



Projectplan woonwagenlocaties Roerdalen

Augustus 2021



gemeente roerdalen

Samenvatting

In Roerdalen hebben we diverse opgaven met betrekking tot woonwagendstandplaatsen. Het college stelde daarvoor in juli 2020 het 'Actieplan Woonwagens 2020' vast. Dit actieplan ging over drie trajecten: (1) het afronden van de overdrachten van de woonwagenlocaties in Posterholt en Montfort aan Wonen Limburg, (2) plan van aanpak locatie Sint Odiliënberg en (3) het plan van aanpak ten behoeve van het woonwagen- en standplaatsenbeleid.

In de begroting is opgenomen dat in 2020 uit het provinciaal woonbehoefteonderzoek is gebleken dat er behoefte is aan extra standplaatsen in Roerdalen. En dat we dit in 2020 en 2021 verder gaan uitwerken door de situatie op de woonwagenlocaties integraal in beeld te brengen, onder andere door het voeren van gesprekken met de woonwagenbewoners. Het resultaat van het onderzoek en de gesprekken dienen dan in 2021 te worden vertaald in een plan van aanpak.

Dit plan is het resultaat van het derde traject in het Actieplan Woonwagens 2020 en de uitwerking van het plan van aanpak zoals dit in de begroting benoemd is. In hoofdstuk 1 wordt de aanleiding geschetst voor dit project. De gemeente heeft de verplichting om haar beleid in overeenstemming te brengen met de mensenrechtelijke kaders die in het landelijke 'Beleidskader gemeentelijk woonwagend en standplaatsenbeleid' van 2018 zijn vastgelegd. Op hoofdlijnen zijn er in Roerdalen reeds kaders voor nieuw woonwagen- en standplaatsenbeleid vastgesteld. Bij herijking van het gemeentelijk woonbeleid wordt dit verder uitgewerkt en vastgesteld.

Na de komst van het Rijksbeleidskader is in eerste instantie gestart met een provinciaal woonbehoefteonderzoek om de aanvullende behoefte aan standplaatsen inzichtelijk te krijgen. Aansluitend heeft hierop een verdiepend gemeentelijk onderzoek plaatsgevonden waarna de behoefte per locatie inzichtelijk is. 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.

Hoofdstuk 2 gaat in op de aanvullende behoefte aan standplaatsen. In onderstaand overzicht is de aanvullende behoefte per locatie en de niet locatie-gebonden behoefte weergegeven:

Woonwagenlocatie	Aanvullende behoefte	Bijzonderheden
Herkenbosch	4-5	In ieder geval 1 woonwens (welke niet is meegeteld in aanvullende behoefte) kan ingevuld worden met sociale huurwoning dichtbij de woonwagenlocatie, en wellicht 2 woonwensen.
Montfort	3	
Posterholt	0	
Melick	5	Hier is rekening gehouden met een verwacht natuurlijk verloop tot 2030 van 1.
Belangstellenden uit Roerdalen	4	Deze belangstellenden willen bij voorkeur een standplaats op 2 aparte nieuwe locaties.
Belangstellenden uit andere gemeenten	7	Waarvan 6 niet specifiek in Roerdalen een standplaats zoeken.
Totaal	23-24	

In lijn met het landelijke beleidskader is het uiteindelijke doel ten aanzien van woonwagens en standplaatsen: *"In Roerdalen streven we er naar dat er in 2030 voldoende woonwagendstandplaatsen zijn zodat de woningzoekende woonwagenbewoner uit onze gemeente, die dit wenst binnen een redelijke termijn kans heeft op een woonwagendstandplaats. Hierbij houden we zoveel als mogelijk rekening met en geven we ruimte aan het woonwagenleven"*.

Het uitgangspunt hierbij is dat 2030 een uiterlijke datum is en de stappen die doorlopen moeten worden om te komen tot uitbreiding zo snel als mogelijk doorlopen worden.

In hoofdstuk 3 wordt uiteengezet welke activiteiten moeten worden doorlopen om deze doelstelling te behalen. Deze liggen op een drietal hoofdvakken:

1. *Ontwikkelen van nieuw volkshuisvestelijk beleid voor de doelgroep*
2. *Afspraken met woningcorporatie*
 - Afspreken taken en verantwoordelijkheden, vastleggen in samenwerkingsovereenkomst
 - Overdracht van eigendom en/of beheer van gemeente naar corporatie
 - Toewijzingsbeleid en matches 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 vergunningtrajecten
 - Realisatie van nieuwe standplaatsen en opstallen

De inventarisatie en een globale planologische inventarisatie heeft reeds plaatsgevonden. Bij instemming van de gemeenteraad over het voorbereidingsbudget onderzoeken we in het 4^e kwartaal 2021 en de 1e helft van 2022 de haalbaarheid van de plannen en brengen we de kosten voor uitbreiding van het aantal standplaatsen verder in beeld. We gaan een gezamenlijk proces is met woningcorporatie Wonen Limburg, woonwagengewoners en omwonenden.

Duidelijk is dat de stichtingskosten voor standplaatsen en woonwagens relatief hoog zijn. Een en ander heeft tot gevolg dat corporaties aanzienlijk verlies maken op standplaatsen en woonwagens. In de recent gepubliceerde 'Wegwijzer gemeentelijk woonwagen- en standplaatsenbeleid' van de VNG wordt de gemeente als investeerder voor de standplaatsen genoemd. De woningcorporatie is in beginsel de aangewezen partij voor sociale huurwoningen. Voor duurdere huurwoningen en koopwoningen 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.

Voor de uitvoer van de benodigde (haalbaarheids)onderzoeken en het maken van een kostenraming wordt nu een voorbereidingsbudget gevraagd van € 80.000,-. Daarna volgt gefaseerd een aantal verdiepende raadsvoorstellen waarin wordt gevraagd om een investeringskrediet voor uitbreiding van het aantal standplaatsen. Uit de eerste verkenningen is namelijk gebleken dat het bij de ene locatie relatief eenvoudiger is om te komen tot het uitbreiden van standplaatsen dan op andere bestaande of eventuele nieuwe locaties. Het project wordt daarom opgedeeld in 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 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. Op de onderstaande fasering wordt in hoofdstuk 4 verder in gegaan. Waarbij ook een eerste planologische inventarisatie gemaakt is.

- *Fase 1:* Reestraat Herkenbosch
- *Fase 2:* Sportlaan Montfort en Linderweg Melick
- *Fase 3:* niet locatie-gebonden belangstelling, waarbij woonwagengewoners uit Roerdalen voorrang krijgen op woonwagengewoners uit andere gemeenten.

De verwachte planning is dat er bij accordering van het voorbereidingsbudget in 2022 een verdiepend raadsvoorstel voor de eerste fase komt. Ook wordt getracht in 2022 benodigde grond te verwerven bij de locaties in Montfort en Melick. Daarnaast wordt in 2022 nader onderzoek gedaan naar fase 3.

Inhoudsopgave

Samenvatting.....	2
1. Inleiding.....	5
1.1. Achtergrondinformatie.....	5
1.1.1 Landelijk Beleidskader gemeentelijk woonwagen- en standplaatsenbeleid	5
1.1.2 Beleid Roerdalen	6
1.1.3 Provinciaal woonbehoefteonderzoek	7
1.1.4 Actieplan Woonwagens 2020.....	7
1.2 Regionale en lokale situatie.....	8
2. Aanvullende behoefte aan standplaatsen.....	10
2.1 Totaaloverzicht	10
3 Vervolgstappen.....	12
3.1 Ontwikkelen van nieuw volkshuisvestelijk beleid voor de doelgroep	12
3.1.1 Gemeentelijk volkshuisvestingsbeleid	12
3.1.2 Toewijzingsbeleid woningcorporatie	13
3.2 Rol woningcorporatie	14
3.3 De kwantitatieve opgave.....	15
3.3.1 Voorrang voor woonwagenbewoners Roerdalen	15
3.3.2 Fasering	16
3.3.3 Kosten.....	16
3.3.4 Integraal, gebiedsgericht en samen!	18
3.3.5 Planologie en Vergunningen	18
3.3.6 Voorbereidingsbudget.....	19
4 Fasering uitbreiding aantal standplaatsen	21
4.1 Fase 1: Reestraat Herkenbosch	21
4.2 Fase 2: Montfort en Melick	23
4.2.1 Sportlaan Montfort	23
4.2.2 Linderweg Melick	24
4.3 Fase 3: Niet locatie gebonden belangstelling.....	25
Bijlage I: Vragenlijst gesprekken woonwagenlocaties gemeente Roerdalen.....	26

1. Inleiding

In Roerdalen hebben we diverse opgaven met betrekking tot woonwagendstandplaatsen. Het college stelde daarvoor in juli 2020 het Actieplan Woonwagens 2020 vast. Dit actieplan ging over drie trajecten: (1) het afronden van de overdrachten van de woonwagendlocaties in Posterholt en Montfort aan Wonen Limburg, (2) plan van aanpak locatie Sint Odiliënberg en (3) het plan van aanpak ten behoeve van het woonwagend- en standplaatsenbeleid.

In de begroting is opgenomen dat in 2020 uit het provinciaal woonbehoefteonderzoek is gebleken dat er behoefte is aan extra standplaatsen in Roerdalen. En dat we dit in 2020 en 2021 verder gaan uitwerken door de situatie op de woonwagendlocaties integraal in beeld te brengen, onder andere door het voeren van gesprekken met de woonwagendbewoners. Het resultaat van het onderzoek en de gesprekken dienen dan in 2021 te worden vertaald in een plan van aanpak.

Dit plan is het resultaat van het derde traject in het Actieplan Woonwagens 2020 en de uitwerking van het plan van aanpak zoals dit in de begroting benoemd is. Het afgelopen jaar vond hiervoor een voorbereidend onderzoek plaats. Dit bestond uit onder andere bureauonderzoek, gesprekken met woonwagendbewoners uit onze gemeente op de woonwagendlocaties en gesprekken met belangstellenden voor een standplaats in onze gemeente. In dit plan van aanpak staan de benodigde vervolgstappen om het beoogde doel te bereiken.

In dit hoofdstuk vindt u eerst achtergrondinformatie en informatie over de bestaande situatie.

1.1. Achtergrondinformatie

1.1.1 Landelijk Beleidskader gemeentelijk woonwagend- en standplaatsenbeleid

Na de intrekking van de Woonwagendwet op 1 maart 1999 is het woonwagendbeleid gedecentraliseerd. Vanaf dat moment is huisvestingsbeleid een primaire verantwoordelijkheid van de gemeente, waarvan de huisvesting van woonwagendbewoners 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 woonwagendbewoners 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 woonwagendbewoners 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 woonwagend 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 woonwagendbeleid 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. Het Rijk is namelijk internationaalrechtelijk het aanspreekpunt voor de naleving van mensenrechten. Het is haar taak om de ontwikkeling van het aantal standplaatsen door de jaren heen te bewaken. In juli 2018 is daarom het 'Beleidskader gemeentelijk woonwagend en standplaatsenbeleid' verschenen, waarna in

mei 2021 een nadere uitwerking van het beleidskader volgde in de VNG 'Wegwijzer gemeentelijk woonwagen- en standplaatsenbeleid'.

De belangrijkste uitgangspunten van het Rijksbeleidskader zijn:

- De gemeente stelt het beleid voor woonwagens en standplaatsen vast als onderdeel van het volkshuisvestingsbeleid;
- Het beleid dient voldoende rekening te houden met en ruimte te geven voor het woonwagenleven van woonwagenbewoners;
- Hiervoor is nodig dat de behoefte aan standplaatsen helder is;
- Corporaties voorzien in de huisvesting van woonwagenbewoners voor zover deze tot de doelgroep behoren;
- De afbouw van standplaatsen is niet toegestaan (behoudens uitzonderlijke omstandigheden) zolang er behoefte is aan standplaatsen;
- Een woningzoekende woonwagenbewoner die dit wenst, heeft binnen een redelijke termijn kans op een standplaats.

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

1.1.2 Beleid Roerdalen

Op 27 november 2018 heeft het college van burgemeester & wethouders de gemeenteraad op de hoogte gesteld van het nieuwe landelijke 'Beleidskader gemeentelijk woonwagen- en standplaatsenbeleid' en besloot het college om aan de slag te gaan met dit beleidskader.

De eerste stap om invulling te geven aan de uitgangspunten in het Rijksbeleidskader is het in beeld brengen van de behoefte aan standplaatsen. Om de lokale behoefte aan standplaatsen en woonwagens in beeld te brengen is aansluiting gezocht bij andere gemeenten in de regio. Voor de Structuurvisie Wonen Midden-Limburg 2018 tot en met 2021 deden we een behoefteonderzoek op het gebied van wonen. Hiervoor nodigde we alle huishoudens in de gemeente uit. Aan dit onderzoek namen echter nagenoeg geen woonwagenbewoners deel. In de structuurvisie staat daarom dat er een verdiepingsonderzoek wordt uitgevoerd naar de (kwantitatieve en kwalitatieve) behoefte van woonwagenbewoners. Er heeft eerst een provinciaal onderzoek plaatsgevonden en aanvullend nog een gemeentelijk onderzoek. Hierover meer in de volgende paragrafen.

Totdat dit nadere onderzoek naar de behoefte heeft plaatsgevonden is het bestaande beleid gecontinueerd. Dit houdt een status quo in: het behouden van het bestaande aantal standplaatsen en woonwagens / chalets voor de doelgroep.

In navolging van het Rijksbeleidskader moet een visie en nieuw beleid voor woonwagens en standplaatsen opgesteld worden, als onderdeel van het volkshuisvestingsbeleid. Huisvesting van woonwagenbewoners is hier een onderdeel van, net als de huisvesting van andere (bijzondere) doelgroepen. Roerdalen heeft voor het onderwerp wonen als strategisch programmadoel het volgende in de programmabegroting 2020-2023 opgenomen:

"In Roerdalen streven we naar huisvesting die past bij de behoefte van onze inwoners, in relatie tot krachtige dorpen, leefbaarheid en openbare ruimte."

Het maken van nieuw woonwagenbeleid, dat onderdeel is van het volkshuisvestingsbeleid, draagt bij aan dit strategisch programmadoel. In lijn met het landelijke beleidskader is het uiteindelijke doel ten aanzien van woonwagens en standplaatsen:

“In Roerdalen streven we er naar dat er in 2030 voldoende woonwagendstandplaatsen zijn zodat de woningzoekende woonwagendbewoner uit onze gemeente, die dit wenst binnen een redelijke termijn kans heeft op een woonwagendstandplaats. Hierbij houden we zoveel als mogelijk rekening met en geven we ruimte aan het woonwagendleven”.

Het uitgangspunt hierbij is dat 2030 een uiterlijke datum is en de stappen die doorlopen moeten worden om te komen tot uitbreiding zo snel als mogelijk doorlopen worden.

In hoofdstuk 3 wordt uiteengezet welke activiteiten moeten worden doorlopen om deze doelstelling te behalen, waarbij ook wordt ingegaan op het ontwikkelen van nieuw volkshuisvestelijk beleid voor de doelgroep.

1.1.3 Provinciaal woonbehoefteonderzoek

In 2019 voerde Onderzoeksbureau Companen onder coördinatie van de provincie Limburg een onderzoek uit naar de behoefte aan extra woonwagendstandplaatsen in de Limburgse gemeenten. De resultaten hiervan zijn medio 2020 openbaar gemaakt. De vragenlijsten zijn verstuurd aan hoofdbewoners, inwonenden en naar bij ons destijds bekende belangstellenden. De respons in Roerdalen was relatief laag, ondanks dat het onderzoek meerdere malen onder de aandacht is gebracht bij de doelgroep. De respons onder de hoofdbewoners was 25%, onder inwonenden 40%. Er kon volgens Companen geen betrouwbare respons onder de belangstellenden per gemeente worden gemeten.

Uit het onderzoek bleek dat in Roerdalen tot en met 2030 een aanvullende behoefte zou zijn van respectievelijk 11 standplaatsen (respondenten die zeker willen verhuizen) en 13 standplaatsen (inclusief respondenten die misschien willen verhuizen).

Dit onderzoek leverde geen concreet genoeg beeld op van onder andere de precieze behoefte per locatie en familie, passende woonvormen en de behoefte aan (sociale) huur en koop. Zodoende heeft er aansluitend een verdiepend gemeentelijk beleid plaatsgevonden. In de periode september 2020 tot en met maart 2021 zijn er keukentafelgesprekken gevoerd met alle hoofdbewoners en belangstellenden die aan hebben gegeven deel te willen nemen aan dit onderzoek. Het voeren van de keukentafelgesprekken op de laatste locatie heeft maanden vertraging opgelopen als gevolg van de coronamaatregelen.

1.1.4 Actieplan Woonwagens 2020

In Roerdalen hebben we diverse opgaven met betrekking tot woonwagendstandplaatsen. Gekozen is om deze integraal op te pakken. Dit heeft vorm gekregen in het Actieplan Woonwagens 2020. Het college stelde daarvoor in juli 2020 het Actieplan Woonwagens 2020 vast. Dit actieplan ging over drie trajecten: (1) het afronden van de overdrachten van de woonwagendlocaties in Posterholt en Montfort aan Wonen Limburg, (2) plan van aanpak locatie Sint Odiliënberg en (3) het plan van aanpak ten behoeve van het woonwagend- en standplaatsenbeleid.

Zoals in de inleiding al aangegeven is dit projectplan het resultaat van het derde traject: het plan van aanpak voor het nieuwe woonwagend- en standplaatsenbeleid. Er is gestart met een voorbereidend onderzoek dat onder andere bestond uit deskresearch, een bezoek op locatie en de gesprekken met bewoners en belangstellenden vanaf 16 jaar (het verdiepende gemeentelijke onderzoek). In de gesprekken is als leidraad een vragenlijst gebruikt (zie bijlage I).

In Roerdalen willen we anders werken. Het ontwikkelen van nieuw beleid en nieuwe maatregelen doen we samen met de inwoners waar het voor bedoeld is. De praktijk en de behoeften van de inwoners zijn leidend voor de koers en de keuzes die we maken. Zoals gezegd vinden wij de manier waarop we dat doen, het samendoen, erg belangrijk. We experimenteren en zoeken naar nieuwe slimme wegen en verbindingen. We werken daarnaast integraal en gebiedsgericht.

De woonwagenlocaties zijn kleine wijken binnen onze kernen. Hier spelen vraagstukken op alle beleidsvelden. Naast de behoefte aan extra standplaatsen voor woonwagens en het overdragen van ons vastgoed op de woonwagenlocaties naar Wonen Limburg, maakt ook een deel van de woonwagenbewoners bijvoorbeeld gebruik van onze sociale voorzieningen. Daarnaast dient bij het aanleggen van woonwagenstandplaatsen gelet te worden op extra eisen in het kader van brandveiligheid. We stemmen daarom bij de acties in het kader van dit plan af met collega's van diverse beleidsterreinen.

Bij de bezoeken aan de locaties is waar dat mogelijk was iemand van het Sociaal Team aangesloten. Zij maakten kennis met de bewoners en lieten contactinformatie achter, zodat de bewoners weten waar ze terecht kunnen. Bij het behoefteonderzoek stelden we ook vragen in lijn met positieve gezondheid zoals gezondheid, woon en leefomgeving, werk en inkomen. Vanwege privacy overwegingen komt er geen persoonlijke informatie terug in dit rapport en zijn er geen gezondheidsgegevens verwerkt door de gemeente. Waar nodig heeft er een verwijzing naar het Sociaal Team plaatsgevonden.

1.2 Regionale en lokale situatie

In het rapport van Bureau Companen (datum rapport maart 2020) is te lezen dat er in Midden-Limburg 280 standplaatsen zijn, hetgeen 25% is van het totale aantal standplaatsen in Limburg op dat moment (1.125). Het aandeel standplaatsen in Noord-Limburg bedraagt 9% (102). Zuid-Limburg heeft met 66% het grootste aandeel standplaatsen (743).

Deze 280 standplaatsen bedragen ongeveer 0,3% van de woningvoorraad.

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

Tabel: overzicht aantal standplaatsen per gemeente in Midden-Limburg

Het aandeel standplaatsen in Roerdalen bedraagt 6,8% van het totaal aantal standplaatsen in Midden-Limburg. In Roerdalen zijn in totaal 19 woonwagenstandplaatsen, verdeeld over vijf locaties. De locatie in Posterholt is van de Provincie Limburg, maar wordt verhuurd door de gemeente.

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 doen. Hierbij werd de toezegging gedaan om de meting na twee jaar te herhalen. In maart 2021 heeft het Ministerie het eindrapport Herhaalmeting Woonwagenstandplaatsen in Nederland gepubliceerd. Hieruit blijken de volgende cijfers:

- 1.131 standplaatsen in Limburg, verdeeld over 186 locaties.
 - Een toename van slechts enkele standplaatsen ten opzichte van de nulmeting.

- Het aantal standplaatsen per gemeente is relatief hoog in Limburg: meer dan de helft van de gemeenten heeft meer dan 20 standplaatsen en 1 op de tien zelfs meer dan 100.
- Er zijn weinig gemeenten in Limburg die geen standplaatsen hebben.
- Het gemiddeld aantal standplaatsen per locatie is 6,1.
- De omvang van de woningvoorraad in Limburg bedraagt 533.231. Dit betekent dat er 2.1 standplaatsen zijn per 1000 woningen.

In de Herhaalmeting is de situatie per provincie weergegeven. Er kan zodoende geen onderverdeling worden gemaakt naar Midden-Limburg.

In onderstaand overzicht van Roerdalen zijn de huidige aantallen standplaatsen en woonwagens per locatie weergegeven. Daarnaast is weergegeven wie de eigenaar is van de standplaatsen en woonwagens.

	Totaal	Standplaatsen				Woonwagens		
		Particulier	Corporatie	Gemeente	Provincie	Particulier	Corporatie	gemeente
Posterholt	2	-	-	-	2	2	-	-
Sint Odiliënberg	3	-	-	3	-	3	-	-
Melick	4	-	4	-	-	1	3	-
Herkenbosch	6	-	6	-	-	-	6	-
Montfort	4	2	-	2	-	3	-	1
Totaal	19	2	10	5	2	9	9	1

Tabel: overzicht standplaatsen en woonwagens Roerdalen inclusief eigendom

2. Aanvullende behoefte aan standplaatsen

In dit hoofdstuk worden de resultaten van het verdiepende gemeentelijke woonbehoefteonderzoek weergegeven. Ook is een totaaloverzicht van de huidige situatie en gewenste situatie van deelnemers aan het onderzoek opgesteld.

Bij de interne projectleider en externe projectmedewerker is gedetailleerde informatie van belangstellenden en woonwagenlocaties bekend. Het gaat dan bijvoorbeeld om persoonlijke wensen om standplaatsen en/of opstallen te kopen, verdere details over gewenste woonvormen, de verdeling sociale huur en overig, familiebanden van belangstellenden met huidige bewoners, bij welke belangstellenden wellicht woningaanpassingen vereist zijn, etc. Deze informatie is nodig voor de verdere uitvoering van het project maar bevat privacygevoelige informatie die herleidbaar zou kunnen zijn tot individuen. De omvang van de woonwagenlocaties in Roerdalen vergroot het risico hierop. Zodoende beperken we ons in dit projectplan tot een globaal overzicht met vermelding van enkele details om de situatie te verduidelijken.

2.1 Totaaloverzicht

In onderstaand schema vindt u een overzicht van de behoefte aan aanvullende standplaatsen in Roerdalen.

	< 2 jaar	2-5 jaar	> 5 jaar	Bruto behoefte	Natuurlijk verloop	Verhuizen	Netto behoefte
Herkenbosch	3	2	0	5	0	0	5 *
Montfort	3	0	0	3	0	0	3
Posterholt	0	0	0	0	0	0	0
Melick	6	0	0	6	- 1	0	5
Belangstellenden uit Roerdalen	4	0	0	4	0	0	4
Belangstellenden uit andere gemeenten	7	0	0	7	0	0	7
Totaal	23	2	0	25	- 1	0	24

Noot 1:

* Herkenbosch: 1 á 2 woonwensen in te vullen met reguliere sociale huurwoning dichtbij woonwagenlocatie. Wonen Limburg kan gezien gezamenlijke opgave maatwerk leveren. In het overzicht is nu 1 persoon minder geteld.

Noot 2:

2 belangstellenden uit Roerdalen hebben de voorkeur voor een nieuwe locatie in St. Odiliënberg met 2 standplaatsen. Mocht die nieuwe locatie geen optie zijn heeft 1 persoon als 2^e voorkeur locatie Melick en de andere persoon heeft geen voorkeur voor een locatie, zo lang het maar in Roerdalen is.

Noot 3:

1 belangstellende uit Roerdalen wil bij voorkeur op de locatie in Melick wonen maar andere locaties in Roerdalen zijn ook een optie.

In de tabel op de volgende pagina wordt de opgegeven voorkeur voor diverse woonvormen weergegeven. Let op, het gaat hier om voorkeuren. Veel deelnemers aan het onderzoek geven aan ook open te staan voor het bespreken van andere woonvormen. Indien op termijn gestart kan worden met concrete vervolgstappen wordt dit verder besproken.

	Woon wagen	Woonwagen of vergelijkbaar	Chalet	Grond geb. chalet	Woning	Geen voorkeur	Huur		Koop	
							Plaats	Opstal	Plaats	Opstal
Herkenbosch	4	1	0	0	0	0	5	5	-	-
Montfort	1	2	0	0	0	0	2	2	1	1
Posterholt	0	0	0	0	0	0	-	-	-	-
Melick	3	0	0	1	1	1	5	5	1	1
Belangstellenden uit Roerdalen	2	1	1	0	0	0	3	3	1	1
Belangstellenden uit andere gemeenten	6	0	1	0	0	0	7	7	-	-
Totaal	16	4	2	1	1	1	22	22	3	3

Noot: Bij Herkenbosch kan wellicht een woonwagen en huurstandplaats minder geteld worden indien ook een reguliere sociale huurwoning aangeboden kan worden aan de 2^e persoon.

3 Vervolgstappen

In dit hoofdstuk wordt uiteengezet welke activiteiten moeten worden doorlopen om de geformuleerde doelstelling te behalen. Deze liggen op een drietal hoofdvlakken:

1. *Ontwikkelen van nieuw volkshuisvestelijk beleid voor de doelgroep*
2. *Afspraken met woningcorporatie*
 - Afspreken taken en verantwoordelijkheden, vastleggen in samenwerkingsovereenkomst
 - Overdracht van eigendom en/of beheer van gemeente naar corporatie
 - Toewijzingsbeleid en matches 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 vergunningtrajecten
 - Realisatie van nieuwe standplaatsen en opstallen

De inventarisatie en een globale planologische inventarisatie heeft reeds plaatsgevonden. De gemeenteraad wordt nu gevraagd in te stemmen met een voorbereidingskrediet. Bij instemming van de gemeenteraad onderzoeken we in het 4^e kwartaal 2021 en de 1e helft van 2022 de haalbaarheid van de plannen en brengen de kosten voor uitbreiding per locatie verder in beeld. Dit doen we samen met woningcorporatie Wonen Limburg, woonwagewoners en omwonenden. De verwachte planning is dat er bij accordering van het voorbereidingsbudget in 2022 een verdiepend raadsvoorstel voor de eerste fase komt. Ook wordt getracht in 2022 benodigde grond te verwerven bij de locaties in Montfort en Melick. Daarnaast wordt in 2022 nader onderzoek gedaan naar fase 3.

3.1 Ontwikkelen van nieuw volkshuisvestelijk beleid voor de doelgroep

3.1.1 Gemeentelijk volkshuisvestingsbeleid

In paragraaf 1.1.1 las u al dat een van de belangrijkste uitgangspunt van het Rijksbeleidskader is: *“Het gemeentelijk beleid dient voldoende rekening te houden met en ruimte te geven aan het woonwagewonen van woonwagewoners”*.

In navolging van het Rijksbeleidskader moet een visie en nieuw beleid voor woonwagens en standplaatsen opgesteld worden, als onderdeel van het volkshuisvestingsbeleid. Huisvesting van woonwagewoners is hier een onderdeel van, net als de huisvesting van andere (bijzondere) doelgroepen. Roerdalen heeft voor het onderwerp wonen als strategisch programmadoel het volgende in de programmabegroting 2020-2023 opgenomen:

“In Roerdalen streven we naar huisvesting die past bij de behoefte van onze inwoners, in relatie tot krachtige dorpen, leefbaarheid en openbare ruimte.”

Het maken van nieuw woonwagen- en standplaatsenbeleid, dat onderdeel is van het volkshuisvestingsbeleid, draagt bij aan dit strategisch programmadoel. In lijn met het nieuwe landelijke beleidskader is het uiteindelijke doel ten aanzien van woonwagens en standplaatsen: *“In Roerdalen streven we er naar dat er in 2030 voldoende woonwagenstandplaatsen zijn zodat de woningzoekende woonwagewoner uit onze gemeente, die dit wenst binnen een redelijke termijn kans heeft op een woonwagenstandplaats. Hierbij houden we zoveel als mogelijk rekening met en geven we ruimte aan het woonwagewonen”*.

Het uitgangspunt hierbij is dat 2030 een uiterlijke datum is en de stappen die doorlopen moeten worden om te komen tot uitbreiding zo snel als mogelijk doorlopen worden.

Het gemeentelijk beleid dat specifiek gaat over woonwagendstandplaatsen in Roerdalen is reeds gewijzigd. Op basis van de op 8 juli 2021 vastgestelde Omgevingsvisie Roerdalen 2050 en de Structuurvisie Wonen Midden Limburg 2018 tot en met 2021 is uitbreiding van de het aantal standplaatsen en woonwagens in Roerdalen mogelijk.

De ‘Wegwijzer gemeentelijk woonwagen- en standplaatsenbeleid’ van de VNG biedt een handreiking om adequaat volkshuisvestelijk beleid voor de 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. 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:
 - o Woonvorm
 - o Familiebanden
 - o Trekvrijheid
- Leg de geïnventariseerde behoefte aan standplaatsen en woonwagens vast:
 - o Kwantitatieve vraag: hoeveel standplaatsen zijn er in de komende jaren nodig.
 - o Hoe ziet de kwalitatieve vraag er in grote lijnen uit.
 - o 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.

Op hoofdlijnen zijn er zodoende reeds kaders voor nieuw woonwagen- en standplaatsenbeleid vastgesteld. Bij herijking van het gemeentelijke woonbeleid wordt dit verder uitgewerkt en vastgesteld. De uitkomsten van het uitgevoerde woonbehoefteonderzoek kunnen hierbij niet één op één overgenomen worden in het beleid. De gemeente dient ook rekening te houden met:

- Wat er eventueel speelt op andere beleidsterreinen;
- Het lokale effect van mutatie en natuurlijk verloop;
- De opgave voor de eventuele uitbreiding van standplaatsen dient gezien te worden in relatie tot de totale opgave in de sociale huursector en de druk op de sociale huursector met de daarbij behorende wachttijden;
- De doorlooptijd van een eventuele uitbreiding van standplaatsen verschilt per situatie en neemt geruime tijd in beslag, gelet op de te doorlopen stappen en de daarmee gepaard gaande procedures.

3.1.2 Toewijzingsbeleid woningcorporatie

De toewijzing van standplaatsen in Roerdalen vindt plaats door Wonen Limburg en is in lijn met het landelijk beleidskader. Wonen Limburg hanteert hierbij het afstammingsbeginsel. Het

afstammingsbeginsel stond opgenomen in de Woonwagewet, 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). Woonwagewoners 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 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).

3.2 Rol woningcorporatie

Wettelijke verantwoordelijkheden

In de Woningwet staat dat de gemeente verantwoordelijk is voor het woonbeleid en dient te 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 woonwagewoners die onder de doelgroep van de corporatie vallen. Woonwagewoners 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 woonegelegenheden 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 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.

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 de volgende paragraaf.

Prestatieafspraken

Jaarlijks maakt de gemeente afspraken met de corporatie 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 woonwagenebewoners, 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 Roerdalen, aan de corporatie.

Het gemeentelijk woonbeleid heeft tot doel vraag en aanbod zo goed mogelijk af te stemmen. In het woonbeleid dient daarom aandacht te zijn voor alle te huisvesten doelgroepen, onder andere woonwagenebewoners. Woningcorporaties huisvesten diverse doelgroepen. Reguliere huurders en bijzondere doelgroepen zoals woonwagenebewoners, 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, corporatie en huurdersorganisaties maken in prestatieafspraken afspraken over de te realiseren doelen. De komende periode gaan we in gesprek met Wonen Limburg over hoe zij kunnen voorzien in de behoefte aan extra standplaatsen en woonwagens in onze gemeente voor de woonwagenebewoners die tot hun doelgroep behoren.

Overdracht woonwagenlocaties

Het proces om te komen tot overdracht is een taai en moeizaam proces. De locaties in Montfort en Posterholt dienen nog overgedragen te worden naar Wonen Limburg. De locatie in Posterholt is van de Provincie Limburg, maar wordt verhuurd door de gemeente. 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 overdracht te komen van de woonwagenlocaties in Montfort en Posterholt. 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, het matchen van huurders, en de planvorming voor nieuwe standplaatsen.

3.3 De kwantitatieve opgave

3.3.1 Voorrang voor woonwagenebewoners Roerdalen

Uit het woonbehoefteonderzoek is gebleken dat er behoefte is aan 23-24 extra standplaatsen in Roerdalen. Dit betreffen 17 belangstellenden uit Roerdalen. Hiermee bedoelen we woonwagenebewoners die inwonend / opgegroeid zijn op één van de woonwagenlocaties in onze gemeente of nu in een reguliere woning in Roerdalen wonen. De overige 7 belangstellenden zijn uit een andere gemeente.

Provinciaal en regionaal zijn er geen afspraken over de verdeling van woonwagendbewoners per gemeente. Alle gemeenten staan daarom zelf aan de lat om in de behoefte van 'hun' woonwagendbewoners te voorzien. Om die reden geeft Roerdalen prioriteit aan het toevoegen van standplaatsen om te voorzien in de behoefte van de (oud) inwoners van onze gemeente. In onze doelstelling is ook opgenomen dat we ons tot 2030 vooral richten op woonwagendbewoners uit onze eigen gemeente. Het toewijzingsbeleid van Wonen Limburg is in lijn hiermee.

3.3.2 Fasering

Uit de eerste verkenningen blijkt dat het bij de ene locatie relatief eenvoudiger is om te komen tot het uitbreiden van standplaatsen dan op andere bestaande of eventuele nieuwe locaties. Het project wordt daarom opgedeeld in 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 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.

Op de onderstaande fasering wordt in hoofdstuk 4 verder in gegaan:

- *Fase 1:* Reestraat Herkenbosch
- *Fase 2:* Sportlaan Montfort en Linderweg Melick
- *Fase 3:* niet locatie-gebonden belangstelling, waarbij woonwagendbewoners uit Roerdalen zoals besproken voorrang krijgen op woonwagendbewoners uit andere gemeenten.

3.3.3 Kosten

Het bouwen, verhuren en beheren van betaalbare standplaatsen en woonwagens voor woonwagendbewoners die onder de doelgroep van de corporatie vallen behoort volgens de woningwet tot de taak van woningcorporaties. Woonwagendbewoners die buiten deze doelgroep vallen, zijn waarschijnlijk in staat om een standplaats en woonwagen te kopen. Echter, voor veel woonwagendbewoners 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 woonwagendbewoner 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 huurwoningwagens. Voor duurdere huurwoningwagens en koopwoningwagens 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. 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 corporatie zal er een haalbaarheidsonderzoek uitgevoerd worden 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 woonwageneigenaren 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 m², 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 verdien capaciteit 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 woonwageneigenaren. Minister Ollongren stelt in overleg met de VNG een ondersteuningsprogramma op, waarvan de Wegwijzer 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 Roerdalen 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.

3.3.4 Integraal, gebiedsgericht en samen!

In Roerdalen werken we integraal en gebiedsgericht. Zo hebben we waar mogelijk het Sociaal Team meegenomen naar de gesprekken op de woonwagenlocaties. Ook in het vervolg blijven we op deze manier werken. Bij het vervolgonderzoek worden onder andere de teams REO, team Openbare Werken, juridische zaken en de MER OD betrokken.

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. Vanzelfsprekend betrekken we woonwagenbewoners en omwonenden bij de verdere planvorming. Tijdens de gesprekken die in het kader van het woonbehoefteonderzoek zijn gevoerd is gevraagd welke ideeën de woonwagenbewoners zelf hebben over hoe uitbreiding eruit moet zien. En of zij actief willen mee denken met de gemeente en woningcorporatie. Het landelijke beleidskader geeft als aanbeveling mee dat gemeenten en woningcorporaties er goed aan doen de totstandkoming van huurdersorganisaties te bevorderen. Veel woonwagenbewoners geven aan graag mee te willen denken. Hoe hieraan vorm kan worden gegeven gaat verder onderzocht worden. Er wordt de komende periode 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. Er zijn twee contactpersonen voor woonwagenzaken, één interne en één externe medewerker.

3.3.5 Planologie en Vergunningen

De bestaande woonwagenlocaties hebben de bestemming "Wonen - Woonwagenstandplaats". 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.

Uit de bezoeken op de locaties blijkt dat op de locaties in Montfort en Melick een grondgebonden woonwagenwoning staat. Bij de belangstellenden bestaat een gecombineerde behoefte aan woonwagens en grondgebonden stenen chalets en/of woonwagenwoningen. Vastgesteld dient te

worden hoe dit qua bestemming geregeld kan worden. Op basis van het huidige bestemmingsplan zijn er geen mogelijkheden om het aantal standplaatsen uit te breiden.

Na de inwerkingtreding van de Omgevingswet per 1 juli 2022 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. We streven ernaar voor zover mogelijk voor 1 juli 2022 procedures doorlopen te hebben.

3.3.6 Voorbereidingsbudget

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. Voor het aanleggen van de standplaatsen en het plaatsen van opstallen 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 stappen in het proces zijn doorlopen. De inventarisatie van de huidige behoefte onder de woonwagenbewoners van de gemeente Roerdalen heeft plaatsgevonden. Er heeft een schouw plaatsgevonden op de locaties (m.u.v. Sint Odiliënberg). Ook heeft er een eerste planologische inventarisatie plaatsgevonden. We hebben inzichtelijk of er ruimtelijke mogelijkheden zijn bij de bestaande locaties, wat de geldende bestemmingsplannen zijn en wie eigenaar is van deze gronden.

De betrokken woningcorporatie, Wonen Limburg, is vanaf de start nauw betrokken bij het proces en blijft gedurende het gehele proces nauw betrokken. Er vinden periodiek overleggen plaats met Wonen Limburg inzake de overdracht van de locaties in Posterholt en Montfort en het nieuwe woonwagenbeleid, overeenkomstig de prestatieafspraken voor 2020.

De volgende stap is besluitvorming door de gemeenteraad. Het is aan de gemeenteraad om te bepalen of en hoeveel plaatsen erbij kunnen komen. Uit het woonbehoefteonderzoek is duidelijk gebleken dat er extra standplaatsen nodig zijn. Maar voordat we het aantal kunnen bepalen is vervolgonderzoek nodig. Dit bestaat uit:

1. Een haalbaarheidsonderzoek in samenwerking met de corporatie waar met name wordt gekeken naar wat qua uitbreiding realistisch is, wat de kosten zijn en wie welke kosten draagt.
2. 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.
3. Het samenstellen van een participatiegroep (per locatie) en het organiseren van bijeenkomsten met deze groep.
4. Het maken van concrete vervolgafspraken over samenwerking tussen gemeente en corporatie.

Hiervoor hebben we op basis van ervaring en kengetallen een voorbereidingsbudget nodig á € 80.000,-. Dit wordt gebruikt voor:

- Inhuur externe capaciteit (rentmeester): € 3.000
- Inhuur externe capaciteit (projectmedewerker): € 18.000
- Bodemonderzoeken: € 10.000
- Inrichtingstekening (stedenbouwkundig plan): € 5.000
- Civieltechnisch plan: € 5.000
- Milieutechnische onderzoeken: € 10.000
- Bestemmingsplanwijzigingen: € 10.000
- Communicatiebudget: € 10.000
- Post onvoorzien: € 9.000

Bij instemming van de gemeenteraad over het voorbereidingsbudget volgt een aantal raadsvoorstellen waarin wordt gevraagd om een investeringskrediet voor uitbreiding van het aantal standplaatsen. Dit zal gefaseerd plaatsvinden waarbij er per fase een raadsvoorstel wordt ingediend, of indien dat de voortgang in een bepaalde fase ten goede komt, meerdere raadsvoorstellen per fase.

4 Fasering uitbreiding aantal standplaatsen

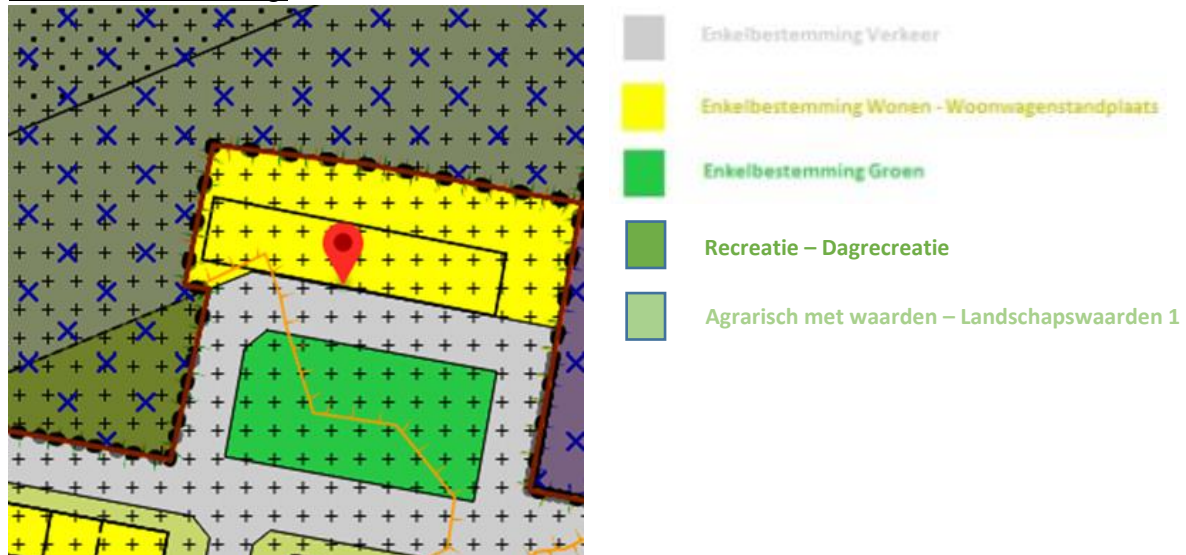
In dit hoofdstuk wordt per fase een eerste planologische inventarisatie gemaakt. Per bestaande woonwagenlocatie is een overzicht weergegeven met de huidige bestemmingen, en een overzicht waarop het eigendom van de gronden is weergegeven. Bij de bestaande woonwagenlocaties met een aanvullende behoefte aan standplaatsen zijn er ruimtelijk gezien mogelijkheden om extra standplaatsen te creëren. Op basis van de huidige bestemmingsplannen is een uitbreiding van standplaatsen op de locaties in Herkenbosch, Montfort en Melick niet mogelijk. Er ligt namelijk geen woonbestemming met bouwvlak en eventuele aanvullende regels. Het bestemmingsplan zal daarom moeten worden herzien. Indien er voor ingang van de nieuwe Omgevingswet geen ontwerpbestemmingsplan ter inzage ligt moet er een omgevingsplan komen. Hoe dit er precies uit gaat zien is nu nog niet bekend.

De Reestraat in Herkenbosch is aangemerkt als eerste fase. Doordat de gemeente op deze locatie aangrenzende gronden in eigendom heeft is uitbreiding van het aantal standplaatsen hier relatief eenvoudiger. In ieder geval voor het gedeelte grond dat in bestemmingsplan '1^e herziening - Kernen Roerdalen' valt, herkenbaar aan enkelbestemming Groen.

De gemeente heeft bij de locaties in Melick en Montfort geen aangrenzende gronden in eigendom waardoor hier eerst onderzocht dient te worden of er aangrenzende gronden verworven kunnen worden. Zodoende vallen deze locaties in fase 2. Ook beschikt de gemeente niet over een pasklare locatie waar een nieuwe woonwagenlocatie kan worden gerealiseerd. De extra processtappen die hiervoor nodig zijn maken dat dit in fase 3 is ingedeeld.

4.1 Fase 1: Reestraat Herkenbosch

Overzichten bestemming:



Overzicht eigendom:



Op dit moment lijkt de meest voor de hand liggende optie voor uitbreiding het toevoegen van standplaatsen tegenover de huidige standplaatsen. Indien nodig kan onderzocht worden of ook een gedeelte van de grond waar nu volkstuinen liggen gebruikt zou kunnen worden. De volkstuinen en de gronden aan de achterzijde van de locatie liggen in een ander bestemmingsplan; 'Buitengebied Roerdalen - 2^e herziening'. Hetgeen beperkingen en complicerende factoren met zich mee brengt. Het gemeentelijk beleid is om geen woningen toe te voegen in het buitengebied. Daarnaast brengt uitbreiding aan de achterzijde meer kosten voor aanleg infrastructuur met zich mee. Zoals reeds aangegeven is er hoe dan ook een bestemmingsplanwijziging (of aanpassing Omgevingsplan) nodig om het aantal standplaatsen te kunnen uitbreiden.

Als gevolg van de nabijheid van het bedrijf Nouryon Functional Chemicals BV is een geluidsonderzoek noodzakelijk. Ook gelden er op basis van het bestemmingsplan '1^e herziening - Kernen Roerdalen' aanvullende regels met betrekking tot geluidsbelasting omdat het gebied valt binnen de geluidszone van het industrieterrein Roerstreek (Roermond).

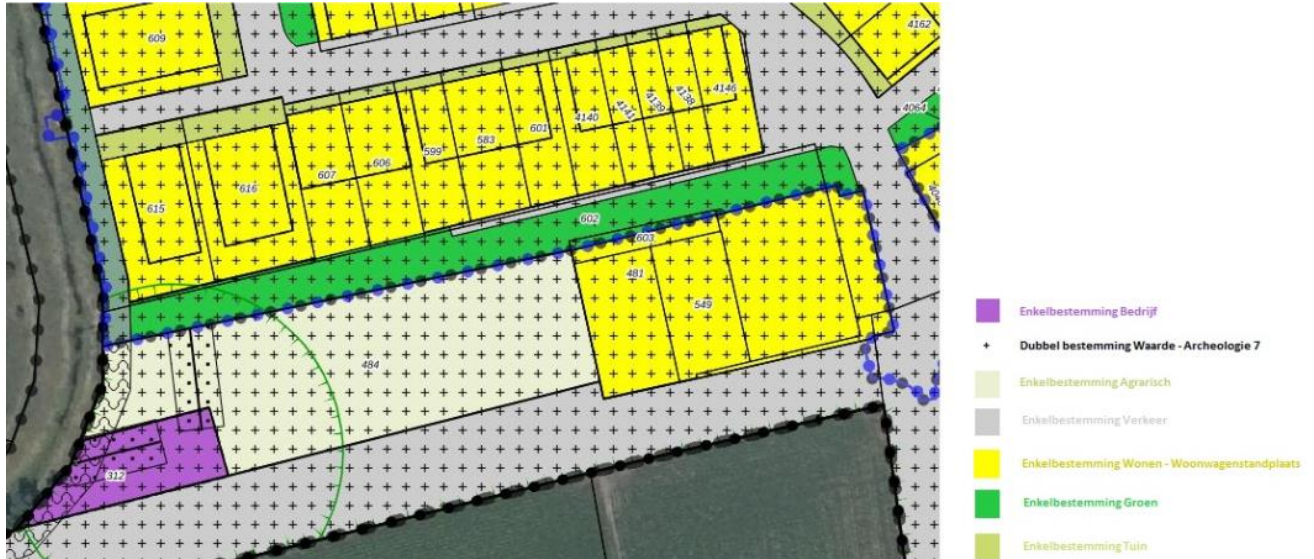
Bij een wijziging van de functie van gronden moet altijd een bodemonderzoek worden uitgevoerd. Vastgesteld dient te worden of er wordt voldaan aan de richtafstanden met betrekking tot milieu en geluid.

Bij instemming van de gemeenteraad over het voorbereidingsbudget wordt gestart met nader onderzoek naar de haalbaarheid en uitvoerbaarheid van het toevoegen van standplaatsen op de woonwagenlocatie aan de Reestraat. De verdere te verwachten kosten worden opgenomen in de begroting van 2022.

4.2 Fase 2: Montfort en Melick

4.2.1 Sportlaan Montfort

Overzicht bestemming:



Overzicht eigendom:



Er vinden gesprekken plaats met de eigenaar van de naastgelegen grond en de grond aan de overkant van de weg. Uitbreiding naast de huidige locatie lijkt het meest voor de hand te liggen. Deze gronden hebben nu een agrarische bestemming maar liggen wel in de kern. De gronden aan de overkant van de weg liggen in het buitengebied, waardoor dit gecompliceerder is. De uitkomst van deze gesprekken 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.

Bij instemming van de gemeenteraad over het voorbereidingsbudget wordt vastgesteld of de benodigde gronden verworven kunnen worden en welke kosten hiermee gemoeid zijn. Daarna kan gestart worden met nader onderzoek naar de haalbaarheid en uitvoerbaarheid van het toevoegen van standplaatsen op de woonwagenlocatie aan de Sportlaan. De verdere te verwachten kosten worden opgenomen in de begroting van 2022 en verder.

4.2.2 Linderweg Melick

Overzicht bestemming:



Overzicht eigendom:



Uitbreiding naast de huidige locatie op het perceel met nummer 5907 lijkt het meest voor de hand te liggen. Deze gronden hebben nu een agrarische bestemming maar liggen wel in de kern. De percelen daarnaast (41, 42, 43) liggen in het buitengebied.

Er moet onderzocht worden of de benodigde grond verworven kan worden. 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 moet worden of de bestaande woonwagenlocatie dan ook verplaatst dient te worden, gezien het wonen in familieverband als meest belangrijke gezien wordt in de woonwagencultuur.

Bij instemming van de gemeenteraad over het voorbereidingsbudget wordt vastgesteld of de benodigde gronden verworven kunnen worden en welke kosten hiermee gemoeid zijn. Daarna kan gestart worden met nader onderzoek naar de haalbaarheid en uitvoerbaarheid van het toevoegen van standplaatsen op de woonwagenlocatie aan de Linderweg. De verdere te verwachten kosten worden opgenomen in de begroting van 2022 en verder.

4.3 Fase 3: Niet locatie gebonden belangstelling

Voor de huidige belangstelling die niet gebonden is aan één van de bestaande locaties zal eerst onderzocht moeten worden waar eventuele nieuwe locaties ontwikkeld kunnen worden, waarna de overige onderzoeken pas kunnen plaatsvinden. Het heeft de voorkeur om woonwagenlocaties in de kern te realiseren, gezien het beleid om in beginsel geen woningen toe te voegen in het buitengebied.

Bij instemming van de gemeenteraad over het voorbereidingsbudget wordt gestart met de eerste onderzoeken voor mogelijke nieuwe locaties. De verdere te verwachten kosten worden opgenomen in de begroting van 2022 en verder.

Bijlage I: Vragenlijst gesprekken woonwagenlocaties gemeente Roerdalen

1. *N.A.W. en geboortedatum alle inwoners / gezinssamenstelling.*
2. *Contactgegevens?*
3. *Huidige situatie?*
4. *Gewenste situatie: koop / huur / woonvorm / welke gemeente en voorkeurslocatie (is er een verhuiscens?)*
5. *Bij welke familieleden?*
6. *Binnen hoeveel tijd behoefte aan standplaats (<2 jaar, 2-5 jaar en > 5 jaar)?*
7. *Woon- en leefomgeving. Hoe tevreden over: woonwagen, standplaats, straat, groen, omgeving locatie?*
8. *Gezondheid: fysieke en mentale gezondheid, mogelijkheid tot het uitvoeren van dagelijkse bezigheden.*
9. *Financiën: onder of boven sociale huurgrens, type inkomen, hulp nodig?*
10. *Cultuur: Wat is de culturele achtergrond, hoe ervaart men de cultuur, wat is belangrijk voor iemand.*
11. *Zijn er nog andere belangstellenden bekend bij bewoners?*
12. *Hebben bewoners zelf ideeën over hoe uitbreiding eruit moet zien? Willen zij actief mee denken / doen met de gemeente en corporatie? Hoe zien zij hun eigen rol? Dit in het kader van Samen Doen.*
13. *Vragen / opmerkingen die men graag kwijt wilt aan de gemeente?*