

**Bestemmingsplan
Woonwagencentrum
Middelbuurtseweg**

Gemeente Rhenen

Toelichting

maart 1997
674/CE97/1583/12808

Inhoud

1	Inleiding	3
2	Huidige toestand	4
2.1	Ligging en geldende plannen	4
2.2	Milieu-aspecten	5
2.2.1	Hinder vanuit de omgeving	5
2.2.2	Bodemvervuiling	6
3	Beleid	7
3.1	Historisch overzicht	7
3.2	Uitgangspunten voor renovatie en beheer	8
3.3	Toelichting bij het bestemmingsplan	10
4	Uitvoerbaarheid van het plan	12
4.1	Maatschappelijke uitvoerbaarheid en inspraak	12
4.2	Economische uitvoerbaarheid	12
5	Gevoerd overleg	13

1 Inleiding

Aan de Middelbuurtseweg te Rhenen bestaat sinds 1949 een woonwagencentrum, aanvankelijk voor de opvang van woonwagenbewoners in de gemeenten Rhenen en Veenendaal, en thans voor de gemeenten Rhenen en Amerongen. Op grond van het woonwagenplan van de provincie Utrecht, uit 1979, is jarenlang gezocht naar alternatieve woonwagenlocaties in de betrokken gemeenten. Dit stuitte op ernstige bezwaren, ook bij de betrokken woonwagenbewoners.

Het inzicht is ontstaan dat het handhaven van het woonwagencentrum de voorkeur verdient, mits het centrum gerenoveerd wordt. Bij brief van 18 juni 1996 heeft Gedeputeerde Staten van Utrecht hiermee ingestemd.

2 Huidige toestand

2.1 Ligging en geldende plannen

Het onderhavige plangebied is circa 1,2 ha groot, en omvat het bestaande woonwagencentrum aan de Middelbuurtseweg. Het centrum ligt in het noorden van de gemeente Rhenen, op korte afstand van de gemeentegrens met Veenendaal.

Het woonwagencentrum wordt, voor zover het niet grenst aan de Middelbuurtseweg, omringd door agrarisch gebied. In het geldende bestemmingsplan Buitengebied zijn hier geen bijzondere landschappelijke of natuurlijke kenmerken onderscheiden. Op enige afstand op Veenendaals grondgebied liggen bedrijfsterreinen.

In de directe omgeving van het centrum komt de volgende bebouwing voor.

- **Middelbuurtseweg 16 (nabij de Noordelijke Meentsteeg)**
Op dit perceel rust nog een agrarische bestemming. Het wordt echter niet meer overeenkomstig deze bestemming gebruikt. Ten behoeve van een slopersbedrijf worden er containers, zand e.d. opgeslagen.
- **Middelbuurtseweg 18**
Op dit perceel is een woning aanwezig met een aantal schuren/stallen, gebruikt in het kader van de voormalige agrarische bedrijfsvoering ter plaatse. De schuren/stallen worden momenteel gebruikt voor de opslag van goederen en de huisvesting van een aantal paarden in de hobbymatige sfeer. In de woning is een kantoor gevestigd van een transportbedrijf.
- **Middelbuurtseweg 20 (tegenover het woonwagencentrum)**
Op dit perceel is een woning aanwezig met een aantal schuren/stallen, gebruikt in het kader van de voormalige agrarische bedrijfsvoering ter plaatse. De schuren/stallen worden momenteel gebruikt voor de huisvesting van een aantal stuks rundvee in de hobbymatige sfeer.
- **Middelbuurtseweg 58 (Veenendaal)**
Op dit perceel is een agrarisch bedrijf aanwezig met 62 stuks melkrundvee en 128 stuks mestvarkens.
- **Moleculenstraat (Veenendaal)**
Op dit perceel is een staalverwerkend bedrijf gevestigd.

In het vigerende bestemmingsplan, te weten het bestemmingsplan Buitengebied van de gemeente Rhenen, heeft het terrein de bestemming agrarisch gebied. De aanwezigheid van het centrum, die al dateert van vóór het rechtskracht verkrijgen van het bestemmingsplan, is niet in overeenstemming met deze bestemming, zodat het van genoemd bestemmingsplan deel uitmakend overgangsrecht daarop van

toepassing is. Dit betekent dat het gebruik van het terrein voor de huisvesting van woonwagengewoners voortgezet mag worden, maar dat daarop geen nieuwe bouwwerken mogen worden gerealiseerd. Uitsluitend het ten aanzien van woonwagencentrums door het rijk en de provincie voorgestane deconcentratiebeleid was indertijd de aanleiding dat het centrum aan de Middelbuurtseweg (in tegenstelling tot tal van andere bestaande, niet-agrarische functies in het buitengebied) niet is ingepast in voornoemd bestemmingsplan.

2.2 Milieu-aspecten

2.2.1 Hinder vanuit de omgeving

In de vorige paragraaf werd reeds gewag gemaakt van de aanwezigheid van een tweetal bedrijven in de nabijheid van het woonwagencentrum.

Voor nieuwe planologische maatregelen is het gebruikelijk om de VNG-richtlijn Bedrijven en milieuzonering te hanteren. Wanneer deze richtlijn wordt gehanteerd dient een afstand tussen woonbebouwing en agrarisch bedrijf van 50 m in acht te worden genomen. Het bedrijf op het perceel Middelbuurtseweg 58 is gelegen op een kortere afstand, namelijk 35 m. Dit is ook in de knelpuntenanalyse, die ten grondslag heeft gelegen aan de planologische besluitvorming, naar voren gebracht.

Gelet echter op de reeds aanwezige situatie en het feit dat er nooit klachten zijn geweest dient een kortere afstand aanvaardbaar te worden geacht. Ook in de gedoogsituatie, zoals deze al vanaf 1949 bestaat, zijn er geen uitbreidingsmogelijkheden voor het bedrijf. Het agrarische bedrijf komt door de wijziging van het bestemmingsplan, waarin een feitelijke situatie wordt vastgelegd, niet in een nadeliger positie te verkeren. De positie zal echter ook niet verbeteren. Uitbreiding zal niet mogelijk zijn. Ons inziens dient hier echter het algemeen belang te prevaleren boven het individueel belang.

Er treedt geen strijdigheid op met de milieuregeling. Het bedrijf valt thans al niet onder een Algemene Maatregel van Bestuur, maar rechtstreeks onder de Wet Milieubeheer.

Voor het op het perceel Middelbuurtseweg 58 te Veenendaal gevestigde veehouderijbedrijf verleenden Gedeputeerde Staten van Utrecht bij hun besluit van 27 oktober 1992 een milieuvergunning voor 62 stuks melkrundvee en 128 mestvarkens, hoewel de afstand tussen dat bedrijf en het woonwagencentrum slechts circa 35 m bedroeg.

Een belangrijke overweging was dat het de vastlegging van een reeds vele jaren bestaande toestand betrof, en dat geen van de bewoners van het woonwagencentrum bezwaar had gemaakt tegen het verlenen van vergunning. Momenteel is de gemeente Veenendaal het bevoegd gezag.

Bij navraag bij de gemeente Veenendaal is gebleken dat de inrichting tot op heden geen wezenlijke verandering heeft ondergaan voor wat betreft het aantal en soort dieren.

Voor wat betreft het op het perceel aan de Moleculenstraat te Veenendaal gevestigde staalconstructiebedrijf kan worden vermeld dat in de in 1994 door het

gemeentebestuur van Veenendaal afgegeven milieuvergunning het voorschrift is opgenomen dat de geluidsbelasting op de gemeentegrens niet meer mag bedragen dan 48 dB(A). Dit betekent dat het bedrijf de woonwagengewoners geen geluidsoverlast bezorgt.

Het verkeerslawaaï levert geen problemen op, gezien de beperkte verkeersfunctie van de Middelbuurtseweg, waarop geen noemenswaard doorgaand verkeer plaatsvindt. De afstand van de woonwagens ten opzichte van de weg bedraagt tenminste 20 m. De afstand tot de drukke Noordelijke Meentsteeg bedraagt circa 80 m.

2.2.2 Bodemvervuiling

Voordat tot reconstructie van het woonwagencentrum kan worden overgegaan heeft bodemonderzoek plaatsgevonden en wel een verkennend bodemonderzoek in april 1995, en een nader bodemonderzoek in september 1995 (zie bijlage bij deze toelichting).

Er is op diverse plaatsen bodemverontreiniging geconstateerd. Langs de Middelbuurtseweg lag een brandplaats. Deze is licht tot sterk verontreinigd met zware metalen, PAK en minerale olie. Voor koper wordt de interventiewaarde overschreden.

De bovengrond van de weg, de berm en de sloot rondom het woonwagenterrein zijn licht tot sterk verontreinigd met zware metalen, PAK en minerale olie. De interventiewaarden van lood en olie worden overschreden. Het grondwater is overal licht verontreinigd met chroom en metalen. De slootbodem aan de west- en zuidzijde van het woonwagencentrum is licht tot sterk verontreinigd met koper, zink, cadmium, lood, PAK en olie.

De conclusie van het nader bodemonderzoek luidt:

Aangezien op de locatie in meer dan 25 m³ grond de interventiewaarden worden overschreden is volgens de Wet Bodembescherming sprake van een geval van ernstige bodemverontreiniging en bestaat er diensgevolge voor de locatie een noodzaak tot saneren.

De verontreinigingen op de locatie leveren geen actuele risico's op voor de volksgezondheid, het ecosysteem of verspreiding.

Bij een ongewijzigde bestemming van de locatie is sanering van de verontreinigingen niet urgent.

Van de verontreiniging is melding gedaan bij de provincie Utrecht. Er is opdracht gegeven om een saneringsplan op te stellen. Een schatting aan de saneringskosten bedraagt circa f 300.000,-- exclusief BTW.

3 Beleid

3.1 Historisch overzicht

In 1949 besloten de raden van de gemeenten Rhenen en Veenendaal tot het gezamenlijk realiseren en in stand houden van een woonwagencentrum nabij de Middelbuurtseweg te Rhenen. De desbetreffende raadsbesluiten werden door Gedeputeerde Staten van Utrecht goedgekeurd bij besluit van 21 juni 1949. In het begin van de zestiger jaren gingen ook de gemeenten Leersum en Renswoude participeren in de exploitatie van dit centrum. In verband daarmee werd besloten tot het aangaan van een nieuwe gemeenschappelijke regeling, welke Gedeputeerde Staten van Utrecht goedkeurden bij besluit van 30 maart 1966. Met ingang van 1 januari 1970 trad de gemeente Amerongen toe tot de gemeenschappelijke regeling, hetgeen een bijstelling van die regeling tot gevolg had. Gedeputeerde Staten van Utrecht keurden deze bijgestelde regeling goed op 8 mei 1970.

De kwaliteit van het centrum ging in de loop van de jaren hard achteruit. In het begin van de zeventiger jaren werd daarom overwogen op Veenendaals grondgebied een nieuw woonwagencentrum aan te leggen. Omdat definitieve besluitvorming daaromtrent uitbleef en de toestand op het centrum aan de Middelbuurtseweg onhoudbaar werd, werd dit centrum in 1976 gesaneerd en vergroot. De voorzieningen die getroffen moesten worden, werden gepresenteerd als tijdelijke en werden daarom door hogere overheden, met voorbijgaan aan bezwaren van omwonenden, geaccepteerd. Tot op de dag van vandaag zijn de in 1976 op en aan het centrum getroffen voorzieningen aanwezig.

Was het beleid van het rijk er jarenlang op gericht te bevorderen dat grote regionale woonwagencentrums werden aangelegd, in de loop van de zeventiger jaren kwam daarin verandering. Uitgangspunt werd dat elke gemeente in Nederland zelf over een of meer woonwagencentrumpjes diende te beschikken. De centrumpjes zouden "aan het eind van een woonstraat" moeten worden gesitueerd en zouden niet meer dan 15 standplaatsen mogen omvatten. Dit rijksbeleid werd vertaald in het woonwagencentrumplan van de provincie Utrecht, dat in 1979 werd vastgesteld. Ingevolge dit plan diende Rhenen voor 15 standplaatsen te zorgen, terwijl 4 standplaatsen aangelegd dienden te worden in de gemeente Amerongen. Ook de overige drie voorgenoemde gemeenten kregen ter zake een inspanningsverplichting opgelegd. Leersum en Renswoude voldeden in de loop van de tachtiger jaren aan de verplichtingen, voortvloeiende uit het provinciale woonwagencentrumplan, en legden op eigen grondgebied centrumpjes aan. In verband daarmee hielden die gemeenten op te participeren in de exploitatie van het woonwagencentrum aan de Middelbuurtseweg. Dat centrum bleef in eerste instantie een verantwoordelijkheid van de gemeenten Amerongen, Rhenen en Veenendaal. Voor het beheer en de exploitatie van dit woonwagencentrum sloten de besturen van laatstgenoemde gemeenten per 1 januari 1980 een bestuursconvenant. Eind 1992 staakte de gemeente Veenendaal, vanwege de aanleg van een tweede woonwagencentrum op Veenendaals grondgebied (het eerste centrum werd in de tachtiger jaren reeds in Veenendaal verwezenlijkt) de deelneming in de exploitatie

van het centrum aan de Middelbuurtseweg. Dit centrum is dus nu nog slechts een voorziening van de gemeenten Amerongen en Rhenen.

Uitgaande van voornoemd deconcentratiebeleid van het rijk, zouden in beide gemeenten feitelijk vervangende standplaatsen moeten worden gerealiseerd. Teneinde meer zicht te krijgen op de mogelijkheden daartoe is zowel in Rhenen als in Amerongen uitgebreid locatie-onderzoek verricht.

De onderzoeksresultaten, die zowel bij de provincie Utrecht als bij de inspectie Volksgezondheid bekend zijn, waren niet bevredigend. Door alle partijen geschikt geachte locaties bleken niet aanwezig te zijn. In verband daarmee is onderzocht of het mogelijk zou zijn het woonwagencentrum aan de Middelbuurtseweg te handhaven. Voor het centrum werd begin 1995 een renovatieplan ontwikkeld, dat werd voorgelegd aan de centrumbewoners. Zeventien van de twintig op het centrum woonachtige gezinnen bleken enthousiast te zijn over de planinhoud en over de gedachte om aan de Middelbuurtseweg te blijven wonen. Voor de gemeentebesturen van Amerongen en Rhenen was dit voldoende reden om de voor de uitvoering van het renovatieplan benodigde financiële middelen ter beschikking te stellen. Ten behoeve van de daadwerkelijke verwezenlijking is een knelpuntenanalyse opgesteld, als bedoeld in de circulaire van de Staatssecretaris van VROM van 26 april 1995, nr. MG 95 -13. De conclusie uit deze analyse was dat handhaving van het woonwagencentrum acceptabel is. Omdat bruikbare alternatieven voor de huisvesting van woonwagenbewoners zowel in Amerongen als Rhenen ontbreken, gaven de betrokken gemeentebesturen de voorkeur aan de handhaving van de locatie, en aan het nieuw inrichten na uitvoering van bodemsanering.

De knelpuntenanalyse is aan het provinciaal bestuur toegezonden. Gedeputeerde Staten hebben, bij brief van 18 juni 1996 medegedeeld om vanuit het woonwagenbeleid, niet langer te streven naar opheffing van het woonwagencentrum. In hun brief van 17 september 1996 hebben zij dit standpunt definitief bevestigd. In belangrijke mate bepalend voor dit standpunt is het gegeven dat provincies en gemeenten sedert begin 1995 van de staatssecretaris van VROM meer beleidsvrijheid hebben gekregen. De staatssecretaris gaf daarbij aan dat als gemeenten op basis van een knelpuntenanalyse aantonen dat het opheffen van een centrum, niet beslist noodzakelijk is om problemen op een centrum op te kunnen lossen, een heroverweging van eerdere afspraken en/of besluiten mogelijk is. Gedeputeerde Staten wezen er wel op dat hun thans ingenomen positieve standpunt ten aanzien van de handhaving van het centrum, het feit onverlet laat dat in het kader van de noodzakelijke bestemmingsplan-herziening een nadere integrale afweging gemaakt zal worden van alle in het geding zijnde belangen.

In verband met deze ontwikkelingen is thans het onderhavige bestemmingsplan opgesteld.

3.2 Uitgangspunten voor renovatie en beheer

Uitgangspunt voor de omvang van het centrum is dat het, overeenkomstig de bestaande situatie, voorziet in 20 standplaatsen met bijbehorende parkeer- en speelvoorzieningen. Om een en ander te kunnen verwezenlijken is het huidige terrein volledig nodig. Dit wordt met name veroorzaakt door het feit dat op het kamp veel grote wagens met uitbouwen aanwezig zijn, die uit brandveiligheidsoverwegingen op enige afstand van elkaar geplaatst moeten kunnen worden. Genoemd aantal standplaatsen is ingegeven door de huidige bezetting van het centrum enerzijds en

door het gegeven dat Rhenen en Amerongen ingevolge het vigerende provinciale woonwagencentrumplan gezamenlijk 19 standplaatsen in stand dienen te houden anderzijds.

Op het centrum zijn geen sociale of onderwijsvoorzieningen aanwezig. Jonge kinderen worden thans reeds per busje naar een basisschool in Achterberg gebracht en in deze gang van zaken behoeft geen verandering te komen. Oudere op het centrum wonende kinderen, die vervolgonderwijs willen volgen, zijn over het algemeen georiënteerd op het nabijgelegen Veenendaal.

Hoewel blijkens de administratie van de gemeentelijke afdeling Sociale Zaken 17 werkloze centrumbewoners een bijstandsuitkering ontvangen (1995), is wel duidelijk dat diverse woonwagencentrumbewoners geld verdienen met de inzameling en verkoop van oud ijzer, etc. In relatie daarmee werden op het centrum nogal eens (illegale) sloopwerkzaamheden verricht. Deze activiteit op het centrum is nooit toegestaan, en is in de toekomstige situatie zeker niet passend. Er gaat daarvan een negatieve invloed uit op het woon- en leefmilieu op het centrum, en ook is bodemverontreiniging als gevolg daarvan opgetreden: een groot deel van de in paragraaf 2.2 geconstateerde bodemvervuiling hangt hiermee samen. Het renovatieplan heeft mede als opgave om de kans op onjuist gebruik te verkleinen. Een belangrijke verandering zal zijn het opheffen van de rondweg die nu langs de buitenzijde van het centrum ligt. Hier kan met bedrijfsauto's geparkeerd worden, maar de openbare ruimte biedt ook de mogelijkheid om allerlei afgedankte zaken onbeheerd achter te laten. In principe zal de ruimte van de rondweg toegedeeld worden aan de individuele standplaatsen; er is dan steeds een verantwoordelijke voor de onderhoudstoestand aanwijsbaar. In plaats van de rondweg wordt het centrale plein, waaraan de ingangskanten van de woonwagencentrumstandplaatsen zijn gelegen, (mede) toegankelijk voor auto's, en worden hier parkeerplaatsen voor personenauto's ingericht.

Omdat de staanplaatsen met de voorzijde direct grenzen aan het centrale plein, blijven in principe de vier hoekpunten van het plangebied over. In één van deze hoeken (de noordelijke) is de ingang van het centrum gesitueerd, in de zuidelijke hoek komt een kinderspeelplaats, ter vervanging van de speelgelegenheid op het centrale plein. Op de beide andere hoeken, de westelijke en de oostelijke, komen parkeerplaatsen voor bedrijfsauto's van de bewoners van het centrum. Voor deze voertuigen moet opstelruimten geschapen worden, omdat anders geparkeerd zou moeten worden buiten het centrum, in de praktijk dus op de Middelbuurtseweg. Eén van deze parkeerplaatsen (de oostelijke) kan bereikt worden door een rechtstreekse uitrit op de Middelbuurtseweg, de andere parkeerplaats wordt bereikt via het centrale plein. Er zal regelmatig toezicht worden uitgeoefend op het ordelijk gebruik van de openbare ruimte in het centrum. In het kader hiervan wordt het toezicht op het woonwagencentrum nieuw georganiseerd en geïntensiveerd. Het voorkómen van vervuiling, die mogelijk weer ten laste van de grondeigenaar (de gemeente Rhenen) zou komen, is daarbij een belangrijk uitgangspunt.

Een sloofterreintje is thans niet aanwezig. Binnen de gemeenten Amerongen en Rhenen is thans geen ruimte beschikbaar. In de gemeente Veenendaal kan in principe een sloofterrein worden gekocht.

Op het woonwagencentrum beschikken alle bewoners nu reeds over alle voor de gezondheid van belang zijnde voorzieningen. Er is riolering, men kan beschikken over warm en koud water, per standplaats is er een douche- en wasgelegenheid en

huishoudelijk afval kan worden gedeponneerd in op het centrum aanwezige rolcontainers. Regelmatig wordt het huisvuil en ander afval door de gemeente Rhenen van het centrum afgevoerd en wordt de openbare ruimte van het kamp geveegd. De kwaliteit van de installaties en de gebouwde voorzieningen is echter slecht: ze zijn minstens twintig jaar oud, en als gevolg van de jarenlange onzekerheid over het al dan niet voortbestaan van het centrum is er weinig onderhoud gepleegd. Renovatie is dan ook noodzakelijk. De eveneens te verrichten bodemsanering geeft mogelijkheid voor het vernieuwen van leidingen en verhardingen.

3.3 Toelichting bij het bestemmingsplan

Het bestemmingsplan is gericht op de situatie na de voorziene renovatie van het woonwagencentrum. Omdat niet alle onderdelen van het renovatieplan geheel definitief zijn, zijn enkele details van de opzet nog, binnen de gestelde grenzen, variabel.

Centraal in zowel het bestaande als het gerenoveerde centrum staat het middenplein, van waaruit de standplaatsen toegankelijk zijn. Er zijn enige speelvoorzieningen aanwezig, en parkeerplaatsen voor personenauto's, voor bewoners en bezoekers. De bestemming van het plein is Verblijfsgebied.

Rondom het plein zijn de 20 standplaatsen gelegen. De onderlinge begrenzingen en de plaats van de sanitaire voorzieningen zullen bij de renovatie ten dele wijzigen. Wat ook zal wijzigen is de diepte van de standplaatsen, door het toedelen van de huidige rondweg voor vrachtautoverkeer aan de standplaatsen. Het opheffen van de rondweg is gewenst ter voorkoming van ongecontroleerde dump- en sloopectiviteiten, zoals vermeld in paragraaf 3.2. Een en ander is opgenomen in de bestemming Woonwagenstandplaatsen. De vergroting van de standplaatsdiepte kan gevolge hebben dat de afstand tot de noordwestelijke plangrens, en daarmee de afstand tot de boerderij Middelbuurtseweg 58 kleiner wordt. Dit laatste is ongewenst, in verband hiermee is op de plankaart de "grens plaatsing woonwagens" aangegeven. Deze grens, die overeenkomt met de bestaande achterzijde van de standplaatsen mag niet overschreden worden door woon- en slaapruidten. Technische en sanitaire voorzieningen zijn wel achter deze grens toegestaan.

De oriëntatie van de standplaatsen op de hoeken van het centrale plein is moeilijk, hier wordt dan ook gedacht aan het onderbrengen van andere functies dan woonwagenstandplaatsen. In de noordelijke hoek van het woonwagencentrum is nu en in de toekomst de toegang tot het centrum gesitueerd (bestemming Verblijfsgebied). In de zuidelijke punt is een speelterrein voorzien (bestemming Groenvoorzieningen). In de oostelijke en westelijke punt van het plangebied wordt gedacht aan parkeerruimte voor vrachtauto's en bestelbusjes. Vorm en indeling zijn nog vast te stellen in samenhang met de herindeling van de standplaatsen, en zijn opgenomen binnen de bestemming Woonwagenstandplaatsen. Van toepassing is het bepaalde in de beschrijving in hoofdlijnen, artikel 3, lid 2, onder e.

De bestaande groenvoorzieningen en sloten rondom het centrum zijn opgenomen binnen de bestemming Groenvoorzieningen. Hierbinnen is in de voorschriften de mogelijkheid opgenomen van het realiseren van één extra uitrit van een parkeerterrein in de noordoostelijke hoek van het plangebied.

4 Uitvoerbaarheid van het plan

4.1 Maatschappelijke uitvoerbaarheid en inspraak

Ter plaatse bestaat al sinds 1949 een woonwagenlocatie. Dit heeft in het verleden wel geleid tot klachten, maar er kan worden vastgesteld dat omwonenden al jaren niet meer hebben geklaagd over overlast van het centrum.

Het voorontwerp van het onderhavige bestemmingsplan is aan inspraak onderworpen. Het is 4 weken ter inzage gelegd in de periode van 26 september tot en met 23 oktober 1996. Gedurende deze periode hebben enige personen de plannen ingezien; er zijn echter geen reacties binnengekomen.

4.2 Economische uitvoerbaarheid

De kosten voor renovatie komen ten laste van de beherende gemeenten Rhenen en Amerongen. De kredieten hiervoor worden beschikbaar gesteld uit de algemene middelen.

Voor zover de kosten van bodemsanering voor gemeentelijke rekening komen, zullen deze conform de in het verleden gemaakte schriftelijke afspraken naar rato van de inwonertallen verdeeld dienen te worden over de vijf gemeenten, die in het centrum geparticipeerd hebben, en wel Rhenen, Amerongen, Veenendaal, Leersum en Renswoude. Een gedetailleerd kostenoverzicht moet nog worden opgesteld.

5 Gevoerd overleg

Het concept-plan is in het kader van het ambtelijk vooroverleg rechtstreeks voorgelegd aan de Provinciale Planologische Commissie. Deze versnelde procedure is gemotiveerd door het feit dat het woonwagencentrum reeds vele jaren bestaat, en het bestemmingsplan in feite slechts legalisatie inhoudt.

De P.P.C. heeft het plan in de vergadering van 18 december 1996 behandeld. Het advies is als bijlage bij deze toelichting gevoegd. Op de gemaakte opmerkingen is het volgende te antwoorden.

1. Hoewel in de plantoelichting is vermeld dat er sprake is van ernstige bodemverontreiniging, blijkt niet duidelijk wanneer er tot bodemsanering zal worden overgegaan.

Antwoord: De thans gegeven zekerheid dat het woonwagencentrum kan blijven bestaan, maakt de reeds lang voorgenomen herinrichting van het centrum mogelijk. In het kader van deze herinrichting vindt tevens de bodemsanering plaats. Het ligt in het voornemen om de start van de herinrichting en de bodemsanering te doen plaatsvinden in het eerste kwartaal van 1998.

2. Wij achten het voorts gewenst dat nader wordt aangegeven op welke wijze de ongewenste sloopwerkzaamheden, die thans op het terrein van het centrum plaatsvinden, zullen worden beperkt.

Dit met name tegen de achtergrond van het feit dat als deze werkzaamheden niet voor een tijdstip van het rechtskracht verkrijgen van het plan zijn beëindigd, zij op grond van de in artikel 8, lid 1 van de voorschriften opgenomen overgangsbepalingen mogen worden voortgezet.

Antwoord: Een belangrijk uitgangspunt bij de herinrichting van het woonwagencentrum vormt juist het tegengaan van en het controleerbaar houden van sloopwerkzaamheden en het storten van afval. In de bestaande situatie zijn de woonwagens gelegen aan, en georiënteerd op een centraal plein. Tevens bestaat een rondweg achter de woonwagenstandplaatsen langs.

Op deze rondweg hebben in het verleden sloopwerkzaamheden en dergelijke plaatsgehad, hoewel dat niet toegestaan was. Omdat deze activiteiten plaatsvonden buiten het directe zicht en op voor een ieder toegankelijk terrein, is niet meer na te gaan wie verantwoordelijk was voor de werkzaamheden en de daardoor veroorzaakte vervuiling. Bij de renovatie van het woonwagencentrum wordt de rondweg opgeheven en worden de gronden toegevoegd aan de woonwagenstandplaatsen, waarmee de verantwoordelijkheid voor het beheer duidelijk wordt.

In de toekomstige situatie zal ook het beheer opnieuw geregeld worden. Het dagelijkse beheer zal worden geïntensiveerd en toevertrouwd aan de Rhenense Woningstichting. Dit beheer krijgt ook een duidelijk mandaat, omdat het voortbestaan van het woonwagencentrum thans, in tegenstelling tot het verleden, zeker is.

Het is ons inziens niet juist om de sloopwerkzaamheden te beschouwen als bestaande activiteiten, die in aanmerking zouden komen voor toepassing van het overgangsrecht. Zoals reeds vermeld gaat het om incidentele activiteiten in het verleden, die ook toen illegaal waren: de rondweg was slechts bestemd voor het rijden en parkeren van auto's. Er is dus geen sprake van bestaande activiteiten, er wordt thans wél regelmatig toezicht uitgeoefend, en (zoals onder antwoord 1 reeds vermeld) het terrein zal op korte termijn gerenoveerd worden.

3. In artikel 2, lid 2 onder e van de voorschriften wordt de mogelijkheid geboden binnen de bestemming Woonwagendstandplaatsen parkeerplaatsen voor ten hoogste 15 vrachtauto's in te richten. Een nadere toelichting op het doel en de wenselijkheid hiervan ontbreekt. Hetzelfde geldt voor de in artikel 5, lid 1 opgenomen (extra) doorgang voor auto's binnen de bestemming Groenvoorzieningen.

Antwoord: Het betreft hier parkeerruimte voor de bedrijfsauto's, die in gebruik zijn bij bewoners van het centrum. Het betreft bestelwagens en kleine vrachtauto's, die te groot zijn om te parkeren op de voorziene parkeerplaatsen voor personenauto's op het centrale plein, direct bij de woonwagendstandplaatsen. Voor deze bedrijfsauto's moet plaats geboden worden, omdat anders geparkeerd zou worden op de openbare wegen buiten het centrum, met name op de Middelbuurtseweg. Er zijn twee van dergelijke parkeersplaatsen voorzien, op de oostelijke en de westelijke hoek van de bestemming "Woonwagendstandplaatsen". Zie hiervoor ook de nadere beschrijving in paragraaf 3.2 van deze toelichting. Voor de parkeerplaats in de oostelijke hoek is een rechtstreekse uitrit op de Middelbuurtseweg in principe praktischer dan een op het centrale plein in het centrum, vandaar dat een uitrit door de als Groenvoorzieningen bestemde randstrook van het woonwagencentrum mogelijk gemaakt wordt.

4. In de plantoelichting wordt overigens vermeld dat Gedeputeerde Staten naar aanleiding van de knelpuntenanalyse bij brief van 18 juni 1996 hebben medegedeeld om vanuit het woonwagenbeleid niet langer te streven naar opheffing van het woonwagencentrum.

Omdat deze brief slechts een voorlopig standpunt inhield en inmiddels door Gedeputeerde Staten bij brief van 17 september 1996 een definitief standpunt is ingenomen met betrekking tot de handhaving van het centrum, ware de toelichting op dit punt aan te passen.

Antwoord: Deze aanpassing heeft plaatsgevonden.

5. In het plan wordt geen aandacht besteed aan de inspraak.

Antwoord: Inspraak heeft inmiddels plaatsgevonden. Zie hiervoor het gestelde onder 4.1.