Aan de leden van
de gemeenteraad
van Hengelo

O P R O E P I N G
voor de op woensdag 13 januari 2021 vanaf 19.30 uur
digitaal te houden
vergadering van de Raad der gemeente Hengelo

AGENDA:

Port.H.

A **Algemeen**

A01	Opening
A02	Vaststellen agenda
A03	Vragenkwartier (zie art. 46 Reglement van Orde voor de gemeenteraad)
A04	Bestuurlijke actualiteiten (van het college)

B **Hamerstukken**

B01	Integraal Veiligheidsbeleid 2021-2024	3142761	Schelberg
B02	Vergroten exploitatiegebied grondexploitatie Marskant	3113904	Van Wakeren
B03	Beleidskader woonwagenstandplaatsen	3128347	Van Wakeren
B04	Gewijzigd vaststellen bestemmingsplan Spoorfietsen	3077873	Gerrits
B05	Verordening en tarieven reinigingsheffing 2021 1e wijziging	3176893	Van Wakeren

C **Voorstellen met tussenkomst van de Politieke Markt**

D **Voorstellen zonder tussenkomst van de Politieke Markt**

D01	Werkgeversvereniging Samenwerkende Veiligheidsregio's	3155992	Schelberg

Hengelo, 10 december 2020

De voorzitter van de raad,

De heer S.W.J.G. Schelberg

De eerstvolgende raadsvergadering is gepland op woensdag 13 januari 2021, aanvang 19.30 uur

Echtheid van dit digitale document controleren? www.hengelo.nl/controleeruwdocument

Behandelvoorstel

Onderwerp	Integraal Veiligheidsbeleid 2021-2024		
Zaaknummer	3142761	**Portefeuillehouder**	Sander Schelberg
Belangrijkste beslis/-bespreekpunten	De gemeenteraad wordt voorgesteld om het integrale veiligheidsbeleid 2021-2024 vast te stellen.		
Historie	Iedere vier jaar stelt de gemeenteraad het integraal veiligheidsbeleid vast. Conform de meerjaren beleidsbegroting wordt de raad nu de nieuwe nota met de titel "samen uitvoering geven aan veiligheid" aangeboden. In deze nota liggen zowel de uitgangpunten waarbinnen het beleid wordt vormgegeven en uitgevoerd als ook de concrete beleidsdoelstellingen vast. Daarnaast is aangegeven welke activiteiten het college de komende 4 jaren wil uitvoeren om de beleidsdoelstellingen te realiseren. Met dit plan wordt een helder kader gecreëerd voor het veiligheidsbeleid voor de komende 4 jaren. Bij de totstandkoming van de nota is "van buiten naar binnen gewerkt'. Met een aantal partners heeft het college van gedachten gewisseld over uitgangspunten en uitvoering van het beleid zonder dat vooraf kaders zijn aangegeven. Ook is hen de mogelijkheid geboden zo concreet mogelijk aan te geven op welke facetten zij extra aandacht wenselijk achten. Zo heeft het college onder meer gesproken met Het Zorg- en Veiligheidshuis, een vertegenwoordiging van het parkmanagement op de bedrijventerreinen, de Horeca, Stichting Centrummanagement Hengelo, Wijkkracht, Mediant, Welbions en Tactus Ook heeft de nota instemming van de directie van de Veiligheidsregio en de leden van de lokale driehoek politie en Openbaar Ministerie) , zodat ook sprake is van een justitieel draagvlak.		

Politieke Markt	8 december 2020			
Voorzitter	**Griffiemedewerker**	**Zaal**	**Domein**	**Duur**
Jos Rikkerink	Gerrit-Jan Eeftink	Digitaal – Te volgen via www.youtube.com/gemeentehengeloOv	Fysiek	120 min
Doel van de sessie	Oordeelsvorming			
Behandeladvies	Fracties kunnen hun oordeel geven over het voorliggende integraal veiligheidsbeleid. Fracties kunnen hier met elkaar en het college over in debat.			
Spreekrecht publiek	ja ☒ nee ☐		duur: maximaal 5 minuten	

Raad	Datum	
Doel van de sessie		
Behandeladvies		
Spreekrecht publiek	nee	

Echtheid van dit digitale document controleren? www.hengelo.nl/controleeruwdocument

RAADSBESLUIT

ZAAKNUMMER	BEHANDELEND AMBTENAAR	SECTOR	PORT. HOUDER
3142761	stein, freek	FYS-SR	Sander Schelberg

ONDERWERP

3142761 - Integraal veiligheidsbeleid 2021-2024

DE RAAD VAN DE GEMEENTE HENGELO BESLUIT:

Het integrale veiligheidsbeleid 2021-2024 vast te stellen.

PUBLIEKSVRIENDELIJKE SAMENVATTING

DE GEMEENTERAAD VAN HENGELO, **DATUM**

De griffier

De voorzitter

Echtheid van dit digitale document controleren? www.hengelo.nl/controleeruwdocument

RAADSADVIES

ZAAKNUMMER	BEHANDELEND AMBTENAAR	SECTOR	PORT. HOUDER
3142761	stein, freek	FYS-SR	Sander Schelberg

ONDERWERP
Integraal veiligheidsbeleid 2021-2024

AANLEIDING, DOEL EN WAT GING ER AAN VOORAF

Iedere vier jaar stelt u het integraal veiligheidsbeleid vast. Conform de meerjaren beleidsbegroting wordt u thans de nieuwe nota met de titel “samen uitvoering geven aan veiligheid” aangeboden. In deze nota liggen zowel de uitgangpunten waarbinnen het beleid wordt vormgegeven en uitgevoerd als ook de concrete beleidsdoelstellingen vast. Daarnaast is aangegeven welke activiteiten wij de komende 4 jaren willen uitvoeren om de beleidsdoelstellingen te realiseren. Met dit plan proberen wij een helder kader te scheppen voor ons veiligheidsbeleid voor de komende 4 jaren.

Veiligheid kent vele facetten en vormt feitelijk de kerntaak van de overheid. Maar veiligheid is niet een taak van de gemeente en politie alleen. In toenemende mate nemen burgers, instellingen en bedrijven hun verantwoordelijkheid en vormen daarmee een belangrijke schakel in het streven naar een veiliger samenleving. Zeker ook in de uitvoering is de bijdrage van partners essentieel en onmisbaar.
Mede ook vanuit die reden is bij de totstandkoming van deze nota “van buiten naar binnen gewerkt’. Met een aantal partners hebben wij van gedachten gewisseld over uitgangspunten en uitvoering van het beleid zonder dat vooraf kaders zijn aangegeven. Ook is hen de mogelijkheid geboden zo concreet mogelijk aan te geven op welke facetten zij extra aandacht wenselijk achten. Zo hebben wij onder meer gesproken met Het Zorg- en Veiligheidshuis, een vertegenwoordiging van het parkmanagement op de bedrijventerreinen, de Horeca, Stichting Centrummanagement Hengelo, Wijkkracht, Mediant, Welbions en Tactus. Wij hebben opgehaald wat deze organisaties belangrijk vinden en hieraan geprobeerd een concrete vertaling te geven. Met deze werkwijze hopen wij te borgen dat er een breed maatschappelijk draagvlak is ontstaan voor de gekozen aanpak en dat daarmee een goede basis is gelegd voor een gezamenlijke uitvoering. De regie van het veiligheidsbeleid ligt weliswaar bij de gemeente maar bij de totstandkoming van het beleid en in de uitvoering streven wij een gedeelde verantwoordelijkheid en gelijkwaardigheid na. Uit de reacties die wij hebben mogen ontvangen bleek over de uitgangspunten, doelstellingen en de thema’s brede instemming te bestaan. Alleen door deze samenwerking houden we Hengelo veilig.
Ook heeft de nota instemming van de directie van de Veiligheidsregio en de leden van de lokale driehoek politie en Openbaar Ministerie) , zodat ook sprake is van een justitieel draagvlak.

INHOUD VAN HET VOORSTEL

De nota integraal veiligheidsbeleid valt feitelijk in drie delen uiteen. Op de eerste plaats hebben wij een aantal algemene uitgangspunten geformuleerd waarbinnen wij de komende jaren het veiligheidsbeleid vorm en inhoud willen geven.
Op de tweede plaats hebben wij een viertal concrete beleidsdoelstellingen opgenomen waarbij, passend binnen de gedachte van buiten naar binnen werken de waardering van onze partners inzake het veiligheidsbeleid en de wijze waarop wij dat uitvoeren een belangrijke, nieuw component vormt.

Tenslotte geven wij in paragraaf 4 een beeld van het brede terrein waarop veiligheid zich begeeft door het benoemen van de verschillende thema’s. Binnen deze thema’s hebben wij geprobeerd aan te geven hetgeen wij over 4 jaren bereikt willen hebben, zodat ook op een goede manier “verantwoording” kan worden afgelegd. Thema’s als ondermijning, aanpak drugs, keurmerk veilig uitgaan en keurmerk veilig ondernemen en huiselijk geweld passeren de revue. Bijzondere aandacht uit gaat de bestrijding van overlast, in het bijzonder in de eigen woonomgeving. Met de aanpak proberen wij het veiligheidsgevoel van de burger te verhogen. Een van de voorstellen daartoe is dat wij samen met Welbions inventariseren wat de meest kwetsbare wijken/buurten zijn en daar een gerichte aanpak op vaststellen en uitvoeren. Mede ook ter ondersteuning van die aanpak doen wij onderzoek naar de mogelijkheid voor een bijzondere vorm van huisvesting van mensen die zich structureel ongepast in de eigen woning/buurt gedragen en er geen

enkele kans op verbetering is. Ook in dat kader stellen wij voor instrumenten op het gebied van nudging (op een creatieve manier gewenst gedrag stimuleren) toe te passen.
Ter versterking van de rol van de raad stellen wij voor een optimalisering van de planning en controlcyclus op het gebied van veiligheid waarbij u jaarlijks een voortgangsrapportage doen toekomen met de daarin zowel mogelijkheden van bijsturing, herprioritering en voortgang op de verschillende thema's.

BESPREEK- EN BESLISPUNTEN

Herkent de gemeenteraad zich in de nota opgenomen uitgangspunten van het veiligheidsbeleid, de (cijfermatige) doelstellingen en de activiteiten van de opgenomen thema's? Concrete vraag die voorligt is of de gemeenteraad kan instemmen met het integraal veiligheidsbeleid 2021-2024?

FINANCIËLE ASPECTEN

De vaststelling van deze nota leidt direct niet tot financiële consequenties. De uitvoering van activiteiten wordt bekostigd uit het budget integrale veiligheid zoals dat in de meerjarenbegroting is opgenomen.

BIJLAGE(N)

De integrale nota veiligheid 2021-2024
.

Dit raadsadvies is vastgesteld door het college van B & W van Hengelo.

Veiligheidsbeleid gemeente Hengelo

SAMEN UITVOERING GEVEN AAN VEILIGHEID

2021-2024

Voorwoord burgemeester

Voor u ligt het nieuwe integrale veiligheidsbeleid 2021-2024 van de gemeente Hengelo " Samen uitvoering geven aan Veiligheid". Hengelo is een relatief veilige stad en daar mogen we trots op zijn. Het aantal delicten neemt al jaren af. Maar veiligheid kent vele facetten en laat zich niet altijd sturen. De Covid-19 crisis heeft dit het afgelopen jaar eens te meer duidelijk gemaakt.

We hebben een aantal uitgangspunten geformuleerd die de basis vormen hoe wij de komende jaren het veiligheidsbeleid vorm en inhoud willen geven. Wij zien in toenemende mate dat maatschappelijke organisaties, bedrijven en inwoners een belangrijke bijdrage leveren aan een veiliger Hengelo. Samenwerking is de basis voor succes! Zowel bij de totstandkoming van het beleid als ook in de uitvoering willen wij de komende jaren hieraan een verdere impuls geven. Het toezicht op straat willen we beter aansluiten bij de wensen van burgers. Maar ook met belangrijke partners als het bedrijfsleven en horeca willen we samen komen tot het behoud van veilige werklocaties cq een veilig uitgaansgebied. We maken daarbij goede afspraken wat ieders inbreng kan zijn. Een goede, heldere en gezamenlijke communicatie vormt daarbij een belangrijk element. De waardering door onze belangrijkste partners is een belangrijke graadmeter van ons beleid en de wijze waarop wij de uitvoering doen.

Maar het feit dat Hengelo een relatief veilige stad is wil niet zeggen dat we niets hoeven te doen. Integendeel ! Het onveiligheidsgevoel in de eigen buurt neemt toe. Dat baart zorgen. Het spreekt voor zich dat de komende jaren het een speerpunt van beleid is om het veiligheidsgevoel te verbeteren. We leggen om die reden, samen met woningcorporatie Welbions, meer nadruk op het tegengaan van verschillende vormen van overlast in de wijken.

De aanpak van ondermijning heeft landelijk en ook lokaal veel aandacht. In 2020 is een plan van aanpak vastgesteld dat we de komende jaren voortvarend willen uitvoeren. We willen een eerlijk speelveld voor bedrijven realiseren. Tegen verstoring van de rechtsorde treden we hard op. Het is soms weliswaar een aanpak van lange adem, maar berusting is geen optie. Het gaat immers om het vertrouwen in de rechtstaat. De samenwerking met onder meer politie, belastingdienst en Openbaar Ministerie is zeer goed en dat houden we zo.

Sommige delicten zien we in aantal afnemen zoals woninginbraken en fietsendiefstal. Maar anderzijds zien we een toename van relatief nieuwe vormen als criminaliteit via internet. Ook de ervaren overlast door personen met verward gedrag neemt toe. We willen goede zorg borgen, leveren maatwerk via een persoonsgerichte aanpak maar treden ook op als het moet. In die zin borgen we een sluitende keten.

Diverse maatschappelijke organisaties zijn betrokken geweest bij het opstellen van "Uitvoering geven aan Veiligheid ". Hun betrokkenheid en inbreng waarderen wij zeer. Wij hopen dat daarmee een goede bodem is gelegd voor een gezamenlijke uitvoering op basis van gedeelde verantwoordelijkheid en gelijkwaardigheid. Op weg naar een nog veiliger Hengelo!

Ik wens u veel leesplezier toe.

Sander Schelberg
Burgemeester van Hengelo.

INHOUD pagina

Inleiding 4
1. Terugblik afgelopen periode 5
1.1 Geregistreerde criminaliteit 5
1.2 Veiligheidsgevoelens 5
1.3 Ontwikkelingen afgelopen jaren 6

2. Algemene uitgangspunten van het beleid 8

3. Resultaten voor het gemeentelijk veiligheidsbeleid 10

4. De thema's binnen het veiligheidsbeleid 11
4.1. De bestuurlijke aanpak 11
4.1.1. De aanpak van georganiseerde criminaliteit en ondermijning 11
4.1.2. Prostitutie 12
4.1.3. Drugs 12
4.1.4. Outlawmotorgangs 13
4.2 Recreëren/ werken en veiligheid 14
4.2.1 Veilig uitgaan 14
4.2.2. Veilig ondernemen 14
4.2.3. Veilige evenementen 15
4.2.4. Cybercrime 15
4.3 Veilige woon- en leefomgeving 16
4.3.1. Woninginbraken 16
4.3.2. Woonoverlast en verloedering 16
4.3.3. Auto-inbraken en fietsendiefstal 17
4.3.4. Veelplegers 17
4.4. Veiligheid en Zorg 18
4.4.1. Huiselijk geweld 18
4.4.2. Jeugd 18
4.4.3. Onderwijs 19
4.4.4. Overlast personen met verward gedrag 19
4.4.5. Radicalisering en extremisme 20
4.4.6. Zorg – en Veiligheidshuis 20
4.5 Rampenbestrijding 21

Inleiding

Hierbij bieden wij het integrale veiligheidsbeleid van de gemeente Hengelo voor de periode 2021-2024 aan. Aan de totstandkoming van dit nieuwe beleid heeft een aantal maatschappelijke organisaties bijgedragen, zowel vanuit de sociale- als de economische sector. Met dit brede maatschappelijke draagvlak hopen wij tevens een goede basis te leggen voor een gezamenlijke uitvoering van het beleid op basis van gedeelde verantwoordelijkheid en samenwerking op basis van gelijkwaardigheid. In de gesprekken die wij met partners hebben gehad bestaat veel instemming hierover.

Het veiligheidsbeleid wordt vaak beoordeeld op grond van cijfermatige ontwikkelingen. In paragraaf 1 hebben wij een cijfermatig overzicht gegeven van de geregistreerde criminaliteit als ook van de veiligheidsgevoelens. De kaders waarbinnen wij het veiligheidsbeleid de komende jaren willen uitvoeren zijn opgenomen in paragraaf 2. De algemene doelstellingen die wij over 4 jaren bereikt willen hebben, zijn aangegeven in paragraaf 3. Tenslotte gaan wij in paragraaf 4 in op de diverse thematische prioriteiten. Dit hebben wij gekoppeld aan meetbare doelstellingen waarbij naast de waardering van onze partners over de samenwerking en de wijze van uitvoering ook het streven naar innovatie belangrijke (nieuwe) componenten vormen.

Het integrale veiligheidsbeleid 2021-2024 en de daarbij behorende doelstellingen zijn ook besproken met onze belangrijkste justitiële partners in de lokale driehoek(de politie en het Openbaar Ministerie). Zij onderschrijven, net als de Veiligheidsregio Twente, het onderhavige veiligheidsbeleid, zodat er sprake is van een breed gedragen voorstel. Het integrale veiligheidsbeleid sluit overigens ook aan bij de veiligheidsstrategie van Oost NL en het teamplan van de politie.

Omdat de meest recente voortgangsrapportage van het veiligheidsbeleid nog dit jaar heeft plaatsgevonden en gelet op het bijzondere karakter van 2020 vanwege Covid-19 is een uitgebreide evaluatie van het gevoerde beleid thans achterwege gebleven. In paragraaf 1 hebben wij wel een korte terugblik opgenomen. Wij hebben de ervaringen van onze partners zoals die naar voren kwamen in de diverse gesprekken gebruikt voor de doelstellingen van de komende jaren.

De afgelopen jaren zijn binnen de veiligheidsagenda diverse beleidsinitiatieven genomen zoals de aanpak van ondermijning en de aanpak cybercrime. Van sommige thema's zoals drugs en prostitutie is inmiddels een actualisatie wenselijk, mede door veranderende omstandigheden of wetgeving. Deze zijn ook opgenomen in de begroting voor 2021. Met dit integraal veiligheidsbeleid willen wij voortbouwen op de ingeslagen weg en beogen wij een verdere impuls te geven aan de samenwerking en gemeenschappelijke uitvoering met partners van het veiligheidsbeleid.

Paragraaf 1. Terugblik afgelopen periode

1.1 Geregistreerde criminaliteit

Eerder dit jaar is een voortgangsrapportage vastgesteld met betrekking tot het veiligheidsbeleid. 2020 Is een bijzonder vreemd en in vele opzichten niet te vergelijken jaar. Het corona virus heeft de focus op veel facetten veranderd en de criminaliteitscijfers laten zich ook moeilijk vergelijken met eerdere jaren. Uit de statistieken blijkt een terugval in vermogensdelicten (bv verduistering en fietsendiefstal) terwijl andere delicten (met name digitale criminaliteit) fors toenamen. Voor veel maatschappelijke partners (bedrijfsleven, horeca) heeft 2020 in het teken gestaan van overleven. Voor politie en gemeente lag veel focus op handhaving van de noodverordening. In cijfermatige zin is 2020 weinig representatief.
Onderstaand hebben wij een overzicht van de cijfermatige ontwikkeling weergegeven van de geregistreerde criminaliteit. De laatste jaren is over de hele linie sprake van een aanzienlijke daling. De definitieve cijfers over 2020 zijn uiteraard nog niet bekend. Op basis van de cijfers tot 1 oktober hebben wij deze geëxtrapoleerd. In januari 2021 zullen wij de definitieve cijfers toesturen.

	2014	2017	2018	2019	2020
VERMOGENSDELICTEN					
Woninginbraken	389	273	192	176	168
Diefstal box, garage etc	97	131	65	70	91
Diefstal uit/vanaf motorvoertuigen	185	125	119	118	94
(brom)Fietsendiefstal	882	790	796	704	495
Inbraak bedrijven	139	141	112	60	50
Winkeldiefstal	161	153	151	200	159
Overige vermogensdelicten (heling, verduistering etc)	686	488	514	472	319
GEWELDDELICTEN					
Bedreiging	150	108	119	104	130
mishandeling	272	200	196	150	145
overval	9	1	5	7	5
straatroof	12	5	8	3	4
openlijk geweld	25	20	13	15	20
Zedendelicten	37	48	56	47	33
Illegale handel (drugs/wapens)	90	55	96	122	156
Totaal	3134	2538	2346	2248	1770

Naast deze meer reguliere vergrijpen is “horizontale fraude” (fraude via internet) een in omvang snel groeiend vergrijp. In 2019 bedroeg het aantal 382, terwijl dat in 2018 nog 283 bedroeg. Over 2020 bedraagt het aantal 434. Hetzelfde kan gezegd worden van overlast door zorgbehoevenden personen. Het aantal overlast situaties bedroeg in 2019 470 terwijl dat nog 385 in 2018 bedroeg. In 2020 bedraagt het aantal naar verwachting 503. De cijfers van deze thema’s zullen wij vanaf nu standaard opnemen in bovenstaand schema. Met 2019 als jaar 0.

1.2 Veiligheidsgevoelens

Naast de cijfermatige ontwikkelingen vormt het veiligheidsgevoel van burgers en belangrijke indicator voor de veiligheid in de stad. Deze worden in Hengelo iedere twee jaren gemeten. Eerder heeft Hengelo besloten vanwege de hoge kosten niet meer deel te nemen aan de landelijke veiligheidsmonitor, maar een eigen monitor uit te voeren (door het Kennispunt Twente). Vanwege een andere vraagstelling en omdat de monitor op een ander tijdstip wordt afgenomen, is een vergelijking met andere steden niet representatief. Onderstaand hebben wij kort de belangrijkste

conclusies uit de meest recente monitor samengevat. De meting heeft eind 2019 plaatsgevonden en ruim 1000 inwoners hebben hieraan deelgenomen. De meest recente rapportage en factsheet zijn te vinden op www.hengelopanel.nl.

De belangrijkste cijfers kort aangeven:

	2017	2019
Voelt u zich wel eens onveilig in de eigen buurt?	13%	18%
Ervaart u criminaliteit in de eigen buurt	13%	9%
Waardering veiligheid in de eigen buurt	7,3	7,5
Gevoel dat criminaliteit is toegenomen.	17%	14%
In zijn algemeenheid weleens onveilig voelen	39%	39%
Tevreden over aanpak gemeente mbt leefbaarheid en veiligheid	28%	29%

Aan de inwoners zijn verschillende (algemene en potentieel onveilige) plekken in Hengelo voorgelegd. Het blijkt dat 41 procent van de inwoners zich weleens onveilig voelt op plekken waar groepen jongeren rondhangen in Hengelo.
Een kwart van de inwoners is bang slachtoffer te worden van criminaliteit.

Sociale cohesie:
Sociale cohesie geeft weer in welke mate mensen zich verbonden voelen met hun woonbuurt.

	2017	2019
Hoe beoordeelt u de sociale cohesie in de buurt	6,2	6,2

Het aandeel Hengeloërs dat vindt dat de buurt is achteruitgegaan in de afgelopen twaalf maanden is met 19 procent groter dan de groep die vindt dat er een vooruitgang heeft plaatsgevonden (7%). Daarmee is er sprake van een negatief saldo van 12 procent.

	2017	2019
Rapportcijfer voor het wonen in de eigen buurt	7,7	7,7

Bijna drie op de tien inwoners (29%) van Hengelo zijn (zeer) tevreden over het functioneren van de gemeente waar het gaat om de aanpak van leefbaarheid en veiligheid

Overlast:
Op basis van alle dertien genoemde vormen van overlast/buurtproblemen die in de monitor aan de orde zijn gekomen, is een schaalscore, de ‘schaalscore totale overlast’, samengesteld. Gemiddeld scoort Hengelo een 1,9 op totale overlast. Dit is significant hoger dan in 2017 toen de schaalscore op 1,6 lag. Te hard rijden (34%), parkeerproblemen (19%), hondenpoep (17%) en rommel op straat (15%), vormen een duidelijke top vier van soorten overlast, die volgens Hengeloërs als eerste moeten worden aangepakt. Eén van de meest zichtbare problemen in buurten is fysieke verloedering, waaronder vernield straatmeubilair, bekladde muren of gebouwen, hondenpoep.

In de monitor is door bewoners expliciet aangegeven dat zij behoefte hebben aan meer en gericht blauw in de wijk en een betere communicatie. Aan beide aspecten hebben wij een vertaling gegeven in onderhavige nota.

1.3 Terugblik afgelopen 4 jaren

In de inleiding hebben wij reeds aangegeven thans geen noodzaak te zien voor een uitgebreide evaluatie. Toch vinden wij het wenselijk enkele specifieke punten kort te benoemen als “highlights” van de afgelopen periode.

Op de eerste plaats is de afgelopen jaren flink geïnvesteerd in de samenwerking met partners, zowel lokaal als op regionaal niveau. Bij de in 2017 geprioriteerde thema’s als jeugd(overlast), radicalisering en binnenstad zijn overlegstructuren tot stand gebracht, waarin zowel op beleids- als uitvoerend niveau intensief wordt samengewerkt. De afgelopen jaren is daarbij veel aandacht uitgegaan aan de optimalisering van een sluitende keten aanpak. Mogelijk mede door deze samenwerking is het aantal geregistreerde delicten de laatste jaren substantieel gedaald. Toch zijn

cijfers niet altijd beïnvloedbaar, zoals ook blijkt dat door de Covid-19 crisis de digitale criminaliteit fors is toegenomen.

Over de afgelopen jaren constateren wij ook een toename van verschillende vormen van overlast. Door onder meer de extramuralisering neemt de ervaren overlast door zorgbehoevende personen toe.

Hoewel een tendens is ingezet om ondernemers en bewoners meer verantwoordelijk te maken voor hun eigen veiligheid, zien wij nog steeds een sterke maatschappelijke behoefte aan een gemeente die juist op het gebied van veiligheid “de kar trekt”. Door relatief nieuwe thema’s die de afgelopen periode voor het eerst op de veiligheidsagenda zijn gekomen als digitale criminaliteit, radicalisering en de aanpak ondermijning, zien wij in toenemende mate een frictieprobleem ontstaan dat ons dwingt tot het maken van (heldere) keuzes.

De invloed van Covid-19 over 2020 en mogelijk ook 2021 is evident. Of en zo ja, welke gevolgen deze pandemie heeft voor het gemeentelijk veiligheidsbeleid voor de komende jaren is thans nog niet exact aan te geven. Wel is een positief effect dat bijvoorbeeld de samenwerking tussen politie en het gemeentelijk toezicht het afgelopen jaar een enorme impuls heeft gekregen. Anderzijds heeft door Covid-19 op enkele gebieden enige temporisering plaatsgevonden. Met name het integrale toezicht is onder druk komen te staan (ook bij externe partners), waardoor in de uitvoering van bv het plan van aanpak ondermijning wel enige temporisering is opgetreden. Ook kunnen wij niet voorbij gaan aan het feit dat de corona een zware wissel heeft getrokken op de capaciteit die beschikbaar is voor de veiligheidsagenda.

De maatschappelijke ontwikkelingen gaan snel. Door digitalisering zien wij ook in toenemende mate dat diensten (bv prostitutie) via dat kanaal worden aangeboden die voorheen via sexinrichtingen werden aangeboden, hetgeen ons dwingt tot een heroriëntatie van onze aanpak.

Tot slot is via diverse structuren de regionale samenwerking de afgelopen jaren sterk verbeterd. Een absolute noodzaak vanwege onder meer de complexiteit maar ook om het feit dat partners in toenemende mate regionaal georganiseerd zijn.

Op de in 2017 geprioriteerde thema’s geven wij een korte toelichting/terugblik in hoofdstuk 4.

Paragraaf 2. Algemene uitgangspunten voor het gemeentelijk veiligheidsbeleid

De gemeenteraad stelt op basis van artikel 38b van de Politiewet eenmaal in de vier jaren via een integrale nota veiligheidsbeleid de doelen vast die de gemeente op het terrein van veiligheid nastreeft. Hoewel de regie voor het veiligheidsbeleid bij de gemeente ligt, is de samenwerking met maatschappelijke en justitiële partners essentieel. Wij achten het van belang enkele uitgangspunten vast te leggen waarbinnen wij het veiligheidsbeleid en de samenwerking met partners vorm en inhoud willen geven. In willekeurige volgorde benoemen wij;

A. Het veiligheidsbeleid wordt zoveel mogelijk lokaal vorm en inhoud gegeven. Prioriteringen en uitvoering worden in hoofdzaak in en via de lokale driehoek afgestemd, mede aan de hand van de door de gemeenteraad vastgestelde kaders en doelstellingen. Daar waar de oplossing van vraagstukken het lokale niveau overstijgt, zoeken wij de samenwerking in een groter verband. Wij maken daarbij op thema's onder meer gebruik van de coördinatie door de Veiligheidsregio Twente, het platform IVZ, Veiligheidsnetwerk Oost NL, Zorg- en Veiligheidshuis Twente en het RIEC. In regioverbanden zijn wij een betrouwbare partner. Wij hechten waarde aan een goede accountfunctie op alle niveaus.

B. Het "veiligheidsprobleem" (de zaak of opgave) staat centraal. Afhankelijk daarvan kiezen we voor een persoons- en/of gebiedsgerichte aanpak. Bij gebiedsgeoriënteerde problemen ligt de nadruk op het bevorderen van samenspel met bewoners en maatschappelijke partners en goede werkafspraken met een heldere rol en verantwoordelijkheidsverdeling. Maar ook goede afspraken ten aanzien van het in te zetten instrumentarium ter realisatie van de gezamenlijk gestelde doelen. Wij zetten innovatieve maatregelen in en willen met name op het gebied van nudging (gedragsbeïnvloeding) initiatieven nemen. In deze nota hebben we dat in een aantal gevallen geconcretiseerd (bv m.b.t. horeca). We willen een betere aansluiting tussen behoeftes vanuit de samenleving en onze inzet. De rol en positie van de wijkagent hierin is cruciaal. Een belangrijk uitgangspunt is om de komende jaren samen met de politie en toezicht te werken aan de doorontwikkeling (digitale wijkagent) en behoud en zo mogelijk versterking van deze functie. Ook de omschakeling naar het meer vraaggericht werken van het algemeen toezicht past in dit proces.

C. Bij de persoonsgerichte aanpak blijven we investeren in een afstemming tussen onder meer zorg- en veiligheidspartners om tot een goede balans te komen tussen het belang van het individu en het belang van zijn of haar omgeving. In de aanpak zijn we afgelopen jaren succesvol geweest. Wij zien evenwel een toename van overlastproblematieken veroorzaakt door mensen in een kwetsbare positie. Bescherming van mensen in een kwetsbare positie als kinderen, mensen met een licht verstandelijke beperking , GGZ problematiek, verslavingsproblematiek en ouderen staan daarbij voorop. Bij complexe meer dimensionale problematiek vervult het Zorg en Veiligheidshuis een coördinerende rol. Maar ook de aanpak van hardnekkige criminelen (veelplegers) past in de persoonsgerichte aanpak. De komende jaren is uitgangspunt van ons beleid om de keten preventie-repressieve verder te optimaliseren bijvoorbeeld door samen met partners te werken aan goede nazorg na detentie.

D. We willen de komende jaren meer data gericht gaan sturen en onze activiteiten en inzet daarop afstemmen. Meer dan in het verleden willen wij de inzet van de politie en toezicht op wijkniveau koppelen aan actuele cijfers en specifieke locaties. We willen investeren in een optimalisering van goede locatie, dader- en slachtofferinformatie waardoor we de cijfermatige ontwikkelingen positief proberen te beïnvloeden en de herkenbaarheid van onze inzet een impuls ondergaat. Tegelijkertijd zegt de cijfermatige ontwikkeling niet alles over "het succes" van het gemeentelijk veiligheidsbeleid. Om deze reden hebben we bij de doelstellingen met betrekking tot de specifieke thema's minder gebruik gemaakt van concrete cijfermatige doelstellingen (bv -10% inbraken) maar hanteren we ook andere meetbare resultaten.

E. We willen komen tot een versterking van de samenwerking met partners zowel bij de totstandkoming van het beleid als de uitvoering. We werken kortom van buiten naar binnen. In de aanloop naar deze visie hebben wij een groot aantal maatschappelijke partners geconsulteerd. Het veiligheidsbeleid en ook in de uitvoering is uitgangspunt de betrokkenheid van burgers en ondernemers te vergroten en ze actief te betrekken bij de beleidsvorming. Op uitvoeringsniveau willen wij concrete afspraken maken over rol- en taakverdeling. We gaan uit van een gedeelde verantwoordelijkheid met respect voor

elkaars positie, waarbij wij ons realiseren dat veiligheid een kerntaak van de overheid is en uiteindelijk op een aantal aspecten de eindverantwoordelijkheid ook daar blijft liggen. De waardering van partners is een belangrijke meetfactor voor het draagvlak van ons beleid en de uitvoering.

F. Veiligheid raakt vele beleidsvelden. Soms is veiligheid leidend (zoals bij de aanpak van ondermijning) soms is veiligheid ondersteunend om te komen tot een sluitende keten bv huiselijk geweld. Die programmatische samenhang verdient een impuls die wij de komende jaren vorm en inhoud willen geven. Binnen vrijwel alle maatschappelijke sectoren vormt veiligheid een belangrijk aspect. Te denken valt onder meer aan economie, onderwijs en jeugd. Wij kiezen ervoor om in de toekomstige beleidsontwikkelingen op die terreinen een inhoudelijke koppeling te borgen. Die komt tot uitdrukking in een sluitende keten van preventie-repressie, het in te zetten instrumentarium, evenals de afstemming op activiteitenniveau. Die meer integrale aanpak willen wij ook tot uitdrukking brengen in het (bestuurlijk) overleg met de maatschappelijke partners. Waar nu nog vaak afzonderlijk met Welbions wordt gesproken vanuit “wonen “en “veiligheid” kiezen we vaker voor meer aansluiting bij bestaande structuren, integratie en samenspel. En derde component tot een meer integrale aanpak willen wij borgen door in alle beleidsnota’s een toezicht en handhavingscomponent op te nemen en meer te werken met opdrachtgeverschap.

G. Wij willen een versterking aanbrengen met betrekking tot de beleidscyclus (ook van externe partijen) en deze beter verankeren in samenhang met de planning en control cyclus. Dit doen we als volgt:

1. Een vier jaarlijks integraal veiligheidsbeleid waarin de belangrijkste kaders, prioriteiten en doelstellingen zijn geformuleerd.
2. In het voorjaar vindt er een stadsgesprek plaats met partners uit het sociale/economische en justitiële werkveld over de stand van zaken van het veiligheidsbeleid.
3. Jaarlijks stellen wij vlak voor de zomer een voortgangsrapportage veiligheid vast. Deze rapportage, waarbij een vertaling wordt gemaakt van het onder punt 2 genoemde stadsgesprek, bestaat uit drie componenten:

a inzage in de meest recente ontwikkelingen binnen het veiligheidsbeleid, inclusief vooruitblik
b een cijfermatig overzicht en trends en ontwikkelingen.
c. een voortgang op de vastgestelde prioriteiten.

Deze componenten a tot en met c bieden de mogelijkheden tot her-prioritering of tot bijstelling van de beoogde resultaten te komen. Om het gemeentelijk beleid beter te borgen in de plannen van onze (justitiële) partners stellen wij de voortgangsrapportage in het voorjaar vast, opdat de uitkomsten daarvan meegenomen kunnen worden bij de start van onder meer de teamplannen van politie, maar eventueel ook bij de besluitvorming in het kader van de kadernota alsmede de interne jaarplannen. Doel is om de gestelde prioriteiten en doelen op een identieke wijze te definiëren met onze externe partners en hun plannen

h. Hengelo is een relatief veilige stad met een cijfermatige ontwikkeling die gunstig te noemen is. Aan de andere kant zien wij in meer algemene zin een veiligheidsgevoel welke de afgelopen jaren niet is toegenomen. Naast alle inhoudelijke inspanningen die wij met partners inzetten willen wij de komende jaren extra focus leggen op een meer strategische en structurele inzet van communicatie op het terrein van veiligheid. Zeker ook op wijkniveau. Wij willen samen met politie en ook andere partners optrekken en een herkenbare en hedendaagse vorm introduceren waarbij wij de bevolking gericht en snel kunnen informeren ten aanzien van veiligheidsvraagstukken. Op deze wijze proberen wij het draagvlak en herkenbaarheid van onze gezamenlijke inzet te vergroten, de betrokkenheid van bewoners en bedrijven een impuls te geven met als doel het veiligheidsgevoel te verhogen.

.

Paragraaf 3. Algemene resultaten voor het veiligheidsbeleid

Daar waar het gaat om onze algemene ambitie op het gebied van veiligheid sluiten wij aan bij de ambitie zoals opgenomen in de begroting: wij streven naar een veilige stad om te wonen, te werken en te recreëren. Als het de concrete doelen betreft onderscheiden wij 4 categorieën.

Objectieve veiligheid
Zoals boven ook reeds aangegeven is het aantal delicten een indicator voor het veiligheidsbeleid. Wij realiseren ons dat het aantal delicten niet altijd in volle omvang te beïnvloeden is. Criminaliteit via het internet begeeft zich grotendeels buiten de invloed van de gemeente. Er ligt ook een relatie tussen de economische ontwikkeling en de criminaliteitscijfers. Uit paragraaf 1 blijkt dat vanaf 2014 het aantal delicten ieder jaar is gedaald. Als streefcijfer voor 2024 hanteren wij de cijfers van 2019 minus 10%. Zoals al eerder aangegeven kwalificeren wij 2020 vanwege de corona niet als een representatief jaar. Wij schatten overigens in dat daarmee in 2024 wel een soort van ondergrens is bereikt. Of anders gesteld: het streven naar 0 woninginbraken is niet reëel. Wij realiseren ons dat 10% arbitrair is. Wij schatten evenwel in dat een dergelijke daling realistisch is en tegelijkertijd als ambitieus kan worden aangemerkt gelet op de flinke daling die de laatste jaren reeds is gerealiseerd.

Veiligheidsgevoel of subjectieve veiligheid
Een tweede component is het veiligheidsgevoel. Ook hier geldt dat vele factoren dit gevoel bepalen zoals het gebruik van de openbare ruimte, eigen gedrag van bewoners maar ook (inter)nationale gebeurtenissen en de invloed van de media zijn factoren waar de gemeente niet altijd een directe invloed op heeft. Anderzijds willen wij bij de uitvoering meer en beter rekening houden met de bewoners en de wijkgerichte aanpak een impuls geven. In deze nota treft u op dat punt een aantal voorstellen aan. Ook op andere beleidsvelden als afval en parkeren willen wij nagaan op welke wijze in de uitvoering meer vraaggericht kan worden gewerkt. Zoals uit de veiligheidsmonitor blijkt voelde in 2019 18% van de mensen zich weleens onveilig in de eigen buurt. Wij achten het van groot belang dit percentage naar beneden bijgesteld te krijgen. Ieder mens zou zich veilig moeten voelen in zijn/haar eigen huis/omgeving. Als streefcijfer voor 2024 stellen wij voor dat het percentage mensen dat zich weleens onveilig voelt op basis van de veiligheidsmonitor daalt met 20%. Dat betekent concreet dat het percentage dat zich wel eens onveilig voelt in de wijk in 2024 14,4% bedraagt. In algemene zin streven wij een verbetering na van 20% in de waardering en beleving van mensen ten aanzien van criminaliteit en waardering van hun eigen woonomgeving.

Waardering partners. Een derde factor, los van de cijfermatige ontwikkeling vormt de waardering voor het beleid en de samenwerking met onze partners. Dit beschouwen wij als een belangrijke indicator voor ons beleid en past ook in de visie van buiten naar binnen werken. Voor de prioritering binnen het beleid (doen we de goede dingen) en voor de samenwerking met partners (doen we dingen goed) willen we minimaal een rapportcijfer 7.5 realiseren. Wij zullen hiertoe een afzonderlijke (start) meting doen in 2021 (met gebruikmaking van Kennispunt Twente) en dit in cyclus toepassen.

Misdaadmeter
Een vierde factor is de misdaadmeter van het Algemeen Dagblad, waar de cijfers van een aantal delicten worden vergeleken tussen gemeenten. Op basis daarvan wordt een rangorde bepaald. Hengelo stond bij de laatste meting 89ste terwijl de gemeente in inwonersaantal de 39ste gemeente van Nederland is. In die zin neemt Hengelo nu reeds een zeer goede plek in omdat het inwonersaantal van de gemeente vaak gekoppeld is aan de plaats op de ranglijst. Het streven is om buiten de top 100 te geraken. Wij realiseren ons dat de rangorde wordt bepaald op basis van een beperkt aantal geregistreerde delicten. De misdaadmeter plaatst Hengelo wel in verhouding tot andere gemeenten en achten wij daarom relevant.

Paragraaf 4. DE THEMA'S BINNEN HET VEILIGHEIDSBELEID

In dit hoofdstuk gaan wij kort in op de meest majeure ontwikkelingen binnen het veiligheidsbeleid en hoe wij hierop de komende jaren gaan acteren. Bij ieder thema zijn relevante ontwikkelingen en enkele meetbare doelstellingen opgenomen.

4.1 De bestuurlijke aanpak

4.1.1 Georganiseerde criminaliteit en ondermijning

Georganiseerde criminaliteit is veelal niet zichtbaar maar kan een ernstige bedreiging voor de rechtsorde betekenen. De afgelopen periode hebben zich landelijk in dat kader enkele trieste voorvallen voorgedaan. Diverse rechtszaken maken enigszins inzichtelijk hoe deze criminele samenwerkingsverbanden functioneren.

In het voorjaar van 2020 is het plan van aanpak ondermijning vastgesteld. In dit plan zijn enkele prioriteiten vastgesteld, waarbij een gebiedsgerichte, een branche gerichte en een persoonsgerichte aanpak is opgenomen. Het plan van aanpak is inmiddels in uitvoering, hoewel vanwege de Covid-19 temporisering heeft plaats gevonden (minder gericht toezicht) Via de voortgangsrapportage 2021 zal een update worden verstrekt. Er is thans geen reden het plan inhoudelijk bij te stellen.

In de aanpak tegen georganiseerde criminaliteit werken wij samen met onder meer de politie, het Openbaar Ministerie, RIEC Oost Nederland en de Belastingdienst. Uitgangspunt is een integrale aanpak, dus een combinatie van strafrechtelijke, bestuursrechtelijke en fiscale maatregelen waarbij afstemming plaatsvindt over het tijdstip en de wijze waarop het instrumentarium wordt toegepast. In de aanloop naar deze visie is bij partners geïnventariseerd of en zo ja, op welke aspecten op dit moment bijsturen als wenselijk wordt ervaren. Hieruit is naar voren gekomen dat het in 2020 vastgestelde plan van aanpak een scherpe prioritering aangeeft op basis waarvan een goede gemeenschappelijke uitvoering kan plaatsvinden. De partners pleiten in deze fase niet voor een bijstelling van de gekozen lijn, ook vanwege de doorlooptijd van de aanpak. Van essentieel belang is dat onze partners de Hengelose prioriteiten hebben omarmd en in hun beleidscyclus/capaciteitsraming optimaal hebben meegenomen.

De laatste jaren is het instrumentarium van de gemeente (lees: de burgemeester) toegenomen. De aanpak is in overwegende mate effectief. Te denken valt aan het tijdelijk sluiten van panden bij hennepteelt of aanwezigheid drugs. Een ander voorbeeld is de uitbreiding van de toepassingsmogelijkheden van de Wet Bibob (Wet BevorderingIntegriteitsBeoordelingen) Deze wet is er op gericht om het risico tegen te gaan dat de gemeente ongewild criminele activiteiten faciliteert. Het doel van deze wet is het tegengaan van verwevenheid tussen de onder- en de bovenwereld, het bestrijden van witwaspraktijken en het voorkomen van misbruik van vergunningen. Tot op heden passen we de wet Bibob in overwegende mate toe op aanvragen ten aanzien van horeca, prostitutie en coffeeshops. In de komende beleidsperiode gaan we, overeenkomstig het plan van aanpak, de bestaande mogelijkheden intensiever benutten ten aanzien van omgevingsvergunningen (Bouw/Milieu) en vastgoedtransacties (bv verkoop gronden).

Wat hebben we over 4 jaar bereikt?

- Het plan van aanpak Ondermijning zoals dat in 2020 is vastgesteld, is uitgevoerd;
- We borgen dat we de wet Bibob structureel over de volle breedte toepassen;
- Meldingen met betrekking tot ondermijning worden binnen 7 dagen opgepakt. Signalen die in concrete casussen worden omgezet worden samen met betrokken partners via een plan van aanpak uitgevoerd.

4.1.2 Prostitutie

Zichtbare prostitutie in de vorm van bordelen is niet breed verankerd in de Hengelose samenleving. We kennen geen raamprostitutie. De laatste jaren zien wij een verschuiving van locatie gebonden prostitutie zoals clubs en raamprostitutie naar aanbod van diensten via het internet, waarbij een afspraak tot stand komt in hotels of in kamers die worden verhuurd aan prostituees. Internet diensten zijn anoniemer, de bedrijfsvoering is goedkoper en het toezicht vanuit de overheid is complexer. Een situatie die de kwetsbaarheid van de prostituee vergroot. In veel gemeenten zijn om deze redenen diverse vergunningen beschikbaar die niet meer worden afgegeven. De "zichtbare" branche verdwijnt steeds meer. De toepassing van de wet Bibob kan hierin ook een rol spelen. In Hengelo kennen wij op dit moment de mogelijkheid om 5 vergunningen af te geven voor seksinrichtingen en 1 voor een escortbedrijf. Op dit moment zijn er 2 vergunningen afgegeven voor seksinrichtingen en 1 voor een escortbedrijf.

Al geruime tijd is sprake dat de Wet Regulering Prostitutie zou worden ingevoerd en geïmplementeerd. De wet heeft de bedoeling te komen tot een verbeterde integrale aanpak van de misstanden in de prostitutie, waarbij primair de bescherming van de prostitué uitgangspunt is. Op dit moment is nog steeds niet helder of de wet in werking treedt en zo ja, wanneer.

Hengelo neemt deel aan een breed regionaal prostitutieoverleg waarin zowel handhavings- als zorgpartners deelnemen. In dit overleg worden verschillende aspecten bij elkaar gebracht, van preventie en voorlichting, vergunningverlening, fiscale aspecten tot handhaving op concrete misstanden. Naast illegale vormen van prostitutie worden ook de vergunde seksinrichtingen besproken wanneer sprake is van niet naleving van de vergunningsvoorwaarden.

Het huidige prostitutie beleid dateert uit 2000 en is sterk verouderd. Een actualisatie is noodzakelijk waarbij de bescherming van de prostituée uitgangspunt is. Dit beleidsvoornemen is ook uitdrukkelijk opgenomen in de begroting van 2021. Het is van groot belang, om samen met partners, zicht te krijgen op de branche. In dat kader past het ook om tot een eenduidig handhavingsbeleid te komen en over de uitvoering met justitiële partners goede afspraken te maken en specifiek op "digitaal" aangeboden prostitutievormen.

Wat hebben we over 4 jaar bereikt?

- Er ligt een geactualiseerd prostitutiebeleid waarbij de bescherming van de prostitué en het voorkomen van misstanden belangrijke pijlers zijn
- We onderzoeken de mogelijkheid van een gericht uitstapprogramma (eventueel in regioverband) met name in relatie tot illegale prostitutie
- Er ligt een concreet handhavingsprogramma dat afgestemd is met onze justitiële partners
- Een goede implementatie van de Wet Regulering Prostitutie (mits ingevoerd).

4.1.3 Drugs (verslaving / middelengebruik)

Hengelo kent een drietal coffeeshops. Van een verstoring van de openbare orde in en nabij de coffeeshops is geen of amper sprake. Wij activeren ons regulier overleg met de coffeeshophouders. Hoewel daartoe de mogelijkheid bestond, hebben zij (of andere bedrijven) zich niet opgegeven voor een gereguleerde productie in het kader van het Wietexperiment van het Kabinet.

Het zogenaamde "achterdeurbeleid " (verbod op productie en bezit terwijl verkoop is toegestaan) is een thema dat niet op lokaal niveau kan worden opgelost. Het experiment gereguleerde productie waartoe bij de vorming van dit kabinet is besloten en waarvan de uitvoering nog moet plaatsvinden kan in hoge mate bepalend zijn voor de wijze waarop wij in de toekomst met softdrugsproductie en verkoop omgaan. Wij zullen de ontwikkelingen nauw volgen en zo nodig hierop anticiperen.

Ten aanzien van de verkoop van (soft)drugs zien wij ook een verschuiving naar het internet. "Bezorgdiensten" leveren de drugs thuis af. Een ontwikkeling die zorgen baart en moet worden teruggedrongen. Regulering via de coffeeshops verdient de uitdrukkelijke voorkeur. Deze aanpak vergt extra inspanning de komende jaren.

Uit diverse onderzoeken blijkt dat de productie van softdrugs(hennepteelt) de laatste decennia een enorme groei heeft meegemaakt waarbij naar schatting 85% wordt geëxporteerd. Er is sprake van

een georganiseerde bedrijfscultuur waarbij de productiemethoden steeds verfijnder worden en de hoeveelheid werkzame stof THC in wiet sterk is toegenomen. Deze toegenomen productie leidt regelmatig tot brandgevaar en vaak is sprake van illegaal aftappen van elektriciteit.
De illegale hennepteelt wordt al diverse jaren aangepakt waarbij we op basis van een regionaal hennepconvenant waarin verschillende partners als politie, energieleveranciers, uitkeringsinstanties en corporaties samenwerken om hennepkwekerijen aan te pakken. We zetten deze aanpak onverminderd voort. Partners zijn tevreden over deze samenwerking. In 2019 zijn 31 kwekerijen opgerold. In 2020 tot 1 oktober 18 stuks. Hoewel de aanpak en de samenwerking goed verloopt bestaat niet de indruk dat de teelt in omvang de afgelopen jaren is afgenomen.

De handel en het gebruik van sommige harddrugs met name van cocaïne, XTC en GHB lijkt de afgelopen jaren verder toe te nemen. Zowel in de horeca als bij (dance) evenementen doet zich het verschijnsel van drugsgebruik veelvuldig en vaak ook zichtbaar voor. Uit de gezondheidsmonitor blijkt verder dat in Twente het aanbieden van drugs aan jongeren in Hengelo het vaakst voorkomt. Wij vinden het wenselijk hierop een ombuiging te realiseren. Wij realiseren ons terdege dat het gebruik soms een vorm van “normaal” of maatschappelijk geaccepteerd lijkt aan te nemen en dat een reductie van het gebruik zeer moeilijk te realiseren valt. Mogelijk dat focus op specifieke groepen (bv op basis van leeftijd) in de uitvoering een positieve bijdrage kan leveren. Toch zijn wij van mening dat zowel op gronden van bescherming van de volksgezondheid als bestrijding van de criminaliteit een geïntensiveerde aanpak wenselijk en noodzakelijk is. Met horeca en organisatoren van evenementen willen wij nadere afspraken maken op het verminderen van het gebruik. We onderzoeken ook meer structurele toegangscontroles. Maar ook met andere partners als scholen, Tactus en GGD willen wij komen tot afspraken die moeten leiden tot een reductie. Bijzondere aandacht daarbij gaat uit naar de synthetische drugs en specifiek GHB-gebruik. Een drug met extreem negatieve effecten. Vanuit de maatschappelijke partners bereiken ons hierover in toenemende mate zorgen. Drugs-en alcoholgebruik gaan vaak hand in hand. De maatregelen en afspraken met partners ten aanzien van reductie drugsgebruik zullen wij daar waar dat kan integreren met afspraken en voorstellen ten aanzien van het terugdringen van het drankgebruik.

Hoewel nog niet strafbaar (nog niet opgenomen in de zogenaamde lijst II van de Opiumwet), is ook het gebruik van lachgas de laatste tijd fors toegenomen. We volgen de landelijke ontwikkelingen en zullen met politie en Openbaar Ministerie afspraken maken over opsporing en handhaving na opname in de Opiumwet.

Wat hebben we over concreet over 4 jaar bereikt?

- Er ligt in 2021 een integrale herziening van het gemeentelijke drugsbeleid (in combinatie met voorstellen tot reductie drankgebruik) en de aanbevelingen daarin voeren we uit. We borgen een koppeling met het gezondheidsbeleid.
- We maken met partners afspraken om te komen tot een (meetbare) afname van het drugsgebruik met bijzondere focus op synthetische drugs en specifiek GHB
- We voeren integrale handhaving uit op basis van regionaal hennepconvenant met focus op faciliteerders(leveranciers) en drugslabs.

4.1.4 OutlawMotorcycleGangs(OMG’s)

De zogenaamde Outlawmotorcyclegangs als Satudarah, No Surrender, Hells Angels en de Bandidos zijn in een betrekkelijk korte tijd bekende begrippen geworden. De OMG’s worden zeer frequent in verband gebracht met georganiseerde criminaliteit. Uit onderzoek is naar voren gekomen dat vormen van intimidatie, afpersing, zware mishandeling en drugshandel in verband gebracht kunnen worden met deze OMG’s. Bekend is verder dat een groot deel van de leden van deze OMG noch een motor hebben noch een motorrijbewijs. Het Openbaar Ministerie voert met wisselend succes diverse juridische procedures om te komen tot een civielrechtelijk verbod. Het bestrijden van deze OMG’s blijkt in de praktijk buitengewoon weerbarstig. In Hengelo worden we tot op heden in beperkte mate geconfronteerd met OMG’s. Ervaring leert echter dat zogenaamde chapters snel kunnen worden opgericht. Waakzaamheid is geboden en vraagt direct en consequent handelen.
Met partners – zoals horeca- bespreken wij periodiek de aanpak en vormen gezamenlijk een buffer tegen vestiging of manifestatie.

Wat hebben we over 4 jaar bereikt?

- Wij zorgen dat via een gerichte aanpak de OMG's geen vaste grond in Hengelo krijgen.

4.2 RECREËREN / WERKEN EN VEILIGHEID

4.2.1 Veilig uitgaan

De horeca vormt een belangrijke economische motor en zorgt voor een dynamische, attractieve binnenstad. Een bruisende binnenstad is een speerpunt van ons beleid. Sinds enige tijd bestaat er weer een intensief bestuurlijk en ambtelijk overleg met de horeca. Een structuur waar wij de komende jaren in blijven investeren. Ook vanuit de horeca wordt een hoge waarde toegekend aan dit overleg. Een van de pijlers voor de samenwerking is de Kwaliteitsmeter VeiligUitgaan(KVU).Het doel van de KVU is de veiligheid in het uitgaansgebied waar nodig te verbeteren en te borgen. Concrete maatregelen die blijvend worden opgepakt zijn het hanteren van gezamenlijke huisregels en het uitvoeren van de collectieve horeca-ontzegging (welke een impuls verdient). De samenwerking in het kader van KVU is succesvol en levert een positieve bijdrage aan het veilig uitgaan in de Hengelose horeca. Daarnaast wordt de inzet van horeca-koppels door de politie en toezicht op uitgaansavonden als zeer positief ervaren. De aanpak via het KVU zetten wij door. Het is daarbij van belang dat we de beleidsmatige aspecten en de wijze van uitvoering in gezamenlijkheid tot stand brengen. De waardering daarvan door de horeca is een belangrijke pijler voor de waardering van ons beleid. In paragraaf 4.1.3 spraken wij van een integraal drugsbeleid en het toegenomen gebruik van drugs in de horeca (en bij evenementen). Dit beeld wordt bevestigd door de horeca zelf (overigens ook de verstrekking van alcohol aan jongeren). Met de horeca en eventueel de organisatoren van evenementen willen wij het gebruik de komende jaren fors reduceren. Best practices van elders en onconventionele middelen willen wij hiertoe inzetten.

Wat hebben we over 4 jaar bereikt?

- De samenwerking via de KVU is structureel geborgd en binnen deze samenwerking voeren we tenminste 3 nieuwe innovatieve instrumenten in
- De Horecaondernemers waarderen de samenwerking met de gemeente tenminste met een 7,5.
- De bezoekers van de horeca waarderen de veiligheid in de horeca met tenminste een 7,5

4.2.2 Veilig Ondernemen

De samenwerking met het bedrijfsleven vindt primair plaats via het Keurmerk Veilig Ondernemen(KVO), waaraan ook politie, brandweer en gemeente deelnemen. Veilige bedrijventerreinen en goede samenwerking vormen belangrijke vestigingsplaatsfactoren. In het vervolg spreken we van werklocaties omdat wij voor het centrum ook een KVO nastreven. We streven er naar dat alle werklocaties (blijven) voldoen aan de eisen van het Keurmerk Veilig Ondernemen zodat we steeds een tijdig antwoord hebben op criminele ontwikkelingen en deze bij voorkeur voor blijven. Diverse vertegenwoordigers van werklocaties hebben wij geconsulteerd over hun specifieke wensen voor de komende jaren. Naast het continueren is daarbij naar voren gekomen de wens om te onderzoeken of er in Hengelo voor alle bedrijven een camerasysteem mogelijk is met optimale uitkijk faciliteiten. Daarnaast willen we desgevraagd concrete afspraken maken over de handhaving (bv op het parkeerverbod van vrachtwagens).
Verder zetten we de komende jaren met de ondernemersverenigingen in op een toekomstgerichte aanpak voor de werklocaties met onder meer focus op werkgelegenheid, marktwaarde en ruimtelijke kwaliteit, uiteraard in een veilige omgeving van personeelsleden en bezoekers.

Wat hebben we over 4 jaren bereikt?

- Alle werklocaties kennen een samenwerking via het Keurmerk Veilig Ondernemen waarbij wij in 2024 tenminste drie nieuwe (innovatieve) veiligheidsinstrumenten hebben ingevoerd. Bij de doorontwikkeling van het KVO betrekken wij de bedrijventerreinenanalyse.
- We onderzoeken in KVO verband samen met de ondernemersverenigingen de voordelen en de mogelijkheid van een centraal camerasysteem op de werklocaties.

- Ondernemers waarderen de samenwerking met de gemeente en partners met tenminste een 7,5.
- De werknemers op de werklocaties waarderen de veiligheid van hun terrein met een 7,5.

4.2.3 Veiligheid en evenementen

Hengelo kent grote ambities op het terrein van evenementen. De binnenstad leent zich in toenemende mate als decor voor evenementen. Vanwege de Covid-19 is 2020 een vrijwel evenement loos jaar geworden. De toekomst is zeer onzeker. Voor het corona tijdperk zagen wij in toenemende mate evenementen waarbij “beleving” een belangrijk onderscheidend aspect vormt. Deze tendens tot meer beleving leidt ertoe dat vanuit de Veiligheidsregio Twente politie, GGD en brandweer steeds strengere eisen worden gesteld aan dergelijke evenementen die vertaald moeten of kunnen worden in de voorwaarden verbonden aan de vergunning. Het is de opgave een goede balans te vinden tussen evenementen met beleving en veiligheid voor deelnemers en bezoekers. Dat laatste staat evenwel voorop.

Wel worden we door klimaatverandering in toenemende mate geconfronteerd met weerexcessen als extreme hitte of hevige regenval in korte tijd. Het zijn dit soort ontwikkelingen die steeds hogere eisen stellen aan veiligheidsplannen bij evenementen. Ook incidenten elders in het land of daarbuiten zorgen ervoor dat de veiligheidsvoorschriften zich verder ontwikkelen. Wij zien in toenemende mate noodzaak om meer aandacht te schenken aan crowdcontrol. Omwille van de veiligheid sluiten we de inzet van specifieke apparatuur (camera’s of drones) niet uit. We maken thans al gebruik van wifi tellingen voor loopstromen en bezoekersaantallen.
Soms is de gemeente zelf organisator van een evenement en tevens vergunningverlener en toezichthouder. Zowel bestuurlijk als ambtelijk staan wij een heldere rolverdeling voor.

Wat hebben we over 4 jaren bereikt?

- De veiligheid bij evenementen blijft structureel geborgd, van grotere meer risicovolle evenementen zijn = blijven) integrale veiligheidsplannen beschikbaar;
- Bij de vergunningverlening geven wij aan of en zo ja, op welke aspecten er van gemeentewege toezicht plaatsvindt;
- Er ligt een beleidslijn ten aanzien van crowdcontrol en de eventuele inzet van bijvoorbeeld drones.

4.2.4 Cybercrime

De cijfers van internetcriminaliteit zijn de afgelopen jaren fors gestegen. Vooral tijdens de coronatijd is er sprake geweest van een explosieve groei. Deze ontwikkeling is aanleiding geweest eerder dit jaar een start memo op te stellen waarbij met name de focus lag op de vraag of en zo ja, welke rol de lokale overheid kan vervullen in de aanpak. Dit ook in aansluiting op het meerjarenplan van de politie waar dit een absolute topprioriteit is. Ook op regionaal niveau is inmiddels een projectplan opgesteld. Cybercrime is niet aan gemeentegrenzen gebonden en de primaire verantwoordelijkheid ligt toch vooral bij aanbieders en gebruikers. Ingevolge deze aanpak, waarbij de focus met name ligt op het gebied van voorlichting, zal eind dit jaar een enquête worden uitgezet. De uitkomsten van deze enquête zullen leidend zijn voor onze initiatieven en activiteiten voor de komende jaren. We sluiten zoveel mogelijk aan bij de initiatieven die op regionaal niveau (Veiligheidsregio) zijn of worden genomen waaronder aansluiting bij de expertgroep cybercrime Twente van het platform IVZ.

Wat hebben wij over 4 jaren bereikt?

- De aanbevelingen die volgen uit de later dit jaar te houden enquête zetten we om in een uitvoeringsplan en voeren we voor 2024 uit;
- We hebben inzicht in de aard en omvang van digitale criminaliteit en monitoren ontwikkelingen
- We vergroten het bewustzijn van burgers en bedrijven met focus op specifieke doelgroepen.

4.3 VEILIGE WOON- EN LEEFOMGEVING

4.3.1 Woninginbraken

Bekend is dat een woninginbraak een zeer grote en langdurige impact heeft op het veiligheidsgevoel. Het aantal woninginbraken is de afgelopen jaren gedaald. De combinatie van een gerichte aanpak van veelplegers, preventieactiviteiten en een gespecialiseerd interventieteam woninginbraken bij de politie hebben hiertoe bijgedragen. Een lijn die wij de komende jaren onverminderd willen voortzetten. De maatregelen die we onder meer voorstellen bij de aanpak van veelplegers en bij de wijkgerichte aanpak zijn in die zin ook instrumenten om het aantal woninginbraken verder naar beneden te krijgen. We willen creatieve middelen inzetten om de bewustwording en alertheid van inwoners te vergroten. Naast de bekende zogenaamde witte voetjesacties zetten we ook een 'beroepsinbreker" in die mensen attendeert op hoe makkelijk het soms is om in te breken. Ook willen we nagaan of de mogelijkheden van sociale media/Burgernet beter benut kunnen worden door mensen te waarschuwen als er in de directe omgeving is ingebroken.

Wat hebben we over 4 jaren bereikt?

- We stellen een actieprogramma op met partners en voeren jaarlijks tenminste 3 gerichte preventieacties uit

4.3.2 Woonoverlast en verloedering

Zoals al eerder gesteld is het borgen van de veiligheid in de eigen buurt en daarbij behoren gevoelens van veiligheid topprioriteit voor de komende jaren. Wij willen daar een divers instrumentarium op in zetten.

Door diverse ontwikkelingen (bv toenemende extramuralisering) is in sommige wijken of delen sprake van een toename van overlast. In de aanpak trekken wij de komende jaren intensiever samen op met Welbions maar ook met partijen als Wijkkracht en GGD.
Aan de hand van een aantal indicatoren (bv klachten) maar ook zaken als draagkracht worden de wijken of delen daarvan ingedeeld op rangorde van kwetsbaarheid. Voor de meest kwetsbare wijken maken we onder regie van Welbions en samen met diverse partners een stappen/actieplan. Hierbij willen we ook invulling geven aan de kaders zoals beschreven in paragraaf 2 zoals een gezamenlijke communicatie . Zoals het wijkgericht werken van onder meer toezicht en politie en ook willen we het gebruik van nudging (gedragsbeïnvloeding) stimuleren en toepassen. We willen daarbij bewoners uitdrukkelijk betrekken. Partijen als Wijkkracht zijn daarbij van essentieel belang. Bij de uitvoering van de actieplannen willen we overwegen beschikbare budgetten voor leefbaarheid meer specifiek in te zetten in de betrokken wijken en ook afspraken te maken met Welbions over een meer gezamenlijke inzet.
De vraag die daarnaast voor ligt is of meer sturing gegeven moet worden binnen het proces van woningtoewijzing. Het kan zeer ongunstig voor het leefklimaat uitpakken om bepaalde personen te huisvesten in dezelfde straat. We willen samen met Welbions onderzoeken of het wenselijk is om bv voor de kwetsbare wijken of in breder verband daar specifieke regels voor op te stellen.

Wij worden in toenemende mate geconfronteerd met een beperkt aantal personen die in redelijkheid niet te huisvesten zijn in een reguliere woonomgeving maar dat specifiek maatwerk noodzakelijk is. Het betreft veelal een combinatie van structureel ongepast gedrag, veroorzaken van geluidsoverlast, het dumpen van afval, bedreigingen, vaak door alcohol of drugsgebruik, waarbij zorg, begeleiding etc niet tot het gewenste regelmaat heeft geleid. Het zijn deze personen die een buitengewoon negatieve invloed hebben op een woonomgeving. Deze problematiek vraagt om niet conventionele oplossingen. Met Welbions willen wij de komende periode onderzoeken of het aanbieden van een bijzondere en afgelegen huisvesting mogelijk en wenselijk is voor notoire overlastgevers waarvoor geen andere oplossing meer voorhanden is. In de volksmond wordt deze voorziening ook wel timeout- of paradijsvogelwoningen genoemd. Wij stellen hiertoe een richtinggevende notitie op.

i

Ingevolge de woonvisie en vastgelegd in de diverse bestemmingsplannen is geregeld dat opsplitsen van woningen in kamerverhuur niet is toegestaan. Naast de kwaliteit van de woonomgeving spelen ook aspecten als het voorkomen van brandonveilige situaties en het voorkomen van diverse vormen van overlast hierbij een doorslaggevende rol. De komende jaren ligt in die zin vooral focus op een consequente handhaving daar waar sprake is van onveilige situaties met bijzondere focus op de binnenstad.

Wij zien in toenemende mate dat opslagruimtes/garageboxen gebruikt worden voor de opslag van gestolen goederen dan wel voor opslag van verboden midden of zelfs voor hennepteelt. Het zijn vrij anonieme ruimtes waar vanuit handhaving vooralsnog geen prioriteit ligt. Wij willen met eigenaren naar een systeem waarbij 1-2 keer per jaar een controle plaats vindt van de verhuurde ruimtes. Wij zullen hiertoe in 2021 een afzonderlijke startnotitie opstellen.

Wat hebben we over 4 jaren bereikt?

- Voor de meest kwetsbare wijken ligt er een actie/stappenplan dat de komende vier jaren wordt uitgevoerd.
- We onderzoeken de mogelijkheid voor deze kwetsbare wijken het politiekeurmerk (zowel voor de woning als de woonomgeving) in te voeren.
- We onderzoeken de wenselijkheid en mogelijkheid om te komen tot zogenaamde time-out of paradijsvogelwoningen.
- Er is meer sturing op woningtoewijzing vanuit de wens om veiligheidsproblemen voor te zijn.
- We onderzoeken de mogelijkheid om samen met eigenaren periodiek garageboxen cs te controleren.

4.3.3 Auto-inbraken en fietsdiefstallen

Het aantal auto-inbraken is de laatste jaren fors gedaald. De primaire verantwoordelijkheid ligt vooral bij de eigenaren. De gemeente heeft hier vanuit het veiligheidsbeleid weinig sturingsmogelijkheden (behoudens goede en veilige parkeervoorzieningen.
De diefstal van fietsen vindt tot op heden vooral plaats op specifieke locaties en tijden. Met name het gebied van het station en het uitgaansgebied zijn hot spots, waarbij veel ebikes en accu's worden gestolen.
De opgave van veilige en kwalitatief goede voorzieningen ligt primair binnen programma bereikbaarheid. Voor het centrum willen wij in de komende periode in afstemming met ondernemers, programma binnenstad, programma bereikbaarheid en de politie een (creatieve) oplossing vinden, zeker voor de nachten in het weekend. Door (en in overleg met) de politie en Openbaar Ministerie worden met enige regelmaat lokfietsen ingezet.

Wat hebben we over 4 jaren bereikt?

- Met politie en Openbaar Ministerie maken wij in de lokale driehoek afspraken over opsporing en vervolging inzake auto-inbraken en diefstal
- We voeren het recente vastgestelde fietsenplan uit waarbij er een veilige en structurele fietsvoorziening (overdekt en bewaakt) wordt gerealiseerd in het centrum en specifiek voor de horeca avonden .

4.3.4 Veelplegers

Hengelo kent thans circa 25 veelplegers welke zich hoofdzakelijk veelvuldig schuldig maken aan vermogensdelicten zoals auto- en woninginbraken. Een relatief kleine groep personen is verantwoordelijk voor een zeer hoog aantal delicten. De aanpak van veelplegers vormt dan ook een belangrijk speerpunt in ons streven het aantal delicten in 2024 verder terug te dringen. Op lokaal niveau kennen we een casusoverleg waarin alle veelplegers worden besproken en waarin OM, politie en reclassering deelnemen.
Ook bestaat er een top x overleg waarin 'criminelen' worden besproken om te voorkomen dat zij afglijden naar de status van een veelpleger.

Wat hebben we over 4 jaren bereikt?

- Van iedere veelpleger en lid van de top X ligt er een plan van aanpak dat wordt uitgevoerd
- We borgen snelle doorlooptijden in de uitvoering van deze plannen.

4.4 VEILIGHEID EN ZORG

In toenemende mate raken, ook vanwege de recent gerealiseerde decentralisaties, de domeinen zorg, jeugd en veiligheid elkaar. Om de binding en regievoering te versterken is het van groot belang beleidsontwikkelingen binnen zorg - jeugd -veiligheid op elkaar af te stemmen en ook ten aanzien van de vraag over welke bijdrage concreet vanuit "veiligheid" wordt geleverd. De primaire inhoudelijke beleidsverantwoordelijkheid en procesregie bij de navolgende thema's ligt binnen het sociale domein (waar dus in meer of mindere mate een veiligheidscomponent aanwezig is).

- Huiselijk geweld
- Jeugd en veiligheid
- Beleid ten aanzien van thuis en daklozen
- Geestelijk gezondheidszorg /overlast gevende personen/zorgmijders/personen met verward gedrag
- Beleid Nazorg gedetineerden
- Veiligheid op scholen

Bij deze thema's levert programma veiligheid een bijdrage in het kader van de sluitende ketenaanpak. Die bijdrage is in onderhavig hoofdstuk nader uitgewerkt. Bij thema's als prostitutiebeleid, drugsbeleid, ondermijning, aanpak veelplegers, veiligheidshuis en radicalisering ligt de primaire verantwoordelijkheid bij veiligheid. Vanuit zorg - jeugd wordt hier met name op het gebied van preventie een bijdrage geleverd ter optimalisering van de sluitende ketenaanpak.

4.4.1 Huiselijk geweld en kindermishandeling

Er is lokaal een sluitende keten aanpak gerealiseerd en voor elke casus wordt– meestal in overleg met zowel slachtoffer als dader- een plan van aanpak opgesteld. De achterstand in de aanpak van meldingen omtrent huiselijk geweld en kindermishandeling is naar verwachting per 1 januari 2021 weggewerkt. De doelstelling voor de periode 2021-2024 is dat alle meldingen van huiselijk geweld en kindermishandeling binnen de wettelijke termijn 5 dagen worden opgepakt. De opgave vanuit veiligheid is primair om die keten te borgen en met politie en Openbaar Ministerie goede afspraken te maken over de opsporing en vervolging van huiselijk geweld. Kinderen, ouderen en slachtoffers van eerwraak worden daarbij het hoogst geprioriteerd.

De cijfers van huiselijk geweld zijn redelijk stabiel maar het vermoeden bestaat dat veel geweld niet bij de politie of de instellingen gemeld wordt. In de loop van 2021 wordt door Veilig Thuis een campagne gestart om inwoners meer bewust te maken van signalen die kunnen duiden op huiselijk geweld en kindermishandeling. Doelstelling van de campagne is mensen er toe te bewegen signalen eerder te melden bij Veilig Thuis. Het streven om beter zicht te krijgen op de daadwerkelijke omvang en de drempel te verlagen om melding of aangifte te doen blijven uitgangspunt van beleid. Ook de justitiële partners kunnen daarin een belangrijke bijdrage leveren. Veiligheid levert hierin een actieve bijdrage.

Wat hebben we over 4 jaren bereikt?

- We hebben een sluitende ketenaanpak waarbij met politie en Openbaar Ministerie afspraken liggen over de prioritering in het opsporing en vervolgingsbeleid.
- We zorgen voor een laagdrempelige manier voor het doen van aangifte.

4.4.2. Jeugd en Veiligheid

De bestaande aanpak heeft de afgelopen zijn waarde bewezen. Voor overlastgevende, hinderlijke en criminele groepen worden plannen van aanpak opgesteld met daarin maatregelen op individueel

of groepsniveau. Deze plannen worden bewaakt binnen het stedelijk jeugdoverleg. Veiligheid levert een bijdrage aan een sluitende keten ten aanzien van hinderlijke en overlast gevende jeugdgroepen. Zodra een jeugdgroep de kwalificatie “crimineel’ heeft gekregen neemt veiligheid de regie over en is verantwoordelijk voor de realisatie van de totstandkoming en uitvoering van het plan van aanpak. Goede werkafspraken over inzet en tijdstip van instrumentarium en goede afstemming tussen strafrechtelijke aanpak en (eventuele) ondersteuning op het gebied van zorg etc is daarbij essentieel. Momenteel is er overigens in Hengelo geen groep met het karakter crimineel.

Jongeren die zorgwekkend risicogedrag vertonen en een complexe problematiek tot 23 jaar worden besproken in het *JustitieelOverlegRisicojongeren(JOR)*. Er wordt een integraal plan van aanpak opgesteld, dus inclusief strafrechtelijke sancties, en bestuursrechtelijke en/of hulpverlenings-interventies. Wij dragen zorg voor een goed aansluiting, ook met de strafrechtketen.

Wat hebben wij over 4 jaren bereikt?

- Zodra zich criminele jeugdgroepen voordoen stellen wij een concreet plan van aanpak op en voeren dit samen met partners uit.
- Ten aanzien van overlast gevende en hinderlijke groepen borgen we een sluitende keten.
- Voor de meest zorgwekkende jeugd die dreigt af te glijden naar het criminele milieu stellen we een concreet persoonsgericht plan van aanpak op en voeren dat uit.

4.4.3. Veiligheid op scholen.

Scholen moeten een veilige plek voor jongeren zijn om zich voor te bereiden op de toekomst. Groepsvorming of juist uitsluiting, misbruik van sociale media, invloeden van buiten “op het schoolplein” (bv drugs) zijn slechts enkele vormen van ongewenst gedrag die de veiligheid op scholen bedreigen. Maar ook de veiligheid van personeel/docenten staat soms onder druk. Wij zien in toenemende mate dat scholen dit herkennen en bereid zijn beleid op te formuleren bv via het convenant veilige school. Een ontwikkeling waarin wij actief een bijdrage willen leveren en zorg willen dragen voor een goede uitvoering. Zowel in preventieve zin (bv gastcolleges, “schoolagent”), maar ook in repressieve zin kan de politie maar ook andere instituten als Trimbos hierin een belangrijke rol vervullen.

Wat hebben we over 4 jaren bereikt?

- Wij bevorderen dat elke school een convenant veilige school heeft, bevorderen dat afspraken worden nagekomen en evalueren periodiek met elkaar.

4.4.4. Overlast door personen met verward gedrag.

Wij zien de laatste jaren in toenemende mate een stijging van overlast door personen met verward gedrag.

Gemeenten hebben in 2018 de opdracht van de VNG gekregen om te komen tot een sluitende aanpak voor mensen met verward gedrag verder. De regie over deze aanpak ligt bij de gemeenten die daarbij nauw samenwerken met de ketenpartners (zoals GGZ, Politie, OM, Veiligheidshuis, zorg- en hulpverleningsinstanties, GGD, ROAZ, de meldkamer en ervaringsdeskundigen).

. De Rijksoverheid bevordert de zorg en ondersteuning voor personen met verward gedrag en biedt hulp aan de samenwerkende partijen. Hierbij heeft het Rijk 5 prioriteiten:

1. Een werkende aanpak voor de gro personen met verward gedrag met een hoog (veiligheids)risico, (o.a. implementatie van de ketenveldnorm)
2. Het zicht krijgen op de groep personen met een (psychische) kwetsbaarheid die een aanvullende ondersteuningsbehoefte hebben
3. Het meldnummer voor niet-acute zorgen voor personen met verward gedrag
4. Het vervoer van zorgbehoevende personen (in Twente hebben we hiervoor de streettriage)
5. Gegevensdeling in het kader van de aanpak gericht op personen met verward gedrag.

Mensen met psychische problemen creëren met grote regelmaat een onveiligheidsgevoel bij anderen in de directe woonomgeving of in het publieke domein. Met name de zogenaamde zorgmijders vormen hierin een extra risico. Dit risico wordt versterkt wanneer sprake is van geconcentreerde huisvesting. Het bieden van goede zorg door betrouwbare partners in combinatie van het bieden van een veilige woonomgeving is essentieel . Er is veelal sprake van een complexe meervoudige problematiek met een sterke veiligheidscomponent, waarbij met enige regelmaat coördinatie wordt gevraagd van het Zorg- en Veiligheidshuis. Via het meldpunt verwarde personen maar ook via Street triage bereiken ons in toenemende mate signalen die om een integrale aanpak vragen. Het speelveld kent vele partners vaak met eigen wetgeving en financiering. Vanuit veiligheid willen wij een bijdrage leveren om samen met partners goede proces- en werkafspraken te maken en daar waar de overlast een veiligheidsprobleem wordt voeren wij regie en lossen casuïstiek resultaatgericht en met een duurzaam karakter op.

Wat hebben we over 4 jaren bereikt?

- We optimaliseren de ketenaanpak en leveren daar een bijdrage aan.
- Daar waar overlast een veiligheidsprobleem wordt, neemt veiligheid de regie en komen we tot een structurele oplossing.

4.4.5 Radicalisering en extremisme.

Binnen Twente bestaat een casustafel extremisme waarin personen of groepen die dreigen te radicaliseren of reeds voorbij dit punt zijn worden besproken. Samen met partners wordt een gericht plan van aanpak opgesteld en uitgevoerd met als doel verder afglijden te voorkomen. Hengelo neemt hieraan deel. Op een hoge uitzondering na zijn in Hengelo de afgelopen jaren geen personen geradicaliseerd.
De laatste jaren zijn wij wel vormen van polarisatie tussen groepen in de samenleving ontstaan. Bij sommige onderwerpen schiet de spanningsboog omhoog (zwarte piet discussie, COVID-19) We willen een bijdrage leveren en initiatieven nemen om te borgen dat de tegenstellingen in de samenleving afnemen. Wij bevorderen de ontmoeting en het nemen van initiatieven tussen verschillende stromingen en leveren een bijdrage aan het verbinden van organisaties en mensen, het tegengaan van vooroordelen en het verminderen van wij/zij denken.

Wat hebben wij over 4 jaren bereikt?

- Alle meldingen met betrekking tot radicalisering worden integraal opgepakt en van iedere casus ligt er een breed gedragen plan van aanpak dat wordt uitgevoerd.

4.5.6 Het Zorg- en Veiligheidshuis.

Het Zorg- en Veiligheidshuis Twente vervult een belangrijke ondersteunende rol in de beleidsontwikkeling en uitvoering op het snijvlak tussen sociaal en veiligheid bij meervoudige complexe casuïstiek. Bij complexe meervoudige casuïstiek waarbij vaak sprake is van een vorm van maatschappelijke onrust kan het veiligheidshuis desgevraagd de regie overnemen met als doel om in gezamenlijkheid met alle betrokken partijen een structurele oplossing te bieden. Het zijn vaak deze complexe casussen die kritische leerpunten in de ketenaanpak blootleggen. In die zin vormt het veiligheidshuis vaak een sluitstuk op weg naar het vinden van een oplossing. Wij participeren hierin actief en brengen partijen in positie. Het veiligheidshuis heeft ook tot taak om gevraagd of ongevraagd met voorstellen te komen ter optimalisering van de ketenaanpak. Wij dagen het veiligheidshuis hiertoe uit en beoordelen samen met alle betrokken disciplines hoe wij de keten verder kunnen optimaliseren.

Wat hebben wij over 4 jaren bereikt?

- Wij borgen dat leerpunten bij complexe persoonsgebonden problematiek worden omgezet in een verbetering van de ketenaanpak bij alle betrokken partners

5.5 Rampenbestrijding

In Twente is de crisisbeheersing en rampenbestrijding regionaal georganiseerd. De Veiligheidsregio Twente (VRT) is voor Hengelo en Twente de organisatie voor de brandweer en de voorbereiding op en bestrijding van rampen en crises. In regioverband willen wij een flexibele, slagvaardige en outputgerichte crisisorganisatie zijn, waarbij de inwoner centraal wordt gesteld, die met passende inzet rampen en crises zo goed mogelijk bestrijdt. Een goede voorbereiding met oefening en training is hierbij van groot belang.
De komende jaren zetten wij ons samen met de VRT in om deze organisatie verder te beoefenen. Daarbij oefenen en trainen we ook meer 'nieuwe' crisisvormen dan alleen de klassieke vormen zoals branden etc. Zo wordt ingezet op cybersecurity en terroristische dreigingen, maar bijvoorbeeld ook calamiteiten in het sociaal domein en maatschappelijke onrust. Daarmee werken we verder aan de professionalisering van de kolom bevolkingszorg. Hierbij wordt steeds meer gestuurd op de zelfredzaamheid van de Twentse inwoners.
Hiermee creëren we gezamenlijk een bestendige en parate crisisorganisatie.

De Veiligheidsregio kent een eigen beleidscyclus waar wij actief worden betrokken. Specifiek op gemeenteniveau ligt de taak van bevolkingszorg. Ten aanzien van deze taak willen wij de komende jaren nadrukkelijk inzetten op nieuwe risico's en ontwikkelingen, zoals de grotere kans op risicovol weer waaronder droogte en cybercrime. Uiteraard zullen op termijn eventuele leeraspecten van de corona crisis worden omgezet in concrete verbeterpunten

Wat hebben wij over 4 jaren bereikt?

- We conformeren ons aan de doelstellingen van de regionale crisisorganisatie zoals de VRT deze heeft omschreven:
- Een bestendige en parate crisisorganisatie die inspeelt op nieuwe ontwikkelingen

Behandelvoorstel

Onderwerp	**Vergroten exploitatiegebied grondexploitatiegebied Marskant**		
Zaaknummer	3113904	**Portefeuillehouder**	Bas van Wakeren
Historie	De geschiedenis van het project 'De Marskant' loopt al enkele jaren. Op 18 juli 2017 heeft de raad besloten dat de gemeente en Welbions een aantal locaties rondom de Marskant apart van elkaar gaan ontwikkelen. Om bovenstaande ontwikkelingen te kunnen realiseren is op 18 december 2018 (zaaknummer 2278861) door de raad de grondexploitatie vastgesteld. Voor het project Marskant, zijn ondertussen ontwerpsessies gehouden, intensieve contacten hebben plaatsgevonden met het Waterschap voor de beekzone en de voorbereidingen voor de sanering en het bouwrijp maken van het terrein zijn in volle gang. Maar nu doen er zich een tweetal kansen voor die het project Marskant en dit gedeelte van de binnenstad ten goede komen. De gemeentelijke vastgoedobjecten Markant en de Willemschool komen vrij; dat wil zeggen: het vastgoedobject Markant wordt niet langer gebruikt voor het huisvesten van ambtenaren en de Willemschool wordt na de herfstvakantie van schooljaar 2020-2021 niet meer gebruikt voor onderwijshuisvesting.		
Belangrijkste beslis/-bespreekpunten	Het vrijkomen van de twee gebouwen geeft extra kansen voor de ontwikkeling van dit gebied. Om hier op in te kunnen spelen worden aan uw raad voorgelegd om de plangrenzen aan te passen en deze onderdelen toe te voegen aan het plan en de grondexploitatie Marskant.		

Politieke Markt	**8 december 2020**			
Voorzitter	**Griffiemedewerker**	**Zaal**	**Domein**	**Duur**
Marie-José Luttikholt	Coen Hartendorp	Digitaal. Te volgen via www.youtube.com/gemeentehengeloOV	Fysiek	75 min
Doel van de sessie	Oordeelsvorming ter voorbereiding op besluitvorming in de Raad.			
Behandeladvies	De fracties hebben oordeelsvormend gesproken over dit voorstel. Conclusie is dat het voorstel als hamerstuk geagendeerd kan worden in de eerst volgende raadsvergadering. Gelet op de discussie wordt punt 3 uit het voorgestelde dictum verwijderd. Het wijzigen van het Woningbouwprogramma 2020-2029 betreft namelijk een bevoegdheid van het college.			
Spreekrecht publiek	ja	duur: Maximaal 5 minuten per persoon.		

Raad	**januari 2021**	
Doel van de sessie	Besluitvorming – Hamerstuk	
Behandeladvies	De raad wordt gevraagd in te stemmen met dit voorstel.	
Spreekrecht publiek	nee	

Echtheid van dit digitale document controleren? www.hengelo.nl/controleeruwdocument

RAADSBESLUIT

ZAAKNUMMER	BEHANDELEND AMBTENAAR	SECTOR	PORT. HOUDER
3113904	nijenhuis, joop	FYS-PVG	Bas van Wakeren

ONDERWERP

3113904 - Vergroten exploitatiegebied grondexploitatie Marskant

DE RAAD VAN DE GEMEENTE HENGELO BESLUIT:

1. De vergroting van het plangebied van de grondexploitatie Marskant, door toevoeging van het pand Markant, de omliggende gronden en de Willemschool, vast te stellen;
2. In te stemmen met een verrekening van € 250.000 van het reserve grondbedrijf naar het reserve Vastgoedbedrijf na het afsluiten van het project Marskant.

PUBLIEKSVRIENDELIJKE SAMENVATTING

De kans doet zich voor om met de toevoeging van de panden Willemschool en Markant het plangebied aan de Marskant kwalitatief te verbeteren. Dit besluit maakt dat mogelijk.

DE GEMEENTERAAD VAN HENGELO, DATUM

De griffier De voorzitter

Echtheid van dit digitale document controleren? www.hengelo.nl/controleeruwdocument

RAADSADVIES

ZAAKNUMMER	BEHANDELEND AMBTENAAR	SECTOR	PORT. HOUDER
3113904	Zûm grotenhoff, Christel	FYS-PVG	Bas van Wakeren

ONDERWERP

Vergroten exploitatiegebied grondexploitatie Marskant

AANLEIDING, DOEL EN WAT GING ER AAN VOORAF

De geschiedenis van het project 'De Marskant' loopt al enkele jaren. Op 18 juli 2017 heeft de raad besloten dat de gemeente en Welbions een aantal locaties rondom de Marskant apart van elkaar gaan ontwikkelen. Om bovenstaande ontwikkelingen te kunnen realiseren is op 18 december 2018 (zaaknummer 2278861) door de raad de grondexploitatie vastgesteld. Voor het project Marskant, zijn ondertussen ontwerpsessies gehouden, intensieve contacten hebben plaatsgevonden met het Waterschap voor de beekzone en de voorbereidingen voor de sanering en het bouwrijp maken van het terrein zijn in volle gang.

Maar nu doen er zich een tweetal kansen voor die het project Marskant en dit gedeelte van de binnenstad ten goede komen. De gemeentelijke vastgoedobjecten Markant en de Willemschool komen vrij; dat wil zeggen: het vastgoedobject Markant wordt niet langer gebruikt voor het huisvesten van ambtenaren en de Willemschool wordt na de herfstvakantie van schooljaar 2020-2021 niet meer gebruikt voor onderwijshuisvesting.

Het vrijkomen van deze gebouwen geeft extra kansen voor de ontwikkeling van dit gebied. Om hier op in te kunnen spelen worden aan uw raad voorgelegd om de plangrenzen aan te passen en deze onderdelen toe te voegen aan het plan en de grondexploitatie Marskant.

INHOUD VAN HET VOORSTEL

Op 18 juli 2017 (zaaknummer 2126138) heeft de raad besloten dat de gemeente en Welbions een aantal locaties rondom de Marskant kunnen gaan ontwikkelen. Deze ontwikkelen worden beschouwd als een meerwaarde voor de binnenstad en daarom is op 18 december 2018 (zaaknummer 2278861) door de raad de grondexploitatie Marskant vastgesteld. De voorziening die voor Marskant per 01 januari 2020 is genomen, is opgelopen naar een tekort van € 2 miljoen netto contante waarde.

Voor het project Marskant zijn ondertussen ontwerpsessies gehouden, intensieve contacten hebben plaatsgevonden met het Waterschap voor de beekzone en de voorbereidingen voor de sanering en het bouwrijp maken van het terrein zijn in volle gang.

En nu dienen er zich een tweetal kansen aan die, naast een meerwaarde voor de binnenstad, ook een financieel voordeel kunnen opleveren. Deze kansen zijn vanuit het project Marskant al eerder bekeken in de ontwerpfase van het plan. Deze mogelijkheden waren toen echter nog niet concreet genoeg. Dat is nu wel het geval.

1. Pand Markant aan de Deldenerstraat 59

Het pand Markant aan de Deldenerstraat 59 is een vastgoedobject uit de portefeuille van het vastgoedbedrijf. Het werd tijdelijk gebruikt voor de huisvesting van de afdeling regulering en toezicht. Nu alle medewerkers van de gemeente Hengelo weer gehuisvest zijn in het nieuwe stadskantoor is het pand leeg komen te staan en komt het in aanmerking voor verkoop.

Door het pand en het bijbehorende perceel toe te voegen aan het plangebied van Marskant kan het geheel, nog beter op elkaar afgestemd worden. De voordelen zijn:

- Integrale ontwikkeling als één geheel, stedenbouwkundig en wat betreft functies;
- De mogelijkheid om het parkeren rondom het pand efficiënter en aantrekkelijker in te richten;
- De tuin (rechts van het pand) behorend bij Markant en grenzend aan de Berflobeek kan net als in het plangebied (waar nodig) worden gesaneerd en heringericht in samenwerking met het Waterschap. Hiermee krijgt ook het pand met buitenruimte een upgrade;
- Het gebouw is nu onderdeel van een planologische 'witte vlek' – zonder bestemming die hiermee de benodigde bestemming kan krijgen.

Naast het gebouw staat in het stedenbouwkundig plan een volume ingetekend met bestemming wonen.

Hiervan is gezien de ligging en het ontwerp geconstateerd dat dit op deze wijze met de bestemming wonen een lastig verkoopbaar element in het gebied is.

Indien we het pand Markant toevoegen aan de grondexploitatie, dan kunnen deze gronden, inclusief bouwmogelijkheden, samen met Markant op de markt gebracht worden. Ze kunnen dan verkocht worden om in zijn totaliteit te worden ontwikkeld. Er kan dan een passende bestemming aan het pand, de bouwgrond en de omliggende ruimten, worden toegekend. Daarmee krijgt het perceel bouwgrond inhoudelijk en waarschijnlijk ook financieel een betere waarde.

De boekwaarde van het pand Markant is € 15.000. Een waardebepaling, door een onafhankelijke taxateur, van het gebouw, laat zien dat het pand tussen de € 400.000 en € 950.000 waard is bij verkoop. De uiteindelijke opbrengst is afhankelijk van de bestemming. Normaal gesproken komt bij de verkoop van gemeentelijk vastgoed het resultaat ten gunste (of ten laste) van de reserve van het Vastgoedbedrijf. In dit geval wordt voorgesteld om het verwachte resultaat ten gunste van de grondexploitatie te laten komen en bij afsluiting van het project € 250.000 te verrekenen met de reserve van het vastgoedbedrijf ten behoeve van de bezuinigingstaakstelling van het vastgoedbedrijf.

2. De Willemschool aan de Willemstraat 85

De Willemschool aan de Willemstraat is een vastgoedobject uit de portefeuille van Onderwijs. De school wordt gebruikt door Stichting Scholengroep Primato. Door een fusie met de Dr. Schaepmanstichting is het schoolgebouw overbodig geworden en na het schooljaar 2020-2021 zal het leeg komen te staan. De afdeling Beleid van de sector Sociaal heeft aangegeven geen andere invulling te gaan geven aan het

vastgoedobject. Het pand met omliggende buitenruimte zal overgedragen worden aan het Vastgoedbedrijf.

In het project Marskant is bij aanvang al gesproken over een mogelijke 2e fase van het project Marskant. Door toevoeging van de ruimte van de school wordt het gehele gebied tussen de Deldenerstraat – Marskant – Willemstraat – Helmersstraat getransformeerd van een braakliggend terrein aan de rand van een stad naar een hoogwaardig nieuw woonwijkje in het groen in een stadse omgeving.

Ontwerpschets; nog niet het definitieve ontwerp

We stellen voor, anders dan bij de inbreng van het pand Markant door het Vastgoedbedrijf, om geen verrekening plaats te laten vinden tussen Onderwijshuisvesting en de grondexploitatie Marskant. Het verschil met het Markantperceel is, dat dit pand met bouwgrond verkocht wordt aan een ontwikkelaar. Verdere kosten en het ontwikkelrisico komen voor rekening van de ontwikkelaar. Op het perceel Willemschool worden kosten gemaakt om vervolgens als gemeente woningbouwkavels te verkopen, hiermee landen dus ook alle risico's in het project.

Deze kans voor het toevoegen van extra kavels in de ontwikkeling van het plangebied Marskant zou het project en binnenstad qua uitstraling ten goede komen en derhalve de voorkeur hebben boven het in de markt te zetten als solitair vastgoedobject.

Wat betekent dit voor het project Marskant

Plangebied:
Het plangebied van het project Marskant is nu 7.412 m² groot. Door het toevoegen van de percelen van Markant en de Willemschool wordt het plangebied vergroot met respectievelijk 1.278 m² en 3.534 m². In totaal wordt het plangebied dan 12.224 m² groot.

Bij toevoeging van beide percelen zal er binnen het project een splitsing worden gemaakt in 3 gedeelten:

1) Verkoop in de huidige staat (Markant en grond), totaal 1.880 m² groot;
2) Ontwikkeling bouwkavels (Marskant en Willemschool), totaal 10.187 m² groot;
3) Bestaande openbare ruimte welke behouden blijft, 157 m² groot.

Werkzaamheden:
Extra werkzaamheden:
- toevoeging van Markant:
  - Het in de markt zetten van het vastgoedobject met bijbehorende buitenruimte, inclusief eigen parkeervoorzieningen en een bouwmogelijkheid;
  - Maken van een bestemmingsplan; dit proces zal pas gestart worden na overeenstemming met de ontwikkelende partij van het bovenste gedeelte van het project.
- toevoeging van Willemschool:
  - Slopen van Willemschool en ontruimen schoolplein;
  - Verkennend bodemonderzoek (vooralsnog geen sanering);
  - Bouwrijp maken van de bouwkavels;
  - Verkopen bouwkavels;
  - Woonrijp maken; waaronder het creëren van een speelplek.

Fasering:
De fasering van de grondexploitatie van Marskant loopt door tot 2026 (herziening 2020, vastgesteld 01-07-2020). Beide toegevoegde percelen zouden mee kunnen lopen in deze fasering. Markant zal in de huidige staat op de markt gezet worden, waarna het bestemmingsplan hierop afgestemd kan worden. De sloop en het bouwrijp maken van de Willemschool kan mee gaan met de fasering van de ontwikkeling van de bouwkavels van Marskant.

Het betreft hier een project met gemeentelijke particuliere kaveluitgifte, dus dit betekent dat na de bestemmingsplanprocedure en het saneren/ bouwrijp maken het gebied er geruime tijd zonder enige bouwactiviteit kan liggen. We hebben het tempo van verkoop en start bouwwerkzaamheden niet volledig zelf in de hand.

Woningbouwprogramma:
In het woningbouwprogramma 2020-2029 zijn voor het project Marskant 25 woningen opgenomen. Volgens de ontwerpen die er nu liggen kunnen er 18 vrije bouwkavels worden uitgegeven. Door het toevoegen van de Willemschool en het doorzetten van het meest recente ontwerp zou het totaal bouwkavels komen op 30 kavels. Ten opzichte van het woningbouwprogramma 2020-2029 zou dat een toevoeging betekenen van 5 woningen. Echter, het plangebied wordt vergroot. Nu gaat het een mooi geheel vormen met de herontwikkeling van Marskant. Het vormt een afgerond geheel aan de rand van de binnenstad. Er is vraag naar het product en het plan ligt in de binnenstad van Hengelo waar de focus op ligt.

Speelplek:
Door het vervallen van het speelplein van de Willemschool zal ergens in het project Marskant een nieuwe speelplek worden aangelegd. De vorm en plek zal nog nader onderzocht moeten worden.

Risico's:
De risico's voor de toe te voegen percelen zijn minimaal. Er is een afzetmarkt voor Markant en de vrije bouwkavels. Er zijn sinds de uitgifte van het project Ziekenhuis-Kievitstraat geen vrije gemeentelijke bouwkavels meer uitgegeven in het centrum van Hengelo. Ook de variatie in de type kavels, de kavelgrootte en het afgeronde geheel, zal het verkoopproces ten goede komen. De bodemgesteldheid is het enige risico. De bodem onder de Willemschool is niet aangemerkt als een verdachte locatie. Om hier

duidelijkheid over te krijgen zal een verkennend onderzoek worden uitgevoerd. Dit naar verwachting kleine risico zal opgevoerd worden in de risicoanalyse.

Financiële consequenties:
Bij de laatste vastgestelde herziening (1 januari 2020), was het te kort op de lopende grondexploitatie € 2,0 miljoen netto contante waarde.

Het toevoegen van het pand Markant leidt tot een voordeel van € 273.000 tot € 873.000 (afhankelijk van de bestemming). De bestemming is deels afhankelijk van de ideeën van de ontwikkelaar. Normaal gesproken komt bij de verkoop van gemeentelijk vastgoed het resultaat ten gunste (of ten laste) van de reserve van het Vastgoedbedrijf. In dit geval wordt voorgesteld om bijna € 500.000 van het verwachte resultaat ten gunste van de grondexploitatie te laten komen en bij afsluiting van het project € 250.000 te verrekenen met de reserve van het vastgoedbedrijf.

Door de locatie Willemschool toe te voegen verbetert de grondexploitatie met € 238.000. Voorgesteld wordt om dit voordeel volledig ten gunste van de grondexploitatie te laten komen, omdat ook de risico's van sloop en verkoop kavels binnen het plan vallen.

BESPREEK- EN BESLISPUNTEN

1. De vergroting van het plangebied van de grondexploitatie Marskant, door toevoeging van het pand Markant, de omliggende gronden en de Willemschool, vast te stellen;
2. In te stemmen met een verrekening van € 250.000 met de reserve van het Vastgoedbedrijf na afsluiting van het project Marskant;

FINANCIËLE ASPECTEN

Door het toevoegen van de 2 panden verwachten we het project Marskant in 2026 af te sluiten met € 829.000 lager tekort op de grondexploitatie. Echter, er blijft een tekort over van bijna € 1,5 miljoen; dit was ruim € 2,3 miljoen.

BIJLAGE(N)

- 20201006 vastgestelde grondexploitatie Marskant herzieningen 2020;
- 20201006 gewijzigde grondexploitatie Marskant door vergroting plangebied.

Dit raadsadvies is vastgesteld door het college van B & W van Hengelo.

Samenvattend overzicht complex 28: Marskant

A. Ruimtegebruik	In m^2	In %
Bruto oppervlak	7.412	100,0%
Netto uitgeefbaar	5.140	69,3%
Groen en water	1.022	13,8%
Ontsluiting	1.250	16,9%

B. Programma	In m^2	Aantal
Nog uit te geven:	5.140	25
Uitgegeven gronden:	0	0
Totaal	5.140	25

Opdrachtgever	: J. Nijenhuis
Projectleider	: M. Briggeman
Planeconoom	: C. zûm Grotenhoff
Prijspeil	: 01.01.2020
Startdatum	: 18.12.2018
Einddatum	: 31.12.2026
Rentepercentage	: 2,00%
Mutatiedatum	: 24.02.2020

Omschrijving	Gerealiseerd t/m 2018	Jaarschijf 2019	Na 31.12.2019 te realiseren	Nieuwe opzet per 01.01.2020
C. Kosten				
1. Verwerving		2.351.138		2.351.138
2. Bouw- en woonrijp maken (incl. sloop)	7.825	15.879	923.069	946.772
3. Algemene plankosten	93.425	64.935	209.331	367.691
4. Beheerskosten		3.133		3.133
5. BTW				0
6. Reserve Bovenwijkse Voorzieningen				0
7. Reserve Grondbedrijf				0
8. Bodem sanering		528	188.926	189.454
9. herinrichting beekzone				0
Totaal kosten (I)	101.250	2.435.612	1.321.326	3.858.187
D. Bijdragen				
- Subsidies				0
- Algemene dienst				0
- Reserve Grondbedrijf				0
- Voorzieningen Stadsvernieuwing				0
- Derden				0
- Ontvangen huren en pachten				0
- Overige Bijdragen				0
Totaal bijdragen (II)	0	0	0	0
Netto kosten (I-II = III)	101.250	2.435.612	1.321.326	3.858.187
E. Opbrengsten				
- Woningbouw			1.845.260	1.845.260
- Bedrijven				0
- Kantoren				0
- Groen				0
Totaal opbrengsten (IV)	0	0	1.845.260	1.845.260
Nominale eindwaarde (IV-III)	-101.250	-2.435.612	523.934	-2.012.927
F. Tijdsinvloeden				
- Rente	0	-2.116	-397.638	-399.754
- Kostenindexering			-55.755	-55.755
- Opbrengstenindexering			141.984	141.984
Totaal tijdsinvloeden	0	-2.116	-311.408	-313.525
Eindresultaat 31.12.2026	-101.250	-2.437.728	212.526	-2.326.452
Contante waarde 01.01.2020				-2.025.316
Boekwaarde 31.12.2019		2.538.978		

Samenvattend overzicht complex 28: Marskant vergroting plangebied

A. Ruimtegebruik	In m²	In %
Bruto oppervlak	12.224	100,0%
Netto uitgeefbaar	9.280	75,9%
Groen en water	1.102	9,0%
Ontsluiting	1.685	13,8%
openbare ruimte	157	1,3%

B. Programma	In m²	Aantal
Ontwikkeling Markant:	1.880	1
Uitgegeven Markant:	0	0
Ontwikkeling Marskant:	7.400	30
Uitgegeven Marskant:	0	0
Totaal	9.280	31

Opdrachtgever	: J. Nijenhuis
Projectleider	: M. Briggeman
Planeconoom	: C. zûm Grotenhoff
Prijspeil	: 01.01.2020
Startdatum	: 18.12.2018
Einddatum	: 31.12.2026
Rentepercentage	: 2,00%
Mutatiedatum	: 02.07.2020

Omschrijving	Gerealiseerd t/m 2018	Jaarschijf 2019	Na 31.12.2019 te realiseren	Nieuwe opzet per 01.01.2020
C. Kosten				
1. Verwerving		2.351.138	107.180	2.458.318
2. Bouw- en woonrijp maken (incl. sloop)	7.825	15.879	1.503.383	1.527.087
3. Algemene plankosten	93.425	64.935	380.057	538.416
4. Beheerskosten		3.133	2.610	5.743
5. BTW				0
6. Reserve Bovenwijkse Voorzieningen				0
7. Reserve Grondbedrijf				0
8. Bodem sanering		528	194.426	194.954
9. herinrichting beekzone				0
Totaal kosten (I)	101.250	2.435.612	2.187.656	4.724.518
D. Bijdragen				
- Subsidies				0
- Algemene dienst				0
- Reserve Grondbedrijf				0
- Voorzieningen Stadsvernieuwing				0
- Derden				0
- Ontvangen huren en pachten				0
- Overige Bijdragen				0
Totaal bijdragen (II)	0	0	0	0
Netto kosten (I-II = III)	101.250	2.435.612	2.187.656	4.724.518
E. Opbrengsten				
- Woningbouw			2.656.731	2.656.731
- Bedrijven				0
- Kantoren				0
- Overig nader te bepalen			791.140	791.140
Totaal opbrengsten (IV)	0	0	3.447.870	3.447.870
Nominale eindwaarde (IV-III)	-101.250	-2.435.612	1.260.214	-1.276.647
F. Tijdsinvloeden				
- Rente	0	-2.116	-358.434	-360.550
- Kostenindexering			-103.552	-103.552
- Opbrengstenindexering			243.430	243.430
Totaal tijdsinvloeden	0	-2.116	-218.556	-220.672
Eindresultaat 31.12.2026	-101.250	-2.437.728	1.041.658	-1.497.320
Contante waarde 01.01.2020				-1.303.507
Boekwaarde 31.12.2019		2.538.978		

Bedrijfskode	Grootboekrekening	Kostensoort	Ink.-Uitg (I - U)	Structureel	Bedrag Begrotingsjaar	Bedrag jaar +1	Bedrag jaar +2	Bedrag jaar +3	Bedrag jaar +4	Omschrijving
1	64201001	730020	U	N	92180					Boekwaarde Willemschool
1	2121	730020	I	N	92180					Boekwaarde Willemschool
1	7700	900000	I	N	-92180					Boekwaarde Willemschool
1	64201001	750010	I	N	92180					Verr. boekw Willemschool met Grex Marskant
1	68203028	750010	U	N	92180					Verr. boekw Willemschool met vastgoed
1	68203028	320060	U	N	115000					Sloopkosten Willemschool
1	68203028	320040	U	N	67548					Bouw en woonrijpmaken
1	68203028	380700	U	N	37019					Alg. plankosten
1	68203028	320050	U	N	5500					Saneringskosten
1	68203999	750050	I	N	317247					Overboekingsrekening 820.3
1	3200	750050	U	N	317247					Grex marskant
1	3999	900000	I	N	317247					Grex marskant

Bedrijfskode	Grootboekrekening	Kostensoort	Ink.-Uitg (I - U)	Structureel	Bedrag Begrotingsjaar	Bedrag jaar +1	Bedrag jaar +2	Bedrag jaar +3	Bedrag jaar +4	Omschrijving
1	68207002	730020	U	N	15000					Boekwaarde pand Markant
1	2121	730020	I	N	15000					Boekwaarde pand Markant
1	7700	900000	I	N	-15000					Boekwaarde pand Markant
1	68207002	750010	I	N	15000					Verr. boekw Markant met Grex Marskant
1	68203028	750010	U	N	15000					Verr. boekw Markant met vastgoed
1	68203028	320040	U	N	16705					Bouw en woonrijpmaken
1	68203028	380700	U	N	20493					Alg. plankosten
1	68203999	750050	I	N	52198					Overboekingsrekening 820.3
1	3200	750050	U	N	52198					Grex marskant
1	3999	900000	I	N	52198					Grex marskant

Behandelvoorstel

Onderwerp	**Beleidskader Woonwagenstandplaatsen**		
Zaaknummer	3128347	**Portefeuillehouder**	Bas van Wakeren
Belangrijkste beslis/-bespreekpunten	Het college van burgemeester- en wethouders vraagt aan de gemeenteraad om het beleidskader Woonwagenstandplaatsen vast te stellen. Dit houdt in: 1. Dat de raad kennis neemt van de behoefte naar woonwagenstandplaatsen en het huidige tekort in woonwagenstandplaatsen; 2. Dat het college van burgemeester- en wethouders de ambtelijke organisatie opdraagt om onderzoek te doen naar een nieuw te realiseren woonwagenstandplaatslocatie; 3. Dat bij het locatieonderzoek rekening wordt gehouden met de wensen van de doelgroep 4. Dat er gestreefd wordt naar een zo dekkend mogelijke exploitatie, maar dat de raad erkent dat het woonwagenbeleid een maatschappelijke opgave is die ook maatschappelijk geld kan kosten .		
Historie	Jarenlang hebben gemeenten in het hele land weinig gedaan met het woonwagenbeleid. Met het intrekken van de Woonwagenwet in 1999 verviel de verplichting van gemeenten om te voldoen aan de specifieke woonwensen van woonwagenbewoners, Sinti en Roma. De afgelopen jaren heeft deze doelgroep echter een succesvolle strijd gevoerd voor erkenning van de woonwagencultuur. Het wonen in familieverband op een woonwagenstandplaats is één van de belangrijkste kenmerken daarvan. Het Europees Hof voor de Rechten van de Mens heeft geoordeeld dat woonwagenbewoners een eigen culturele identiteit hebben die beschermd moet worden. Het Rijk heeft daarom samen met gemeenten een visie op het standplaatsenbeleid ontwikkeld dat in lijn is met het mensenrechtelijk kader voor de culturele identiteit van Roma, Sinti en woonwagenbewoners. Dit "Beleidskader woonwagen en standplaatsenbeleid" van het ministerie van BZK is sinds 2018 van kracht. Het is aan gemeenten om een lokale invulling te geven het landelijke beleidskader. Dit voorstel voor een lokaal beleidskader woonwagenstandplaatsen is daarin een eerste stap.		

Politieke Markt	**15 december 2020**			
Voorzitter	**Griffiemedewerker**	**Zaal**	**Domein**	**Duur**
Frank Peters	Coen Hartendorp	Digitaal – Live te volgen via www.youtube.com/gemeentehengeloOV	Fysiek	75 min
Doel van de sessie	Oordeelsvorming			
Behandeladvies	Aan het begin van de sessie is er voor belangstellenden de mogelijkheid om in te spreken. Daarna is het woord aan de raadsleden en wordt hen een oordeel gevraagd over het voorliggende beleidskader Woonwagenstandplaatsen. Hier kunnen de fracties met elkaar en het college over in debat.			
Spreekrecht publiek	ja ☒ nee ☐		duur: maximaal 5 minuten	

Raad	**Januari 2021**
Doel van de sessie	

Echtheid van dit digitale document controleren? www.hengelo.nl/controleeruwdocument

Behandeladvies		
Spreekrecht publiek	nee	

RAADSADVIES

ZAAKNUMMER	BEHANDELEND AMBTENAAR	SECTOR	PORT. HOUDER
3128347	van den berg, elmar	FYS-SR	Bas van Wakeren

ONDERWERP

3128347 - Beleidskader woonwagenstadplaatsen

AANLEIDING, DOEL EN WAT GING ER AAN VOORAF

Jarenlang hebben gemeenten in het hele land weinig gedaan met het woonwagenbeleid. Met het intrekken van de Woonwagenwet in 1999 verviel de verplichting van gemeenten om te voldoen aan de specifieke woonwensen van woonwagenbewoners, Sinti en Roma.

De afgelopen jaren heeft deze doelgroep echter een succesvolle strijd gevoerd voor erkenning van de woonwagencultuur. Het wonen in familieverband op een woonwagenstandplaats is één van de belangrijkste kenmerken daarvan. Het Europees Hof voor de Rechten van de Mens heeft geoordeeld dat woonwagenbewoners een eigen culturele identiteit hebben die beschermd moet worden. Het College voor de Rechten van de Mens oordeelde dat het uitsterfbeleid, waarbij het aantal standplaatsen wordt gereduceerd, in strijd is met de Algemene wet gelijke behandeling. Ook de Nationale Ombudsman adviseerde gemeenten om de culturele identiteit van woonwagenbewoners te erkennen en te faciliteren.

Het Rijk heeft daarom samen met gemeenten een visie op het standplaatsenbeleid ontwikkeld dat in lijn is met het mensenrechtelijk kader voor de culturele identiteit van Roma, Sinti en woonwagenbewoners. Dit “Beleidskader woonwagen en standplaatsenbeleid“ van het ministerie van BZK is sinds 2018 van kracht.

Het is aan gemeenten om een lokale invulling te geven het landelijke beleidskader. Dit voorstel voor een lokaal beleidskader woonwagenstandplaatsen is daarin een eerste stap.

INHOUD VAN HET VOORSTEL

Aan de gemeenteraad wordt gevraagd om het beleidskader voor het ontwikkelen van nieuwe woonwagenstandplaatsen vast te stellen.

Situatie Hengelo

Op dit moment zijn er in de gemeente Hengelo 12 woonwagenstandplaatsen verdeeld over drie locaties, te weten: de Twekkelerweg, César Franckstraat en Zwavertsweg.

De locatie aan de Twekkelerweg heeft zeven standplaatsen. Vanwege de grootte en de ligging van de locatie is er geen mogelijkheid tot uitbreiding. Welbions is op deze locatie bezig met het bijwerken van achterstallig onderhoud.

Aan de César Franckstraat zijn drie nette standplaatsen. Ook hier is ruimtelijk gezien geen mogelijkheid tot uitbreiding. Deze standplaatsen worden wat betreft grootte en inrichting gezien als uitgangspunt voor het realiseren van nieuwe standplaatsen.

De laatste locatie is aan de Zwavertsweg. In het verleden waren hier meerdere standplaatsen. Op dit moment woont er nog maar één woonwagenbewoner op deze locatie. Deze bewoner heeft aangegeven graag over te willen stappen naar een burgerwoning van Welbions. Welbions heeft aangegeven dit perceel te willen betrekken bij herontwikkeling in de wijk. Het ligt dus voor de hand om na de verhuizing en met instemming van de bewoner deze locatie op te heffen. Afbouw is volgens het nieuwe beleidskader niet toegestaan maar is vanwege deze uitzonderlijke omstandigheden te verantwoorden.

Echtheid van dit digitale document controleren? www.hengelo.nl/controleeruwdocument

Behoefte aan standplaatsen in Hengelo

Om te bepalen of het ontwikkelen van nieuwe standplaatsen in Hengelo nodig is, zijn er gesprekken gevoerd tussen de gemeente, Welbions en de woonwagengemeenschap. Doel van deze gespreken was om de behoefte aan standplaatsen te peilen en om te onderzoeken welke voorkeuren de woonwagenbewoners hebben wat betreft eventueel nieuwe woonwagenlocaties.

Behoefte

In een eerste behoeftepeiling hebben zich 18 geïnteresseerden voor een woonwagenstandplaats gemeld bij Welbions. De gemeente is aan de hand van een aantal criteria nagelopen of deze mensen daadwerkelijk binding hebben met de woonwagengemeenschap in Hengelo. Op deze manier wordt geborgd dat eventuele nieuwe standplaatsen in de gemeente Hengelo geen aanzuigende werking hebben op bewoners die eigenlijk geworteld zijn in andere gemeenten.
Na deze controle blijft er een lijst over van 14 geïnteresseerden voor een woonwagenstandplaats.

Voorkeuren bij nieuwe locaties

De woonwagenbewoners geven aan dat het leven in familieverband op standplaatsen een van de belangrijke kenmerken is van hun wooncultuur. Om dit te kunnen realiseren geven ze de voorkeur aan kleinschalige locaties met vijf tot zeven standplaatsen. Verder gaven de woonwagenbewoners aan dat ze graag binnen het stedelijke gebied wonen en niet zoals voorheen op bedrijventerreinen of de uiterste randen van de stad.

Uit het beleidskader volgt dat corporaties voorzien in de huisvesting van woonwagenbewoners voor zover deze tot de doelgroep behoren. Uit de gesprekken met de geïnteresseerden is gebleken dat een aantal van de geïnteresseerden niet tot de doelgroep van Welbions behoren en over mogelijkheden beschikt zelf de woonwagen en/of bijbehorende standsplaats te kopen. Het aanbieden van de mogelijkheid van zowel huur via Welbions als koop en/of erfpacht op een locatie behoort dus tot de opties.

Eerste verkenning

Er heeft een eerste ambtelijke verkenning plaatsgevonden naar de situatie in Hengelo aan de hand van de volgende 3 vragen.

1 Is er een behoefte in Hengelo en hoe groot is die;
2 zijn er potentieel geschikte locaties in de gemeente;
3 wat zijn mogelijk de financiële consequenties.

Ad 1. In samenwerking met Welbions is de behoefte aan standplaatsen in beeld gebracht. Uitgangspunt is daarbij de behoefte van mensen met een aantoonbare binding aan Hengelo. De behoefte bedraagt op dit moment 13 standplaatsen.

Nadrukkelijk is gebleken –ook uit ervaringen uit het verleden- dat het verstandig is om rekening te houden met de familierelaties van de doelgroep en de omvang van de standplaatsen beperkt te houden (5 à 7 standplaatsen per locatie).

Ad 2. Met de bewoners hebben we gekeken naar de criteria waaraan een geschikte locatie moet voldoen. Het gaat dan bijvoorbeeld om omvang van de locatie, maar ook om de ligging (centraal in de stad, buitenaf). Op basis van die wensen hebben we in eerste instantie gekeken naar locaties die eigendom zijn van gemeente of Welbions. Specifiek naar de locaties van de gemeente in Niet In Exploitatie Genomen Gronden (NIEGG). Dit zijn locaties die eigendom zijn van de gemeente, maar waar geen programma op ligt.
Op basis van een quickscan zijn daar een aantal locaties uitgekomen die in meer of mindere mate geschikt zijn.

Ad 3. Zie het onderdeel ''financiële aspecten''

De uitkomst van de eerste verkenning is dus als volgt: er is een aanvullende behoefte aan standplaatsen en er moet rekening worden gehouden met een tekort op de exploitatie. Verder onderzoek naar geschikte locaties die ook voldoende rekening houden met de wensen van de woonwagenbewoners is wenselijk.

Urgentie

Het beleidskader dat gemeenten oproept tot het ontwikkelen van lokaal woonwagen- en standplaatsenbeleid stamt inmiddels uit juli 2018. De aanzienlijke behoefte aan standplaatsen gecombineerd met het feit dat er vrijwel geen beschikbare standplaatsen op de huidige locaties zijn maakt het een urgent probleem.

Woonwagenbewoners informeren regelmatig bij de gemeente en bij Welbions over de stand van zaken van het woonwagenbeleid. In andere gemeenten in de regio zijn woonwagenbewoners in actie gekomen omdat gemeenten zich niet houden aan het beleidskader. Het is dus zowel beleidsmatig als politiek-bestuurlijk urgent.

Het ligt voor de hand om de uitwerking van het beleidskader ter zijner tijd op te nemen in de nieuwe woonvisie. We kunnen echter niet wachten met het ontwikkelen van het woonwagenbeleid tot de nieuwe woonvisie. Hiervoor is het onderwerp te politiek-bestuurlijk gevoelig. Bovendien is het voor het proces met de woonwagenbewoners wenselijk dat er na twee jaar een uitspraak komt over de richting die de gemeente Hengelo opgaat.

Beleidskader en proces

Een eerste globale verkenning ligt er nu, maar een nadere uitwerking kan langs verschillende sporen worden aangevlogen. Kiezen we voor het maximaal faciliteren van de behoefte, kiezen we voor een zo klein mogelijk tekort op de exploitatie, kiezen we voor de meest kansrijke locatie? Het is gewenst om op basis van een heldere opdracht, gedragen door het college en de gemeenteraad, te komen tot een lokale invulling van het beleidskader.

Het beleidskader zet in grote lijnen de voorwaarden voor een nieuwe locatie uiteen. Dit wordt vastgesteld door de gemeenteraad. Het college van burgmeester- en wethouders geeft vervolgens door middel van een Bestuurlijke opdracht de ambtelijke organisatie de opdracht om het beleidskader uit te werken.

Het concrete resultaat van deze uitwerking is een voorstel voor het ontwikkelen van standplaatsen op één of meerdere locaties. De raad heeft bij het beoordelen van de financiële dekking en de benodigde bestemmingsplanwijziging nog de bevoegdheid om over een definitieve locatie te oordelen. Het beleidskader en de beoogde nieuwe locatie vormen dan samen de belangrijkste bouwsteen voor het opnemen van het woonwagenbeleid in de nieuwe woonvisie.

Een beleidskader geeft richting aan het proces (zowel intern als extern) en geeft richting aan de verwachtingen die mogen worden gesteld aan de uitkomst. Dit laatste is ook zeker van belang voor de bewoners om wie het gaat.

Het beleidskader is toegevoegd in bijlage 1.

BESPREEK- EN BESLISPUNTEN

Het college van burgemeester- en wethouders vraagt aan de gemeenteraad om het bijgevoegde beleidskader (bijlage 1) vast te stellen. Dit houdt in:
1. Dat de raad kennis neemt van de behoefte naar woonwagenstandplaatsen en het huidige tekort in woonwagenstandplaatsen;
2. Dat het college van burgemeester- en wethouders de ambtelijke organisatie opdraagt om onderzoek te doen naar een nieuw te realiseren woonwagenstandplaatslocatie;
3. Dat bij het locatieonderzoek rekening wordt gehouden met de wensen van de doelgroep

4. Dat er gestreefd wordt naar een zo dekkend mogelijke exploitatie, maar dat de raad erkent dat het woonwagenbeleid een maatschappelijke opgave is die ook maatschappelijk geld kan kosten.

FINANCIËLE ASPECTEN

Financiële aspecten en risico's

Kosten

De kosten voor de gemeente hebben wij op dit moment nog niet 100% inzichtelijk. Een eerste grofmazige verkenning die is uitgevoerd op basis van kengetallen komt uit op een onrendabele top van ca. € 42.000 per standplaats. Daarbij is uitgegaan van € 64.500 aan kosten en € 22.500 aan grondopbrengsten.

Locatie-gebonden kosten

Afhankelijk van de keuze voor een bepaalde locatie spelen verschillende elementen aan de kostenkant een rol. De kosten die gemaakt moeten worden om een specifiek perceel aan te kopen (indien het niet in eigendom is van de gemeente of Welbions), variëren doorgaans altijd per locatie. Deze zijn niet achter het bureau te bepalen met behulp van kengetallen. Ook eventueel aanwezige bebouwing die moet worden gesloopt en/of mogelijk aanwezige verontreiniging van de bodem die moet worden gesaneerd zijn kosten die pas zijn te bepalen op het moment dat er een locatie in beeld is. Verder geldt dat de ligging van het terrein van van grote invloed is: moet er extra infrastructuur (wegen, riolering, kabels en leidingen) worden aangelegd om de kavels te ontsluiten, of is deze al aanwezig? Deze kosten zijn, zonder goed in te zoomen op een specifieke locatie nooit goed 'te vangen' met behulp van kengetallen, terwijl ze van grote invloed kunnen zijn op de totale kosten die moeten worden gemaakt om een locatie bewoonbaar te maken voor deze doelgroep.

Locatie-onafhankelijke kosten

Naast de locatie-gebonden kosten zijn er ook meer universele kosten zoals uren voor ambtelijke begeleiding, het wijzigen van het bestemmingsplan en communicatie met de omgeving. Deze zijn over het algemeen niet of minder locatie gebonden

Opbrengsten

Per standplaats is ervan uitgegaan dat de bouwrijpe woonwagenkavel een opbrengst zal genereren van € 22.500. Hierbij wordt aangesloten bij de prijs die we reken voor een 'normale' grondgebonden sociale huurwoning in Hengelo. Voor kavels die niet worden ingezet voor de doelgroep van Welbions, maar worden verkocht kan in theorie een hogere grondprijs worden gerekend. Voor zover wij nu overzien gaat het overwegend om plaatsen die nodig zijn voor bewoners die vallen binnen de inkomensgrenzen voor sociale woningbouw.

Dekking

In de vervolgopdracht moet verder worden onderzocht welke dekkingsbronnen de gemeente kan inzetten om het tekort van de voor dit project te openen grondexploitatie te dekken.

Risico's

De belangrijkste risico's in financiële zin hebben te maken met de beschikbaarheid van geschikte locaties en verzet uit de omgeving. Hierdoor kunnen de locatie-gebonden kosten en de kosten van ambtelijke inzet enorm oplopen (procedures etc.). Daarnaast kan het zijn dat er geen overeenstemming wordt bereikt met de Woningcorporatie of kopende afnemers van de standplaatsen van de locaties, waardoor de grondopbrengsten niet worden gerealiseerd.

BIJLAGE(N)

Bijlage 1. Beleidskader woonwagenstandplaatsen gemeente Hengelo.
Bijlage 2. Beleidskader gemeentelijk woonwagen- en standplaatsenbeleid (Ministerie van BZK).

Dit raadsadvies is vastgesteld door het college van B & W van Hengelo.

RAADSBESLUIT

ZAAKNUMMER	BEHANDELEND AMBTENAAR	SECTOR	PORT. HOUDER
3128347	van den berg, elmar	FYS-SR	Bas van Wakeren

ONDERWERP

3128347 - Beleidskader woonwagenstandplaatsen

DE RAAD VAN DE GEMEENTE HENGELO BESLUIT:

Het college vraagt aan de raad om het beleidskader inzake woonwagenstandplaatsen vast te stellen.

PUBLIEKSVRIENDELIJKE SAMENVATTING

Het college B en W van de gemeente Hengelo vraagt aan de raad om het beleidskader inzake woonwagenstandplaatsen vast te stellen. Bovendien laat het college door de ambtelijke organisatie onderzoek doen naar de haalbaarheid en kosten van tenminste één nieuwe woonwagenlocatie. Aanleiding voor dit onderzoek is een nieuw beleidskader voor gemeentelijk woonwagen- en standplaatsenbeleid, dat het Rijk samen met gemeenten heeft ontwikkeld. Daarin stelt het rijk dat gemeenten meer rekening moeten houden met de wensen en de cultuur van woonwagenbewoners en voorzien in voldoende standplaatsen. Naar aanleiding hiervan hebben Welbions en de gemeente Hengelo een verkenning en behoeftepeiling uitgevoerd. Er zijn nu drie locaties in Hengelo voor woonwagens aan de Zwavertsweg, César Franckstraat en de Twekkelerweg met in totaal 12 standplaatsen. Uit gesprekken met bewoners blijkt dat er behoefte is aan nieuwe woonwagenstandplaatsen. Dit onderzoek zal volgens verwachting voor 1 maart 2021 worden afgerond. Vervolgens is het aan de gemeenteraad om een besluit te nemen over het vervolg.

DE GEMEENTERAAD VAN HENGELO, **DATUM**

De griffier De voorzitter

Beleidskader woonwagenstandplaatsen gemeente Hengelo

Aanleiding

Jarenlang hebben gemeenten in het hele land weinig gedaan met het woonwagenbeleid. Met het intrekken van de Woonwagenwet in 1999 verviel de verplichting van gemeenten om te voldoen aan de specifieke woonwensen van woonwagenbewoners, Sinti en Roma.

De afgelopen jaren heeft deze doelgroep echter een succesvolle juridische strijd gevoerd voor erkenning van de woonwagencultuur. Het wonen in familieverband op een woonwagenstandplaats is één van de belangrijkste kenmerken daarvan. Het Rijk heeft daarom samen met gemeenten een visie op het standplaatsenbeleid ontwikkeld dat in lijn is met het mensenrechtelijk kader voor de culturele identiteit van Roma, Sinti en woonwagenbewoners. Dit "Beleidskader woonwagen en standplaatsenbeleid" van het ministerie van BZK is sinds 2018 van kracht.

Naar aanleiding van het landelijke beleidskader is ambtelijk een eerste verkenning gemaakt van de stand van het woonwagenbeleid in de gemeente Hengelo. Hier is uitgekomen dat er in Hengelo op dit moment behoefte is aan dertien nieuwe woonwagenstandplaatsen. Op de huidige locaties is geen uitbreiding mogelijk. Dat betekent dat er nieuwe woonwagenlocaties moeten worden ontwikkeld. Dit beleidskader stelt de kaders vast voor de zoektocht naar nieuwe locaties.

Kaders voor woonwagenlocaties

Een van de kaders voor nieuw woonwagenbeleid zijn de wensen van de woonwagengemeenschap en het mensrechtelijk kader. Deze geven aan uitgangspunt dat het leven in familieverband op kleinschalige locaties mogelijk moet worden gemaakt. Daarnaast is er vanuit de woonwagengemeenschap de wens om niet zoals voorheen te wonen op industrieterreinen of de buitenranden van de stad. Ook vanuit de gemeente wordt vanwege de kleinschaligheid de voorkeur gegeven aan dit soort locaties van vijf tot zeven standplaatsen.

Voor de exploitatie van toekomstige woonwagenstandplaatsen wordt samengewerkt met woningcorporatie Welbions. Een deel van de woonwagenbewoners behoort tot hun doelgroep. Een ander deel kan zelf een standplaats en woonwagen financieren. Een mix van huur en koop en/of erfpacht op één locatie behoort tot daarom de opties. Dit wordt in de vervolgopdracht verder uitgewerkt.

Financiën

Een grofmazige exploitatieopzet voor het ontwikkelen van nieuwe standplaatsenlocaties maakt duidelijk dat het ontwikkelen van standplaatsen een tekort oplevert van ca. € 42.000 per standplaats. Daarbij is uitgegaan van € 64.500 aan kosten en € 22.500 aan grondopbrengsten. Dit tekort van ca. € 42.000 komt voor de rekening van de gemeente. In de vervolgopdracht moet verder worden onderzocht welke dekkingsbronnen de gemeente kan inzetten om het tekort van de voor dit project te openen grondexploitatie kan dekken. Ook wordt naarmate het locatieonderzoek vordert duidelijk of het tekort groter of kleiner zal worden. Dat is afhankelijk van locatiegebonden kosten.

Relatie met woonvisie en verdere proces

Eerder is de wens uitgesproken om een nieuwe woonvisie op te stellen. Het ligt voor de hand om het woonwagenbeleid – oftewel een uitwerking van dit beleidskader – op te nemen in de nieuwe woonvisie.

Het is echter wenselijk om al voor de ontwikkeling van de nieuwe woonvisie het woonwagenbeleid vorm te geven. Aan de hand van de eerste verkenning is de belangrijkste informatie aanwezig: er is een landelijk vastgesteld beleidskader, er is een mensenrechtelijk kader, er is een tekort in aanbod

van standplaatsen, de wensen vanuit de woonwagengemeenschap zijn kenbaar en het is aannemend dat een tekort is op de exploitatie.

Ervaringen vanuit andere gemeenten leren ons dat duidelijke communicatie en besluitvaardigheid over het woonwagenbeleid voor de verwachtingen extern en intern wenselijk is. Bovendien is het voor het proces met de woonwagenbewoners wenselijk dat er na twee jaar een uitspraak komt over de richting die de gemeente Hengelo opgaat. Daarom is het nu het moment voor het college en de gemeenteraad om richting te geven aan het woonwagenbeleid.

Locatieonderzoek

Afgaande op de bovenstaande kaders vraagt de gemeenteraad het college van burgemeester en wethouder om met een voorstel te komen voor het ontwikkelen van nieuwe woonwagenstandplaatsen. Hierbij wordt in eerste instantie ingezet op het ontwikkelen van één locatie met vijf tot zeven standplaatsen. Bij de zoektocht naar een locatie wordt er rekening gehouden met de wensen van de woonwagengemeenschap en het mensenrechtelijk kader. Er wordt hierbij gestreefd naar een zo dekkend mogelijke exploitatie. Dit houdt in dat er in eerste instantie wordt gezocht naar NIEGG-locaties en dat er in acht wordt genomen dat het woonwagenbeleid een maatschappelijke opgave is die ook maatschappelijk geld kan kosten.

Ten slotte zal het woonwagenbeleid uiteindelijk verankerd worden in de nieuwe woonvisie. De raad heeft bij de beoordeling van de exploitatie en bijbehorende financiële dekking én bij de benodigde bestemmingsplanwijziging de bevoegdheid om mee te beslissen over het locatievoorstel.

Besluit

Het college van burgemeester- en wethouders vraagt aan de gemeenteraad om bovenstaande kaders vast te stellen. Dit houdt in:
1. Dat de raad kennis neemt van de behoefte naar woonwagenstandplaatsen en het huidige tekort in woonwagenstandplaatsen;
2. Dat het college van burgemeester- en wethouders de ambtelijke organisatie opdraagt om onderzoek te doen naar een nieuw te realiseren woonwagenstandplaatslocatie;
3. Dat bij het locatieonderzoek rekening wordt gehouden met de wensen van de doelgroep
4. Dat er gestreefd wordt naar een zo dekkend mogelijke exploitatie, maar dat de raad erkent dat het woonwagenbeleid een maatschappelijke opgave is die ook maatschappelijk geld kan kosten.

Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties

Beleidskader gemeentelijk woonwagen- en standplaatsenbeleid

Inhoudsopgave

1 Inleiding **2**

2 Samenvatting **6**

3 Achtergrond woonwagenbewoners en beleid **8**
3.1 Inleiding 9
3.2 Huisvestingsbeleid woonwagenbewoners 9

4 Mensenrechten en woonwagenbewoners **12**
4.1 Inleiding 13
4.2 Welke mensenrechten zijn van toepassing? 13
4.2.1 Het recht op huisvesting 13
4.2.2 Het recht op eerbiediging van privé-, familie- en gezinsleven 14
4.2.3 Het recht op gelijke behandeling 14
4.3 Mensenrechtelijke standaarden voor woonwagenbeleid 15
4.4 Mensenrechtelijke standaarden bij individuele besluiten 15
4.5 Conclusie 16

5 Bouwstenen voor beleid **18**
5.1 Visie 19
5.2 Rolverdeling 19
5.3 Vraag, het inventariseren van de woonbehoefte 20
5.4 Aanbod 21
5.5 Opnemen in woonvisie en prestatieafspraken 22
5.6 Beheer en exploitatie 23
5.7 Toewijzing van standplaatsen en/of woonwagens 23
5.8 Communicatie 24

1_Inleiding

In 1999 is de Woonwagenwet ingetrokken en werd het woonwagenbeleid gedecentraliseerd. Met het intrekken van de Woonwagenwet werd de 'normalisatie' van het huisvestingsbeleid voor woonwagenbewoners een feit. De zorg van de overheid in het voorzien in passende woonruimte behelsde vanaf dat moment dezelfde als voor burgers die niet in een woonwagen wonen, namelijk "het treffen van de benodigde maatregelen ten behoeve van een goede huisvesting voor hun ingezetenen, ongeacht of zij in een woning, een woonwagen of op een woonschip willen wonen". In de memorie van toelichting bij de intrekking van de woonwagenwet stond dat "deze verantwoordelijkheid ook inhoudt dat een wettelijke verplichting voor een gemeente om een woonwagencentrum in stand te houden niet meer noodzakelijk is." [1]

Vanuit het Rijk zijn de eerste jaren na de intrekking van de Woonwagenwet enkele handreikingen voor gemeenten uitgebracht met als doel hen te ondersteunen bij de beleidsvorming van het woonwagenbeleid. Inmiddels is van diverse kanten, onder meer door bewonersorganisaties, het Europees Hof voor de rechten van de mens, het College voor de Rechten van de Mens en de Nationale Ombudsman, aangegeven dat het beleidskader dat ontwikkeld is bij de intrekking van de Woonwagenwet niet meer voldoet. Zij geven aan dat er behoefte is aan een nieuw kader voor het gemeentelijk woonwagen- en standplaatsenbeleid. De nationale Ombudsman gaf in zijn rapport *Woonwagenbewoner zoekt standplaats*[2] aan dat het landelijke beleidskader en het op lokaal niveau gevoerde standplaatsenbeleid in overeenstemming dienen te worden gebracht met de geldende mensenrechtelijke kaders. Daartoe dient dit beleidskader.

Dit beleidskader gaat over het woonwagen- en standplaatsenbeleid. Het kader heeft betrekking op standplaatsen voor woonwagens voor mensen die zich van generatie op generatie als woonwagenbewoner hebben gemanifesteerd, of ze op dit moment daadwerkelijk in een woonwagen wonen is niet van belang. Hieronder vallen Roma, Sinti, 'reizigers' en rondreizende kermisexploitanten en circusartiesten. Er zijn grote verschillen tussen deze groepen. Echter, voor dit beleidskader is vooral de wens om te wonen in een woonwagen op een woonwagenlocatie van belang. Om deze reden en voor de leesbaarheid van dit beleidskader worden deze groepen in het vervolg van dit beleidskader aangeduid als woonwagenbewoners.

Vanaf het begin van deze eeuw heeft zich een aantal instanties uitgesproken over het mensenrechtelijk kader dat voor woonwagenbewoners geldt. Het Europees Hof voor de Rechten van de Mens oordeelde dat woonwagenbewoners een minderheidsgroep vormen met een eigen culturele identiteit die bescherming van de overheid verdient. Ook andere internationale organisaties hebben Nederland hierop al vaker aangesproken. Het College voor de Rechten van de Mens heeft geoordeeld dat het beleid van gemeenten die er naar streven het aantal standplaatsen tot nul te reduceren, het zogeheten uitsterfbeleid, in strijd is met het grondwettelijk recht op gelijke behandeling, zoals onder andere uitgewerkt in de Algemene wet gelijke behandeling. In mei 2017 heeft de Nationale ombudsman een rapport uitgebracht waarin hij stelde dat het Rijk en de gemeenten tekort schoten in hun betrouwbaarheid ten aanzien van woonwagenbewoners. De Nationale ombudsman vond dat zij het recht van woonwagenbewoners om te leven volgens hun culturele identiteit onvoldoende erkennen en faciliteren. De belangrijkste aanbevelingen van de ombudsman zijn: een gezamenlijke visievorming met gemeenten, woningcorporaties en bewoners, een beleidskader voor gemeenten en woningcorporaties en het monitoren van het aantal standplaatsen in Nederland.

De toenmalige minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties heeft in reactie hierop aan de Tweede Kamer meegedeeld[3] dat hij het beleidskader voor lokale overheden voor standplaatsen en woonwagens in overeenstemming zal brengen met de mensenrechtelijke uitgangspunten. Er zijn verschillende bijeenkomsten met woonwagenbewoners, gemeenten, woningcorporaties en andere betrokkenen geweest. Op basis van deze gesprekken is dit beleidskader tot stand gekomen. Tevens is hierover advies gevraagd aan het College voor de

[1] Kamerstukken II, 1996/97, 25 333, nr. 3

[2] Nationale Ombudsman, Woonwagenbewoner zoekt standplaats: Een onderzoek naar de betrouwbaarheid van de overheid voor woonwagenbewoners, 17 mei 2017, Rapportnummer: 2017/060

[3] Kamerstukken II, 2016-2017, 34 550 XVIII, nr. 48

Rechten van de Mens[4]. De aanbevelingen uit dit advies zijn zoveel mogelijk opgenomen in dit beleidskader.

Dit beleidskader is allereerst bedoeld voor gemeentebestuurders, gemeenteraadsleden en gemeenteambtenaren. Gemeenten zijn de regisseur van het huisvestingsbeleid, ook wat betreft woonwagens en standplaatsen. Ook kan dit beleidskader behulpzaam zijn voor bestuurders en medewerkers van woningcorporaties. Het is immers hun taak om standplaatsen en woonwagens te verhuren aan mensen met een laag inkomen, waarbij zij tevens gebonden zijn aan de wetgeving inzake gelijke behandeling.

Het ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties verwacht dat dit beleidskader aanleiding geeft voor een herijking van het standplaatsenbeleid voor woonwagens in diverse Nederlandse gemeenten. Door het beleid voor woonwagenbewoners te expliciteren wordt de specifieke woonbehoefte van deze groep gewaarborgd. Dit zou ertoe moeten leiden dat de trend van de afgelopen decennia, een daling van het aantal standplaatsen, wordt gekeerd.

Dit beleidskader is als volgt ingedeeld. In hoofdstuk 3 wordt ingegaan op de doelgroep en de achtergrond van het huidige beleid voor woonwagens en standplaatsen. In hoofdstuk 4 wordt het mensenrechtelijk kader uiteengezet. In hoofdstuk 5 zijn concrete aanwijzingen en bouwstenen voor het beleid beschreven.

[4] Advies inzake Woonwagen- en standplaatsbeleid van het College voor de Rechten van de Mens, bij brief van 28 maart 2018 aan de minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties aangeboden.

2_Samenvatting

In 1999 is de Woonwagenwet ingetrokken en werd het woonwagenbeleid gedecentraliseerd. De afgelopen jaren heeft zich een aantal instanties uitgesproken over het mensenrechtelijk kader dat voor woonwagenbewoners geldt. Zij stellen dat het beleidskader dat ontwikkeld is bij de intrekking van de Woonwagenwet niet meer voldoet. In mei 2017 heeft de Nationale ombudsman een rapport uitgebracht waarin hij stelde dat het Rijk en de gemeenten het recht van woonwagenbewoners om te leven volgens hun culturele identiteit onvoldoende erkennen en faciliteren.

Dit beleidskader reikt gemeenten de kaders aan waarmee zij het lokale woonwagenbeleid binnen het mensenrechtelijke kader kunnen ontwikkelen. Het biedt bouwstenen die gemeenten kunnen gebruiken om invulling te geven aan het gemeentelijke huisvestingsbeleid voor woonwagenbewoners. Uitgangspunt hierbij blijft dat huisvestingsbeleid een primaire verantwoordelijkheid van de gemeente is.

De gemeente is bij uitstek de bestuurslaag die lokaal afwegingen kan maken op basis van de lokale behoefte.

De visie die ten grondslag ligt aan dit nieuwe beleidskader heeft als kern inzake huisvesting het beschermen van woonwagenbewoners tegen discriminatie, het waarborgen van hun mensenrechten en het bieden van rechtszekerheid en duidelijkheid.

Concreet betekent dit:

- 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.

3_ Achtergrond woonwagen-bewoners en beleid

3.1 Inleiding

In Nederland zijn er verschillende groepen met een woonwagencultuur die in het verleden een nomadisch bestaan hadden. Het betreft Sinti, Roma en woonwagenbewoners, waaronder ook circusartiesten en kermisreizigers worden begrepen. Deze groepen werden in de twintigste eeuw aangeduid als "woonwagenbewoners" omdat een groot deel sinds de tweede helft van de 19e eeuw woont in woonwagens[5]. Hieronder wordt kort ingegaan op de te onderscheiden groepen die momenteel in Nederland zijn.

In de loop van de 15e eeuw kwamen steeds meer Roma en Sinti naar Nederland. Aanvankelijk betrof het vooral Oost-Europese Roma[6] die uit economische motieven kwamen en slechts tijdelijk in Nederland bleven. In de tweede helft van de 19e eeuw kwamen Sinti uit Duitstalig gebied die zich vestigden in Noord-Brabant en Limburg[7]. De Roma en Sinti kennen een lange geschiedenis van stigmatisering, vervolging en discriminatie[8]. In de Tweede Wereldoorlog zijn vele Roma en Sinti afgevoerd naar de concentratiekampen en daarbij omgekomen[9]. In de jaren zestig van de vorige eeuw kwam een groep Roma als gastarbeiders naar Nederland. Halverwege de jaren zeventig kwam daar een groep stateloze Roma bij, die een verblijfsvergunning kregen op voorwaarde dat ze zich huisvestten in huizen[10]. Ook bestaan er groepen autochtone reizigers die in hun levensonderhoud voorzagen[11] door middel van ambulante handel of beroepen als stoelenmatter, mandenmaker, slijper, ketellapper en paraplu-reparateur. Anderen waren muzikant of betrokken bij circus- en kermisattracties. Deze groep van woonwagenbewoners heeft ook van oudsher[12] marginalisatie[13] en discriminatie[14] ondervonden. De woonwagencultuur is ook erkend als immaterieel cultureel erfgoed[15]. Voor deze groepen is het onderhavige beleidskader van toepassing[16]. Immers zij hebben gemeen dat zij op het vlak van huisvesting zichzelf van generatie op generatie beschouwen als een aparte groep. Dat uit zich onder meer in de wijze waarop ze wonen.

3.2 Huisvestingsbeleid woonwagenbewoners

In 1918 werd de Woonwagenwet[17] van kracht. Deze wet bevatte regels waaraan de woonwagen en de bewoners moesten voldoen om in aanmerking te komen voor een vergunning en was mede bedoeld om de toename van het aantal woonwagens af te remmen. De bewoner van een wagen die niet aan de eisen voldeed, kreeg geen vergunning. Er kwam tevens een eind aan de vrijheid om de woonwagen overal neer te zetten. De wet voorzag ook in een verplichting voor de gemeente om een (sobere) standplaats in te richten mocht zij woonwagens niet willen verwijderen. Door een wijziging van de Woonwagenwet in 1957[18] werd het mogelijk dat gemeenten gezamenlijk regionale woonwagencentra (de latere grotere regionale kampen) konden inrichten. Het beleid richtte zich vanaf dat moment meer op resocialisatie en het wegwerken van achterstanden. De Woonwagenwet van 1968[19] maakte het rondtrekken vrijwel onmogelijk en beoogde een concentratie van woonwagenbewoners in grote kampen. Het doel was het welzijn van de woonwagenbewoners te bevorderen en hen als aparte groep met eigen voorzieningen te helpen en te verheffen. Daartoe werden er zo'n 50 regionale kampen met een beperkt aantal trekkersplaatsen en eigen voorzieningen gepland. Deze centra lagen meestal op afgelegen plaatsen aan de rand van de grote steden. Tegelijkertijd werd het vergunningenstelsel beperkt: wie in een woonwagen wilde gaan wonen, kreeg alleen

[5] J. Donker en J. Overbekking, Woonwagenbewoners in Nederland (1880-2006) Primo, Purmerend, 2006, p. 6-8

[6] Zie voor geschiedenis van de Roma en Sinti: N. Boggart, P. van Eeuwijk en J. Rogies, Zigeuners. De overlevering van een reizend volk, Elsevier, Amsterdam, 1980, p.28 en H. van Baar, The European Roma, F&N Eigen Beheer, Amsterdam 2011

[7] Monitor racisme en extreem rechts, Cahier nr. 3, Roma en Sinti, Peter R. Rodrigues en Maaike Matelski, Anne Frankstichting en Universiteit Leiden, 2004, p. 12

[8] M. Morel, De Romakwestie: een mensenrechtelijk perspectief, Universiteit Gent 2010, p. 3.

[9] B.A. Sijes, e.a., Vervolging van zigeuners in Nederland 1940-1945, Rijksinstituut voor oorlogsdocumentatie, monografieën nr. 13, Martinus Nijhof, Den Haag, 1979

[10] Monitor racisme en extreem rechts, Cahier nr. 3, Roma en Sinti, Peter R. Rodrigues en Maaike Matelski, Anne Frankstichting en Universiteit Leiden, 2004, p. 12-16

[11] A. Cottaer, L. Lucassen en W. Willems, Mensen van de reis, Waanders Uitgevers, Zwolle, 1995, p. 8 ev.

[12] zie onder meer: Het Verslag der Staatscommissie ingesteld bij Koninklijk Besluit van 22 september 1903, no. 51 over Bedelarij en landloperrij, woonwagen en woonschepen en habituele dronkenschap.

[13] College voor de rechten van de mens, oordeelnummer 2006-222, par. 3.16

[14] BMC, Rapport Inspectie Leefomgeving en Transport 2012, Woonwagenbewoners in Nederland 2011.

[15] https://www.immaterieelerfgoed.nl/nl/woonwagencultuur

[16] Handreiking antidiscriminatiebeleid gemeenten. Bijlage 7 bij de Kamerbrief inzake kabinetsaanpak en voortgangsrapportage over het Nationaal actieprogramma tegen discriminatie, Kamerstukken II, 2017/18, 30950, nr. 156

[17] Kamerstukken II, 1913/14, 56, nr. 1

[18] Kamerstukken II, 1955/56, 4363, nr. 2

[19] Kamerstukken II, 1967/68, 7572, nr. 2

een standplaats als de ouders ook al in een woonwagen woonden. Dit afstammingsbeginsel was bedoeld om uitbreiding van het aantal standplaatsen tegen te gaan. Elk woonwagencentrum had een maatschappelijk werker, gezondheidszorg, recreatievoorzieningen en een eigen lagere school. Naast de 45 grote centra, waren er in 1975 ook nog 125 kleinere centra.

Halverwege de jaren 70 van de vorige eeuw werd in de Nota woonwagenbeleid[20] vastgesteld dat dit systeem niet goed functioneerde. In deze nota werd gekozen voor decategorisering, normalisatie en deconcentratie. Daarom werd de Woonwagenwet aangepast[21]. De scholen op de centra werden opgeheven en er volgde een meer individuele benadering. Het rondtrekken werd geheel verboden en er werd gestreefd naar kleine centra met tien tot vijftien standplaatsen door elke gemeente een verplichting op te leggen om op het eigen grondgebied een woonwagencentrum in stand te houden of aan te leggen. De provincies moesten daartoe streefcijfers aanleggen in de zogeheten 'woonwagenplannen'.

In 1991 werd in de Beleidsnota "Wetgeving wonen op een standplaats in de jaren negentig"[22] besloten dat alle aparte regels en wetten voor woonwagenbewoners gefaseerd zouden worden afgeschaft. Uitgangspunt van beleid werd dat woonwagenbewoners moesten worden behandeld als 'gewone burgers'. Een wijziging van de Woonwagenwet[23] verplichtte iedere gemeente – opnieuw – om kleine centra in te richten van maximaal 15 standplaatsen, dicht bij de bebouwde kom om de integratie te bevorderen. Op 1 maart 1999 is de Woonwagenwet ingetrokken[24]. Sindsdien zijn gemeenten primair verantwoordelijk voor het volkshuisvestingsbeleid, waarvan de huisvesting van woonwagenbewoners onderdeel uitmaakt. De zorg voor het voorzien in passende huisvesting behelst het treffen van de maatregelen voor een goede huisvesting ongeacht of zij in een woning, een woonwagen of op een woonschip wonen[25]. Woningcorporaties dragen zorg voor de aanleg van standplaatsen en de bouw van woonwagens[26]. Indien zij niet voldoende in de woningbehoefte kunnen voorzien, kunnen gemeenten, indien noodzakelijk, besluiten zelf de betreffende voorzieningen te treffen[27].

[20] Kamerstukken II, 1974/75, 13 471, nr. 2
[21] Kamerstukken II, 1976/77, 14 250, nr. 2

[22] Kamerstukken II, 1990/91, 22 059, nr. 2
[23] Kamerstukken II, 1989/90, 20 066, nr. 2
[24] Wet van 1 juli 1998 tot wijziging van de Huisvestingswet, de Woningwet en enige andere wetten in verband met de integratie van de woonwagen- en woonschepenregelgeving. (Kamerstukken II, 1997/98, 25 333, nr. 2)
[25] Zie ook: E.H.M. Widdershoven, Afschaffing van de wet op woonwagens en woonschepen, Erasmus Universiteit Rotterdam, 2005
[26] Kamerstukken II, 1996/97, 25 333, nr. 3
[27] Artikel 75 van de Woningwet

4_ Mensenrechten en woonwagen-bewoners

4.1 Inleiding

Sinds de intrekking van de Woonwagenwet[28] in 1998 zijn gemeenten primair verantwoordelijk voor het volkshuisvestingsbeleid, waarvan de huisvesting van woonwagenbewoners onderdeel uitmaakt. Het voorzien in passende woonruimte behelst het treffen van de benodigde maatregelen ten behoeve van een goede huisvesting voor hun ingezetenen, ongeacht of zij in een woning, of een woonwagen willen wonen[29]. De gemeente heeft hierbij beleidsvrijheid zodat optimaal ingespeeld kan worden op de lokale behoefte. Deze beleidsvrijheid wordt echter beperkt door onder meer de grond- en mensenrechten[30]. De Grondwet en de internationale verdragsbepalingen waaraan Nederland zich heeft verbonden, zijn voor iedere gemeente bindend. Gemeentelijk beleid dat in strijd is met de Grondwet of met mensenrechten is ongeoorloofd. In het uiterste geval kan via interbestuurlijk toezicht[31]worden ingegrepen. Ook individuele besluiten die in strijd zijn met de mensenrechten kunnen door de rechter worden vernietigd, waarbij de rechter eerdere uitspraken van het Europees Hof voor de Rechten van de Mens (EHRM) dient te betrekken.

Verschillende nationale, Europese en internationale (rechterlijke) instanties hebben zich uitgesproken over de invulling van deze mensenrechten en de voorwaarden die in acht moeten worden genomen ten aanzien van de huisvesting van woonwagenbewoners. Hierbij kan onder meer gedacht worden aan de bindende uitspraken van het EHRM. Daarnaast hebben internationale comités[32] en de European Union Agency for Fundamental Rights[33] aan Nederland aanbevelingen[34] gedaan inzake de voorwaarden en verplichtingen die de overheid in acht moet nemen bij de huisvesting van woonwagenbewoners.

Verder heeft het College voor de Rechten van de Mens (het College) zich in meerdere oordelen[35] ten aanzien van gemeenten en woningcorporaties uitgesproken over de toepassing van het recht op gelijke behandeling van woonwagenbewoners bij huisvesting. Ten slotte heeft de Nationale Ombudsman een rapport[36] uitgebracht waarin zij stelt dat in meerdere gemeenten de rechten van woonwagenbewoners inzake huisvesting niet worden gerespecteerd.

4.2 Welke mensenrechten zijn van toepassing?

Bij de huisvesting van woonwagenbewoners dient rekening gehouden te worden met onder meer de volgende grondrechten: het recht op huisvesting, het recht op bescherming van het privéleven en het recht op gelijke behandeling.

4.2.1 Het recht op huisvesting

In meerdere verdragen die door Nederland geratificeerd zijn, is het recht op huisvesting opgenomen[37]. Dit houdt in dat de overheid een inspanningsverplichting heeft om voor iedereen te voorzien in adequate huisvesting. De overheid heeft een inspanningsverplichting om te voorzien in onder meer veilige, passende en betaalbare huisvesting waarbij ook rekening gehouden wordt met de culturele identiteit[38] (cultural adequacy)[39] van de woningzoekenden[40] en dakloosheid wordt voorkomen. In de Grondwet is dit recht als volgt geformuleerd: “Bevordering van voldoende woongelegenheid is voorwerp van zorg der overheid”.[41] Dit betreft zowel het

[28] Wet van 1 juli 1998 tot wijziging van de Huisvestingswet, de Woningwet en enige andere wetten in verband met de integratie van de woonwagen- en woonschepenregelgeving

[29] Kamerstukken II, 1996/97, 25 333, nr. 3

[30] L. Huijbers, Het woonwagenbeleid in Nederland vanuit mensenrechtelijk perspectief, NTM/NJVM bull. 2015/28.

[31] Artikel 132, vierde lid, van de Grondwet

[32] Committee on the Elimination of Racial Discrimination, Concluding observations on the ninetheenth tot twentyfirst periodic reports of the Netherlands, 2015. Daarnaast heft ook de Europese Commission tegen Racisme en Intolerantie in rapporten in 2007 en 2013 hierover aanbevelingen gedaan

[33] European Union Agency for Fundamental Rights report 2018, p. 103 en 107 *http://fra.europa.eu/en/publication/2018/fundamental-rights-report-2018*

[34] Committee on the Elimination of Racial Discrimination, Concluding observations on the ninetheenth to twenty-first periodic reports of The Netherlands, 2015. Daarnaast heeft ook de Europese Commissie tegen Racisme en Intolerantie in rapporten in 2007 en 2013 aanbevelingen hierover gedaan

[35] College voor de rechten van de Mens, oordeelnummers: 2014-165, 2014-166, 2014-167, 2015-61, 2016-19, 2016-63, 2016-64, 2016-65, 2016-66, 2016-67, 2016-68, 2016-71, 2016-72, 2016-95, 2016-71, 2016-107, 2016-109, 2016-139, 2017-31, 2017-32, 2017-103 2018-08, 2018-09

[36] Nationale Ombudsman, Woonwagenbewoner zoekt standplaats: Een onderzoek naar de betrouwbaarheid van de overheid voor woonwagenbewoners, 17 mei 2017, Rapportnummer: 2017/060

[37] Onder meer: Artikel 25, eerste lid, van de Universele Verklaring van de Rechten van de Mens, Artikel 11, eerste lid, van het Internationaal Verdrag inzake economische, sociale en culturele rechten, Artikel 31 van het Herzien Europees Sociaal Handvest, Artikel 34, lid 3 Handvest van de Grondrechten van de Europese Unie (2000/C 364/01)

[38] Waardoor het recht op huisvesting ook gevolgen voor de wijze waarop voorzien wordt in de huisvesting van woonwagenbewoners

[39] High Commissioner for Human Rights, The right to adequate housing, factsheet no. 21/rev. 1, UN-HABITAT; zo ook M. Uhry housing related binding obligations on states, Fondation Abbé Pierre & Feantsa, 2016

[40] Zie ook: Commissioner for Human Rights, Human Rights of Roma and Travellers in Europe, Council of Europe, p. 137 ev.

[41] Artikel 22, tweede lid van de Grondwet

aantal woningen, de kwaliteit en de veiligheid ervan,[42] alsmede de betaalbaarheid.[43] Het grondrecht geeft geen recht op een woonruimte, maar het beleid moet erop gericht zijn dat er slechts in noodgevallen een situatie van onvoldoende aantal wooneenheden zou bestaan.[44] Er is bewust voor gekozen om de nadere uitwerking over te laten aan wetgevende en besturende organen.[45]

4.2.2 Het recht op eerbiediging van privé-, familie- en gezinsleven

Het mensenrechtelijk kader voor het woonwagenbeleid wordt voor een belangrijk deel gevormd door het Europees Verdrag van de Rechten van de Mens (EVRM). In artikel 8 van het EVRM[46] is bepaald dat een ieder recht heeft op respect voor zijn privé leven, zijn familie- en gezinsleven, zijn woning en zijn correspondentie. Voor het bepalen of een woonwagen valt aan te merken als 'woning' en daarmee onder de bescherming van artikel 8 EVRM valt, is bepalend dat de bewoner 'een voldoende en voortdurende band heeft met een specifieke woonwagen(standplaats)'.[47] Dit betekent dat ook wanneer een woonwagenbewoner niet officieel staat ingeschreven op een woonwagenlocatie, deze aangemerkt zou kunnen worden als zijn of haar 'home'. Niet relevant is wat in de Nederlandse wet- en regelgeving onder het begrip "woning" wordt verstaan. Evenmin is van belang of de verblijfplaats wordt gehuurd of illegaal bewoond. Het EHRM beschouwt als wezenskenmerken van de identiteit van woonwagenbewoners: het wonen in een woonwagen waarbij familieverbanden in onderlinge verbondenheid een belangrijke rol spelen[48] Trekvrijheid kan ook worden aangemerkt als een cultureel kenmerk[49] dat nadere invulling geeft aan de 'wezenskenmerken' woonvorm en familiebanden[50]. De overheid heeft een positieve verplichting[51] om deze cultuur te beschermen[52] en het woonwagenleven te faciliteren[53]. Gemeenten dienen bij het te voeren woonwagenbeleid rekening te houden met deze uitgangspunten.

Bij het bepalen van wat adequate huisvesting is moet de overheid dus respect hebben voor en rekening houden met de culturele identiteit.[54] Woonwagenbewoners hebben een van generatie op generatie overgedragen cultuur waarbij het wonen in onderlinge verbondenheid in een woonwagen bepalend is[55]. Daarom is het onvoldoende om woonwagenbewoners reguliere huisvesting te bieden en geen rekening te houden met hun specifieke woonbehoefte.[56] Dit betekent niet dat iedere woonwagenbewoner per direct een standplaats moet krijgen, maar wel dat een woningzoekende woonwagenbewoner binnen een afzienbare termijn een kans heeft op een standplaats.[57] Niet van belang is of een woonwagenbewoner tijdelijk in een reguliere woning heeft gewoond. Zolang hij de intentie had om terug te keren naar het woonwagenleven, dient rekening gehouden te worden met zijn woonbehoefte.

4.2.3 Het recht op gelijke behandeling

Een verbod op discriminatie met betrekking tot huisvesting is onder meer opgenomen in het Internationaal Verdrag inzake de uitbanning van alle vormen van rassendiscriminatie (IVUR).21 Het recht op gelijke behandeling is ook beschermd in de Grondwet[58] en verder geconcretiseerd in onder meer de Algemene wet gelijke behandeling (AWGB). De AWGB is zowel van toepassing op gemeenten als woningcorporaties. Het College benadert in individuele gevallen het woonwagenbeleid vanuit het discriminatieverbod zoals dat is neergelegd in artikel 7a van de AWGB, hetgeen een implementatie is van de Europese richtlijn houdende toepassing van het beginsel van gelijke behandeling van personen ongeacht ras of etnische afstamming[59]. Het gelijkheidsbeginsel houdt in woonwagenbewoners niet nadeliger mogen worden behandeld vanwege het feit dat zij woonwagenbewoner zijn. Om die reden heeft het College geoordeeld dat een uitsterfbeleid

[42] Kamerstukken II 1975/76, 13873, nr. 3, p. 14
[43] Van der Pot, '*Handboek van het Nederlandse staatsrecht*', Deventer: Kluwer 2006, p. 461
[44] P.P.T. Bovend'Eert e.a., '*Tekst & Commentaar Grondwet*', Deventer: Wolters Kluwer 2015, p. 65-66
[45] Kamerstukken II 1975/76, 13873, nr. 3, p. 2.
[46] Dit recht is ook opgenomen in artikel 17 van het Internationaal Verdrag inzake Burgerrechten en Politieke Rechten
[47] EHRM 29 september 1996, appl. no. 20348/92 (Buckley/VK).
[48] EHRM 18 januari 2001, appl.no. 27238/95 (Chapman/VK), par. 73
[49] EHRM 18 januari 2001, appl.no. 27238/95 (Chapman/VK), par. 73
[50] Advies inzake Woonwagens- en standplaatsenbeleid van het College voor de rechten van de Mens, bij brief van 28 maart 2018 aan de minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties aangeboden
[51] EHRM 11 oktober 2016, appl. no. 19841/06 (Bagdonavicius e. a./Rusland)
[52] EHRM 27 mei 2004, appl. no.. 66746/01 (Connors/VK).
[53] EHRM 17 oktober 2013, appl.no. 27013/07 (*Winterstein/Frankrijk*), par. 76
[54] Office of the UN High Commissioner for Human Rights, The Right to Adequate Housing. Fact Sheet No 21/Rev. 1, Geneva
[55] College, d.d. 19 december 2014 (oordeelnummer 2014-165, 2014-166 en 2014-167), d.d. 28 mei 2015 (oordeelnummer: 2015-61); d.d. 8 maart 2016 (oordeelnummer: 2016-19); d.d. 5 juli 2016 (oordeelnummer 2016-64, 2016-67 en 2016-68), d.d. 7 juli 2016 (oordeelnummer 2016-71 en 2016-72), d.d. 14 oktober 2016 (oordeelnummer 2016-109 en 2016-110), d.d. 19 december 2016 (oordeelnummer 2016-139). 14 College, d.d. 8 maart 2016 (oordeelnummer 2016-19); d.d. 14 oktober 2016 (oordeelnummer: 2016-109); d.d. 19-12-2016 (oordeelnummer: 2016-139)
[56] EHRM 17 oktober 2013, appl.no. 27013/07 (*Winterstein/Frankrijk*), par. 76
[57] Effectief genot van het recht, zie: EHRM 17 oktober 2013, appl.no. 27013/07 (*Winterstein/Frankrijk*), par. 76; EHRM 18 januari 2001, appl. no. 27238/95 (*Chapman/VK*), para. 89-99
[58] Artikel 1 van de Grondwet
[59] Artikel 3, eerste lid, onder h, van de Richtlijn 2000/43/EG van de Raad van 29 juni 2000 houdende toepassing van het beginsel van gelijke behandeling van personen ongeacht ras of etnische afstamming

van woonwagenstandplaatsen, dat gericht is op het laten verdwijnen van woonwagenbewoning in een gemeente, discriminerend[60] is. Eveneens heeft het College bepaald dat gemeentelijk beleid dat gericht is op het reduceren van standplaatsen strijdig kan zijn met het discriminatieverbod en de mensenrechten; zeker wanneer daarbij geen rekening wordt gehouden met de behoefte aan standplaatsen. Het (materiële) gelijkheidsbeginsel houdt in dat ongelijke gevallen ongelijk behandeld moeten worden naarmate van hun verschil. Bij woonwagenbewoning gaat het om ongelijke gevallen, omdat deze woonvorm voor woonwagenbewoners een wezenlijk onderdeel is van hun cultuur en identiteit. Daarom kan hun woonbehoefte niet gelijk gesteld worden aan bewoners van reguliere woningen. De bijzondere beschermingspositie van woonwagenbewoners vloeit dus ook voort uit het gelijkheidsbeginsel.

4.3 Mensenrechtelijke standaarden voor woonwagenbeleid

Uit het bovenstaande volgt dat gemeenten in hun algemene beleid aandacht moeten hebben voor de specifieke woonbehoefte van woonwagenbewoners. Deze behoefte kenmerkt zich door het wonen in een woonwagen en door het in familieverband samen wonen op een woonwagenlocatie.

De volgende standaarden gelden voor woonwagenbeleid:

- De gemeente heeft een zorgplicht om een beleid te ontwikkelen dat het woonwagenleven voldoende faciliteert en beschermt. Om die reden dient de lokale overheid te voorzien in voldoende woonwagenstandplaatsen.
- Om de rechten van woonwagenbewoners 'praktisch en effectief' te laten zijn, dient een woningzoekende woonwagenbewoner binnen een afzienbare tijd kans te maken op een standplaats. Als uitgangspunt is de wachttijd voor een standplaats ongeveer hetzelfde als de wachttijd voor een sociale huurwoning[61].
- Bij het bepalen of iemand als woonwagenbewoner kan worden aangemerkt, dient ook rekening gehouden te worden met 'spijtoptanten'. Voor de bescherming van de rechten is het niet van belang of een woonwagenbewoner tijdelijk in een reguliere woning heeft gewoond. Zolang hij of zij de intentie had om terug te keren naar het woonwagenleven, moet rekening gehouden worden met zijn of haar woonbehoefte.

Bij het vormgeven van het gemeentelijk woonwagenbeleid is het aan te bevelen om de behoefte aan woonwagenbewoning te inventariseren. Zo kan worden bepaald of gemeenten het woonwagenleven in hun gemeente voldoende mogelijk maken en of woonwagenbewoners daadwerkelijk binnen afzienbare tijd kans maken op een standplaats. Op deze manier kan het woonwagenbeleid ook voldoende gemotiveerd worden. Overigens kan bij een wijziging van een bestemmingsplan van een woonwagenlocatie 'een gebrek aan behoefte – en het ten gevolge daarvan mogelijke ontstaan van leegstand' – als een ruimtelijk motief worden aangemerkt.'[62] Maar, ook hier dient dit gebrek aan behoefte goed te worden onderbouwd. Het enkel stellen dat er een gebrek aan behoefte is, is onvoldoende[63]. Voor een gebalanceerd beleid en goede communicatie tussen overheden en woonwagenbewoners, is participatie van woonwagenbewoners en hun belangenorganisaties in woonwagenbeleidsvoering en -besluitvorming zeer van belang. Participatie gaat verder dan alleen raadpleging van woonwagenbewoners, het betekent dat zij juist actief, effectief en doorlopend betrokken worden bij zaken die hen betreffen[64].

4.4 Mensenrechtelijke standaarden bij individuele besluiten

Ook bij individuele besluiten, bijvoorbeeld bij een besluit tot uitzetting als gevolg van verplaatsing van een woonwagenlocatie, dient rekening gehouden te worden met het mensenrechtelijk kader. Vanwege het feit dat een woonwagen een uiting is van de cultuur en identiteit van een woonwagenbewoners, dient besluitvorming zorgvuldig te zijn. Bij het aanbieden van alternatieve huisvesting bijvoorbeeld, dient rekening te worden gehouden met het feit dat het woonwagenleven dermate specifiek is, dat een zelfde woongenot voor woonwagenbewoners alleen mogelijk is in een woonwagen. In andere woorden het aanbieden

[60] College voor de Rechten van de Mens oordeelnummer 2015-61, para. 4 en 2014-165 en 167, para. 3.19

[61] College voor de Rechten van de Mens, oordeelnummer 2016-19 (gemeente Waddinxveen), par. 5.3.

[62] College voor de Rechten van de Mens oordeelnummer 2014-165 en 2014-167, para. 3.15
EHRM 17 oktober 2013, appl.no. 27013/07 (*Winterstein/Frankrijk*), par. 76
ABRvS 19 april 2017, ECLI:NL:RVS:2017:1103, r.o. 3.2

[63] College voor de rechten van de Mens, oordeelnummer 2016-19 (*Waddinxveen*), par. 5.3, oordeelnummer 2017-136 (*Capelle aan de IJssel*), par. 6.3, en oordeelnummer 2018-18 (*Utrechtse Heuvelrug*), par. 6.4-6.5

[64] Recommendation Rec(2008)5 of the Committee of Ministers to member states on policies for Roma and/or Travellers in Europe (definitions)

van reguliere huisvesting aan woonwagenbewoners is onvoldoende; dit is immers geen cultureel toereikende woning voor hen.[65]

4.5 Conclusie

De mensenrechten hebben invloed op de beleidsvrijheid die een gemeente heeft bij het ontwikkelen en uitvoeren van woonwagenbeleid. Samenvattend komt het erop neer dat een gemeente rekening houdt in zijn woonbeleid met de specifieke woonbehoefte van woonwagenbewoners en voorziet in voldoende standplaatsen, zodat woonwagenbewoners binnen een redelijke termijn een standplaats kunnen krijgen. Zo mogelijk wordt tegemoet gekomen aan de wens om in familieverband samen te leven. Ook bij individuele beslissingen dient rekening gehouden te worden met de mensenrechten van de woonwagenbewoners.

[65] EHRM 17 oktober 2013, appl. no. 27013/07 *(Winterstein/Frankrijk)*, par. 76; Stenegry en Adams

Henny Descendre
DESCENDRE

5_ Bouwstenen voor beleid

5.1 Visie

De kern van het lokale standplaatsenbeleid, dat past binnen het mensenrechtelijk kader, is dat het woonwagenleven mogelijk is en voldoende wordt ondersteund. Uitgangspunt hierbij blijft dat huisvestingsbeleid een primaire verantwoordelijkheid van de gemeente is. De gemeente is bij uitstek de bestuurslaag die lokaal afwegingen kan maken. Het beleidskader biedt bouwstenen die gemeenten kunnen gebruiken om invulling te geven aan het gemeentelijke huisvestingsbeleid voor woonwagenbewoners.

De visie die ten grondslag ligt aan dit nieuwe beleidskader heeft als kern inzake huisvesting het beschermen van woonwagenbewoners tegen discriminatie, het waarborgen van hun mensenrechten en het bieden van rechtszekerheid en duidelijkheid. Concreet betekent dit:

- 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.

Als niet duidelijk is wat de behoefte is, kan dat betekenen dat de behoefte aan standplaatsen in kaart wordt gebracht. Als een gemeente in de afgelopen jaren een afbouw dan wel een bevriezingsbeleid heeft gehanteerd wat betreft het aantal standplaatsen, en er is een gebleken behoefte aan standplaatsen, dan is een inhaalslag nodig. Als er in de gemeente geblokkeerde standplaatsen bestaan, kan snel resultaat worden geboekt door deze standplaatsen opnieuw in gebruik te geven aan woningzoekende woonwagenbewoners.

5.2 Rolverdeling

Het is aan het **Rijk** om de visie op en het beleidskader voor standplaatsen- en woonwagenbeleid, zoals opgenomen in dit document, vast te stellen. Het Rijk is internationaal rechtelijk het aanspreekpunt voor de naleving van mensenrechten, ook wanneer de primaire verantwoordelijkheid is overgedragen aan gemeenten. Vanuit de systeemverantwoordelijkheid die het Rijk heeft, bewaakt het Rijk de ontwikkeling van het aantal standplaatsen door de jaren heen. Het Rijk houdt vanuit zijn systeemverantwoordelijkheid en vanuit zijn verantwoordelijkheid voor de nakoming van internationale (mensenrechten-)verdragen de vinger aan de pols en zal blijvend investeren in een goede relatie met vertegenwoordigers van de doelgroep. Uiteraard werkt het Rijk hierbij nauw samen met de betrokken partijen. Binnen de interbestuurlijke verhoudingen houdt het Rijk toezicht op de provincies. Het Rijk houdt toezicht op gemeenten voor die terreinen waar de provincies geen taak en expertise hebben, zoals de mensenrechten.

De **provincies** houden toezicht op gemeenten. Het gaat om de kerntaken in het ruimtelijk-fysieke domein: onder meer bouwen, ruimtelijke ordening en huisvesting van mensenrechten[66], ook wat betreft woonwagenbewoners. Tevens kan de provincie een rol spelen bij de inventarisatie van de behoefte aan standplaatsen en/of locaties. Immers ook gemeenten die de nuloptie hebben gerealiseerd, hebben de verplichting om te voorzien in voldoende standplaatsen voor woonwagenbewoners die willen wonen in een woonwagen. Derhalve verdient het aanbeveling om de behoefte-inventarisatie tenminste op regionaal niveau te laten plaatsvinden. Ook voeren gemeenten bij de voorbereiding van het bestemmingsplan onder meer overleg met de provincie[67]. Hierbij kan de regionale behoefte aan woonwagenstandplaatsen op tafel komen.

De partijen op lokaal niveau stellen binnen dit beleidskader een lokaal beleid vast en voeren dat uit. De **gemeente** is verantwoordelijk voor het lokale woonbeleid, neergelegd in een woonvisie. Om goede redenen zijn de meeste gemeentelijke woningbedrijven in de vorige eeuw omgezet in woningcorporaties. Het daadwerkelijk realiseren en exploiteren van (sociale) woonruimten (in welke vorm dan ook) is geen kerntaak van gemeenten. De gemeente is natuurlijk wel verantwoordelijk voor de ruimtelijke ordeningskant van het standplaatsenbeleid. Via het bestemmingsplan (in de

[66] Handboek Wet revitalisering generiek toezicht, ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijsrelaties, Vereniging Nederlandse Gemeenten, Interproviciaal Overleg, augustus 2012.
[67] Artikel 3.11 van het Besluit ruimtelijke ordening

toekomst het omgevingsplan) wordt vastgelegd waar de kavels voor standplaatsen liggen en hoeveel dat er zijn. Ook is de gemeente verantwoordelijk voor het beheer van de openbare ruimte en voor handhaving van bijvoorbeeld bouwvoorschriften (brandveiligheid).

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 behoort daarmee tot de kerntaak van de woningcorporaties. Veel woningcorporaties zijn al actief op dit terrein. Daarbij worden diverse werkvormen gebruikt. Sommige corporaties richten een BV of een stichting op die voor de corporaties gezamenlijk het woonwagen- en standplaatsenwerk uitvoert. Soms op regionaal niveau, soms op provinciaal niveau. Voor de duidelijkheid en ter voorkoming van misverstanden: een door corporaties in het leven geroepen BV of stichting is aan de zelfde regels gebonden als de corporatie zelf. Woningcorporaties hebben onder de Algemene wet gelijke behandeling een zelfstandige verplichting om te voldoen aan de non-discriminatie standaarden.

5.3 Vraag, het inventariseren van de woonbehoefte

Voor een goed standplaatsenbeleid is het van belang om de omvang van de vraag te weten. Een voor de hand liggende methode om daar achter te komen is het instellen van een wachtlijst. Ook is het raadzaam om, als er bijvoorbeeld een lange periode geen wachtlijst is geweest (of geen actief beleid is gevoerd), een onderzoek naar de behoefte aan standplaatsen en woonwagens te doen. Het opstellen van een wachtlijst en de inventarisatie aan behoefte hoeft geen ingewikkelde of kostbare procedures te zijn.

Bij het inrichten van een wachtlijst zijn de volgende opties mogelijk:

a. aansluiten bij de reguliere wachtlijst van de woningcorporatie of een regionaal woonruimteverdeelsysteem, waar een woningzoekende kan aangeven dat hij of zij belangstelling heeft voor een standplaats en/of woonwagen;
b. een aparte wachtlijst voor standplaatsen.

Bij beide opties is het van belang om criteria vast te stellen op basis waarvan de volgorde op die wachtlijst (hierbij kunnen ook urgentieregels gelden) en de uiteindelijke toewijzing (zie paragraaf 4.5) plaatsvindt. Van groot belang is dat de gehanteerde criteria helder zijn en de werkwijze transparant is.

Bij deze criteria gaat het erom aan te geven wie in aanmerking komt voor een standplaats en/of woonwagen. Bij schaarste aan standplaatsen dient voorrang te worden gegeven aan woonwagenbewoners, die vanwege hun culturele eigenheid een andere woonbehoefte hebben dan andere woningzoekenden. Hierbij kan het “afstammingsbeginsel” worden gehanteerd: woningzoekende woonwagenbewoners die nu reeds in een woonwagen wonen, dan wel door omstandigheden in een stenen woning wonen maar de behoefte hebben in een woonwagen te wonen (spijtoptanten). Om op een eenvoudige en pragmatische wijze de afstamming aan te tonen kan gebruik worden gemaakt van het criterium “woonadres” van de aanvrager, van de ouders of grootouders. In die gevallen waarin, om welke reden dan ook, dit criterium niet kan worden toegepast, kan de woningzoekende in de gelegenheid worden gesteld om op andere wijze de afstamming van woonwagenbewoners aan te tonen.

Als er wordt gekozen om een onderzoek te doen, op basis waarvan beleid kan worden geformuleerd, kan er een enquête worden uitgezet bij de woonwagenbewoners die wonen in een woonwagen en hun inwonende familieleden en bij spijtoptanten. Daarmee kan de actuele behoefte aan standplaatsen en woonwagens in beeld worden gebracht en kunnen ook prognoses gemaakt worden voor de komende jaren, net als bij reguliere huisvesting. Woonwagenbewoners hechten er aan in familieverband te wonen. Door de woonwagenbewoners bij het onderzoek te betrekken, kunnen de spijtoptanten mogelijk weer in beeld worden gebracht. Er is een voorbeeld beschikbaar van een dergelijk onderzoek gedaan in de gemeente Haarlemmermeer[68]. Als een dergelijk onderzoek is gedaan, is het aanleggen van een wachtlijst nog steeds van belang in verband met de toewijzing. Op basis van een dergelijk onderzoek kan ook de gewenste samenstelling van de woonwagenlocaties nader worden ingevuld. Op die manier kan zo mogelijk tegemoet gekomen worden aan het wonen in familieverband op een woonwagenlocatie.

[68] Het onderzoek in de Haarlemmermeer is in 2017 ontworpen en uitgevoerd door mevrouw Achterbergh, momenteel onder meer voorzitter van de Vereniging Roma, Sinti en Woonwagenbewoners Nederland

5.4 Aanbod

Hoeveel standplaatsen moet een gemeente realiseren? Van belang is welke band woonwagenbewoners die in een woonwagen willen leven, hebben met een gemeente. Er zijn gemeenten die van oudsher een grotere populatie aan woonwagenbewoners hebben dan andere gemeenten. Om die reden is hier geen 'kengetal' te geven. Gemeenten die een afbouwbeleid hebben gevoerd dienen ook een behoefte-inventarisatie te doen, dit afbouwbeleid is immers niet in overeenstemming met het mensenrechtelijk kader.

Voor veel woonwagenbewoners is van belang dat families bij elkaar kunnen wonen[69]. Men houdt graag dagelijks contact. Binnen de familie wordt op elkaars kinderen gepast en voor ouderen gezorgd. Het wonen in familieverband is juist één van de specifieke kenmerken van de cultuur van woonwagenbewoners. In bepaalde gevallen kan het wenselijk zijn een locatie in te richten voor één bepaalde groep.

Bij de vraag naar de ideale grootte van een woonwagenlocatie spelen, naast de totale behoefte aan standplaatsen in de gemeente, onder andere de volgende factoren mee:

- Wat is de grootte van de plaatselijke families?
- Zijn er voldoende mogelijkheden om verschillende doelgroepen bij elkaar te plaatsen of kiest men voor meerdere kleinere woonwagenlocaties?
- Zijn er mogelijkheden de bestaande locaties uit te breiden?
- Zijn er mogelijkheden voor nieuwe locaties?

Ook is het van belang te overwegen of een locatie al dan niet gemengd dient te zijn, waar naast huurstandplaatsen en -woonwagens ook koopstandplaatsen zijn.

Op dit moment zijn er huurstandplaatsen waarbij ook de wagen wordt gehuurd en huurstandplaatsen waarop de huurders zelf een woonwagen moeten plaatsen. Het ligt niet voor de hand om een standplaats te huur aan te bieden waarop de huurders zelf een woonwagen moeten plaatsen. Indien de woonruimtezoekenden op basis van hun huishoudinkomen in aanmerking komen voor een huurstandplaats van een woningcorporatie, zullen zij meestal niet de middelen hebben om zelf een woonwagen te kopen. Tevens veroorzaakt dit problemen op het moment dat de huurders van de standplaats komen te overlijden. Dan moeten de erfgenamen op korte termijn

[69] Advies inzake Woonwagens- en standplaatsenbeleid van het College voor de rechten van de Mens, bij brief van 28 maart 2018 aan de minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties aangeboden

de standplaats ontruimen, hetgeen er bijna altijd toe leidt dat de woonwagen vernietigd moet worden.

Daarnaast bestaan er ook standplaatsen die in eigendom zijn van de bewoner. Op deze manier wordt het wonen in familieverband mogelijk gemaakt voor dat deel van de woonwagenbewoners, die niet qua inkomen niet tot de primaire doelgroep van woningcorporaties behoren. Bij de verkoop van kavels voor woonwagens is van belang dat in het bestemmingsplan deze kavels als een woonwagenlocatie is bestemd. Op dit moment is het zo dat woonwagenbewoners moeilijk een hypotheek kunnen krijgen voor een standplaats en woonwagen (en ook moeilijk een inboedel- en opstalverzekering kunnen afsluiten). Mede om die reden zal de behoefte vooral uitgaan naar huurstandplaatsen. Desalniettemin kan een woningcorporatie of gemeente in voorkomende gevallen de standplaatsen te koop of in erfpacht aanbieden (bij verkoop eventueel in combinatie met een terugkoopbeding). Hierbij kan een beroep worden gedaan op de Nationale Hypotheekgarantie en wellicht op startersleningen van gemeenten.

Het bestemmingsplan is de plaats om vast te leggen wat het toegestane gebruik van een kavel is.

- Is de bestemming alleen wonen, dan kan er niet worden gewerkt anders dan thuisgebonden werkzaamheden die ook in stenen woningen zijn toegestaan.
- Is de bestemming gemengd dan kan er worden gewoond en gewerkt. Een dergelijke keuze heeft gevolgen voor de grootte van de standplaatsen en de inrichting van de locatie.

In het bestemmingsplan kunnen de kavels voor woonwagenstandplaatsen worden vastgesteld. Hier speelt de vraag naar de ideale omvang van een standplaats. De woonwagens zijn in de afgelopen decennia groter geworden, waardoor de woonwagenstandplaatsen op oudere woonwagencentra niet altijd voldoen aan de veiligheidsvereisten. Uiteraard is het aan te bevelen om bij de ontwikkeling van nieuwe woonwagenlocaties, de herstructurering van bestaande woonwagenlocaties en het vastleggen ervan in ruimtelijke plannen in overleg te treden met de bewoners.

5.5 Opnemen in woonvisie en prestatieafspraken

Het zo goed mogelijk afstemmen van de vraag en het aanbod is het doel van het gemeentelijk woonwagenbeleid. Hierbij dienen de woningcorporaties en de bewoners zelf te worden betrokken. Dit kan het best gebeuren door het opstellen van een woonvisie waarin aandacht is voor alle te huisvesten doelgroepen, dus ook de woonbehoefte van woonwagenbewoners. De woningcorporaties moeten immers binnen hun mogelijkheden bijdragen aan de realisatie van het woonbeleid in de gemeente. Daarom moeten de woningcorporaties, die in de gemeente werkzaam zijn, aangeven hoe zij zullen bijdragen aan het realiseren van de woonvisie en dus ook hoe zij een bijdrage zullen leveren om de noodzakelijk standplaatsen te realiseren. De woonvisie en het door de woningcorporatie gedane aanbod vormen de basis voor de onderhandelingen tussen de gemeente, de woningcorporatie en de huurdersorganisaties die moeten leiden tot prestatieafspraken. Als er overeenstemming is over de prestatieafspraken, committeert de woningcorporatie zich hieraan. Als er een conflict ontstaat waardoor de prestatieafspraken niet tot stand komen, heeft elk van de drie partijen (gemeente, huurdersorganisatie, corporatie) het recht dit conflict voor geschilbeslechting aan de minister voor te leggen voor een bindende uitspraak.

Het Rijk vindt het wenselijk dat de gemeente in de woonvisie beschrijft welke rol zij zelf wil (blijven) vervullen ten aanzien van het voorzien in huisvesting voor woonwagenbewoners die willen wonen in een woonwagen. Voor woonwagenbewoners die qua inkomen behoren tot de primaire doelgroep van de woningcorporaties ligt de verantwoordelijkheid bij woningcorporaties. Zij moeten voorzien in voldoende huurwoonwagens en -standplaatsen. Voor andere woonwagenbewoners verplicht het mensenrechtelijk kader dat de gemeente aanvullende maatregelen treft om te voorzien in voldoende (koop-)standplaatsen. Dit vloeit voort uit artikel 75 van de Woningwet[70].

[70] Artikel 75 van de Woningwet:
1. Burgemeester en wethouders kunnen, ingeval dit noodzakelijk is voor het naar behoren uitvoeren van deze wet, besluiten rechtstreeks van gemeentewege voorzieningen in het belang van de volkshuisvesting te treffen.
2. Indien ter uitvoering van het eerste lid van gemeentewege woongelegenheden worden gebouwd, geschiedt dit slechts, indien aannemelijk is, dat door het bouwen van woongelegenheden door toegelaten instellingen niet voldoende in de woonbehoefte wordt voorzien.

5.6 Beheer en exploitatie

In de huidige situatie is er al een groot aantal woningcorporaties dat een rol speelt in de totstandkoming en exploitatie van woonwagenlocaties. Sommige woningcorporaties, alsmede sommige gemeenten, hebben een intermediaire organisatie tussen hen en de huurders geplaatst. In bepaalde omstandigheden als de gemeente zelf verantwoordelijk is voor de exploitatie en het beheer van de woonwagenlocatie, kan dit een verstandige keuze zijn. Aangezien het beheer en de exploitatie van woonwagenlocaties slechts beperkt afwijkt van het beheer en de exploitatie van reguliere woningen ligt het voor de hand dat van een woningcorporatie dit zelf ter hand neemt. Op die manier wordt voorkomen dat alle expertise op het gebied van standplaatsenbeleid verdwijnt en wordt juist bewerkstelligd dat er een band tussen huurder en verhuurder kan worden opgebouwd. Maar ook als de woonwagenlocatie wordt beheerd en geëxploiteerd door een derde namens de gemeente, ontslaat dit de gemeente en de beheerder er niet van om de bewoners inspraak te geven en met hen te overleggen over zaken die betrekking hebben op hun woonwagenlocatie en het woonwagenbeleid in het algemeen.

Het zou een goede zaak zijn als woonwagenbewoners zelf een huurdersorganisatie oprichten die een rol kan spelen bij de processen rond de gemeentelijke woonvisie en de prestatieafspraken met woningcorporaties. Huurdersorganisaties hebben recht op een onkostenvergoeding voor intern overleg, scholing, overleg met de verhuurder en eventueel de inhuur van een deskundige. Gemeenten en woningcorporaties doen er goed aan de totstandkoming van huurdersorganisaties te bevorderen.

5.7 Toewijzing van standplaatsen en/of woonwagens

Bij de daadwerkelijke **toewijzing** van een standplaats is het gewenst om rekening te houden met de mogelijkheid voor woonwagenbewoners om in familieverband te kunnen samenleven. Daarom is het te overwegen om voorrang te verlenen aan (in volgorde): volwassen kinderen (op volgorde van leeftijd) van de zelfde locatie die nog bij hun ouders wonen en eerstegraads familieleden van bewoners van de locatie. Bij de toewijzing kan worden overwogen een ingestelde bewonerscommissie te laten adviseren.

Als de toewijzing door een woningcorporatie wordt gedaan, kunnen er nog andere regels van toepassing zijn waar rekening mee moet worden gehouden. Corporaties zijn met de herziening van de Woningwet per 1 juli 2015 verplicht te voldoen aan de regels voor passend toewijzen voor de huishoudens die op grond van hun inkomen mogelijk recht zouden hebben op huurtoeslag. Aan huishoudens die op grond van hun inkomen potentieel recht hebben op huurtoeslag, moet een woning worden toegewezen met een huur tot de aftoppingsgrens die voor het huishoudenstype geldt. Er zijn twee aftoppingsgrenzen (voor één en tweepersoonshuishoudens: € 597,30 en voor drie of meerpersoonshuishoudens: €640,14[71]). Gemeenschappelijke noemer is dat zij (mogelijk) recht op huursubsidie hebben en om die reden in een goedkope woongelegenheid moeten worden gehuisvest.

Daarnaast bestaat de zogenoemde 'staatssteungrens'; corporaties moeten 80 procent van de woningen met een huur tot €710,68 toewijzen aan huishoudens met een inkomen tot €36.798, 10 procent mogen zij toewijzen aan een huishouden met een inkomen tot €41.056 en nog eens 10 procent mogen zij toewijzen aan een huishouden met een hoger inkomen[72]. Binnen het laatstgenoemde percentage van 10% kan een woonwagenhuishouden met een hoger inkomen in een woonwagen met een huur tot €710,68 kan worden gehuisvest. Dit staat los van de mogelijkheid om dergelijke huishoudens een standplaats te koop aan te bieden. Omdat het aantal standplaatsen binnen het gehele woningbestand van de woningcorporatie beperkt is en het aantal woonwagenbewoners met een inkomen boven de inkomensgrenzen klein is, is deze 10 procent vrije ruimte meestal voldoende om ook deze woonwagenbewoners te huisvesten overeenkomstig hun woonbehoefte.

[71] Prijspeil 2018
[72] Prijspeil 2018

5.8 Communicatie

Het is in dit beleidskader al diverse malen aan de orde gekomen: de communicatie tussen de lokale overheid, de woningcorporatie en de woonwagenbewoners is, zoals voor alle burgers, van bijzonder belang. Een aanpak kan worden gestoeld op:

- een nadrukkelijke inzet op vertrouwen: ga de dialoog aan en betrek de woonwagenbewoners, net als andere inwoners van de gemeente, bij het beleid dat hun aangaat. Het is aan te bevelen om ruimte te creëren voor actieve, effectieve en constante betrokkenheid van woonwagenbewoners;
- expliciete aandacht voor de culturele identiteit van de woonwagenbewoner en de daarmee samenhangende woonwens;
- inzet op een duurzaam beleid. Een beleid dat is gewaarborgd voor een langere periode.

Het aanwijzen van een of meer contactambtenaren is een goede stap die de contacten over en weer kan bevorderen. Een duurzame dialoog tussen woonwagenbewoners, woningcorporaties en gemeenten, met inzet van alle kanten, acht het ministerie wenselijk. Dit vraagt om de bereidheid en inzet van alle partijen: gemeenten, woningcorporaties en de woonwagenbewoners zelf.

Deze brochure is een uitgave van:

Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties
Postbus 20011 | 2500 EA Den Haag

Fotograaf: Riesjard Schropp

Juli 2018 | Publicatie-nr. 113803

Behandelvoorstel

Onderwerp	Gewijzigd vaststellen bestemmingsplan Spoorfietsen		
Zaaknummer	3077873	**Portefeuillehouder**	Gerard Gerrits
Historie	Rail Pleasure heeft verzocht medewerking te verlenen aan de plannen zoals ze hebben beschreven in het projectplan Spoorfietsen. Dit initiatief past niet in het geldende bestemmingsplan, daarom is het voorliggende bestemmingsplan opgesteld.		
Belangrijkste beslis/-bespreekpunten	Het bestemmingsplan Spoorfietsen voorziet in het verlengen van het huidige spoorfiets-traject met ongeveer 300 meter in zuidelijke richting, tot aan de Bruninksweg in Twekkelo, omdat het huidige traject aan de korte kant is. Door het traject iets door te trekken hebben bezoekers de kans langer te genieten van de spoorfietsbeleving. Tevens wordt het eindpunt in Twekkelo beter zichtbaar en bereikbaar en is het ook beter in te richten voor mindervaliden. Ook maakt het bestemmingsplan Spoorfietsen mogelijk dat twee authentieke zoutboortorens en een voormalige zoutwagon geplaatst kunnen worden, en gebruikt kunnen worden als trekkershut. Tenslotte maakt het bestemmingsplan mogelijk dat de bestaande stallingsruimte nabij het startpunt (FBK-stadion) voorzien kan worden van dichte wanden. Het ontwerp bestemmingsplan Spoorfietsen heeft gedurende 6 weken ter inzage gelegen. Er zijn binnen de termijn 11 zienswijzen ingediend. In de "Nota zienswijzen ontwerp bestemmingsplan Spoorfietsen" is de inhoud van de zienswijzen samengevat en beantwoord. De zienswijzen hebben aanleiding gegeven wijzigingen aan te brengen in het ontwerp bestemmingsplan Spoorfietsen. Ook zijn er ambtelijk enkele wijzigingen aangebracht. Alle wijzigingen zijn opgenomen in de "Staat van wijzigingen - Bestemmingsplan Spoorfietsen". De raad wordt voorgesteld het bestemmingsplan Spoorfietsen gewijzigd vast te stellen. Een exploitatieplan hoeft voor dit bestemmingsplan niet te worden vastgesteld.		

Politieke Markt	15 december 2020			
Voorzitter	**Griffiemedewerker**	**ZOOM**	**Domein**	**Duur**
Mitchell Boers	Anke Haarhuis	Digitale vergadering	Fysiek	Max. 75 min
Doel van de sessie	Oordeelsvorming ter voorbereiding op besluitvorming in de raad.			
Behandeladvies	De aanwezige raadsleden / fractievertegenwoordigers worden gevraagd om hun mening te geven over het voorliggend voorstel van het College om het bestemmingsplan Spoorfietsen gewijzigd vast te stellen.			
Spreekrecht publiek	Ja duur: max 5 minuten per persoon. Omdat het een digitale vergadering via ZOOM zal zijn, worden insprekers verzocht om zich uiterlijk maandag 14 december via raadsgriffie@hengelo.nl aan te melden.			

Raad	Januari 2021	
Doel van de sessie	Besluitvorming	
Behandeladvies	De raad wordt gevraagd om het bestemmingsplan Spoorfietsen gewijzigd vast te stellen en géén exploitatieplan vast te stellen.	
Spreekrecht publiek	nee	

Echtheid van dit digitale document controleren? www.hengelo.nl/controleeruwdocument

RAADSBESLUIT

ZAAKNUMMER	BEHANDELEND AMBTENAAR	SECTOR	PORT. HOUDER
3077873	bouwhuis, debby	FYS-RB	Gerard Gerrits

ONDERWERP

3077873 - Gewijzigd vaststellen bestemmingsplan Spoorfietsen

DE RAAD VAN DE GEMEENTE HENGELO BESLUIT:

De raad wordt voorgesteld:

1. in te stemmen met de behandeling van de zienswijzen, zoals opgenomen in de “Nota zienswijzen ontwerp bestemmingsplan Spoorfietsen” , dat deel uitmaakt van dit besluit;
2. in het ontwerp bestemmingsplan Spoorfietsen de wijzigingen aan te brengen, zoals deze zijn opgenomen in de "Staat van wijzigingen - Bestemmingsplan Spoorfietsen", dat deel uitmaakt van dit besluit;
3. het bestemmingsplan Spoorfietsen (met identificatienummer NL.IMRO.0164.BP0126-0301, getekend op de ondergrond NL.IMRO.0164.BP0126.dgn) gewijzigd vast te stellen;
4. na de gewijzigde vaststelling van het bestemmingsplan Spoorfietsen, Gedeputeerde Staten van de provincie Overijssel te verzoeken het besluit eerder dan zes weken na vaststelling bekend te mogen maken
5. geen exploitatieplan vast te stellen voor het bestemmingsplan Spoorfietsen.

PUBLIEKSVRIENDELIJKE SAMENVATTING

Het bestemmingsplan Spoorfietsen is opgesteld om mogelijk te maken dat het huidige spoorfiets-traject met ongeveer 300 meter in zuidelijke richting wordt verlengd, tot aan de Bruninksweg in Twekkelo. Het verlengen van de spoorlijn is in eerste instantie bedoeld omdat het huidige traject aan de korte kant is. Door het traject iets door te trekken hebben bezoekers de kans langer te genieten van de spoorfietsbeleving. Tevens wordt het eindpunt in Twekkelo beter zichtbaar en bereikbaar en is het ook beter in te richten voor mindervaliden. Ook maakt het bestemmingsplan Spoorfietsen mogelijk dat twee authentieke zoutboortorens en een voormalige zoutwagon geplaatst kunnen worden, en gebruikt kunnen worden als trekkershut. Tenslotte maakt het bestemmingsplan mogelijk dat de bestaande stallingsruimte nabij het startpunt (FBK-stadion) voorzien kan worden van dichte wanden.

Het ontwerp bestemmingsplan Spoorfietsen heeft gedurende 6 weken ter inzage gelegen. Er zijn binnen de termijn 11 zienswijzen ingediend. In de "Nota zienswijzen ontwerp bestemmingsplan Spoorfietsen" is de inhoud van de zienswijzen samengevat en beantwoord. De zienswijzen hebben aanleiding gegeven wijzigingen aan te brengen in het ontwerp bestemmingsplan Spoorfietsen. Ook zijn er ambtelijk enkele wijzigingen aangebracht. Alle wijzigingen zijn opgenomen in de "Staat van wijzigingen - Bestemmingsplan Spoorfietsen". De raad wordt voorgesteld het bestemmingsplan Spoorfietsen gewijzigd vast te stellen. Een exploitatieplan hoeft voor dit bestemmingsplan niet te worden vastgesteld.

DE GEMEENTERAAD VAN HENGELO, DATUM

De griffier De voorzitter

Echtheid van dit digitale document controleren? www.hengelo.nl/controleeruwdocument

RAADSADVIES

ZAAKNUMMER	BEHANDELEND AMBTENAAR	SECTOR	PORT. HOUDER
3077873	Marije Brummelhuis, Debby Bouwhuis	FYS-RB	Gerard Gerrits

ONDERWERP

3077873 - -Gewijzigd vaststellen bestemmingsplan Spoorfietsen

AANLEIDING, DOEL EN WAT GING ER AAN VOORAF

Rail Pleasure heeft verzocht medewerking te verlenen aan de plannen zoals ze hebben beschreven in het projectplan Spoorfietsen. Dit initiatief past niet in het geldende bestemmingsplan, daarom is het voorliggende bestemmingsplan opgesteld.

INHOUD VAN HET VOORSTEL

Het bestemmingsplan

Het bestemmingsplan Spoorfietsen is opgesteld om mogelijk te maken dat het huidige spoorfiets-traject met ongeveer 300 meter in zuidelijke richting wordt verlengd, tot aan de Bruninksweg in Twekkelo. Het verlengen van de spoorlijn is in eerste instantie bedoeld omdat het huidige traject aan de korte kant is. Door het traject iets door te trekken hebben bezoekers de kans langer te genieten van de spoorfietsbeleving. Tevens wordt het eindpunt in Twekkelo beter zichtbaar en bereikbaar en is het ook beter in te richten voor mindervaliden. Ook maakt het bestemmingsplan Spoorfietsen mogelijk dat twee authentieke zoutboortorens en een voormalige zoutwagon geplaatst kunnen worden, en gebruikt kunnen worden als trekkershut. Tenslotte maakt het bestemmingsplan mogelijk dat de bestaande stallingsruimte nabij het startpunt (FBK-stadion) voorzien kan worden van dichte wanden.

Voor het overige verwijzen wij naar de inhoud van het bestemmingsplan Spoorfietsen.

Zienswijzen

Het ontwerp bestemmingsplan Spoorfietsen heeft van 10 juni tot en met 21 juli 2020 ter inzage gelegen. Binnen de termijn van terinzagelegging zijn 11 zienswijzen binnengekomen. In de bijgevoegde “Nota zienswijzen - Ontwerp bestemmingsplan Spoorfietsen” is de inhoud van de zienswijzen verkort weergegeven en van commentaar voorzien. Een exemplaar van deze nota is bij de stukken gevoegd. In de nota wordt aangegeven op welke wijze met de zienswijzen dient te worden omgegaan.

Wijzigingen t.o.v. ontwerp bestemmingsplan

Naar aanleiding van de ingediende zienswijzen zijn wijzigingen aangebracht in de regels, de verbeelding en de toelichting van het ontwerp-bestemmingsplan Spoorfietsen. Er zijn in de regels definities toegevoegd van “voormalige zoutboortoren”, “voormalige wagon”, “opstelspoor” en “spoorwegvoorzieningen”. Aan de definitie van “trekkershut” is toegevoegd dat deze bestemd zijn voor maximaal 4 personen. Er is een voorwaardelijke verplichting opgenomen over de nog uit te voeren bodemonderzoeken. Het aanlegvergunningenstelsel uit het bestemmingsplan Buitengebied is toegevoegd aan de regels en er is aangepast dat het recreatief medegebruik in de bestemming “verkeer – railverkeer” ondergeschikt dient te zijn. De bepaling “afwijken van de gebruiksregels” is verwijderd binnen de bestemmingen. Op de verbeelding is een functieaanduiding ”specifieke vorm van verkeer – opstelspoor” opgenomen met in de regels de bijbehorende regeling. Ook zijn naar aanleiding van de zienswijzen enkele aanpassingen gedaan in de toelichting . Er zijn teksten toegevoegd over het lozen van afvalwater in het buitengebied en over de Omgevingsvisie Hengeloos Buiten. Ook is de tekst over flora en fauna iets aangevuld. Tenslotte is in de bijlage van de toelichting een akoestisch onderzoek toegevoegd. Ook zijn er ambtelijk enkel kleine tekstuele aanpassingen gedaan.
Voor een compleet overzicht van de wijzigingen ten opzichte van het ontwerp bestemmingsplan Spoorfietsen verwijzen wij u naar de ‘Staat van wijzigingen - Bestemmingsplan Spoorfietsen’.

Economische uitvoerbaarheid

De ontwikkeling betreft een particulier initiatief en de kosten die verband houden met de bestemmingsplanherziening, alsmede de uitvoering van het plan, komen voor rekening van de initiatiefnemer. Dit is in een overeenkomst vastgelegd. In deze overeenkomst is tevens geregeld dat eventuele planschade voor rekening van de initiatiefnemer komt. Aangezien het kostenverhaal anderszins verzekerd is hoeft de raad geen exploitatieplan als bedoeld in artikel 6.12 Wro vast te stellen.

Vervolgtraject
Het bestemmingsplan Spoorfietsen wordt ter gewijzigde vaststelling aangeboden aan de gemeenteraad. Indien de raad het plan gewijzigd vaststelt, zal het vaststellingsbesluit zo snel mogelijk worden voorgelegd aan Gedeputeerde Staten van Overijssel, zodat GS kan beoordelen of de wijzigingen in het plan consequenties hebben voor het provinciaal belang. Als GS ermee instemt wordt het plan z.s.m. gedurende zes weken ter inzage gelegd. Tijdens deze termijn is beroep door belanghebbenden mogelijk bij de Raad van State. Indien er tijdens de beroepstermijn geen verzoek om voorlopige voorziening wordt gedaan, treedt het bestemmingsplan Spoorfietsen daags na afloop van de beroepstermijn in werking.

BESPREEK- EN BESLISPUNTEN

De raad wordt voorgesteld in te stemmen met de behandeling van de zienswijzen en het bestemmingsplan Spoorfietsen gewijzigd vast te stellen.

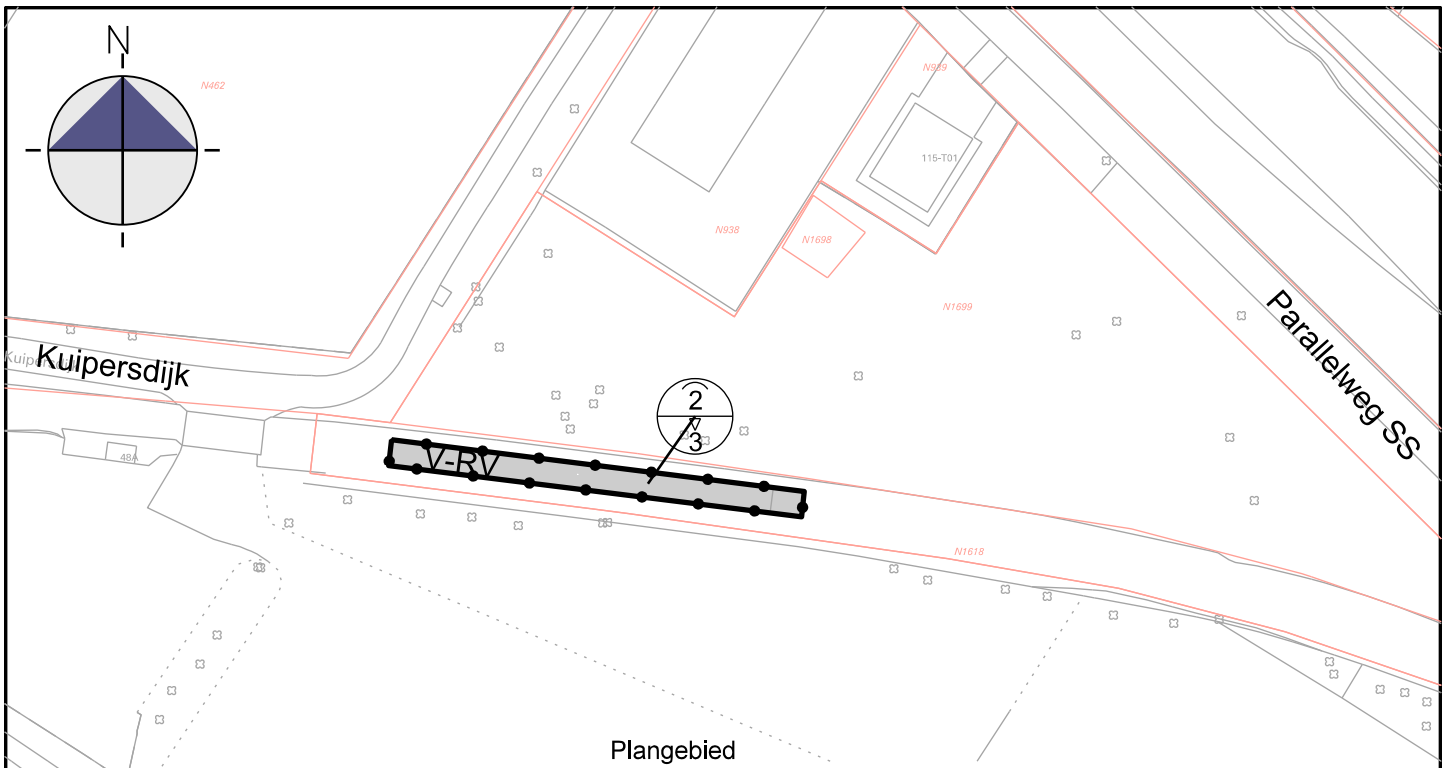
FINANCIËLE ASPECTEN

N.v.t.

BIJLAGE(N)

- Bestemmingsplan Spoorfietsen (met identificatienummer NL.IMRO.0164.BP0126-0301), bestaande uit toelichting, regels, verbeelding en bijlagen;
- Nota zienswijzen - Ontwerp bestemmingsplan Spoorfietsen;
- Staat van wijzigingen - Bestemmingsplan Spoorfietsen;
- Meeloopformulier.

Dit raadsadvies is vastgesteld door het college van B & W van Hengelo.



Plangebied

Spoorfietsen

Enkelbestemmingen

- AW-LW — Agrarisch met waarden - Agrarische functie met landschapswaarden
- N — Natuur
- V-RV — Verkeer - Railverkeer

Gebiedsaanduidingen

- vrijwaringszone - bodemdaling

Functieaanduidingen

- (saw-t) — specifieke vorm van agrarisch met waarden - trekkershut
- (sn-t) — specifieke vorm van natuur - trekkershut
- (sv-o) — specifieke vorm van verkeer - opstelspoor
- (sv-p) — specifieke vorm van verkeer - perron
- (sv-w) — specifieke vorm van verkeer - wagon

Bouwvlakken

- bouwvlak

Maatvoeringen

2 / 3 — maximum goothoogte (m) / maximum bouwhoogte (m)

Gemeente Hengelo
Postbus 18
7550 AA
www.hengelo.nl

Gemeente Hengelo

sector Fysiek - afdeling Stad en Regie

Plan

Spoorfietsen

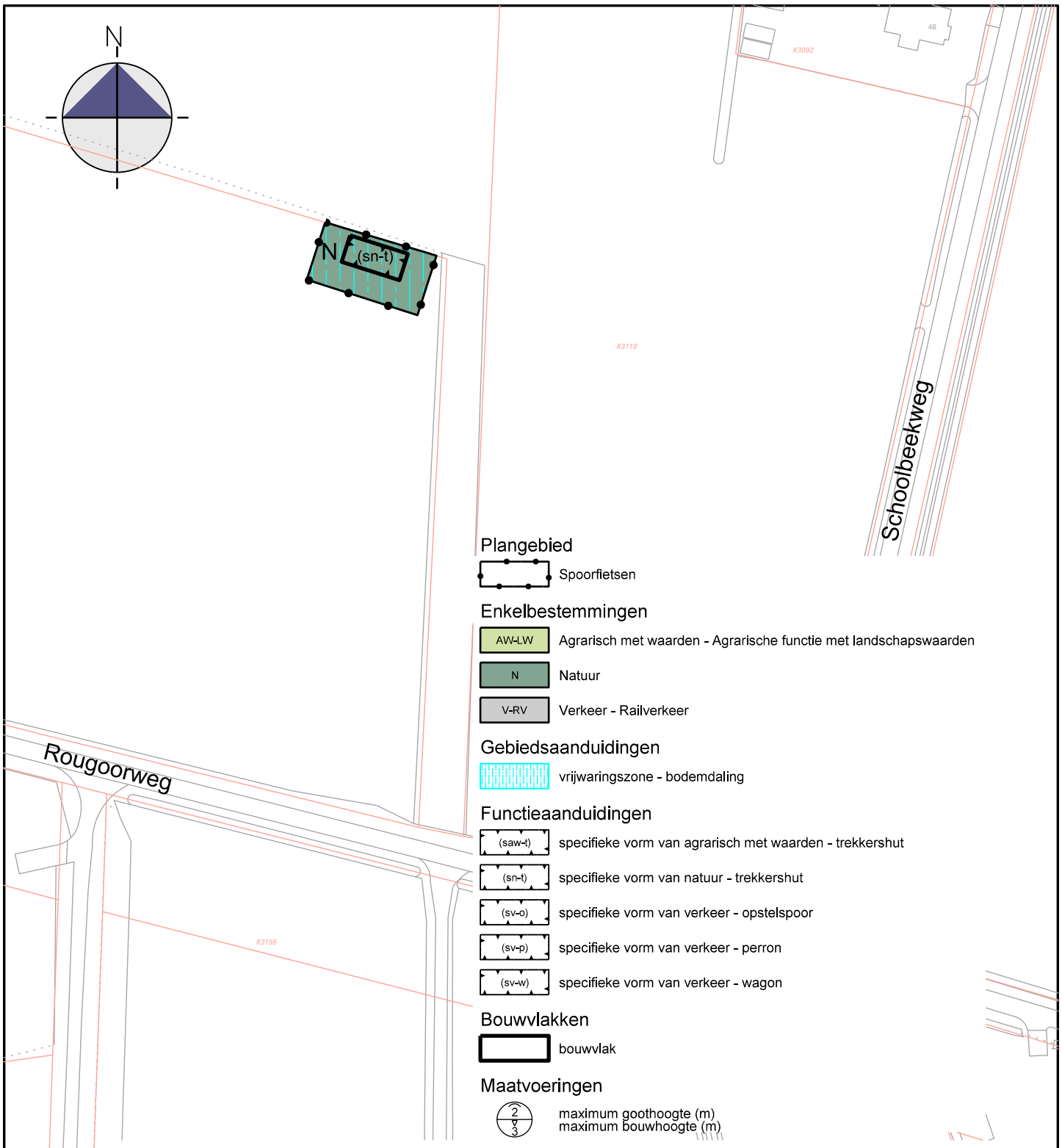
Onderwerp

Bestemmingsplan fragment 1-3

getekend	R. Hofmeijer
datum	3-11-2020
schaal	1:1000
formaat	A4
blad nr :	1-3

plan IDN: NL.IMRO.0164.BP0126-0301

raad: B & W



Gemeente Hengelo
Postbus 18
7550 AA
www.hengelo.nl

Gemeente Hengelo

sector Fysiek - afdeling Stad en Regie

Plan

Spoorfietsen

Onderwerp

Bestemmingsplan fragment 2-3

plan IDN: NL.IMRO.0164.BP0126-0301

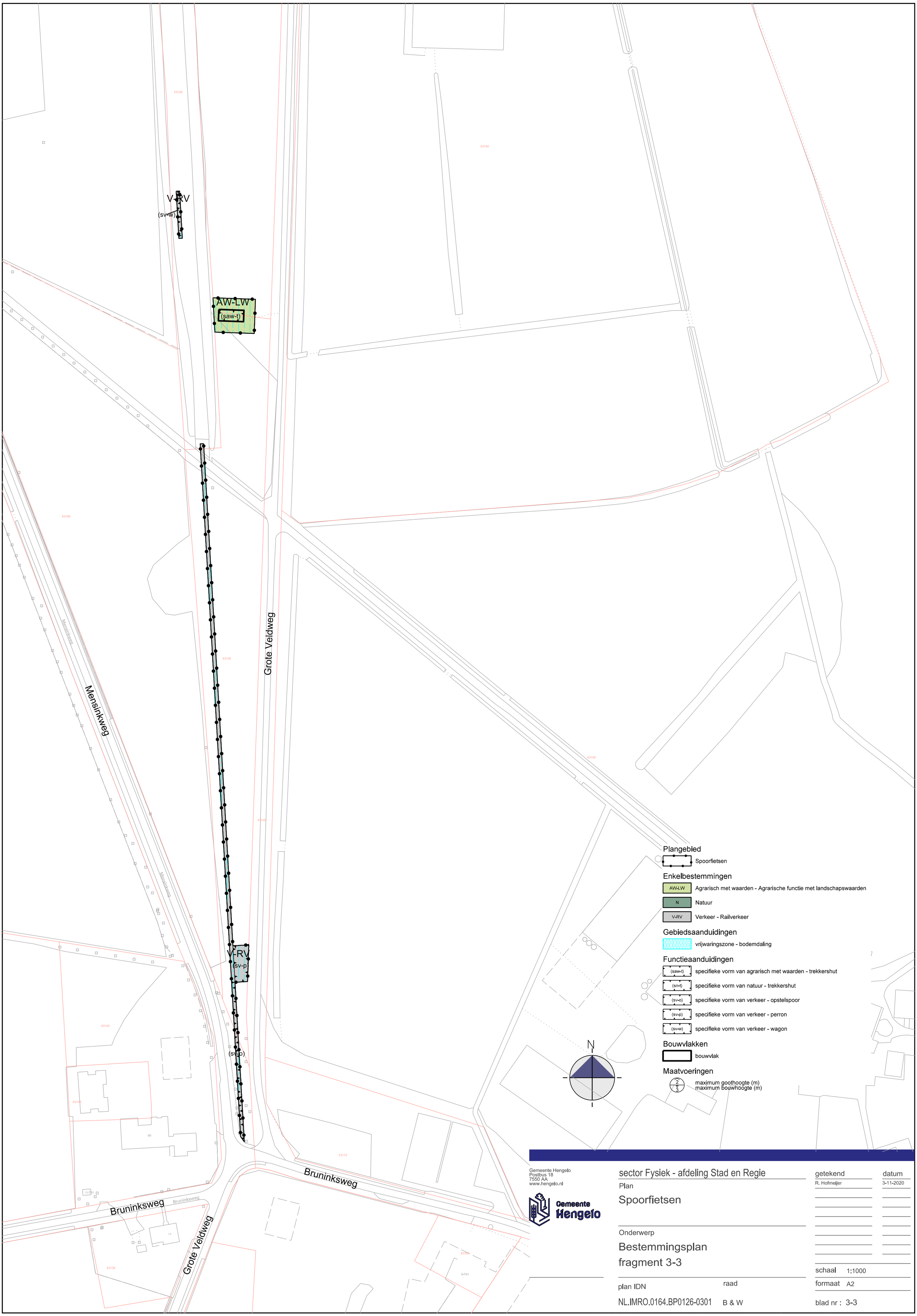
raad: B & W

getekend	datum
R. Hofmeijer	3-11-2020

schaal: 1:1000

formaat: A4

blad nr : 2-3


V-RV
(sv-w)
AW-LW
(saw-t)
Grote Veldweg
Mensinkweg
V-RV
(sv-p)
(sv-o)
Bruninksweg
Plangebied
Spoorfietsen
Enkelbestemmingen
AW-LW
Agrarisch met waarden - Agrarische functie met landschapswaarden
N
Natuur
V-RV
Verkeer - Railverkeer
Gebiedsaanduidingen
vrijwaringszone - bodemdaling
Functieaanduidingen
(saw-t)
specifieke vorm van agrarisch met waarden - trekkershut
(sn-t)
specifieke vorm van natuur - trekkershut
(sv-o)
specifieke vorm van verkeer - opstelspoor
(sv-p)
specifieke vorm van verkeer - perron
(sv-w)
specifieke vorm van verkeer - wagon
Bouwvlakken
bouwvlak
Maatvoeringen
maximum goothoogte (m)
maximum bouwhoogte (m)
N
Gemeente Hengelo
Postbus 18
7550 AA
www.hengelo.nl
Gemeente Hengelo
sector Fysiek - afdeling Stad en Regie
Plan
Spoorfietsen
Onderwerp
Bestemmingsplan
fragment 3-3
plan IDN
NL.IMRO.0164.BP0126-0301
raad
B & W
getekend
R. Hofmeijer
datum
3-11-2020
schaal 1:1000
formaat A2
blad nr : 3-3

Nota zienswijzen
-
Ontwerp bestemmingsplan Spoorfietsen

Inleiding

Na voorafgaande publicatie in het Hengelo's Weekblad en de Staatscourant heeft het ontwerp bestemmingsplan Spoorfietsen van 10 juni tot en met 21 juli 2020 ter inzage gelegen. Binnen de termijn van terinzagelegging zijn 11 schriftelijke zienswijzen ingediend door:

1. Indiener 1;
2. Vereniging Behoud Twekkelo, Burg. Stroinkstraat 341, 7547 RH Twekkelo;
3. Indiener 3;
4. Robers advocaten, Postbus 630,7550 AP Hengelo;
5. Indiener 5;
6. Indiener 6;
7. Indiener 7;
8. Indiener 8;
9. Indiener 9;
10. Indiener 10;
11. Indiener 11.

Samenvatting van en reactie op de zienswijzen

De aangevoerde argumenten worden onder nadrukkelijke verwijzing naar de motiveringen van de zienswijze als volgt samengevat en van een reactie voorzien.

1. Indiener 1

Samenvatting
Indiener geeft aan dat de situatie rondom de trekkershutten makkelijk tot vervuiling leidt. Er is niet gespecificeerd hoe en door wie het toezicht zal worden uitgevoerd. Niet professioneel georganiseerd toezicht zal leiden tot ontoelaatbare overlast. Aangezien er geen direct toezicht ter plaatse aanwezig is (zoals wel is geregeld bij de overige verblijfsrecreatie in Twekkelo) zal bij overlast door de bewoners zelf moeten worden gereageerd, door contact op te nemen met een telefoonnummer en dan maar hopen dat iemand komt opdagen binnen afzienbare tijd.

Reactie
Voor kennisgeving aangenomen. Opgemerkt wordt dat het toezicht op het gebruik van de trekkershutten zal worden uitgevoerd door een professionele beheerder, die daartoe wordt aangesteld door Rail Pleasure. De beheerder zal de gasten ontvangen, vragen van gasten beantwoorden, toezicht houden en controle uitvoeren bij het uitchecken. Bij eventuele klachten van omwonenden kan de beheerder zo nodig optreden.

Samenvatting
Het gemeentelijk beleid over recreatie is niet op orde. In de Visie vrijetijdseconomie 2011-2021 gaat het vooral om het versterken van de binnenstad. Er wordt hooguit gesproken over routes ontwikkelen in de groene omgeving maar zeker niet over het toevoegen van extra verblijfsrecreatie.

Reactie
De Omgevingsvisie Hengeloos Buiten is op 7 oktober 2020 vastgesteld door de raad. De Omgevingsvisie bevat een integrale lange termijn visie specifiek gericht op het buitengebied van Hengelo. De visie biedt de kans om de meerwaarde die het buitengebied heeft voor de stad beter te beschermen, te ontwikkelen en te benutten en in te spelen op actuele ontwikkelingen. De visie bevat themagericht en gebiedsgericht beleid. Voor Twekkelo is aangegeven dat ingezet wordt op versterking van extensieve recreatiemogelijkheden. Door bijvoorbeeld ommetjes te creëren vanuit

de bedrijventerreinen zodat werknemers in de pauze even kunnen wandelen in het mooie Twekkelo. Daarnaast wordt aangegeven dat de mogelijkheid wordt gegeven om het spoorfietsen eventueel door te ontwikkelen mits het een extensieve, goed ingepaste opzet heeft, is gericht op mensen die rust, ruimte en ontspanning zoeken en de eventuele overlast voor omwonenden beheersbaar blijft. Waar nodig worden de recreatieve netwerken voor wandelen, fietsen en paardrijden en de recreatieve overstappunten geoptimaliseerd om op een aantal strategische plekken uit de auto te stappen en het gebied in te gaan.

2. Vereniging Behoud Twekkelo, Burg. Stroinkstraat 341, 7547 RH Twekkelo

Samenvatting
VBT betreurt het dat het plan niet is aangepast n.a.v. hun brief van oktober 2018 aan Railpleasure b.v, en ook niet n.a.v. het overleg van 1 juni 2019, tussen VBT, Railpleasure en gemeente. Naar aanleiding van het gevoerde vooroverleg heeft uw college slechts een onmogelijk uit te voeren voorwaardelijke verplichting toegevoegd aan het plan, die geen recht doet aan de uitgebreide constructieve en opbouwende vooroverlegreactie van VBT.

Reactie
Er heeft veelvuldig overleg plaatsgevonden tussen Rail Pleasure en VBT. Tijdens het bedoelde gesprek dat heeft plaatsgevonden tussen Rail Pleasure en enkele leden van de VBT is de gemeente Hengelo als toehoorder aanwezig geweest. Doel van het gesprek was om elkaar aan te horen, mogelijke bezwaarpunten te bespreken en wellicht te komen tot oplossingen. Tijdens dit gesprek is afgesproken met de VBT dat ze in het kader van het voorontwerp bestemmingsplan Spoorfietsen als vooroverleginstantie worden betrokken bij de procedure. De VBT heeft vervolgens een vooroverlegreactie ingediend. Deze is beantwoord in het verslag van vooroverleg voorontwerp bestemmingsplan Spoorfietsen. Naar aanleiding van de vooroverlegreactie zijn enkele aanpassingen in het bestemmingsplan gedaan, waaronder het toevoegen van een voorwaardelijke verplichting. Met deze voorwaardelijke verplichting wordt afgedwongen dat de activiteiten uitsluitend zijn toegestaan indien voldaan wordt aan bepaalde gedragsvoorschriften. Deze voorwaardelijke verplichting is opgenomen zodat er bij eventuele overlast kan worden ingegrepen.

Samenvatting
Het project Spoorfietsen is reeds een aantal jaren actief is in Twekkelo. De formele doelstellingen van het project, zijnde aandacht voor natuurbehoud, ecologische waarden, de erfgoedwaarden en geschiedenis van de spoorlijn en een sociale karakter van de uitbating, kan VBT op zich waarderen. In de praktijk blijkt het tevens commerciële karakter van Spoorfietsen volgens VBT te botsen met de formele doelstellingen. Het bedrijf blijkt een grote aantrekkingskracht te hebben op grotere gezelschappen die een bij tijd en wijle disruptieve invloed hebben op het rustige buitengebied van Twekkelo. Tot grote teleurstelling en onbegrip van VBT heeft de uitbater aangegeven geen verantwoording te dragen voor wangedrag van zijn reizigers, wanneer zij zich buiten de spoorbaan op de openbare weg begeven. Om deze reden heeft VBT dan ook geen vertrouwen in de goede afloop van in het plan genoemde uitbreidingen, ook niet met een aan te trekken 'beheerder'. De toegevoegde voorwaardelijke verplichting waarbij gebruikers van het project niet de openbare weg (grond van derden) mogen betreden of anderszins beperkt worden in hun grondrechten lijkt in strijd met de Grondwet en het Europees Verdrag van de Rechten van de Mens en om die reden niet uitvoerbaar. De voorwaardelijke verplichting dat geen overlast mag worden veroorzaakt contrasteert bovendien met de constatering in paragraaf 5.4.1 van de toelichting, waar uitgesproken wordt dat er dat er sprake kan zijn van hinder door luidruchtige bezoekers.

Reactie
De gemeente Hengelo is van mening dat spoorfietsen een kleinschalige toeristische voorziening is, die past in het karakter van het buitengebied van Twekkelo en daardoor een bijdrage kan leveren om de kwaliteiten van dat landelijke gebied te behouden en te versterken. Het is een waardevolle toevoeging aan het toeristisch, recreatief en educatief aanbod in Hengelo. De gemeente Hengelo vindt het wel belangrijk dat de kleinschaligheid te allen tijde gewaarborgd blijft. Deze kleinschaligheid blijkt uit het feit dat er slechts beperkte fietsplekken zijn, te weten zeven gezinsspoorfietsen voor maximaal 5 personen en 2 familiespoorfietsen voor maximaal 16 personen. Het overgrote deel van de boekingen worden gedaan door gezinnen, families en bedrijven. Vooraf is bekend wie, wanneer en met hoeveel mensen de spoorfietsen worden gebruikt. Vooraf aan het fietsen ontvangen alle spoorfietsers informatie over regels, normen en waarden tijdens het fietsen. Het is te aller tijden verboden alcohol te nuttigen op de fiets. Rail Pleasure heeft aangegeven er alles aan te doen om overlast door het spoorfietsen zoveel mogelijk te voorkomen. Zo wordt er een beheerder aangetrokken voor toezicht op de trekkershutten. Ook staat er aan het einde van de spoorlijn een vrijwilliger die het op- en afstappen aan het eindpunt begeleidt. Naast het opnemen

van de voorwaardelijke verplichting in de bestemmingsplanregels alsmede het aantrekken van bovengenoemde beheerders moet het mogelijk zijn overlast door spoorfietsers te voorkomen. Indien er toch sprake is van overlast door spoorfietsers dan staat het omwonenden vrij om hiervan melding te maken bij Rail Pleasure. Geldt wel dat zonder meldingen niet ingegrepen kan worden.

Samenvatting
In het plan wordt de spoorbaan verlengd met enkele honderden meters. Er lijkt geen zicht op het nog verder doortrekken van de spoorlijn. De in het plan genoemde onderbouwing voor verlenging zijn: Het eindpunt wordt beter zichtbaar en is ook beter in te richten voor mindervaliden, het is beter mogelijk om arrangementen te ontwikkelen, het nieuwe eindpunt maakt namelijk een goede aansluiting mogelijk op aanvullend vervoer, zoals bijvoorbeeld een historische bus of huifkar en doortrekking leidt tot een grotere beleving van het spoorfietsen. De concrete doortrekking tot het perron is slechts 250 meter, met de spoorfiets in minder dan 2 minuten te overbruggen. VBT stelt dat dit niet of nauwelijks lijkt bij te dragen aan een grotere beleving. VBT ziet niet hoe op het huidige eindpunt vorenstaande doelstellingen niet te realiseren zijn. Het eindstation komt bij verlenging namelijk veel dichter bij een woonhuis te liggen. Mede gezien het eerder genoemde disruptieve karakter van de onderneming zijn wij van mening dat deze ontwikkeling een afbreuk is aan de leefbaarheid van het gebied.

Reactie
Het verlengen van de spoorlijn is in eerste instantie bedoeld om de bezoekers de kans te geven langer te genieten van de spoorfietsbeleving. Bijkomend voordeel is dat het eindpunt dan beter zichtbaar en bereikbaar wordt en beter in te richting is voor mindervaliden. Het huidige eindpunt is verder van de openbare weg gelegen is hierdoor minder geschikt. Het eindpunt komt niet, zoals door VBT wordt aangegeven, tegenover een woonhuis te liggen. Het perron, dat het eindpunt vormt voor de bezoekers, komt zo'n 70 meter voor het eindpunt van de spoorlijn te liggen. Deze laatste 70 meter van de spoorlijn wordt tijdens rijdagen slechts als opstelspoor gebruikt. Bezoekers stappen bij het perron af, vlak voor het draaiplateau. Om ook de laatste fiets te kunnen draaien, moeten alle voorgaande fietsen via het draaiplateau naar het opstelspoor worden gebracht. Voor de terugreis worden de spoorfietsen weer langs het perron geplaatst. Beide handelingen worden door het personeel/beheerder van het spoorfietsen verricht. Dit laatste deel van het spoor wordt dus niet door bezoekers gebruikt. In het bestemmingsplan is een regeling opgenomen om te waarborgen dat de laatste 70 meter van de spoorlijn uitsluitend als opstelspoor gebruikt mag worden.

Samenvatting
In het ontwerp bestemmingsplan wordt de oprichting van een tweetal vaste 'trekkershutten' en een mobiele 'trekkershut' voorzien. De vaste trekkershutten hebben een bouwblok van ± 60m2, de mobiele trekkershut' heeft een bouwblok van ± 40 m2. Er zijn geen hoogtebeperkingen en beeldkwaliteitseisen opgenomen in het plan. De tekstuele verwijzing naar een 'voormalige' zouttoren is niet verankerd in het plan. De bestaande monumentale zouttorens hebben een oppervlakte van 60 m2, maar een volume van meer dan 300m3. Ook al zou er gebouwd worden in de vorm van een zouttoren en wordt er slechts een deel van de boortorens benut (hetgeen het bestemmingsplan nu niet beperkt), dan nog is er sprake van een ruim appartement dat de normen voor een 'trekkershut' overschrijdt. Uw raad wordt dan ook gevraagd een nieuwe entiteit toe te voegen aan het toeristisch planologisch kader. In omliggende gemeente worden 'trekkershutten' zeer beperkt toegestaan op kampeerterreinen, zij dienen als een spartaanse en basale overnachtingsmogelijkheid als aanvulling op het toeristisch product van die kampeerterreinen. De maximale omvang van deze trekkershutten is nooit groter is dan 30 m2 en ze hebben een zeer beperkte bouwhoogte.

Het bestemmingsplan spreekt zich nu tegen. In de toelichting op het plan is sprake van een luxe trekkershut/natuurhuisje, terwijl in vooroverlegverslag gesproken wordt over spartaanse voorzieningen. In het projectplan van de initiatiefnemer wordt gesproken over luxe verblijven en zijn er afbeeldingen te vinden van het gebruik van meerdere verdiepingen in de boortoren. Spartaanse voorzieningen zijn niet gedefinieerd in de regels van het plan en het plan wordt hier dan ook niet in beperkt. Hierdoor blijft het mogelijk solitaire recreatiewoningen te realiseren voorzien van alle gemakken. Het college stelt dat er sprake is van een natuurhuisje en daarmee kleinschalig. Een verdere definitie van een natuurhuisje ontbreekt. VBT is dan ook van mening dat hier geen sprake is van trekkershutten, maar van de nieuwvestiging van solitaire recreatiewoningen. VBT is van mening dat niet is voldaan aan de eisen van de provinciale omgevingsverordening voor de oprichting van nieuwe solitaire recreatiewoningen. Van een investering in de ruimtelijke kwaliteit (kwaliteitsimpuls groene omgeving) is geen sprake.

Reactie
In de regels van het bestemmingsplan is opgenomen dat uitsluitend de bouw van een zoutboortoren of wagon is toegestaan ter plaatse van de bedoelde bouwvlakken. Hiermee is het plaatsen van de zouttorens en wagon verankerd in het plan, er kan dus niets anders dan een voormalige zoutboortoren of wagon worden geplaatst. Er is een definitie van voormalige zoutboortoren toegevoegd in de regels. De regels zijn zodanig aangepast dat uitsluitend nog wordt gesproken over een voormalige zoutboortoren dan wel een voormalige wagon. Het bouwvlak van 60 dan wel 40 m2 is exact de grootte van de voormalige zoutboortoren en wagon. VBT merkt op dat de trekkershutten onvoldoende gedefinieerd zijn en dat er ook gesproken wordt over natuurhuisjes. De term "natuurhuisjes" werkt inderdaad verwarrend. De tekst in de toelichting is zodanig aangepast dat er nog uitsluitend wordt gesproken over trekkershutten. In de regels van het bestemmingsplan is opgenomen wat wordt verstaan onder een trekkershut. Om de kleinschaligheid te waarborgen is er een maximaal toegestaan aantal personen opgenomen. De definitie van trekkershut luidt nu als volgt: een eenvoudig gebouw met beperkte inhoud en oppervlakte, bestemd voor zeer kortdurend recreatief nachtverblijf voor maximaal 4 personen die hun hoofdverblijf elders hebben.

VBT is van mening dat de trekkershutten in voorliggend plan qua omvang niet overeenkomen met de standaard oppervlakte voor trekkershutten. De trekkershutten in voorliggend plan zijn geen standaard trekkershutten. De boortorens en de wagon zijn reeds bestaande en waardevolle gebouwen die als trekkershutten gebruikt gaan worden. De bestaande oppervlakte van de trekkershutten is ook gelijk de maximale oppervlakte en kan niet vergroot worden. Dit wordt mede gewaarborgd in het feit dat het bouwblok op de verbeelding strak om de gebouwen is gelegd en geen ruimte biedt voor een uitbreiding.

De boortorens worden geheel authentiek herbouwd, de gebintconstructie wordt hergebruikt. De torens zijn niet van de andere nog bestaande torens te onderscheiden. Deze nieuwe torens zullen worden uitgevoerd met duurzame (bouw)materialen, interieur afwerking en energievoorzieningen. Er komt geen gas aansluiting, alleen elektra en water. Verwarming van de torens zal met een duurzaam en energie neutraal systeem worden opgeleverd. De voormalige zoutwagon heeft een minimaal voorzieningenniveau. Er komt elektra via een externe aansluiting en een (koud) watertank gemonteerd aan de wagon. Ook heeft de wagon een eigen septictank waarop een douche en het toilet zijn aangesloten. In de wagon zijn twee kleine vaste slaapvertrekken voor maximaal 4 personen en een kleine keuken zonder noemenswaardige voorzieningen. Er komt geen gas aansluiting. In die zin zijn het dan ook Spartaanse en basale overnachtingsmogelijkheden, zoals dat ook in andere gemeenten is toegestaan. De provinciale verordening is niet van toepassing, omdat het geen nieuwe solitaire recreatiewoningen zijn. De provincie heeft voor wat betreft het voorontwerp bestemmingsplan Spoorfietsen aangegeven dat het in overeenstemming is met het provinciale ruimtelijke beleid.

Zienswijze
VBT is van mening dat bij het toevoegen van nieuwe recreatieve functies er zoveel mogelijk gebruik dient te worden gemaakt van bestaande bebouwing. Het 'verhistoriseren' van locaties langs de spoorlijn past niet in dit hergebruik van bestaande bebouwing. Solitair gelegen locaties zonder bewezen toezicht benutten als overnachtingslocatie leidt volgens VBT op termijn bovendien tot mogelijk ongewenste situaties, vanwege overlast naar de omgeving. Er is hierom sprake van een ongewenste ontwikkeling, die in hoge mate afbreuk zal doen aan de leefbaarheid van het gebied.

Reactie
De boortorens hebben een ongekende betekenis gehad in de zoutindustrie van Hengelo. Velen van deze torens zijn er echter niet meer. Enkele hebben een beschermde status en in 2015 zijn de overige in Hengelo nog aanwezige torens karakteristiek verklaard. Twee boortorens stonden op dat moment op de nominatie om gesloopt te worden door de AKZO (Nouryon). Deze torens konden gered worden doordat Rail Pleasure ze graag wilde overnemen en langs het spoor wilden plaatsen, op locaties waar in het verleden boortorens hebben gestaan. Op deze wijze worden deze bijzondere bouwwerken gered en krijgen een mooie recreatief ondersteunende functie. Het toezicht op het gebruik van de trekkershutten zal worden uitgevoerd door een professionele beheerder, die daartoe wordt aangesteld door Rail Pleasure. De beheerder zal de gasten ontvangen, vragen van gasten beantwoorden, toezicht houden en controle uitvoeren bij het uitchecken. Bij eventuele klachten van omwonenden kan de beheerder zo nodig optreden.

Samenvatting
Initiatiefnemer speelt met de gedachte om "oude telegraafpalen" te plaatsen langs het beoogde en het huidige tracé. Dit heeft op geen enkele wijze iets te maken met het authentieke Twentse landschap en markeert slechts een zeer beperkte periode in de historie. Dit voorbeeld is tekenend voor de verkokerde wijze waarop initiatiefnemer naar Twekkelo kijkt, wat de omgeving ervan vindt is voor initiatiefnemer niet relevant.

Reactie
Het tracé van de spoorlijn heeft, samen met de twee stalen bruggen (Boekeloseweg en Boortorenweg), de gemeentelijke monumentenstatus gekregen. Dit bevestigt dat het traject cultuurhistorisch en waardevol is en van betekenis is geweest in de ontwikkeling van Hengelo. In de cultuurhistorie is het van belang om zoveel mogelijk tijdlagen zichtbaar te houden in het landschap. Het spoorfietsen haakt goed in op de overige tijdlagen. Alle spoorfietsers worden juist gewezen op andere tijdlagen en op de telegraafpalen die wel degelijk een functie hebben gehad in de periode dat de spoorlijn gebruikt werd. De impact van de lijn op de ontwikkeling van Twente is dermate groot dat de aandacht, bescherming en gebruik op een kleinschalige manier positief kan bijdragen aan kennis, behoud en ontwikkeling van de Hengelose geschiedenis en samenleving.

Samenvatting
VBT constateert dat niet alle gronden van dit bestemmingsplan in eigendom van de planonwikkelaar zijn en vraagt zich af hoe dit zich verhoudt tot de economische uitvoerbaarheid en handhaafbaarheid van het plan. Een haalbaarheidsplan /ondernemersplan incl. een beschrijving van de kosten voor een milieukundig verantwoorde afvoer van afvoerwater en een doelgroepbeschrijving ontbreekt. Ook hierom twijfelt VBT aan de uitvoerbaarheid van het plan. Tevens wordt een planschade analyse gemist. De exploitatie van initiatiefnemer draait primair op subsidies en overige overheidsgerelateerde geldstromen, zonder deze externe financieringsbronnen, is er geen sprake van een gezonde bedrijfsvoering. Dit zou de gemeente toch aan het denken moeten zetten, waarom gaat de gemeente zo ver in het faciliteren van een niet gebiedsgebonden initiatief, zonder dat daar draagvlak vanuit de omgeving voor bestaat.

Reactie
De gronden gelegen binnen de plangrenzen van het bestemmingsplan Spoorfietsen zijn voor het merendeel in eigendom van Rail Pleasure. Dit betreft de gehele spoorlijn tot aan de Reeflaan, deze is in eigendom van Rail Pleasure. Wat betreft de overige 300 meter tot aan het eindpunt, daarvan is de eerste 250 meter in eigendom van een particulier, die Rail Pleasure toestemming geeft gebruik te maken van deze gronden (vastgelegd in een private overeenkomst tussen beide partijen). De laatste 50 meter van de spoorlijn is recent in eigendom gekomen van Rail Pleasure. De gemeente Hengelo en Rail Pleasure hebben een anterieure overeenkomst gesloten, waarin o.a. is vastgelegd dat de planschade die mogelijk voortkomt uit het bestemmingsplan voor rekening komt van Rail Pleasure. Hiermee is het plan economisch uitvoerbaar.

De ontwikkeling van het plan betreft een particulier initiatief. De kosten die verband houden met de bestemmingsplanherziening, alsmede de uitvoering van het plan, komen voor rekening van de initiatiefnemer. In de anterieure overeenkomst is vastgelegd dat de gemeente Hengelo bereid is mee te werken aan de herziening van het bestemmingsplan. De gemeente Hengelo vindt Spoorfietsen een waardevolle toevoeging aan het toeristisch, recreatief en educatief aanbod in Hengelo. Het is een mooi voorbeeld van een burgerinitiatief en sociaal ondernemerschap in Hengelo. Ook de gemeenteraad van Hengelo heeft middels een motie aangegeven positief te staan tegenover het initiatief. Om bovenstaande redenen is de bestemmingsplanprocedure gestart. Gedurende de bestemmingsplanprocedure zijn er meerdere momenten waarop een ieder een zienswijze over het plan kan indienen. Het is niet noodzakelijk om vooraf over volledige draagvlak te beschikken.

Samenvatting
Een volwaardig flora fauna onderzoek ontbreekt geheel, dit terwijl uit eerdere studies is gebleken dat er sprake is van beschermde diersoorten in het gebied, waaronder vleermuizen. Zeker na de aanleg van de nabijgelegen beekzone door het waterschap zal de soortenrijkdom in het gebied alleen maar zijn toegenomen. Van de oprichting van nieuwe solitaire verblijfseenheden mag je een negatief effect verwachten op de aanwezige soortenrijkdom.

Reactie
De beoordeling dat de Wet natuurbescherming geen belemmering vormt, is gedaan op basis van:
- het aanwezige biotoop
- de resultaten uit de Nationale Databank Flora en Fauna (NDFF),

- de uitgevoerde Bomen Effect Analyse (BEA)
- de eigen gemeentelijke databank met natuuronderzoeken
- Verschillende locatiebezoeken (juni 2019 en februari 2020) door ecologisch deskundige collega's van Gildebor en de gemeente Hengelo.

In de houtwal waar het spoorwegtraject in ligt worden in totaal slechts 13 bomen gekapt. In deze bomen zijn geen gaten of holtes aangetroffen. De structuur van de houtwal blijft verder behouden. De functionele leefomgeving van beschermde soorten wordt niet aangetast.
Verder geldt te allen tijde de zorgplicht. Zo zullen de werkzaamheden buiten het broedseizoen uitgevoerd worden, en voorafgaand aan de kap wordt er standaard geschouwd.

Samenvatting
Een recent en nader gespecificeerd bodemonderzoek ontbreekt waaruit blijkt de ondergrond geschikt is voor het beoogde gebruikt. Uit de uitgevoerde bureaustudie blijkt al dat er mogelijk vervuilingen zijn. Locatie a is gelegen op een terrein eerder in eigendom van Akzo/Nouryon. De uitgebreide HCH problematiek op voormalige Akzo stortterreinen moet aanleiding zijn voor gedegen nader onderzoek op deze oude stortlocatie. Verwijzing naar een bodemonderzoek uit 1990 is absoluut onvoldoende. De locatie b wordt als verdacht aangemerkt, maar is niet verder onderzocht. Hiermee is deze locatie niet geschikt voor verdere ontwikkeling. Vooruitschuiven van de verplichting naar nader bodemonderzoek naar de omgevingsvergunningsfase is in strijd met een goede ruimtelijke ordening.

Reactie
Initiatiefnemer is geadviseerd om vooruitlopend op de bestemmingsplanherziening een bodemonderzoek uit te voeren. Dit bodemonderzoek kan dan gebruikt worden voor zowel de bestemmingsplanherziening als voor de aanvraag van de benodigde omgevingsvergunning onderdeel bouwen. Omdat de kosten voor het bodemonderzoek op dat moment te hoog waren voor initiatiefnemer, is ervoor gekozen om een 'voorwaarde' in het bestemmingsplan op te nemen dat indien uit het nog uit te voeren bodemonderzoek blijkt dat er sanerende maatregelen noodzakelijk zijn deze maatregelen voor de wijziging van het gebruik moeten worden genomen/uitgevoerd. Naar aanleiding van de zienswijze is deze voorwaarde als voorwaardelijke verplichting in de regels opgenomen.

Samenvatting
Uit de media blijkt dat de onderneming voornemens is een historische dieseltrein te laten rijden op het spoortraject. Tevens is de Blauwe Engel inmiddels gesleept naar een locatie nabij het eindpunt. U heeft nagelaten de negatieve milieu-effecten te onderzoeken van het laten rijden van historische treinen (diesel en/of kolen), met name met betrekking tot de uitstoot van stikstof. VBT vraagt zich af of het permanent stallen van een grote trein met meerdere wagons op het spoor niet in strijd is met de bestemmingsplanbepalingen? De term 'spoorwegvoorzieningen' is nu niet gedefinieerd. In andere bestemmingsplannen in den lande wordt spoorwegvoorzieningen gedefinieerd als 'dienstgebouwen, stations, rails, perrons, overkappingen, fietsenstallingen, viaducten en onderdoorgangen, taluds, geluidsschermen, (keer-)muren, transformatorgebouwen, stationsvoorzieningen en vergelijkbare gebouwen en bouwwerken ten behoeve van railvervoer'. Een trein valt hier niet onder. Uit de plannen van de initiatiefnemer blijft dat ze deze trein tevens willen gebruiken als horecavoorziening. Dat is in strijd met de bestemmingsplanbepalingen.

Reactie
De Blauwe Engel maakt geen onderdeel uit van het voorliggende bestemmingsplan. Er is (nog) geen aanvraag ingediend voor het plaatsen van de Blauwe Engel in Twekkelo. Er is dan ook (nog) geen onderzoek gedaan naar de negatieve milieu-effecten van het laten rijden van historische treinen (diesel en/of kolen), met name met betrekking tot de uitstoot van stikstof. Er is een handhavingsverzoek ingediend, dat nog in behandeling is.
De VBT merkt terecht op dat het begrip spoorwegvoorzieningen niet is gedefinieerd in de regels. Er is een definitie toegevoegd van spoorwegvoorzieningen. Onder spoorwegvoorzieningen wordt in dit bestemmingsplan verstaan: spoorrails, viaducten en onderdoorgangen, taluds, geluidsschermen, (keer-)muren en vergelijkbare bouwwerken ten behoeve van railvervoer.

Samenvatting
Uit paragraaf 4.3.6.1 van de toelichting blijkt dat beleid van de gemeente Hengelo voorschrijft dat het afvalwater middels riolering afgevoerd wordt naar de RWZI. Voor de mobiele trekkershut wordt een septic tank voorgesteld. VBT geeft aan dat dit in strijd is met het gemeentelijke beleid. De financiële consequenties van het aanleggen van drukriool naar de drie verspreid liggende recreatieobjecten zijn niet inzichtelijk gemaakt.

Reactie
De tekst in paragraaf 4.3.6 is niet volledig. De beleidsregels in deze paragraaf gelden voor in-uitbreidingsplannen. Voor een enkele afvalwaterlozer in het buitengebied geldt dat op de drukriolering kan worden aangesloten (als die in de buurt ligt) of dat gekozen mag worden voor een goedgekeurde IBA. Er zijn verschillende IBA-systemen (individuele behandeling van afvalwater). Het bekendste IBA-systeem is de septic tank. Andere systemen zijn bijvoorbeeld de biorotor, het oxidatiebed en het helofytenfilter. De gemeente als bevoegd gezag bodemlozingen moet de IBA goedkeuren. Meestal betreft het een IBA klasse 3. Aanleg van een drukriolering is vaak kostbaar. De volledige kosten van zo'n systeem komen voor rekening van de aanvrager. Vanuit kostenoverweging is dat niet efficiënt. In zo'n geval mag dus ook voor een goedgekeurde IBA worden gekozen. De tekst in de toelichting is hierop aangepast.

Samenvatting
Het bestemmingsplan voorziet niet in de mogelijkheid voor het parkeren van voertuigen bij de recreatiewoningen of rond het eindperron (voertuig beheerder en vrijwilligers, huifkar, voertuigen minder validen, historische bus). De parkeervoorzieningen zijn dan ook niet geregeld en voldoen dan ook niet aan de regels van de nota autoparkeren van de gemeente Hengelo. Het plan is ook hierom niet uitvoerbaar.

Reactie
De trekkershutten bieden ruimte aan maximaal 4 bezoekers. Het aantal vervoersbewegingen zal daardoor bij de trekkershutten zeer beperkt zijn. Direct rondom de trekkershutten is voldoende ruimte om een eventuele auto te parkeren. De bestemming laat dit ook toe. Bij de aanvraag om omgevingsvergunning wordt getoetst aan artikel 10.1 van het bestemmingsplan, waarin staat dat voldaan moet worden aan de normering uit de "nota autoparkeren". Bij het eindpunt worden geen parkeervoorzieningen gerealiseerd. Het startpunt voor de spoorfietsers is altijd bij het FBK stadion, daar worden de auto's van de bezoekers geparkeerd. Bij het eindpunt zijn dus geen auto's aanwezig van bezoekers. Eventueel overstappen op een ander vervoersmiddel, zoals bijvoorbeeld een huifkar, is nu al mogelijk en blijft ook na de verlenging van de spoorlijn mogelijk. Op het eindpunt is de aanleg van parkeervoorzieningen dan ook niet nodig en daarom niet geregeld.

3. Indiener 3

Samenvatting
Indiener is van mening dat vanaf van de start van het project Spoorfietsen, in 2016, door initiatiefnemer veel gebruikte en beschadigde materialen en goederen aangesleept zijn en dat dit al jaren ligt te verloederen in de bermen langs de spoorlijn. De grote waarden van planten en dieren waar initiatiefnemer over spreekt worden hierdoor juist aangetast. Dit is in strijd met het ecologisch doel wat initiatiefnemer aangeeft.

Reactie
Het is ons bekend dat er veel gebruikte en beschadigde materialen en goederen liggen rondom het eindpunt. Tijdens een recente controle is vastgesteld dat de volgende goederen liggen opgeslagen op en rondom het eindstation van het spoorfietsen: pallets met klinkers, spoorbielzen, diverse rails, big bags met granulaat, stelcon platen, divers gezaagd hout, keerwanden, tuinbanken en diverse spooronderdelen. Rail Pleasure heeft aangegeven dat deze materialen zullen worden gebruikt voor de werkzaamheden die gedaan moeten worden om de spoorlijn te verlengen en te voorzien van een nieuw perron. Rail Pleasure is opgedragen om voor 1 januari 2021 de aanwezige goederen te clusteren op een nader te bepalen stuk grond en te voorzien van bouwhekken, zodat dit voor een minder verloederde uitstraling van het gebied zal zorgen.

Samenvatting
Initiatiefnemer spreekt in het de plannen over een passagierswagon die weg stond te roesten en weg moest uit de sporendriehoek in Haarlem. Volgens de berichtgeving is deze wagon onlangs gerestaureerd en geschilderd. Echter het plaatwerk, de ramen en de binnenkant dienen nog volledig gerestaureerd worden. De buitenkant heeft slechts een likje verf gehad en het roestende plaatwerk is niet vervangen. Deze wagon is totaal niet passend bij de cultuurhistorische en landschappelijke en natuurwaarden van Twekkelo. Het is een aantasting van het buitengebied en voor de beeldkwaliteit van Twekkelo. Een niet gebruikte trein of een trein in reparatie hoort op een rangeerterrein/loods en niet in een mooi buitengebied te staan. Daarnaast is het treintoestel buiten proportioneel ten opzichte van het kleinschalige spoorfietsen. Het treintoestel is afgelopen week in Twekkelo geplaatst terwijl hier geen geldend bestemmingsplan voor is.

Reactie
De bedoelde trein, de zogenaamde Blauwe Engel, is op de spoorlijn nabij het eindpunt geplaatst. Deze trein maakt geen onderdeel uit van voorliggende bestemmingsplanherziening. Er is een handhavingsverzoek ingediend, dat nog in behandeling is.

Samenvatting
Initiatiefnemer geeft aan nu twee authentieke zoutboortorens te willen plaatsen, echter wij hebben grote twijfels of deze wel gerestaureerd worden omdat initiatiefnemer dit de afgelopen jaren niet heeft laten zien. Gezien de huidige staat van de zouttorens hebben wij grote twijfels of initiatiefnemer deze in originele staat zal restaureren. Initiatiefnemer begint aan iets nieuws terwijl het voorgaande, de restauratie van het spoorhuisje en de wagon, nog niet eens zijn gerealiseerd. Daar komt bij dat spoorfietsen geen spoorwegmuseum is. Hiervoor kan men terecht bij het spoorwegmuseum in Haaksbergen waar overigens de restauraties tot in de puntjes worden uitgevoerd.

Reactie
Alvorens de voormalige zoutboortorens en de wagon geplaatst kunnen worden dient er eerst een omgevingsvergunning voor het bouwen te worden aangevraagd. Deze wordt getoetst aan het bestemmingsplan en de welstandseisen uit de welstandsnota.

Samenvatting
Indiener heeft grote twijfels of initiatiefnemer financieel draadkrachtig is om de plannen uit te voeren. Er is de afgelopen jaren gebruikt gemaakt van subsidiegelden van de overheid en vrijwilligers om het een en ander mondjesmaat te kunnen realiseren. Naar de mening van indiener is dit niet naar behoren gedaan en past dit geheel niet binnen de kaders van cultuurhistorisch en landschappelijke en natuurwaarden. Het is vervuiling en aantasting van het buitengebied van Hengelo. Er is geen gedegen investeringsplan waaruit is op te maken dat initiatiefnemer financieel draadkrachtig is om het huidige traject te verlengen en twee authentieke zouttorens in originele staat te restaureren. Opgemerkt moet worden dat ook de gemeente Hengelo grote financiële risico's neemt bij het niet slagen van dit gebeuren. Immers bij faillissement dient gemeente Hengelo het spoorfietsen traject in oude staat terug te brengen.

Reactie
De ontwikkeling van het plan betreft een particulier initiatief. De kosten die verband houden met de bestemmingsplanherziening, alsmede de uitvoering van het plan, komen voor rekening van de initiatiefnemer. De gemeente Hengelo en Rail Pleasure hebben een anterieure overeenkomst gesloten, waarin o.a. is vastgelegd dat de planschade die mogelijk voortkomt uit het bestemmingsplan voor rekening komt van Rail Pleasure. Hiermee is het plan economisch uitvoerbaar.

Samenvatting
Indiener betwijfelt het of door het verlengen van de spoorlijn met 300 meter problemen worden oplost. Zo zou het eindpunt beter zichtbaar worden en beter in te richten is voor mindervaliden. Initiatiefnemer heeft de afgelopen jaren op huidige eindpunt niet laten zien dat er rekening wordt gehouden en het toegankelijk maakt voor mindervaliden. Ook de aansluiting op mogelijk aanvullend vervoer kan op het huidige eindpunt, daar is dus geen verlenging van 300 meter voor nodig. Initiatiefnemer wil ook graag een verhoogd perron maar denkt hierbij niet aan de privacy van omwonenden.

Reactie
Het verlengen van de spoorlijn is in eerste instantie bedoeld is om de bezoekers de kans te geven langer te genieten van de spoorfietsbeleving. Bijkomend voordeel is dat het eindpunt dan beter zichtbaar en bereikbaar wordt en beter in te richting is voor mindervaliden. Het huidige eindpunt is verder van de openbare weg gelegen is hierdoor minder geschikt. Het perron is gelegen op 65 meter van de dichtstbijzijnde woning, waardoor geen sprake van aantasting van de privacy.

Samenvatting
Indiener stelt dat initiatiefnemer voornemens is twee zouttorens en een voormalig zoutwagon te plaatsen voor overnachtingen. Dit brengt overlast voor omwonenden met zich mee en wordt privacy en rust aangetast. In Twekkelo zijn meerdere campings en B&B beschikbaar als men in Twekkelo wil overnachten. Nog meer overnachtingsmogelijkheden staat niet in verhouding met het leefgebied van Twekkelo. Ook heeft spoorfietsen niets met overnachtingen te maken. Daarbij komt de zoutwagon op een zijspoor te staan en vervolgens 300 meter verder de onvolledig gerestaureerde passagierswagon. De zouttorens, de zoutwagon en de passagierstrein staan vrij

dicht bij elkaar waardoor de druk van recreatie te hoog wordt in het rustige Twekkelo. Er zijn al genoeg recreatiemogelijkheden in Twekkelo.

Reactie
De Omgevingsvisie Hengeloos Buiten is op 7 oktober 2020 vastgesteld door de raad. De Omgevingsvisie bevat een integrale lange termijn visie specifiek gericht op het buitengebied van Hengelo. De visie biedt de kans om de meerwaarde die het buitengebied heeft voor de stad beter te beschermen, te ontwikkelen en te benutten en in te spelen op actuele ontwikkelingen.
In de visie wordt aangegeven dat de mogelijkheid wordt gegeven om het spoorfietsen eventueel door te ontwikkelen mits het een extensieve, goed ingepaste opzet heeft, is gericht op mensen die rust, ruimte en ontspanning zoeken en de eventuele overlast voor omwonenden beheersbaar blijft. Waar nodig worden de recreatieve netwerken voor wandelen, fietsen en paardrijden en de recreatieve overstappunten geoptimaliseerd om op een aantal strategische plekken uit de auto te stappen en het gebied in te gaan.

De boortorens hebben een ongekende betekenis gehad in de zoutindustrie van Hengelo. Velen van deze torens zijn er echter niet meer. Enkele hebben een beschermde status en in 2015 zijn de overige in Hengelo nog aanwezige torens karakteristiek verklaard. Twee boortorens stonden op dat moment op de nominatie om gesloopt te worden door de AKZO (Nouryon). Deze torens konden gered worden doordat Rail Pleasure ze graag wilde overnemen en langs het spoor wilden plaatsen, op locaties waar in het verleden boortorens hebben gestaan. Op deze wijze worden deze bijzondere bouwwerken gered en krijgen een mooie recreatief ondersteunende functie. Het toezicht op het gebruik van de trekkershutten zal worden uitgevoerd door een professionele beheerder, die daartoe wordt aangesteld door Rail Pleasure. De beheerder zal de gasten ontvangen, vragen van gasten beantwoorden, toezicht houden en controle uitvoeren bij het uitchecken. Bij eventuele klachten van omwonenden kan de beheerder zo nodig optreden.

4. Robers advocaten, Postbus 630,7550 AP Hengelo

Samenvatting
Indiener geeft dat een aantal omwonenden ook zelf een zienswijze heeft opgesteld. Deze zijn als aanvulling op deze zienswijze opgenomen in productie 2 bij de zienswijze. Gevraagd wordt om deze zienswijzen ook door de raad afzonderlijk te laten beantwoorden.

Reactie
De zienswijzen zijn tevens als afzonderlijke zienswijzen ingeboekt. Voor de beantwoording hiervan wordt verwezen naar de reactie op zienswijzen 5 tot een met 11.

Samenvatting
Indiener schetst de achtergrond van de activiteit spoorfietsen, de uitbreidingsplannen en de impact die dat heeft op het woon- en leefklimaat van direct omwonenden.

Reactie
De geschetste achtergrondinformatie is ons bekend en wordt daarom voor kennisgeving aangenomen.

<u>Nut en noodzaak ontbreekt</u>

Samenvatting
Indiener is van mening dat de aanleiding zoals beschreven in 1.1 van de toelichting, pure doelredenering is. Hoe kan een verlenging van slechts 300 meter zorgen voor een grotere spoorfietsbeleving, beter zichtbaar worden van het eindpunt en beter bereikbaar worden voor mindervaliden? Indiener vraagt zich af waarom het huidige perron niet ingericht kan worden voor mindervaliden. Indien mindervaliden opgehaald moeten worden, is er ter plaatse van het nieuwe eindpunt niet eens de mogelijk om te parkeren. Op grond van bestaande rechtspraak had de gemeente alternatieven, waaronder een alternatieve locatie tegen elkaar afwegen. De belangen van omwonende dienen daarin uitdrukkelijk te worden meegewogen. Daarnaast is het huidige eindpunt ook beter voor o.a. de Pluktuin. Dit is een waardevolle toevoeging aan de beleving.

Indiener stelt dat het beter zichtbaar maken van het eindpunt ook gerealiseerd kan worden
Op het huidige eindpunt, het is heel gemakkelijk met wegwijsbordjes ter plekke aan te geven welke kant spoorfietsers moeten oplopen. De spoorfietsers zouden moeten worden opgehaald door een huifkar of oude nostalgische bus, zoals Rail Pleasure kennelijk van plan is. Daarvoor is niet

vereist dat het huidige eindpunt wordt verplaatst. Indiener stelt dat het huidige eindpunt minder bezwaren met zich meebrengt, dit geldt met name voor zijn cliënt die het nieuwe eindpunt als ware in zijn achtertuin krijgt. Dit met alle nadelige gevolgen van dien zoals geluidsoverlast, verkeersaantrekkende werking, ophouden van mensen. Deze belangen zijn voor cliënt en omwonende niet meegewogen. Het ontwerp bestemmingsplan voldoet derhalve niet aan de eisen van de artikelen 3:2, 3:4 tweede lid en 3:46 Awb.

Reactie
Het verlengen van de spoorlijn is in eerste instantie bedoeld om de bezoekers de kans te geven langer te genieten van de spoorfietsbeleving. Bijkomend voordeel is dat het eindpunt dan beter zichtbaar en bereikbaar wordt en beter in te richting is voor mindervaliden. Het huidige eindpunt is verder van de openbare weg gelegen is hierdoor minder geschikt. Initiatiefnemers hebben hun plan ingediend bij de gemeente. Dit plan is getoetst op ruimtelijke aanvaardbaarheid en aan het geldende beleid. Het afwegen van alternatieven is dan ook niet aan de orde. Het staat indiener vrij om in gesprek te gaan met initiatiefnemers om eventuele alternatieven aan te dragen. Het ontwerp bestemmingsplan bevat een onderbouwing van het plan en toetsing aan het beleid. Daarnaast biedt de bestemmingsplanprocedure ruimte voor een belangenafweging.

<u>Behoefte niet onderbouwd</u>

Samenvatting
Indiener is van mening dat bij de toets of het plan in overeenstemming met een goede ruimtelijke ordening, geoordeeld moet worden of de ontwikkeling voorziet in een behoefte. De behoefte aan een mogelijk gemaakte ontwikkeling dient met het oog op de uitvoerbaarheid van het plan te zijn onderbouwd. De behoefte is voor dit ontwerp bestemmingsplan op geen manier onderbouwd, ook niet voor drie toe te voegen recreatiewoningen.

Reactie
Er is hier geen sprake van een nieuwe stedelijke ontwikkeling. Derhalve is een Laddertoets, waarin aandacht wordt besteed aan of de ontwikkeling voorziet in een behoefte hier niet aan de orde. Het plan betreft een particulier initiatief, met de daarbij behorende risico’s voor initiatiefnemer.

<u>Strijd Omgevingsverordening Overijssel</u>

Samenvatting
Indiener stelt dat het ontwerp bestemmingsplan op twee punten in strijd is met de Omgevingsverordening Overijssel:

Allereerst is er strijd met artikel 2.1.3, lid 2 van de Omgevingsverordening. Daarin staat dat bestemmingsplannen voor de Groene Omgeving (waarvan hier sprake is) uitsluitend voorzien in ontwikkelingen die een extra ruimtebeslag door bouwen en verharden leggen, anders dan de uitleg van steden en dorpen, als aannemelijk is gemaakt dat herbenutting van bestaande erven en/of bebouwing in de groene omgeving in redelijkheid niet mogelijk is en dat de mogelijkheden voor combinatie van functies op bestaande erven optimaal zijn benut. Deze toets heeft niet plaatsgevonden. Zo is bijvoorbeeld niet duidelijk gemaakt waarom de bestaande zoutboortorens niet op de bestaande locaties kunnen worden geplaatst en daardoor nu nieuwe groene omgeving, waarvan één zelfs in een kwetsbare natuurbestemming, moeten worden opgeofferd. Het op deze wijze toestaan en mogelijk maken van nieuwe bebouwing in de groene omgeving/het buitengebied is slechts onder bijzondere omstandigheden en onder strikte voorwaarden aanvaardbaar. Die omstandigheden doen zich in casu niet voor. De belanghebbenden wijzen op het feit dat hier ook een ongewenste precedentwerking van uitgaat. Feitelijk zou elke initiatiefnemer in de toekomst kunnen verwijzen naar deze situatie; het in het buitengebied mogen bouwen en realiseren van trekkershutten, een Bed & Breakfast, etc. Naar de overtuiging van de belanghebbenden dienen dergelijke ontwikkelingen slechts te worden toegestaan in bestaande bebouwing, met permanent toezicht van de ter plaatse wonende personen en ondergeschikt aan de ter plaatse al bestaande functionaliteit/woonbebouwing.

Ten tweede is er strijd met de eisen van artikel 2.1.6 van de Omgevingsverordening (de kwaliteitsimpuls Groene Omgeving). Bestemmingsplannen voor de Groene Omgeving kunnen weliswaar voorzien in nieuwvestiging, zoals hier aan de orde, maar uitsluitend indien hier sociaal-economische en/of maatschappelijke redenen voor zijn én is aangetoond dat het verlies aan ecologische en/of landschappelijke waarden in voldoende mate wordt gecompenseerd door investeringen ter versterking van ruimtelijke kwaliteit in de omgeving. Dit is hier niet aangetoond.

De initiatiefnemer krijgt van de gemeente op drie prachtige locaties recreatieve verblijfsobjecten met een bijbehorende commerciële exploitatie cadeau. Dit heeft een forse waardevermeerdering van de grond tot gevolg. Ditzelfde kan worden gezegd ten aanzien van het verlengen van het spoortracé met perron ten behoeve van een commerciële exploitatie. Op welke wijze wordt nu deze waardevermeerdering geïnvesteerd in de omgeving en teruggegeven aan Twekkelo? Er is niet voldaan aan de Provinciale KGO-regeling.

Reactie
De trekkershutten kunnen gerealiseerd worden in voormalige zoutboortorens. Deze zoutboortorens worden geplaatst op de locaties waar ze in het verleden hebben gestaan. De boortorens hebben een ongekende betekenis gehad in de zoutindustrie van Hengelo. Velen van deze torens zijn er echter niet meer. Enkele hebben een beschermde status en in 2015 zijn de overige in Hengelo nog aanwezige torens karakteristiek verklaard. Twee boortorens stonden op dat moment op de nominatie om gesloopt te worden door de AKZO (Nouryon). Deze torens konden gered worden doordat Rail Pleasure ze graag wilde overnemen en langs het spoor wilden plaatsen, op locaties waar in het verleden boortorens hebben gestaan. Op deze wijze worden deze bijzondere bouwwerken gered en krijgen een mooie recreatief ondersteunende functie. Aangezien er gebruik wordt gemaakt van voormalige boortorens die worden teruggeplaatst op plekken waar ze al gestaan hebben, is er dan ook geen sprake van extra ruimtebeslag door bouwen in de Groene Omgeving. KGO is hier dus niet aan de orde. Er is dan ook geen sprake van strijdigheid met de provinciale Omgevingsverordening.

<u>Toets gemeentelijk beleid</u>

Samenvatting
Indiener is van mening dat drie nieuwe recreatieobjecten in een nu nog groene locatie is te veel en dat de ruimtelijke argumentatie hiervoor ontbreekt. Waarom moeten deze objecten juist op de gekozen plekken staan?

Reactie
Zie vorige reactie. Initiatiefnemer heeft verzocht de drie trekkershutten op de in het bestemmingsplan aangegeven plekken mogelijk te maken. Een onderbouwing hiervan is terug te vinden in de toelichting van het bestemmingsplan.

<u>Strijd gemeentelijk beleid</u>

Samenvatting
Indiener vraagt zich af welk gemeentelijk beleid momenteel van toepassing is op nieuwe bouw in het groene buitengebied. Er heeft geen toets plaatsgevonden voor het toevoegen van nieuwe (stenen) functies in het buitengebied. Indiener merkt op dat wanneer de omgevingsvisie voor het buitengebied van hengelo "Hengeloos Buiten" nu het toetsingskader is dit nog niet kan doordat uitsluitend het ontwerp van 14 mei 2020 online beschikbaars is.

Reactie
Zoals hierboven al is aangegeven, is er geen sprake van nieuwe bouw in het groene buitengebied. In de toelichting van het bestemmingsplan staat welke beleidsvisies van toepassing zijn. De Omgevingsvisie Hengeloos Buiten is toegevoegd aan hoofdstuk 4.3 van de toelichting, omdat de gemeenteraad van Hengelo op 7 oktober 2020 de Omgevingsvisie Hengeloos Buiten heeft vastgesteld. De door het bestemmingsplan Spoorfietsen mogelijk gemaakte ontwikkelingen voldoen aan het beleid uit deze visie. De Omgevingsvisie bevat een integrale lange termijn visie specifiek gericht op het buitengebied van Hengelo. De visie biedt de kans om de meerwaarde die het buitengebied heeft voor de stad beter te beschermen, te ontwikkelen en te benutten en in te spelen op actuele ontwikkelingen. De visie bevat themagericht en gebiedsgericht beleid. Voor Twekkelo is aangegeven dat ingezet wordt op versterking van extensieve recreatiemogelijkheden. Door bijvoorbeeld ommetjes te creëren vanuit de bedrijventerreinen zodat werknemers in de pauze even kunnen wandelen in het mooie Twekkelo. Daarnaast wordt aangegeven dat de mogelijkheid wordt gegeven om het spoorfietsen eventueel door te ontwikkelen mits het een extensieve, goed ingepaste opzet heeft, is gericht op mensen die rust, ruimte en ontspanning zoeken en de eventuele overlast voor omwonenden beheersbaar blijft.

Samenvatting
Indiener stelt dat omwonende drie nieuwe recreatieve objecten te veel vinden. Waarom zijn dit er drie en waarom staan ze op de plek zoals opgenomen in het ontwerp bestemmingsplan. Dit zijn nu nog groene locaties. De ruimtelijke argumentatie voor deze keuze ontbreekt.

Reactie
Zoals hierboven al is aangegeven worden de trekkershutten geplaatst op historisch bepaalde locaties.

Samenvatting
Indiener verwijst naar pagina 99 van de omgevingsvisie Buitengebied waarin staat dat nieuwe functies uitsluitend mogen plaatsvinden in vrijkomende agrarische bebouwing die karakteristieke e/of waardevol zijn. Daarnaast moeten de gebouwen met vergunning zijn opgericht. Hiervan is in dit bestemmingsplan geen sprake. Als voorbeeld wordt genoemd Bed and Breakfast in een boomhut. Indiener is van mening dat trekkershutten alleen passend zijn op een kampeerterrein. Van nieuwe recreatiewoningen in het buitengebied kan zelfs middels de omgevingsvisie Buitengebied geen sprake zijn. Indiener is van mening dat de ruime mogelijkheden die met dit bestemmingsplan mogelijk gemaakt worden met een oppervlakte van 150 m2 (drie recreatieve verblijfsobjecten en zouttorens) het voorbeeld van boomhut volledig overstijgen. Een Bed and Breakfast bevindt zich in een bestaand pand met toezicht van de hoofdbewoners. Dat is hier niet het geval. Het toezicht is op afstand. Er wordt niet duidelijk gemaakt waarom deze ontwikkeling passend is binnen het beleid.

Reactie
Indiener doelt hierbij op de regeling voor vrijkomende en vrijgekomen agrarische bedrijfsgebouwen (VAB). Daar is in dit geval geen sprake van. Ook is er geen sprake van een Bed and Breakfast, maar betreft het hier trekkershutten. Zoals in de toelichting van het bestemmingsplan te lezen is, zijn dit Spartaanse en basale overnachtingsmogelijkheden, dus in die zin wel vergelijkbaar met een boomhut.

Samenvatting
Indiener vraagt zich af hoe om te gaan met de tekst op pagina 100 van de Omgevingsvisie Hengeloos Buiten, waarin staat dat het initiatief niet mag niet leiden tot een onevenredige toename van (storende) verkeersbewegingen en moet passen bij de bestaande ontsluitingssituatie. Er zal sprake zijn van een forse verkeersaantrekkende werking, veroorzaakt door bezoekers en bijvoorbeeld de schoonmakers.

Reactie
Het betreft hier een zeer kleinschalige ontwikkeling (trekkershut bedoeld voor nachtverblijf van maximaal 4 personen), die geen forse toename van het aantal vervoersbewegingen tot gevolg zal hebben. Daarom is er dan ook geen strijdigheid met de Omgevingsvisie Hengeloos Buiten.

Samenvatting
Op pagina 101 van de Omgevingsvisie Hengeloos Buiten staat dat bij het behandelen van een initiatief de gemeente verwacht dat de initiatiefnemer expliciet aangeeft hoe het initiatief voldoet aan de minimale voorwaarden en in hoeverre het een bijdrage levert aan de realisatie van de waarden en doelen van de Omgevingsvisie. Ook moeten de buren bij de planvorming worden betrokken. Hoe dat hier is gegaan, is onvoldoende duidelijk gemaakt.

Reactie
De Omgevingsvisie Hengeloos Buiten is opgesteld met een zeer uitgebreid participatietraject. Het voorliggende bestemmingsplan is in overeenstemming met het beleid uit de Omgevingsvisie. Door initiatiefnemers is er in het voortraject van de bestemmingsplanherziening overleg gepleegd met de VBT en omwonenden om ze te informeren over de voorgenomen plannen.

<u>Geluid</u>

Samenvatting
In de toelichting van het bestemmingsplan is het milieuaspect geluid beoordeeld in relatie tot de voorgenomen ontwikkeling. Volgens de plantoelichting kan een en ander in beginsel goed worden ingepast, maar het kan voorkomen dat er af en toe enige hinder zal worden ondervonden door luidruchtige bezoekers. Indiener is van mening dat inzichtelijk had moeten worden gemaakt of na de voorgenomen ontwikkeling nog sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat bij omwonenden. In het kader van die beoordeling had een geluidsonderzoek moeten worden uitgevoerd, met in acht neming van aantal bezoekers, verkeersbewegingen, en cumulatie van geluid en uitgaande van de maximale invulling van het plan. Nergens in het plan is het maximale aantal bezoekers vastgelegd. Er wordt gestreefd naar 10000 bezoekers, maar dat zou ook 20000 bezoekers kunnen worden. Nergens in het bestemmingsplan bevindt zich echter een bedrijfsplan.

Het had voor de hand gelegen dat op grond van een bedrijfsplan een akoestisch geluidsonderzoek zou worden uitgevoerd. Alleen dan is inzichtelijk te maken wat de ruimtelijke uitstraling zal zijn van de bezoekers met bijbehorend stemgeluid, dat kan variëren van gewoon praten tot luid roepen en schreeuwen. Voor de geluidsuitstraling richting het perceel van indiener en diens tuin dient een goede beoordeling plaats te vinden. Bekend mag worden verondersteld dat, hoewel het Activiteitenbesluit strikt genomen niet van toepassing is, bij het beoordelen van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat daarbij wel mag worden aangesloten, evenals bijvoorbeeld de VNG-brochure Bedrijven- en Milieuzonering 2009, rekening houdend met het gemeentelijk geluidbeleid. De huidige motivering in het ontwerpplan dat enige hinder moet worden geduld en dat er daarover maar afspraken moeten worden gemaakt, wijst op een ernstige onderschatting van de problematiek en weigering om de gevoelens van de omwonenden serieus te nemen.

Reactie
In het ontwerp bestemmingsplan was op basis van ervaringen een inschatting gemaakt van de geluidhinder door stemgeluid. Naar aanleiding van de zienswijze is deze inschatting onderbouwd door een akoestisch onderzoek, dat als bijlage in de toelichting van het bestemmingsplan is opgenomen. Hiervoor is gebruik gemaakt van het softwarepakket Geomilieu, versie 5.21, een rekenprogramma dat rekent conform de Handleiding rekenen en meten industrielawaai.

<u>Uitgangspunten akoestisch onderzoek</u>
In het rekenmodel zijn de volgende uitgangspunten gehanteerd:

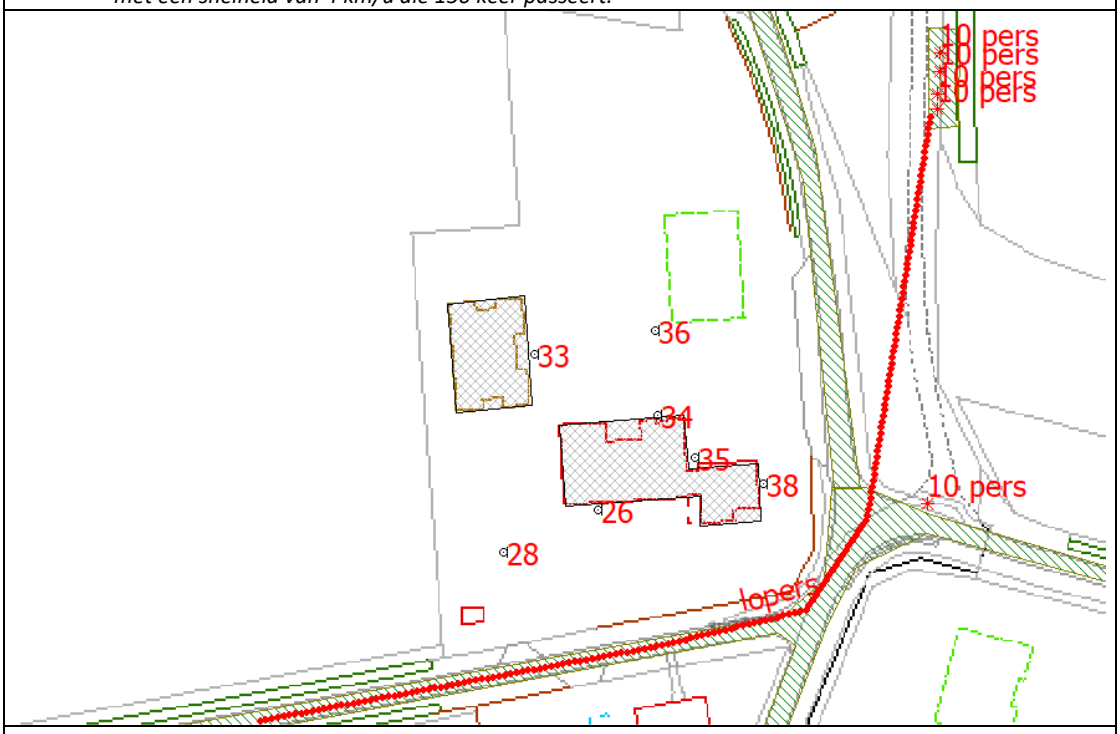
- Voor het niveau van het stemgeluid (het zogenoemde bronvermogen) is gebruik gemaakt van het (voor akoestisch onderzoek veel gebuikt) artikel *Het menselijk stemgeluid (2)", in het Journaal Geluid 2009, nr 10.* In dit artikel wordt een overzicht gegeven van het bronvermogen bij verschillende vormen van spreken, gebaseerd op diverse metingen.
- Er is uitgegaan van een drukke dag met 150 bezoekers/railfietsers. Deze 150 bezoekers stappen uit op het perron en verblijven daar enige tijd. Er is verondersteld dat er gedurende de gehele dag op en rond het perron voortdurend 40 personen aanwezig zijn. Van deze 40 personen is de helft aan het woord en spreekt met zeer luide stem (bronvermogen 75 dB(A)). Dit kan worden beschouwd als een zeer ongunstige situatie; in de praktijk zullen er meestal minder personen tegelijk aanwezig zijn en gelet op de doelgroep waarop het spoorfietsen zich richt en het feit dat meenemen en gebruik van alcohol niet is toegestaan, zal in de meeste gevallen minder luid worden gesproken.
- Een deel van de bezoeker gaat naar de locatie het Plukreef. Deze groep beweegt zich van de woning af en zal ten opzicht van het geluid afkomstig van het perron geen extra bijdrage leveren.
- Een ander deel van de bezoeker zal een wandeling door Twekkelo ondernemen (bezoekers krijgen de wandelroute mee). Deze route loopt over de openbare weg relatief dicht langs de woning. Er is verondersteld dat alle 150 bezoekers deze route gaan lopen in tweetallen. De wandelaars lopen heen en terug. Daarom zijn in het model 150 tweetallen opgenomen, waarbij één van de twee zeer luid spreekt (bronvermogen 75 dB(A)). Dit is ook een ongunstige situatie. In de meeste gevallen zal het aantal wandelaars minder zijn en het is ook niet te verwachten dat alle wandelaars luid spreken.
- Op het kruispunt bij de woning bevindt zich een openbare picknickbank. Deze wordt soms ook door bezoekers van het railfietsen gebruikt. Verondersteld is dat gedurende 4 uur per dag 10 bezoekers van het railfietsen van deze gelegenheid gebruik maken en van die 10 persoenen er 5 zeer luid spreken.
- Ook is in beeld gebracht wat het effect is van schreeuwende bezoekers/wandelaars (bronvermogen 100 dB(A)).
- Enkele ritten vanuit Twekkelo zijn niet mogelijk. Alle bezoekers stappen in- en uit op het beginpunt in Hengelo. Noemenswaardige verkeersbewegingen zijn dan ook niet te verwachten.
- Zoals ook in de zienswijze wordt genoemd, is de geluidbelasting gerelateerd aan de normen uit het Activiteitenbesluit en het geluidbeleid van de gemeente (nota Geluid, herziening 2015). Het Activiteitenbesluit hanteert als norm voor het equivalente (gemiddelde) geluidniveau 50 dB(A) voor de dagperiode. De norm voor piekgeluiden in de dagperiode is 70 dB(A). Het Activiteitenbesluit geldt alleen als richtwaarde; het Besluit is niet op het railfietsen van toepassing en bovendien wordt stemgeluid in het Besluit uitgezonderd van de normen niet gelden voor stemgeluid in de open ruimte.) Op grond van de nota Geluid geldt voor het buitengebied als ambitiewaarde 45 dB(A) in de dagperiode. De nota Geluid geeft geen ambitiewaarde voor piekgeluiden.

Rekenresultaten

In de twee figuren hieronder een uitsnede van het geluidmodel met daarin de berekende geluidsniveaus.

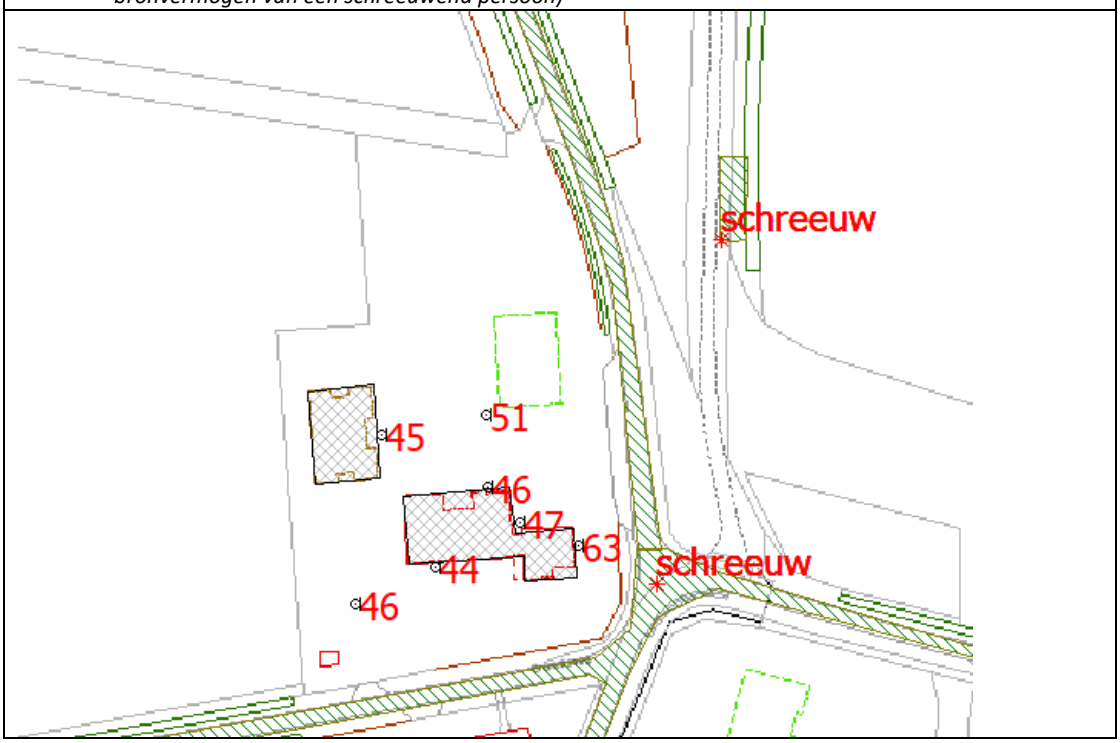
Rekenresultaten 1: het gecumuleerde equivalent geluidniveau ten gevolge van bezoekers aanwezig op het perron, bezoekers op de picknickbank en van de wandelaars

- *De rode sterren met "10 pers" zijn puntbronnen met een bronvermogen van 82 dB(A)(= het gecumuleerde niveau van 5 sprekers met een bronvermogen van 75 dB(A))*
- *De rode lijn betreft een mobiele bron (een wandelend tweetal met een bronvermogen van 75 dB(A)) met een snelheid van 4 km/u die 150 keer passeert.*



Rekenresultaten 2: piekgeluidniveau ten gevolge van schreeuwende bezoekers

- *De twee sterren met "schreeuw" zijn puntbronnen met een bronvermogen van 100 dB(A)(= het bronvermogen van een schreeuwend persoon)*



Conclusie
Het equivalente (gemiddelde) geluidniveau veroorzaakt door bezoekers/gebruikers van het spoorfietsen blijft ruim onder de normen die het Activiteitenbesluit stelt voor bedrijfsmatige activiteiten. Ook de piekgeluiden veroorzaakt door schreeuwende bezoekers blijven onder de normen uit het Activiteitenbesluit. Het geluidniveau, zowel op de gevel als ook in de tuin, blijft ook ruim onder de ambitiewaarden voor het buitengebied uit het gemeentelijk geluidbeleid. Daarnaast worden huisregels gehanteerd en worden deze regels aan de bezoekers meegegeven. Zo is op het terrein van het spoorfietsen alcoholgebruik en het gebruik van geluidsapparatuur niet toegestaan. Gelet op het voorgaande en gelet op de uitgangspunten van het gemeentelijke geluidbeleid geeft het spoorfietsen dan ook geen onevenredige verstoring van het woon- en leefklimaat.

Toets wet natuurbescherming onvoldoende

Samenvatting
Uit de tekst in de plantoelichting blijkt niet dat er onderzoek is gedaan naar effecten op de beschermde plant- en diersoorten. In ieder geval dient daartoe een eerste ecologisch onderzoek (quick scan) te worden uitgevoerd. Dit is nu niet gedaan, althans niet kenbaar. De spoorlijn is een waardevol leefgebied is voor diverse planten en dieren. Ook de drie nieuwe recreatieve verblijfsobjecten worden in het groen gebouwd, waarvan één zoutboortoren in de bestemming 'natuur. Op alle projectlocaties dient dan ook nader onderzoek te worden verricht. Ook ten aanzien van het bestaande spoortracé, aangezien de intensivering van het gebruik kan leiden tot extra aantasting van te beschermen flora en fauna. Op dit moment moet het ervoor worden gehouden dat het plan niet uitvoerbaar is op grond van de Wnb.

Reactie
Elke ruimtelijke ontwikkeling wordt getoetst aan de Wet natuurbescherming. Dat is ook op deze planlocatie gedaan. Op basis van:
- het aanwezige biotoop
- de resultaten uit de Nationale Databank Flora en Fauna (NDFF),
- de uitgevoerde Bomen Effect Analyse (BEA)
- de eigen gemeentelijke databank met natuuronderzoeken
- verschillende locatiebezoeken (juni 2019 en februari 2020) door ecologisch deskundige collega's van Gildebor en de gemeente Hengelo

is beoordeeld dat de functionele leefomgeving van beschermde soorten niet wordt aangetast. In de houtwal waar het spoorwegtraject in ligt worden in totaal slechts 13 bomen gekapt. In deze bomen zijn geen gaten of holtes aangetroffen. De structuur van de houtwal blijft verder behouden. Verder geldt te allen tijde de zorgplicht. Zo zullen de werkzaamheden buiten het broedseizoen uitgevoerd worden, en voorafgaand aan de kap wordt er standaard geschouwd.

Inperken gebruik tot opstelspoor

Samenvatting
Het is planologisch niet geborgd dat de laatste 70 meter van de spoorlijn slechts gebruikt gaat worden als opstelspoor. In de toelichting staat dat het laatste deel van het spoor niet door bezoekers gebruikt wordt. Indiener verzoekt dit deel van het spoor zodanig te beperken in de gebruiksregels dat dit slechts als opstelspoor gebruikt mag worden.

Reactie
Aangezien de laatste 70 meter van de spoorlijn uitsluitend gebruikt gaat worden als opstelspoor is, volgens wens van indiener, op de verbeelding een functieaanduiding "specifieke vorm van verkeer – opstelspoor" opgenomen. In de regels is opgenomen dat ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van verkeer - opstelspoor' de gronden uitsluitend voor opstelspoor gebruikt mogen worden. Tenslotte is er een definitie van "opstelspoor" toegevoegd.

Eigendom

Samenvatting
Niet alle gronden van het plangebied zijn in bezit van Rail Pleasure, waardoor de economische uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan niet vast staat.

Reactie
De gronden gelegen binnen de plangrenzen van het bestemmingsplan Spoorfietsen zijn voor het merendeel in eigendom van Rail Pleasure. Dit betreft de gehele spoorlijn tot aan de Reeflaan, deze

is in eigendom van Rail Pleasure. Wat betreft de overige 300 meter tot aan het eindpunt, daarvan is de eerste 250 meter in eigendom van een particulier, die Rail Pleasure toestemming geeft gebruik te maken van deze gronden (vastgelegd in een private overeenkomst tussen beide partijen). De laatste 50 meter van de spoorlijn is recent in eigendom gekomen van Rail Pleasure. De gemeente Hengelo en Rail Pleasure hebben een anterieure overeenkomst gesloten, waarin o.a. is vastgelegd dat de planschade die mogelijk voortkomt uit het bestemmingsplan voor rekening komt van Rail Pleasure. Hiermee is het plan economisch uitvoerbaar.

Planschade

Samenvatting
Er is met initiatiefnemer een planschadeovereenkomst is gesloten. De raad dient te borgen dat planschadeclaims kunnen worden betaald. Indiener vraagt zich af of er een planschade-risicoanalyse is gemaakt en of een bankgarantie is geëist van initiatiefnemer.

Reactie
Indien sprake is van planschade, dan betaalt de gemeente een toegekende tegemoetkoming in de planschade aan de benadeelde. De gemeente verhaalt de schade vervolgens op de initiatiefnemer van het project. Dit gebeurt op grond van de anterieure overeenkomst. De benadeelde draagt dus niet het risico dat de initiatiefnemer niet tot betaling van de tegemoetkoming in de schade overgaat.

Afvalwater

Samenvatting
Indieners vragen zich af op welke manier het afvalwater uit de trekkershutten wordt afgevoerd. Dit ook in relatie tot het gemeentelijk rioleringsplan.

Reactie
Initiatiefnemer kan ervoor kiezen om het afvalwater af te voeren door aan te sluiten op het drukriool, indien deze in de nabije omgeving aanwezig is. Indien dit niet het geval is kan er voor een IBA worden gekozen. Het bekendste IBA-systeem is de septic tank. Andere systemen zijn bijvoorbeeld de biorotor, het oxidatiebed en het helofytenfilter.

Diverse gebreken in planregels

Samenvatting
De omschrijving van een trekkershut in artikel 1.41 is te subjectief en vaag. Deze moet objectief worden gemaakt, rekening houdend met de ruimtelijke uitstraling.

Reactie
Het is niet de bedoeling dat de trekkershutten door grote groepen worden gebruikt. Om die reden is de definitie van trekkershut in de regels aangepast naar het volgende: een eenvoudig gebouw met beperkte inhoud en oppervlakte, bestemd voor zeer kortdurend recreatief nachtverblijf voor maximaal 4 personen die hun hoofdverblijf elders hebben.

Samenvatting
Er is niet omschreven wat wordt verstaan onder een zoutboortoren. De bouwregels hierover bevatten geen beperkingen. Er wordt gesproken over een voormalige zoutboortoren die gebruikt mag worden als trekkershut. Bedoeld wordt recreatief nachtverblijf in een zoutboortoren. De verschillende definities en regelingen spreken elkaar tegen. Indiener vraagt om een eenduidige regeling op te nemen. Ook stelt indiener voor het verharden van terrein als strijdig gebruik op te nemen in artikel 3.3.2.

Reactie
Ter verduidelijking is een definitie van voormalige zoutboortoren opgenomen. De regels zijn zodanig aangepast dat uitsluitend nog wordt gesproken over een voormalige zoutboortoren dan wel een voormalige wagon. Het opnemen van een verbod tot verharden van het terrein is niet wenselijk. Het moet niet op voorhand worden uitgesloten dat er iets van verharding mag worden aangelegd bij de trekkershutten, zoals bijvoorbeeld een entree.

Samenvatting
De opgenomen voorwaardelijke verplichting is volgens indiener niet afdwingbaar en handhaafbaar. De gevraagde activiteiten worden in het plan toegestaan terwijl deze eigenlijk niet passen. Er dient

een akoestisch onderzoek uitgevoerd te worden waarna er pas iets objectiefs gezegd kan worden over het woon- en leefklimaat van omwonenden. Daarna dient er nagedacht te worden over het formuleren van de voorwaardelijke verplichting. Indieners verzoeken de afwijkingsmogelijkheid uit artikel 3.4 te schrappen, omdat hiermee kan worden afgeweken van de voorwaardelijke verplichting.

Reactie
Naar aanleiding van de zienswijzen is een akoestisch onderzoek uitgevoerd. Deze is opgenomen in bijlage 2 van de toelichting van het bestemmingsplan Spoorfietsen. Zoals in het akoestisch onderzoek aannemelijk wordt gemaakt, veroorzaken zelfs heel drukke dagen met ongunstig veronderstelde omstandigheden niet een zodanige geluidbelasting dat, gelet op de normen uit het Activiteitenbesluit en de ambitiewaarden uit het gemeentelijke geluidbeleid, er sprake is van een ontoelaatbare verstoring van het goede woon- en leefklimaat. Dat betekent niet dat in incidentele gevallen sprake kan zijn van hinder door schreeuwende of anderszins hinder veroorzakende bezoekers. Daarom is aanvullend de voorwaardelijke verplichting gesteld dat bezoekers moeten worden geïnformeerd over gewenst gedrag en zo nodig aangesproken kunne worden op ongewenst gedrag. In de praktijk gebeurt dat ook al. Het is niet duidelijk waarom dit niet afdwingbaar zou zijn. Op verzoek van indieners is artikel 3.4 "afwijken van de gebruiksregels" verwijderd uit de regels. Ook is de regeling verwijderd in artikel 4.4 en 5.4.

Samenvatting
Planregels uit het geldende bestemmingsplan Buitengebied zijn deels niet overgenomen. In de bestemming Natuur is de bestemming 'ecologische verbindingszone' verdwenen. Ook is de regeling over de aanlegvergunning niet meegenomen. De regeling over "tuinen, erven en terreinen" is nieuw toegevoegd, maar waarom is dit nodig? De natuurbestemming moet zoveel mogelijk worden geborgd. Het extensief recreatief medegebruik moet ondergeschikt zijn, net zoals in het bestemmingsplan Buitengebied. Dit geldt ook voor de bestemming 'agrarisch met waarden'.

Reactie
De bestemming 'ecologische verbindingszone' is geen bestaande bestemming. Terecht wordt opgemerkt dat het aanlegvergunningstelsel uit het bestemmingsplan Buitengebied niet is overgenomen. In de regels bij de bestemmingen "agrarisch met waarden – Agrarische functie met landschapswaarden" en "Natuur" is het aanlegvergunningenstelsel uit het bestemmingsplan Buitengebied overgenomen en toegevoegd. Bij het toegestane gebruik als trekkershut is het acceptabel een regeling omtrent tuinen, erven en terreinen op te nemen.

Samenvatting
Indiener verzoekt artikel 5 'verkeer-railverkeer' aan te passen. Er dient bestemd te worden conform het huidige legaal gebruik, dat is ondergeschikt recreatief medegebruik. Verder wordt verzocht om het gebruik te beperken tot enkel het spoorfietsen, met een passende begripsomschrijving hiervan. Indieners merken nog op dat er geen aandacht is besteed aan veiligheid in relatie tot de onbewaakte spoorwegovergangen. In de bestemming wordt mogelijk gemaakt dat er gebouwen kunnen worden toegevoegd op het spoor. Dat lijkt indieners niet de bedoeling, daarmee zou mogelijk kunnen worden gemaakt dat de Blauwe Engel of een ander treinstel permanent op het spoor gestald kunnen worden. Voor zover de bepaling bedoeld is voor de stallingsruimte bij het FBK stadion dient de bepaling ook specifiek hiervoor te worden opgesteld. Indieners zijn tegen een generieke regeling die mogelijk maakt dat op het gehele spoor gebouwen kunnen worden opgericht.

Reactie
Voor wat betreft de bestemming railverkeer is de bestemmingsregeling uit de aangrenzende bestemmingsplannen opgenomen. In de regels is aangepast dat het recreatief medegebruik ondergeschikt dient te zijn. Hiermee wordt aangegeven dat het gebruik ten behoeve van spoorfietsen ondergeschikt en dus indirect kleinschalig dient te zijn. Het nog verder inperken van het recreatief medegebruik tot uitsluitend het spoorfietsen is hierdoor niet noodzakelijk en te ver gaand. De spoorfietslijn kruist inderdaad op enkele plekken de openbare weg. Het is aan de weggebruikers en spoorfietsers zélf om zich aan de verkeersregels te houden. In tegenstelling tot wat indiener beweerd is er geen generieke regeling opgenomen die op het gehele spoor gebouwen mogelijk maakt. Uitsluitend in de bouwvlakken kan worden gebouwd.

Samenvatting
Volgens indiener is het aspect van bodemdaling niet goed geborgd, waardoor het plan niet uitvoerbaar is. Het bodemdalingsprotocol waar naar wordt verwezen is vaag en onvoldoende concreet. Het is onvoldoende geborgd dat zal worden gebouwd conform het protocol. Er wordt

verzocht om aan te sluiten bij een vergelijkbare bepaling zoals genoemd in het bestemmingsplan "Boeldershoek 2018" van de gemeente Enschede. Daarin staat in artikel 14.2.1 van dat bestemmingsplan een meer passende formulering.

Reactie
De regeling uit het bodemdalingsprotocol komt neer op dat wat de gemeente Enschede in haar bestemmingsplan heeft opgenomen. Staatstoezicht op de Mijnen (SodM) geeft een advies op het moment dat er een concreet bouwvoorstel is. Als de plannen concreet worden, gaat een verzoek om inschatting van de mogelijke effecten van bodemdaling op langere termijn naar Nouryon. SodM beoordeelt vervolgens de analyse van Nouryon, en geeft daar een kort advies over. Het is niet noodzakelijk dat de regeling omtrent bodemdaling wordt aangepast.

Samenvatting
In artikel 10.1 staat dat voldaan moet worden aan de beleidsregels voor het parkeren of stallen van auto's. Parkeren of parkeervoorzieningen zijn volgens indiener niet toegestaan binnen de bestemmingen. Is er wel ruimte voor het stallen van auto's bij de recreatieobjecten?

Reactie
De trekkershutten bieden ruimte aan maximaal 4 bezoekers. Direct rondom de trekkershutten is voldoende ruimte om een eventuele auto te parkeren. De bestemming laat dit ook toe. Bij de aanvraag om omgevingsvergunning wordt getoetst aan artikel 10.1 van het bestemmingsplan, waarin staat dat voldaan moet worden aan de normering uit de "nota autoparkeren".

<u>Verzoek</u>
Indiener verzoekt de raad om het voorliggende bestemmingsplan niet vast te stellen, althans vast te stellen met inachtneming van de naar voren gebrachte zienswijzen. Indiener geeft aan dat omwonenden graag bereid zijn een toelichting te geven, indien de raad daar behoefte aan heeft.

5. Indiener 5

Samenvatting
Indiener maakt bezwaar tegen de uitbreiding van recreatie en toerisme in hun leefgebied, omdat dit leefgebied rust geeft aan beschermde diersoorten, waaronder watervleermuizen, reeën, fazanten, patrijzen. Door het plaatsen van boortorens, treinstellen en uitbreiding spoorlijn wordt ons leefgebied behoorlijk verstoord. De toename van fietskarretjes zorgt voor geluidsoverlast, ook voor de reeën. Indiener vraagt zich af hoe de handhaving geregeld is.

Reactie
De Wet natuurbescherming vormt geen belemmering voor het vaststellen van het bestemmingsplan, omdat op basis van het aanwezige biotoop, het huidige gebruik, de resultaten uit de Nationale Databank Flora en Fauna (NDFF), de uitgevoerde Bomen Effect Analyse (BEA), verschillende gebiedsbezoeken door ecologisch deskundige collega's en de eigen gemeentelijke databank met natuuronderzoeken geen negatieve effecten op beschermde plant- en diersoorten worden verwacht. In het bestemmingsplan is een voorwaardelijke verplichting opgenomen in de regels waarin staat dat de activiteiten uitsluitend zijn toegestaan indien voldaan wordt aan bepaalde gedragsvoorschriften. Indien er toch sprake is van overlast door spoorfietsers dan staat het omwonenden vrij om hiervan melding te maken bij Rail Pleasure. Geldt wel dat zonder meldingen niet ingegrepen kan worden.

6. Indiener 6

Samenvatting
Indiener ziet geen voordelen in het verleggen van het eindpunt. Het verlengen van het plezier van de bezoeker staat haaks op het plezier en de woonbeleving die indiener nu ervaart. Het verleggen van het eindpunt naar een meer zichtbare locatie is geen doel op zich. Beter toegankelijk maken voor minder validen lijkt een nobel doel, maar gezien de slechte staat van onderhoud van het huidige eindpunt en de omgeving ervan wordt deze doelgroep al slecht bediend. Het verleggen van het eindpunt naar een beter bereikbare plek staat gelijk aan het verhogen van het aantal verkeersbewegingen die dit gaat opleveren en doet grote afbreuk aan de natuur en rust in dit gebied.

Reactie
Het verlengen van de spoorlijn is in eerste instantie bedoeld is om de bezoekers de kans te geven langer te genieten van de spoorfietsbeleving. Bijkomend voordeel is dat het eindpunt dan beter zichtbaar en bereikbaar wordt en beter in te richting is voor mindervaliden. Het huidige eindpunt is verder van de openbare weg gelegen is hierdoor minder geschikt. Het verlengen van de spoorlijn heeft geen negatieve effecten op beschermde plant- en diersoorten worden verwacht. Dit blijkt uit het aanwezige biotoop, het huidige gebruik, de resultaten uit de Nationale Databank Flora en Fauna (NDFF), de uitgevoerde Bomen Effect Analyse (BEA), verschillende gebiedsbezoeken door ecologisch deskundige collega's en de eigen gemeentelijke databank met natuuronderzoeken.

Samenvatting
Indiener geeft aan dat het pijnpunt en het hoofddoel van het bestemmingsplan het mogelijk maken van twee authentieke boortorens en een voormalige zoutwagon is. Er zijn in Twekkelo reeds campings aanwezig waar gasten kunnen recreëren onder toezicht. De recreanten die naar Twekkelo komen, komen voor de rust. Het type spoorfiets recreant is hier naar de mening van de indiener een risico voor: lawaaioverlast, groepen dronken mensen (vrijgezellenfeesten) en het vervuilen van de omgeving.

Reactie
De gemeente Hengelo is van mening dat spoorfietsen een kleinschalige toeristische voorziening is, die past in het karakter van het buitengebied van Twekkelo en daardoor een bijdrage kan leveren om de kwaliteiten van dat landelijke gebied te behouden en te versterken. Het is een waardevolle toevoeging aan het toeristisch, recreatief en educatief aanbod in Hengelo. De gemeente Hengelo vindt het wel belangrijk dat de kleinschaligheid te allen tijde gewaarborgd blijft. Deze kleinschaligheid blijkt uit het feit dat er slechts beperkte fietsplekken zijn, te weten zeven gezinsspoorfietsen voor maximaal 5 personen en 2 familiespoorfietsen voor maximaal 16 personen. Het overgrote deel van de boekingen worden gedaan door gezinnen, families en bedrijven. Vooraf is bekend wie, wanneer en met hoeveel mensen de spoorfietsen worden gebruikt. Vooraf aan het fietsen ontvangen alle spoorfietsers informatie over regels, normen en waarden tijdens het fietsen. Het is te aller tijden verboden alcohol te nuttigen op de fiets. De trekkershutten zijn niet geschikt voor grote groepen. Daarom is in de regels een definitie opgenomen van een 'trekkershut', waarin is aangegeven dat deze bestemd is voor maximaal 4 personen. Daarnaast wordt er een beheerder aangetrokken voor toezicht op de trekkershutten.

Samenvatting
De relatie van de eigenaar van Railpleasure met vele omwonenden is erg onplezierig verlopen. Dit geeft absoluut geen vertrouwen in de toekomst.

Reactie
Voor kennisgeving aangenomen.

7. Indiener 7

Samenvatting
Indiener merkt op dat ook zonder de doortrekking van de spoorlijn, er overlast is van spoorfietsen die vooral in grote groepen het gezellig hebben op de spoorfietsen. In het bestemmingsplan staat juist beschreven dat men rekening moet houden met het karakter van de omgeving maar dat kan nu al niet gehandhaafd worden. Naast luid zingen/schreeuwen wordt er rommel langs het spoor gegooid en stappen sommigen op verschillende plekken af. Daarnaast zijn er langs het gehele traject geen sanitaire voorzieningen waardoor men langs het spoor in de bosjes de behoefte doet.

Reactie
De gemeente Hengelo is van mening dat spoorfietsen een kleinschalige toeristische voorziening is, die past in het karakter van het buitengebied van Twekkelo en daardoor een bijdrage kan leveren om de kwaliteiten van dat landelijke gebied te behouden en te versterken. Het is een waardevolle toevoeging aan het toeristisch, recreatief en educatief aanbod in Hengelo. De gemeente Hengelo vindt het wel belangrijk dat de kleinschaligheid te allen tijde gewaarborgd blijft. Deze kleinschaligheid blijkt uit het feit dat er slechts beperkte fietsplekken zijn, te weten zeven gezinsspoorfietsen voor maximaal 5 personen en 2 familiespoorfietsen voor maximaal 16 personen. Het overgrote deel van de boekingen worden gedaan door gezinnen, families en bedrijven. Vooraf is bekend wie, wanneer en met hoeveel mensen de spoorfietsen worden gebruikt. Vooraf aan het fietsen ontvangen alle spoorfietsers informatie over regels, normen en waarden tijdens het fietsen. Het is te aller tijden verboden alcohol te nuttigen op de fiets. Rail Pleasure heeft aangegeven er alles aan te doen om overlast door het spoorfietsen zoveel mogelijk te voorkomen. Zo wordt er een

beheerder aangetrokken voor toezicht op de trekkershutten. Ook staat er aan het einde van de spoorlijn een vrijwilliger die het op- en afstappen aan het eindpunt begeleidt. Naast het opnemen van een voorwaardelijke verplichting waarin staat dat de activiteiten uitsluitend zijn toegestaan indien voldaan wordt aan bepaalde gedragsvoorschriften, alsmede het aantrekken van beheerders moet het mogelijk zijn overlast door spoorfietsers te voorkomen. Indien er toch sprake is van overlast door spoorfietsers dan staat het omwonenden vrij om hiervan melding te maken bij Rail Pleasure. Geldt wel dat zonder meldingen niet ingegrepen kan worden. Afgelopen spoorfietsseizoen kon gebruik worden gemaakt van een toiletvoorziening op het eindpunt.

Samenvatting
Volgens indiener is in het bestemmingsplan te vrijblijvend omschreven dat het aan de exploitant is om bezoekers die overlast veroorzaken daarop aan te spreken. Indiener is van mening dat er een overleg moet komen tussen de bewoners langs het traject en met name de bewoners het woonhuis gelegen nabij het eindpunt. Dit overleg moet gaan over hoe eventuele klachten worden opgepakt en dient daarover afspraken te worden gemaakt.

Reactie
Het staat omwonenden vrij om in gesprek te treden met Rail Pleasure om te spreken over hoe om te gaan met eventuele klachten en hoe die worden opgepakt.

Samenvatting
Indiener is van mening dat wanneer op het traject Spoorfietsen rommel wordt gegooid en/of de behoefte wordt gedaan, dit een schadelijk effect heeft op het landschap en de in het wild levende fauna.

Reactie
Voor kennisgeving aangenomen.

8. Indiener 8

Samenvatting
Indiener is verbaasd dat door de Gemeente Hengelo blijkbaar aangenomen wordt dat er slechts een “beperkte weerstand is tegen de plannen voor uitbreiding van het spoorfietsen in Twekkelo”. Niets is minder waar! Indiener verzoekt de gemeente Hengelo om eindelijk eens wakker te worden en goed te luisteren naar de bezwaren van bewoners van dit prachtige buitengebied.

Reactie
Het is bekend bij de gemeente Hengelo dat er veel weerstand is tegen het spoorfietsen in Twekkelo.

Samenvatting
Indiener stelt dat de bewoners van Twekkelo hun woonlocatie hebben gekozen omdat ze willen genieten van de rust en de prachtige natuur. Het is fijn wonen en dat is niet eenvoudig om dat voor elkaar te krijgen. Het laat zich raden wat er met die kwaliteit gaat gebeuren wanneer er dagelijks overlast gaat ontstaan door groepen mensen die zich al dan niet onder invloed van alcohol volledig zullen laten gaan. Wanneer daarnaast de mogelijkheid wordt geboden om te overnachten, resulteert dit in geluidsoverlast voor de omliggende natuur en omwonenden.

Reactie
De gemeente Hengelo is van mening dat spoorfietsen een kleinschalige toeristische voorziening is, die past in het karakter van het buitengebied van Twekkelo en daardoor een bijdrage kan leveren om de kwaliteiten van dat landelijke gebied te behouden en te versterken. Het is een waardevolle toevoeging aan het toeristisch, recreatief en educatief aanbod in Hengelo. De gemeente Hengelo vindt het wel belangrijk dat de kleinschaligheid te allen tijde gewaarborgd blijft. Deze kleinschaligheid blijkt uit het feit dat er slechts beperkte fietsplekken zijn, te weten zeven gezinsspoorfietsen voor maximaal 5 personen en 2 familiespoorfietsen voor maximaal 16 personen. Het overgrote deel van de boekingen worden gedaan door gezinnen, families en bedrijven. Vooraf is bekend wie, wanneer en met hoeveel mensen de spoorfietsen worden gebruikt. Vooraf aan het fietsen ontvangen alle spoorfietsers informatie over regels, normen en waarden tijdens het fietsen. Het is te aller tijden verboden alcohol te nuttigen op de fiets. Rail Pleasure heeft aangegeven er alles aan te doen om overlast door het spoorfietsen zoveel mogelijk te voorkomen. Zo wordt er een beheerder aangetrokken voor toezicht op de trekkershutten. Ook staat er aan het einde van de spoorlijn een vrijwilliger die het op- en afstappen aan het eindpunt begeleidt. Naast het opnemen

van een voorwaardelijke verplichting waarin staat dat de activiteiten uitsluitend zijn toegestaan indien voldaan wordt aan bepaalde gedragsvoorschriften, alsmede het aantrekken van beheerders moet het mogelijk zijn overlast door spoorfietsers te voorkomen. Indien er toch sprake is van overlast door spoorfietsers dan staat het omwonenden vrij om hiervan melding te maken bij Rail Pleasure. Geldt wel dat zonder meldingen niet ingegrepen kan worden.

Samenvatting
Indiener verwacht bij een toename in het aantal bezoekers ook het aantal ongewenste en soms zelfs onveilige situaties langs het spoorfiets tracé toeneemt. Spoorfietsers stappen nu al te pas en te onpas uit, plassen vervolgens in het wild of doen hun andere behoeftes en houden geen rekening met de omgeving.

Reactie
Zie voorgaande reactie. Indien er sprake is van overlast door spoorfietsers dan staat het omwonenden vrij om hiervan melding te maken bij Rail Pleasure.

Samenvatting
Indiener is van mening dat het tracé slecht onderhouden is (de rails, bermen, wissels en platformen liggen er slecht en erg slordig bij) de verwachting is dat dit straks niet gaat bijdragen aan de broodnodige veiligheid voor gebruikers, maar zeker ook niets doet voor de veiligheid van de omwonenden en andere verkeersdeelnemers. Implementatie van het huidige tracé, platformen en overgangen is al een blamage gebleken (het woord "prutswerk" schiet indiener daarbij als eerste te binnen) en men kan zich niet aan de indruk onttrekken dat de uitbaters van he project spoorfietsen totaal geen belang hebben in degelijke (lees: veilige) voorzieningen met een fatsoenlijke en kwalitatief hoogwaardige horeca uitstraling.

Reactie
Voor kennisgeving aangenomen. Het is ons bekend dat er veel gebruikte en beschadigde materialen en goederen liggen rondom het eindpunt. Tijdens een recente controle is vastgesteld dat de volgende goederen liggen opgeslagen op en rondom het eindstation van het spoorfietsen: pallets met klinkers, spoorbielzen, diverse rails, big bags met granulaat, stelcon platen, divers gezaagd hout, keerwanden, tuinbanken en diverse spooronderdelen. Rail Pleasure heeft aangegeven dat deze materialen zullen worden gebruikt voor de werkzaamheden die gedaan moeten worden om de spoorlijn te verlengen en te voorzien van een nieuw perron. Rail Pleasure is opgedragen om voor 1 januari 2021 de aanwezige goederen te clusteren op een nader te bepalen stuk grond en te voorzien van bouwhekken, zodat dit voor een minder verloederde uitstraling van het gebied zal zorgen.

Samenvatting
Indiener maakt zich zorgen om het toenemen van onveilige situaties. De spoorlijn is geen geïsoleerd tracé en kruist op verschillende plaatsen de openbare wegen het is volgens indiener een kwestie van wachten op de eerste gewonden. Er is hier namelijk nergens sprake van een besloten terrein dus een correcte handhaving wordt bijzonder moeilijk. De uitbater voelt zich hier niet verantwoordelijk voor maar wie is dat dan wel?

Reactie
De spoorfietslijn kruist inderdaad op enkele plekken de openbare weg. Het is aan de weggebruikers en spoorfietsers zélf om zich aan de verkeersregels te houden.

Samenvatting
Indiener is bang dat bij meer gebruik van het traject er ook sprak zal zijn van meer zwerfafval.

Reactie
Voor kennisgeving aangenomen. Opgemerkt wordt nog dat vooraf aan het fietsen alle spoorfietsers informatie ontvangen over regels, normen en waarden tijdens het fietsen.

Samenvatting
Indiener verwacht een aanslag op het milieu en de flora en fauna. Er is sprake van bijzondere dieren in dit gebied zoals de watervleermuis en de ree en die zullen er allen niet al te best bij varen. Met deze nieuwe uitbreiding krijgen ook deze prachtige dieren het veel moeilijker. Langs het tracé zijn er aanwijsbare plekken waar de ree zich nu nog schuil kan houden (deze plekken zijn bekend bij de bewoners van Twekkelo en we houden dat graag stil om geen overlast voor deze prachtige dieren te veroorzaken). De habitat van deze dieren wordt door alle plannen steeds meer

bedreigd. Indiener wil daar met klem voor waarschuwen. Dit moeten wij niet willen om wille van een slecht onderbouwde en niets toevoegende commerciële activiteit.

Reactie
Het verlengen van de spoorlijn heeft geen negatieve effecten op beschermde plant- en diersoorten worden verwacht. Dit blijkt uit het aanwezige biotoop, het huidige gebruik, de resultaten uit de Nationale Databank Flora en Fauna (NDFF), de uitgevoerde Bomen Effect Analyse (BEA), verschillende gebiedsbezoeken door ecologisch deskundige collega's en de eigen gemeentelijke databank met natuuronderzoeken.

Samenvatting
Indiener is van mening dat gesteld wordt dat de doelgroep ouderen is maar dat een groep jongeren waarschijnlijk niet geweigerd gaat worden.

Reactie
Spoorfietsen is niet voorbehouden aan een specifieke doelgroep. Er zijn geen doelgroepen die op voorhand worden uitgezonderd van deelname. Het overgrote deel van de boekingen wordt gedaan door gezinnen, families en bedrijven. Vooraf is bekend wie, wanneer en met hoeveel mensen de spoorfietsen worden gebruikt. Vooraf aan het fietsen ontvangen alle spoorfietsers informatie over regels, normen en waarden tijdens het fietsen.

9. Indiener 9

Samenvatting
Door de uitbreidingsplannen van Railpleasure betekent dat een enorme overlast voor alle omwonenden en in het bijzonder voor indieners. Indieners wonen pal naast de spoorlijn, die momenteel praktisch niet gebruikt wordt. Reeën, hazen en fazanten steken hier het spoor over. Indiener heeft zelfs een das zien scharrelen in het maisveld. Maar de beoogde 10.000 bezoekers over de spoorfietslijn in de periode mei tot oktober betekent veel overlast voor indiener. In het verleden is gebleken dat er met alcohol op de fietsen veel gelald en gebrald wordt en er wordt geürineerd langs het traject. Die 10.000 personen verblijven op 300 meter van het huis van indiener om te wachten tot ze terug kunnen fietsen naar het FBK.
Er wordt een nieuwe barrière opgeworpen waardoor het wild beperkt wordt, terwijl er vorig jaar een nieuw ecoduct is geplaatst om wild tussen Boekelo en Twekkelo te laten migreren. Niet alleen door het spoorfietsen maar ook door de nieuwe overnachtingsplekken, waardoor het nog drukker wordt in Twekkelo. Eén daarvan komt in het zicht van indiener. Het plan van railpleasure is heel onduidelijk over hoe het zit met de overlast daarvan.

Reactie
Indieners wonen vlak naast de spoorlijn. De gemeente Hengelo vindt het belangrijk dat de kleinschaligheid van het spoorfietsen te allen tijde gewaarborgd blijft. Deze kleinschaligheid blijkt uit het feit dat er slechts beperkte fietsplekken zijn, te weten zeven gezinsspoorfietsen voor maximaal 5 personen en 2 familiespoorfietsen voor maximaal 16 personen. Het overgrote deel van de boekingen worden gedaan door gezinnen, families en bedrijven. Vooraf is bekend wie, wanneer en met hoeveel mensen de spoorfietsen worden gebruikt. Vooraf aan het fietsen ontvangen alle spoorfietsers informatie over regels, normen en waarden tijdens het fietsen. Het is te allen tijde verboden alcohol te nuttigen op de fiets. Rail Pleasure heeft aangegeven er alles aan te doen om overlast door het spoorfietsen zoveel mogelijk te voorkomen. Aan het einde van de spoorlijn staat een vrijwilliger die het op- en afstappen aan het eindpunt begeleidt. Tevens wordt er een beheerder aangetrokken voor toezicht op de trekkershutten. Naast het opnemen van een voorwaardelijke verplichting waarin staat dat de activiteiten uitsluitend zijn toegestaan indien voldaan wordt aan bepaalde gedragsvoorschriften, alsmede het aantrekken van beheerders moet het mogelijk zijn overlast door spoorfietsers te voorkomen. Indien er toch sprake is van overlast door spoorfietsers dan staat het omwonenden vrij om hiervan melding te maken bij Rail Pleasure. Geldt wel dat zonder meldingen niet ingegrepen kan worden. Voor wat betreft de invloed op de flora en fauna wordt het volgende opgemerkt. Het verlengen van de spoorlijn heeft geen negatieve effecten op beschermde plant- en diersoorten. Dit blijkt uit het aanwezige biotoop, het huidige gebruik, de resultaten uit de Nationale Databank Flora en Fauna (NDFF), de uitgevoerde Bomen Effect Analyse (BEA), verschillende gebiedsbezoeken door ecologisch deskundige collega's en de eigen gemeentelijke databank met natuuronderzoeken.

Samenvatting
Het spoorfietsen is een zeer onwenselijke situatie. Het plaatsen van een trein met wachtenden en spelende kinderen gaat het woonplezier op zo een mooie plek enorm nadelig beïnvloeden. Het

overnachten in Twekkelo heeft nadelige gevolgen. De drukte van verkeer en overlast van nachtelijk lawaai is niet wenselijk in de groene long tussen Hengelo en Enschede.

Reactie
Er wordt vanuit gegaan dat met de "trein met wachtenden" de toekomstige plannen met de "Blauwe Engel" wordt bedoeld. Deze plannen maken geen onderdeel uit van het onderhavige bestemmingsplan. Het toezicht op het gebruik van de trekkershutten zal worden uitgevoerd door een professionele beheerder, die daartoe wordt aangesteld door Rail Pleasure. De beheerder zal de gasten ontvangen, vragen van gasten beantwoorden, toezicht houden en controle uitvoeren bij het uitchecken. Bij eventuele klachten van omwonenden kan de beheerder zo nodig optreden.

10. Indiener 10

Samenvatting
De rust in de buurt zal verdwijnen door een grote toename van de recreatie die zich zal bevinden op één specifieke locatie. Door het creëren van overnachtingsplekken zullen veel mensen zich gedurende langere tijd in de buurt gaan bevinden wat alleen maar negatieve gevolgen kan hebben voor zowel de flora en fauna als de buurtbewoners.

Reactie
De trekkershutten zijn niet geschikt voor grote groepen. Daarom is in de regels een definitie opgenomen van een 'trekkershut', waarin is aangegeven dat deze bestemd is voor maximaal 4 personen. Daarnaast wordt er een beheerder aangetrokken voor toezicht op de trekkershutten. De beheerder zal de gasten ontvangen, vragen van gasten beantwoorden, toezicht houden en controle uitvoeren bij het uitchecken. Bij eventuele klachten van omwonenden kan de beheerder zo nodig optreden. Voor wat betreft de invloed op de flora en fauna wordt het volgende opgemerkt. Het verlengen van de spoorlijn heeft geen negatieve effecten op beschermde plant- en diersoorten. Dit blijkt uit het aanwezige biotoop, het huidige gebruik, de resultaten uit de Nationale Databank Flora en Fauna (NDFF), de uitgevoerde Bomen Effect Analyse (BEA), verschillende gebiedsbezoeken door ecologisch deskundige collega's en de eigen gemeentelijke databank met natuuronderzoeken.

Samenvatting
Momenteel zijn er geen nutsvoorzieningen op de aangewezen plekken voor de boortorens en de trein. Het ontbreken hiervan zal vervelende gevolgen hebben voor de buurtbewoners in de vorm van mensen die hun behoefte in de natuur zullen gaan doen, kampvuren/bbq'en zullen houden en geluidsoverlast.

Reactie
De trekkershutten worden voorzien van elektra en water. Verwarming van de torens zal met een duurzaam en energie neutraal systeem worden opgeleverd. De zoutwagon heeft een minimaal voorzieningenniveau. Er komt elektra via een externe aansluiting en een (koud) watertank gemonteerd aan de wagon. Ook heeft de wagon een eigen septictank waarop een douche en het toilet zijn aangesloten. Mocht er toch sprake zijn van enige overlast dan kan de beheerder zo nodig optreden.

Samenvatting
Momenteel wordt er vaak grofvuil en afval van fastfoodketens in de berm achtergelaten. Een toename van spoorfietsers en recreatieplekken zal dit probleem verergeren.

Reactie
Voor kennisgeving aangenomen. Opgemerkt wordt nog dat vooraf aan het fietsen alle spoorfietsers informatie ontvangen over regels, normen en waarden tijdens het fietsen.

Samenvatting
De huidige uitbater van het spoorfietsen Twekkelo heeft de afgelopen maanden laten zien geen onderhoud te plegen aan en langs het spoor. Hoge brandnetels en onkruid is aanwezig. Dit geeft geen vertrouwen dat de huidige uitbater dit na een uitbreiding wel zal gaan doen aangezien hij te kennen heeft gegeven in de Tubantia voornamelijk met vrijwilligers te werken. Te merken aan huidig onderhoud zijn er weinig tot geen vrijwilligers geworven door de uitbater.

Reactie
Voor kennisgeving aangenomen. Het is ons bekend dat er veel gebruikte en beschadigde materialen en goederen liggen rondom het eindpunt. Tijdens een recente controle is vastgesteld dat de volgende goederen liggen opgeslagen op en rondom het eindstation van het spoorfietsen:

pallets met klinkers, spoorbielzen, diverse rails, big bags met granulaat, stelcon platen, divers gezaagd hout, keerwanden, tuinbanken en diverse spooronderdelen. Rail Pleasure heeft aangegeven dat deze materialen zullen worden gebruikt voor de werkzaamheden die gedaan moeten worden om de spoorlijn te verlengen en te voorzien van een nieuw perron. Rail Pleasure is opgedragen om voor 1 januari 2021 de aanwezige goederen te clusteren op een nader te bepalen stuk grond en te voorzien van bouwhekken, zodat dit voor een minder verloederde uitstraling van het gebied zal zorgen.

Samenvatting
Al gedurende langere tijd is er drugshandel waargenomen door meerdere buurtbewoners. Door het creëren van overnachtingsplekken met weinig tot geen toezicht vrezen wij een toename van de criminaliteit in de buurt.

Reactie
Bij klachten omtrent drugshandel kunnen omwonenden contact opnemen met de wijkagent.

Samenvatting
Indiener zou het ten zeerste betreuren dat de mooie natuur en rust in Twekkelo waar de buurtbewoners zo zuinig op zijn ten gronde zal worden gericht door één persoon c.q. bedrijf voor eigen geldelijk gewin.

Reactie
Voor kennisgeving aangenomen.

11. Indiener 11

Samenvatting
Indiener is van mening overlast te ondervinden van de te plaatsen boortorens. Deze overlast zal zijn geluidshinder en is indiener van mening dat haar woongenot wordt ondermijnd.
Indiener stelt dat de boortorens als trekkershutten moeten dienen en de omschrijving van een trekkershut in het ontwerpbestemmingsplan is: een eenvoudig gebouw met beperkte inhoud en oppervlakte, bestemd voor zeer kortdurend recreatief nachtverblijf voor personen die hun hoofdverblijf elders hebben. Op geen enkele manier voldoet een authentieke grote zwarte boortoren aan deze omschrijving. Deze kan door de zeer vage omschrijving en geen beperkingen in het ontwerp bestemmingsplan worden ingericht voor feesten met grotere groepen met alle bijhorende geluidsoverlast. Dit heeft niets te maken met een trekkershut. Een trekkershut is normaal gesproken geschikt voor maximaal 2 personen.

Reactie
In de bestemmingsplanregels is opgenomen dat voormalige zoutboortorens geplaatst mogen worden op twee specifiek daarvoor aangeduide plekken. Deze zoutboortorens mogen gebruikt worden voor een zogenaamde "trekkershut". Het is de bedoeling van initiatiefnemer om in een gedeelte van de zoutboortoren een trekkershut te realiseren. Dit past binnen de bestemmingsregels. Het is niet de bedoeling dat er grote groepen gaan overnachten in de trekkershutten. Daarom is in de regels een definitie opgenomen van een 'trekkershut', waarin is aangegeven dat deze bestemd is voor maximaal 4 personen.

Samenvatting
Indiener vreest dat wanneer de beheerder van de trekkershutten niet permanent aanwezig is van reële handhaving geen sprake kan zijn.

Reactie
Het toezicht op het gebruik van de trekkershutten zal worden uitgevoerd door een professionele beheerder, die daartoe wordt aangesteld door Rail Pleasure. De beheerder zal de gasten ontvangen, vragen van gasten beantwoorden, toezicht houden en controle uitvoeren bij het uitchecken. Bij eventuele klachten van omwonenden kan de beheerder zo nodig optreden.

Samenvatting
Indiener is van mening dat feesten en overnachtingen van grote groepen niets te maken heeft met het genieten van de natuur en kleinschalige recreatie. In de toelichting staat dat het wenselijk is dat de verhuurder in de huurovereenkomsten vastlegt dat (luidruchtige) feesten niet zijn toegestaan. Dit geeft aan dat er dus schijnbaar wel feesten zijn toegestaan en er niet

daadwerkelijk gehandhaafd kan worden op wettelijke gronden. Indiener vraagt zich af hoe de gemeente kan borgen dat overlast daadwerkelijk handhaafbaar is op wettelijke gronden.

Reactie
Het is niet de bedoeling dat er grote groepen gaan overnachten in de trekkershutten. Daarom is in de regels een definitie opgenomen van een 'trekkershut', waarin is aangegeven dat deze bestemd is voor maximaal 4 personen. Zoals aangegeven in de toelichting van het bestemmingsplan zal verhuurder vastleggen in de huurovereenkomst dat feesten niet zijn toegestaan. Mocht er toch sprake zijn van enige overlast dan kan de beheerder zo nodig optreden, nadat melding is gedaan door omwonenden.

Conclusie en voorstel
Voorgesteld wordt de zienswijzen van:

2. Vereniging Behoud Twekkelo
4. Robers Advocaten
6. Indiener 6
10. Indiener 10
11. Indiener 11

gedeeltelijk gegrond te verklaren. Onderdelen in deze zienswijzen geven aanleiding om wijzigingen aan te brengen in de regels, de verbeelding en de toelichting van het ontwerp-bestemmingsplan Spoorfietsen. Naar aanleiding van deze zienswijzen zijn in de regels definities toegevoegd van "voormalige zoutboortoren", "voormalige wagon", "opstelspoor" en "spoorwegvoorzieningen". Aan de definitie van "trekkershut" is toegevoegd dat deze bestemd zijn voor maximaal 4 personen. Er is een voorwaardelijke verplichting opgenomen over de nog uit te voeren bodemonderzoeken. Het aanlegvergunningenstelsel uit het bestemmingsplan Buitengebied is toegevoegd aan de regels en er is aangepast dat het recreatief medegebruik in de bestemming "verkeer – railverkeer" ondergeschikt dient te zijn. De bepaling "afwijken van de gebruiksregels" is verwijderd binnen de bestemmingen. Op de verbeelding is een functieaanduiding "specifieke vorm van verkeer – opstelspoor" opgenomen met in de regels de bijbehorende regeling. Ook zijn naar aanleiding van de zienswijzen enkele aanpassingen gedaan in de toelichting . Er zijn teksten toegevoegd over het lozen van afvalwater in het buitengebied en over de Omgevingsvisie Hengeloos Buiten Ook is de tekst over flora en fauna iets aangevuld. Tenslotte is in de bijlage van de toelichting een akoestisch onderzoek toegevoegd. Voorgesteld wordt om de overige zienswijzen ongegrond te verklaren.

Staat van Wijzigingen Bestemmingsplan Spoorfietsen

Toelichting

5.2.3 toegevoegd "verschillende gebiedsbezoeken door ecologisch deskundige collega's

5.4.1 geluid tekst aangepast n.a.v. toevoegen bijlage 2

4.3.6 toegevoegd tekstdeel over afvalwater lozen in buitengebied

4.3.13 toegevoegd Omgevingsvisie Hengeloos Buiten

Bijlage 2 Akoestisch onderzoek Railfietsen toegevoegd

Regels

Artikel 1.34 definitie "opstelspoor" toegevoegd

Artikel 1.42 definitie "spoorwegvoorzieningen" toegevoegd

Artikel 1.43 aan definitie "trekkershut" toegevoegd "maximaal 4 personen"

Artikel 1.44 Definitie "voormalige zoutboortoren" toegevoegd

Artikel 1.45 Definitie "voormalige wagon" aangevuld met de term "voorheen"

In artikel 3 en 4 de term "voormalige" toegevoegd voor de term "zoutboortoren"

Artikel 3.3.3 / 4.3.3 / 5.3.3 De titel aangepast in "voorwaardelijke verplichting gedragsvoorschriften"

Artikel 3.3.4 / 4.3.4 / 5.3.4 toegevoegd "voorwaardelijke verplichting bodemonderzoek"

Artikel 3.4 Afwijken van de gebruiksregels verwijderd

Artikel 3.4 Aanlegvergunning toegevoegd

Artikel 4.4 Afwijken van de gebruiksregels verwijderd

Artikel 4.4 Aanlegvergunning toegevoegd

Artikel 5.1 de term recreatief medegebruik is onder "met tevens ondergeschikt" geplaatst

Artikel 5.1 onder d toegevoegd "ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van verkeer - opstelspoor' uitsluitend voor opstelspoor"

Artikel 5.4 Afwijken van de gebruiksregels verwijderd

Verbeelding

De aanduiding "specifieke vorm van verkeer – opstelspoor" toegevoegd aan laatste stuk spoor

BEGELEIDINGSFORMULIER
BESLUITVORMING BESTEMMINGSPLANNEN

NAAM BESTEMMINGSPLAN:	Spoorfietsen				
OPSTELLER:	M. Brummelhuis / D. Bouwhuis	DATUM:	2-11-2020	PARAAF:	DB

☐	**VOORONTWERPFASE (INSPRAAK EN VOOROVERLEG)**		
	Status: Voorontwerp bestemmingsplan		
☐	besluit Sectorhoofd FY (via mandaat)	d.d.	3-3-2020
☐	Politieke markt: Beeldvorming	d.d.	n.v.t.
Besluit:	Instemmen met het voorontwerp bestemmingsplan en toestemming geven om het voorontwerp bestemmingsplan gedurende 6 weken ter inzage te leggen (inspraak) en in het kader van het vooroverleg aan officiële instanties en medeoverheden toe te sturen		

☐	**ONTWERPFASE (ZIENSWIJZEN)**		
	Status: Ontwerp bestemmingsplan Spoorfietsen		
☐	Besluit B&W	d.d.	2-6-2020
☐	Informerende brief naar de raad	d.d.	2-6-2020
Besluit:	Instemmen met de behandeling van de ingekomen inspraak en vooroverlegreacties en toestemming geven om het ontwerp bestemmingsplan gedurende 6 weken ter inzage te leggen om een ieder in de gelegenheid te stellen zienswijzen tegen het ontwerp bestemmingsplan in te dienen.		

X	**VASTSTELLINGSFASE**		
	Status: Bestemmingsplan		
☐	Besluit B & W	d.d.	
☐	Politieke markt: Oordeelsvorming	d.d.	
☐	Vaststelling Raad	d.d.	
Besluit:	Eventuele ingediende zienswijzen gegrond dan wel ongegrond verklaren, het bestemmingsplan al dan niet gewijzigd vaststellen en het vastgestelde bestemmingsplan 6 weken ter inzage leggen.		

☐	**BEROEPSFASE RAAD VAN STATE**		
☐	Uitspraak voorlopige voorziening	d.d.	
☐	Uitspraak bodemprocedure	d.d.	

RAADSBESLUIT

ZAAKNUMMER	BEHANDELEND AMBTENAAR	SECTOR	PORT. HOUDER
3176893	fikken, henkjan	FYS-SR	Bas van Wakeren

ONDERWERP

3176893 - Raadsvoorstel verordening en tarieven reinigingsheffing 2021 1e wijziging

DE RAAD VAN DE GEMEENTE HENGELO BESLUIT:

De verordening en tarieven reinigingsheffing 2021 1e wijziging vaststellen.

PUBLIEKSVRIENDELIJKE SAMENVATTING

De raad heeft op 16 december 2020 de Verordening en tarieven reinigingsheffing 2021 vastgesteld. Abusievelijk is in de verordening een foutieve ingangsdatum vermeld. In de 1e wijziging is de juiste datum opgenomen. Tevens zijn een aantal technische wijzigingen doorgevoerd.

DE GEMEENTERAAD VAN HENGELO, **DATUM**

De griffier De voorzitter

Echtheid van dit digitale document controleren? www.hengelo.nl/controleeruwdocument

RAADSADVIES

ZAAKNUMMER	BEHANDELEND AMBTENAAR	SECTOR	PORT. HOUDER
3176893	fikken, henkjan	FYS-SR	Bas van Wakeren

ONDERWERP

3176893

AANLEIDING, DOEL EN WAT GING ER AAN VOORAF

De raad heeft op 16 december 2020 de Verordening en tarieven reinigingsheffing 2021 vastgesteld. Abusievelijk is in de verordening een foutieve ingangsdatum vermeld. In de 1e wijzing is de juiste datum van 1 januari 2021 opgenomen. Tevens zijn een aantal technische wijzigingen doorgevoerd. Deze wijzigingen hebben geen gevolgen voor de hoogte van de tarieven, zodat inwoners geen negatieve consequenties van dit voorstel ondervinden.

INHOUD VAN HET VOORSTEL

De verordening is als volgt gewijzigd:

- Hoofdstuk IV Aanvullende bepalingen is vervangen;
- In artikel 10, 2e lid onder a is het bedrag gewijzigd in € 7.200,-;
- In de Tarieventabel Hoofdstuk 1 is in artikel 1.2.4 en 1.2.5 GFT vervangen door bioafval.

BESPREEK- EN BESLISPUNTEN

Kan de raad instemmen met voorgestelde wijzigingen?

FINANCIËLE ASPECTEN

Geen effecten. De vastgestelde tarieven zijn ongewijzigd.

BIJLAGE(N)

- Verordening en tarieven reinigingsheffing 2021 1e wijziging
- Verordening en tarieven reinigingsheffing 2021 1e wijziging (met wijzigingen onderstreept)

Dit raadsadvies is vastgesteld door het college van B & W van Hengelo.

Verordening reinigingsheffingen 20211e wijziging

De raad van de gemeente Hengelo;
gelezen het voorstel van het college van burgemeester en wethouders van 5 januari 2021;
gelet op de artikelen 229, eerste lid, aanhef en onderdelen a en b en 156, eerste en tweede lid, aanhef en onderdeel h van de Gemeentewet en artikel 15:33 van de Wet milieubeheer;
besluit:
vast te stellen de volgende

Verordening op de heffing en de invordering van afvalstoffenheffing en reinigingsrechten 2021 1e wijziging

Hoofdstuk I Algemene bepalingen

Artikel 1 Inleidende bepaling

Krachtens deze verordening worden geheven:

a. afvalstoffenheffing;
b. reinigingsrechten.

Artikel 2 Definities

In deze verordening wordt verstaan onder:

a. **Gebruik maken in hoofdstuk II Afvalstoffenheffing**: gebruik maken in de zin van artikel 15.33 Wet milieubeheer;
b. **Bioafval**: biologisch afbreekbaar tuin- en plantsoenafval, levensmiddelen- en keukenafval van huishoudens;
c. **Huishoudelijk restafval**: afval afkomstig uit particuliere huishoudens, dat overblijft na scheiding in andere deelstromen als bedoeld in artikel 3 eerste onder a t/m r van de Afvalstoffenverordening;
d. **Container**: de vanwege de gemeente uitgezette ophaalbakken, onderverdeeld in de verschillende volumina;
e. **Verzamelcontainer**: de vanwege de gemeente geplaatste verzamelcontainers, die kunnen worden ontsloten door de Milieupas;
f. **Grove huishoudelijke afvalstoffen**: huishoudelijke restafvalstoffen die met enige regelmaat in een huishouden vrij komen, doch die te groot en/of te zwaar zijn om op dezelfde wijze als andere huishoudelijke afvalstoffen aan de inzameldienst te worden aangeboden;

g. **Grof tuinafval**: tuinafval, dat met enige regelmaat in een huishouden vrij komt, doch dat te groot en/of te zwaar is om op dezelfde wijze als bioafval aan de inzameldienst te worden aangeboden;
h. **Milieupas**: de vanwege de gemeente verstrekte pas, met daaraan een bepaald gekoppeld tegoed, ten behoeve van de ontdoening van afvalstoffen.
i. **Zorgcontainer**: inzamelmiddel als bedoeld in artikel 1 lid j van de Afvalstoffenverordening gemeente Hengelo 2018 jo. Artikel 6 lid 2 van het Uitvoeringsbesluit afvalstoffen gemeente Hengelo, die wordt toegekend aan een belastingplichtige die onderdeel is van een huishouden dat niet in staat is huishoudelijke afvalstoffen weg te brengen naar een ondergrondse inzamelvoorziening.

Artikel 3 Voorwerp van de belasting

1. Voorwerp van de belasting is een perceel.
2. Als perceel wordt aangemerkt:
   a. de onroerende zaak, bedoeld in artikel 16, onder a, c, d en f, van de Wet waardering onroerende zaken;
   b. de roerende zaak, welke duurzaam aan een plaats gebonden is;
   c. een gedeelte van een in onderdeel b bedoelde roerende zaak dat blijkens zijn indeling is bestemd om als afzonderlijk geheel te worden gebruikt;
   d. een samenstel van twee of meer in onderdeel b bedoelde roerende zaken of in onderdeel c bedoelde gedeelten daarvan die bij dezelfde belastingplichtige in gebruik zijn en die, naar de omstandigheden beoordeeld, bij elkaar behoren.
   e. het binnen de gemeente gelegen deel van de in onderdeel b bedoelde roerende zaak, van een in onderdeel c bedoeld gedeelte daarvan of van een in onderdeel d bedoeld samenstel.

Hoofdstuk II Afvalstoffenheffing

Artikel 4 Aard van de belasting en belastbaar feit

1. Onder de naam ‘afvalstoffenheffing’ wordt een directe belasting geheven als bedoeld in artikel 15.33 van de Wet milieubeheer (Stb. 1994, 80).
2. De afvalstoffenheffing als bedoeld in deze verordening en de daarbij behorende tarieventabel wordt naar afzonderlijke grondslagen geheven ter zake van het gebruik van een perceel ten aanzien waarvan krachtens artikel 10.21 en 10.22 van de Wet milieubeheer een verplichting tot het inzamelen van huishoudelijke afvalstoffen geldt.

Artikel 5 Belastingplicht

1. De belasting wordt geheven van degene die in de gemeente gebruik maakt van een perceel ten aanzien waarvan ingevolge artikel 10.21 en 10.22 van de Wet milieubeheer een verplichting tot het inzamelen van huishoudelijke afvalstoffen geldt.
2. De belasting voor het achter laten van afvalstoffen op het Milieupark aan de Wegtersweg wordt geheven van degene die de afvalstoffen achter laat.

Artikel 6 Maatstaf van heffing en belastingtarief

1. De belasting wordt geheven naar de maatstaven en de tarieven, opgenomen in de hoofdstukken 1 en 2 van de bij deze verordening behorende tarieventabel.
2. Voor de berekening van de belasting wordt een gedeelte van een in de tarieventabel genoemde eenheid als een volle eenheid aangemerkt.

Artikel 7 Belastingjaar

Met betrekking tot de belasting die per jaar wordt geheven is het belastingjaar gelijk aan het kalenderjaar.

Artikel 8 Wijze van heffing

1. De belasting bedoeld in hoofdstuk 1 van de tarieventabel wordt geheven bij wege van aanslag.
2. De belasting bedoeld in hoofdstuk 2 van de tarieventabel wordt geheven bij wege van een mondelinge dan wel een gedagtekende schriftelijke kennisgeving.
3. Als contante betaling van de rechten genoemd in hoofdstuk 2 wordt mede begrepen een rechtsgeldige ondertekende eenmalige incasso machtiging of een afschrijving op de Milieupas.

Artikel 9 Ontstaan van de belastingschuld en heffing naar tijdsgelang

1. De belasting bedoeld in Hoofdstuk 1, onderdeel 1.1 van de tarieventabel is verschuldigd bij het begin van het belastingjaar of, zo dit later is, bij de aanvang van de belastingplicht.
2. De belasting bedoeld in Hoofdstuk 1, onderdeel 1.2, van de tarieventabel is verschuldigd na afloop van het belastingjaar of, zo dit eerder is na beëindiging van de belastingplicht.
3. De belasting bedoeld in Hoofdstuk 2 van de tarieventabel is verschuldigd bij aanvang van de dienstverlening.
4. Indien de belastingplicht in de loop van het belastingjaar aanvangt, is de belasting bedoeld in Hoofdstuk 1, onderdeel 1.1, van de tarieventabel verschuldigd voor zoveel twaalfde gedeelten van de voor dat jaar verschuldigde belasting als er in dat jaar, na de aanvang van de belastingplicht, nog volle kalendermaanden overblijven.
5. Indien de belastingplicht in de loop van het belastingjaar eindigt, bestaat aanspraak op ontheffing voor zoveel twaalfde gedeelten van de voor dat jaar verschuldigde belasting als bedoeld in Hoofdstuk 1, onderdeel 1.1, van de tarieventabel als er in dat jaar, na het einde van de belastingplicht, nog volle kalendermaanden overblijven. De aanspraak op ontheffing bestaat niet, indien het bedrag van de ontheffing minder dan € 10,-- bedraagt.
6. Het vierde en vijfde lid zijn niet van toepassing indien de belastingplichtige binnen de gemeente verhuist en aldaar een ander perceel in gebruik neemt

Artikel 10 Termijnen van betaling

1. De aanslagen moeten worden betaald uiterlijk twee kalendermaanden na de op het aanslagbiljet vermelde dagtekening.
2. In afwijking van het eerste lid kunnen op verzoek van de belastingplichtige de aanslagen worden betaald in zoveel gelijke termijnen als er na de dagtekening van het aanslagbiljet nog maanden in het

belastingjaar overblijven, met dien verstande dat het aantal termijnen ten minste twee bedraagt en maximaal 10, indien aan het navolgende wordt voldaan:

a. het totaal bedrag van de op één aanslagbiljet verenigde aanslagen afvalstoffenheffing of andere belastingen moet minder zijn dan € 7.200,--;
b. de verschuldigde bedragen moeten door middel van automatische betalingsincasso van de betaalrekening van de belastingschuldige kunnen worden afgeschreven.

De eerste termijn vervalt één maand na de dagtekening van het aanslagbiljet en elk van de volgende termijnen telkens een maand later.

3. De in artikel 8 tweede lid bedoelde gedagtekende kennisgevingen moeten worden betaald:
   a. ingeval van uitreiking van de kennisgeving: op het tijdstip van uitreiking;
   b. ingeval van toezending van de kennisgeving: binnen vijf dagen na de dagtekening.
4. De Algemene termijnenwet is niet van toepassing op de in de voorgaande leden gestelde termijnen.

Artikel 11 Kwijtschelding

Kwijtschelding van de belasting vindt plaats op basis van de Kwijtscheldingsverordening.

Hoofdstuk III Reinigingsrechten

Artikel 12 Belastbaar feit

Onder de naam 'reinigingsrechten' worden rechten geheven zowel voor het genot van door het gemeentebestuur verstrekte diensten als voor het gebruik van voor de openbare dienst bestemde gemeentebezittingen, werken of inrichtingen die bij de gemeente in beheer of in onderhoud zijn.

Artikel 13 Belastingplicht

De rechten worden geheven van degene op wiens aanvraag dan wel ten behoeve van wie de dienst wordt verricht of van degene die van de bezittingen, werken of inrichtingen gebruik maakt.

Artikel 14 Maatstaf van heffing en belastingtarief

1. De rechten worden geheven naar de maatstaven en de tarieven opgenomen in de hoofdstukken 3 en 4 van de bij deze verordening behorende tarieventabel.
2. Voor de berekening van de rechten wordt een gedeelte van een in de tarieventabel genoemde eenheid als een volle eenheid aangemerkt.

Artikel 15 Belastingjaar

Met betrekking tot de rechten die per jaar worden geheven is het belastingjaar gelijk aan het kalenderjaar.

Artikel 16 Wijze van heffing

De rechten bedoeld in hoofdstuk 3 en 4 van de tarieventabel worden geheven bij wege van aanslag, gedagtekende bon, nota of andere schriftuur waarop het gevorderde bedrag is vermeld.

Als contante betaling van de rechten genoemd in hoofdstuk 4 wordt mede begrepen een rechtsgeldige ondertekende eenmalige incasso machtiging.

Artikel 17 Ontstaan van de belastingschuld en de heffing naar tijdsgelang voor de jaarlijks verschuldigde rechten

1. De rechten bedoeld in hoofdstuk 3 van de tarieventabel zijn verschuldigd bij het begin van het belastingjaar of, zo dit later is, bij de aanvang van de belastingplicht.
2. Indien de belastingplicht in de loop van het belastingjaar aanvangt zijn de rechten verschuldigd voor zoveel twaalfde gedeelten van de voor dat jaar verschuldigde rechten als er in dat jaar, na de aanvang van de belastingplicht, nog volle kalendermaanden overblijven.
3. Indien de belastingplicht in de loop van het belastingjaar eindigt, bestaat aanspraak op ontheffing voor zoveel twaalfde gedeelten van de voor dat jaar verschuldigde rechten als er in dat jaar, na het einde van de belastingplicht, nog volle kalendermaanden overblijven.

Artikel 18 Ontstaan van de belastingschuld en de heffing van de overige rechten

De rechten bedoeld in hoofdstuk 4 van de tarieventabel zijn verschuldigd bij de aanvang van de dienstverlening of bij de aanvang van het gebruik van de bezittingen, werken of inrichtingen.

Artikel 19 Termijnen van betaling

1. In afwijking van artikel 9, eerste lid, van de Invorderingswet 1990 moet het reinigingsrecht worden betaald ingeval:
   a. bij wege van aanslag wordt geheven, binnen een maand na de dagtekening van de aanslag;
   b. bij wege van mondelinge of schriftelijke kennisgeving wordt geheven als bedoeld in artikel 8, op het moment van het doen of uitreiken van de kennisgeving.
2. De Algemene termijnenwet is niet van toepassing op de in het voorgaande lid gestelde termijnen.

Artikel 20 Kwijtschelding

Op voet van artikel 26 van de Invorderingswet 1990 wordt geen kwijtschelding van dit recht verleend.

Hoofdstuk IV Aanvullende bepalingen

Artikel 21 Overgangsrecht

1. De ‘Verordening reinigingsheffingen 2020’ van 17 december 2019 wordt ingetrokken met ingang van de in artikel 22, tweede lid genoemde datum van ingang van de heffing, met dien verstande dat zij van toepassing blijft op de belastbare feiten die zich voor die datum hebben voorgedaan.
2. Indien de datum van inwerkingtreding van deze verordening ligt na de in artikel 22, tweede lid, genoemde datum van ingang van de heffing, blijft de in het eerste lid genoemde verordening gelden voor de in de tussenliggende periode plaatsvindende belastbare feiten voor zover de heffing van de rechten hiervoor in die periode plaatsvindt.

Artikel 22 Inwerkingtreding

1. Deze verordening treedt in werking met ingang van 1 januari 2021.
2. De datum van ingang van de heffing is 1 januari 2021.

Artikel 23 Citeertitel

Deze verordening wordt aangehaald als ‘Verordening reinigingsheffingen 2021 1e wijziging’.

Vastgesteld door de gemeenteraad van Hengelo

in de openbare vergadering van DATUM

de griffier,

de voorzitter,

Tarieventabel 2021 behorende bij de 'Verordening reinigingsheffingen 2021 1e wijziging'.

Algemeen

De bedragen genoemd in deze tabel zijn inclusief omzetbelasting indien deze verschuldigd is.

Hoofdstuk 1 Maatstaven en jaarlijkse tarieven afvalstoffenheffing

1.0	De belasting wordt per perceel berekend naar een vast tarief (onderdeel 1.1), verhoogd met één of meer gedifferentieerde tarieven (onderdeel 1.2)	
1.1	**Vast deel**:	
1.1.1	De belasting bedraagt per perceel per belastingjaar voor het periodiek verwijderen van huishoudelijke afvalstoffen	€ 179,40
1.1.2	Onverminderd het bepaalde in 1.1.1 bedraagt de belasting voor het ter beschikking hebben van een restcontainer, per restcontainer	€ 24,00
1.2	**Variabel deel**:	
	Aanbieding van mini-containers en afvalbakken:	
	Onverminderd het bepaalde in hoofdstuk 1.1 bedraagt de belasting per aanbieding van:	
1.2.1	een container van 240 liter, bestemd voor huishoudelijk restafval	€ 16,50
1.2.2	een container van 140 liter, bestemd voor huishoudelijk restafval	€ 9,70
1.2.3	een zorgcontainer van	
1.2.3.1	240 liter bestemd voor huishoudelijk restafval	€ 11,95
1.2.3.2	140 liter bestemd voor huishoudelijk restafval	€ 7,00
1.2.4	een container van 240 liter, bestemd voor bioafval	€ 2,00
1.2.5	een container van 140 liter, bestemd voor bioafval	€ 1,20
	Bij het gebruik van verzamelcontainers:	
1.2.6	Onverminderd het bepaalde in hoofdstuk 1.1 bedraagt de belasting per aanbieding van huishoudelijk restafval:	

1.2.6.1	bij een inwerptrommel van 30 liter	€ 1,30

Hoofdstuk 2 Maatstaven en overige tarieven huishoudelijke afvalstoffen

2.0	**Algemene bepalingen**:	
2.0.1	Onverminderd het bepaalde in Hoofdstuk 1 zijn tevens de in dit hoofdstuk genoemde tarieven van toepassing.	
2.0.2	In het geval dat een bon, nota of ander schriftuur moet worden toegezonden, wordt hiervoor aan administratiekosten in rekening gebracht	€ 7,00
2.1	**Achterlaten afvalstoffen op het Milieupark**:	
2.1.1	Het tarief voor het met gebruik van een verstrekte Milieupas achterlaten van grove huishoudelijke restafvalstoffen waaronder ook wordt begrepen asbesthoudend afval voor zover geen sloopmelding wordt overlegd, en puin op een daartoe van gemeentewege ter beschikking gestelde plaats bedraagt	
	per aanbieding van 10 kilogram of gedeelte daarvan	€ 1,50
	vermeerderd met voor elke 5 kilogram of gedeelte daarvan extra	€ 0,75
2.1.2	Het tarief voor het met gebruik van een verstrekte Milieupas achterlaten van (grof) tuinafval, oud papier, karton, textiel, glas, asbesthoudend afval indien een sloopmelding wordt overlegd, metalen, klein chemisch afval, elektrische - en elektronische apparatuur, mits gescheiden en op voorgeschreven wijze aangeboden, op de daartoe aangewezen inzamelplaatsen op een door de gemeentewege ter beschikking gestelde plaats bedraagt per kilogram	nihil
2.1.3	De in onderdeel 2.1.1 en 2.1.2 vermelde tarieven zijn niet verschuldigd voor zover het aantal achtergelaten kilo's afvalstoffen kunnen worden afgeschreven van het tegoed op de Milieupas ad 50 kg per jaar. Voor zover er geen tegoed op de Milieupas (meer) aanwezig is, zijn de in onderdeel 2.1.1 en 2.1.2 vermelde tarieven verschuldigd.	
2.1.4	Het tarief bedraagt voor het achterlaten van grof tuinafval	
2.1.4.1	de eerste 1.000 kilogram	nihil

2.1.4.2	voor elke 10 kilogram of gedeelte daarvan	€ 0,50
2.1.5	Het tarief voor het verstrekken van een vervangende Milieupas bij bijvoorbeeld diefstal of verlies bedraagt	€ 10,00
2.2	**Wisseling container-volume**:	
2.2.1	Indien een belastingplichtige van de gemeente wisselt van container-volume, dan bedragen de kosten voor de omwisseling door Twente Milieu van één of twee containers, per keer	€ 28,50
2.2.2	Indien een nieuw ingezetene van de gemeente als belastingplichtige wordt aangemerkt, kan hij gedurende een periode van drie maanden nadat de belastingplicht is ontstaan, kosteloos één maal van container-volume wisselen. Nadien is het onder 2.2.1 vermelde tarief van toepassing.	
2.3	**Op aanvraag inzamelen van afvalstoffen:**	
2.3.1a	De belasting voor het op aanvraag inzamelen van grove huishoudelijke restafvalstoffen en puin bedraagt per aanvraag op de door gemeente Hengelo vastgestelde werkdagen tijdens kantooruren een vast bedrag per keer dat het perceel wordt bezocht van	€ 22,50
2.3.1b	Vermeerderd met een bedrag voor elke kilogram of gedeelte daarvan met	€ 0,15
2.3.2	De belasting voor het op aanvraag inzamelen van grof tuinafval, metalen en grote elektrische - en elektronische apparatuur bedraagt per keer op de door gemeente Hengelo vastgestelde werkdagen tijdens kantooruren een vast bedrag van:	€ 22,50

Hoofdstuk 3 Maatstaven en tarieven jaarlijkse reinigingsrechten

Niet van toepassing.

Hoofdstuk 4 Maatstaven en tarieven overige reinigingsrechten

Het recht bedraagt voor:

4.1.a	Het ledigen van beerputten of septic tanks, en het verwijderen van de daarin verzamelde afvalstoffen, per rit van de tankwagen tot een hoeveelheid van 3 kubieke meter of een gedeelte daarvan	€ 156,00
4.1.b	Vermeerderd met een bedrag voor elke volgende kubieke meter of een gedeelte daarvan	€ 67,25
4.2.a	Het ledigen van andere dan beerputten of septic tanks door middel van een kolkenzuiger, inclusief bedienend personeel per kwartier of een gedeelte daarvan een vast bedrag van	€ 34,80
4.2.b	Vermeerderd voor elke halve kubieke meter of gedeelte daarvan (stortrecht) met	€ 88,00
4.3	Het ontsmetten van wespennesten en het verwijderen van overig ongedierte	€ 54,00
4.4	Het wegen van goederen op de weegbrug, per weging	€ 7,20
4.5	Ingeval de bon, nota of andere schriftuur moet worden toegezonden dan worden hiervoor aan administratiekosten in rekening gebracht	€ 7,00

Behoort bij raadsbesluit van DATUM

De griffier,

Verordening reinigingsheffingen 20211e wijziging

De raad van de gemeente Hengelo;
gelezen het voorstel van het college van burgemeester en wethouders van 5 januari 2021;
gelet op de artikelen 229, eerste lid, aanhef en onderdelen a en b en 156, eerste en tweede lid, aanhef en onderdeel h van de Gemeentewet en artikel 15:33 van de Wet milieubeheer;
besluit:
vast te stellen de volgende

Verordening op de heffing en de invordering van afvalstoffenheffing en reinigingsrechten 2021 1e Wijziging

Hoofdstuk I Algemene bepalingen

Artikel 1 Inleidende bepaling

Krachtens deze verordening worden geheven:

a. afvalstoffenheffing;
b. reinigingsrechten.

Artikel 2 Definities

In deze verordening wordt verstaan onder:

a. **Gebruik maken in hoofdstuk II Afvalstoffenheffing**: gebruik maken in de zin van artikel 15.33 Wet milieubeheer;
b. **Bioafval**: biologisch afbreekbaar tuin- en plantsoenafval, levensmiddelen- en keukenafval van huishoudens;
c. **Huishoudelijk restafval**: afval afkomstig uit particuliere huishoudens, dat overblijft na scheiding in andere deelstromen als bedoeld in artikel 3 eerste onder a t/m r van de Afvalstoffenverordening;
d. **Container**: de vanwege de gemeente uitgezette ophaalbakken, onderverdeeld in de verschillende volumina;
e. **Verzamelcontainer**: de vanwege de gemeente geplaatste verzamelcontainers, die kunnen worden ontsloten door de Milieupas;
f. **Grove huishoudelijke afvalstoffen**: huishoudelijke restafvalstoffen die met enige regelmaat in een huishouden vrij komen, doch die te groot en/of te zwaar zijn om op dezelfde wijze als andere huishoudelijke afvalstoffen aan de inzameldienst te worden aangeboden;

g. **Grof tuinafval**: tuinafval, dat met enige regelmaat in een huishouden vrij komt, doch dat te groot en/of te zwaar is om op dezelfde wijze als bioafval aan de inzameldienst te worden aangeboden;
h. **Milieupas**: de vanwege de gemeente verstrekte pas, met daaraan een bepaald gekoppeld tegoed, ten behoeve van de ontdoening van afvalstoffen.
i. **Zorgcontainer**: inzamelmiddel als bedoeld in artikel 1 lid j van de Afvalstoffenverordening gemeente Hengelo 2018 jo. Artikel 6 lid 2 van het Uitvoeringsbesluit afvalstoffen gemeente Hengelo, die wordt toegekend aan een belastingplichtige die onderdeel is van een huishouden dat niet in staat is huishoudelijke afvalstoffen weg te brengen naar een ondergrondse inzamelvoorziening.

Artikel 3 Voorwerp van de belasting

1. Voorwerp van de belasting is een perceel.
2. Als perceel wordt aangemerkt:
   a. de onroerende zaak, bedoeld in artikel 16, onder a, c, d en f, van de Wet waardering onroerende zaken;
   b. de roerende zaak, welke duurzaam aan een plaats gebonden is;
   c. een gedeelte van een in onderdeel b bedoelde roerende zaak dat blijkens zijn indeling is bestemd om als afzonderlijk geheel te worden gebruikt;
   d. een samenstel van twee of meer in onderdeel b bedoelde roerende zaken of in onderdeel c bedoelde gedeelten daarvan die bij dezelfde belastingplichtige in gebruik zijn en die, naar de omstandigheden beoordeeld, bij elkaar behoren.
   e. het binnen de gemeente gelegen deel van de in onderdeel b bedoelde roerende zaak, van een in onderdeel c bedoeld gedeelte daarvan of van een in onderdeel d bedoeld samenstel.

Hoofdstuk II Afvalstoffenheffing

Artikel 4 Aard van de belasting en belastbaar feit

1. Onder de naam ‘afvalstoffenheffing’ wordt een directe belasting geheven als bedoeld in artikel 15.33 van de Wet milieubeheer (Stb. 1994, 80).
2. De afvalstoffenheffing als bedoeld in deze verordening en de daarbij behorende tarieventabel wordt naar afzonderlijke grondslagen geheven ter zake van het gebruik van een perceel ten aanzien waarvan krachtens artikel 10.21 en 10.22 van de Wet milieubeheer een verplichting tot het inzamelen van huishoudelijke afvalstoffen geldt.

Artikel 5 Belastingplicht

1. De belasting wordt geheven van degene die in de gemeente gebruik maakt van een perceel ten aanzien waarvan ingevolge artikel 10.21 en 10.22 van de Wet milieubeheer een verplichting tot het inzamelen van huishoudelijke afvalstoffen geldt.
2. De belasting voor het achter laten van afvalstoffen op het Milieupark aan de Wegtersweg wordt geheven van degene die de afvalstoffen achter laat.

Artikel 6 Maatstaf van heffing en belastingtarief

1. De belasting wordt geheven naar de maatstaven en de tarieven, opgenomen in de hoofdstukken 1 en 2 van de bij deze verordening behorende tarieventabel.
2. Voor de berekening van de belasting wordt een gedeelte van een in de tarieventabel genoemde eenheid als een volle eenheid aangemerkt.

Artikel 7 Belastingjaar

Met betrekking tot de belasting die per jaar wordt geheven is het belastingjaar gelijk aan het kalenderjaar.

Artikel 8 Wijze van heffing

1. De belasting bedoeld in hoofdstuk 1 van de tarieventabel wordt geheven bij wege van aanslag.
2. De belasting bedoeld in hoofdstuk 2 van de tarieventabel wordt geheven bij wege van een mondelinge dan wel een gedagtekende schriftelijke kennisgeving.
3. Als contante betaling van de rechten genoemd in hoofdstuk 2 wordt mede begrepen een rechtsgeldige ondertekende eenmalige incasso machtiging of een afschrijving op de Milieupas.

Artikel 9 Ontstaan van de belastingschuld en heffing naar tijdsgelang

1. De belasting bedoeld in Hoofdstuk 1, onderdeel 1.1 van de tarieventabel is verschuldigd bij het begin van het belastingjaar of, zo dit later is, bij de aanvang van de belastingplicht.
2. De belasting bedoeld in Hoofdstuk 1, onderdeel 1.2, van de tarieventabel is verschuldigd na afloop van het belastingjaar of, zo dit eerder is na beëindiging van de belastingplicht.
3. De belasting bedoeld in Hoofdstuk 2 van de tarieventabel is verschuldigd bij aanvang van de dienstverlening.
4. Indien de belastingplicht in de loop van het belastingjaar aanvangt, is de belasting bedoeld in Hoofdstuk 1, onderdeel 1.1, van de tarieventabel verschuldigd voor zoveel twaalfde gedeelten van de voor dat jaar verschuldigde belasting als er in dat jaar, na de aanvang van de belastingplicht, nog volle kalendermaanden overblijven.
5. Indien de belastingplicht in de loop van het belastingjaar eindigt, bestaat aanspraak op ontheffing voor zoveel twaalfde gedeelten van de voor dat jaar verschuldigde belasting als bedoeld in Hoofdstuk 1, onderdeel 1.1, van de tarieventabel als er in dat jaar, na het einde van de belastingplicht, nog volle kalendermaanden overblijven. De aanspraak op ontheffing bestaat niet, indien het bedrag van de ontheffing minder dan € 10,-- bedraagt.
6. Het vierde en vijfde lid zijn niet van toepassing indien de belastingplichtige binnen de gemeente verhuist en aldaar een ander perceel in gebruik neemt

Artikel 10 Termijnen van betaling

1. De aanslagen moeten worden betaald uiterlijk twee kalendermaanden na de op het aanslagbiljet vermelde dagtekening.
2. In afwijking van het eerste lid kunnen op verzoek van de belastingplichtige de aanslagen worden betaald in zoveel gelijke termijnen als er na de dagtekening van het aanslagbiljet nog maanden in het

belastingjaar overblijven, met dien verstande dat het aantal termijnen ten minste twee bedraagt en maximaal 10, indien aan het navolgende wordt voldaan:

a. het totaal bedrag van de op één aanslagbiljet verenigde aanslagen afvalstoffenheffing of andere belastingen moet minder zijn dan € 7.200,--;
b. de verschuldigde bedragen moeten door middel van automatische betalingsincasso van de betaalrekening van de belastingschuldige kunnen worden afgeschreven.

De eerste termijn vervalt één maand na de dagtekening van het aanslagbiljet en elk van de volgende termijnen telkens een maand later.

3. De in artikel 8 tweede lid bedoelde gedagtekende kennisgevingen moeten worden betaald:
   a. ingeval van uitreiking van de kennisgeving: op het tijdstip van uitreiking;
   b. ingeval van toezending van de kennisgeving: binnen vijf dagen na de dagtekening.
4. De Algemene termijnenwet is niet van toepassing op de in de voorgaande leden gestelde termijnen.

Artikel 11 Kwijtschelding

Kwijtschelding van de belasting vindt plaats op basis van de Kwijtscheldingsverordening.

Hoofdstuk III Reinigingsrechten

Artikel 12 Belastbaar feit

Onder de naam 'reinigingsrechten' worden rechten geheven zowel voor het genot van door het gemeentebestuur verstrekte diensten als voor het gebruik van voor de openbare dienst bestemde gemeentebezittingen, werken of inrichtingen die bij de gemeente in beheer of in onderhoud zijn.

Artikel 13 Belastingplicht

De rechten worden geheven van degene op wiens aanvraag dan wel ten behoeve van wie de dienst wordt verricht of van degene die van de bezittingen, werken of inrichtingen gebruik maakt.

Artikel 14 Maatstaf van heffing en belastingtarief

1. De rechten worden geheven naar de maatstaven en de tarieven opgenomen in de hoofdstukken 3 en 4 van de bij deze verordening behorende tarieventabel.
2. Voor de berekening van de rechten wordt een gedeelte van een in de tarieventabel genoemde eenheid als een volle eenheid aangemerkt.

Artikel 15 Belastingjaar

Met betrekking tot de rechten die per jaar worden geheven is het belastingjaar gelijk aan het kalenderjaar.

Artikel 16 Wijze van heffing

De rechten bedoeld in hoofdstuk 3 en 4 van de tarieventabel worden geheven bij wege van aanslag, gedagtekende bon, nota of andere schriftuur waarop het gevorderde bedrag is vermeld.

Als contante betaling van de rechten genoemd in hoofdstuk 4 wordt mede begrepen een rechtsgeldige ondertekende eenmalige incasso machtiging.

Artikel 17 Ontstaan van de belastingschuld en de heffing naar tijdsgelang voor de jaarlijks verschuldigde rechten

1. De rechten bedoeld in hoofdstuk 3 van de tarieventabel zijn verschuldigd bij het begin van het belastingjaar of, zo dit later is, bij de aanvang van de belastingplicht.
2. Indien de belastingplicht in de loop van het belastingjaar aanvangt zijn de rechten verschuldigd voor zoveel twaalfde gedeelten van de voor dat jaar verschuldigde rechten als er in dat jaar, na de aanvang van de belastingplicht, nog volle kalendermaanden overblijven.
3. Indien de belastingplicht in de loop van het belastingjaar eindigt, bestaat aanspraak op ontheffing voor zoveel twaalfde gedeelten van de voor dat jaar verschuldigde rechten als er in dat jaar, na het einde van de belastingplicht, nog volle kalendermaanden overblijven.

Artikel 18 Ontstaan van de belastingschuld en de heffing van de overige rechten

De rechten bedoeld in hoofdstuk 4 van de tarieventabel zijn verschuldigd bij de aanvang van de dienstverlening of bij de aanvang van het gebruik van de bezittingen, werken of inrichtingen.

Artikel 19 Termijnen van betaling

1. In afwijking van artikel 9, eerste lid, van de Invorderingswet 1990 moet het reinigingsrecht worden betaald ingeval:
   a. bij wege van aanslag wordt geheven, binnen een maand na de dagtekening van de aanslag;
   b. bij wege van mondelinge of schriftelijke kennisgeving wordt geheven als bedoeld in artikel 8, op het moment van het doen of uitreiken van de kennisgeving.
2. De Algemene termijnenwet is niet van toepassing op de in het voorgaande lid gestelde termijnen.

Artikel 20 Kwijtschelding

Op voet van artikel 26 van de Invorderingswet 1990 wordt geen kwijtschelding van dit recht verleend.

Hoofdstuk IV Aanvullende bepalingen

Artikel 21 Overgangsrecht

1. De ‘Verordening reinigingsheffingen 2020’ van 17 december 2019 wordt ingetrokken met ingang van de in artikel 22, tweede lid genoemde datum van ingang van de heffing, met dien verstande dat zij van toepassing blijft op de belastbare feiten die zich voor die datum hebben voorgedaan.
2. Indien de datum van inwerkingtreding van deze verordening ligt na de in artikel 22, tweede lid, genoemde datum van ingang van de heffing, blijft de in het eerste lid genoemde verordening gelden voor de in de tussenliggende periode plaatsvindende belastbare feiten voor zover de heffing van de rechten hiervoor in die periode plaatsvindt.

Artikel 22 Inwerkingtreding

1. Deze verordening treedt in werking met ingang van 1 januari 2021.
2. De datum van ingang van de heffing is 1 januari 2021.

Artikel 23 Citeertitel

Deze verordening wordt aangehaald als ‘Verordening reinigingsheffingen 2021 1e wijziging’.

Vastgesteld door de gemeenteraad van Hengelo

in de openbare vergadering van DATUM

de griffier,

de voorzitter,

Tarieventabel 2021 behorende bij de 'Verordening reinigingsheffingen 2021 1e wijziging'.

Algemeen

De bedragen genoemd in deze tabel zijn inclusief omzetbelasting indien deze verschuldigd is.

Hoofdstuk 1 Maatstaven en jaarlijkse tarieven afvalstoffenheffing

1.0	De belasting wordt per perceel berekend naar een vast tarief (onderdeel 1.1), verhoogd met één of meer gedifferentieerde tarieven (onderdeel 1.2)	
1.1	**Vast deel**:	
1.1.1	De belasting bedraagt per perceel per belastingjaar voor het periodiek verwijderen van huishoudelijke afvalstoffen	€ 179,40
1.1.2	Onverminderd het bepaalde in 1.1.1 bedraagt de belasting voor het ter beschikking hebben van een restcontainer, per restcontainer	€ 24,00
1.2	**Variabel deel**:	
	Aanbieding van mini-containers en afvalbakken:	
	Onverminderd het bepaalde in hoofdstuk 1.1 bedraagt de belasting per aanbieding van:	
1.2.1	een container van 240 liter, bestemd voor huishoudelijk restafval	€ 16,50
1.2.2	een container van 140 liter, bestemd voor huishoudelijk restafval	€ 9,70
1.2.3	een zorgcontainer van	
1.2.3.1	240 liter bestemd voor huishoudelijk restafval	€ 11,95
1.2.3.2	140 liter bestemd voor huishoudelijk restafval	€ 7,00
1.2.4	een container van 240 liter, bestemd voor bioafval	€ 2,00
1.2.5	een container van 140 liter, bestemd voor bioafval	€ 1,20
	Bij het gebruik van verzamelcontainers:	
1.2.6	Onverminderd het bepaalde in hoofdstuk 1.1 bedraagt de belasting per aanbieding van huishoudelijk restafval:	

1.2.6.1	bij een inwerptrommel van 30 liter	€ 1,30

Hoofdstuk 2 Maatstaven en overige tarieven huishoudelijke afvalstoffen

2.0	**Algemene bepalingen**:	
2.0.1	Onverminderd het bepaalde in Hoofdstuk 1 zijn tevens de in dit hoofdstuk genoemde tarieven van toepassing.	
2.0.2	In het geval dat een bon, nota of ander schriftuur moet worden toegezonden, wordt hiervoor aan administratiekosten in rekening gebracht	€ 7,00
2.1	**Achterlaten afvalstoffen op het Milieupark**:	
2.1.1	Het tarief voor het met gebruik van een verstrekte Milieupas achterlaten van grove huishoudelijke restafvalstoffen waaronder ook wordt begrepen asbesthoudend afval voor zover geen sloopmelding wordt overlegd, en puin op een daartoe van gemeentewege ter beschikking gestelde plaats bedraagt	
	per aanbieding van 10 kilogram of gedeelte daarvan	€ 1,50
	vermeerderd met voor elke 5 kilogram of gedeelte daarvan extra	€ 0,75
2.1.2	Het tarief voor het met gebruik van een verstrekte Milieupas achterlaten van (grof) tuinafval, oud papier, karton, textiel, glas, asbesthoudend afval indien een sloopmelding wordt overlegd, metalen, klein chemisch afval, elektrische - en elektronische apparatuur, mits gescheiden en op voorgeschreven wijze aangeboden, op de daartoe aangewezen inzamelplaatsen op een door de gemeentewege ter beschikking gestelde plaats bedraagt per kilogram	nihil
2.1.3	De in onderdeel 2.1.1 en 2.1.2 vermelde tarieven zijn niet verschuldigd voor zover het aantal achtergelaten kilo's afvalstoffen kunnen worden afgeschreven van het tegoed op de Milieupas ad 50 kg per jaar. Voor zover er geen tegoed op de Milieupas (meer) aanwezig is, zijn de in onderdeel 2.1.1 en 2.1.2 vermelde tarieven verschuldigd.	
2.1.4	Het tarief bedraagt voor het achterlaten van grof tuinafval	
2.1.4.1	de eerste 1.000 kilogram	nihil

2.1.4.2	voor elke 10 kilogram of gedeelte daarvan	€ 0,50
2.1.5	Het tarief voor het verstrekken van een vervangende Milieupas bij bijvoorbeeld diefstal of verlies bedraagt	€ 10,00
2.2	**Wisseling container-volume**:	
2.2.1	Indien een belastingplichtige van de gemeente wisselt van container-volume, dan bedragen de kosten voor de omwisseling door Twente Milieu van één of twee containers, per keer	€ 28,50
2.2.2	Indien een nieuw ingezetene van de gemeente als belastingplichtige wordt aangemerkt, kan hij gedurende een periode van drie maanden nadat de belastingplicht is ontstaan, kosteloos één maal van container-volume wisselen. Nadien is het onder 2.2.1 vermelde tarief van toepassing.	
2.3	**Op aanvraag inzamelen van afvalstoffen:**	
2.3.1a	De belasting voor het op aanvraag inzamelen van grove huishoudelijke restafvalstoffen en puin bedraagt per aanvraag op de door gemeente Hengelo vastgestelde werkdagen tijdens kantooruren een vast bedrag per keer dat het perceel wordt bezocht van	€ 22,50
2.3.1b	Vermeerderd met een bedrag voor elke kilogram of gedeelte daarvan met	€ 0,15
2.3.2	De belasting voor het op aanvraag inzamelen van grof tuinafval, metalen en grote elektrische - en elektronische apparatuur bedraagt per keer op de door gemeente Hengelo vastgestelde werkdagen tijdens kantooruren een vast bedrag van:	€ 22,50

Hoofdstuk 3 Maatstaven en tarieven jaarlijkse reinigingsrechten

Niet van toepassing

Hoofdstuk 4 Maatstaven en tarieven overige reinigingsrechten

Het recht bedraagt voor:

4.1.a	Het ledigen van beerputten of septic tanks, en het verwijderen van de daarin verzamelde afvalstoffen, per rit van de tankwagen tot een hoeveelheid van 3 kubieke meter of een gedeelte daarvan	€ 156,00
4.1.b	Vermeerderd met een bedrag voor elke volgende kubieke meter of een gedeelte daarvan	€ 67,25
4.2.a	Het ledigen van andere dan beerputten of septic tanks door middel van een kolkenzuiger, inclusief bedienend personeel per kwartier of een gedeelte daarvan een vast bedrag van	€ 34,80
4.2.b	Vermeerderd voor elke halve kubieke meter of gedeelte daarvan (stortrecht) met	€ 88,00
4.3	Het ontsmetten van wespennesten en het verwijderen van overig ongedierte	€ 54,00
4.4	Het wegen van goederen op de weegbrug, per weging	€ 7,20
4.5	Ingeval de bon, nota of andere schriftuur moet worden toegezonden dan worden hiervoor aan administratiekosten in rekening gebracht	€ 7,00

Behoort bij raadsbesluit van DATUM

De griffier,

Behandelvoorstel

Onderwerp	**Oprichting werkgeversvereniging personeel veiligheidsregio**		
Zaaknummer	3155992	**Portefeuillehouder**	Sander Schelberg
Historie	Op 14 september 2020 heeft het Veiligheidsberaad het principebesluit tot oprichting van de Werkgeversvereniging Samenwerkende Veiligheidsregio's (WVSV) genomen. Oprichting en aansluiting bij deze vereniging zijn noodzakelijk als gevolg van de Wet normalisering rechtspositie ambtenaren. De aansluiting bij de WVSV vereist een besluit van het Algemeen Bestuur. In het kader van deze besluitvormingsprocedure wordt u als raad gevraagd uw zienswijze kenbaar te maken.		
Belangrijkste beslis/-bespreekpunten	De raad wordt voorgesteld om geen zienswijze in te dienen en het Algemeen Bestuur van de Veiligheidsregio Twente te berichten dat kan worden ingestemd met de oprichting van en aansluiting bij de Werkgeversvereniging Samenwerkende Veiligheidsregio's.		

Raad	**13 januari 2021**	
Doel van de sessie	Besluitvorming	
Behandeladvies	Het presidium heeft de raad geadviseerd dit agendapunt als een rechtstreeks D-stuk te agenderen voor de raadsvergadering. De raad wordt gevraagd om te besluiten om geen zienswijze in te dienen tegen het voorstel tot oprichting van en aansluiting bij de werkgeversvereniging van de veiligheidsregio's en het Algemeen Bestuur van de Veiligheidsregio Twente te berichten dat kan worden ingestemd met de oprichting van en aansluiting bij de Werkgeversvereniging Samenwerkende Veiligheidsregio's.	
Spreekrecht publiek	nee	

Echtheid van dit digitale document controleren? www.hengelo.nl/controleeruwdocument

RAADSBESLUIT

ZAAKNUMMER	BEHANDELEND AMBTENAAR	SECTOR	PORT. HOUDER
3155992	stein, freek	FYS-SR	Sander Schelberg

ONDERWERP

3155992 - werkgeversvereniging personeel veiligheidsregio

DE RAAD VAN DE GEMEENTE HENGELO BESLUIT:

De gemeenteraad besluit:
geen zienswijze in te dienen tegen het voorstel tot oprichting van en aansluiting bij de werkgeversvereniging van de veiligheidsregio's.

PUBLIEKSVRIENDELIJKE SAMENVATTING

DE GEMEENTERAAD VAN HENGELO, DATUM

De griffier De voorzitter

RAADSADVIES

ZAAKNUMMER	BEHANDELEND AMBTENAAR	SECTOR	PORT. HOUDER
3155992	Stein, Freek	FYS-SR	Schelberg

ONDERWERP

3155992 - Werkgeversvereniging Samenwerkende Veiligheidsregio's

AANLEIDING, DOEL EN WAT GING ER AAN VOORAF

Op 14 september 2020 heeft het Veiligheidsberaad het principebesluit tot oprichting van de Werkgeversvereniging Samenwerkende Veiligheidsregio's (WVSV) genomen. Oprichting en aansluiting bij deze vereniging zijn noodzakelijk als gevolg van de Wet normalisering rechtspositie ambtenaren. De aansluiting bij de WVSV vereist een besluit van het Algemeen Bestuur. In het kader van deze besluitvormingsprocedure wordt u gevraagd uw zienswijze kenbaar te maken.

INHOUD VAN HET VOORSTEL

Met de inwerkingtreding van de Wet normalisering rechtspositie ambtenaren (Wnra) zijn de ambtenaren op 1 januari 2020 van het ambtenarenrecht naar het 'normale' private arbeidsrecht verhuisd. De VNG blijft ook na 1 januari 2020 voor de gemeenten de werkgeversvereniging. Van de VNG kunnen alléén gemeenten lid zijn. Organisaties (bv Veiligheidsregio's) , niet zijnde gemeenten, die de CAO-gemeenten (CAR UWO) volgen kunnen géén lid meer zijn van de VNG. Oorspronkelijk konden deze niet-gemeenten zich bij de genormaliseerde Cao Gemeenten aansluiten door middel van een zogenoemde aansluitingsovereenkomst. Echter, door de overgang naar het private recht, dat met ingang van 2020 van toepassing is, werkt het systeem van aangesloten organisaties bij de VNG niet meer goed. Daarom heeft het VNG bestuur op 18 april 2019 besloten een aparte werkgeversvereniging op te richten voor gemeentelijke gemeenschappelijke regelingen, de SGO.

Echter voor veiligheidsregio's is, voor beperkte duur, de huidige publiekrechtelijke regeling van arbeidsvoorwaarden (overeenkomstig CAR-UWO, inclusief de specifieke brandweerhoofdstukken) nog van kracht. Voor deze groep is de inwerkingtreding van de Wnra tijdelijk uitgesteld. Zij kunnen daarmee niet onder de Cao Gemeenten/Cao SGO allen. De huidige mogelijkheid om (langs de weg van de VNG) te komen tot collectieve arbeidsvoorwaarden komt dus te vervallen.

Het is echter van bijzonder belang dat landelijk collectieve afspraken gemaakt worden voor de sector veiligheidsregio's en in het Veiligheidsberaad is afgesproken een werkgeversvereniging op te richten. In de vergadering van het Veiligheidsberaad van 14 september 2020 is door alle 25 voorzitters van de Veiligheidsregio's de intentie uitgesproken om deel te nemen aan de Werkgeversvereniging Samenwerkende Veiligheidsregio's (WVSV). Er is daarmee sprake van een collectieve behoefte.

De toekomstige arbeidsvoorwaardenregeling van de WVSV wordt zoveel mogelijk vergelijkbaar met de Cao Gemeenten/Cao SGO, met toevoeging van c.q. aparte aandacht voor specifieke brandweeronderwerpen (vergelijkbaar met de huidige brandweerbepalingen in de CAR-UWO).

Gezamenlijk optrekken van de veiligheidsregio's is in zekere zin een voortzetting van de huidige werkwijze in de Brandweerkamer c.q. College van Arbeidszaken (aansluitingsovereenkomst), vanuit een zelfstandige positie. Gezamenlijk optrekken biedt de volgende voordelen:

- het creëren van een heldere arbeidsvoorwaardenstructuur voor de gehele sector;
- typische brandweervraagstukken rond bijvoorbeeld roosters en doorstroom kunnen in landelijke kaders worden geregeld;
- er wordt recht gedaan aan de bijzondere figuur van de Veiligheidsregio en de daarbij specifieke arbeidsvoorwaarden.

De formele oprichting van de WVSV en de start van de werkzaamheden volgt zo spoedig mogelijk, maar uiterlijk 1 januari 2022.

Het besluit tot aansluiting bij een privaatrechtelijke rechtspersoon is op grond van artikel 31a Wgr een bevoegdheid van het Algemeen Bestuur. De toetreding tot een privaatrechtelijke rechtspersoon moet in het bijzonder aangewezen worden geacht voor de behartiging van het daarmee te dienen openbaar belang. Hiervoor is al aangegeven waarom dat voor aansluiting bij de WVSV het geval is.

Een gemeenschappelijke regeling kan pas aansluiten bij een privaatrechtelijke rechtspersoon, zoals een vereniging, als die mogelijkheid in de gemeenschappelijke regeling is opgenomen en pas nadat de raden van de deelnemende gemeenten in de gelegenheid zijn gesteld wensen en bedenkingen bij het algemeen bestuur kenbaar te maken.

Op grond van artikel 26a van de Regeling Veiligheidsregio Twente kan het algemeen bestuur besluiten tot de oprichting van en de deelneming in stichtingen, maatschappen, vennootschappen, verenigingen, coöperaties en onderlinge waarborgmaatschappijen. Deze mogelijkheid is dus al opgenomen in de gemeenschappelijke regeling. Daarover hoeft geen aanvullende besluitvorming plaats te vinden.

BESPREEK- EN BESLISPUNTEN

Wij stellen u voor het Algemeen Bestuur van de Veiligheidsregio Twente te berichten dat kan worden ingestemd met de oprichting van en aansluiting bij de Werkgeversvereniging Samenwerkende Veiligheidsregio's.

FINANCIËLE ASPECTEN

Aan onderhavig voorstel zijn geen personele of financiële aspecten verbonden.

BIJLAGE(N)

De brief van het Algemeen bestuur van de Veiligheidsregio Twente.

Dit raadsadvies is vastgesteld door het college van B & W van Hengelo.

VEILIGHEIDSREGIO TWENTE
Samen werken aan een veilige regio

POSTBUS 383, 7500 AJ ENSCHEDE

adres
Nijverheidstraat 30
7511 JM Enschede

postadres
Postbus 1400
7500 BK Enschede

telefoon
088 256 7800

digitaal
info@vrtwente.nl

Aan de raden van de deelnemende gemeenten
Door tussenkomst van de
colleges van burgemeester en wethouders
- -

UW KENMERK:	-	ONS KENMERK:	20000811	DATUM:	27 oktober 2020
BEHANDELD DOOR:	Bert Nijholt	E-MAIL:	bert.nijholt@vrtwente.nl	TELEFOON:	088 256 84 99

ONDERWERP: Aansluiting werkgeversvereniging

Geachte gemeenteraad,

Op 14 september jl. heeft het Veiligheidsberaad, het overlegorgaan van de 25 voorzitters veiligheidsregio, mede op advies van de Brandweerkamer van de VNG het principebesluit genomen tot het oprichten van de *Werkgeversvereniging Samenwerkende Veiligheidsregio's* (WVSV), die namens de besturen van de veiligheidsregio's onderhandelt met de werknemersorganisaties en bindende afspraken maakt over arbeidsvoorwaarden voor het personeel van de veiligheidsregio's (uitgezonderd de medewerkers in dienst bij de sector ambulancezorg, zij hebben een branche-cao). Voorafgaand aan het principebesluit van het Veiligheidsberaad heeft het algemeen bestuur van Veiligheidsregio Twente in de vergadering van 20 april jl. zelf geconcludeerd dat het oprichten van een eigen werkgeversvereniging voor de veiligheidsregio's de beste oplossing is voor de hierboven geschetste situatie. Dit is op 27 juli 2020 per brief kenbaar gemaakt aan de voorzitter van het Veiligheidsberaad.

Het besluit tot deelname aan de WVSV dient te worden genomen door het algemeen bestuur van Veiligheidsregio Twente, maar dat besluit mag pas worden genomen nadat de raden van de deelnemende gemeenten een ontwerpbesluit is toegezonden en zij in de gelegenheid zijn gesteld hun wensen en bedenkingen kenbaar te maken (Artikel 31a, lid 2 Wet gemeenschappelijke regelingen). Hierbij zenden wij u het ontwerpbesluit dat het algemeen bestuur wil nemen en verzoeken wij u **uiterlijk 15 januari 2021** uw wensen en bedenkingen kenbaar te maken.

Huidige situatie
De arbeidsvoorwaarden voor de medewerkers van de veiligheidsregio's worden nu afgesproken onder de paraplu van de VNG. Sinds 2014 is voor een aantal brandweerspecifieke onderwerpen een aparte kamer ingericht, de Brandweerkamer (kamer van het College van Arbeidszaken). De Brandweerkamer onderhandelt met de vakbonden over een aantal specifieke regelingen voor het brandweerpersoneel waaronder het FLO-overgangsrecht. Tussen de VNG en het Veiligheidsberaad is hiertoe in 2014 een dienstverleningsovereenkomst gesloten.

Per 1 januari 2020 is met de komst van de Wet normalisering rechtspositie ambtenaren (Wnra) het arbeidsvoorwaardenregime van de gemeentelijke sector gewijzigd. Als gevolg van de Wnra passen de gemeenten en de gemeenschappelijke organisaties per 1 januari 2020 de Cao Gemeenten respectievelijk de Cao SGO[1] toe (feitelijk de opvolger van de CAR-UWO). Personeel van de veiligheidsregio's (exclusief personeel van de sector ambulancezorg) is uitgezonderd van inwerkingtreding van de Wnra. Op de veiligheidsregio's blijft derhalve, voor beperkte duur, de huidige publiekrechtelijke regeling van arbeidsvoorwaarden (overeenkomstig CAR-UWO inclusief de specifieke brandweerhoofdstukken) van kracht. Voor de jaren 2020 en 2021 is met de VNG-organisatie afgesproken dat de CAR-UWO nog wordt

[1] Samenwerkende Gemeentelijke Organisaties

bijgehouden. De veiligheidsregio's zullen evenwel in de toekomst (structureel) zelf tot arbeidsvoorwaardenvorming moeten komen.

Toekomstige situatie
Voorafgaand aan het principebesluit van het Veiligheidsberaad heeft het algemeen bestuur van Veiligheidsregio Twente zelf geconcludeerd dat het oprichten van een eigen werkgeversvereniging voor de veiligheidsregio's de beste oplossing is voor de hierboven geschetste situatie.

Bij het principebesluit van het Veiligheidsberaad, dat wordt onderschreven door onze eigen veiligheidsregio, gelden de volgende uitgangspunten:

- deelname van alle 25 veiligheidsregio's, zodat er landelijk collectieve afspraken gemaakt kunnen worden;
- de toekomstige rechtspositie/cao van de WVSV wordt zoveel mogelijk vergelijkbaar met de Cao Gemeenten/Cao SGO, met toevoeging van c.q. aparte aandacht voor specifieke brandweeronderwerpen (vergelijkbaar met de huidige brandweerbepalingen in de CAR-UWO).

Gezamenlijk optrekken van de veiligheidsregio's is in zekere zin een voortzetting van de huidige werkwijze in de Brandweerkamer c.q. College van Arbeidszaken (aansluitingsovereenkomst), vanuit een zelfstandige positie. Gezamenlijk optrekken biedt de volgende voordelen:

- het creëren van een heldere arbeidsvoorwaardenstructuur voor de gehele sector;
- typische brandweervraagstukken rond bijvoorbeeld roosters en doorstroom kunnen in landelijke kaders worden geregeld;
- er wordt recht gedaan aan de bijzondere figuur van de veiligheidsregio en de daarbij specifieke arbeidsvoorwaarden.

De bijzondere figuur van de veiligheidsregio en de bijzondere positie als werkgever heeft betrekking op de soorten werknemersgroepen, zoals beroepsbrandweer en vrijwillige brandweer, en op de 24/7 beschikbaarheid en inzetbaarheid en arbeidsvoorwaarden in de sfeer van piketregelingen.

De overgang van de huidige situatie naar een werkgeversvereniging voor de veiligheidsregio's wordt zo veel als mogelijk budgetneutraal georganiseerd. De inrichting van de vereniging en ondersteuningsorganisatie wordt opgepakt door een commissie onder bestuurlijk voorzitterschap van burgemeester Depla (voorzitter Brandweerkamer), met medewerking van de Raad van Commandanten en Directeuren en Veiligheidsregio. De formele oprichting van de WVSV en start van de werkzaamheden volgt zo spoedig mogelijk, maar uiterlijk 1 januari 2022.

Het dagelijks bestuur van de Veiligheidsregio Twente,

secretaris	vice voorzitter
H. Meuleman	S.W.J.G.Schelberg

Gemeente Hengelo

Postbus 18
7550 AA Hengelo

Veiligheidsregio Twente
Postbus 383
7500AJ Enschede

Onderwerp	Zaaknummer	Uw kenmerk	Datum
Oprichting werkgeversvereniging veiligheidsregio's	3155992		

Geachte heer/mevrouw,

Naar aanleiding van uw brief d.d. 27 oktober inzake de oprichting en aansluiting bij de werkgeversvereniging van de Veiligheidsregio's berichten wij U dat wij ter zake geen zienswijze indienen. Wij wensen u succes bij de benodigde voorbereidingen.

Met vriendelijke groet,
De gemeenteraad van Hengelo,
de griffier, de voorzitter,

Vermeld altijd het zaaknummer als u contact opneemt met de gemeente.

Bezoekadres
Burgemeester van der Dussenplein 1

E-mailadres
gemeente@hengelo.nl
Telefoonnummer
14-074