt door de bewoners keurig verzorgd en ligt er netjes bij. Door hier een standplaats te realiseren, ontnemen we de bewoners van zowel de woning met huisnummer 8 als de standplaats met huisnummer 12 een stuk woongenot, doordat we tussen hun woningen gaan verdichten. Voor de bewoners van huisnummer 12 zal dit bovendien leiden tot een extra aantasting van het woongenot doordat zij dan niet meer kunnen genieten van dit stukje groen.
- door de oude standplaats weer opnieuw als woonwagenstandplaats te bestemmen, regelen we dat het terrein een duidelijke bestemming en functie terugkrijgt. Zo voorkomen we in de toekomst dat dit terrein gebruikt blijft worden als niet fraai ogende opslagplek.
- Vanuit akoestisch oogpunt is het plaatsen van een geluidswerende voorziening tussen tennisbaan en standplaats nodig. In optie 2 betekent dit een muur direct langs de weg. Dat heeft een zeer groot effect op de visuele kwaliteit van de woonwagenlocatie en op het woongenot van de bewoners van die nieuwe standplaats: die worden hierdoor als het ware opgesloten op hun kavel.

2.1 Herziening van het bestemmingsplan geniet de voorkeur boven enkel een omgevingsvergunning
Technisch is het mogelijk om het realiseren van een standplaats met daarop een woonwagen zonder bestemmingsplanherziening te regelen. In dat geval zou een omgevingsvergunning via de kruimelgevallenregeling moeten worden verleend. De gemeente bespaart hiermee tijd (circa 1 jaar) en geld (circa € 20.000). Het grote nadeel hiervan is echter dat het bouwplan 100% conform de ingediende aanvraag moet worden gerealiseerd. Als er uiteindelijk toch zaken anders moeten worden uitgevoerd, moet meteen een geheel nieuwe omgevingsvergunning worden aangevraagd. Dit is in de huidige markt met krapte in bouwmaterialen en mobiele woonproducten niet wenselijk: op dit moment is namelijk nog niet duidelijk welk type wagen van welke firma straks door de woningbouwcorporatie op de standplaats zal worden geplaatst. Een herziening van het bestemmingsplan is dus voor de uitvoering een veiliger optie die bovendien naar de toekomst toe ook een veel zekerdere en passendere optie is: de bestemming wordt daarmee immers permanent gewijzigd voor een woonwagenstandplaats, terwijl bij het enkel vergunnen met toepassing van de kruimelgevallenregeling de bestemming van het terrein Agrarisch blijft. Hiermee voldoen we aan het 'Beleidskader gemeentelijk woonwagen- en standplaatsenbeleid' door ook daadwerkelijk bestendig woonwagenstandplaatsen toe te voegen. In verband met de inwerkingtreding van de Omgevingswet op 1 januari 2024 is het overigens de vraag of uiteindelijk een bestemmingsplan of een omgevingsplan wordt vastgesteld. Dit is afhankelijk van de vraag of het lukt om voor 1 januari 2024 een ontwerpbestemmingsplan ter visie te leggen. In de planning wordt er vanuit gegaan dat tervisielegging pas mogelijk is na 1 januari 2024. Dit betekent dat uiteindelijk waarschijnlijk een omgevingsplan wordt vastgesteld.

3.1 De gemeenteraad heeft nog geen krediet voor realisatie van nieuwe standplaatsen beschikbaar gesteld
Tegelijk met het goedkeuren van het plan van aanpak 'Woonwagen- en standplaatsenbeleid' op 5 oktober 2021, heeft de gemeenteraad een krediet beschikbaar gesteld om voorbereidende werkzaamheden ten behoeve van de daadwerkelijke realisatie van nieuwe standplaatsen te kunnen uitvoeren. Hieronder vallen bijvoorbeeld de kosten voor onderzoeken en planologische procedures. In het plan van aanpak is ook afgesproken dat besluitvorming over daadwerkelijke uitbreiding per locatie apart aan de raad zou worden voorgelegd. Vandaar dat de raad met bijgevoegd raadsvoorstel wordt gevraagd het benodigde budget voor de uitbreiding van de woonwagenlocatie in Ohé en Laak beschikbaar te stellen.

De kosten worden geraamd op grofweg € 100.000. Deze hoge raming wordt vooral veroorzaakt door de sterk gestegen marktprijzen voor energie en grondstoffen, en doordat er vanwege de grilligheid van de markt tegenwoordig standaard 20% aan onvoorziene kosten wordt meegerekend in alle ramingen (in plaats van de 10% die tot enkele jaren geleden gebruikelijk was).

4.1 De algemene reserve biedt voldoende ruimte om dit budget eraan te kunnen onttrekken
Wat aard van de investeringen betreft, lijkt de algemene reserve de meest passende bron om het gevraagde budget af te dekken. Zeker omdat er de komende jaren nog ruim 30 andere nieuwe standplaatsen moeten worden gerealiseerd (zie de opgave in het plan van aanpak Woonwagen- en

standplaatsenbeleid). Het is wenselijk om het gehele project 'Uitbreiding woonwagenlocaties' financieel op eenzelfde manier af te wikkelen. De algemene reserve is hiervoor, ook na aanwending van deze € 100.000, nog ruimschoots toereikend om ook de kosten voor de rest van de uitbreidingsopgave te dekken. Echter wordt er wel in eerste instantie gekeken of een batig saldo van jaarrekening in het betreffende jaar kan worden ingezet om de kosten te dragen. Pas als dit batig saldo er niet of onvoldoende is, wordt de algemene reserve aangesproken.

Kanttekeningen:

1.1 Voor optie 2 hoeft het bestemmingsplan niet te worden gewijzigd
Het terrein uit optie 2 heeft in het kernherzieningsplan de bestemming voor de woonwagenstandplaats behouden omdat het terrein in gebruik was als tuin bij de woonwagenstandplaats op huisnummer 12. Op die plek kan dus direct een vergunning voor een nieuwe wagen worden aangevraagd. Het niet hoeven wijzigen van het bestemmingsplan bespaart vooral tijd: een herziening van het bestemmingsplan neemt gemiddeld 9 maanden tot een jaar in beslag en dat is bij optie 2 niet nodig. Daarnaast spaart de gemeente daarmee ook de kosten voor een nieuw bestemmingsplan uit; gemiddeld zo'n € 15.000 à € 20.000. De voordelen van optie 1 (zie onder argument 1.3) wegen op de lange termijn echter ruimschoots op tegen deze besparingen van tijd en geld.

1.2 De investeringskosten voor optie 2 zijn lager
De investeringskosten voor locatie 2 worden op ongeveer € 20.000 minder geraamd dan de kosten voor locatie 1. Dat komt omdat de verharding die nu nog op het terrein uit optie 1 ligt niet meer in kwalitatief voldoende staat is. Deze moet dus eerst worden uitgegraven en afgevoerd. Ook moet de aanwezig romneyloods nog worden gesloopt. De voordelen van optie 1 voor de lange termijn (een planologisch duidelijke situatie waarbij gewoond wordt binnen een woonbestemming i.p.v. een agrarische bestemming, een sterk betere ruimtelijke kwaliteit en een beter woongenot voor de bewoners van de huisnummers 8,12 en de nieuwe woonwagen) zijn de hogere investeringskosten echter zeker waard.

4.1 In de meerjarenbegroting moet kritisch worden gekeken naar nieuwe uitgaven
Vanwege dreigend wegvallende financieringsmiddelen vanuit de Rijksoverheid komt de gemeentelijke begroting steeds meer onder druk te staan. In aanloop naar de Programmabegroting 2024 is vooral het terugdringen of beperken van structurele financiële lasten een aandachtspunt. Het voorliggende voorstel heeft op de structurele financiële lasten geen nadelige effecten: het gaat hier om eenmalige uitgaven en waarop geen afschrijving plaatsvindt (zie de toelichting in de paragraaf Financiën).

4.2 Als de standplaats niet wordt overgedragen, heeft dit besluit wel impact op de meerjarenbegroting
In het verleden is al vaker met de woningbouwcorporaties die in Maasgouw actief zijn gesproken over overdracht van de woonwagenlocaties. Toen heeft dat niet tot een daadwerkelijke overdracht geleid. Als het ook nu niet lukt de nieuwe standplaats over te dragen aan de beoogde woningbouwcorporatie, moet het gebruikte krediet wél meerjarig worden afgeschreven. Dat leidt dan tot een structurele kapitaallast van € 4.000 per jaar.

De verwachting echter is dat het nu wel lukt tot daadwerkelijke overdracht te komen. De uitspraken van het Europese Hof voor de Rechten van de Mens en het verschijnen van het 'Beleidskader gemeentelijk woonwagen- en standplaatsenbeleid' van het Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties (BZK) in juli 2018 hebben ertoe geleid dat het huisvestingsprobleem van woonwagenbewoners urgenter dan ooit op de agenda is gezet. Om de gezamenlijke opdracht voor deze doelgroep te onderstrepen, maakt uitbreiding en overdracht van de woonwagenlocatie deel uit van de prestatieafspraken die jaarlijks met de corporaties worden gemaakt. Ook heeft gemeente Maasgouw met beide corporaties die in de gemeente actief zijn in 2022 de 'Intentieovereenkomst overdracht standplaatsen en huurwoonwagens' ondertekend. Sindsdien vindt er periodiek overleg tussen beide corporaties en gemeente plaats, waarin in dit deel van het woonwagendossier beter en structureler dan voorheen wordt samengewerkt.

Samenhang met andere Beleidsdocumenten:
Het voorstel past naadloos in het coalitieakkoord '*Samen bouwen aan een sterk, sociaal en duurzaam Maasgouw*': hierin is het uitvoeren van het Plan van Aanpak Woonwagen- en standplaatsenbeleid dat de gemeenteraad in 2021 heeft vastgesteld als concrete actie en project benoemd. Ook is het uitbreiden van het aantal woonwagenstandplaatsen als doel opgenomen in de Structuurvisie Wonen Midden Limburg 2022 – 2025 (zie paragraaf 3.3.2. van dat document). Bovendien geeft Maasgouw met dit besluit invulling aan een wettelijke

verplichting die zij heeft om te zorgen voor voldoende standplaatsen om in de volkshuisvestelijke behoefte van woonwagenbewoners te voorzien.

Communicatie:
- Na positief besluit van de gemeenteraad wordt dat schriftelijk gecommuniceerd met alle bewoners van de Priester Kooksweg (woonwagenbewoners en niet-woonwagenbewoners)
- Ook wordt Wonen Limburg als toekomstig eigenaar van de nieuwe standplaats geïnformeerd, zodat zij het traject voor het bestellen van een woonwagen in gang kunnen zetten.
- Daarnaast wordt het besluit gecommuniceerd via de gebruikelijke gemeentelijke kanalen.

Financiën
Een extern adviesbureau heeft een technisch ontwerp voor de nieuwe standplaats gemaakt en heeft ook de daarbij behorende kostenraming gemaakt. Voor het totale benodigde bedrag van € 100.000 wordt aan de raad gevraagd een investeringskrediet beschikbaar te stellen.

Na oplevering van de standplaats wordt deze overgedragen aan Wonen Limburg, omdat het bouwen en beheren van woningen een taak is van de corporaties en niet van gemeenten. Het overnamebedrag moet nog worden bepaald. Maar zoals de VNG 'Wegwijzer gemeentelijk woonwagen en standplaatsenbeleid' als uitgangspunt vermeldt, is de gemeente beoogd investeerder voor de standplaatsen (zie ook hoofdstuk 5 'Financiële consequenties' uit het plan van aanpak). Het overnamebedrag zal dus niet hoog of zelfs nihil zijn.

Dit betekent dat er bij de overdracht van de gerealiseerde standplaats aan de woningbouwcorporatie een boekwaardeverlies zal optreden. Het voordeel van de overdracht is wel dat er geen sprake is van langjarige afschrijvingen op het investeringskrediet. De impact op de structurele lasten uit de meerjarenbegroting is dus zeer gering tot zelfs niet aanwezig, afhankelijk van het jaar van realisatie en overdracht.

Op het moment dat de standplaats wordt overdragen aan de woningcorporatie, dienen alle gemaakte kosten in één keer te worden afgeschreven: het actief gaat immers over. Vandaar het voorstel om eerst te kijken of het af te schrijven bedrag in het lopende jaar ten laste van het betreffende (positieve) jaarsaldo kan worden gebracht. Hiermee belasten we dan niet onze reservepositie. Indien mocht blijken dat er onvoldoende batig saldo is om de afschrijving te dragen, dan zal deze afschrijving ten laste van de algemene reserve worden gebracht. Hiermee is dan in de dekking van maximaal € 100.000 voorzien.

Planning en uitvoering:
De vervolgplanning ziet er als volgt uit, met voor de haalbaarheid een slag om de arm in relatie tot de invoering van de Omgevingswet per 1 januari 2023:
- 9 mei : collegebesluit
- 27 juni : commissievergadering
- 11 juli : besluitvorming in raadsvergadering
- jul/aug : inkooptraject adviesbureau proces wijziging Omgevingsplan
- sep-dec : opstellen ontwerp omgevingsplan en kennisgeving voornemen wijziging omgevingsplan
- jan/feb '24 : terinzagelegging ontwerpbesluit wijziging omgevingsplan
- mrt/apr '24 : beantwoorden ingediende zienswijzen
- Q2 2024 : vaststelling gewijzigd omgevingsplan door gemeenteraad
- Q3 2024 : aanleg nieuwe standplaats door gemeente

Voor de nieuw te plaatsen woonwagen op de standplaats zal straks onder de Omgevingswet net als nu nog een omgevingsvergunning nodig zijn. De woningcorporatie kan deze vergunning aanvragen vanaf het moment dat het gewijzigde omgevingsplan voor deze locatie in werking is; naar verwachting rond de zomer van 2024. Afhankelijk van het moment van aanvragen van de omgevingsvergunning en de levertijd van een geschikt en passend woonproduct, zal de standplaats op zijn vroegst eind 2024, begin 2025 bewoond kunnen zijn.

Bijlagen:
Geen.

Team: Fysiek Domein