gemeente
Haarlemmermeer

raadsvoorstel

Onderwerp	Woonwagenstandplaatsen bij grootschalige nieuwbouw
Portefeuillehouders	mr. drs. Beryl van Straten
Inlichtingen	Nils Lamme
Collegevergadering	24 juni 2025
Raadsvergadering	
Raadsvoorstelnummer	12257025

1. Voorstel

Collegebesluit(en)

Het college besluit de raad voor te stellen om:

1. de realisatie van woonwagenstandplaatsen bij grootschalige nieuwbouw te concentreren in de gebieden Nieuw-Vennep West en Cruquius-Zwaanshoek.

2. Samenvatting

We hebben de opgave om woonwagenstandplaatsen te realiseren. De opgave uit ons Woonwagenbeleid Haarlemmermeer (8414029) is om op korte termijn 21 standplaatsen in bestaand gebied te realiseren bij bestaande woonwagenlocaties en op nieuwe locaties (aanvullend op de bestaande 58 standplaatsen). Daarnaast is aan de nieuwbouwopgave een streefcijfer gekoppeld van 1,2 standplaatsen per 1.000 woningen. Bij een planvoorraad van 20.000 'reguliere' woningen dienen dus 24 standplaatsen gerealiseerd te worden. Het zoeken naar locaties voor woonwagenstandplaatsen verloopt langs drie sporen: a) uitbreiding bij bestaande standplaatsen (11653981). b) Een nieuwe locatie vast te stellen binnen bestaand bebouwd gebied (Hoofdweg in Hoofddorp en Fandango in Nieuw-Vennep) (11777960). c) Nieuwe locaties bij grootschalige nieuwbouw. Voor dit laatste spoor (c) ligt dit voorstel voor. We stellen voor om deze aantallen mee te nemen in de projecten Nieuw-Vennep West en Cruquius-Zwaanshoek. Op deze manier wordt de beleidsopgave voor het uitbreiden van woonwagenstandplaatsen op de langere termijn geborgd.

3. Uitwerking

3.1 Wat willen we bereiken?

Woonwagens zijn een beschermde woonvorm volgens het Europees Hof van de Rechten van de Mens en we hebben de opgave om voldoende standplaatsen te realiseren. In het Woonwagenbeleid Haarlemmermeer geldt voor nieuwbouw een streefcijfer van 1,2 standplaatsen per 1.000 nieuwe woningen. Bij een planvoorraad van 20.000 woningen gaat het om 24 woonwagenstandplaatsen.

Het zoeken naar locaties voor woonwagenstandplaatsen verloopt langs drie sporen:

a) Uitbreiding bij bestaande standplaatsen (11653981)

b) Een nieuwe locatie vast te stellen binnen bestaand bebouwd gebied (Hoofdweg in Hoofddorp en Fandango in Nieuw-Vennep) (11777960)
c) Nieuwe locaties bij grootschalige nieuwbouw. Hiervoor (spoor c) ligt dit voorstel voor

3.2 Wat gaan we daarvoor doen?

We nemen de opgave voor 24 standplaatsen mee in de twee nieuwbouwgebieden: twaalf in Nieuw-Vennep West en twaalf in Cruquius-Zwaanshoek. De ontwikkelaars van deze gebieden dienen kavels voor woonwagenstandplaatsen te verkopen aan een woningcorporatie.

Voor de locaties Nieuw-Vennep West en Cruquius-Zwaanshoek geldt dat de gronden zijn aangekocht door ontwikkelende partijen. Wij hebben een faciliterende rol. We nemen de woonwagenstandplaatsen op in het Programma van Eisen. Het uitgangspunt is dat de standplaatsen worden gerealiseerd op grond van een woningcorporatie. Er wordt een grondprijs gevraagd conform een sociale huurwoning en de woningen worden meegeteld als sociale huurwoningen.

Wat zijn de argumenten?

Niet elk gebied is geschikt voor het toevoegen van woonwagenstandplaatsen

Vanwege het relatief grote ruimtebeslag van woonwagenstandplaatsen (ongeveer 200 m^2 per standplaats) willen we standplaatsen niet toevoegen in woningbouwgebieden waar een hoge dichtheid is voorzien. Het gebied Spoorzone is om deze reden bijvoorbeeld ongeschikt voor nieuwe standplaatsen. In Rijsenhout is het uitgangspunt bij het toevoegen van woningen geluidadaptief bouwen. Dat kan bij woonwagens niet worden toegepast. Dat betekent dat de opgave belegd moet worden in de verschillende gebieden voor grootschalige nieuwbouw waar een lagere dichtheid is gepland. Dit is in Haarlemmermeer West.

Voor een aantal gebieden zijn al verregaande afspraken

Voor reeds bestaande afspraken en plannen is het lastig om nog standplaatsen op te nemen, onder andere vanwege het grote ruimtebeslag en de onrendabele top.

- Badhoevedorp Schuilhoeve: hiervoor is een woningbouwprogramma overeen gekomen (10857993);
- Cruquius Wickevoort: dit project bevindt zich al in de uitvoeringsfase.
- Cruquius Post van Krayenhoff: hier wordt gewerkt aan een gebiedsgericht programma en een stedenbouwkundig plan op hoofdlijnen. Daarnaast is hier een hogere dichtheid langs de dijk voorzien.
- Hoofddorp Bornholm: hiervoor is al een vastgesteld stedenbouwkundig plan en bestemmingsplan (7502306)
- Lincolnpark: voor Lincolnpark is al een vastgesteld stedenbouwkundig plan en bestemmingsplan (2022.0001145). Omdat dit om gemeentegrond gaat, heeft afwijken van dit plan gevolgen voor de grondexploitatie.
- Hoofddorp Zuid: voor veel van de projecten in de Zuidrand van Hoofddorp is al een bestemmingsplan.
- Lisserbroek Noord en Binnen Turfspoor: voor Lisserbroek is de gebiedsenvelop vastgesteld en zijn voor de bijna 2.500 woningen essentiekaarten en een hoofdlijnenakkoord vastgesteld. Binnen deze afspraken is geen ruimte voor woonwagens. Het openbreken van deze afspraken zou een flinke vertraging opleveren. Omdat de gebiedsenvelop in een vergevorderd stadium was toen de vraag naar standplaatsen opkwam, is op een later moment nog gekeken naar andere mogelijke locaties binnen of net buiten het projectgebied. Deze locaties zijn op dat moment niet kansrijk bevonden, omdat het niet gaat om gemeentegrond of omdat het binnen een gewenste

groenstructuur lag. Het is daarnaast de vraag of de locaties in Lisserbroek sneller dan Nieuw-Vennep of Cruquius- Zwaanshoek gerealiseerd kunnen worden.

Het clusteren van standplaatsen zorgt voor een vorm die past in de cultuur van de bewoners
We willen woonwagenstandplaatsen geclusterd ontwikkelen, omdat het bij de cultuur van de bewoners hoort om gezamenlijk met de familie op een woonwagencentrum te wonen. Voor de woonwagencentra gaan we uit van een grootte van minimaal 4 en maximaal 12 plekken. Bij een totale opgave van 24 standplaatsen gaat het dan om het toevoegen van woonwagencentra aan twee tot drie gebieden.

Wat zijn de kanttekeningen en risico's?
We moeten rekening houden met dezelfde aspecten als bij reguliere woningen
Voor woonwagenstandplaatsen gelden dezelfde ruimtelijke uitgangspunten als voor 'reguliere' woningen. Ook hier moeten we dus rekening houden met bereikbaarheid, nabijheid van voorzieningen en milieuaspecten.

De vraag vanuit de woonwagengemeenschap is groot
We werken hard aan het realiseren van woonwagenstandplaatsen in bestaand bebouwd gebied, zowel bij bestaande woonwagenlocaties als op nieuwe locaties. Zie ook de hierboven genoemde drie sporen. De in dit voorstel genoemde gebieden worden op de langere termijn ontwikkeld. De realisatie kan door verschillende redenen vertragen. Dit kan bij de woonwagengemeenschap het gevoel geven dat er onvoldoende prioriteit wordt gegeven aan het realiseren van standplaatsen. We houden contact met de woonwagengemeenschap hierover.

We kiezen er nu voor om op andere plekken geen standplaatsen te realiseren
Bij de keuze om de realisatie van woonwagenstandplaatsen alleen in de uitleggebieden Nieuw-Vennep West en Cruquius-Zwaanshoek op te nemen, wordt de keuze gemaakt om dit in andere gebieden niet te doen. Dat betekent dat er geen standplaatsen komen in onder andere Lisserbroek, Lincoln Park en Badhoevedorp Schuilhoeve. Ook in transformatiegebieden komen dan geen standplaatsen. De gebieden Nieuw-Vennep West en Cruquius-Zwaanshoek worden als laatste in deze reeks van uitbreidingen ontwikkeld. Dat betekent ook dat er een risico is dat als deze gebieden niet doorgaan of ernstig vertraagd zijn, de opgave voor woonwagenstandplaatsen die uit andere gebieden (zoals Spoorzone) voortkomt niet wordt opgelost. We maken dit inzichtelijk door de opgave mee te nemen in de Bouwmonitor. Zo houden we zicht op hoe de realisatie ervoor staat.

Woonwagenstandplaatsen kennen een onrendabele top
Als de grond voor een sociale huurprijs wordt verkocht aan de woningcorporaties, lopen deze een financieel risico. Het is namelijk niet mogelijk om de businesscase voor standplaatsen sluitend te maken.

3.3 Wat mag het kosten?
Aan de uitvoering van dit voorstel zijn, naast de beschikbare ambtelijke capaciteit, geen kosten verbonden.

Wat zijn de financiële risico's?
Het uitgangspunt is dat de woonwagens ruimtelijk worden ingepast in de locaties en dat de kavels worden gekocht door woningcorporaties voor de prijs van een sociale huurwoning. Als er binnen het plangebied genoeg ruimte is om de standplaatsen in te passen zonder dat dit gevolgen heeft voor de opbrengsten van de rest van de ontwikkeling, dan zijn er geen financiële

risico's voor de gemeente. Als dit betekent dat de opbrengsten van de ontwikkeling lager zijn, dan heeft dit effecten voor het kostenverhaal en de financiële bijdrage (Ruimtelijke Investeringen Haarlemmermeer).

3.4 Wie is daarvoor verantwoordelijk?

De gemeenteraad is verantwoordelijk voor het vaststellen van de kaders voor een ontwikkeling. Het college is verantwoordelijk voor de uitwerking van de kaders. De portefeuillehouder Ruimtelijke ontwikkeling is eerste aanspreekpunt in het college.

3.5 Welke overige relevante informatie is beschikbaar?

Bij de inrichting van de uiteindelijke woonwagencentra worden de vertegenwoordigers van de woonwagengemeenschap geraadpleegd. Voor de toewijzing van de standplaatsen wordt de systematiek uit het Woonwagenbeleid gehanteerd.

3.6 Wanneer en hoe zal de raad over de voortgang worden geïnformeerd?

De raad wordt geïnformeerd via de Bouwmonitor. Het aantal gerealiseerde woonwagens wordt opgenomen in de Bestuurlijke Voortgangsrapportage Wonen. Hierbij moeten we onderscheid maken tussen de woonwagens die worden gerealiseerd bij grootschalige nieuwbouw en de woonwagens die gerealiseerd worden om de achterstand van 21 standplaatsen in te lopen. Deze horen niet bij de opgave van 24 standplaatsen bij een planvoorraad van 20.000 woningen.

3.7 Wat betekent dit voor de Metropoolregio Amsterdam (MRA)?

Woonwagenbewoners zijn een van de aandachtgroepen in het traject huisvesting aandachtsgroepen van de MRA. Op dit moment wordt de opgave van alle aandachtsgroepen in beeld gebracht.

4. Ondertekening

Burgemeester en wethouders van de gemeente Haarlemmermeer,

de secretaris,	de burgemeester,
Cees Vermeer	Marianne Schuurmans-Wijdeven
b.a. P. van der Meulen	b.a. C. El Idrissi