

## TOELICHTING



## Inhoudsopgave

|                                                                                                |           |
|------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------|
| <u>Hoofdstuk 1 INLEIDING</u>                                                                   | <u>5</u>  |
| <u>1.1 Aanleiding</u>                                                                          | <u>5</u>  |
| <u>1.2 Doel</u>                                                                                | <u>5</u>  |
| <u>1.3 Ligging plangebied</u>                                                                  | <u>5</u>  |
| <u>1.4 Geldende bestemmingsregeling</u>                                                        | <u>5</u>  |
| <u>1.5 Leeswijzer</u>                                                                          | <u>5</u>  |
| <u>Hoofdstuk 2 BELEIDSKADER</u>                                                                | <u>7</u>  |
| <u>2.1 Rijksbeleid</u>                                                                         | <u>7</u>  |
| <u>2.1.1 Nationale Omgevingsvisie (NOVI)</u>                                                   | <u>7</u>  |
| <u>2.1.2 Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro)</u>                              | <u>8</u>  |
| <u>2.1.3 Besluit ruimtelijke ordening</u>                                                      | <u>8</u>  |
| <u>2.1.4 Beleidskader gemeentelijk woonwagen- en<br/>standplaatsenbeleid</u>                   | <u>8</u>  |
| <u>2.2 Provinciaal beleid</u>                                                                  | <u>9</u>  |
| <u>2.2.1 Omgevingsvisie 'De kwaliteit van Brabant', Visie op de<br/>Brabantse leefomgeving</u> | <u>9</u>  |
| <u>2.2.2 Structuurvisie ruimtelijke ordening - Partiele herziening 2014</u>                    | <u>9</u>  |
| <u>2.2.4 Concept Interim Omgevingsverordening</u>                                              | <u>10</u> |
| <u>2.4 Gemeentelijk beleid</u>                                                                 | <u>11</u> |
| <u>2.4.1 Woonagenda 2021-2025</u>                                                              | <u>11</u> |
| <u>Hoofdstuk 3 ACHTERGRONDINFORMATIE</u>                                                       | <u>13</u> |
| <u>Hoofdstuk 4 VISIE EN ONDERBOUWING</u>                                                       | <u>15</u> |
| <u>Hoofdstuk 5 ONDERZOEKEN</u>                                                                 | <u>19</u> |
| <u>Hoofdstuk 6 JURIDISCHE ASPECTEN</u>                                                         | <u>21</u> |
| <u>6.1 Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen (SVBP)</u>                                   | <u>21</u> |
| <u>6.2 Opzet van de nieuwe bestemmingsregeling</u>                                             | <u>21</u> |
| <u>6.2.1 Doelstellingen en uitgangspunten</u>                                                  | <u>21</u> |
| <u>6.2.2 Opzet regels</u>                                                                      | <u>21</u> |
| <u>6.2.3 Flexibiliteitsregels</u>                                                              | <u>22</u> |
| <u>6.3 Regeling woonwagenstandplaatsen</u>                                                     | <u>22</u> |
| <u>Hoofdstuk 7 ECONOMISCHE UITVOERBAARHEID</u>                                                 | <u>23</u> |
| <u>Hoofdstuk 8 MAATSCHAPPELIJKE UITVOERBAARHEID</u>                                            | <u>25</u> |
| <u>8.1 Overleg ex artikel 3.1.1 Bro</u>                                                        | <u>25</u> |
| <u>8.2 Inspraak</u>                                                                            | <u>25</u> |
| <u>8.3 Zienswijzen</u>                                                                         | <u>25</u> |



# Hoofdstuk 1 INLEIDING

## 1.1 Aanleiding

Woonwagengewoners hebben een eigen culturele identiteit. De opvatting dat deze identiteit bescherming verdient is in de laatste tien tot vijftien jaar ontwikkeld en bestendigd door verschillende internationaal- en Europeesrechtelijke verdragen die de Nederlandse staat mede heeft ondertekend.

De erkenning van deze verdragen brengt voor de aangesloten staten de verplichting met zich mee om voor voldoende standplaatsen te zorgen, zodat woonwagengewoners volgens hun tradities en culturele identiteit kunnen leven. Het woonwagenleven mag niet gezien worden als een enkele "woonwens", het maakt deel uit van de identiteit en cultuur van de betreffende woonwagengewoner. De woonwagencultuur staat sinds 2014 op de lijst van immaterieel cultureel erfgoed.

De gemeente Roosendaal onderkent dat er geruime tijd een tekort is aan standplaatsen om in de behoefte te voorzien. Om die reden is de gemeente gestart met de zoektocht om tien nieuwe standplaatsen voor woonwagens te realiseren. Dit is vooral ingegeven door het feit, dat momenteel; ongeveer 55 huishoudens staan ingeschreven op de wachtlijst voor een standplaats, dit op een aantal van 84 standplaatsen. Momenteel is er een aanbod van twee woonwagenstandplaatsen per jaar. Dit betekent dat sprake is van een acuut tekort aan woonwagenstandplaatsen. Door nu nieuwe standplaatsen te realiseren, wordt een snellere doorloop van de wachtlijst bewerkstelligd.

Daarbij is een keuze gemaakt om nieuwe standplaatsen te realiseren bij bestaande woonwagencentra. Deze keuze is ingegeven door het feit, dat er geen locaties meer zijn waar een nieuw woonwagencentrum goed is in te passen in het bestaand stedelijk gebied. Sinds 2001 zijn immers diverse verdichtingslocaties al ingevuld. Uit een ruimtelijke verkenning is evenwel gebleken dat een aantal bestaande locaties voldoende ruimte bieden om te komen tot een verantwoorde (beperkte) uitbreiding van het aantal standplaatsen.

## 1.2 Doel

Het doel van dit bestemmingsplan is om het aantal woonwagenstandplaatsen op c.q. aansluitend aan het bestaande woonwagencentrum aan de Christiaan Huygensstraat in de wijk Kalsdonk uit te breiden ter leniging van de ergste tekorten aan standplaatsen en ter voldoening aan de verplichting om te voorzien in voldoende standplaatsen.

## 1.3 Ligging plangebied

Het woonwagencentrum aan de Christiaan Huygensstraat is gelegen in het noordoostelijk deel van de wijk Kalsdonk. Het huidige centrum is gesitueerd in een groenstrook. De uitbreiding wordt voorzien ten westen van het huidige centrum, grotendeels op een locatie waar tot voor enkele jaren geleden een nutsgebouw was gesitueerd.

## 1.4 Geldende bestemmingsregeling

De woonwagenlocatie aan de Christiaan Huygensstraat valt binnen de grenzen van het bestemmingsplan 'Kalsdonk' en heeft de bestemming 'Wonen-3' met de aanduiding woonwagenstandplaats. Op dit centrum zijn drie standplaatsen gerealiseerd. De gronden waarop de uitbreiding wordt voorzien, heeft de bestemming 'Groen' en de bestemming 'Bedrijf 2'. Laatstgenoemde bestemming had betrekking op een ten tijde van het opstellen van het bestemmingsplan Kalsdonk aanwezig nutsgebouw. Dit gebouw is inmiddels gesloopt, waardoor deze gronden vrijgekomen zijn en ingezet kunnen worden voor de uitbreiding met drie nieuwe standplaatsen.

## 1.5 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 wordt het beleidskader geschetst, waarbinnen de planvorming plaatsvindt. Met name het planologisch beleid op provinciaal en gemeentelijk niveau komt aan bod. In hoofdstuk 3 wordt nadere achtergrondinformatie gegeven over de noodzaak om te voorzien in voldoende standplaatsen. In hoofdstuk 4 wordt ingegaan op de locatie Christiaan Huygensstraat. Hoofdstuk 5 is gewijd aan de diverse onderzoeken die verricht moeten worden om te bepalen of de uitbreidingslocatie

geschikt is: vooral milieuaspecten passeren de revue. Omdat de locatie is gesitueerd in een bestaande woonwijk waarvoor in 2014 het bestemmingsplan Kalsdonk is opgesteld wordt daarbij ook verwezen naar voornoemd bestemmingsplan. Hoofdstuk 6 bevat de juridische planbeschrijving, waarin de juridische aspecten van het bestemmingsplan worden beschreven. In hoofdstuk 7 wordt kort ingegaan op de economische uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan. In hoofdstuk 8 is plaats ingeruimd voor korte toelichting op het overleg ex artikel 3.1.1 Bro, de inspraak op het voorontwerpbestemmingsplan en de zienswijzen op het ontwerpbestemmingsplan.

## Hoofdstuk 2 BELEIDSKADER

Dit hoofdstuk gaat in op het beleid dat de verschillende overheden voor ruimtelijke ontwikkelingen hebben opgesteld. Ten eerste het rijksbeleid, vervolgens het provinciale beleid en tot slot het gemeentelijke beleid. De relevante beleidsstukken zijn beschreven.

### 2.1 Rijksbeleid

#### 2.1.1 Nationale Omgevingsvisie (NOVI)

De Nationale Omgevingsvisie, kortweg NOVI, loopt vooruit op de inwerkingtreding van de Omgevingswet en vervangt op rijksniveau de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte.

Uitgangspunt in de nieuwe aanpak is dat ingrepen in de leefomgeving niet los van elkaar plaatsvinden, maar in samenhang. Zo kunnen in gebieden betere, meer geïntegreerde keuzes worden gemaakt.

Aan de hand van een toekomstperspectief op 2050 brengt de NOVI de langetermijnvisie van het Rijk in beeld.

##### *In wat voor Nederland willen we graag leven in 2050*

Als alle wensen naast elkaar worden gelegd, ontstaat het volgende beeld. Het kabinet wil een land: dat gezond en klimaatbestendig is, met schone lucht, schoon water en een schone bodem en veel ruimte voor groen en water;

- met een uitstekend functionerende economie, die duurzaam en circulair is. Nauw verbonden met onze buurlanden en de rest van de wereld, als onderdeel van de internationale gemeenschap;
- waar het goed wonen en werken is. Met aangename en vitale steden en dorpen, en een productief en aantrekkelijk platteland;
- met uitstekende bereikbaarheid, waar iedereen snel en gemakkelijk van A naar B komt, met zo min mogelijk schadelijke uitstoot en overlast;
- waar we voldoende ruimte hebben om te kunnen bewegen, ontspannen en tot onszelf te komen; zowel in de stad als daarbuiten.
- dat veilig is en ons beschermt tegen overstromingen en andere gevaren;
- waar een goede balans is tussen gebouwde omgeving en open landschap, tussen natuur en cultuur, tussen land en water;
- dat openstaat voor verandering, en waar de kracht van zijn traditie, cultuur en identiteit wordt weerspiegeld in de inrichting van de leefomgeving.

##### *Nationale belangen*

Gemeenten, waterschappen, provincies en het Rijk zijn samen verantwoordelijk voor de fysieke leefomgeving. Sommige belangen en opgaven overstijgen het lokale, regionale en provinciale niveau en vragen om nationale aandacht. Dit zijn de 'nationale belangen'. Het Rijk heeft voor alle nationale belangen een zogenaamde systeem verantwoordelijkheid. Voor een aantal belangen is het Rijk zelf eindverantwoordelijk. Maar voor een groot aantal nationale belangen zijn dat de medeoverheden. De NOVI richt zich op die ontwikkelingen waarin meerdere nationale belangen bij elkaar komen, en keuzes in samenhang moeten worden gemaakt tussen die nationale belangen.

Voor dit project relevante nationale belangen zijn:

- Bevorderen van een duurzame ontwikkeling van Nederland als geheel en van alle onderdelen van de fysieke leefomgeving.
- Waarborgen en bevorderen van een gezonde en veilige fysieke leefomgeving.
- Zorgdragen voor een woningvoorraad die aansluit op de woonbehoefte.

##### *Keuzes*

De belangrijkste keuzes zijn:

- Duurzame energie inpassen met oog voor omgevingskwaliteit
- Ruimte voor overgang naar een circulaire economie
- Woningbouw in een stedelijk netwerk van gezonde en groene steden
- Landgebruik meer in balans met natuurlijke systemen

Wonen is voor dit project het meest relevant. Tot 2030 moeten er ongeveer 1 miljoen woningen gebouwd worden. Dit zal grote impact hebben op de ruimtelijke ordening.

Er wordt zoveel mogelijk gebouwd binnen bestaand stedelijk gebied, zodat open ruimtes en groen tussen steden behouden blijft. De nieuwe woningen moeten betaalbaar en goed bereikbaar zijn. Bewoners moeten tevens een prettige, gezonde en veilige leefomgeving ervaren. Dat vergt grote investeringen in openbaar vervoer, veilige fiets- en wandelpaden, meer groen, ontmoetingsruimte en wateropvang in de stad, en goede verbindingen met recreatiegebieden in de nabijheid van de stad. Met deze aanpak van verstedelijking wordt niet alleen het woningaanbod, maar ook de leefomgevingskwaliteit in de stad verbeterd.

#### *Toetsing en conclusie*

Het mogelijk maken van nieuwe woningen, maar ook woonwagendplaatsen in het bestaand stedelijk gebied van Roosendaal sluit aan bij de doelen uit het rijksbeleid.

### **2.1.2 Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro)**

De NOVI bepaalt welke kaderstellende uitspraken zodanig zijn geformuleerd dat deze bedoeld zijn om beperkingen te stellen aan de ruimtelijke besluitvormingsmogelijkheden op lokaal niveau. Ten aanzien daarvan is een borging door middel van normstelling, gebaseerd op de Wro, gewenst. Die uitspraken onderscheiden zich in die zin dat van de provincies en de gemeenten wordt gevraagd om de inhoud daarvan te laten doorwerken in de ruimtelijke besluitvorming. Zij zijn dus concreet normstellend bedoeld en worden geacht direct of indirect, door tussenkomst van de provincie, door te werken tot op het niveau van de lokale besluitvorming, zoals de vaststelling van bestemmingsplannen. Het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) bevestigt in juridische zin die kaderstellende uitspraken. Het Barro is op 30 december 2011 in werking getreden.

### **2.1.3 Besluit ruimtelijke ordening**

#### *Toetsingskader*

In het Besluit ruimtelijke ordening (verder: Bro) is geregeld dat voor stedelijke ontwikkelingen - waaronder het bouwen van woningen - een onderbouwing in het bestemmingsplan noodzakelijk is (artikel 3.1.6. van het Bro). De toelichting bij een bestemmingsplan dat een stedelijke ontwikkeling (zoals woningbouw) mogelijk maakt, bevat een beschrijving van de behoefte aan die ontwikkeling. Indien het bestemmingsplan die ontwikkeling mogelijk maakt buiten het bestaand stedelijk gebied, moet ook worden gemotiveerd waarom niet binnen het bestaand stedelijk gebied in die behoefte kan worden voorzien.

#### *Conclusie*

Het project voor het realiseren van een aantal woonwagendplaatsen ligt binnen het bestaand stedelijk gebied en voorziet in een grote behoefte. De ontwikkeling voldoet daarmee aan de ladder van duurzame verstedelijking.

### **2.1.4 Beleidskader gemeentelijk woonwagen- en standplaatsenbeleid**

In 1999 is de Woonwagenwet ingetrokken en werd het woonwagenbeleid gedecentraliseerd. Daarmee is de wettelijke verplichting vervallen voor gemeenten om een woonwagencentrum in stand te houden. De afgelopen jaren heeft zich een aantal instanties uitgesproken over het mensenrechtelijk kader dat voor woonwagendbewoners 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 woonwagendbewoners om te leven volgens hun culturele identiteit onvoldoende erkennen en faciliteren.

Om die reden heeft minister Ollongren (Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties) het 'Beleidskader gemeentelijk woonwagen- en standplaatsenbeleid' in juli 2018 met een brief naar de Tweede Kamer gestuurd. Dit beleidskader is opgesteld in samenspraak met de Vereniging Nederlandse Gemeenten (VNG), het Interprovinciaal Overleg (IPO), Aedes en vertegenwoordigers van Roma, Sinti en woonwagendbewoners ('reizigers').

Dit beleidskader gemeentelijk woonwagen- en standplaatsenbeleid 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 woonwagendbewoners.

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 woonwagengewoners 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 woonwagengewoners;
- Hiervoor is nodig dat de behoefte aan standplaatsen helder is;
- Corporaties voorzien in de huisvesting van woonwagengewoners 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 woonwagengewoner die dit wenst, heeft binnen een redelijke termijn kans op een standplaats.

De gemeente Roosendaal heeft in navolging van de circulaire een behoefte-onderzoek laten uitvoeren. Hieruit is naar voren gekomen, dat er behoefte is aan extra standplaatsen.

De gemeente wil nu in eerste instantie kijken of er mogelijkheden zijn tot uitbreiding bij de bestaande woonwagenlocaties.

## **2.2 Provinciaal beleid**

### **2.2.1 Omgevingsvisie 'De kwaliteit van Brabant', Visie op de Brabantse leefomgeving**

In de Omgevingsvisie Noord-Brabant is het provinciaal beleid ten aanzien van de ruimtelijke ontwikkelingen in de provincie Noord-Brabant op hoofdlijnen uiteengezet voor de periode tot 2050. Naast een beeld van het Noord-Brabant van nu is een beeld geschetst van het welvarend, verbonden, klimaatproof en vernieuwend Noord-Brabant van 2050. Hieruit zijn vier hoofdopgaven te onderscheiden die nauw met elkaar samenhangen:

- Werken aan de Brabantse energietransitie;
- Werken aan een klimaatproof Brabant;
- Werken aan de slimme netwerkstad;
- Werken aan een concurrerende, duurzame economie..

Samen met andere partijen zoals gemeenten en bedrijven wil de provincie uitvoering geven aan projecten die passen binnen deze opgaven. Van belang is dat het in de toekomst ook goed wonen, werken en verblijven blijft. Werken aan een goede omgevingskwaliteit zowel in de bebouwde als in de onbebouwde omgeving is het uitgangspunt.

De realisatie van extra standplaatsen bij een aantal bestaande woonwagencentra verspreid over Roosendaal past binnen de omgevingsvisie van de provincie. De realisatie vindt plaats binnen het bestaande stedelijke netwerk en zorgt voor versterking van de bestaande voorraad, ook voor deze doelgroep.

### **2.2.2 Structuurvisie ruimtelijke ordening - Partiele herziening 2014**

*Toetsingskader*

Provinciale Staten van Noord-Brabant hebben op 7 februari 2014 de partiële herziening 2014 van de Structuurvisie Ruimtelijke Ordening 2010 (hierna: de structuurvisie) vastgesteld. Deze structuurvisie is opgebouwd uit twee onderdelen. In onderdeel A wordt de kern van de visie verwoord op ruimtelijke ontwikkelingen van Noord-Brabant. Het landschap en de wijze waarop dit moet worden versterkt, staan in dit onderdeel voorop. Deel B beschrijft de wijze waarop de provincie de visie uitwerkt in vier

robuuste ruimtelijke structuren: de groenblauwe structuur, het landelijk gebied, de stedelijke structuur en de infrastructuur.

#### *Beoordeling*

Het plangebied ligt volledig in de stedelijke structuur, meer in het bijzonder het deel daarvan dat is aangeduid als stedelijk concentratiegebied. In deze gebieden wordt het merendeel van de verstedelijkingsopgaven opgevangen.

#### *Conclusie*

De ontwikkeling past binnen het beleid van structuurvisie. In de Verordening ruimte is dit beleid verder uitgewerkt in bindende regels die in acht genomen moeten worden bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen. Hierop wordt in de volgende paragraaf nader ingegaan.

## **2.2.4 Concept Interim Omgevingsverordening**

Provinciale Staten van Noord-Brabant hebben op 25 oktober 2019 de Interim omgevingsverordening Noord-Brabant (hierna: lov N-B) vastgesteld.

Op 1 januari 2023 treedt naar verwachting de Omgevingswet in werking. Vanwege de Omgevingswet moet de provincie haar regelsysteem aanpassen. Straks heeft de provincie nog maar één verordening waarin alle regels zijn opgenomen over de fysieke leefomgeving. De lov N-B is een eerste stap op weg naar de definitieve omgevingsverordening. Hierin worden de bestaande verordeningen over de fysieke leefomgeving samengevoegd tot één Interim omgevingsverordening, waaronder de huidige Verordening ruimte.

De lov N-B is beleidsneutraal van karakter. Dat betekent dat er geen nieuwe beleidswijzigingen zijn doorgevoerd, behalve als deze voortvloeien uit vastgesteld beleid, zoals de omgevingsvisie. In beginsel zijn de huidige regels met het huidige beschermingsniveau gehandhaafd.

In hoofdstuk 3 van lov N-B zijn de instructieregels opgenomen die gemeenten moeten toepassen in hun bestemmingsplannen. Hierin staan de regels die nu nog zijn opgenomen in de Verordening ruimte. Vooruitlopend op de Omgevingswet richten de instructieregels zich op een evenwichtige toedeling van functies (in plaats van het bestemmen van ontwikkelingen). Dit betekent dat de regels ook vanuit functies (van gebieden) zijn opgebouwd. Daarnaast richten de regels zich op een goede omgevingskwaliteit, inclusief een veilige en gezonde leefomgeving (in plaats van een goede ruimtelijke kwaliteit). Tevens zijn een aantal algemene basisprincipes opgenomen.

In de verordening zijn geen specifieke regels opgenomen ten aanzien van de inhoud van het onderhavige bestemmingsplan. Ten aanzien van wonen is opgenomen dat met het oog op de aantrekkelijkheid van Brabant een vitale en toekomstbestendige woning structuur van groot belang is. Dat geldt ook voor het voorzien in voldoende woonwagendplaatsen.

#### *Beoordeling*

In de Interim omgevingsverordening is het plangebied aangeduid als 'stedelijk gebied'. Dit betreft dus geen verandering ten opzichte van hetgeen bepaald is in de Verordening ruimte.

#### *Conclusie*

Het plan is in overeenstemming met de regels die in de Interim omgevingsverordening zijn gesteld.

## 2.4 Gemeentelijk beleid

### 2.4.1 Woonagenda 2021-2025

In de Woonagenda 2021-2025 wordt de ingezette koers vanuit de woonagenda 2015 voortgezet. Tegelijkertijd is duidelijk dat de gemeente door de huidige trends en ontwikkelingen op de woningmarkt, voor andere opgaven staat. In 2015 was het door de economische recessie een uitdaging om de woningbouw weer op gang te brengen en waren de doelstellingen in de woonagenda vooral daarop gericht. Sinds 2015 zijn er in Roosendaal ruim 1200 woningen opgeleverd in de vorm van diverse projecten van hoge kwalitatieve waarde. Stedelijke transformatie staat hoog in het vaandel. Er staan ook de komende jaren diverse (grote) projecten op stapel. Anno nu heeft de woningmarkt te maken met nieuwe, belangrijke opgaven. Deze ontwikkelingen zijn niet echt "Roosendaals" maar vragen wel om een lokale oplossing, vaak in nauwe samenwerking met betrokken partners.

Volgens de provinciale prognoses is er in Noord-Brabant tot 2050 een enorme groei van het aantal één- en tweepersoonshuishoudens te verwachten. De groei van kleine huishoudens is het gevolg van het toenemend aantal oudere alleenstaanden en de individualisering van de samenleving. Tegelijkertijd moet geconstateerd worden dat het voor starters lastig is om hun intrede te doen op de woningmarkt.

Het gemeentelijk beleid is erop gericht Roosendaalse inwoners in elke levensfase de mogelijkheid te geven, te kunnen verhuizen naar een type woning, passend bij hun woonwens en bestedingsmogelijkheden. De gemeente kan hier samen met andere partijen een bijdrage aan leveren, door goed te overwegen welke nieuwbouwplannen welke verhuisbewegingen op gang brengen en dus vraag en aanbod uiteindelijk beter op elkaar aan te laten sluiten. Geconstateerd moet worden dat de leefbaarheid van enkele wijken en buurten op dit moment onder druk staat en dat er een forse duurzaamheidsopgave ligt. Zoals in de vorige woonagenda is aangegeven gaat het om een continu proces van verbetering van het woon- en leefklimaat en zijn concrete resultaten hiervan afhankelijk van een brede integrale aanpak.

Roosendaal staat de komende jaren voor een aantal nieuwe uitdagingen. In deze woonagenda komen onderwerpen aan bod, die te maken hebben met Roosendaal als woongemeente. We houden ontwikkelingen nauwlettend in de gaten en spelen hier, waar nodig en mogelijk, al vroeg op in. Een voorbeeld hiervan is een mogelijke extra woningbouwopgave naar aanleiding van de landelijke versnellingsopgave, overloop vanuit de Randstad en veranderingen op de woningmarkt als gevolg van de coronacrisis.

Ten aanzien van woonwagendstandplaatsen wordt in de Woonagenda uitdrukkelijk gesteld, dat woonwagendbewoners in Roosendaal de mogelijkheid geboden moet worden, te leven in een woonvorm die past bij hun culturele identiteit. Dit betekent dat ze ruimte nodig hebben om een woonwagendleven te leiden. Het aantal standplaatsen in een gemeente moet zoveel mogelijk passen bij de lokale behoefte. Het gaat daarbij om huidige woonwagendbewoners, inwonende familieleden en spijtoptanten (personen die de intentie hebben terug te keren naar het woonwagendleven maar nu in een reguliere woning wonen). Het verhuren van woonwagendstandsplaatsen/woonwagens behoort tot de taken van de corporaties en is door hen uitbesteed aan de Stichting Woonwagendbeheer Zuid-Nederland. Momenteel zijn er 87 woonwagendstandplaatsen verspreid over 11 woonwagendlocaties. In 2019 is er een woningbehoefteonderzoek naar woonwagendstandplaatsen uitgevoerd.

Om tegemoet te komen aan de vraag en de bestaande wachtlijst in te korten, dienen bestaande woonwagendstandplaatsen uit te breiden met 10 tot 15 extra standplaatsen op bestaande woonwagendlocaties.

In 2021 wordt gestart met de uitbreiding van 10 tot 15 woonwagendstandplaatsen verdeeld over bestaande woonwagendlocaties, en worden er beleidsregels voor toewijzing opgesteld. Met dit bestemmingsplan wordt uitvoering gegeven aan de uitbreiding van het aantal standplaatsen.



## Hoofdstuk 3 ACHTERGRONDINFORMATIE

### *Inleiding*

Woonwagenbewoners hebben een eigen culturele identiteit. De opvatting dat deze identiteit bescherming verdient is in de laatste tien tot vijftien jaar ontwikkeld en bestendigd door verschillende internationaal- en Europeesrechtelijke verdragen die de Nederlandse staat mede heeft ondertekend. De erkenning van deze verdragen brengt voor de aangesloten staten de verplichting met zich mee om voor voldoende standplaatsen te zorgen, zodat woonwagenbewoners volgens hun tradities en culturele identiteit kunnen leven. Het woonwagenleven mag niet gezien worden als een enkele "woonwens", het maakt deel uit van de identiteit en cultuur van de betreffende woonwagenbewoner. De woonwagencultuur staat sinds 2014 op de lijst van immaterieel cultureel erfgoed.

### *Huisvestingsbeleid voor woonwagenbewoners*

Tot 1918 was er geen woonwagenbeleid. In 1918 trad de Woonwagenwet in werking. Op basis van deze wet worden eisen gesteld aan de woonwagens en diens bewoners. De vrijheid om de woonwagen overal neer te zetten komt te vervallen. De wet was mede bedoeld om de toename van het aantal woonwagens af te remmen. De wet voorzag in de verplichting voor de gemeente om een (sobere) standplaats in te richten.

Door een wijziging van de Woonwagenwet in 1957 werd de mogelijkheid gecreëerd dat gemeenten gezamenlijk regionale woonwagencentra konden inrichten.

De Woonwagenwet van 1968 maakte het rondtrekken vrijwel onmogelijk en beoogde een concentratie van woonwagenbewoners in grote centra. Het doel was het welzijn van de woonwagenbewoners te bevorderen en hen als aparte groep met eigen voorzieningen te helpen en te verheffen. Zo ontstonden er in den lande ongeveer 50 regionale centra met een beperkt aantal trekkersplaatsen en eigen voorzieningen. Deze centra lagen meestal op afgelegen plaatsen aan de rand van de stad. Uitbreiding van het aantal standplaatsen werd tegengegaan. Elk centrum had een eigen maatschappelijk werker, voorzieningen op het gebied van gezondheidszorg, recreatievoorzieningen en een eigen lagere school. Naast de 45 grote centra waren er in 1975 ook nog 125 kleinere centra.

In Roosendaal was Groenendaal het grote centrum. Dit centrum ging met de uitbreiding van het bedrijventerrein Majoppeveld in oostelijke richting onderdeel uitmaken van het stedelijk gebied van Roosendaal en van het bedrijventerrein.

In de jaren tachtig en negentig van de vorige eeuw zijn ter uitvoering van de nieuwe regelgeving verspreid over de stad nieuwe kleine woonwagencentra gerealiseerd en is Groenendaal 'afgebouwd'. Dit gebied maakt nu onderdeel uit van het bedrijventerrein Majoppeveld.

### *Beleidskader van het Ministerie van Binnenlandse Zaken, 'Gemeentelijk woonwagen-standplaatsenbeleid'*

Bij de vaststelling van het lokale woonbeleid moeten gemeenten meer rekening houden met de wensen van woonwagenbewoners en voorzien in voldoende standplaatsen. Woonwagenbewoners moeten zo vaker binnen een redelijke termijn kans maken op een standplaats. In gemeenten waar behoefte is aan standplaatsen kan van een afbouwbeleid van standplaatsen geen sprake zijn. Dat staat geschreven in het 'Beleidskader gemeentelijk woonwagen- en standplaatsenbeleid' dat minister Ollongren (Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties) in juli 2018 met een brief naar de Tweede Kamer heeft gestuurd. Het document is opgesteld in samenspraak met de Vereniging Nederlandse Gemeenten (VNG), het Interprovinciaal Overleg (IPO), Aedes en vertegenwoordigers van Roma, Sinti en woonwagenbewoners ('reizigers').

De visie die ten grondslag ligt aan dit nieuwe beleidskader heeft als kern inzake huisvesting het beschermen van Roma, Sinti en woonwagenbewoners tegen discriminatie, het waarborgen van hun (culturele) rechten 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;

- De behoefte aan standplaatsen moet in kaart worden gebracht;
- Corporaties voorzien in de huisvesting van woonwagengewoners 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 Roma, Sinti of woonwagengewoner die dit wenst, moet binnen redelijke termijn kans maken op een standplaats.

De gemeente Roosendaal heeft in navolging van de circulaire een behoefte-onderzoek laten uitvoeren. Hieruit is naar voren gekomen, dat er behoefte is aan extra standplaatsen.

De gemeente wil nu in eerste instantie kijken of er mogelijkheden zijn tot uitbreiding bij de bestaande woonwagenlocaties.

Op dit moment zijn er in de gemeente Roosendaal 87 standplaatsen inclusief de Boterstraat.

Verspreid over Roosendaal zijn de volgende woonwagencentra bij de uitvoering van het woonwagenbeleid van de tachtiger jaren gerealiseerd.

- |                            |                   |
|----------------------------|-------------------|
| • Beetslaan                | Kroeven           |
| • Boterstraat              | buitengebied Wouw |
| • Christiaan Huygensstraat | Kalsdonk          |
| • Damastberg               | Tolberg           |
| • Lariksberg               | Tolberg           |
| • Sportstraat              | Weihoek           |
| • Chaletberg               | Tolberg           |
| • Iepenberg                | Tolberg           |
| • Scherpdeel               | Stadsoevers       |
| • Van Coothlaan            | Kalsdonk          |
| • Zundertseweg             | Langdonk          |

De Stichting Wagenbeheer Zuid-West Nederland is in Roosendaal de vaste partner om de woonwagens te beheren.

## Hoofdstuk 4 VISIE EN ONDERBOUWING

Op het huidige woonwagencentrum Christiaan Huygensstraat zijn op basis van het bestemmingsplan Kalsdonk drie standplaatsen toegestaan.

De gronden ten westen van het huidige centrum bieden de mogelijkheid drie nieuwe standplaatsen te realiseren, waarmee het totaal aantal standplaatsen op zes uitkomt.



**WWC Christiaan Huygensstraat, huidige situatie**



### ***Uitbreiding***

De woonwagenlocatie wordt uitgebreid met drie nieuwe standplaatsen ten westen van het huidige centrum. De standplaatsen worden evenwijdig aan de huidige gesitueerd. Deze gronden hebben nu nog een groenbestemming en maken onderdeel uit van de hoofdgroenstructuur. In principe worden gronden die onderdeel uitmaken van de hoofdgroenstructuur niet ingezet voor andere functies, maar hiervan kan om zwaarwegende redenen van worden afgeweken. De bestemming 'Bedrijf-2' was gelegd op een ten tijde van het opstellen van het bestemmingsplan Kalsdonk aanwezig, maar inmiddels gesloopt nutsgebouw.

De standplaatsen passen vanuit stedenbouwkundig en functioneel oogpunt binnen de omgeving. De standplaatsen zullen door middel van een groene 'omlijsting' verder worden ingepast, zoals dat ook met het bestaande centrum is gebeurd.

### ***Standplaats***

Bij een nieuwe standplaats wordt uitgegaan van een oppervlakte van 220 m<sup>2</sup>: 11 m. breed en 20 m. diep. Op de standplaats wordt voorzien in een berging van 15 m<sup>2</sup> waarin wel of geen sanitair is opgenomen. Gebruikelijk is wel dat er in de berging een opstelplaats is met een wasmachine en een droger.

### ***Hoogte woonwagens***

De goothoogte van een woonwagen ligt rond de 3,75 m en de nokhoogte circa 4,60 m.





## Hoofdstuk 5 ONDERZOEKEN

### *Milieu*

De uitbreiding van het woonwagencentrum aan de Christiaan Huijgensstraat is onderzocht op een aantal milieuaspecten:

- Bedrijven en milieuzonering
- Luchtkwaliteit
- Stikstofdepositie
- Geluid
- Externe veiligheid
- Bodem

Ook is onderzocht of de voorgenomen uitbreiding m.e.r.-plichtig is.

Om voornoemde milieuaspecten goed in beeld te brengen is in opdracht van de gemeente door de Omgevingsdienst Midden- en West Brabant een milieuparagraaf opgesteld, waarin alle voornoemde aspecten zijn onderzocht en beschreven.

Uit de milieuparagraaf, die als bijlage onderdeel vormt van de onderhavige toelichting, blijkt dat geen van genoemde aspecten een belemmering opleveren voor de geplande uitbreiding.

Wel dient een procedure hogere waarde doorlopen te worden, omdat sprake is van overschrijding van de voorkeursgrenswaarde vanwege wegverkeerslawaai van het verkeer op de Christiaan Huijgensstraat.

Omdat er geen sprake is van activiteiten met belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu is het maken van een milieuraapport of een (vormvrije) m.e.r.-beoordeling niet nodig.

### *Water*

Voor wat betreft het aspect Water wordt verwezen naar het 'moederplan' bestemmingsplan Kalsdonk. Er vindt weliswaar een vermeerdering plaats van het verhard oppervlakte met de toevoeging van drie standplaatsen. Deze toename bedraagt meer dan 500 m<sup>2</sup>. Echter: op deze locatie stond voor een aantal jaren een nutsgebouw met een oppervlakte van 330 m<sup>2</sup>.

### *Archeologie*

De locatie is niet gelegen in een gebied met een archeologische verwachtingswaarde.

### *Kabels, leidingen en straalpaden*

In het plangebied zijn geen planologisch relevante kabels en leidingen aanwezig.

Verwezen wordt naar de bij deze toelichting als bijlage gevoegde 'Milieuparagraaf Uitbreiding WWC Christiaan Huijgensstraat te Roosendaal', opgesteld door de OMWB in opdracht van de gemeente Roosendaal, projectnummer 2021-009445 dd. 2 april 2021.

Tevens wordt verwezen naar het eveneens door de OMWB vervaardigde Akoestisch onderzoek en het Stikstofonderzoek. In beide onderzoeken zijn alle uitbreidingslocaties opgenomen.



## Hoofdstuk 6 JURIDISCHE ASPECTEN

### 6.1 Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen (SVBP)

De Standaard Vergelijkbare BestemmingsPlannen (hierna SVBP 2012), die voortvloeit uit de Wet ruimtelijke ordening, maakt het mogelijk om bestemmingsplannen te maken die op vergelijkbare wijze zijn opgebouwd en op een zelfde manier worden verbeeld.

SVBP 2012 geeft bindende standaarden voor de opbouw en de verbeelding van het bestemmingsplan, zowel digitaal als analoog. Dit om de gewenste vergelijkbaarheid zeker te stellen. De standaarden hebben geen betrekking op de toelichting van het bestemmingsplan. De toelichting maakt immers geen deel uit van het bestemmingsplan. Wel dient het bestemmingsplan van een toelichting vergezeld te gaan.

Het bestemmingsplan zelf bestaat uit een verzameling geografische bepaalde objecten, die zijn opgeslagen in een digitaal ruimtelijk informatiesysteem. De objecten zijn voorzien van bestemmingen met bijbehorende doeleinden en regels. Er wordt uitdrukkelijk op gewezen dat de standaarden geen betrekking hebben op de inhoud van een bestemmingsplan.

### 6.2 Opzet van de nieuwe bestemmingsregeling

#### 6.2.1 Doelstellingen en uitgangspunten

Het uitgangspunt bij het opstellen van het bestemmingsplan is dat de van kracht zijnde regelingen zodanig worden geactualiseerd dat samenhangende, op actuele beleidsinzichten en gebruikerswensen afgestemde bestemmingsregelingen ontstaan. Als doelstellingen en uitgangspunten kunnen daarbij worden onderscheiden:

- Rechtszekerheid en klantgerichtheid, dat wil zeggen voor de burger een duidelijk, toegankelijk en op actuele behoeften en eisen afgestemd plan.
- Makkelijke toepasbaarheid en hanteerbaarheid voor de gemeentelijke diensten; een plan waaraan bouwaanvragen op heldere wijze kunnen worden getoetst met als resultaat een minimale bestuurslast.
- Duidelijkheid en inzichtelijkheid van hetgeen is toegestaan, dit houdt in dat de bestemmingen met hun bouw- en gebruiksmogelijkheden zoveel als mogelijk is op de verbeelding zichtbaar worden gemaakt.

De aandacht richt zich in eerste instantie op de woonfunctie en de aard en de verschijningsvorm van de woonbebouwing in de plangebieden. Bij de opbouw van de regeling wordt uitgegaan van een collectieve doelstelling die van toepassing zal zijn bij alle woningen. Deze doelstelling is om enerzijds een goede regeling voor de uitbreidingsmogelijkheden van de woningen te bieden ten behoeve van een maximaal woongenot voor de bewoners en anderzijds de bestaande ruimtelijke kwaliteit in het plangebied te handhaven.

#### 6.2.2 Opzet regels

De opbouw van de regels is gelijk aan Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen 2012.

De opbouw van de regels is als volgt:

- Betekenisafspraken (Hoofdstuk 1 Inleidende regels);
- De gebruiks- en bouwregels per bestemming (Hoofdstuk 2 Bestemmingsregels);
- Algemene regels (Hoofdstuk 3 Algemene regels);
- Overige regels (Hoofdstuk 4 Overgangs- en slotregels).

Een bestemmingsartikel (Hoofdstuk 2 Bestemmingsregels) wordt uit de volgende leden in deze volgorde opgebouwd:

- Bestemmingsomschrijving;
- Bouwregels: woonwagens, bijbehorende bouwwerken, bouwwerken, geen gebouwen zijnde en parkeerplaatsen;
- Afwijkingsmogelijkheden van de bouwregels;
- Specifieke gebruiksregels;

Hierdoor wordt direct per bestemming inzicht geboden in de eventuele afwijkingsmogelijkheden en onnodig verwijzen naar andere artikelen voorkomen. Deze werkwijze bevordert de toegankelijkheid van het bestemmingsplan.

Er wordt derhalve voor de volgorde van de regels een standaardindeling gehanteerd.

### **6.2.3 Flexibiliteitsregels**

Aan het bestemmingsplan kan flexibiliteit worden toegevoegd door met een omgevingsvergunning af te wijken van de regels of een wijzigingsbevoegdheid. Dit flexibiliteitinstrumentarium kent zekere begrenzings. Het is niet mogelijk om met een omgevingsvergunning een bestemmingswijziging tot stand te brengen.

Op basis van het vorenstaande wordt voor het opnemen van flexibiliteitsregels de volgende benadering gehanteerd.

- Flexibiliteitsregels alleen gebruiken als van een wezenlijke belangenafweging sprake kan zijn, voor de onderbouwing waarvan de toelichting de noodzakelijke bouwstenen bevat.
- Bij het besluit tot het opnemen van flexibiliteit planschade risico meewegen.

## **6.3 Regeling woonwagenstandplaatsen**

De gronden bedoeld voor het plaatsen van woonwagens met bijbehorende bouwwerken zijn bestemd tot 'Wonen' met de aanduiding 'woonwagenstandplaats'. Op basis daarvan is uitsluitend wonen in woonwagens toegestaan. Het uitoefenen van een bedrijf- en beroep aan huis is ook toegestaan.

Binnen de bestemming wordt het aantal toegestane standplaatsen aangegeven.

Ook is een standaardregeling opgenomen voor het realiseren van bijbehorende bouwwerken.

## **Hoofdstuk 7 ECONOMISCHE UITVOERBAARHEID**

De kosten voor de uitvoering van dit bestemmingsplan worden gedragen door de gemeente. De gemeente is eigenaar van de gronden waarop de uitbreiding van het aantal standplaatsen plaatsvindt. De planontwikkelingskosten en de kosten van dit bestemmingsplan komen geheel voor rekening van de gemeente. Daarmee is de economische uitvoerbaarheid in voldoende mate verzekerd.

Kostenverhaal is niet aan de orde: de gemeente is eigenaar van de gronden.



## **Hoofdstuk 8 MAATSCHAPPELIJKE UITVOERBAARHEID**

### **8.1 Overleg ex artikel 3.1.1 Bro**

Het voorontwerpbestemmingsplan wordt ter voldoening aan het bepaalde in artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening toegezonden aan een aantal overleginstanties, waarvan in ieder geval de provincie en het waterschap.

### **8.2 Inspraak**

In het kader van de gemeentelijke inspraakverordening is het voorontwerp bestemmingsplan voor de duur van zes weken ter inzage gelegd. Een ieder heeft gedurende die termijn een inspraakreactie kunnen indienen. Van deze mogelijkheid is gebruik gemaakt. Het inspraakrapport is toegevoegd als bijlage 3 bij de toelichting op het bestemmingsplan.

### **8.3 Zienswijzen**

Op grond van artikel 3.8 van de Wet ruimtelijke ordening (Wro) heeft het ontwerpbestemmingsplan vanaf 20 juni 2022 gedurende 6 weken voor een ieder ter visie gelegen. Tijdens deze periode hebben twee belanghebbenden een zienswijze tegen het ontwerpbestemmingsplan ingebracht. De Nota zienswijzen is toegevoegd als bijlage 4 bij de toelichting op het bestemmingsplan. In deze nota zijn de zienswijzen samengevat en voorzien van een gemeentelijk antwoord.