

Projectopdracht uitbreiding woonwagenstandplaatsen

GEMEENTE MAASGOUW

Zaaknummer :
Datum : 15-03-2021
Versie : V0.1
Project : Uitbreiding
woonwagenstandplaatsen
gemeente Maasgouw
Opsteller(s) : Mireille Eilers
Evianne Magermans



Inhoudsopgave

1. Projectopdracht	3
1.1 Inleiding	3
1.2 Aanleiding	4
1.3 Projectdoelstellingen	5
1.4 Projectresultaat	5
1.5 Activiteiten	6
1.6. Projectfasering en beslisdocumenten	6
1.7 Randvoorwaarden / Uitgangspunten / Afbakening / Relatie met andere projecten	8
1.8 Risico's	8
1.9 Projectbeheersing totale project (Geld/Organisatie/Informatie/Kwaliteit/Tijd/Communicatie)	8
1.10 Financiën	9

1. PROJECTOPDRACHT

1.1 INLEIDING

Na de intrekking van de Woonwagenwet op 1 maart 1999 is het woonwagenbeleid gedecentraliseerd. Vanaf dat moment is huisvestingsbeleid een primaire verantwoordelijkheid van de gemeente, waarvan de huisvesting van woonwagenbewoners onderdeel uitmaakt.

Het College voor de Rechten van de Mens (CvRM) heeft sinds 2006 diverse zaken behandeld en geoordeeld dat het discriminatieverbod met zich meebrengt dat woonwagenbewoners op gelijke voet met woningzoekenden op de reguliere (sociale) woningmarkt behandeld moeten worden.

Daarbij dient wel rekening gehouden te worden met de omstandigheid dat uit de rechtspraak van het Europese Hof voor de Rechten van de Mens volgt dat de culturele identiteit van woonwagenbewoners valt onder de bescherming van artikel 8 van het Europees Verdrag voor de Rechten van de Mens. Hieruit vloeit voort dat het wonen in een woonwagen op een standplaats in familieverband een beschermde woonvorm is die door de verdragsstaten voldoende effectief gefaciliteerd dient te worden.

In 2017 heeft de Nationale Ombudsman onderzoek gedaan naar het standplaatsenbeleid van de overheid in mensenrechtelijk perspectief. Dit heeft geleid tot een aantal aanbevelingen aan de Rijksoverheid om het gemeentelijk woonwagenbeleid weer 'mensenrechtenbestendig' te maken.

De minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties heeft besloten invulling te geven aan de oordelen van het CvRM en de aanbevelingen van de Nationale Ombudsman door middel van een nieuw beleidskader, waarbinnen gemeenten hun standplaatsenbeleid kunnen voeren. In juli 2018 is het Beleidskader gemeentelijk woonwagen en standplaatsenbeleid verschenen.

De belangrijkste uitgangspunten van het Rijksbeleidskader 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.

Het ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties verwachtte met het uitbrengen van het beleidskader aanleiding te geven voor en herijking van het standplaatsenbeleid voor woonwagens in diverse Nederlandse gemeenten. Door het beleid voor woonwagenbewoners te expliciteren wordt de specifieke woonbehoefte van deze groep gewaarborgd. Dat zou ertoe moeten leiden dat de trend van de afgelopen decennia, een daling van het aantal standplaatsen, wordt gekeerd.

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

In navolging van het rijksbeleidskader moet een visie en nieuw beleid voor woonwagens en standplaatsen opgesteld worden, als onderdeel van het volkshuisvestingsbeleid. Huisvestingsbeleid is een primaire verantwoordelijkheid van de gemeente. Huisvesting van woonwagenbewoners is hier een onderdeel van, net als de huisvesting van andere (bijzondere) doelgroepen. Het beleid moet ontwikkeld worden binnen het mensenrechtelijke kader. De gemeente is bij uitstek de bestuurslaag die lokaal afwegingen kan maken op basis van de lokale behoefte.

1.2 AANLEIDING

In de Structuurvisie Wonen Midden-Limburg 2018-2021 (hierna Structuurvisie) staan opgaven ten aanzien van specifieke doelgroepen benoemd. Woonwagens komen hierbij aan de orde. Er wordt gerefereerd aan het rijksbeleidskader en de visie en de uitgangspunten van dit beleidskader worden benoemd. Het in 2018 door de regio uitgevoerde woningmarktonderzoek geeft onvoldoende inzicht in de behoefte van deze specifieke doelgroep in Midden-Limburg. Er was nauwelijks respons. In de Structuurvisie is verder vastgelegd dat er een verdiepingsonderzoek naar de (kwantitatieve en kwalitatieve) behoefte van woonwagengebouwen komt. Tot dat nader onderzoek naar de behoefte heeft plaatsgevonden wordt het beleid ten aanzien van woonwagens gecontinueerd. Dit betekent 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. De regio heeft de provincie verzocht een coördinerende rol in dit verdiepingsonderzoek te vervullen.

In de Kadernota 2021 is te lezen dat de behoefte aan standplaatsen in Maasgouw evident is. En dat deze behoefte in 2020 vertaald dient te worden naar een bestuurlijk gedragen visie, dan wel Plan van Aanpak, om tot uitbreiding van het aantal wooneenheden ten behoeve van deze doelgroep te komen. In de Kadernota 2021 is opgenomen dat aan deze visie, dan wel Plan van aanpak, een verdiepingsonderzoek naar de (kwantitatieve en kwalitatieve) behoefte van woonwagengebouwen ten grondslag dient te liggen.

Provincie Limburg heeft de handschoen opgepakt en de inventarisatie gecoördineerd. In het vierde kwartaal van 2019 is een inventarisatie gedaan naar de behoefte aan standplaatsen in 29 Limburgse gemeenten, zo ook in Maasgouw. Bureau Companen heeft de inventarisatie uitgevoerd. Het onderzoek heeft in eerste instantie vertraging opgelopen vanwege AVG-gerelateerde knelpunten en de publicatie van het eindrapport eind maart 2020 werd vanwege de coronacrisis uitgesteld. Vooruitlopend op de publicatie is het rapport in februari 2020 onder embargo wel reeds gedeeld binnen de gemeente, zodat vervolgstappen uitgezet konden worden. Het onderzoek is uiteindelijk eind juni 2020 openbaar gemaakt.

Het onderzoek had primair ten doel om de behoefte aan woonwagengebouwenstandplaatsen voor woonwagengebouwen inzichtelijk te maken. Secundair moest het onderzoek onderbouwing opleveren voor de te maken keuze omtrent een provinciaal of regionaal instrument voor het bijhouden van de actuele behoefte aan woonwagengebouwenstandplaatsen, bijvoorbeeld in de vorm van een wachtlijst. In het eindrapport behoeftepeiling heeft Companen de verhuiscriteria van de drie doelgroepen (hoofdbouwen, inwonenden en belangstellenden) uitgesplitst in twee scenario's. Scenario 1 betreft de respondenten die zeker willen verhuizen en scenario 2 is de behoefte die naar voren komt van alle respondenten die zeker willen verhuizen én de respondenten die misschien willen verhuizen. Voor de gemeente Maasgouw betekent dit dat er een aanvullende behoefte aan standplaatsen bestaat van respectievelijk 19 en 27 plekken.

Op basis van de uitkomsten van het onderzoek wordt geconstateerd dat het niet zinvol is om op provinciaal niveau een wachtlijst of belangstellendenregistratie op te zetten.

De uitgevoerde behoeftepeiling woonwagengebouwenstandplaatsen 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?
- Welke woonvormen zijn passend; koop/ huur, woonwagengebouwenwoning/ woonwagengebouwen/ chalet, familieverbanden. Hierbij ook rekening houdend met zowel financieel draagkrachtigen als minder draagkrachtigen.
- Hoe urgent is de woonwens?
- Is er voldoende draagkracht voor het huidige toewijzingsbeleid, en houdt dit voldoende rekening met het afstammingsbeginsel?
- Het beleidskader geeft als aanbeveling mee dat gemeenten en woningcorporaties er goed aan doen de totstandkoming van huurdersorganisaties te bevorderen. Bestaat hier draagvlak en draagkracht voor bij de doelgroep?

In februari 2020 heeft een besloten themabijeenkomst met een aantal raads- en commissieleden plaatsgevonden. Voorafgaand aan deze bijeenkomst is het eindconcept met de bijlage van het provinciale onderzoek onder embargo via de griffie met de gemeenteraad gedeeld. Tijdens deze bijeenkomst zijn de uitkomsten van het Companen onderzoek toegelicht en zijn bovengenoemde vragen besproken. Om deze vragen beantwoord te krijgen heeft het college van Burgemeester en Wethouders van gemeente Maasgouw

op 17 maart 2020 besloten een verdiepingsslag aan te brengen op het provinciale onderzoek. Deze verdiepingsslag wordt gemaakt door het voeren van lokale keukentafelgesprekken met de hoofdbewoners, inwonende kinderen vanaf 16 jaar en belangstellenden die op de wacht- en voorranglijst voor een woonwagenstandplaats staan. Tijdens deze gesprekken wordt ook gepolst of er draagvlak is bij de doelgroep om deel te nemen aan een werkgroep die mee kan praten over de verschillende facetten van het te ontwikkelen beleid.

Van 6 juli tot 9 oktober 2020 zijn er 60 keukentafelgesprekken gevoerd. Uit dit lokale onderzoek komt een totale behoefte aan extra standplaatsen van 23-32 plekken. Een toelichting op deze cijfers is gegeven in het document 'Samenvatting uitkomsten woonbehoefteonderzoek woonwagenbewoners gemeente Maasgouw'. Dit document is als Bijlage I bij collegevoorstel 13665 gevoegd. Het onderzoek heeft ertoe geleid dat inzichtelijk is welke behoefte er is op welke locaties, waar sprake is van behoefte aan (sociale) huur, waar behoefte is aan koopstandplaatsen en welke families welke woonwensen hebben. Dit vormt de basis om gemeentelijk beleid vorm te geven dat onderdeel is van het volkshuisvestingsbeleid en voldoende rekening houdt met, en ruimte geeft aan het woonwagenleven van woonwagenbewoners.

In de Woningwet staat dat de gemeente verantwoordelijk is voor het woonbeleid en dient te zorgen voor geschikte woningen voor inwoners. 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 onder de doelgroep van de corporatie vallen. Woonwagenbewoners die buiten deze doelgroep vallen zijn waarschijnlijk in staat om een standplaats en woonwagen te kopen.

In de uitgangspunten van het rijksbeleidskader staat benoemd dat de corporaties moeten gaan voorzien in de huisvesting van woonwagenbewoners voor zover deze tot de 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). 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.

1.3 PROJECTDOELSTELLING

De doelstelling van dit project is het uitbreiden van het aantal woonwagenstandplaatsen in Maasgouw om gefaseerd te voldoen aan de aanvullende behoefte en te voldoen aan een redelijke wachttijd voor belangstellenden die een woonwagenstandplaats willen hebben. 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.

Het definitieve aantal extra woonwagenstandplaatsen dat gerealiseerd wordt is afhankelijk van factoren zoals draagvlak en financiële haalbaarheid. De woningcorporaties plaatsen en verhuren woonwagens aan bewoners die aangewezen zijn tot (sociale) huur. En er is een actieve werkgroep/ bewonersgroep die betrokken is bij het gehele proces en betrokken blijft als huurder- c.q. bewonerscommissie.

1.4 PROJECTRESULTAAT

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.

Een belangrijke aanbeveling uit het rijksbeleidskader, de behoefte aan aanvullende woonwagenstandplaatsen inzichtelijk krijgen, is in Maasgouw gerealiseerd. Verder onderzoek is noodzakelijk voor de daadwerkelijke fysieke uitbreiding van het aantal woonwagenstandplaatsen. Hierbij komen zaken als ruimtelijke mogelijkheden, bestemmingsplannen, eigendom van gronden, aanleg van wegen en parkeerplaatsen, aansluitingen op gas/ water/ elektra en riool, eisen op grond van de woningwet en andere bouwtechnische-, brandveiligheids- en milieueisen, duurzaamheid en uiteraard financiële consequenties aan de orde. Het bestuur van de gemeente en de woningcorporaties dienen de oplossingsrichting per locatie te bepalen met bijbehorende middelen (tijd en geld). Zowel bestuurlijk als ambtelijk als bij de doelgroep moet er voldoende draagvlak zijn om de projectresultaten te behalen.

De aanpak behelst een gefaseerd stappenplan waarbij relatief eenvoudige manieren om tot uitbreiding te komen als eerste uitgevoerd worden, gevolgd door de grotere en complexere oplossingen om tot uitbreiding te komen. Het proces om te komen tot voldoende standplaatsen vraagt om intensieve en effectieve communicatie met alle stakeholders en in het bijzonder de doelgroep zelf.

1.5 ACTIVITEITEN

Om te komen tot een projectplan dient er onderzoek gedaan te worden naar:

- Ruimtelijke mogelijkheden;
- Geldende bestemmingsplannen;
- Eigendom van gronden en eventuele lopende pachtovereenkomsten;
- Mogelijkheid tot aanleg van wegen en parkeerplaatsen;
- Mogelijkheid tot aansluitingen op gas/ water/ elektra en riool;
- Eisen op grond van de woningwet en andere bouwtechnische-, brandveiligheids- en milieueisen;
- Eisen op grond van duurzaamheid zoals eisen om gasloos te bouwen;
- Welke financiële consequenties er verbonden zijn aan iedere fase van het projectplan;
- Welke eventuele financiers zijn er en/of op welke wijze kunnen middelen gegenereerd worden om het project tot een goed einde te brengen.
- Het ontwikkelen van gedifferentieerd beleid voor woonwagenbewoners ten opzichte van personen op de reguliere woningmarkt, vanwege de specifieke woonbehoefte van woonwagenbewoners.
- Hoe de opgave van nieuwe standplaatsen ingebed kan worden in het reguliere woningaanbod en of standplaatsen geïntegreerd kunnen worden in andere ontwikkelplannen betreffende huisvesting.
- Hoe de inrichting van (nieuwe) woonwagenlocaties zoveel mogelijk overeen kan komen met overige woonwijken, daarbij rekening houdend met en ruimte gevend aan het woonwagenleven. Dit in lijn met het materiële gelijkheidsbeginsel, dat met zich mee brengt dat op een positieve wijze recht moet worden gedaan aan verschillen tussen (groepen) mensen.

Andere activiteiten die nodig zijn om de definitiefase van het project te kunnen doorlopen hebben onder meer betrekking op het creëren van bestuurlijk en ambtelijk draagvlak binnen de eigen organisatie maar ook bij de woningcorporaties en eventueel andere belanghebbenden.

Bovenstaande opsomming is niet uitputtend. Gedurende het proces zullen er nog meer activiteiten uitgevoerd moeten worden om het projectresultaat te bereiken. Welke dat zullen zijn is in dit stadium nog niet te overzien.

1.6. PROJECTFASERING EN BESLISDOCUMENTEN

De eventuele uitbreiding van een bestaande woonwagenlocatie dan wel de aanleg van een nieuwe woonwagenlocatie gaat gepaard met een doorlooptijd. Deze doorlooptijd zal per locatie verschillen en is afhankelijk van de stappen die doorlopen dienen te worden en de daarmee gepaard gaande procedures. Het aanleggen van de standplaatsen en het plaatsen van woonwagens is een taak van de corporatie of particulieren. Hiervoor zijn onder andere gronden, vergunningen en bestemmingsplanwijzigingen nodig. Idealiter zijn de standplaatsen en woonwagens die nog in eigendom zijn van de gemeente overgedragen vóór de aanleg van nieuwe standplaatsen.

De eerste stap in het proces en een van de aanbevelingen uit het beleidskader is afgerond. Namelijk de inventarisatie van de huidige behoefte onder de woonwagengebruikers van de gemeente Maasgouw. Na vaststelling van deze projectopdracht wordt er een eerste planologische inventarisatie uitgevoerd. Zodat inzichtelijk wordt of er ruimtelijke mogelijkheden zijn bij de bestaande locaties, wat de geldende bestemmingsplannen zijn en wie eigenaar is van deze gronden. Er wordt een projectteam gevormd met daarboven een stuurgroep (zie paragraaf 1.9). De betrokken woningcorporaties, Wonen-Limburg en Wonen Zuid, worden vanaf de start nauw betrokken bij het proces, en blijven gedurende het gehele proces nauw betrokken om op die manier de drie gestelde doelen bereiken.

Het project wordt opgedeeld in een 4-tal fases, waarbij de verwachte doorlooptijd en complexiteit per fase toeneemt. De opdeling in fases wil niet zeggen dat per definitie 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.

In het projectplan, dat gepland staat voor de raadsvergadering van oktober 2021, worden deze fases verder uitgewerkt. In onderstaand overzicht worden de fases alvast op hoofdlijnen toegelicht.

Fase	Toelichting
I	➤ Opnieuw in gebruik nemen van leegstaande standplaats Wessem ➤ Leegstaande standplaats in Ohé en Laak opnieuw bestemmen en in gebruik nemen ➤ Opgeheven standplaats in Linne opnieuw bestemmen, (laten) aanleggen en in gebruik nemen
II	➤ In overleg met woningcorporaties uitbreiding aan overkant Lichtenbergerweg en/of richting woonkern onderzoeken, conform behoefte met een mix van woonwagens (of vergelijkbare woonvorm) en huidige huizen. ➤ Uitbreiding Thorn onderzoeken, in overleg met woningcorporaties en in afwachting van de plannen met dijktraject Thorn-Wessem
III	➤ Onderzoek naar verplaatsing Heuvelstraat naast Lichtenbergerweg richting woonkern Maasbracht, in overleg met woningcorporaties
IV	➤ Onderzoeken of de aanleg van (een) nieuwe locatie(s) nodig is, in overleg met woningcorporaties

Het proces om te komen tot een overdracht aan woningcorporaties en uitbreiding van standplaatsen kan op hoofdlijnen in de volgende algemene processtappen worden verdeeld:

1. Behoeft inventarisatie en eerste planologische inventarisatie
2. Overleg gemeente / woningcorporatie(s) om de oplossingsrichting per locatie te bepalen met bijbehorende middelen (tijd en geld)
3. Samenwerkingsovereenkomst gemeente en woningcorporatie(s)
4. Planologisch onderzoek / vergunningstraject
5. Toewijzen /matchen huurders
6. Overdrachtsovereenkomst
7. Aanleg standplaatsen
8. Realiseren opstellen

Na vaststelling van de projectopdracht wordt hier in het projectplan verder op ingegaan.

1.7 RANDVOORWAARDEN/UITGANGSPUNTEN/AFBAKENING/RELATIE MET ANDERE PROJECTEN

Zoals eerder benoemd is bestuurlijk en ambtelijk draagvlak voor het project een randvoorwaarde voor haalbaarheid en succes. Voorgesteld wordt voor de duur van het project een coördinerend portefeuillehouder binnen het college aan te stellen.

Aangezien het gaat om uitbreiding van standplaatsen op diverse locaties moet per mogelijke locatie een inventarisatie gemaakt worden van de afbakening en de relatie met eventuele andere projecten/ beleid en ontwikkelingen. In de projectopdracht wordt het project op hoofdlijnen uiteengezet. Verdere uitwerking vindt plaats in het projectplan, na vaststelling van de projectopdracht.

Er zal zowel tijd als geld beschikbaar moeten komen om het project verder vorm te geven en uiteindelijk te realiseren. Met het projectteam wordt bepaald welke acties er uitgezet moeten worden en hoeveel tijd en geld hiervoor nodig is. Op het projectteam wordt verder ingegaan in paragraaf 1.9.

1.8 RISICO'S

Het proces van uitbreiding woonwagendstandplaatsen bevat risico's op verschillende gebieden. Er zijn zowel financiële-, technische, maatschappelijke, juridische, politieke en risico's in tijd te verwachten. In deze initiatieffase gaat het te ver om een uitgebreide risico analyse te maken op alle genoemde gebieden. Na vaststelling van deze projectopdracht gaan we over naar de definitiefase. De resultaten van die fase landen in het definitieve projectplan. Het projectplan bevat een uitgebreide risicoanalyse.

1.9 PROJECTBEHEERSING TOTALE PROJECT (GELD/ORGANISATIE/INFORMATIE/KWALITEIT/TIJD/COMMUNICATIE)

Er dient serieus nagedacht te worden over weerbaarheid. Veel woonwagendbewoners voelen zich al jaren niet gehoord en reageren soms emotioneel bij conflicten. De gemeente Maasgouw heeft een vaste medewerker aangesteld als contactpersoon voor alle woonwagendbewoners in onze gemeente. Hiermee wordt geïnvesteerd in het opbouwen van een relatie met bewoners en wordt er over en weer vertrouwen opgebouwd. Voor een succesvolle uitvoer van het project is het van belang dat dit wordt uitgevoerd door weerbare personen met gedegen kennis op het gebied van woonwagendzaken. Er zal een interne projectleider aan het project verbonden worden die het proces zal stroomlijnen en de voortgang zal monitoren. Deze projectleider wordt vanaf mei 2021 voor 4 uur per week ingezet. Na vaststelling van het projectplan worden deze uren uitgebreid naar 8 tot 12 uur per week.

Daarnaast wordt voorgesteld om een externe projectmedewerker in te huren voor 8 tot 12 uur per week, te beginnen met een half jaar (tot aan agendering projectplan bij gemeenteraad in oktober 2021), met daarbij de mogelijkheid tot verlenging. Deze projectmedewerker richt zich op het inhoudelijke proces. De beleidsmedewerker Sociaal Domein die woonwagendzaken in het takenpakket heeft coördineert samen met de projectleider het project. Na vaststelling van de projectopdracht werken zij met de externe projectmedewerker het projectplan uit. Zij leggen de verbinding tussen collega's, woningcorporaties en bewoners, werken toe naar het onder bepaalde voorwaarden overdragen van woonwagend en standplaatsen die nog in eigendom van de gemeente zijn aan woningcorporaties, werken gezamenlijk met de corporaties aan de eventuele uitbreiding van standplaatsen en voeren tot aan de overdracht het toewijzingsbeleid en beheer van de wacht- en voorranglijst uit. De beleidsmedewerker Sociaal Domein stemt met de beleidsmedewerker Volkshuisvesting af over het nieuw te ontwikkelen beleid, waarbij woonwagendbewoners als bijzondere doelgroep worden ondergebracht in het volkshuisvestelijk beleid van de gemeente Maasgouw.

Er dient een prioritering aan de projectsamenwerking gegeven worden waarbij alle afdelingen zich committeren aan de gezamenlijke doelstellingen. Bij vaststelling van de projectopdracht wordt een projectteam gevormd met een interne projectleider, een externe projectmedewerker, beleidsmedewerker Sociaal Domein die woonwagendzaken in het takenpakket heeft, collega's fysiek domein en beheer openbare ruimte. Incidenteel sluit een beleidsmedewerker Volkshuisvesting, jurist en de woningcorporaties aan, en indien nodig andere gemeentelijke disciplines. Dit projectteam geeft uitvoering aan:

- Alle handelingen die te maken hebben met planvorming, realisatie en communicatie rondom de eventuele uitbreiding op de korte- middellange- en lange termijn.
- Het onderzoek naar wat er voor nodig is om te komen tot een overdracht van woonwagens en standplaatsen aan de woningcorporaties.

Boven het projectteam komt een stuurgroep te staan. De projectleider rapporteert aan de stuurgroep die bestaat uit de coördinerend portefeuillehouder, directielid, manager Sociaal Domein en projectleider. Waar nodig wordt de stuurgroep per thema aangevuld met de bestuurders van de corporaties.

De beleidsmedewerker Sociaal Domein en de externe projectmedewerker onderhouden de contacten met de doelgroep en investeren in de oprichting van een werkgroep of bewonersgroep die participeert in het gehele proces om te komen tot uitbreiding van woonwagenstandplaatsen. Dit zal plaats dienen te vinden conform de geldende corona maatregelen. Om de doelgroep, maar ook de gemeenteraad en eventuele andere stakeholders te informeren werken we met een nieuwsbrief die verspreid wordt. Hiervoor is er samenwerking met de afdeling communicatie. De coördinatie vindt plaats door de interne projectleider.

De planning is om het projectplan uiterlijk 24 augustus 2021 ter vaststelling voor te leggen aan het college zodat het plan 5 oktober 2021 voorgelegd kan worden aan de gemeenteraad.

1.10 FINANCIEN

Voor inhuur van de externe projectmedewerker is tot aan de agendering van het raadsvoorstel in oktober 2021 maximaal € 22.000 nodig (8 - 12 uur per week x € 90 uurtarief). Dekking hiervoor vindt plaats uit bestaande budgetten. Tot 1 augustus 2021 uit de bestaande reserve “verplaatsing woonwagenlocaties” en daarna ten laste van het reguliere gemeentebrede inhuurbudget.

Na vaststelling van de projectopdracht worden de overige te verwachten kosten uitgewerkt in een projectplan. Daarbij moet gedacht worden aan de kosten voor het wijzigen van bestemmingsplannen, omgevingsvergunningen, nutsvoorzieningen, kosten overige voorbereidingswerkzaamheden. Over de kosten voor het potentieel aankopen van grond, de aanleg van standplaatsen en infrastructuur bij een eventuele uitbreiding dient bestuurlijke afstemming plaats te vinden tussen corporaties en gemeente.