

Uitgangspunten en wegingscriteria voor het aanwijzen van voorkeurslocaties voor nieuwe woonwagendstandplaatsen behorende bij raadsvoorstel 19rv000108 en raadsbesluit 19rb000134.

1. Inleiding

Het beleidskader gemeentelijk woonwagen- en standplaatsenbeleid vraagt van de gemeente om te bevorderen dat er inzicht is in de behoefte voor de korte en middellange termijn voor woonwagendstandplaatsen.

Uit een door STEC uitgevoerd onderzoek naar de behoefte aan woonwagendstandplaatsen blijkt, dat er voor de korte termijn behoefte is aan uitbreiding van het aantal woonwagendlocaties voor (totaal) zes tot twaalf standplaatsen. Voor de langere termijn is er behoefte aan nog eens vijf standplaatsen.

Om in eerste instantie te voorzien in de korte termijnbehoefte moeten zo snel mogelijk locaties gezocht worden. Er zijn uitgangspunten opgesteld om te kunnen bepalen welke locaties geschikt zijn binnen de gemeente.

2. Uitgangspunten:

- **Twee locaties:** gezien de behoefte op korte termijn aan uitbreiding van woonwagendstandplaatsen en de herkomst van de bewoners die in aanmerking willen komen voor een standplaats is het raadzaam te zoeken naar één locatie voor twee standplaatsen en één locatie voor vier standplaatsen. Overwogen kan worden om daarbij ook de mogelijkheden voor uitbreiding op de al bestaande locaties te onderzoeken;
- **Spreiding:** de behoefte die is geuit vraagt een spreiding over de gemeente, dit komt naar verwachting ook de sociale cohesie tegemoet.
Er ligt een behoefte voor Elst en omgeving en voor Andelst/Herveld/Zetten. Daarom wordt voorgesteld om het zoeken naar locaties te doen in het oostelijk deel van de gemeenten zijnde de kernen Driël, Elst, Valburg Oosterhout en het westelijk deel van de gemeenten, zijnde de kernen Andelst/Herveld, Zetten en Heteren;
- **Grootte van de locatie:** uitgegaan kan worden van een ruimtebehoefte van ca. 120 m² voor één woonwagen. Daarnaast zal er ruimte gereserveerd moeten worden t.b.v. het parkeren en de landschappelijke inpassing. De hiervoor benodigde ruimte verschilt per locatie;
- **Flexibiliteit:** de behoeftestudie geeft aan dat in de toekomst een grotere behoefte gaat ontstaan. Daarom is het raadzaam om te zoeken naar locaties die uitgebreid kunnen worden. Vanwege de behoefte aan kleine en beheersbare locaties is het uitgangspunt in beginsel maximaal zes standplaatsen per locatie. Indien het gezien familiebanden van bewoners noodzakelijk dan wel wenselijk is dat er meer dan zes wagens bij elkaar geplaatst worden, is het in een dergelijk specifiek geval te overwegen om het aantal standplaatsen op te hogen tot maximaal acht per locatie.
- **Bestemming:** in het verleden hebben zich op woonwagendlocaties ook bedrijfsmatige activiteiten ontplooid waar veel overlast uit is ontstaan en waar de activiteiten ook minder passend zijn in een woonomgeving. Met het oog hierop is het voorstel uitsluitend locaties te zoeken voor het realiseren van de woonbehoefte en geen bedrijfsmatige activiteiten toe te staan.

3. Wegingscriteria:

- **Ruimtelijk beleid:** het realiseren van woonwagendstandplaatsen betreft een differentiatie binnen het wonen. Dit is een stedelijke functie en daarvoor passen we de ladder van duurzame verstedelijking toe. Dat betekent dat primair gezocht wordt naar locaties die binnen het stedelijk gebied liggen en dat uitsluitend als deze mogelijkheden er niet zijn er in randen van het stedelijk gebied gezocht kan worden. Ook in het kader van de integratie heeft het de voorkeur om binnen het bestaand stedelijk gebied tot realisatie van standplaatsen te komen.
- **Civieltechniek (ontsluitingsmogelijkheden):** de omvang van het aantal eenheden is beperkt. Bij voorkeur wordt dan ook gezocht naar locatie die op de bestaande infrastructuur kan worden aangesloten zodat zo min mogelijk nieuwe infrastructuur moet worden aangelegd. De infrastructuur beperkt zich tot de ontsluiting van de standplaatsen en de realisatie van parkeerplaatsen overeenkomstig het parkeerbeleid van de gemeente.

- **Sociaal maatschappelijke impact, incl. veiligheid en openbare orde:** de ervaring leert dat het ontwikkelen van woonwagenlocaties niet altijd even makkelijk is. De impact kan als groot ervaren worden. Het is daarom van belang om in de locatiekeuzes af te wegen wat de sociaal maatschappelijke impact is. Bovendien zal daarbij moeten worden meegenomen dat veiligheid en openbare orde te waarborgen zijn.
- **Stedenbouwkundige kwaliteit en landschappelijke inpassing:** de situering van de standplaatsen op een locatie moet stedenbouwkundig aansluiten op de omgeving en de mogelijkheden moeten aanwezig zijn om tot een goede inpassing in de bestaande omgeving te komen. Aan de randen van de stedelijke gebieden moet ook een zorgvuldige landschappelijke inpassing kunnen plaatsvinden;
- **Milieutechnische randvoorwaarden:** de locatie moet een woonbestemming kunnen krijgen. Dit stelt eisen aan de afstand tot hindergevoelige activiteiten. In het vervolgtraject moeten overigens ook andere onderzoeken plaatsvinden zoals maar de staat van de grond (schone grond), flora en fauna en archeologie.
- **Grondeigendom:** een locatie die op gemeentegrond of gronden van een corporatie kan worden gerealiseerd heeft de voorkeur boven een locatie van een derde. Locaties van derden moeten nog verworven worden en dit zal invloed hebben op de termijn van realisatie. Locaties van derden worden niet uitgesloten.
- **Planeconomie:** voor een nieuwe locatie moet een grondexploitatie worden opgesteld. De kosten worden bepaald door grondwaarde en aanleg van de openbare voorzieningen. Per locatie zal een andere grondwaarde moeten worden toegerekend en ook de voorzieningen die getroffen moeten worden verschillen. De beschikbaarstelling van de standplaatsen zal op basis van huur plaatsvinden. Met het oog hierop heeft het de voorkeur om mede gelet op de omvang van het aantal woonwagenstandplaatsen tot een zo laag mogelijk tekort op de grondexploitatie te komen.