

Notulen

welbions®

Thuis in Borne
en Hengelo

Overleg : Woonwagenlocaties Hengelo
Datum : 13-06-2023
Aanwezig : Bart Kruese, Misjel Valkenaars, Jelle Schilstra, Erna Biezenaar (Gemeente Hengelo) Josefien Melief, Wieke Brons (Welbions), buurtbewoners Bartelinkslaantje
Notulist : Wieke Brons

Nr.	Onderwerp	Actie
1.	Opening	
2.	<p>Uitleg Bart: hoe is het woonwagenbeleid tot stand gekomen?</p> <ul style="list-style-type: none">• Gecreëerde schaarste door de woonwagenwet• Woonwagencultuur beschermd cultureel erfgoed• 1999 woonwagenwet ingetrokken• Gemeenten primair verantwoordelijk voor de huisvesting• Behoeftte aan standplaatsen• 16 huishoudens met aantoonbare binding met de Hengelose woonwagencultuur. <p>Kaders vastgesteld door de gemeenteraad:</p> <ul style="list-style-type: none">• NIEGG (gemeente grond dat niet in exploitatie is genomen)• Binnenstedelijk• Kleinschalig (5-7 woonwagens) <p><u>Opmerking buurt:</u></p> <ul style="list-style-type: none">• <u>Waarom is het kader binnenstedelijk opgenomen?</u> Antwoord: ook voor reguliere woningbouw kijken we naar inbreidingslocaties in de nabijheid van voorzieningen. We willen niet de stad niet onnodig uitbreiden. Dit is voor woonwagens niet anders.	
3.	<p><u>Locatie</u></p> <p>Er is een locatieonderzoek uitgevoerd en hieruit zijn voorkeurslocaties Bartelinkslaantje en Sportlaan Driene naar voren gekomen. Bij de raadsbehandeling is een amendement aangenomen om een derde locatie uit te werken, namelijk de Grobbenweg. In dit amendement wordt het college verzocht om drie locaties verder uit te werken en opnieuw voor te leggen aan de raad om vervolgens naar twee locaties toe te werken. Doordat Sportlaan Driene onderdeel is van een grotere gebiedsontwikkeling waarbij Trebbe als ontwikkelaar betrokken is, is deze woonwagenlocatie opgenomen in het project Sportlaan Driene. De ontwikkelvisie van Campus Driene is reeds door de raad vastgesteld. We zullen daarom voor dit project een omgevingsplan wijziging in gang zetten.</p> <p>Eerste uitwerking van het Bartelinkslaantje en de Grobbenweg waarop de eerste versie van het plan is gebaseerd en gepresenteerd in de informatieavonden afgelopen september:</p> <ul style="list-style-type: none">• Geluidsonderzoek → Spoor, A1 en Hasselerbaan: er kan onder de plafondwaarde gebleven worden van geluid in het plangebied. Hier is wel een hogere grenswaarde besluit van het college voor nodig gezien de ambitiewaarde niet wordt gehaald.• Bomeninventarisatie → Geen bijzonderheden gebleken• Quickscan flora & fauna → Geen bijzonderheden voor het Bartelinkslaantje. Voor de Grobbenweg moet rekening gehouden worden met de aanwezigheid van een steenuil en steenmarter. Er zullen maatregelen getroffen moeten worden om deze diersoorten een alternatief foerageergebied te bieden.• Stedenbouwkundig ontwerp• Financiële uitwerking	

	<p>Er is een handreiking geschreven door het Rijk waarin uitgangspunten staan omschreven voor nieuwe woonwagenlocaties. Hierbij wordt gesteld dat woonwagens in theorie verplaatsbaar moeten zijn. Daarentegen kunnen woonwagens niet zoals vroeger zomaar de weg op. Deze dienen tegenwoordig per vrachtwagen verplaatst te worden. Wielen onder een woonwagens is daarom geen vereiste. Daarnaast staat in de handreiking dat een woonwagenstandplaats tussen 250 – 300 m2 dient te zijn. Wij hebben ervoor gekozen om de standplaatsen 300 m2 te maken, waarbij ook 2 parkeerplaatsen op eigen terrein worden gerealiseerd per standplaats (anders dat dit elders in het plangebied gemoeten). De locaties worden permanent ingericht. Sociale huurwoningen worden geëxploiteerd door Welbions.</p> <p>Opmerkingen buurt:</p> <ul style="list-style-type: none"> • <u>Moeten de wagens worden getoetst bij de welstand?</u> Antwoord: Bij een woonwagen is geen sprake van een bouwwerk in de zin van de Woningwet. Toch is het plaatsen van een woonwagen van invloed op de welstand. De situering en de inrichting van de standplaats vallen door deze formulering toch binnen de reikwijdte van het welstandsadvies. • <u>Hoeveel mensen wonen er per unit?</u> Antwoord: dit is gebaseerd op de gezinssamenstelling en verschil per woonwagen. • <u>Hoeveel woonlagen hebben de woonwagens?</u> Antwoord: De woonwagens hebben 1 woonlaag, mogelijk met kap. De exacte bouwhoogte zal worden vastgelegd in het Omgevingsplan. Dit wordt in de volgende fase bepaald. • <u>Wat is het bebouwingspercentage?</u> Antwoord: ook het bebouwingspercentage wordt vastgelegd in het Omgevingsplan. Dit wordt in de volgende fase bepaald. 	
<p>4.</p>	<p>Vragen/opmerkingen bij informatieavonden afgelopen september 2022</p> <ul style="list-style-type: none"> • <u>Hoe zit het met brandveiligheid?</u> Antwoord: Bij een doodlopende weg langer dan 40 meter adviseert de brandweer ons om een keerlus te maken. Zo is het terrein beter bereikbaar met een brandweerauto bij calamiteiten. Dit is meegenomen in de nieuwe versie van het ontwerp. • <u>Hoe zit het met klimaatadaptie en hittestress?</u> Antwoord: Het Bartelinkslaantje is geen hoogstedelijk woonmilieu. Er is voldoende groen in de omgeving om water te laten infiltreren en om hittestress tegen te gaan. Verder wordt er ook in het plan groen toegevoegd om dit verder te bevorderen. • <u>Hoe ziet de parkeersituatie eruit en wordt er rekening gehouden met bezoekersparkeren?</u> Antwoord: Het bureau dat het verkeerskundige onderzoek heeft uitgevoerd (Royal Haskoning DHV) adviseert ons om rekening te houden met een parkeernorm van 3,3. Hierdoor zijn er in het plangebied 23 parkeerplaatsen nodig waarvan 14 parkeerplaatsen op eigen terrein per standplaats en 9 binnen de grenzen van het plangebied. • <u>Wat is de beste manier van ontsluiten?</u> Antwoord: Uit het verkeerskundige onderzoek wordt de ontsluiting vanaf de woonwagenlocatie op het Bartelinkslaantje en vervolgens op de Hasselerbaan geadviseerd. Hierbij wordt aangeraden om een duidelijke uitritconstructie aan te brengen waardoor auto's vaart moeten verminderen. Het toenemende autoverkeer is volgens het onderzoek verwaarloosbaar te noemen, de conclusie is daarom ook dat er geen aanvullende maatregelen nodig zijn om de verkeersveiligheid te borgen. 	

	<ul style="list-style-type: none"> • <u>Hoe verhoudt deze ontwikkeling zich tot de Hoofdgroenstructuur?</u> Antwoord: Er zijn diverse initiatieven geweest op het perceel bij het Bartelinkslaantje. Het laatste initiatief liep vanaf 2007 tot 2011 (en uiteindelijk tot 2014 op een andere locatie). Dit was de mogelijke komst van de Syrisch orthodoxe Johannes kerk. Het college heeft besloten de grond te verkopen om deze ontwikkeling mogelijk te maken. Het initiatief is echter gesneuveld in de raadscommissie op 6 december 2011. Hierbij zijn verschillende argumenten gebruikt, waaronder de dat het gebied staat aangeduid als “groene wig” in het GGP (gemeentelijk groenplan, voorloper van de HGS). Wat betekent dat dit gebied een groen karakter heeft, maar niet vrij hoeft te zijn van bebouwing. Het hoofdzakelijke argument dat genoemd werd in de commissie is om gebruik te maken van bestaande locaties. <p>Naar aanleiding van dit besluit zijn twee andere locaties onderzocht. Dit zijn de voormalige kerk de Ark en de huidige locatie aan de Helmerstraat. Uiteindelijk is er voor gekozen om de huidige locatie grootschalig te renoveren en om niet nieuw te bouwen bij het Bartelinkslaantje.</p> <p>De hoofdgroenstructuur zoals wij die nu kennen is vastgesteld op 23 april 2013. Voorgaande ontwikkelingen op het Bartelinkslaantje zijn dus niet afgewezen op basis van dit beleid. Vanuit het huidige beleid, is er op basis van het afwegingskader voor ingrepen in de hoofdgroenstructuur sprake van een lichte ingreep. Deze ingreep is daarmee een collegebevoegdheid.</p>	
	<p>Vragen naar aanleiding van deze beantwoording:</p> <ul style="list-style-type: none"> • <u>Wordt er nog rekening gehouden met het bermbeheer van het Bartelinkslaantje?</u> Antwoord: Hier wordt het maaibeeld op aangepast wanneer het gevaarlijke situaties oplevert in het verkeer. Wijkbeheer zal hier toezicht op houden. • <u>Zorgen om verkeersveiligheid Bartelinkslaantje (ook de wijkraad geeft aan dit niet veilig te vinden).</u> Antwoord: Er wordt uitgegaan van het advies van het verkeerskundige bureau. Zij hebben de situatie cijfermatig onderzocht en geven aan geen verkeersonveilige situatie te verwachten. Indien de buurt hier een andere mening over heeft, kan dit middels een bezwaar bij het Omgevingsplan/vergunning aangedragen worden. • <u>Op de Hasselerbaan wordt erg hard gereden, vooral s avonds laat. Buurt is bang dat ook dit onveilige situaties zal opleveren in het verkeer. Zijn hier verkeer remmende maatregelen voor opgenomen?</u> Antwoord: Dit wordt ons niet geadviseerd, dus dit nemen wij niet mee in de verdere planvorming. • <u>Hoe zijn de geluidscontouren gemeten? Zijn hierbij variabelen zoals windrichting en verkeersintensiteit meegenomen?</u> Antwoord: het activiteitenbesluit waaraan gemeenten zich moeten verantwoorden hanteert hier jaarlijkse gemiddelden voor. Op basis van deze gemiddelden kunnen de geluidscontouren berekent worden. • <u>Als er permanente woonwagenlocaties worden gerealiseerd en woonwagens worden dus niet verplaatst, wat is dan het verschil met reguliere woningen?</u> Antwoord: een andere eigenschap van de woonwagencultuur is het wonen in familieverband. Dit is dus ook iets waar we rekening mee moeten houden met het toewijzen van standplaatsen. Verder is het niet mogelijk om een woonwagen te plaatsen in een woonbestemming. Hier dient dus specifiek een aanduiding woonwagen aan toegekend te worden. • <u>Tijdens de keukentafelgesprekken werd er gesproken over welke beroepen bij huis toegestaan zijn. Hoe wordt dit bepaald en vastgelegd?</u> Antwoord: in het nieuwe omgevingsplan staat omschreven welke beroepen aan huis uitgeoefend mogen worden. Denk hier bijvoorbeeld aan een kapper of 	Atn

	<p>schoonheidsspecialist. Beroepen zoals bijvoorbeeld een oud ijzer handel vallen hier niet onder. Indien er toch beroepen uitgeoefend worden die op basis van het omgevingsplan niet zijn toegestaan, dan kan hier een klacht/melding over gedaan worden. Wij hebben hiervoor als gemeente een handhavingsplicht.</p> <ul style="list-style-type: none"> <p><u>Hoe zit het met de oude bestemmingen voor de woonwagens?</u> Antwoord: Doordat er vroeger een woonwagenwet was, waarbij een uitsterfbeleid werd gehanteerd, zijn deze bestemmingen nooit benut. Bij de herziening van het bestemmingsplan (wat verplicht is eens per 10 jaar) zijn deze bestemmingen komen te vervallen.</p> <p><u>Er zijn geen maatregelen opgenomen in het ontwerp om geluidsoverlast van de woonwagenlocatie tegen te gaan, waarom is dit?</u> Antwoord: Het is een vooroordeel dat woonwagenbewoners meer geluid produceren dan andere bewoners. Op geluidsoverlast wordt net als in andere gevallen op gehandhaafd. Wel hebben we op verzoek van buurtbewoners de afstand van de woonwagenlocatie tot de dichtstbijzijnde huizen zo groot mogelijk gemaakt.</p> <p><u>Waarom zijn er zoveel parkeerplaatsen ingetekend?</u> Antwoord: het is een hele specifieke doelgroep waar geen standaard parkeernormen te vinden zijn in de vakliteratuur. We hebben daarom Royal Haskoning DHV gevraagd dit eigenhandig te onderzoeken. Zij hebben daarom het autobezit/gebruik op 15 woonwagenlocaties geanalyseerd om zo tot een waarheidsgetrouw beeld te komen. Zij adviseren ons om rekening te houden met een parkeerbalans van 3,3. Daarom hebben we het ontwerp aangepast en 9 extra parkeerplaatsen ingetekend.</p> <p><u>Nodigen de extra parkeerplaatsen uit tot extra bedrijfsvoering?</u> Antwoord: vrachtwagens kunnen niet op een reguliere parkeerplaats staan. Bestelbusjes mogen hier natuurlijk gewoon geparkeerd worden. Echter, mogen er alleen beroepen worden uitgeoefend op de woonwagenlocatie die vallen onder “een aan huis gebonden beroep”</p> <p><u>De buurt vindt dat de bocht tussen het Bartelinkslaantje door toenemend auto en aanhanger gebruik gevaarlijke situaties gaat opleveren. Worden hier maatregelen voor genomen?</u> Antwoord: het verkeerskundig bureau heeft ons geen maatregelen voor geschreven anders dan de uitritconstructie. Wij zijn daarom niet voornemens om aanvullende maatregelen te treffen.</p> <p><u>Wordt planschade opgenomen in de grondexploitatie?</u> Antwoord: Dit maakt momenteel geen onderdeel uit van de concept grondexploitatie. Er wordt bij grondzaken nagevraagd of dit opgenomen dient te worden.</p> <p>Antwoord grondzaken: in theorie kan planschade, indien dit wordt verwacht, opgenomen worden in de grondexploitatie. Dit is bijvoorbeeld het geval indien er een windturbine wordt geplaatst met slagschaduw of dat er een uitstotende fabriek wordt gerealiseerd in de nabijheid van woningen. Echter, kan er geen planschade verhaald worden op basis van een bepaalde doelgroep die ergens komt te wonen, dit zou tenslotte discriminerend zijn. Om deze reden wordt er geen planschade verwacht. Uiteraard zijn omwonenden vrij om alsnog een planschadeclaim in te dienen. De planschadecommissie zal het specifieke geval dan beoordelen.</p> <p><u>Hoe zit het met de financiële uitwerking van de locaties?</u> Antwoord: Er wordt nog gewerkt aan de grondexploitatie voor beide locaties op basis van het nieuwe ontwerp. Uit de eerste verkenning blijkt de Grobbenweg</p> 	
--	---	--

	<p>een negatief resultaat te hebben. Dit komt omdat de grondopbrengsten lager zijn doordat de kavels tegen een sociale huurprijs moeten worden verkocht aan Welbions. De grondopbrengsten aan het Bartelinkslaantje laten een positief resultaat zien doordat hier ook gronden kunnen worden verkocht/verhuurd in het vrije segment.</p> <ul style="list-style-type: none"> • <u>De buurt geeft aan nooit gerealiseerd te hebben welke financiële gevolgen het zou hebben als er vrije sector kavels aan het Bartelinkslaantje worden gerealiseerd. Hier is in eerste instantie bij de keukentafelgesprekken wel de voorkeur aangegeven, maar is niet expliciet gesproken over de financiële doorwerking. De vraag is of de buurt hier nog steeds de voorkeur voor heeft? Of dat dit eventueel op een andere manier ondervangen kan worden?</u> Antwoord: we hebben momenteel 1 grondexploitatie voor beide locaties, dus 1 (negatief) resultaat. Er wordt nagevraagd bij grondzaken of dit ook als 1 grondexploitatie voorgelegd kan worden aan de raad of dat dit voor elke locatie een afzonderlijke grondexploitatie moet worden. <p>Antwoord grondzaken: Het blijkt als de realisatie van de 2 locaties in 1 advies voor besluitvorming worden behandeld, kan de ontwikkeling van de geografisch gescheiden projecten als 1 grondexploitatie gezien worden. Voordeel is dat de “plus”-locatie verrekend kan worden met de “min”-locatie. Hoe het raadsadvies ter besluitvorming wordt aangeboden bepaald t.z.t. het college. Hier kunnen we nu nog geen uitspraken over doen.</p> <ul style="list-style-type: none"> • <u>Verder wordt kritiek geuit, met name door de wijkraad, op het organiseren van keukentafelgesprekken. Waarom is hiervoor gekozen?</u> Antwoord: hier is bewust voor gekozen om het met een kleine groep hoofdbetrokkenen te kunnen hebben over het ontwerp om zo beter tegemoet te kunnen komen aan hun wensen. Voor overige buurtbewoners en de wijkraad hebben we de plenaire sessies georganiseerd. Indien hoofdbetrokkenen geen behoefte meer hebben aan keukentafelgesprekken dan zullen we hier gehoor aan geven. 	
<p>5.</p>	<p>Hoe nu verder?</p> <ul style="list-style-type: none"> • Gemeenteraad wordt geïnformeerd per brief • Eventueel verdere toelichting middels een technisch beraad/politieke markt • Sluiten van een anterieure overeenkomst • Vanaf 1 januari wijzigen van omgevingsplan • Vaststelling nieuwe omgevingsplan door raad (bezwaarprocedure inbegrepen) • Bouwrijp maken van de grond • Verkopen grond aan Welbions • Verlenen omgevingsvergunning (bezwaarprocedure inbegrepen) • Start bouw <p>Vragen bij het proces. <u>Hoe lang gaat het duren tot start bouw?</u> Antwoord: Dit is moeilijk in te schatten gezien de bezwaarschrift procedures het traject flink kunnen vertragen. Maar een voorzichtige inschatting zou zijn dat het nog wel enkele jaren kan duren (2-3 jaar).</p> <p><u>Hoe ziet het proces eruit in de periode tot 1 januari?</u> Vanaf 1 januari kan het omgevingsplan pas gewijzigd worden. In de tussentijd zal de gemeente en Welbions toewerken naar een anterieure overeenkomst. Ook worden de woonwagengedwongen in de gelegenheid gesteld om te reageren op het ontwerp.</p>	
<p>6.</p>	<p>Afspraken</p> <ul style="list-style-type: none"> - Openstaande vragen worden nagevraagd en worden toegevoegd aan het verslag. 	

	<ul style="list-style-type: none">- De presentatie en het verslag wordt gedeeld met de wijkraad. Ook zullen we een URL inrichten op hengelo.nl waar de stukken te vinden zijn. Deze link kan opgevraagd worden bij de wijkraad.	
--	---	--