Plan van aanpak Woonwagen- en standplaatsenbeleid

GEMEENTE MAASGOUW

Augustus 2021

documentnr. Join: D/21/020313

Inhoudsopgave

1 Inleiding 2
1.1 Landelijke context 2
1.2 Regionale en lokale context 4
1.3 Globaal stappenplan 5

2 Ontwikkelen van nieuw volkshuisvestelijk beleid voor de doelgroep 6
2.1 Gemeentelijk volkshuisvestingsbeleid 6
2.2 Gemeentelijk toewijzingsbeleid 7
2.3 Toewijzingsbeleid van de woningcorporaties 7

3 Afspraken met woningcorporaties 8

4 De kwantitatieve opgave 10
4.1 Doelstelling 10
4.2 Regionale situatie aantal standplaatsen 11
4.3 Huidige lokale situatie 11
4.4 Resultaten regionaal en lokaal woonbehoefteonderzoek 13
4.5 Verdeling woonwagenlocaties woningcorporaties 14
4.6 Fasering van uitbreiding van het aantal standplaatsen 14
4.6.1 Fase I: locaties Wessem, Linne en Ohé en Laak 15
4.6.2 Fase II: locaties Thorn en Lichtenbergerweg 18
4.6.3 Fase III: locatie Heuvelstraat Maasbracht 20
4.6.4 Fase IV: locatie Oranjelaan en eventuele nieuwe locatie(s) 21

5 Financiële consequenties 22

6 Organisatie en communicatie 24
6.1 Integraal werken 24
6.2 Planologie en Vergunningen 24
6.3 Voorbereidingskrediet en planning 25

BIJLAGE 1: Aanvullende behoefte per woonwagenlocatie 26

BIJLAGE 2: Overzicht urgentie en netto behoefte per woonwagenlocatie 27

BIJLAGE 3: Overzicht voorkeuren diverse woonvormen per locatie 28

BIJLAGE 4: Bestemming en eigendom 29
- Locatie Linne: Majoor Huthstraat 1 en 3 29
- Locatie Ohé en Laak: Priester Kooksweg 12 en 14 30
- Locatie Thorn: Meers 24, 26 en 28 31
- Locatie Maasbracht, Lichtenbergerweg 1 t/m 15 32

1 Inleiding

De oorspronkelijke aanleiding voor dit project vloeit indirect voort uit een uitspraak van het Europese Hof van de Rechten van de Mens (EHRM). In artikel 8 van het Europees Verdrag voor de Rechten van de Mens (EVRM) is bepaald dat een ieder recht heeft op respect voor zijn privéleven, zijn familie- en gezinsleven, zijn woonruimte en correspondentie. Voor het mensenrechtelijk kader van het woonwagenbeleid is vooral dit artikel van belang. Het EHRM heeft de afzonderlijke subgroepen waar een woonwagenbewoner deel van uitmaakt erkend als etnische groeperingen. Dit houdt in dat er naast het recht op het genoemde in artikel 8 EVRM, ook een positieve verplichting rust bij overheden om de identiteit en de levensstijl van woonwagenbewoners te beschermen en te faciliteren. Wat dit concreet betekent voor ons als gemeente komen we later in dit stuk op terug. We geven eerst meer achtergrondinformatie over de ontwikkelingen van het woonwagenbeleid door de jaren heen.

1.1 Landelijke context

Woonwagenwet
In de periode van 1919-1999 voorden gemeentebesturen de Woonwagenwet uit. In 1999 werd deze wet ingetrokken. Het woonwagenbeleid wordt gedecentraliseerd. Vanaf dat moment is volkshuisvestingsbeleid een primaire verantwoordelijkheid van de gemeente, waarvan de huisvesting van woonwagenbewoners onderdeel uitmaakt. In verschillende Nederlandse gemeenten werd het omstreden uitsterfbeleid gehanteerd; de afbouw van het aantal standplaatsen. Woonwagenbewoners hebben in de jaren na de intrekking van de woonwagenwet op verschillende manieren en bij verschillende instanties aandacht gevraagd voor de tekortkomingen van het woonwagenbeleid in veel Nederlandse gemeenten. En dan specifiek waar het gaat om het naleven van de mensenrechten. Zoals benoemd bleek dit beleid niet in overeenstemming te zijn met het mensenrechtelijk kader dat door het EVRM en de Algemene Wet Gelijke Behandeling (AWGB) wordt gevormd.

Nationale ombudsman
In 2017 verschijnt het rapport 'Woonwagenbewoner zoekt standplaats' van de Nationale ombudsman. De Nationale ombudsman onderzoekt of de overheid zich tegenover burgers gedraagt volgens normen van behoorlijkheid. Eén van die normen is betrouwbaarheid. Een overheid is betrouwbaar als die zich verbindt aan mensenrechtenverdragen en zich ook daadwerkelijk inzet om die mensenrechten te borgen. De Nationale ombudsman concludeert in 2017 dat de overheid onvoldoende betrouwbaar handelt in het borgen van de culturele identiteit van woonwagenbewoners. De belangrijkste conclusies uit het onderzoek zijn;

- Gemeenten hebben onvoldoende kennis van het mensenrechtelijk kader voor de culturele identiteit van woonwagenbewoners. De nadruk ligt op 'normalisatie': woonwagenbewoners moeten gelijk behandeld worden met andere burgers. Dit miskent dat, waar het gaat om wonen, juist sprake is van ongelijke gevallen die daarom ongelijk behandeld moeten worden.
- Een regierol van het Rijk ontbreekt. Gemeenten worden niet ondersteund in het voeren van een standplaatsenbeleid gebaseerd op relevante mensenrechtelijke kaders.

Beleidskader gemeentelijk woonwagen- en standplaatsenbeleid
Het Beleidskader gemeentelijk woonwagen- en standplaatsenbeleid van het Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties (BZK) verschijnt in juli 2018. Het BZK bood met het uitbrengen van dit beleidskader aanknopingspunten voor het ontwikkelen van een eigen gemeentelijk beleid dat voldoet aan het mensenrechtelijk kader. Het beleidskader reikt gemeenten de kaders aan waarmee zij het lokale woonwagenbeleid binnen het mensenrechtelijke kader kunnen ontwikkelen. Uitgangspunt blijft dat huisvestingsbeleid een primaire verantwoordelijkheid is van de gemeente. De gemeente is volgens het BZK bij uitstek de bestuurslaag die lokaal afwegingen kan maken op basis van de lokale behoefte. 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 behoefte aan standplaatsen dient in beeld te worden gebracht;
- Corporaties moeten gaan voorzien in de huisvesting van woonwagenbewoners voor zover deze tot de doelgroep behoren;
- De afbouw van standplaatsen is niet toegestaan zolang hieraan behoefte is;

- Een woningzoekende woonwagenbewoner heeft binnen redelijke termijn kans op een standplaats. Er wordt hierbij verwezen naar een gelijke wachttijd voor een sociale huurwoning binnen de desbetreffende gemeente.

Met het uitbrengen van dit beleidskader verwachtte het BZK aanleiding te geven voor het herijken van het standplaatsenbeleid voor woonwagens in de diverse Nederlandse gemeenten. Door het beleid voor deze groep expliciet te maken zou de specifieke woonbehoefte van woonwagenbewoners gewaarborgd moeten worden. Dat zou ertoe moeten leiden dat de trend van de afgelopen decennia, een daling van het aantal standplaatsen, wordt gekeerd.

Herhaalmeting woonwagenstandplaatsen
Onderzoeksbureau Companen heeft in opdracht van het BZK onderzoek gedaan naar woonwagenlocaties en standplaatsen in Nederland. In maart 2021 verschijnt de 'Herhaalmeting Woonwagenstandplaatsen in Nederland'. Deze herhaalmeting laat zien hoe het aantal standplaatsen zich heeft ontwikkeld in de periode 2018-2020. Dus in de periode vanaf het verschijnen van het beleidskader. Ook geeft het onderzoek inzicht in hoe het gemeentelijk beleid zich heeft ontwikkeld en welke knelpunten gemeenten ervaren. De conclusies zijn als volgt:

- Het aantal standplaatsen is vrijwel gelijk gebleven, een toename wordt wel verwacht.
- Steeds meer gemeenten ontwikkelen en implementeren woonwagen- en standplaatsenbeleid.
- Gemeenten vinden de realisatie van meer standplaatsen ingewikkeld, ondersteuning is gewenst.
- Teleurstelling bij vertegenwoordigers van woonwagenbewoners over het feit dat er in de afgelopen twee jaar weinig nieuwe standplaatsen zijn gerealiseerd.

Wegwijzer gemeentelijk woonwagen- en standplaatsenbeleid
In mei 2021 publiceert de VNG de Wegwijzer gemeentelijk woonwagen en standplaatsenbeleid. De aanleiding voor deze wegwijzer is gelegen in de noodzaak om het huidige woonwagen- en standplaatsenbeleid in overeenstemming te brengen met het mensenrechtelijk kader. Het Beleidskader vormde een eerste basis voor gemeenten om aan de slag te gaan met woonwagenbeleid dat in overeenstemming is met de mensenrechten. Diverse gemeenten hebben stappen gezet om hun woonwagenbeleid aan te passen maar ook veel gemeenten zijn nog zoekende naar de manier waarop zij concreet invulling kunnen geven aan de aanbevelingen uit het Beleidskader. Zoals de Nationale ombudsman in 2017 ook al concludeerde is er bij veel gemeenten ook onvoldoende kennis aanwezig over de culturele identiteit van woonwagenbewoners en manieren om deze identiteit te beschermen.
Het doel van de Wegwijzer is om:

1. Het mensenrechtelijk kader in relatie tot het woonwagen- en standplaatsenbeleid te schetsen en
2. Stap voor stap toe te lichten hoe gemeenten, samen met woningcorporaties, woonwagenbewoners en beheerorganisaties aan de slag kunnen met het ontwikkelen en uitvoeren van het woonwagen- en standplaatsenbeleid.

De belangrijkste aanbevelingen die voortvloeien uit de Wegwijzer gemeentelijk woonwagen en standplaatsenbeleid zijn:

- Investeer in de relatie met woonwagenbewoners; betrek bewoners bij het opstellen van beleid en zorg voor een duidelijk aanspreekpunt binnen de gemeente.
- Positieve verplichting voor gemeenten om ervoor te zorgen dat woonwagenbewoners binnen afzienbare kans maken op een standplaats indien daar behoefte naar is
- Ken de specifieke wooncultuur en de mensenrechten. Investeer in de bewustwording en erkenning van de woonwagencultuur, zowel binnen de eigen organisatie als in de samenwerking met externe partijen.
- Doe onderzoek naar de behoefte. De basis voor een mensenrechten-proof woonwagen- en standplaatsenbeleid is een goed inzicht in vraag en aanbod naar standplaatsen en woonwagens.
- Weeg verschillende (ruimtelijke) belangen zorgvuldig af.
- Voer het gesprek over gewenste kwaliteit en haalbaarheid; ga in gesprek met woonwagenbewoners en bekijk samen alternatieven als er knelpunten ontstaan door bijvoorbeeld financiële of ruimtelijke beperkingen.
- Toewijzen aan de doelgroep woonwagenbewoners. Pas bij toewijzing het afstammingsbeginsel toe.

- Creativiteit en innovatie gewenst; het is lastig om een betaalbare woonwagen te ontwikkelen die voldoet aan alle kwaliteitseisen zoals bijvoorbeeld duurzaamheid. Creativiteit en innovatie is nodig om tot betaalbare oplossingen te komen.
- Afspraken maken, maar ook daadkracht tonen. Als er kleine stapjes gezet kunnen worden, zet die. Begin bijvoorbeeld bij laaghangend fruit en maak werk van het onderhoud van de openbare ruimte.

1.2 Regionale en lokale context

Gemeente Maasgouw heeft in de afgelopen decennia geen actief uitsterfbeleid gevoerd. Er is specifiek toewijzingsbeleid[1] voor woonwagenstandplaatsen en er wordt een gemeentelijke wacht- en voorrangslijst bijgehouden. Er zijn per saldo in de afgelopen jaren geen standplaatsen bij gekomen.

Een specifieke visie op, en gericht beleid voor woonwagens en standplaatsen is er in Maasgouw nog niet. Zoals beschreven in het Rijksbeleidskader en de VNG Wegwijzer moeten we woonwagenbeleid opstellen binnen het mensenrechtelijke kader dat onderdeel is van het gemeentelijke volkshuisvestingsbeleid. Huisvesting van woonwagenbewoners is een onderdeel van dit beleid, net als de huisvesting van andere (bijzondere) doelgroepen. De gemeente kan op basis van de Huisvestingswet 2014 gebruik maken van zijn bevoegdheid om 'voorrang' te geven aan bepaalde groepen die te maken hebben met schaarste aan woonruimte. Ook bevat de Huisvestingswet mogelijkheden voor gemeenten om zelf in een gemeentelijke huisvestingsverordening een specifieke (urgentie)regeling voor woonwagenbewoners te treffen.

Structuurvisie Wonen Midden-Limburg 2018-2021[2]
In deze structuurvisie is vastgelegd dat er een verdiepingsonderzoek wordt uitgevoerd naar de (kwantitatieve en kwalitatieve) behoefte van woonwagenbewoners. Dit omdat het door de regio uitgevoerde woningmarktonderzoek onvoldoende inzicht geeft in de behoefte van deze specifieke doelgroep in Midden-Limburg. En dat het beleid ten aanzien van woonwagens wordt gecontinueerd tot dat nader onderzoek naar de behoefte heeft plaatsgevonden. Dit betekende een status quo: het behouden van het aantal standplaatsen/chalets voor de doelgroep. Geen uitbreiding en geen uitsterfconstructies voor de reguliere centra, behoudens de lopende plannen.

Kadernota Maasgouw 2021[3]
In de kadernota 2021 staat het volgende genoemd:
"In de zomer van 2018 heeft het Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties een beleidskader gemeentelijk woonwagen- en standplaatsenbeleid uitgebracht. De minister verzoekt alle gemeentes om te onderzoeken of het aanbod van woonwagens en standplaatsen bij de vraag vanuit de doelgroep. Dit is in 2019/2020 onderzocht. Ook in Maasgouw is deze behoefte evident aanwezig. In 2020 dient deze behoefte vertaald te worden naar een bestuurlijk gedragen visie, dan wel Plan van Aanpak, om tot uitbreiding van het aantal wooneenheden voor de doelgroep te komen. Daartoe wordt eerst ingezet op het maken van een verdiepingsslag door het voeren van zogenaamde keukentafelgesprekken met bewoners van de huidige woonwagenlocaties en belangstellenden die op de lokale wacht- en voorrangslijst ingeschreven staan. Deze gesprekken helpen bij het concreet maken van de opgave en geven meer zicht op de lokale woonwens c.q. woonbehoefte. Eventuele uitbreiding van standplaatsen vraagt om nauwe samenwerking tussen de woningcorporatie(s), inwoners uit de doelgroep en de gemeente.

Regionaal en lokaal behoefteonderzoek
In het vierde kwartaal van 2019 is een Limburgse inventarisatie[4] gedaan naar de behoefte aan standplaatsen in 29 Limburgse gemeenten, zo ook in Maasgouw. De provincie heeft de inventarisatie gecoördineerd. Bureau Companen heeft de inventarisatie uitgevoerd. De uitgevoerde behoeftepeiling woonwagenstandplaatsen levert nog veel vragen op. Zowel ten aanzien van de daadwerkelijke behoefte als ook ten aanzien van meer kwalitatieve vragen. Wat is de behoefte per locatie, welke families hebben welke behoeften en welke woonvormen zijn passend zodat rekening gehouden kan worden met zowel financieel draagkrachtigen als minder draagkrachtigen. Het college van Maasgouw besluit in maart 2020

[1] Beleidsregel toewijzing woonwagenstandplaatsen Maasgouw 2018
[2] Structuurvisie wonen Midden-Limburg 2018 tot en met 2021; bouwen aan de toekomst
[3] Kadernota 2021
[4] Behoeftepeiling woonwagenstandplaatsen provincie Limburg

om een verdiepingsslag aan te brengen op het regionale onderzoek door keukentafelgesprekken te voeren met mensen die wonen op een woonwagenstandplaats en de mensen die op de lokale wacht- en voorrangslijst voor een woonwagenstandplaats ingeschreven staan. Dit onderzoek is in de zomer en het najaar van 2020 uitgevoerd.

Op de resultaten van beide onderzoeken komen we in hoofdstuk 4 van dit Plan van aanpak terug.

1.3 Globaal stappenplan

In dit plan van aanpak wordt uiteengezet welke activiteiten moeten worden doorlopen om onderstaande doelstelling te behalen:

'Het uitbreiden van het aantal woonwagenstandplaatsen in de gemeente Maasgouw om gefaseerd te voldoen aan de aanvullende behoefte én te voldoen aan een redelijke wachttijd voor belangstellenden die een woonwagenstandplaats willen hebben'.

Deze activiteiten liggen op een drietal hoofdvlakken:

1. *Ontwikkelen van nieuw volkshuisvestelijk beleid voor de doelgroep*
    - Opstellen van een tijdelijk beleidsplan, dat onderdeel wordt van het gemeentelijke volkshuisvestelijk beleid bij herijking hiervan.
    - Onderdeel hiervan is het bepalen van het ambitieniveau: wat vindt Maasgouw een redelijke wachttijd; hoe gaan we om met toekomstige behoefte; et cetera.
2. *Afspraken met woningcorporaties*
    - Afspreken taken en verantwoordelijkheden, vastleggen in samenwerkingsovereenkomst
    - Overdracht van eigendom en/of beheer van gemeente naar corporaties
    - Toewijzingsbeleid en matchen van huurders
3. *De kwantitatieve opgave: hoeveel standplaatsen zijn er nu en waar moeten we naartoe?*
    - Inventarisatie van de behoefte aan nieuwe standplaatsen
    - Planologische inventarisatie / (haalbaarheids)onderzoeken
    - Doorlopen bestemmingsplanwijzigings- en vergunning trajecten
    - Realisatie van nieuwe standplaatsen en opstallen

In hoofdstuk 2, 3 en 4 van dit plan van aanpak gaan we verder in op deze drie onderwerpen.

2 Ontwikkelen van nieuw volkshuisvestelijk beleid voor de doelgroep

2.1 Gemeentelijk volkshuisvestingsbeleid

Voor de zeven Midden-Limburgse gemeenten waar Maasgouw deel van uitmaakt is de regionale "*Structuurvisie Wonen Midden-Limburg 2018 tot en met 2021*" het kader voor het gemeentelijke volkshuisvestelijke beleid. Hierbij staan het terugdringen van de overtollige voorraad aan woningbouwplannen en het bouwen van de juiste woningen op de juiste locaties centraal. Het college van burgemeester en wethouders heeft van de gemeenteraad de opdracht gekregen om dit kader voor toekomstige woningbouw nader vorm te geven in een lokale uitwerking. Deze zogenoemde "*Lokale uitvoeringsstrategie Wonen Maasgouw*" is op 9 februari 2021 door het college van burgemeester en wethouders vastgesteld. In de lokale uitvoeringsstrategie is benoemd dat woonwagenbewoners tot een specifieke doelgroep behoren waarvoor aanvullende huisvestingsvormen moeten worden gevonden. Een uitgewerkt beleid hiervoor is er op dit moment echter niet.

De Wegwijzer gemeentelijk woonwagen- en standplaatsenbeleid van de VNG biedt een handreiking om adequaat volkshuisvestelijk beleid voor deze doelgroep te formuleren. Woonwagen- en standplaatsenbeleid heeft immers betrekking op een zeer specifieke woningbehoefte van een relatief kleine doelgroep binnen de gemeente. Het vergt doorgaans de nodige uitwerking om alle beleidsregels rondom beheer, aanleg nieuwe standplaatsen, technische vereisten aan woonwagens, toewijzing standplaatsen, et cetera toe te lichten. Een verdere uitwerking gaat opgenomen worden in een separaat beleidsplan dat zich specifiek richt op het gemeentelijk standplaatsen en woonwagen- en standplaatsenbeleid. Dit beleidsplan wordt vervolgens als bijlage aan het lokale uitvoeringsbeleid gehecht wanneer dat in 2022 weer wordt herzien.

De Wegwijzer geeft een overzicht van de aspecten die een plek moeten krijgen in het gemeentelijk woonwagen- en standplaatsenbeleid:

- Houdt voldoende rekening met en geef ruimte aan het woonwagenleven van woonwagenbewoners:
    - Woonvorm
    - Familiebanden
    - Trekvrijheid
- Leg de geïnventariseerde behoefte aan standplaatsen en woonwagens vast.
    - Kwantitatieve vraag: hoeveel standplaatsen zijn er in de komende jaren nodig.
    - Hoe ziet de kwalitatieve vraag er in grote lijnen uit.
    - Wat is de opgave voor de sociale huursector en welk deel van de behoefte is gericht op de particuliere sector.
- Randvoorwaarden met betrekking tot de woonwagenlocaties en de kwaliteit van toe te voegen woonwagens.
- Leg in hoofdlijnen de verantwoordelijkheden van betrokken partijen vast.
- Rollen en verantwoordelijkheden met betrekking tot het onderhoud en beheer van woonwagens, standplaatsen en openbare ruimte.
- Toewijzingsbeleid.
- Uitgangspunten met betrekking tot behoud van koopstandplaatsen voor de doelgroep woonwagenbewoners op het moment dat deze beschikbaar komen.

Huisvestingsverordening

Maasgouw heeft op dit moment geen huisvestingsverordening. Uit het woonbehoefte onderzoek is gebleken dat er in onze gemeente behoefte is aan sociale huurstandplaatsen en woonwagens. Als er sprake is van schaarste aan sociale huur kan een gemeente regels stellen voor de verdeling van standplaatsen en woonwagens. Door het vastleggen van een huisvestingsverordening kun je als gemeente de meeste sturing geven in de toewijzing van standplaatsen. Als we kiezen voor het opstellen van een huisvestingsverordening kan hierin het volgende geregeld worden:

- Voor welke woonwagens de verordening geldt; de Wegwijzer adviseert hierover om dit voor alle huurstandplaatsen en huurwoonwagens te laten gelden. Voor koopstandplaatsen geldt de verordening niet.
- Wie voor huur van deze woonwagens in aanmerking komt, afbakening van de doelgroep:
    - Inkomensgrenzen sociale huur

    - Wie behoort tot de doelgroep van woonwagenbewoners; advies om het afstammingsbeginsel te hanteren.
- Bijhouden van een register van standplaatszoekenden; kan zowel door de gemeente als de corporaties gedaan worden.
- Verdelen en toewijzen van standplaatsen; criteria opstellen voor eerlijke verdeling.
- Huisvestingsvergunning; toewijzing van een standplaats op basis van een huisvestingsverordening kan alleen door middel van een huisvestingsvergunning.

2.2 Gemeentelijk toewijzingsbeleid

Conform het landelijk beleidskader wordt bij de toewijzing van een standplaats die eigendom is van de gemeente Maasgouw rekening gehouden met de mogelijkheid om in familieverband te kunnen samenleven. De huidige bewoners van een locatie kunnen in geval van een vrijgekomen standplaats een voorstel doen voor een nieuwe bewoner. Deze potentiele huurder moet ingeschreven te staan op de wacht- en voorrangslijst. Een en ander is vastgelegd in een beleidsregel[5] die door het college op 22 mei 2018 is vastgesteld. Zodra de standplaatsen en woonwagens die nog in eigendom zijn van de gemeente zijn overgedragen naar Wonen Limburg en Wonen Zuid, gaat toewijzing plaatsvinden door de woningcorporaties.

2.3 Toewijzingsbeleid van de woningcorporaties

De toewijzing van nieuwe standplaatsen gaat plaatsvinden conform het beleid van de woningcorporaties, in lijn met het landelijk beleidskader. Wonen Limburg heeft beleid dat rekening houdt met het wonen in familieverband en hanteert hierbij het afstammingsbeginsel. Het afstammingsbeginsel stond opgenomen in de Woonwagenwet, die in 1999 is afgeschaft. Dit beginsel houdt in dat een standplaats alleen wordt vergund als de (groot)ouders ook al in een woonwagen wonen (of woonden). Woonwagenbewoners zien het afstammingsbeginsel als een garantie voor de bescherming van de woonwagencultuur, die vanwege het protegerende effect van de bepaling, als een vorm van positieve discriminatie kwalificeert. Toepassing van dit afstammingsbeginsel kan gemotiveerd worden aan de hand van de schaarste van woonwagenstandplaatsen. De wijze waarop de afstamming wordt aangetoond, kan via het criterium 'woonadres' van de aanvrager, de ouders en de grootouders.

Toewijzing door Wonen Limburg vindt plaats conform de volgende voorwaarden:

1. Als eerste komen woningzoekenden in aanmerking die aan het afstammingsbeginsel voldoen: volwassen eerstegraads familieleden van bewoners (kinderen of ouders) van de locatie waar de standplaats en/of woonwagen vrijkomt, op volgorde van leeftijd (van oud naar jong).
2. Vervolgens komen woningzoekenden in aanmerking die aan het afstammingsbeginsel voldoen: volwassen tweedegraads familieleden van bewoners (bv. broers of zussen) van de locatie waar de standplaats en/of woonwagen vrijkomt, op volgorde van leeftijd (van oud naar jong).
3. Vervolgens komen woningzoekenden aan de beurt die aan het afstammingsbeginsel voldoen: geen familieleden van bewoners van de locatie waar de standplaats en/of woonwagen vrijkomt, maar wel inwoner van de betreffende gemeente op volgorde van leeftijd (van oud naar jong).
4. Vervolgens komen overige woningzoekenden aan de beurt op volgorde van het aanbodmodel (inschrijfduur).

Wonen Zuid heeft op dit moment nog geen specifiek toewijzingsbeleid voor woonwagenstandplaatsen. Dit zal de komende maanden worden uitgewerkt. Wonen Zuid geeft aan hierbij te willen aansluiten bij het reeds bestaande toewijzingsbeleid in Maasgouw.

[5] Beleidsregel toewijzing woonwagenstandplaatsen Maasgouw 2018

3 Afspraken met woningcorporaties

Wettelijke verantwoordelijkheden
In de Woningwet staat dat de gemeente verantwoordelijk is voor het woonbeleid en moet zorgen voor geschikte woningen voor inwoners. De gemeente kan in haar woonvisie aangeven welke volkshuisvestelijke opgave zij ziet voor woningcorporaties. Het daadwerkelijk bouwen, verhuren en beheren van betaalbare woningen behoort volgens de woningwet tot de taak van woningcorporaties. Hieronder vallen ook standplaatsen en woonwagens voor woonwagenbewoners die horen tot de doelgroep van de woningcorporaties. Woonwagenbewoners die buiten deze doelgroep vallen, zijn waarschijnlijk in staat om een standplaats en woonwagen te kopen.
Op grond van de Woningwet kan de gemeente ook zelf woongelegenheden realiseren. Dit gebeurt volgens de wet alleen in uitzonderlijke gevallen. Het moet dan aannemelijk zijn dat door het bouwen van woningen door de corporaties niet voldoende in de behoefte kan worden voorzien.

De geboden bijdrage van de corporaties dient naar redelijkheid te zijn. De investeringen moeten in verhouding staan tot het vermogen van de corporaties en tot de volkshuisvestelijke doelstellingen in de gemeente. Voor de groep bewoners die buiten de doelgroep van de corporaties valt verplicht het mensenrechtelijk kader volgens het Beleidskader dat de gemeente aanvullende maatregelen treft om te voorzien in voldoende (koop- of particuliere huur)standplaatsen.

De Wegwijzer van de VNG geeft aan dat de gemeente investeerder is voor de standplaatsen. De woningcorporatie is in beginsel de aangewezen partij voor sociale huurwoonwagens. Voor duurdere huurwoonwagens en koopwoonwagens is een andere investeerder nodig. Hierop wordt verder ingegaan in hoofdstuk 5: Financiële consequenties.

Prestatieafspraken
Jaarlijks maakt gemeente Maasgouw afspraken met de corporaties over de invulling van de lokale volkshuisvestelijke taken in de vorm van prestatieafspraken. Voor wat betreft woonwagenzaken is de pijler onder deze prestatieafspraken het uitgangspunt van het rijksbeleidskader dat de corporaties moeten gaan voorzien in de huisvesting van woonwagenbewoners voor zover deze tot de doelgroep behoren. In de prestatieafspraken is daarom opgenomen dat partijen zich inzetten om te komen tot overdracht van de woonwagenlocaties voor zover die nog in bezit zijn van gemeente Maasgouw, aan de corporaties.

Het gemeentelijk woonbeleid heeft tot doel vraag en aanbod zo goed mogelijk af te stemmen. In het woonbeleid moet daarom aandacht zijn voor alle te huisvesten doelgroepen, onder andere woonwagenbewoners. Woningcorporaties huisvesten diverse doelgroepen. Reguliere huurders en bijzondere doelgroepen zoals woonwagenbewoners, nieuwkomers en kwetsbare inwoners. De druk op sociale huurwoningen is groot. Woningcorporaties moeten binnen de mogelijkheden die zij hebben bijdragen aan de realisatie van het woonbeleid van de gemeente Maasgouw. De gemeente, corporaties en huurdersorganisaties maken in prestatieafspraken afspraken over de te realiseren doelen. De komende periode gaan we in gesprek met Wonen Limburg en Wonen Zuid over hoe zij kunnen voorzien in de behoefte aan extra standplaatsen en woonwagens in onze gemeente voor de woonwagenbewoners die tot hun doelgroep behoren.

Het proces om te komen tot overdracht is een taai en moeizaam proces. In Maasgouw wordt al minimaal 10 jaar gesproken over overdracht van woonwagenlocaties naar de woningcorporaties. In de door VROM-inspectie uitgegeven “Handreiking voor overdracht van woonwagens en standplaatsen” van 2010 is opgenomen dat de overdracht een gezamenlijke verantwoordelijkheid is van gemeenten en corporaties. Er is geen sprake van ‘moeten’. De gemeente kan niet van de corporatie verlangen dat zij een huurstandplaats of huurwoonwagen overneemt waar op veel punten nog sprake is van – letterlijk en figuurlijk – ‘achterstallig onderhoud’; anderzijds kan een corporatie een verzoek van een gemeente niet zo maar weigeren als er sprake is van een genormaliseerde situatie (goede staat van onderhoud en een goede huurdersrelatie met de bewoners).

Samenwerkingsovereenkomst
Het proces om tot uitbreiding van standplaatsen te komen kan parallel lopen met het proces om tot daadwerkelijke overdracht te komen van de woonwagenlocaties in Maasgouw. Verkend zal worden of de huidige prestatieafspraken hiervoor voldoen of dat het wenselijk is om voor de inhaalslag op het vlak van

woonwagenstandplaatsen een aparte samenwerkingsovereenkomst te sluiten. Dit kan wenselijk zijn omdat behalve de overdracht van eigendom en/of beheer van gemeente naar corporatie ook afspraken moeten worden gemaakt over zaken als het toewijzingsbeleid en het matchen van huurders, en dienen de corporaties ook betrokken te worden bij de planvorming voor eventuele nieuwe woonwagenlocaties.

4 De kwantitatieve opgave

In dit hoofdstuk benoemen we het doel van dit project en gaan we in op de standplaatsen die momenteel aanwezig zijn in de regio en in Maasgouw, en worden de woonbehoefteonderzoeken en de daaruit voortkomende aanvullende behoefte aan standplaatsen besproken. Vervolgens wordt ingegaan op de fasering die in het project is aangebracht.

4.1 Doelstelling

In lijn met het landelijke beleidskader is het uiteindelijke doel ten aanzien van woonwagens en standplaatsen:

Het uitbreiden van het aantal woonwagenstandplaatsen in de gemeente Maasgouw om gefaseerd te voldoen aan de aanvullende behoefte én te voldoen aan een redelijke wachttijd voor belangstellenden die een woonwagenstandplaats willen hebben.

De resultaten die op weg naar de geformuleerde doelstelling worden opgeleverd zijn aanpassing van het beleid, fysieke uitbreiding van het aantal standplaatsen en overdracht van beheer en eigendom aan de woningcorporaties;

1. Het gemeentelijk woonwagenbeleid is in overeenstemming met de mensenrechtelijke kaders waarbij het recht van woonwagenbewoners om te leven volgens hun culturele identiteit wordt erkend en gefaciliteerd als het gaat om het wonen in een woonwagen en het wonen in familieverband.
2. Realiseren dat leegstaande standplaatsen weer in gebruik genomen kunnen worden, het realiseren van extra woonwagenstandplaatsen, ofwel de randvoorwaarden creëren zodat draagkrachtige bewoners zelf een standplaats kunnen realiseren.
3. We komen tot overdracht van standplaatsen en woonwagens die de gemeente nog in eigendom heeft. Ofwel aan particulieren, of wel aan de woningcorporaties voor zover deze tot hun doelgroep behoren.

Redelijke termijn wachttijd
Een uitgangspunt van het beleidskader is dat een woningzoekende woonwagenbewoner binnen een redelijke termijn kans maakt op een standplaats. Hierbij wordt verwezen naar een gelijke wachttijd voor een sociale huurwoning binnen de gemeente. Bij deze redenering wordt echter onvoldoende rekening gehouden met de specifieke woonwens qua locatie én woonvorm waardoor het aanbod veel kleiner is en het niet geheel realistisch is om de redelijke termijn gelijk te stellen met die van een reguliere sociale huurwoning binnen de gemeente.
In de Wegwijzer van de VNG staat dat gemeenten, corporaties en woonwagenbewoners een concrete norm voor de wachttijd moeten zoeken die past bij de lokale situatie. Hierbij wordt ook de vraag gesteld of de gemiddelde wachttijd voor een sociale huurwoning een reële vergelijking is voor de wachttijd voor een doorgaans zeer specifiek woonproduct als een standplaats. De gemiddelde mutatiegraad van een standplaats ligt aanzienlijk lager dan bij een gemiddelde sociale huurwoning. Woonwagenbewoners wonen voor lange tijd, soms wel gedurende hun hele leven, op dezelfde standplaats. De Wegwijzer noemt mogelijke alternatieven als kwalitatieve norm voor het 'binnen een afzienbare tijd kans maken op een standplaats':

- De beoogde wachttijd voor een standplaats kan bijvoorbeeld vergeleken met een ander woonproduct met een vergelijkbare mutatie- en reactiegraad.
- De opgave voor standplaatsen kan gelijkgesteld worden aan het inlopen van het woningtekort in de regionale woningmarkt.

De hoeveelheid kwalitatieve woonwensen heeft ook zijn impact op de termijn waarop standplaatsen en/of woonwagens gerealiseerd kunnen worden. Uitgangspunt blijft dat woonwagenbewoners binnen afzienbare tijd kans maken op een standplaats.

Het definitieve aantal extra standplaatsen dat gerealiseerd wordt is onder andere afhankelijk van factoren zoals draagvlak en financiële haalbaarheid. Het is verder van belang dat er een actieve werkgroep/ bewonersgroep is die betrokken is bij het gehele proces en betrokken blijft als huurder- c.q. bewonerscommissie.

4.2 Regionale situatie aantal standplaatsen

In het rapport[6] van Bureau Companen (maart 2020) is te lezen dat er in Midden-Limburg 280 standplaatsen zijn. Dit is een kwart van het totale aantal standplaatsen in Limburg (1.125). Het aandeel standplaatsen in Noord-Limburg bedraagt 9% (102). Zuid-Limburg heeft met 66% het grootste aandeel standplaatsen (743).

De verdeling van deze 280 standplaatsen in de regio Midden-Limburg is als volgt:

Gemeente	Aantal standplaatsen
Echt-Susteren	45
Leudal	50
Maasgouw	35
Nederweert	17
Roerdalen	19
Roermond	19
Weert	95
Totaal	**280**

Het aantal van 35 standplaatsen in Maasgouw is 12,5% van het totaal aantal standplaatsen in Midden-Limburg.

Om zicht te houden op de ontwikkeling van het aantal standplaatsen in Nederland, liet het Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties in 2018 een nulmeting[7] doen. Hierbij werd de toezegging gedaan om de meting na twee jaar te herhalen. In maart 2021 heeft het Ministerie het eindrapport Herhaalmeting Woonwagenstandplaatsen[8] in Nederland gepubliceerd. Deze herhaalmeting laat zien hoe het aantal standplaatsen zich heeft ontwikkeld in de periode 2018-2020. Ook geeft zij aan hoe het gemeentelijk beleid zich heeft ontwikkeld en welke knelpunten gemeenten ervaren. De conclusies zijn als volgt:

- Het aantal standplaatsen is vrijwel gelijk gebleven, een toename wordt wel verwacht.
- Steeds meer gemeenten ontwikkelen en implementeren woonwagen- en standplaatsenbeleid.
- Gemeenten vinden de realisatie van meer standplaatsen ingewikkeld, ondersteuning is gewenst.
- Teleurstelling bij vertegenwoordigers van woonwagenbewoners over het feit dat er vanaf het verschijnen van het Rijksbeleidskader weinig nieuwe standplaatsen zijn gerealiseerd.

Volgens de herhaalmeting zijn er in Limburg 1.131 standplaatsen, verdeeld over 186 locaties. In de herhaalmeting wordt het opvallend genoemd dat het aantal standplaatsen per gemeente redelijk hoog is in Limburg. Meer dan de helft van de Limburgse gemeenten heeft meer dan 20 standplaatsen en één op de tien zelfs meer dan 100. Er zijn weinig gemeenten in Limburg die geen standplaatsen hebben. In Limburg is het gemiddelde aantal standplaatsen per locatie 6,1. Het aandeel woonwagenstandplaatsen ten opzichte van het totaal aantal woningen in een gemeente is in Limburg het hoogst van alle provincies, namelijk 2.1 standplaatsen per 1000 woningen. In Maasgouw is dit 2.3 standplaatsen per 1000 woningen.

4.3 Huidige lokale situatie

In Maasgouw zijn in totaal 35 woonwagenstandplaatsen, verdeeld over 10 locaties zoals in de figuur en tabel op de volgende pagina is aangeduid. Deze aantallen zijn inclusief de 8 woningen voor de doelgroep op locatie Lichtenbergerweg. Op dit moment staat één standplaats leeg: op locatie Wessem.

In de tabel op de volgende pagina zijn de huidige aantallen standplaatsen en woonwagens / woningen per locatie weergegeven. Daarnaast is weergegeven wie de eigenaar is van de standplaatsen en woonwagens / woningen.

[6] Behoeftepeiling woonwagenstandplaatsen provincie Limburg 17 maart 2020
[7] Woonwagenstandplaatsen in Nederland, rapport nulmeting, 10 oktober 2018
[8] Herhaalmeting woonwagenstandplaatsen in Nederland, Ministerie BZK, maart 2021

		Woonwagens			Standplaatsen		
	Totaal	**Particulier**	**Corporatie**	**Gemeente**	**Particulier**	**Corporatie**	**Gemeente**
1) Sparrenbosweg Heel	5	5	-	-	5	-	-
2) Thornerweg Wessem (1 leegstaande standplaats)	3	2	-	-	-	-	3
3) Vlietersweg Beegden	1	1	-	-	-	-	1
4) Majoor Huthstraat Linne	2	2	-	-	-	-	2
5) Priester Kooksweg Ohé en Laak	2	2	-	-	-	-	2
6) Heggestraat Stevensweert	1	1	-	-	-	-	1
7) Meers Thorn	3	3	-	-	2	-	1
8) Oranjelaan Maasbracht	1	-	1	-	-	1	-
9) Heuvelstraat Maasbracht	9	5	-	4	-	-	9
10) Lichtenbergerweg Maasbracht (woningen)	8	-	8	-	-	8	-
Totaal	35	21	9	4	7	9	19

4.4 Resultaten regionaal en lokaal woonbehoefteonderzoek

Bureau Companen heeft eind 2019 in 29 Limburgse gemeenten geïnventariseerd welke aanvullende behoefte aan standplaatsen er bestaat. Voor de gemeente Maasgouw resulteerde dit in een aanvullende behoefte aan standplaatsen van respectievelijk 19 (mensen die zeker willen verhuizen) en 27 plekken (inclusief mensen die misschien willen verhuizen). Op basis van de uitkomsten van het onderzoek wordt daarnaast geconstateerd dat het niet zinvol is om op provinciaal niveau een wachtlijst of belangstellendenregistratie op te zetten. Zoals in hoofdstuk 1 benoemd leverde dit provinciale onderzoek veel vragen op. Het onderzoek leverde geen concreet genoeg beeld op van onder andere de exacte behoefte per locatie en familie, passende woonvormen en de behoefte aan (sociale) huur en koop. Om antwoord te krijgen op de resterende vragen heeft het college in maart 2020 besloten om op gemeentelijk niveau een verdiepend onderzoek uit te voeren. Door middel van zogenaamde keukentafelgesprekken is de behoefte per familie en per locatie in Maasgouw inzichtelijk geworden.

Op 28 april 2021 heeft er een themabijeenkomst plaatsgevonden over het woonwagen- en standplaatsenbeleid in Maasgouw. In deze bijeenkomst is de gemeenteraad geïnformeerd over de resultaten van het gemeentelijke woonbehoefteonderzoek en de projectopdracht. In de maanden na deze themabijeenkomst hebben er nog een aantal wijzigingen plaatsgevonden. De voornaamste wijzigingen zijn gemaakt naar aanleiding van een aantal verklaringen die de gemeente in mei 2021 heeft ontvangen van deelnemers aan het onderzoek met een gewijzigde woonwens, in combinatie met verklaringen van een aantal nieuwe deelnemers. Het onderzoek was feitelijk gesloten. Echter om te komen tot zo nauwkeurig en betrouwbaar mogelijke cijfers zijn deze woonwensen alsnog gewijzigd in dit projectplan. Het betreft hier de woonwens van 8 personen om op de locatie aan de Oranjelaan te wonen. Het gaat om 5 personen die al hadden deelgenomen aan het onderzoek en 3 nieuwe deelnemers aan het onderzoek. Dit maakt dat de cijfers op een aantal punten afwijken van de cijfers zoals ze in de Themabijeenkomst zijn gepresenteerd.

In totaal is er uit het gemeentelijk behoefteonderzoek een aanvullende behoefte van 32-33 standplaatsen gebleken. Bij de interne en externe projectmedewerkers is gedetailleerde informatie van belangstellenden en woonwagenlocaties bekend. Deze informatie is nodig voor de verdere uitvoering van het project maar bevat privacygevoelige informatie. Zodoende beperken we ons in dit projectplan tot een globaal overzicht met vermelding van enkele details om de situatie te verduidelijken. In de bijlagen is aanvullende informatie over de behoefte aan extra standplaatsen, woonvormen, urgentie, de bestemmingen en de eigendomssituatie van omliggende gronden bij locaties met behoefte aan uitbreiding opgenomen. Voor de leesbaarheid van het stuk volgt hieronder een schematische samenvatting.

Woonwagenlocatie	**Aanvullende behoefte**
Sparrenbosweg Heel	0
Thornerweg Wessem	0
Vlietersweg Beegden	0
Majoor Huthstraat Linne	1
Priester Kooksweg Ohé en Laak	1
Heggestraat Stevensweert	0
Meers Thorn	6-7
Oranjelaan Maasbracht	8
Heuvelstraat Maasbracht	3
Lichtenbergerweg Maasbracht	9
Niet locatie-gebonden behoefte	5
Totaal	**32-33** **(-/-1 op totaal i.v.m. leegstaande plek)**

4.5 Verdeling woonwagenlocaties woningcorporaties

Onderstaand is als startpunt voor verdere gesprekken met de woningcorporaties een verdeling opgenomen van de woonwagenlocaties. De verdeling is gemaakt op basis van bezit van de betreffende woningcorporatie in een bepaalde kern. Waar dit voorheen Nester betrof, is dit vanwege de recente uitruil van woningen tussen Wonen Limburg en Nester bij Wonen Limburg ondergebracht. Bij de ene locatie zal het enkel gaan om het onderzoeken van een overdracht van beheer van de locatie, bij andere locaties om gehele overdracht en/of een mogelijke uitbreiding.

Woonwagenlocatie	**Woningcorporatie**
Locatie Vlietersweg te Beegden Locatie Thornerweg te Wessem	Wonen Zuid
Locatie Majoor Huthstraat te Linne Locatie De Heggestraat te Stevensweert Locatie Meers te Thorn Locatie Priester Kooksweg te Ohé en Laak Locatie Heuvelstraat en Lichtenbergerweg te Maasbracht Locatie Oranjelaan Maasbracht	Wonen Limburg
Locatie Sparrenbos te Heel	Volledig in particuliere eigendom

4.6 Fasering van uitbreiding van het aantal standplaatsen

Uit de eerste verkenningen blijkt dat er sommige locaties zijn waar relatief eenvoudig zaken kunnen worden uitgevoerd, terwijl er ook behoeftevraagstukken zijn waar beduidend meer tijd voor nodig is. Het project wordt daarom opgedeeld in vier fases, waarbij de verwachte doorlooptijd en complexiteit per fase toeneemt. De opdeling in fases wil overigens niet zeggen dat pas met de volgende fase gestart kan worden zodra de vorige fase afgerond is. Er wordt mee bedoeld dat de onderzoeksfase weliswaar reeds gestart kan worden, maar dat de afronding van fase 2 later wordt verwacht dan de afronding van fase 1, enzovoorts. Tot welke fase elke locatie behoort, kan worden afgeleid uit de kleurcodes die de locaties in de tabel in paragraaf 4.4 hebben meegekregen:

Fase I	**Fase III**
Fase II	**Fase IV**

De locaties waar in bovenstaande tabel geen behoefte voor is genoteerd, worden in de verdere uitwerking van dit project niet meer meegenomen.

Opgemerkt wordt dat de woonwensen voor locatie Oranjelaan tot net voor oplevering van dit plan van aanpak niet zijn onderzocht. Dit omdat er geen huidige bewoner(s) hebben deelgenomen aan het onderzoek en in eerste instantie geen woonwens geregistreerd was onder deelnemers aan het onderzoek met betrekking tot de Oranjelaan. Als gevolg hiervan is de Oranjelaan nu in fase IV ingedeeld. Zodra (haalbaarheids)onderzoeken hebben plaatsgevonden kan het nodig blijken om een verschuiving in de fasering aan te brengen.

In de volgende paragrafen wordt per fase en locatie een eerste planologische inventarisatie gemaakt. In bijlage IV vindt u een schematische weergave van de bestemmingen en eigendom van de omliggende gronden. Voor alle fases zijn bestemmingsplanwijzigingen vereist. Bij de bestaande woonwagenlocaties met een aanvullende behoefte aan standplaatsen zijn er ruimtelijk gezien mogelijkheden om extra standplaatsen te creëren. De gemeente heeft hier ook aangrenzende gronden in eigendom. Een gedeelte van de gronden wordt momenteel wel verpacht. Het verdient dan ook aanbeveling om waar dat mogelijk is de ruimtelijke mogelijkheden bij de bestaande locaties te benutten.

4.6.1 Fase I: locaties Wessem, Linne en Ohé en Laak

Locatie Wessem: Thornerweg 5

Op deze locatie liggen drie standplaatsen in gemeentelijk eigendom, waarvan op dit moment slechts twee standplaatsen in gebruik zijn. Het weer in gebruik nemen van de derde, leegstaande standplaats ligt gevoelig bij de huidige bewoners van de locatie. Het wonen in familieverband staat voorop in de woonwagencultuur en men ziet daar niet graag buitenstaanders tussen wonen. Bij het opnieuw verhuren van de plek dient er dan ook zorgvuldig gekeken te worden naar een goede matching. Gezien de bestaande vraag naar woonwagenstandplaatsen en de mogelijkheid om hier met relatief weinig kosten een standplaats te huur te kunnen aanbieden wordt deze optie wel onderzocht.

Acties:

- Nieuwe geschikte huurder zoeken, in overleg met huidige bewoners.
- Staat van de standplaats en berging laten checken.
- Standplaats en berging in orde maken zodra er een geschikte huurder gevonden is.
- Met betreffende huurder en Wonen Zuid in overleg over plaatsing opstal.
- Aanvraag omgevingsvergunning opstal.
- Overleg met Wonen Zuid over overname EBO (eigendom, beheer & onderhoud) van de huurstandplaatsen.
- Realisatie opstal.

Locatie Linne: Majoor Huthstraat 1 - 3

Op deze locatie zijn twee standplaatsen aanwezig waarop twee woonwagens in particuliere eigendom staan. De bewoners van deze standplaatsen zijn geen familie van elkaar. Er is behoefte aan één extra standplaats, die men indien financieel haalbaar graag wil kopen. De bewoners van één standplaats willen erg graag de huidige gehuurde standplaats kopen.
Er is ruimte voor een extra standplaats: in het verleden is een derde standplaats opgeheven maar ruimtelijk kan deze opnieuw worden ingericht. Hiertoe dient dan wel het bestemmingsplan te worden gewijzigd.

Acties:

- Overleg met bewoner over koopwens bestaande standplaats.
- Overleg met belangstellende over koopwens nieuwe standplaats en de haalbaarheid daarvan.
- Overleg met belangstellende over opstal.
- Bij overeenstemming over nieuwe standplaats; bestemmingsplanwijziging om standplaats toe te voegen.
- Indien van toepassing overleg Wonen Limburg over kosten.
- Na wijziging bestemming; standplaats realiseren (verharden, aansluiten op riool en nuts) of indien mogelijk verkoop grond aan nieuwe bewoner waarna bewoner de standplaats zelf realiseert.
- Na wijziging bestemming; aanvraag omgevingsvergunning opstal.
- Overleg met Wonen Limburg over overname EBO resterende huurstandplaats.
- Realisatie opstal.

Locatie Ohé en Laak: Priester Kooksweg 12 en 14

Deze locatie telt twee standplaatsen waarop twee woonwagens in particuliere eigendom staan. Binnen de familie die woonachtig is op deze locatie bestaat een uitbreidingsbehoefte voor een derde standplaats. Ruimtelijk is dit mogelijk: naast nummer 12 is ruimte voor een derde standplaats. Deze ruimte is ook als standplaats bestemd, maar is nu in gebruik als tuin. Hier heeft niet eerder een woonwagen gestaan. Een alternatieve ruimte om een derde standplaats te realiseren is op een stuk grond aan de overkant van de weg bij huisnummer 14. Dat stuk grond is voorheen in gebruik geweest als standplaats en de bestrating is nog aanwezig. Ruimtelijk gezien is het stuk grond aan de overkant een betere optie voor het toevoegen van een standplaats op deze locatie.

Acties:

- Overleg met belangstellende nieuwe standplaats om situatie concreet te krijgen.
- Schouw uitvoeren van toestand nog aanwezige bestrating tegenover nummer 14.
- Bestemmingsplanwijziging voor de derde standplaats die nog wel fysiek aanwezig is maar niet als zodanig bestemd is.
- Overleg Wonen Limburg over opstal: gaat naar verwachting om doelgroep sociale huur.
- Na wijziging bestemming; aanvraag omgevingsvergunning opstal.
- Derde standplaats opknappen.
- Overleg met Wonen Limburg over overname EBO huurstandplaatsen /- wagen.
- Realisatie opstal.

4.6.2 Fase II: locaties Thorn en Lichtenbergerweg

Locatie Thorn: Meers 24, 26 en 28

Op deze locatie zijn drie standplaatsen aanwezig: twee in particuliere eigendom en één in eigendom van de gemeente. De aanwezige woonwagens zijn alle drie in particuliere eigendom. Er wonen 2 families op de locatie. Op deze locatie ligt een uitbreidingswens van 6 tot 7 standplaatsen. Ruimtelijk zijn hier wel mogelijkheden voor; planologisch zal eerst moeten worden bekeken wat het dijkvak Thorn – Wessem betekent voor een eventuele uitbreiding van het aantal standplaatsen op deze locatie. Indien het dijktraject niet in de weg staat aan uitbreiding van standplaatsen op de locatie, wordt er voor deze uitbreidingslocatie een stedenbouwkundig plan opgesteld. De omliggende grond is in eigendom van de gemeente en wordt nu verpacht.

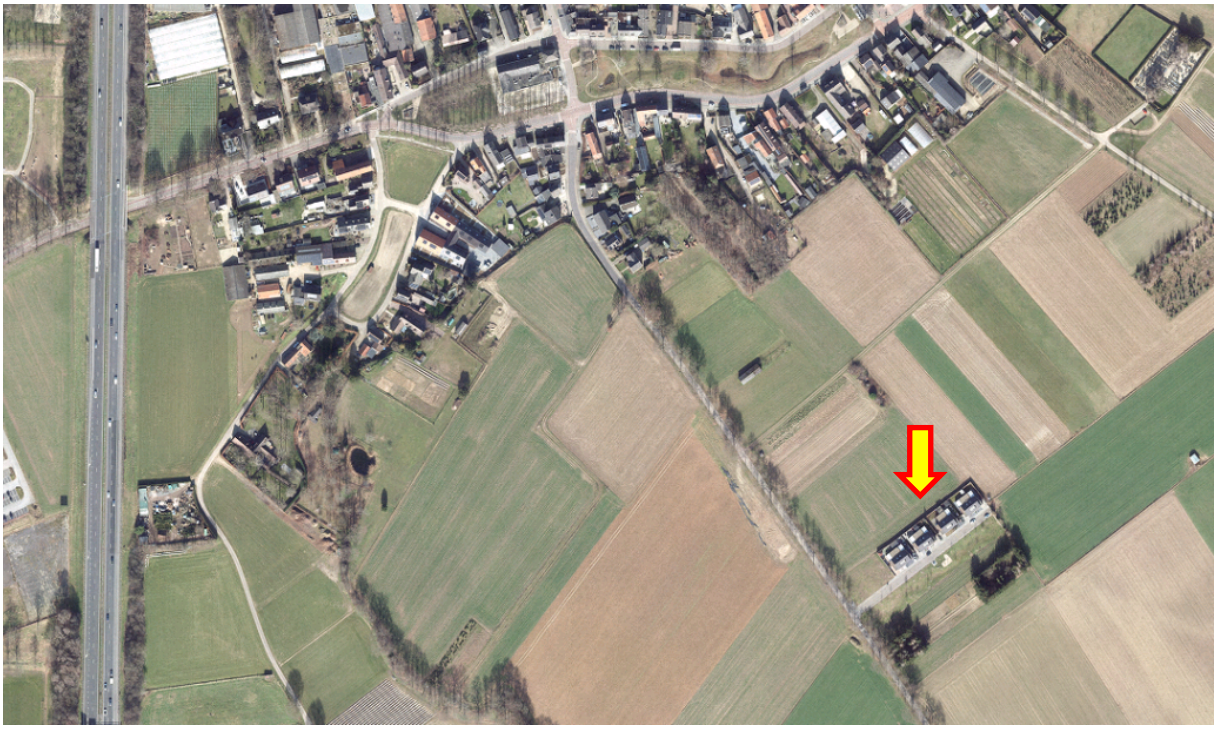
De uitkomst hiervan bepaalt of nader onderzocht kan worden of er bij de bestaande locatie uitgebreid kan worden, of dat er gezocht moet worden naar een alternatieve locatie. In geval van het eerste zal er hoe dan ook een bestemmingsplanwijziging (of aanpassing Omgevingsplan) nodig zijn om het aantal standplaatsen te kunnen uitbreiden. In geval van het laatste zal tevens onderzocht moeten worden of de bestaande woonwagenlocatie dan ook verplaatst dient te worden, gezien het wonen in familieverband als meest belangrijke gezien wordt in de woonwagencultuur. Verplaatsing van de gehele locatie heeft een grote impact, ook op het kostenplaatje dat hieraan vast hangt. Uitbreiding bij de bestaande locatie heeft zodoende de voorkeur.

Bij instemming van de gemeenteraad over het voorbereidingskrediet is het van belang zo snel mogelijk duidelijkheid te krijgen over de invloed van het dijktraject. Pas daarna kan gestart worden met nader onderzoek en een eventuele procedure om de bestemming te wijzigen. Het heeft de voorkeur dit in dezelfde procedure mee te nemen als Linne, Ohé en Laak en de groenstrook tegenover de woningen aan de Lichtenbergerweg. Indien er niet op korte termijn duidelijkheid is schuift wellicht de uitbreiding van de locatie in Thorn op in fasering.

Acties:

- Discussie rond dijkvak Thorn – Wessem zo snel mogelijk afronden.
- Afhankelijk van uitkomst hiervan vervolgstappen bepalen.

Locatie Brachterbeek: Lichtenbergerweg

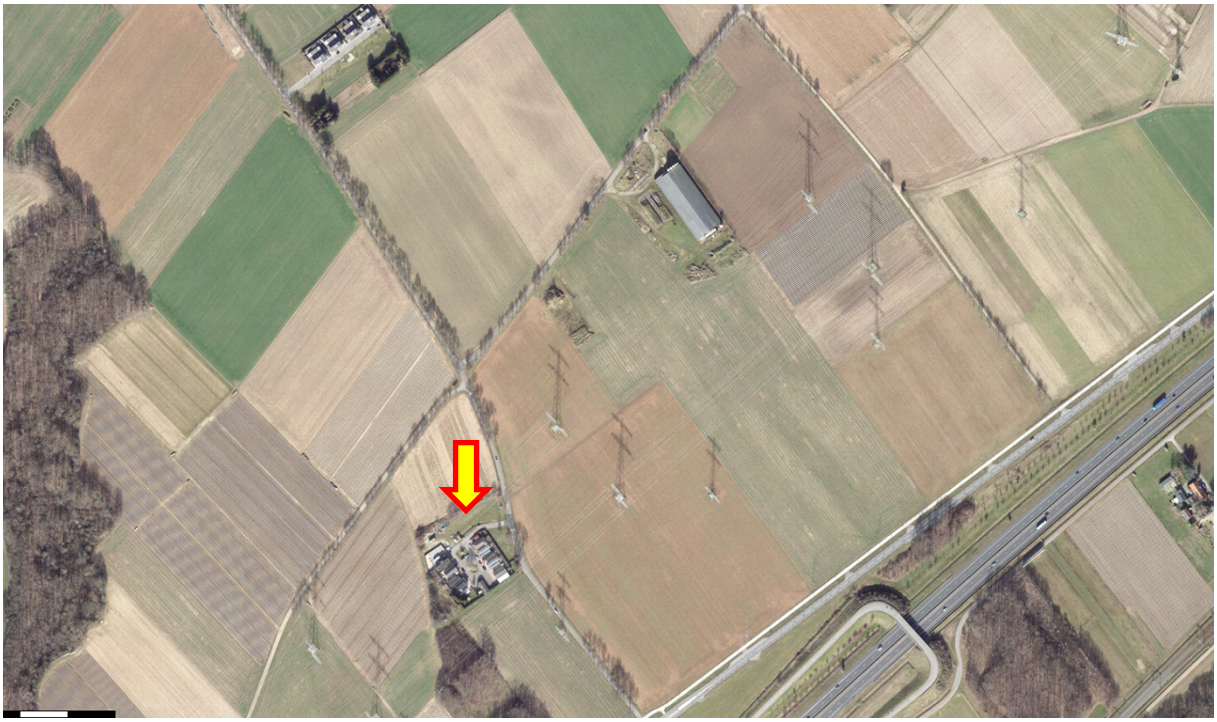


Op deze locatie zijn 8 woningen aanwezig, allemaal in eigendom van woningcorporatie Wonen Limburg. Er ligt op de locatie een uitbreidingswens voor 9 plekken. Ruimtelijk gezien is er ruimte om (een gedeelte) van die gewenste 9 te realiseren aan de overzijde van de weg, maar op dat perceel rust de bestemming “Groen”. Hier zal dus eerst het bestemmingsplan moeten worden gewijzigd. Deze grond is eigendom van de gemeente.
De percelen tussen de huidige woningen en de woonkern van Brachterbeek zijn ook in eigendom van de gemeente en worden per jaar verpacht. Hier zouden de contracten opgezegd moeten worden en bestemming gewijzigd moeten worden (is nu Agrarisch met archeologische waarden). Vanwege de dubbelbestemming Archeologische waarden moet hier bovendien nader onderzoek naar plaatsvinden, hetgeen complicerend en kostenverhogend werkt. Starten met uitbreiding op de groenstrook tegenover de huidige woningen lijkt op dit moment het meest voor de hand liggend.

Acties:

- Overleg met belangstellenden nieuwe standplaatsen om situatie concreet te krijgen.
- Bestemmingsplanwijziging voor groenstrook aan overzijde weg, tegenover de huidige woningen.
- Overleg Wonen Limburg over kosten.
- Nieuw bestemd deel overdragen aan Wonen Limburg. Gaat naar verwachting om doelgroep sociale huur.
- Na wijziging bestemming; aanvraag omgevingsvergunningen opstallen.
- Realisatie van standplaatsen met opstallen en woningen.

4.6.3 Fase III: locatie Heuvelstraat Maasbracht



Op deze locatie zijn negen standplaatsen in eigendom van de gemeente aanwezig. Op vijf van deze standplaatsen staan particuliere woonwagens, de overige vier zijn gemeentelijk eigendom. Op deze locatie ligt een uitbreidingsbehoefte van drie standplaatsen, maar de locatie heeft geen toekomstperspectief i.v.m. de aanwezigheid van 380 kV hoogspanningsleidingen. Het is wenselijk om verplaatsing van de huidige locatie samen met Wonen Limburg te onderzoeken. Wellicht kan er een aansluiting worden gemaakt met het woongebied aan de Lichtenbergerweg. De percelen tussen de huidige woningen aan de Lichtenbergerweg en de woonkern van Brachterbeek zijn ook in eigendom van de gemeente en worden per jaar verpacht. Hier zouden de contracten opgezegd moeten worden en bestemming gewijzigd moeten worden (is nu Agrarisch met archeologische waarden). Vanwege de dubbelbestemming Archeologische waarden zal hier bovendien nader onderzoek moeten plaatsvinden, hetgeen complicerend en kostenverhogend kan werken.

Acties:

- Mogelijkheden tot verplaatsing onderzoeken met Wonen Limburg en bewoners.
- Op grond van de resultaten van deze gesprekken concreet actieplan opstellen voor deze locatie.

4.6.4 Fase IV: locatie Oranjelaan en eventuele nieuwe locatie(s)

Locatie Oranjelaan

Zoals reeds in paragraaf 4.6 besproken, zijn de woonwensen voor de locatie Oranjelaan tot net voor oplevering van dit plan van aanpak niet onderzocht. Dit omdat er geen huidige bewoner(s) hebben deelgenomen aan het onderzoek en in eerste instantie geen woonwens geregistreerd was onder deelnemers aan het onderzoek met betrekking tot de Oranjelaan. Er wordt nu 1 standplaats bewoond aan de Oranjelaan. Daarnaast hebben zich zeer recent 8 geïnteresseerden gemeld voor een standplaats aan de Oranjelaan. Wonen Limburg is eigenaar van de locatie.
De recent ontvangen woonwensen zijn net voor oplevering van de rapportage alsnog verwerkt. Overige onderzoeken en analyses hebben op dit moment nog niet plaatsgevonden. Als gevolg hiervan is de Oranjelaan nu in fase IV ingedeeld. Vastgesteld dient te worden of er nog mogelijkheden zijn om op deze locatie opnieuw een woonwagenlocatie aan te leggen, of de optie voor (een) geheel nieuwe locatie onderzoeken.

Niet locatie-gebonden behoefte

Naast de locatiegebonden behoefte (vaak inwonende kinderen die graag zelfstandig willen gaan wonen op een eigen standplaats) zijn er ook mensen die niet aan een bepaalde locatie gebonden zijn. Voor een deel zijn dit (oud)inwoners van Maasgouw, maar er zijn ook enkele bewoners van omringende gemeenten die graag een standplaats in Maasgouw willen. In totaal gaat het om een groep van 5 personen. Het zou gezien de woonwensen gaan om 2 aparte woonwagenlocaties, met op beide locaties zowel belangstellenden uit Maasgouw als uit andere gemeenten. Gezien de achtergrond bij deze interesse is het de vraag of de gemeente Maasgouw de aangewezen partij is om te voorzien in deze behoefte. Dit moet nog verder onderzocht worden.

Acties:

- De optie voor (een) geheel nieuwe locatie(s) onderzoeken.
- Op grond van de resultaten van deze gesprekken concreet actieplan opstellen voor dit deel van het project.

5 Financiële consequenties

Het bouwen, verhuren en beheren van betaalbare standplaatsen en woonwagens voor woonwagenbewoners die onder de doelgroep van de corporatie vallen behoort volgens de woningwet tot de taak van woningcorporaties. Woonwagenbewoners die buiten deze doelgroep vallen, zijn waarschijnlijk in staat om een standplaats en woonwagen te kopen. Echter, voor veel woonwagenbewoners die een woonwagen willen kopen is het lastig om een hypotheek te verkrijgen. Een hypotheekverstrekker is bereid om een kavel te financieren tegen de norm van reguliere woningen, maar als men daar een woonwagen op wil plaatsen kan de woonwagenbewoner doorgaans een hypotheek voor maximaal € 50.000 verkrijgen, terwijl de aanschaf van een nieuwe woonwagen doorgaans aanzienlijk hoger uitvalt.
Op grond van de Woningwet kan de gemeente ook zelf woongelegenheden realiseren. Dit gebeurt volgens de wet alleen in uitzonderlijke gevallen. Het moet dan aannemelijk zijn dat door het bouwen van woningen door de corporaties niet voldoende in de behoefte kan worden voorzien.

Duidelijk is dat de stichtingskosten voor standplaatsen en woonwagens relatief hoog zijn. Dit komt mede door de eisen die nu aan woonwagens worden gesteld als gevolg van duurzaamheid. Zo moet een woonwagen ook voldoen aan bepaalde isolatiewaarden en gasloos zijn. Dit onder andere op basis van het bouwbesluit. Het aantal bouwtechnische voorschriften specifiek voor woonwagens is de laatste jaren sterk verminderd en waar mogelijk gelijk gesteld met de algemene voorschriften voor de andere woonvormen. Daarnaast zijn woonwagens in tegenstelling tot reguliere huurwoningen roerende zaken met een aanzienlijk kortere afschrijvingstermijn die na een bepaalde periode volledig hun waarde verliezen. Corporaties zijn gebonden aan de maximale huurprijs voor sociale huurwoningen. Een en ander heeft tot gevolg dat corporaties aanzienlijk verlies maken op standplaatsen en woonwagens.

De geboden bijdrage van de corporaties dient naar redelijkheid te zijn. De investeringen dienen in verhouding te staan tot het vermogen van de corporaties en tot de volkshuisvestelijke doelstellingen in de gemeente. Voor de groep bewoners die buiten de doelgroep van de corporaties valt verplicht het mensenrechtelijk kader volgens het Beleidskader dat de gemeente aanvullende maatregelen treft om te voorzien in voldoende (koop- of particuliere huur)standplaatsen.
In de Wegwijzer wordt de gemeente als investeerder voor de standplaatsen genoemd. De woningcorporatie is in beginsel de aangewezen partij voor sociale huurwoonwagens. Voor duurdere huurwoonwagens en koopwoonwagens is een andere investeerder nodig.

Wonen Limburg heeft reeds aangegeven naar verwachting een beroep op de gemeente te willen doen in vorm van de inbreng van gronden en de aanleg van standplaatsen. Hiervoor dient nog bestuurlijke afstemming plaats te vinden tussen Wonen Limburg en de gemeente. Het standpunt van Wonen Zuid is op dit moment nog niet bekend.
De komende periode brengen we in beeld wat de daadwerkelijke kosten worden. Zowel de aanleg van een standplaats als de bouw van een woonwagen vraagt de nodige financiële investeringsruimte. In samenwerking met de corporaties voeren we een haalbaarheidsonderzoek uit waar met name wordt bekeken wat er qua uitbreiding realistisch is, hoeveel de kosten bedragen en wie welke kosten draagt. Hierbij hoort onder andere verkennend onderzoek naar mogelijkheden voor gebruik en/of verwerving van gronden, planologische procedures en vergunningen, benodigde infrastructuur inclusief bijbehorende werkzaamheden en onderzoeken.
Er zijn daarnaast ook woonwagenbewoners die aan hebben gegeven de voorkeur te geven aan, of open te staan voor, andere woonvormen dan een woonwagen. Op het moment dat we in een stadium komen dat er concrete stappen in één van de benoemde fases gezet kunnen worden vinden verdere gesprekken plaats met de betreffende belangstellenden om hun woonwensen definitief te maken, zodat de financiële gevolgen in beeld kunnen worden gebracht.

Realisatie van standplaatsen vermindert de grondopbrengsten ten opzichte van exploitatie van reguliere woningen (op minder m^2, of in een hoger segment). Dit zet de grondexploitatie onder druk. Op eigen grond kan de gemeente in de exploitatie relatief eenvoudig deze maatschappelijke opgaven een plek geven. Dit gaat dan ten koste van de verdiencapaciteit van de gemeente, en komt daarmee ten laste van de gemeentebegroting. Op grond van derden heeft dit verlies direct effect op het te behalen rendement. Dit wordt door de grondeigenaar gewogen met andere maatschappelijke opgaven die de gemeente wil

bereiken. Dit zet daarmee de haalbaarheid van andere ‘woondoelen’ direct onder druk. Bij de afweging van locaties is het belangrijk dit element vooraf af te wegen.

Bij de exploitatie zitten de extra kosten vooral in de afschrijftermijn. Een standplaats kan na oplevering in principe tot in lengte van jaren verhuurd worden met betrekkelijk weinig onderhoud. Daarmee behoudt een standplaats haar waarde. Voor een woonwagen ligt dat anders.

Een aantal belangstellenden heeft aangegeven de standplaats in eigendom te willen hebben. Er zijn een aantal scenario’s te bedenken bij de aanleg van nieuwe standplaatsen voor deze doelgroep:

1. De belangstellende koopt de grond en treft zelf de voorzieningen voor de aanleg van een standplaats. Conform de geldende voorschriften.
2. De gemeente treft de voorzieningen voor de aanleg van een standplaats en verkoopt vervolgens de standplaats aan de draagkrachtige belangstellende.
3. De woningcorporatie treft de voorzieningen voor de aanleg van een standplaats en verkoopt vervolgens de standplaats aan de draagkrachtige belangstellende.

Landelijk komt meer aandacht voor de hoge kosten die gepaard gaan met het uitbreiden van het aantal woonwagenstandplaatsen. Minister Ollongren stelt in overleg met de VNG een ondersteuningsprogramma op, waarvan de Wegwijzer (zie pagina 6) ook onderdeel is. Vanuit het Rijk gaat er nader onderzoek plaatsvinden naar de kosten van standplaatsen en woonwagens zodat lokale partijen in hun overleg meer objectieve gegevens bij de hand hebben. Minister Ollongren wijst erop dat gemeenten voor standplaatsen en woonwagens een beroep kunnen doen op het budget van 50 miljoen euro dat zij voor de huisvesting van specifieke doelgroepen vrij heeft gemaakt. Deze regeling wordt momenteel uitgewerkt. Onduidelijk is nog of en in hoeverre Maasgouw hierop een beroep kan doen in de tegemoetkoming van kosten. Naar verwachting loopt de aanvraagperiode van 29 oktober 2021 tot 12 november 2021 en wordt de hoogte van de bijdrage vastgesteld op een maximum van € 5.000,– per woning en een maximum van € 2.500,- per verblijfsruimte die met behulp van de uitkering versneld kan worden gerealiseerd. Het moet gaan om projecten waarvoor nog geen omgevingsvergunning voor bouwen is aangevraagd, omdat in de regel een bouwvergunning wordt toegekend aan projecten die financieel rond zijn. En het moet gaan om projecten waarvoor binnen twee jaar onomkeerbare stappen worden gezet, zoals het tekenen van een (samenwerkings)overeenkomst of de eerste schop in de grond. Deze voorwaarde zorgt dat projecten die een specifieke uitkering ontvangen ook snel van start gaan.

6 Organisatie en communicatie

6.1 Integraal werken

We werken in Maasgouw integraal en bij het vervolgonderzoek wordt samengewerkt met andere gemeentelijke teams, met woningcorporaties, bewoners en omwonenden. Er zijn twee contactpersonen voor woonwagenzaken, één interne en één externe medewerker. Intern wordt de communicatie geborgd door een multidisciplinaire projectgroep samen te stellen waarin medewerkers van de teams Sociaal Domein, Fysiek Domein, Beheer Openbare Ruimte en Bestuur, Strategie & Control zitting hebben. Extern wordt er een gezamenlijk proces opgestart met woningcorporaties Wonen Limburg en Wonen Zuid, woonwagenbewoners en omwonenden om de realisatie van de meer complexe locaties en opgaven te verkennen.
De behoefte en de uitbreidingsmogelijkheden verschillen per locatie. Het is daarom dan ook logisch om per locatie de haalbaarheid van het uitbreiden van het aantal standplaatsen te bekijken. Het landelijke beleidskader geeft als aanbeveling mee dat gemeenten en woningcorporaties er goed aan doen de totstandkoming van huurdersorganisaties te bevorderen. Tijdens de gesprekken die in het kader van het woonbehoefteonderzoek zijn gevoerd is bekeken of er bij de doelgroep draagvlak en draagkracht bestaat om lid te worden van een huurdersbelangenvereniging. Aan de bewoners is toegelicht wat een huurdersorganisatie doet. Dat dit hen onder andere in de gelegenheid stelt om mee te praten over toekomstige plannen en deel te namen aan gesprekken met gemeente en woningcorporaties. 26 respondenten geven aan dat zij lid zouden willen worden van een huurdersorganisatie. 4 respondenten geven aan misschien lid te willen worden van een huurdersorganisatie.
Hoe hieraan vorm kan worden gegeven gaat verder onderzocht worden. Bewoners hebben nu nog geen compleet beeld bij de mogelijkheden die er bestaan en wat er van de leden verwacht wordt. Uit de gesprekken is in ieder geval zeer duidelijk naar voor gekomen dat de deelnemers aan het gemeentelijk onderzoek meegenomen willen worden bij specifieke plannen voor een uitbreiding van het aantal standplaatsen. Zij geven aan graag op de hoogte gehouden te worden van het verloop en de ontwikkelingen. Er wordt de komende periode verder geïnvesteerd in het oprichten van een bewonerscommissie en naar verloop van tijd wellicht een huurdersorganisatie indien hier draagvlak en draagkracht voor bestaat bij de doelgroep. Ook wordt verder onderzocht hoe omwonenden kunnen worden meegenomen bij de ontwikkeling / uitbreiding van woonwagenlocaties.

6.2 Planologie en Vergunningen

De bestaande woonwagenlocaties hebben de bestemming “Wonen - Woonwagenstandplaats”, met uitzondering van de locaties aan de Lichtenbergerweg en Oranjelaan die de bestemming “Wonen” hebben.
In het bestemmingsplan wordt een woonwagenstandplaats gedefinieerd als een kavel, bestemd voor het plaatsen van een woonwagen/woonchalet waarop voorzieningen aanwezig zijn die op het leidingnet van de openbare nutsbedrijven, andere instellingen of van gemeente kunnen worden aangesloten.
Een woonwagen/woonchalet is volgens het bestemmingsplan een voor bewoning bestemd gebouw dat is geplaatst op een standplaats voor woonwagens/woonchalets en dat in zijn geheel of in delen kan worden verplaatst.
Er zijn locaties waar een gecombineerde behoefte aan woonwagens en grondgebonden stenen chalets en/of woonwagenwoningen bestaat. Vastgesteld dient te worden hoe dit qua bestemming geregeld kan worden.

Op basis van de huidige bestemmingsplannen is een uitbreiding van standplaatsen niet mogelijk. Er ligt namelijk geen woonbestemming met bouwvlak en eventuele aanvullende regels. De bestemmingsplannen zullen daarom moeten worden herzien. Indien er voor ingang van de nieuwe Omgevingswet per 1 juli 2022 geen ontwerpbestemmingsplan ter inzage ligt moet er een omgevingsplan komen. Hoe dit er precies uit gaat zien is nu nog niet bekend. Na de inwerkingtreding van de Omgevingswet veranderen de procedures. Het huidige bestemmingsplan gaat bij inwerkingtreding van de Omgevingswet over in het omgevingsplan. Voor de uitbreiding van standplaatsen moet waarschijnlijk het omgevingsplan worden gewijzigd en/of een vergunning omgevingsplanactiviteit worden verleend. Daarnaast moet er ook nog een technische vergunning worden verleend voor de aanleg van de standplaats en woonwagen. De kosten en doorlooptijden voor deze procedures zijn nu nog niet te bepalen.

In bijlage IV zijn per locatie de huidige bestemmingen weergegeven van de locatie met een behoefte aan uitbreiding van standplaatsen. Ook is aangegeven wie op dit moment eigenaar is van de omliggende grond om de locaties waar behoefte is aan uitbreiding van het aantal standplaatsen. De locatie Oranjelaan is hierin nog niet opgenomen.

6.3 Voorbereidingskrediet en planning

Bij collegebesluit van 30 maart 2021 zijn de volgende beslispunten vastgesteld:

1. De 'Projectopdracht uitbreiding woonwagenstandplaatsen' vast te stellen. En daarbij kennis te nemen van het gemeentelijke woonbehoefteonderzoek onder woonwagenbewoners dat is uitgevoerd als verdiepingsslag op het Limburgse woonbehoefteonderzoek.
2. De gemeenteraad te informeren over de projectopdracht aan de hand van bijgevoegd raadsvoorstel.
3. De griffie te verzoeken op 28 april een themabijeenkomst in te plannen om de uitkomsten van het woonbehoefteonderzoek en de projectopdracht te bespreken.
4. Voor de duur van het project de portefeuillehouder Volkshuisvesting aanstellen als coördinerend portefeuillehouder.

Het college heeft de projectopdracht vastgesteld. Op 28 april 2021 is de gemeenteraad in een themabijeenkomst geïnformeerd over de projectopdracht en de uitkomsten van het lokale verdiepingsonderzoek naar de woonbehoefte van woonwagenbewoners in onze gemeente. De gemeenteraad heeft tijdens de raadsvergadering van 1 juni 2021 kennis genomen van de 'Projectopdracht uitbreiding woonwagenstandplaatsen'. Daarbij is kennis genomen van het gemeentelijk woonbehoefteonderzoek onder woonwagenbewoners dat is uitgevoerd als verdiepingsslag op het Limburgse woonbehoefteonderzoek. Dit plan van aanpak is een meer concrete en verdiepende uitwerking van de projectopdracht.
Zoals uit hoofdstuk 4 al blijkt, verschilt de haalbaarheid van de verschillende locaties nogal: er zijn locaties bij waar enkel wat opknapwerk nodig is voordat een standplaats in gebruik genomen kan worden tot locaties waarbij eerst nog een gedegen studie naar noodzakelijke omvang en planologische mogelijkheden moet worden uitgevoerd. Het is dan ook niet mogelijk om nu al een kostenraming voor het totale project op te stellen. Wel is het van belang dat met het 'laaghangende fruit' zo snel mogelijk gestart kan worden en dat ook de benodigde verdere verkenningen in gang kunnen worden gezet. Na afstemming met de financieel consulent is dan ook de volgende aanpak gekozen. De gemeenteraad wordt in de raadsvergadering van oktober gevraagd in te stemmen met een voorbereidingskrediet van € 100.000 ten behoeve van de uitvoering van dit project:

• Inhuur externe capaciteit (projectmedewerker)	:	€ 36.000
• Inrichtingstekening (stedenbouwkundig plan)	:	€ 5.000
• Bestemmingsplanwijzigingen met onderzoeken	:	€ 10.000
• Civieltechnisch plan	:	€ 15.000
• Opknappen standplaats Wessem	:	€ 20.000
• Communicatiebudget	:	€ 5.000
• Post onvoorzien	:	€ 9.000
Totaal:	:	€ 100.000

Bij accordering van het voorbereidingskrediet starten we in het 4e kwartaal 2021 met het onderzoek naar de haalbaarheid van de plannen en brengen we de kosten voor uitbreiding van het aantal standplaatsen verder in beeld. We gaan hiervoor een gezamenlijk proces met woningcorporaties Wonen Limburg en Wonen Zuid, woonwagenbewoners en omwonenden inrichten.

De planning is om bij accordering van het voorbereidingskrediet in 2022 de eerste fase zo ver als mogelijk uit te voeren. Dit is onder andere afhankelijk van hoe lang de procedure voor wijziging van de bestemmingsplannen in beslag neemt. De insteek is de procedure voor wijziging van de bestemming in Linne, Ohé en Laak en de groenstrook bij de Lichtenbergerweg gelijktijdig te starten. Het is de vraag of dit voor de locatie in Thorn al mogelijk is, gezien er nog geen duidelijkheid is met betrekking tot het dijktraject in het gebied. Zodra de mogelijkheden en kosten voor een fase, of een deel van een fase, inzichtelijk zijn, volgt er een verdiepend raadsvoorstel waarin wordt gevraagd om een investeringskrediet voor verdere uitbreiding van het aantal standplaatsen. In de komende jaren gaan er gefaseerd een aantal verdiepend raadsvoorstellen volgen.

BIJLAGE 1: Aanvullende behoefte per woonwagenlocatie

Woonwagenlocatie	Aanvullende behoefte	Uitbreiding
Sparrenbosweg Heel	0	Gehele locatie Heel is particulier eigendom. Geen uitbreiding. 1 belangstellende, is geen woonwagenbewoner. 1 hoofdbewoner met verhuiswens naar nieuwe locatie.
Thornerweg Wessem	0	Leegstaande standplaats opnieuw in gebruik nemen. De leegstaande standplaats zorgt voor -/- 1 op totaal.
Vlietersweg Beegden	0	Geen uitbreiding. Locatie heeft geen toekomstperspectief gelet op de ligging in waterwingebied Beegden.
Majoor Huthstraat Linne	1	Eén in het verleden opgeheven standplaats opnieuw bestemmen, (laten) aanleggen (er is een uitdrukkelijke wens voor koop van 2 standplaatsen: 1 bestaande en 1 nieuwe) en in gebruik nemen.
Priester Kooksweg Ohé en Laak	1	Leegstaande standplaats opnieuw bestemmen, na herbestemming opknappen en in gebruik nemen.
Heggestraat Stevensweert	0	Geen uitbreiding. Geen toekomstperspectief gelet op de ligging ten opzichte van het nog te ontwikkelen recreatiegebied
Meers Thorn	6-7	Locatie heeft toekomstperspectief. Echter, de invloed van dijktraject Thorn-Wessem op mogelijke uitbreiding is onduidelijk.
Oranjelaan Maasbracht	8	Deze woonwensen zijn in mei 2021 vast komen te staan. Nader onderzoek vereist om toekomstperspectief vast te stellen.
Heuvelstraat Maasbracht	3	Geen toekomstperspectief i.v.m. de aanwezigheid van 380 kV hoogspanningsleidingen. Verplaatsing naast Lichtenbergerweg richting woonkern Maasbracht onderzoeken, in overleg met woningcorporaties.
Lichtenbergerweg Maasbracht	9	Uitbreiding aan overkant en/of richting woonkern onderzoeken, mix van woonwagens (of vergelijkbare woonvorm) en huidige huizen.
Niet locatie-gebonden behoefte	5	Onderzoek naar eventuele aanleg nieuwe locatie(s).
Totaal	**32-33**	

BIJLAGE 2: Overzicht urgentie en netto behoefte per woonwagenlocatie

	< 2 jaar	2-5 jaar	> 5 jaar	Bruto behoefte	Natuurlijk verloop	Verhuizen	Netto behoefte
Linne	1	-	-	1	0	0	1
Ohé en Laak	1	-		1	0	0	1
Thorn	6	-	1	7	0	0	7
Heuvelstraat	4	1	-	5	- 1	-1	3
Lichtenbergerweg	8	1	-	9	0	0	9
Oranjelaan	8	-	-	8	-	-	8
Belangstellenden uit Maasgouw	1	-	-	1	0	0	1
Belangstellenden uit andere gemeenten	4	-	-	4	0	0	4
Leegstaande plek Wessem	-	-	-	-	-	-	-1
Totaal	**33**	**2**	**1**	**36**	**- 1**	**-1**	**34***

*Bij Thorn kan 1 van de 7 genoemde plekken wellicht ook ingevuld worden met een mantelzorgwoning. En in het totaaloverzicht in bijlage I is de leegstaande standplaats in Wessem in mindering gebracht op het totaal. Rekening houdend hiermee komen we het totaalcijfer van 32-33.

BIJLAGE 3: Overzicht voorkeuren diverse woonvormen per locatie

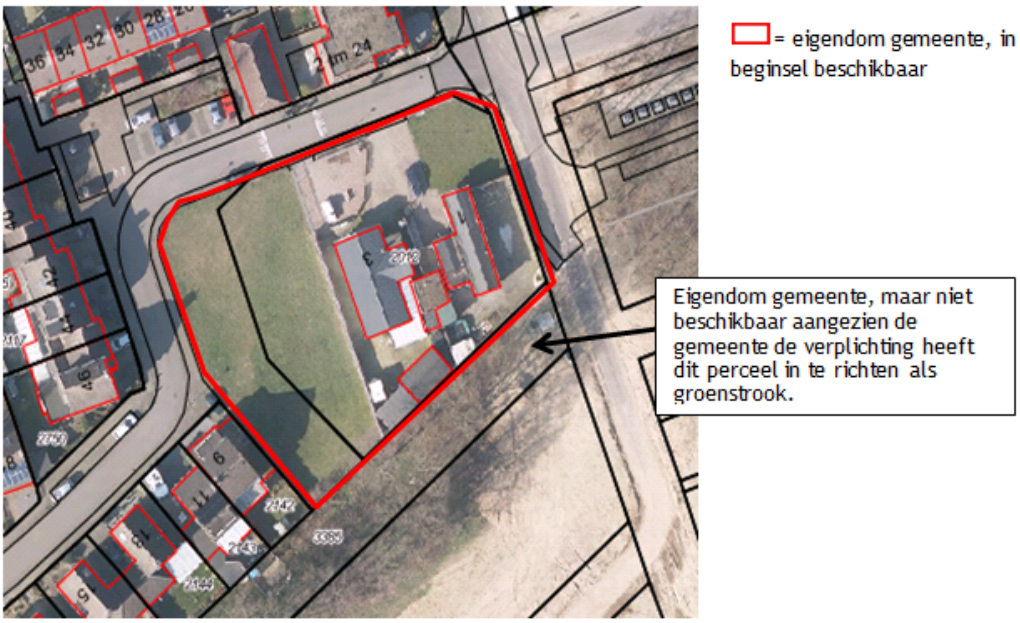
	Woon-wagen	Woonwagen of vergelijkbaar	Chalet	Grondgeb. chalet	Woning	Geen voorkeur	Huur		Koop	
							Plaats	Opstal	Plaats	Opstal
Linne	1	-	-	-	-	-	-	-	1	1
Ohé en Laak		1	-	-	-	-	1	1	-	-
Thorn	5	2	-	-	-	-	1	1	6	6
Heuvelstraat	2	0-1	-	-	0-1	2	3	3	2	2
Lichtenberger-weg	4-6	-	-	-	0-2	3	9	9	-	-
Oranjelaan	5	1	-	-	-	2	-	-	-	-
Belangstellen-den uit Maasgouw	1	-	-	-	-	-	1	1	-	-
Belangstellen-den uit andere gemeenten	2-3	-	0-1	-	-	1	4	2	-	2
Totaal	**20-23**	**4-5**	**0-1**	**-**	**0-3**	**8**	**19**	**17**	**9**	**11**

* 2 belangstellenden voor de Lichtenbergerweg zijn van oorsprong zelf geen woonwagenbewoners.

BIJLAGE 4: Bestemming en eigendom

LOCATIE LINNE: MAJOOR HUTHSTRAAT 1 EN 3

Eigendom grond:



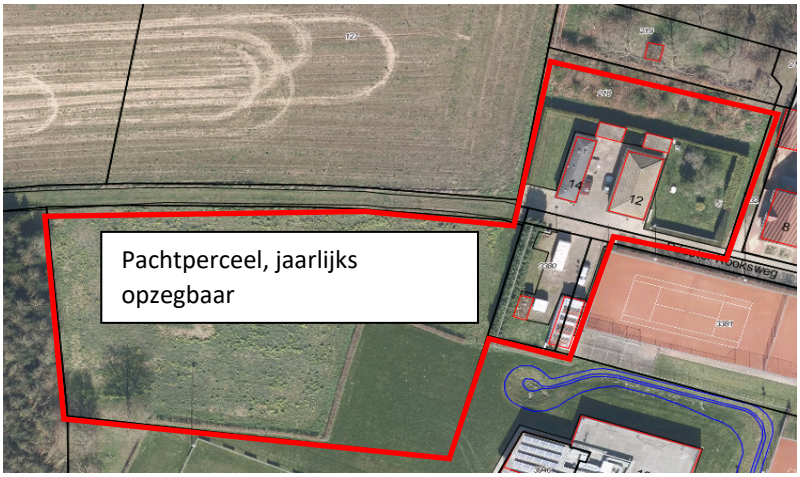
Bestemmingsplan:

bestemming 'Wonen - Woonwagenstandplaats'

bestemming 'Groen'

Locatie Ohé en Laak: Priester Kooksweg 12 en 14

Eigendom grond:



= eigendom gemeente, in beginsel beschikbaar

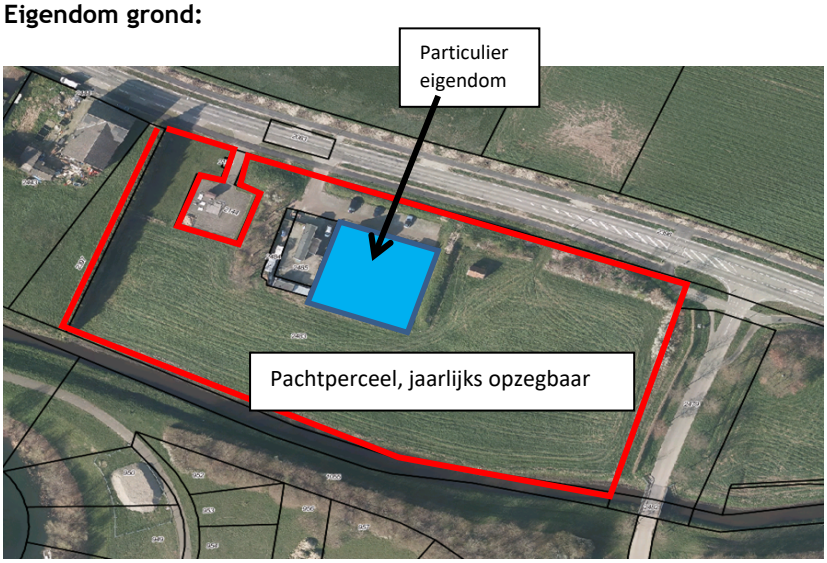
Bestemmingsplan:

bestemming 'Wonen - Woonwagenstandplaats'

bestemming 'Agrarisch met waarden'

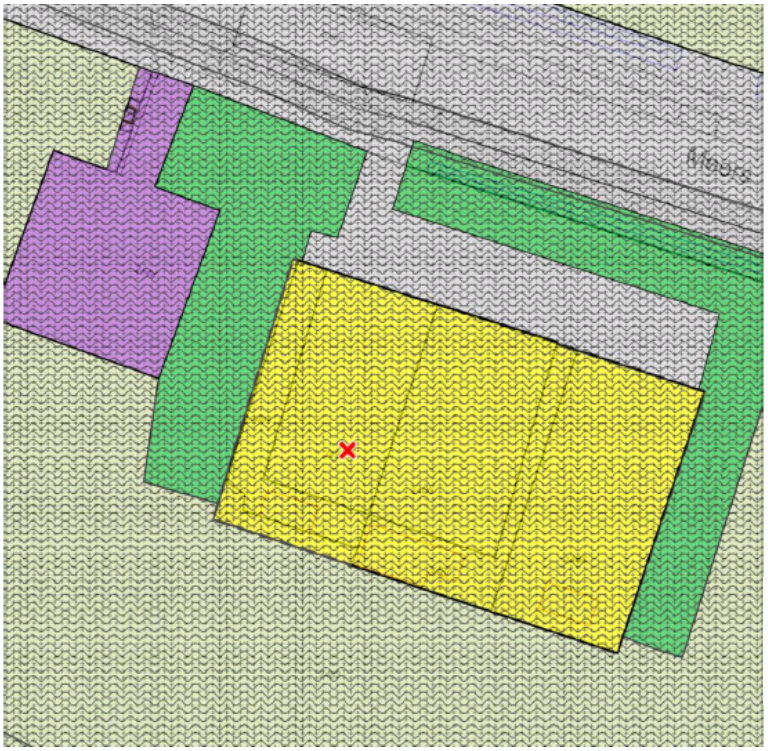
Locatie Thorn: Meers 24, 26 en 28

Eigendom grond:



= eigendom gemeente, in beginsel beschikbaar

Bestemmingsplan:



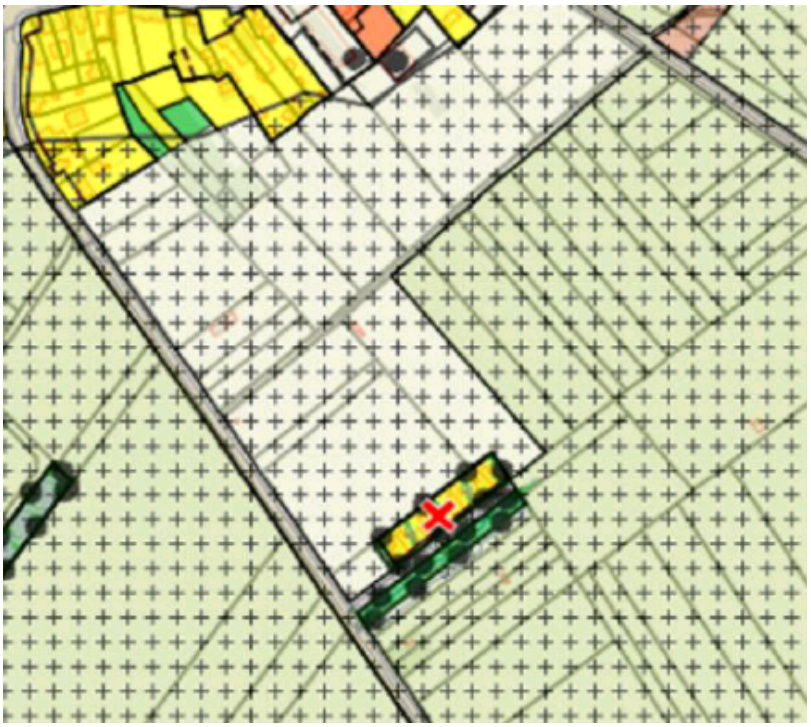
- bestemming 'Wonen - Woonwagenstandplaats'
- bestemming 'Bedrijf'
- bestemming 'Verkeer'
- bestemming 'Groen'
- bestemming 'Agrarisch met waarden' en 'Waterstaat - Waterbergend rivierbed'.

Locatie Maasbracht, Lichtenbergerweg 1 t/m 15

Eigendom grond:

= eigendom gemeente, in beginsel beschikbaar, muv L156, L157 en L177

Bestemming:



bestemming 'Wonen - Met bouwmogelijkheid'

bestemming 'Verkeer'

bestemming 'Groen'

bestemming 'Agrarisch-Archeologisch'