



VOORSTEL AAN HET COLLEGE VAN DE GEMEENTE ROERMOND

Onderwerp: Uitkomsten woonbehoefteonderzoek

Zaaknummer: 17367-2023

Datum: 24 oktober 2023

Voorstel

College heeft besloten om:

1. de behoefte van woonwagengewoners aan woonwagendstandplaatsen in de gemeente Roermond zoals blijkt uit het woonbehoefteonderzoek 2023 (bijlage 1) tot 2030 vast te stellen op 19, waarvan 9 binnen 0-2 jaar, 7 binnen 2 tot 5 jaar en 3 over 5 jaar of langer;
2. in te stemmen met de gefaseerde aanpak zoals beschreven in dit voorstel om de haalbaarheid van realisatie van die behoefte te bepalen.
3. De gemeenteraad te informeren met bijgevoegde raadsinformatiebrief (bijlage 2).

Inleiding

In 2018 heeft het Ministerie van Binnenlandse Zaken het beleidskader gemeentelijke woonwagen- en standplaatsenbeleid gepubliceerd. Hierin wordt benoemd dat de gemeente verantwoordelijk is voor het lokale woonbeleid en dat de aanpak rondom standplaatsen en woonwagens hier onderdeel van moet zijn. Als gevolg daarvan is de behoefte aan extra standplaatsen in een provinciaal onderzoek in kaart gebracht. Voor de gemeente Roermond is daar in 2019 een behoefte van 6 – 9 standplaatsen uit naar voren gekomen. Deze behoefte is dan nog niet gekoppeld aan namen of locaties. Aangezien één van de kernwaarden van de woonwagencultuur wonen in familieverband is, is dit wel wenselijk. Daarom is een nieuw woonbehoefte onderzoek onder de doelgroep uitgevoerd. Hieruit is een grotere behoefte naar voren gekomen. De uitkomsten worden in dit voorstel besproken.

Argumenten

1.1 Het dient als stap één om woonwagenbeleid te kunnen vaststellen.

Bij besluit van 20 december 2022 (zaaknummer: 126620-2022; Principeverzoek zesde woonwagendstandplaats Elmpeterbroek) heeft het college besloten om 'woonwagenbeleid vast te stellen om de behoefte aan woonwagendstandplaatsen in kaart te brengen en te onderzoeken op welke (woonwagen)locaties kan worden voorzien in die behoefte.' Om woonwagenbeleid vast te stellen moeten we weten hoe onze doelgroep is opgebouwd en wat hun wensen en behoeften zijn. Om te onderzoeken waar we standplaatsen kunnen en moeten (laten) realiseren is het van belang om te weten voor wie die standplaatsen gerealiseerd worden. Kenmerkend voor de woonwagencultuur is immers het wonen in familieverband waar we als gemeente zo veel als mogelijk rekening mee willen houden. Bij het te formuleren beleid zullen tenminste de volgende onderwerpen uitgewerkt worden:

- Toewijzing om beoordelen wie als eerste in aanmerking komt voor een standplaats en/of woonwagen. Uitgangspunt hierbij is het afstammingsbeginsel. Dit vertaalt zich in het voorrang verlenen aan familieleden.
- De woonvorm: Woonwagenbewoners onderscheiden zich van reguliere inwoners met hun woonvorm. Woonwagenbewoners kunnen vaak niet aarden in een regulier stenen huis. Dit geldt echter lang niet voor iedereen. De meeste kiezen voor een standplaats met woonwagen of chalet of een grondgebonden chalet. Houtskeletbouw is doorgaans de basis. Duurzaamheidseisen (o.a. gaslooseis bij nieuwbouw) in combinatie met het gebruik van relatief veel grondoppervlak maken de woonvorm relatief duur.
- De eigendomssituatie: Op dit moment verhuurt de gemeente Roermond op 3 van de 5 locaties (Heidebaan, Maalbroek en Gebroek) standplaatsen aan de bewoners en plaatsen de bewoners zelf een woonwagen. Woonwagenbewoners met voldoende draagkracht willen eigen vermogen opbouwen door hun standplaats te kopen.
- De beheersituatie: Het daadwerkelijk realiseren en exploiteren van (sociale) woonruimten (in welke vorm dan ook) is geen kerntaak van gemeenten. Woonwagenbewoners die een huishoudinkomen hebben tot aan de inkomensgrenzen, genoemd in artikel 48 van de Woningwet, behoren tot de doelgroep van woningcorporaties. Het ontwikkelen, verhuren en exploiteren van woonwagenlocaties, standplaatsen en woonwagens voor de doelgroep sociale huur behoort daarmee tot de kerntaak van de woningcorporaties. De gemeente is wel verantwoordelijk om het beleid te laten landen in het omgevingsplan. In het geval van de gemeente Roermond zijn wij eigenaar van de standplaatsen op 3 van de 5 locaties. Hoewel het dus geen kerntaak van de gemeente is om woonruimten te realiseren en exploiteren is dat op 3 locaties wel de realiteit. Bezien moet worden of de gemeente uiteindelijk naar de correcte rolverdeling over wilt gaan en onder welke voorwaarden. Uitgangspunt is dat nieuwe locaties in ieder geval niet meer door de gemeente beheerd worden.

1.2 Hiermee wordt inzichtelijk voor wie het aantal standplaatsen uitgebreid moet worden

Er is uit het woonbehoefteonderzoek een aanvullende behoefte van 19 gebleken. De behoefte is waar mogelijk gekoppeld aan de bestaande locaties. Op Maalbroek komt er een aanvullende behoefte van 6 standplaatsen uit. Dit is inclusief 2 standplaatsen waarvoor legalisering onderzocht wordt. Op Heidebaan 88-94 is een aanvullende behoefte van 2. Op de Heidebaan 103-109 is een aanvullende behoefte van 1. Op het Gebroek 43-49 is een aanvullende behoefte van 5. Op de Sportparklaan in Swalmen is een aanvullende behoefte van 4. Er is verder nog 1 niet-locatiegebonden behoefte. De behoefte is onderverdeeld in behoefte op korte termijn (0-2 jaar), middellange termijn (2-5 jaar) en lange termijn (>5 jaar).

2.1 Fase 1 betreft een onderzoek naar de voorwaarden voor uitbreiding Maalbroek

Op alle locaties is uitbreiding gewenst. Alleen op de locatie Maalbroek is uitbreiding ruimtelijk mogelijk. Hier is ook de behoefte aan aanvullende standplaatsen het grootst (+ 6 standplaatsen inclusief de 2 standplaatsen waarvoor principemedewerking is verleend). Onderzoek naar de voorwaarden waaronder de locatie Maalbroek kan worden uitgebreid en met hoeveel standplaatsen als fase 1 ligt dan ook het meest voor de hand. Indien uit het onderzoek blijkt dat de woonwagenlocatie kan worden uitgebreid dient een bestemmingsplanprocedure te worden doorlopen. Hiervoor zijn verschillende onderzoeken nodig om te beoordelen of de uitbreiding in overeenstemming is met een goede ruimtelijke ordening. Hiermee is al aangevangen door VTH naar aanleiding van het besluit om principemedewerking te verlenen aan het legaliseren van de zesde woonwagenstandplaats Elmpsterbroek, van 20 december 2022 (zaaknummer: 126620-2022).

2.2 Fase 2 betreft een onderzoek naar nieuwe locatie(s) voor de overblijvende behoefte

Op de andere locaties is ruimtelijk weinig tot niets mogelijk. Voor de overblijvende behoefte zullen nieuwe locaties onderzocht moeten worden. Hiervoor zal worden aangesloten bij de 'Quickscan Wonen'.

2.3 Fase 3 betreft overleg met de woningcorporaties voor inrichting, realisatie en beheer van nieuwe locaties.

Indien nieuwe locaties aangewezen zijn om woonwagenlocaties te realiseren wordt geadviseerd de samenwerking met de woningcorporaties te zoeken en eventuele afspraken hierover te laten landen in de prestatieafspraken. Immers, het is niet de kerntaak van de gemeente om standplaatsen te realiseren en exploiteren. Wanneer de beoogde bewoners onder de doelgroep sociale huur vallen is dit een taak die weggelegd is voor woningcorporaties. Indien beoogde bewoners niet onder de doelgroep sociale huur vallen is er formeel geen taak weggelegd voor woningcorporaties. Het is dan mogelijk dat er, zoals bij een regulier woningbouwproject, een gedeelte koop en een gedeelte sociale huur komt. Bovenstaande geldt alleen voor nieuwe locaties. Uitbreiding bij bestaande locaties blijft voornamelijk in beheer bij de gemeente. Van een woningcorporatie kan niet worden verwacht dat deze standplaatsen realiseert op een locatie waar een gedeelte nog van de gemeente huurt.

Kanttekeningen en risico's

2.1 Er zijn aandachtspunten ten aanzien van openbare orde en veiligheid.

Idealiter maakt een woonwagenlocatie onderdeel uit van een woonwijk. Op de locatie Maalbroek is het tegenovergestelde het geval. De locatie ligt afgelegen, in het buitengebied en is door bos aan het zicht onttrokken. Ten aanzien van openbare orde en veiligheid zijn er enkele risico's aan uitbreiding van de locatie Maalbroek. Dit zijn:

- Binnen de gemeente Roermond zijn een aantal risicolocaties voor ondermijnende criminaliteit aan te wijzen. Risicolocaties zijn locaties die vanwege hun aard of functie mogelijkheden bieden voor ontplooiing van de verschillende facetten van ondermijnende criminaliteit. Op woonwagenlocaties is alertheid geboden. Dat wil niet zeggen dat ondermijnende criminaliteit zonder meer plaatsvindt.
- Uit een omgevingsanalyse blijkt dat woonwagenkamp Maalbroek gelegen is op een afgelegen locatie in het buitengebied tussen Asenray en Boukoul met weinig sociale controle en mogelijkheden voor toezicht en handhaving. Deze omgevingsfactoren zorgen ervoor dat woonwagenkamp Maalbroek aangemerkt kan worden als risicovolle locatie.
- Deze locatie kan gezien het verleden en de terugkerende vaststelling van strafbare feiten door politie worden beschouwd als dusdanig kwetsbaar en risicovol dat het uitblijven van duidelijkheid, toezicht en handhaving een groot risico van normvervalsing, criminaliteit en overlast oplevert. Uit het feit dat reeds een vijfde en zesde woonwagen zonder vergunning zijn geplaatst - voordat hiervoor een omgevingsvergunning is aangevraagd en verleend - blijkt dat de normen reeds worden opgerekt. Dit wordt nog versterkt vanwege het feit dat dit plaatsvindt op gemeentelijke grond zonder te voldoen aan rechten en plichten zoals huur. Echter, indien voldaan kan worden aan enkele randvoorwaarden is het mogelijk de risico's kleiner en acceptabel te maken. Dit zijn:
 - Het vergunningsproces voor de twee woonwagens die momenteel zonder vergunning geplaatst zijn en bewoond worden wordt opgepakt volgens procedure.
 - Huur, pacht en andere afspraken plus regelingen dienen nageleefd te worden en daadwerkelijk betaald (plus geregistreerd, gecontroleerd en ook gehandhaafd).
 - Er is duidelijkheid over het grondoppervlak per standplaats en het gebruik daarvan.

- Er is ruimtelijk gezien zicht op het woonwagenkamp, het kamp krijgt een meer open karakter. Kijken naar de inrichting, het bosgebied, etc. Dit maakt het woonwagenkamp meer toegankelijk voor onze veiligheidspartners en voor ons als gemeente.
- Een duidelijk beeld van wat er in deze verwacht wordt van onze veiligheidspartners (politie en stadstoezicht). Er liggen aan de voorkant afspraken over hetgeen hierin haalbaar is voor onze partners en of dit voldoende is om de leefbaarheid en veiligheid op en rond de woonwagenkampen voldoende te waarborgen.
- Zoals vermeldt in eerdere adviezen pleiten wij voor een 'aandacht functionaris' welke vanuit de gemeente aanspreekpunt / contactpersoon is voor de bewoners van de verschillende woonwagenkampen in Roermond. Doel is om vanuit de gemeente structureel goed in contact te staan met de bewoners van woonwagencentra. Enerzijds om zicht te krijgen op eventuele vragen en behoeften en anderzijds om mogelijke normvervaging te voorkomen.
- Er is een duidelijke lokale visie op de woonwagenmaterie en onze gemeentelijke woonwagenlocaties.

2.2 Vanuit stedenbouwkundig oogpunt is uitbreiding naar 10 standplaatsen maximaal.

De bestaande standplaatsen zijn zeer ruim (320, 450, 550, 715, 770 en 775 m²). Standplaatsen van tussen de 200 en 240 m² zijn landelijk gebruikelijk. Met deze standplaatsgrootte als uitgangspunt is het binnen de onderstaande gemeentelijke ruimtelijke kaders mogelijk om de woonwagenlocatie Elmpeterbroek in te breiden tot 10 standplaatsen. Dit gaat wel gepaard met een drastische verkleining van de bestaande buitenruimte voor activiteiten als uitoefenen van hobby's, ontmoeting en speelplek voor kinderen. Indien voldaan kan worden aan de gestelde stedenbouwkundige en landschappelijke kaders is een uitbreiding van het aantal standplaatsen naar maximaal 10 binnen de bestaande contour nog te verantwoorden.

Deze kaders zijn:

- Geen verlies aan landschappelijk kwaliteiten van de context.
- Behoud van de bestaande ruimtelijke structuur, waarbij het overwegend bestaande karakter en kwaliteiten van het gebied worden gerespecteerd.
- Verstoring van het waardevolle karakter van de context dient voorkomen te worden:
 - Verdichting enkel binnen de open plek in de ecologische groenstructuur.
 - Kleinschaligheid van de locatie dient behouden te worden.
 - Groene open plekken binnen de locatie zo veel mogelijk behouden.
 - Bomen en ander struwelen mogen niet verloren gaan c.q. niet geveld worden.
- Heldere en overzichtelijke ruimtelijke opzet behouden met duidelijke private en algemene ruimtes.
- Bestaande rooilijnen in acht nemen.
- Oriëntatie van de bebouwing op de hoofdstructuur en gericht naar bestaande bebouwing.
- Bestaande belevingswaarde van het gebied behouden.
- Goede woon- en leefkwaliteit.
- Parkeren op eigen terrein.
- Maat en schaal van de percelen en van de bebouwing die past in haar omgeving.
- Standplaatsen met voldoende buitenruimte.

2.3 Idealiter vindt uitbreiding op Maalbroek pas plaats na fase 3, wanneer woonwagenbeleid is vastgesteld.

Op Maalbroek wordt echter al een bestemmingsplanprocedure doorlopen om de 2 woonwagenstandplaatsen waar principemedewerking voor is verleend juist te bestemmen. Nu uit het woonbehoefte onderzoek blijkt dat op Maalbroek de grootste uitbreidingsbehoefte is, hiervoor

ruimte is op de locatie en bestuurlijk bij een locatiebezoek al aangegeven is dat uitbreiding tot 8 mogelijk zou zijn is het logisch om de uitbreiding al te onderzoeken zodat het meegenomen kan worden in de onderzoeken voor de bestemmingsplanprocedure die toch al doorlopen wordt voor de 2 woonwagenstandplaatsen waar principemedewerking voor verleend is.

Historisch overzicht

- Op 23 februari 2021 heeft uw college, onder voorwaarden, principemedewerking verleend aan de realisatie van een vijfde woonwagenstandplaats aan het Elmpeterbroek.
- Op 20 december 2022 heeft uw college, onder voorwaarden, principemedewerking verleend voor het toevoegen van een zesde woonwagenstandplaats aan het Elmpeterbroek.

Financiële gevolgen

- Het voorstel heeft geen financiële consequenties.

Communicatie en participatie

Als het besluit genomen is worden de betrokkenen geïnformeerd over het besluit. We stellen vervolgens een communicatieplan op waarin we opnemen hoe we de bewoners verder informeren en actief blijven betrekken gedurende het project.

Uitvoering en evaluatie

- Fase 1 wordt uitgevoerd door cluster VTH. Hier is al mee aangevangen. De doorlooptijd is moeilijk te zeggen en afhankelijk van de uitkomsten van de onderzoeken. Uitgegaan kan worden van een doorlooptijd van 1 jaar, maar er moet rekening gehouden worden met uitloop tot 2 jaar en misschien wel 3 jaar. En dat is slechts in het geval er geen rechtsmiddelen worden aangewend.
- Fase 2 wordt meegenomen in de quick scan woningbouw.
- Fase 3 wordt naar aanleiding van de prestatieafspraken verder uitgewerkt.

Evaluatie vindt jaarlijks in januari plaats. Het college wordt hierover, alsmede over de voortgang geïnformeerd.

Advies bedrijfsvoering (Communicatie, Financiën, HR, I&S, Juridisch)

Positief. Opmerkingen Juridische Zaken zijn verwerkt in het voorstel. Er zijn geen financiële consequenties. Financiën adviseert daarom ook positief.

Publicatiedatum voorstel

- Regulier

Bijlagen

1. Uitkomsten woonbehoefteonderzoek Gemeente Roermond 2023.
2. Raadsinformatiebrief uitkomsten woonbehoefteonderzoek gemeente Roermond 2023.