Voorstel aan college en raad

Nummer:	02430000248499
Datum:	24 februari 2026
Opsteller:	L. Harkema
Portefeuillehouder:	Wethouder E.H.R. Enklaar
Onderwerp:	Locatiekeuze woonwagenstandplaatsen

Het college van B&W besluit:

1. De locatie Glindweg aan te wijzen als voorkeurslocatie voor het realiseren van circa 36 woonwagenstandplaatsen.
2. Een plan van aanpak op te laten stellen voor een vervolgonderzoek naar extra locaties voor woonwagenstandplaatsen.
3. Geheimhouding op te leggen op bijlage 2 met de titel ‘financiële onderbouwing’ ingevolge artikel 87 Gemeentewet op grond van de belangen genoemd in artikel 5.1 lid 2 onder b van de Wet open overheid onder waarmerking van de hiervoor genoemde bijlage met het woord ‘geheim’ conform artikel 89 Gemeentewet.

Inleiding

Aanleiding

Het gemeentelijk woonwagenbeleid is gebaseerd op de wens van woonwagenbewoners om in familieverband in een woonwagen te kunnen wonen. Om hieraan tegemoet te komen is uitbreiding van het aantal woonwagenstandplaatsen noodzakelijk.
Op 27 januari 2022 heeft de gemeenteraad het ‘Koersdocument Woonwagen Harderwijk 2021’ vastgesteld. Hierin is de ambitie uitgesproken om 65 tot 85 standplaatsen te realiseren bovenop de capaciteit van de bestaande woonwagenlocaties, waar in totaal 56 standplaatsen zijn gesitueerd. Dit is de start geweest van het locatieonderzoek. Om dit onderzoek te kunnen uitvoeren is op 15 maart 2022 een plan van aanpak, met onder meer de te hanteren toetsingscriteria, vastgesteld. Tijdens de uitvoering van het locatieonderzoek hebben zich diverse problemen van uiteenlopende aard voorgedaan. In afwijking van het plan van aanpak is medio 2022 een eerste quick scan uitgevoerd. Het aantal locaties is daarbij teruggebracht naar 8. In juli 2023 is de gemeenteraad geïnformeerd over de voortgang van het proces. Daarbij is aangegeven dat het planologische deel van het onderzoek is afgerond, maar dat het onderzoek ook enkele grote dilemma’s - onder meer van financiële aard- aan het licht heeft gebracht. Een nader onderzoek met een doorlooptijd van 6 maanden bleek noodzakelijk te zijn. Begin 2024 is uw college van de financiële impact op de hoogte gebracht. In dezelfde periode moest de gemeente zich noodgedwongen buigen over de verwachte gevolgen van een wijziging van de financieringssystematiek voor de Nederlandse gemeenten (kortweg aangeduid als het ‘ravijnjaar’). In dat kader zag de gemeente zich gedwongen het financiële beleid in zijn totaliteit te bezien en indien nodig aan te passen. Dit heeft geleid tot een vertraging van het locatieonderzoek. In 2025 is het onderzoek weer opgepakt en is na een trechtering aan de hand van de eerder genoemde criteria het aantal locaties verder teruggebracht. Voor de meest kansrijke locaties zijn diverse onderzoeken uitgevoerd van onderwerpen die de uiteindelijke locatiekeuze zouden kunnen beïnvloeden.
Om te voorkomen dat de belangen van de gemeente geschaad worden, worden in dit voorstel de locaties niet openbaar gemaakt, met uitzondering van de definitieve voorkeurslocatie. Hiermee wordt voorkomen dat de belangen van de gemeente in de toekomst onevenredig geschaad worden.

Op basis van de uitgevoerde onderzoeken en beleidsmaatregelen van onder meer de provincie is de conclusie dat met aan zekerheid grenzende waarschijnlijkheid uitgesloten is dat binnen 5 tot 10 jaar kan worden begonnen met de realisatie van één locatie met 65 tot 85 standplaatsen. Wat resteert is dat gekozen wordt voor een oplossing voor de korte termijn met een lager aantal standplaatsen.

Kader

- Koersdocument Woonwagen Harderwijk 2021
- Beleidskader gemeentelijk woonwagen- en standplaatsenbeleid van het ministerie van Binnenlandse zaken en Koninkrijksrelaties
- Wegwijzer woonwagen- en standplaatsenbeleid van de VNG
- Collegeprogramma
- Plan van Aanpak locatieonderzoek ontwikkeling woonwagenstandplaatsen gemeente Harderwijk d.d. 15 maart 2022.

Alternatieven

1.Nieuw locatieonderzoek

Op grond van de diverse uitgevoerde onderzoeken is de conclusie dat in ieder geval op korte termijn geen locatie beschikbaar is waar 65 tot 85 standplaatsen kunnen worden gerealiseerd. Uitvoering van een volledig nieuw locatie onderzoek met gedeeltelijk gewijzigde zoekcriteria is een alternatief. Een zorgvuldig proces vergt de nodige tijd met als gevolg dat de daadwerkelijke realisatie van standplaatsen nog langer op zich laat wachten.

2.Passieve strategie

Er kan gekozen worden voor een passieve strategie voor locaties die nu zijn afgevallen vanwege de algemene stikstofproblematiek. In dat geval dient hiervoor eerst op nationaal niveau een nieuwe stabiele oplossing tot stand te zijn gebracht en dient natuurherstel van de Veluwe aantoonbaar verbeterd te zijn. Dit betekent dat de doorlooptijd aanzienlijk oploopt. De inschatting is dat dit jaren kan duren. In dit geval is niet te voorspellen wanneer de standplaatsen gerealiseerd kunnen worden.

Beoogd effect

De realisatie voor voldoende standplaatsen voor woonwagenbewoners met een binding aan de gemeente Harderwijk en het leveren van een positieve bijdrage aan het in stand houden van de woonwagencultuur in Harderwijk en Hierden.

Argumenten

1.Locatie Glindweg

Het locatieonderzoek heeft uitgewezen dat het niet mogelijk is binnen afzienbare tijd één locatie te realiseren met een capaciteit van 65 tot 85 standplaatsen. Het is onwenselijk om de realisatie van standplaatsen jarenlang uit te stellen. De meest kansrijke locatie om op een zo kort mogelijke termijn een bijdrage te leveren aan de inhaal van het tekort aan standplaatsen is de locatie aan de Glindweg. Hier kan weliswaar niet het totaal aantal gewenste standplaatsen worden gerealiseerd, maar op basis van de planologische verkenningen is het mogelijk om hier in totaal circa 36 standplaatsen te realiseren.
Langs de locatie loopt een hoogspanningslijn. Vanwege het daarmee samenhangend magnetisch veld kan slechts een deel van de locatie worden benut voor woondoeleinden.
Bij een gefaseerde aanleg kunnen ijs en weder dienende de eerste circa 17 standplaatsen in 2029 worden opgeleverd, gevolgd door de mogelijkheid tot uitbreiding met circa 19 in de tweede helft van 2030.

In het kader van het locatieonderzoek zijn diverse onderzoeken verricht. Dit heeft een aantal kritieke aandachtpunten opgeleverd. Onderstaand wordt kort ingegaan op deze aandachtpunten en de bijbehorende onderzoeken.

De omgevingsdienst heeft onderzocht of er milieutechnische belemmeringen zijn en zo ja of er mogelijke oplossingen zijn. De kansrijkheid is op basis van een quick scan onderzocht op de aspecten bodem, milieuzonering, trillingen, geluid, licht, lucht, externe veiligheid, elektromagnetische straling, ecologie en m.e.r. De Omgevingsdienst voorziet een aantal kritieke punten. Deze aandachtspunten lijken echter binnen voorwaarden oplosbaar te zijn. Onderstaand de aandachtspunten met in het kort de oplossingsrichtingen.

i. Afschalen milieuruimte.

In de laatste fase van het RPW-proces (Regionaal Programma Werklocaties) is onduidelijkheid ontstaan over de planologische compensatieplicht bij het afwaarderen van hoge milieucategorieën. Het plan van onze gemeente om inwaarts te zoneren is door de provincie positief ontvangen, maar vraagt wel een nadere uitwerking. Dit betekent dat momenteel niet zeker is of het realiseren van standplaatsen op de locatie Glindweg zonder planologische compensatie kan plaatsvinden.

ii. Magneetveldzone.

Langs de locatie loopt een hoogspanningslijn. Door een extern bureau is een magneetveld berekening gemaakt conform de vigerende handreiking van het RIVM (‘Handreiking van het RIVM, versie 5.0 d.d. 21 april 2023). Dit bureau is in 2014 door het RIVM erkend voor het berekenen van de specifieke magneetveldzone bij bovengrondse hoogspanningslijnen.
In het beleidsadvies van de rijksoverheid wordt aangeraden om zoveel als redelijkerwijs mogelijk is te vermijden dat nieuwe situaties ontstaan waarbij mensen langdurig verblijven in het gebied rond hoogspanningslijnen waarbinnen het jaargemiddelde magneetveld hoger is dan 0,4 microtesla.
Bij het onderzoek zijn gegevens gebruikt die door de netbeheerder TenneT beschikbaar zijn gesteld.
Conclusie uit het onderzoek is dat geadviseerd wordt binnen een afstand van 95 meter geen woonfunctie te realiseren.
Een eventueel verenigingsgebouw en een speelveldje kunnen wel binnen deze zone worden aangelegd. (zie bijlage 1 plattegrond locatie)
Terzijde wordt opgemerkt dat het verenigingsgebouw niet meegenomen is in de voorstellen. Voorlopig ligt de focus op het uitbreiden van het aantal woonwagenstandplaatsen. In een later stadium wordt nader onderzoek gedaan naar de haalbaarheid van een verenigingsgebouw.

iii. Geluidsbelasting.
De geluidsbelasting als gevolg van het industrieterrein overschrijdt de standaard-/voorkeurswaarde zoals beschreven in het bestemmingsplan "Toedeling geluidruimte bedrijventerrein Lorentz" van 50 dB(A) tot maximaal 53 dB(A) (gebaseerd op de voormalige Wet geluidhinder). Ook de geluidsbelasting van gemeentewegen overschrijdt de standaardwaarde van 53 dB(A) tot maximaal 57 dB(A). Als gevolg hiervan moeten geluidreducerende maatregelen in overweging worden genomen. Indien de kosten van deze maatregelen niet opwegen tegen de baten en de maatregelen niet doelmatig blijken te zijn, of indien er bezwaren bestaan uit stedenbouwkundige, verkeerskundige, vervoerskundige, landschappelijke of technische aard, kan worden besloten een hogere geluidsbelasting dan de standaardwaarde toe te staan, zolang de geluidsbelasting de wettelijke grenswaarde niet overschrijdt. De hogere waarde kan nog variëren per ‘blok standplaatsen’, maar zal niet hoger zijn dan 53 dB(A) voor het industrielawaai en 57 dB voor het wegverkeerslawaai. Dit blijft binnen de wettelijke grenswaarde bij industrieterreinen van 55 dB(A) en 70 dB(A) van het wegverkeer. Bij de vaststelling van het bestemmingsplan "Toedeling geluidruimte bedrijventerrein Lorentz" in 2011 heeft de gemeente al hogere waarden toegestaan tot en met 52 dB(A) voor de woningen in de wijk Frankrijk en aan de Glindweg.

iv. Stikstofdepositie.
Extern uitgevoerd onderzoek heeft de volgende resultaten opgeleverd:
Realisatiefase 0,00 mol N/ha/jaar
Gebruiksfase 0,02 mol N/ha/jaar

De stikstofberekening is gebaseerd op 56 standplaatsen en een verenigingsgebouw. Omdat door de magneetveldzone minder standplaatsen kunnen worden aangelegd is aannemelijk dat dit geen probleem oplevert.

Winstwaarschuwing: Naast deze onderwerpen zijn nog meer onderwerpen van belang. Deze komen tijdens de planologische procedure nader aan de orde. Deze onderwerpen lijken oplosbaar, maar kunnen wel leiden tot vertraging van het proces. Voorbeelden hiervan zijn een flora en fauna onderzoek en een onderzoek naar de bodemkwaliteit. Daarnaast kan uiteraard ook de overbelasting van het elektriciteitsnet voor vertraging zorgen.

2.Plan van aanpak onderzoek extra locaties
De opgave om 65 tot 85 standplaatsen te realiseren blijft overeind. Daarom is het van belang onderzoek te doen naar één of meer alternatieve locaties. Dit onderzoek wordt op een andere wijze aangevlogen dan de oorspronkelijke zoektocht. Hiermee wordt de valkuil ‘als we doen wat we deden, krijgen we wat we kregen’ voorkomen. Dit neemt niet weg dat een aantal van de eerder onderzochte locaties ook via een andere methodiek opnieuw boven kunnen komen drijven.
Om het onderzoek op een andere wijze te laten plaatsvinden is een herzien plan van aanpak nodig. Daarbij wordt ook onderzocht of en zo ja hoe hierbij participatie een rol kan spelen.

3.Geheimhouding
Bijlage 2 bevat specifieke financiële informatie. Openbaarmaking van deze informatie zou de belangen van de gemeente onevenredig schaden en kan leiden tot een aanzienlijke verslechtering van de onderhandelingspositie van de gemeente en daarmee tot hogere (verwervings-)kosten of een vertraging van de beoogde ontwikkeling. Het financiële belang van de gemeente weegt in deze zwaarder dan het belang van openbaarheid.

Omgevingswet
Bij de beoordeling van locaties in het locatieonderzoek is de Omgevingsvisie als belangrijk criterium meegenomen.
Afhankelijk van de fase wordt een procedure gevolgd om het omgevingsplan aan te passen, dan wel een BOPA-procedure (Buitenplanse Omgevingsplan Activiteit). Indien een BOPA-procedure wordt gevolgd, wordt de verleende omgevingsplan vergunning te zijner tijd verwerkt in het omgevingsplan.

Financiën
De businesscase is mede naar aanleiding van de uitkomsten van de diverse onderzoeken geactualiseerd. Onderstaand een eerste doorkijk voor wat betreft de kosten.

	Nominaal resultaat totaal	Nominaal resultaat per standplaats	Resultaat totaal op eindwaarde	Resultaat per standplaats op eindwaarde
Glindweg fase 1, 17 standplaatsen	€ - 2.176.000	€ - 128.000	€ - 2.338.000 (ew. 2029)	€ - 138.000 (ew. 2029)

Glindweg fase 2, 19 standplaatsen	€ - 1.076.000	€ - 57.000	€ - 1.194.000 (ew. 2031)	€ - 63.000 (ew. 2031)
Glindweg totaal, 36 standplaatsen	€ - 3.253.000	€ - 90.000	€ - 3,556.000 (ew. 2031)	€ - 99.000 (ew. 2031)

Voor de locatie is een financiële haalbaarheidsanalyse uitgevoerd. Deze analyse is gebaseerd op diverse uitgangspunten en kengetallen en dient ter indicatie van de financiële consequenties en risico's. Bij de analyse zijn onzekerheden defensief ingestoken. De resultaten zijn eerst vermeld op basis van nominale waarde. Bij het berekenen van de eindwaarde is rekening gehouden met een tijdsfasering. Voor een nadere onderbouwing van de cijfers wordt verwezen naar bijlage 2.

Na vaststelling van de locatiekeuze zal de financiële uitwerking worden geconcretiseerd naar een grondexploitatie, waarin projectspecifieke uitgangspunten worden opgenomen. Zodra het locatiebesluit definitief is, wordt de grondexploitatie opgesteld en ter besluitvorming voorgelegd aan het college en vervolgens aan de gemeenteraad. Een optimalisatie van de financiële parameters zoals erfpacht, kavelgrootte, uitgeefbaarheid van de kavels en subsidies komen bij de verdere uitwerking van de grondexploitatie aan de orde. Dit geldt ook voor een overzicht van de kosten en de wijze waarop deze gedekt gaan worden.

Duurzaamheid
Uit oogpunt van duurzaamheid en stikstofuitstoot is aansluiting op het aardgasnetwerk ongewenst. In het verleden is voorkeur uitgesproken voor biogas of warmtenet. Een onderzoek naar de haalbaarheid van verschillende energie- en warmte-oplossingen is bij een extern bedrijf uitgezet**.**

Inwonerperspectief
Uitgangspunt van beleid is dat de gemeente wil zorgen voor passende woonruimte voor iedere inwoner. Het spreekt voor zich dat dit ook woonwagenbewoners geldt.
Nadat de definitieve locatiekeuze is gemaakt, wordt gestart met een beheergroep bestaande uit omwonenden en professionals. Deze beheergroep inventariseert de zorgen en wensen en maakt afspraken over hoe daaraan tegemoet kan worden gekomen. Daarnaast wordt een 0-meting naar de leefbaarheid gedaan om als referentiekader te dienen. Deze meting wordt zeker de eerste twee jaren na opening herhaald.

Communicatieplan
Zodra het locatiebesluit genomen is, vindt communicatie plaats met de omwonenden. De omwonenden ontvangen voordat het locatiebesluit in de pers verschijnt een brief over de locatiekeuze en worden uitgenodigd voor een eerste informatiebijeenkomst.
Daarnaast worden de HVWC en de corporaties, eveneens voordat het locatiebesluit in de pers verschijnt, mondeling geïnformeerd.
Er vindt verder publiekscommunicatie plaats om de Harderwijkse en Hierdense woonwagencultuur te belichten en daarmee het algemene begrip voor de uitbreiding van het aantal woonwagenstandplaatsen te vergroten.
Verder wordt opnieuw een periodiek overleg opgestart met de HVWC, de woningcorporaties en de gemeente over onder meer de voortgang van het project, maar ook over beleidsmatige onderwerpen zoals de registratie van standplaatszoekenden, toewijzingsregels van nieuwe huur- en koop standplaatsen (Didam-Arrest) en de te realiseren eigendomsvormen, waaronder uitgifte van de standplaatsen op basis van erfpacht.

Uitvoering
Zodra besluitvorming heeft plaatsgevonden wordt het projectplan opgesteld en wordt de GREX voorbereid.

Evaluatie
In het projectplan wordt opgenomen dat naast het reeds bestaande kernteam en het bestaande projectteam een stuurgroep wordt ingericht. Binnen deze gremia wordt de voortgang besproken, worden knelpunten geagendeerd, wordt teruggekeken naar de afgelopen periode en wordt indien nodig bijgestuurd.

Bijlagen:
1. Plattegrond locatie Glindweg
2. Financiële onderbouwing (GEHEIM)