Gemeentelijk standpunt ten aanzien van de uitbreiding van de woonwagenstandplaatsen aan de Gutjeszijweg

Het mensenrechtelijk kader bij woonwagen- en standplaatsen wordt onder meer gevormd door diverse uitspraken van het Europees Hof voor de Rechten van de Mens en komt op het volgende neer:

- De overheid heeft een inspanningsverplichting om te voorzien in adequate huisvesting, waarbij rekening wordt gehouden met de (erkende) specifieke wooncultuur van woonwagenbewoners.
- Het is niet geoorloofd om het aantal standplaatsen af te bouwen of niet uit te breiden, terwijl er sprake is van een duidelijke behoefte vanuit de woonwagenbewoners. Dit is in strijd met de Algemene wet gelijke behandeling (AWGB).
- De behoefte aan standplaatsen en woonwagens dient te worden geïnventariseerd. Als hieruit een aantoonbare behoefte naar voren komt, moet het woonwagen- en woonwagenbeleid zodanig vormgegeven worden dat het voor een woonwagenbewoner binnen afzienbare tijd mogelijk is om voor een woonwagenstandplaats in aanmerking te komen op basis van het afstemmingsrecht.

De gemeenten zijn op grond van de Huisvestingswet 2014 primair verantwoordelijk voor het beleid ten aanzien van, en het toezicht op, woonruimteverdeling. De zorg voor verdeling alsook het voorzien in passende woonruimte behelst het treffen van de benodigde maatregelen behoeve van een goede huisvesting van ingezetene, ongeacht of zij in een woning, een woonwagen of een woonschip willen wonen. Het is daarmee evident dat alle burgers gelijk dienen te worden behandeld.

Niettemin kan de gemeente op basis van artikel 2, eerste lid, van Huisvestingswet 2014 gebruik maken van zijn bevoegdheid om ‘’voorrang’’ te geven aan bepaalde groepen die te maken hebben met schaarste aan woonruimte. Dit wordt gelegitimeerd indien sprake is van onevenwichtige en onrechtvaardige effecten van schaarste aan woonruimte. Deze exclusieve regeling van overheidsinterventie betekent in het geval van gebleken schaarste van woonwagenstandplaatsen voor woonwagenbewoners, en overeenkomstig met het mensenrechtenkader, dat huisvestingsbeleid voor deze groep gericht moet zijn op de bevordering van het kunnen wonen in een woonwagen, als onderdeel van de culturele identiteit, waarbij de gemeente een specifieke regeling mag treffen voor deze groep. Voor woonwagenstandplaatsen geldt te meer, na afschaffing van de Woonwagenwet, dat gemeenten de volledige verantwoordelijkheid hebben om in de woonbehoefte van woonwagenbewoners te voorzien.

Ook volgens de Woningwet heeft de gemeente de taak om te zorgen voor voldoende en passende woonruimte voor haar inwoners. Het is de taak van woningcorporaties om te voorzien in de huisvesting van woonwagenbewoners voor zover zij qua inkomen tot de doelgroep van de woningbouwcorporatie behoren. Voor andere woonwagenbewoners verplicht het mensenrechtelijk kader dat de gemeente aanvullende maatregelen treft om te voorzien in voldoende (koop- of particuliere) standplaatsen. Een woningcorporatie die betrokken is bij de realisatie van woonwagenstandplaatsen draag naar redelijkheid bij aan de uitvoering van het volkshuisvestingsbeleid dat geldt in de gemeente waar zij feitelijk werkzaam zijn.

In de omgevingsvisie Kernen en Bedrijventerrein is in dit kader bepaald dat aan alle kernen woningen worden toegevoegd voor alle doelgroepen. Het uitgangspunt voor woonwagenstandplaatsen is: ‘We bieden ruimte om te kunnen voorzien in de behoefte van nieuwe woonwagenlocaties of uitbreiding daarvan (wettelijk verplicht)’.

Een belangrijk aspect van de woonwagencultuur is het wonen en leven in familieverband. Op kleine woonwagenlocaties met een beperkt aantal plaatsen is dit moeilijk te realiseren. Er zijn geen (wettelijke) normen dan wel richtlijnen. ten aanzien van het aantal woonwagenstandplaatsen per 1.000 woningen. De aantallen die in de zienswijze worden genoemd zijn landelijke gemiddelde in Nederland. In de herhaalmeting van 2023 (d.d. 15 september 2023) is een lichte stijging te zien van 1,1 naar 1,2 woonwagenstandplaats per 1.000 woningen. In deze herhaalmeting is tevens aangegeven dat het gemiddeld aantal woonwagenstandplaatsen per locatie varieert tussen 6 tot 11 woonwagenstandplaatsen met een landelijk gemiddelde van 8,2 woonwagenstandplaatsen per locatie. De feitelijke uitbreiding van het aantal woonwagenstandplaatsen was landelijk gezien de

afgelopen jaren nog beperkt. Echter de ambities zijn voor de komende jaren groot om in de noodzakelijke behoefte en vraag van woonwagenstandplaatsen te voorzien.

Dit is ook aan de orde in de gemeente Nederweert. De gemeente Nederweert wenst gehoor te geven aan het verzoek van de in de gemeente woonachtige doelgroep van jonge woonwagenbewoners om uitbreiding van het aantal standplaatsen. Daarmee wordt plaats geboden aan deze nieuwe generatie woonwagenbewoners, die momenteel veelal nog bij hun ouders inwonen, al dan niet in gedoogde situaties. In totaal zijn er nog 7 personen die een beroep doen op de gemeente en de woningbouwcorporatie om een standplaats. Daarnaast heeft zich een groep jongeren ingeschreven bij Woningbouwvereniging Woonik als zoekende. Er is daarmee sprake van een concrete behoefte. In 2015 is deze behoefte opnieuw vastgesteld op 7 extra standplaatsen, nadat in 2013 een eerdere ontwikkeling van een volledig nieuwe woonwagenlocatie strandde bij de Raad van State.

Om te kunnen voorzien in de noodzakelijke behoefte c.q. vraag naar woonwagenstandplaatsen is niet alleen gekeken naar de ontwikkeling van een nieuwe locatie, maar ook naar de mogelijkheden van uitbreiding van bestaande locaties. In deze ontwikkeling heeft de gemeente naast een faciliterende rol ook een uitvoerende rol omdat de daadwerkelijke aanleg van de nieuwe standplaatsen voor rekening en risico van gemeente Nederweert plaatsvindt en Stichting Wonen Limburg de standplaatsen gegarandeerd afneemt.

De uitspraak door de Raad van State van 19 februari 2014 heeft er toe geleid dat het besluit tot vaststelling van het uitwerkingsplan voor de realisatie van 5 standplaatsen in plan Hoebenakker is vernietigd. Daarmee is er nog steeds geen invulling gegeven aan de ambitie om het totale aantal van 17 legale standplaatsen met 7 stuks uit te breiden. Het college heeft in april 2014 aangegeven in een vervolg tevens de mogelijkheden op de bestaande locaties nadrukkelijk te zullen onderzoeken.

Om een gevolg te geven aan het proces is in december 2015 een nulmeting gedaan. Hieruit is naar voren gekomen dat de oorspronkelijke 7 belanghebbenden nog steeds in aanmerking wensen te komen voor een standplaats. Weliswaar wonen inmiddels 4 personen in een reguliere woning, maar het nieuwe beleidskader van de het Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties (BZK) maakt dat zij als gevolg van het nieuwe beleidskader onverminderd recht op een standplaats houden. Derhalve wordt daarom nog steeds uitgegaan van een actuele behoefte aan 7 standplaatsen.

Naast deze 7 personen hebben zich tevens 3 of 4 nieuwe ‘uitvliegers’ gemeld voor een standplaats
Om in de behoefte te voorzien zijn de volgende scenario’s onderzocht

- Oorspronkelijke opgave in Hoebenakker: voorziet in de uitwerking van 5 standplaatsen c.q. kleine woonvormen in combinatie met 5 vrije sector kavels in plan Hoebenakker en het legaliseren van 1 standplaats op de locatie Rosvelterzijweg en 1 standplaats op de locatie Gutjeszijweg.
- Alternatief op de oorspronkelijke opgave in Hoebenakker: de ontwikkeling van 7 standplaatsen in het plan Hoebenakker In de ontwikkeling van het uitwerkingsplan zijn meerdere stedenbouwkundige indelingen bekeken, waaronder de verdeling van 7 standplaatsen en 4 reguliere kavels.
- Uitbreiding locatie Gutjeszijweg: in het kader van de transformatie en herontwikkeling van de voormalige lag het voor de hand om de locatie Gutjeszijweg onder de loep te nemen. De woonwagenstandplaatsen aan de Gutjeszijweg met uitbreiding van 8 woonwagenstandplaatsen kan daar prima een onderdeel van zijn gezien het beschikbare ruimtebeslag. Met het toevoegen van 7 extra woonwagenstandplaatsen ontstaat er een woonwagenlocatie met in totaal 12 woonwagenstandplaatsen. Daarmee rijst de vraagt in hoeverre er bij 12 woonwagenstandplaatsen nog sprake is van een beheersbare situatie. Immers, de trend is ooit ingezet om woonwagenlocaties gering van omvang te laten zijn. Er is geen vuistregel voor een soort van optimaal beheersbaar aantal standplaatsen. In diverse buurgemeentes zijn woonwagenlocaties met ca. 10 standplaatsen gerealiseerd. De locatie Rosvelterzijweg beschikt ook al over 9 standplaatsen.
- Uitbreiding locatie Gutjeszijweg en legalisatie situatie Rovelterzijstraat: Om een evenwichtige verdeling van het aantal standplaatsen te bewerkstelligen, is het mogelijk om de uitbreiding op de locatie Gutjeszijweg te combineren met legaliseren van de gedoogde situatie op de locatie Rosvelterzijweg. In dat geval hoeft de locatie Gutjeszijweg met slechts 7 woonwagenstandplaatsen te worden uitgebreid, zodat er een evenwichtige situatie ontstaat van 10 woonwagenstandplaatsen op de locatie Rosvelterzijweg en 11 woonwagenstandstandplaatsen op de locatie Gutjeszijweg.
- Uitbreiding locatie Gutjeszijweg en uitbreiding locatie Houwakker: in variant op het vorig scenario is het deels uitbreiden van de locatie Gutjesweg gecombineerd met een uitbreiding van de locatie Houwakker in de kern van Ospel. Deze locatie grenst aan 2 voetbalvelden. In een overhoek van

deze sportaccommodatie direct grenzend aan de woonwagenlocatie is nog ruimte om ca. 2 standplaatsen van 200 m2 te realiseren. In dat geval kan worden volstaan met uitbreiding van 6 standplaatsen op de locatie Gutjeszijweg. Daarmee komt het tot een evenredige verdeling van het totale aantal standplaatsen over de bestaande locaties Rosvelterzijweg, Gutjeszijweg en Houwakker.

Op 12 maart 2019 heeft het College een besluit genomen om op basis van een onderzoek van Raadhuis Adviseurs om uitbreiding aan de locatie aan de Gutjeszijweg nader te onderzoek.

In dit onderzoek wordt aan de hand van een SWOT-analyse een afweging gemaakt ten aanzien van voorgaande scenario's Vooropgesteld wordt dat met de scenario's een hoogwaardige invulling wordt gegeven aan de opgave om tot de uitbreiding van 7 standplaatsen te komen. Desalniettemin biedt scenario uitbreiding van de locatie Gutjeszijweg met varianten de meeste kansen voor een nadere uitwerking, omdat de locatie en de directe omgeving minder (fysieke) beperkingen kent, dan scenario uitwerking plan Hoebenakker. Dat maakt dat een optimaal ontwerp voor de verkaveling voor de uitbreiding kan worden ontwikkeld, rekening houdend met de 4 bestaande standplaatsen. Daarnaast biedt dit scenario de mogelijkheid om als familie bij elkaar te wonen.

Op basis van de gemaakte afweging is voor de Gutjesweg een stedenbouwkundig plan uitgewerkt waarin de uitbreiding van het aantal woonwa genstandplaatsen zijn meegenomen. Dit heeft geresulteerd in drie varianten, waarbij de woonwagenstandplaatsen aansluitend op de bestaande woonwagenstandplaatsen (oostzijde) en aan de Gutjesweg zijn gesitueerd.



Varianten met woonwagenstandplaatsen aansluitend op de bestaande woonwagenstandplaatsen

Naar aanleiding van de informatieavond met de omwonenden is het stedenbouwkundige plan gewijzigd en zijn de woonwagenlocaties verplaatst naar de 'hoek' achter het kantoor van Woonik. Aan

de zijde van de Gutjesweg wordt als ‘vervanging’ van de verplaatste woonwagenstandplaatsen voor zien in sociale woningen voor starters. Door deze verplaatsing is de situatie aan Gutjesweg qua woonwagenstandplaatsen ongewijzigd gebleven. De omwonenden hebben geen zicht meer op de nieuwe woonwagenstandplaatsen. De afstand vanaf de woningen aan de Gutjesweg en Budschop bedraagt respectievelijk ongeveer 100 meter en 75 meter met daartussen tussenliggende bebouwing en groen. Daarnaast wordt de ontsluiting van de Gutjeszijweg nu doorgetrokken en dient mede als ontsluiting van het plangebied waardoor de bestaande woonwagenlocaties meer in het zicht liggen waarmee de sociale controle en handhaafbaarheid wordt verbetert. Daarnaast wordt ook niet meer voorzien in ‘traditionele’ woonwagens maar in (vaste) chalets met een bijbehorende berging. Hiermee hebben de nieuwe woonwagenstandplaatsen steeds meer de uitstraling van een reguliere woning.

Dit heeft uiteindelijk geresulteerd in een voorkeursvariant die nader is uitgewerkt als stedenbouwkundig plan.



Uitgewerkt stedenbouwkundig plan op basis van de voorkeursvariant

Het uitgewerkte stedenbouwkundige plan op basis van de voorkeursvariant heeft uiteindelijk gediend als basis en uitgangspunt voor het bestemmingsplan zoals dat in procedure is gebracht.

De gemeente is van mening dat hiermee een zorgvuldige afweging heeft plaatsgevonden met betrekking tot de uitbreiding van het aantal en de situering van de nieuwe woonwagenstandplaatsen. Op basis scenario's en varianten waarbij geluisterd is naar de omwonenden wordt voorzien in een concrete behoefte en is sprake van een goede ruimtelijke ordening waarmee waar mogelijk rekening is gehouden met de wensen van de omwonenden door de verplaatsing van de woonwagenstandplaatsen.