

PROVINCIALE PLANOLOGISCHE COMMISSIE
Ingekomen: 15 JUNI 1990 nr:

Gemeente Doorn

Bestemmingsplan "Woonwagencentrum
in fase G"

- A. Toelichting
- B. Voorschriften

Utrecht, december 1989

Gemeente Doorn

Bestemmingsplan "Woonwagencentrum in fase G"

Amersfoort, december 1989 (W.504.076)

Inhoud:

A. Toelichting

1. Inleiding
2. Ligging plangebied
3. Locatiekeuze
 - 3.1 Geschiedenis
 - 3.2 Geschiedenis Woonwagenwet
 - 3.3 Keuze Gooyerdijk
 - 3.4 Woonwagenplan provincie Utrecht
 - 3.5 Het instrumentarium van de Woonwagenwet
 - 3.6 Locatie Boswijklaan
 - 3.7 Keuze voor een nieuwe locatie
 - 3.7.1 Driehoek Woestduinlaan-Van Galenlaan
 - 3.7.2 Locatie Molenweg
 - 3.7.3 Locatie Willem de Zwijgerlaan
 - 3.7.4 Locatie De Wijngaard fase H.
 - 3.7.5 Locatie De Wijngaard fase G.
4. Wet geluidhinder
5. Bodemonderzoek
6. Inrichtingsschets
7. Juridische toelichting
8. Maatschappelijke uitvoerbaarheid
9. Exploitatie-opzet
10. Overleg
11. PPC

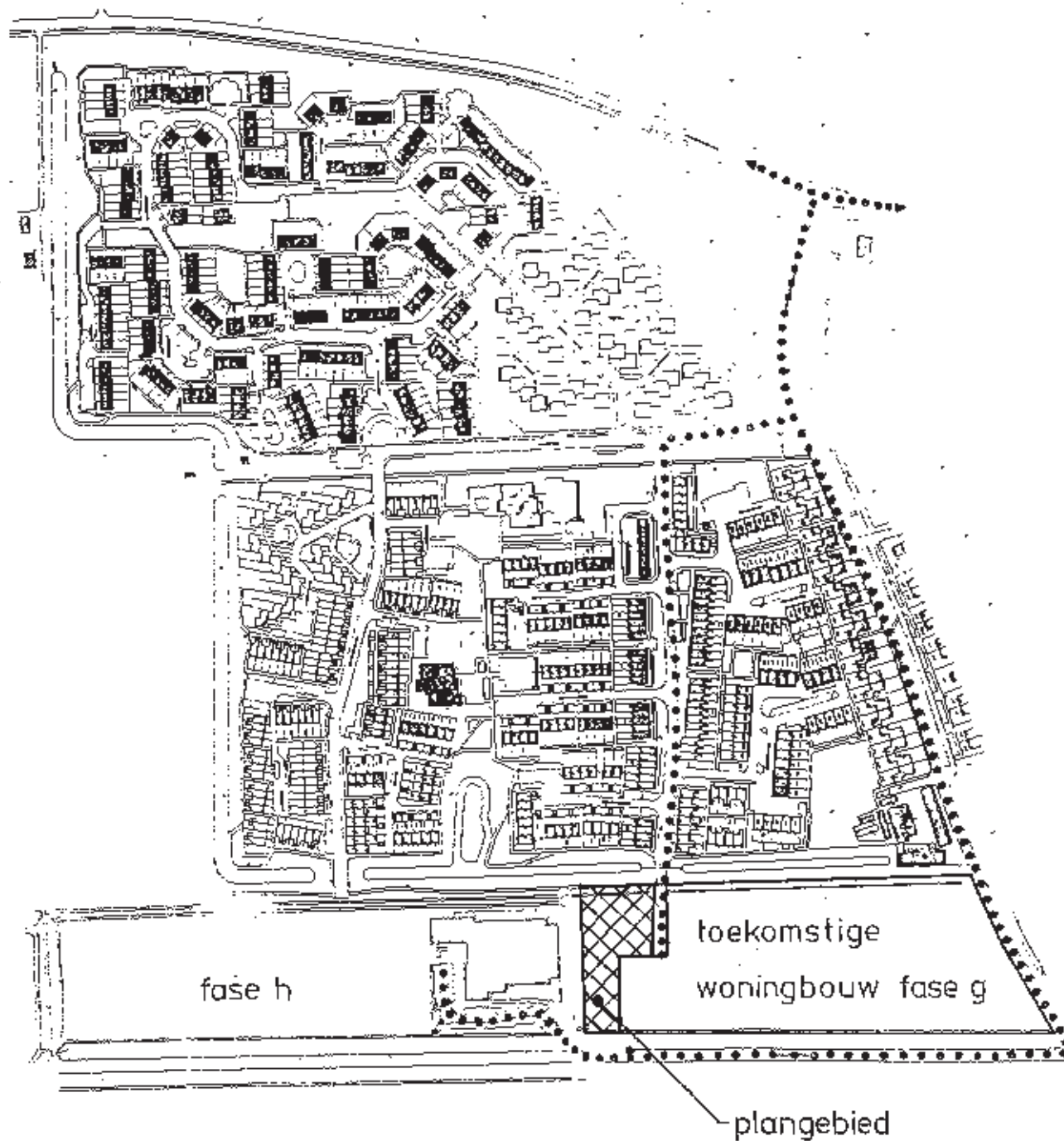
Bijlage A. Verklaringen als bedoeld in artikel 74 van de Wet
geluidhinder

Bijlage B. Verslag inspraakavond met betrekking tot locatiekeuze

B. Voorschriften

HOOFDSTUK	I	:	ALGEMENE BEPALINGEN
Artikel	1	:	begripsbepalingen
Artikel	2	:	wijze van meten
Artikel	3	:	dubbeltelbepaling
HOOFDSTUK	II	:	BESTEMMINGSBEPALINGEN
Artikel	4	:	woonwagenstandplaatsen
Artikel	5	:	openbaar groen
Artikel	6	:	verkeersdoeleinden
Artikel	7	:	speelterrein

HOOFDSTUK III	:	GEBRUIKSBEPALINGEN
Artikel 8	:	gebruik van gronden en bouwwerken
Artikel 9	:	algemene vrijstelling
Artikel 10	:	overgangsbepalingen
HOOFDSTUK IV	:	SLOTBEPALINGEN
Artikel 11	:	strafbepaling
Artikel 12	:	titel



TEKENING 1 LIGGING PLANGEBIED

A. Toelichting

1. Inleiding

In het Woonwagenplan van de provincie Utrecht (februari 1979) staat, in het kader van de opheffing van het regionaal woonwagencentrum te Amersfoort, dat op de gemeente Doorn de verplichting rust een standplaats voor 5 woonwagens aan te wijzen en planologisch mogelijk te maken. Dit dient in principe voor 1 januari 1987 gereed te zijn, omdat er naar gestreefd wordt het regionaal woonwagencentrum in Amersfoort op die datum op te heffen. Inmiddels is een herziening van het Provinciaal Woonwagenplan in voorbereiding, waarin Doorn een zesde standplaats krijgt toegewezen. Hiertegen bestaan geen bezwaren. Ofschoon de herziening van het Provinciaal Woonwagenplan zich nog in een ontwerpfase bevindt, wordt in dit bestemmingsplan toch al voor zes woonwagens een locatie aangewezen.

De locatie die na de Gooyerdijk en Boswijklaan door de raad is aangewezen, is gelegen in het zuidelijk gedeelte van fase G in de woonwijk de Wijngaard.

Deze grond valt nu nog onder het globale bestemmingsplan "De Wijngaard". De voorschriften van dit plan laten geen vestiging van woonwagens toe. Om die reden is dan ook een nieuw bestemmingsplan in procedure gebracht.

2. Ligging plangebied

De locatie grenst in het oosten aan een bosgebied met de bestemming openbaar groen. De grens wordt hier gevormd door de Wijngaardssteeg. In het zuiden ligt Fase H. Hier bevinden zich een sporthal en een basisschool. Op de resterende gronden rust de bestemming recreatieve doeleinden.

Ten westen liggen de woonbuurten A, F en B. De grens hiermee wordt gevormd door het Schaffelaerslaantje en een waterloop.

In het noorden grenst het plangebied aan het resterende deel van Fase G, waar in de toekomst woningen gebouwd zullen gaan worden. Het plangebied is bereikbaar via de Vruchtengaard (zie kaartje 1).

3. Locatiekeuze

3.1. Geschiedenis

Bij besluit van 14 september 1982, nr. 552 RO/1842, hebben gedeputeerde staten van Utrecht goedkeuring onthouden aan het op 6 april 1981 vastgestelde bestemmingsplan "Landelijke Gebied 1e partiële herziening (woonwagencentrum)".

Het provinciaal bestuur heeft tot onthouding van goedkeuring van het onderhavige bestemmingsplan besloten vanwege:

- het feit, dat door de gemeente niet is voldaan aan de verwachtingen van een snelle realisering van het woonwagencentrum;
- het gegeven, dat subsidiëring van het rijk in de kosten van realisering van het woonwagencentrum twijfelachtig is geworden, omdat het toenmalige ministerie van C.R.M. de voorwaarde had gesteld, dat het centrum in 1980 gerealiseerd diende te zijn;
- de omstandigheid, dat de aanvaardbaarheid van situering van het centrum op een voormalige vuilstortplaats uit een oogpunt van volks-

gezondheid ernstig moet worden betwijfeld;
 - het feit, dat aan de voorwaarde tot aansluiting van het woonwagencentrum op de gemeentelijke riolering niet werd voldaan.
 In verband met deze beslissing zijn de daaruit voortvloeiende konsekventies nader onderzocht, en in de volgende hoofdstukken weergegeven.

Alvorens nader op de consequenties van bovenvermeld besluit van gedeputeerde staten van Utrecht en de huidige stand van zaken in te gaan, wordt in het kort de geschiedenis en intantia van de Woonwagenwet alsmede de totstandkoming van het bestemmingsplan "Landelijk Gebied le partiële herziening (woonwagencentrum)" gememoreerd.

3.2. Geschiedenis Woonwagenwet

De eerste wettelijke maatregelen, gericht op de woonwagenbevolking vonden hun oorsprong bij het Ministerie van Justitie. De Woonwagenwet van 1918 had voornamelijk de bescherming van de sedentaire samenleving tegen de reizende woonwagenbewoners en de handhaving van de openbare orde als doel. Een vergunningstelsel werd ingevoerd, gebonden aan middelen van bestaan, behoorlijk leefgedrag en schoolgaande kinderen. In 1922 werd op advies van de staatscommissie Vervanging Armenwet voorgesteld om de reizigers een trekverbod op te leggen en hen in regionale centra onder rijkszorg te huisvesten.

Een in 1957 uitgebracht rapport stelde als doel heropvoeding van de woonwagenbewoners vanwege hun onmaatschappelijk geacht gedrag, hetgeen via regionale centra met aparte voorzieningen vorm zou moeten krijgen. De in de jaren '60 veelal onder verantwoordelijkheid van woonwagenschappen tot stand gekomen grote centra versterkten echter in veel gevallen het isolement van de woonwagenbewoners, terwijl de concentratie van bewoners vaak aanleiding gaf tot grote onrust bij confrontatie tussen met elkaar conflicterende groepen.

In het begin van de jaren '70 uitten woonwagenbewoners hun misnoegen over de aparte behandeling en de regionalisering. Hun bezwaren richtten zich met name op de gettovorming en gespannen leefsituatie op de grote centra en de toenemende onderlinge concurrentie. In 1973 was men inmiddels al van beleidszijde weer voor de herindeling van kleine centra.

In de regeringsnota Woonwagenbeleid, zoals deze in 1974 aan de Tweede Kamer der Staten-Generaal is aangeboden, werd melding gemaakt van het feit, dat de ontwikkeling van de laatste jaren te zien had gegeven, dat de grote centra, met name waar deze min of meer geforceerd tot stand waren gekomen, in onvoldoende mate bijdroegen aan de verzeenlijking van het bij de regering voor ogen staande beleid, dat erop was gericht woonwagenbewoners zoveel mogelijk in staat te stellen, met behoud van wat voor een positieve ontwikkeling van hun groepsleven waardevol is, volwaardig te functioneren in de maatschappij.

Deze nota resulteerde in een breuk met het grote centrabeleid en werd geformaliseerd in een wijziging van de Woonwagenwet, op basis waarvan iedere gemeente de verplichting kreeg op haar grondgebied een openbaar centrum voor woonwagens te realiseren en in stand te houden.

Via het thans gevoerde kleine centrabeleid wordt nu geleidelijk opheffing van speciale voorzieningen en normalisatie van beleidsmaatregelen nagestreefd.

Zoals hierna nog uiteen zal worden gezet, biedt de Woonwagenwet een nagenoeg compleet instrumentarium in het kader van de ruimtelijke ordening en volkshuisvesting, terwijl de provincies een woonwagenplan moeten opstellen.

Tot slot merken wij in dit verband op, dat de woonwagenbewoners in 1980 bij andere minderheden in Nederland zijn gevoegd met de bedoeling hen eveneens bijzondere aandacht binnen het algemene beleid te geven. de integratiegedachte werd vervangen door het idee van wederzijdse acceptatie, gelijkwaardige ontplooiing in de samenleving op hun eigen wijze en terugdringen van achterstand.

3.3. Keuze Gooyerdijk

Reeds in 1973 is overleg gevoerd met het voorlopig bestuur van het Regionaal Woonwagencentrum Amersfoort vanwege het door dit bestuur geuite voorstel tot realisering van een woonwagencentrum met 20 wagens in Doorn. Dit overleg leidde er in 1975 toe, dat besloten werd medewerking te verlenen aan de tot standkoming van een woonwagencentrum voor 4 à 5 wagens ten behoeve waarvan een bestemmingsplan diende te worden opgesteld.

Daartoe werd een viertal locaties onderzocht, te weten de driehoek Woestduinlaan-Van Galenlaan, De Wijngaard, Boswijklaan en de Gooyerdijk. Na overleg met het Woonwagenschap regio Amersfoort en het Bureau Landelijk Contact Utrecht van het toenmalige ministerie van CRM werd besloten de keuze te doen bepalen op de locatie Gooyerdijk.

De keuze van deze locatie vormde de aanleiding een bestemmingsplan voor dit gebied voor te bereiden en de gemeenteraad een krediet te vragen voor de noodzakelijk te nemen voorbereidingsmaatregelen.

Na het vereiste vooroverleg ex artikel 8 van het Besluit op de Ruimtelijke Ordening heeft de gemeenteraad op 6 april 1981 besloten tot de vaststelling van het onderhavige bestemmingsplan.

Het resultaat van de daarna bij gedeputeerde staten van Utrecht gevoerde procedure ter verkrijging van de vereiste goedkeuring van het bestemmingsplan is bekend.

3.4. Woonwagenplan provincie Utrecht

Provinciale staten van Utrecht hebben op 21 februari 1979 besloten tot vaststelling van het Woonwagenplan Provincie Utrecht. Op basis van dit plan dient de gemeente Doorn in totaal vijf standplaatsen te realiseren.

De in het Woonwagenplan neergelegde en -naar onze mening- meest essentiële criteria zijn:

- de standplaatsen dienen bij voorkeur niet verder dan op 800 meter loopafstand te liggen van buurt- of wijkvoorzieningen, terwijl de afstand tussen een groep van standplaatsen en de dichtstbijzijnde woonbebouwing in beginsel kort dient te zijn;
- ten aanzien van de ontsluiting voor gemotoriseerd verkeer dient een rechtstreekse aansluiting van het woonwagencentrum op de wijkontsluiting te worden nagestreefd;
- een zeker eigen gebied voor de woonwagenbevolking, dat door middel van een niet al te nadrukkelijke beplanting enigszins kan worden afgeschermd, is van belang te achten.

Hoewel in deze geen sprake is van een uitputtende opsomming van de criteria -hiervoor wordt verwezen naar het Woonwagenplan zelf- zijn deze criteria als de meest belangrijke aan te wijzen.

3.5. Het instrumentarium van de Woonwagenwet

De Woonwagenwet kent een eigen instrumentarium, hetwelk kan worden benut, indien de provincie over een rechtskracht bezittend woonwagenplan beschikt. De macht van dit plan is gelegen in de omstandigheid, dat de aangewezen gemeenten ingevolge artikel 4a, lid 10, van de Woonwagenwet verplicht zijn gevolg te geven aan het Woonwagenplan. Dit impliceert voor Doorn het realiseren van een woonwagencentrum met vijf standplaatsen binnen een eventueel door gedeputeerde staten van Utrecht te stellen termijn.

Ofschoon de mogelijkheden van de Wet op de Ruimtelijke Ordening niet zonder meer opzij worden gezet door de Woonwagenwet (verwezen zij naar o.a. de aanwijzingsbevoegdheid ex artikel 37 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening van gedeputeerde staten), ligt het voor de hand dat het provinciaal bestuur ter uitvoering van het gestelde in het woonwagenplan uiteindelijk gebruik zal maken van de aan hem in de Woonwagenwet toegekende bevoegdheden.

De in de Woonwagenwet vervatte regeling zou men kunnen zien als een verfijning van de hiervoor genoemde aanwijzingsbevoegdheid van gedeputeerde staten. De normale gang van zaken bij aanwijzingen ex artikel 37 van de wet op de Ruimtelijke Ordening is, dat tegen een dergelijk besluit van gedeputeerde staten door de gemeenteraad en/of de inspecteur van de ruimtelijke ordening beroep bij de Kroon kan worden ingesteld. De Woonwagenwet beperkt dit beroepsrecht in die zin, dat tegen de termijn als zodanig geen bezwaar kan worden gemaakt van het in de Wet op de Ruimtelijke Ordening neergelegde recht. Een recht van beroep op de Kroon bestaat slechts indien de aanwijzing van de situering van het woonwagencentrum op bezwaren stuit.

Inmiddels heeft de waarnemend Voorzitter van de Afdeling voor de geschillen van bestuur bij beschikking van 7 september 1983 een besluit tot aanwijzing van bepaalde nader genoemde locaties geschorst en daarmee impliciet te kennen gegeven, dat van genoemde bevoegdheid slechts in exceptionele gevallen gebruik mag worden gemaakt. Vooruitlopend op de vaststelling van een bestemmingsplan, waarin een woonwagencentrum is voorzien, kunnen gedeputeerde staten op grond van het bepaalde in de Woonwagenwet de gemeente (bindend) uitnodigen om, met afwijking voorzover nodig van het bepaalde in de artikelen 48 en 50 van de Woningwet of de artikelen 44 en 46 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening, bouw- en aanlegvergunningen te verlenen, welke nodig zijn voor de uitvoering van werken voor de stichting van een woonwagencentrum.

Indien binnen zes weken door de gemeente geen gevolg is gegeven aan de door gedeputeerde staten gedane uitnodiging, verleent dit college de vergunningen en zullen zij overgaan tot vaststelling of herziening van een bestemmingsplan.

Uiteraard zijn de kosten van een dergelijke procedure voor rekening van de gemeente. De Kroon fungeert in een dergelijk geval als bezwaarschriftenorgaan en treedt als zodanig in de plaats van gedeputeerde staten. Een op deze wijze tot stand gekomen bestemmingsplan wordt geacht door de gemeenteraad onder goedkeuring van gedeputeerde staten van Utrecht te zijn vastgesteld.

Blijkens mededelingen van het Woonwagenschap regio Amersfoort blijkt tot op dit moment door de provincie geen gebruik gemaakt te zijn van de op grond van de Woonwagenwet toegekende en verstrekkende bevoegdheden. Bij de vaststelling van het provinciaal woonwagenplan hebben gedeputeerde staten van Utrecht echter te kennen gegeven, voorzover nodig, daaraan wel toepassing te geven.

3.6. Locatie Boswijklaan

In verband met het eerder aangehaalde besluit van gedeputeerde staten van Utrecht werd in december 1982 in overleg getreden met het Woonwagenschap regio Amersfoort, teneinde uit de onstane impasse te geraken. Daarbij is in beginsel een tweetal locaties ter sprake gekomen, te weten De Wijngaard en Boswijklaan.

In het overleg met het Woonwagenschap is door het college van burgemeester en wethouders gesteld, dat een locatie in De Wijngaard naar hun opvatting niet aanvaardbaar zou worden geacht door de gemeenteraad, vanwege de omstandigheid, dat dit zou leiden tot een beperking van de, toch al geringe resterende bouw mogelijkheden binnen de gemeente. Het Woonwagenschap regio Amersfoort stond echter niet zonder meer afwijzend tegenover de locatie aan de Boswijklaan omdat het schap voornemens was een werkgelegenheidsbeleid op te starten en genoemde locatie in deze zin daaraan een positieve bijdrage kan leveren.

Op verzoek van het college is het Woonwagenschap regio Amersfoort daarop in overleg getreden met het provinciaal Locatie-beoordelingsteam, welk advies team bij brief van 28 februari 1983 berichtte voorkeur te geven aan een locatie in De Wijngaard boven de locatie aan de Boswijklaan, omdat het realiseren van bedrijfsstandplaatsen slechts haalbaar wordt geacht als van meet af aan met zekerheid bekend is voor welke woonwagengezinnen met bedrijf de standplaatsen gerealiseerd zullen worden.

Bij brief van 28 maart 1983 deelt het bestuur van genoemd woonwagenschap mede dat de mogelijkheid voor een locatie aan de Boswijklaan serieus dient te worden gezien, mede in verband met het feit dat ter plaatse tegemoet kan worden gekomen aan de wens werkgelegenheid te creëren in de vorm van overdekte opslagruimte of anderszins. De uitdrukkelijke voorwaarde van het provinciaal Locatie-beoordelingsteam, dat de bedrijfsstandplaatsen slechts mogen worden gerealiseerd, indien een aantoonbare behoefte bestaat voor woonwagengezinnen met bedrijven, wijst het bestuur af vanwege het gegeven dat noch de provincie, noch de rijksoverheid tot nu toe een werkgelegenheidsbeleid voor woonwagengezinnen tot stand hebben gebracht danwel hiervoor financiële middelen beschikbaar hebben gesteld.

Naar aanleiding hiervan heeft op 4 mei 1983 een gesprek plaatsgevonden tussen de provincie, het Woonwagenschap, het ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer alsmede het college van burgemeester en wethouders, waarin meer duidelijkheid is geschapen omtrent de door het college voorgestelde locatie en is afgesproken dat deze locatie officieel zou worden voorgelegd aan gedeputeerde staten. Het daartoe bestemde schrijven van 30 mei 1983 van het college resulteerde in een gesprek op 20 september 1984 met gedeputeerde staten en heeft geleid tot een positieve opstelling van het provinciaal bestuur. Bij brief van 20 november 1984 delen gedeputeerde staten mede in principe accoord te gaan met de voorgestelde locatie, zij het, dat de inrichting van het bedrijfsterrein ten behoeve van de woonwagengezinnen niet voor subsidie in aanmerking komt. De criteria, die echter voor de reguliere openbare standplaatsen gelden, zullen in dat geval soepel worden gehanteerd.

Gedeputeerde staten verzoeken tot slot het realiseren van de woonwagenstandplaatsen annex bedrijfsruimten in verband met een noodzakelijke herziening van het ter plaatse vigerende bestemmingsplan via het nemen van een voorbereidingsbesluit en een anticipatieprocedure te versnellen.

Alvorens het aldus aangepaste bestemmingsplan in het vooroverleg ex artikel 8 van het Besluit op de Ruimtelijke Ordening te brengen en aan de locatie Boswijklaan de nodige publiciteit te schenken in de vorm van een hoorzitting en eventueel een tentoonstelling, waarvan het materiaal ter beschikking wordt gesteld door het ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, was een definitieve standpuntbepaling omtrent de locatie noodzakelijk.

Ten behoeve daarvan is op 1 juli 1985 de Nota Locatie Woonwagencentrum uitgebracht, welke de basis vormde voor de keus van de locatie Boswijklaan en waarin nader op de totale problematiek rond die locatie is ingegaan.

In de openbare vergaderingen van 19 en 20 augustus 1985 werden de raadscommissies Welzijn respectievelijk Gemeentewerken verzocht om het college van advies te dienen omtrent de voorgestelde locatie. In meerderheid hebben de desbetreffende commissies kunnen instemmen met het starten van de procedures ter realisering van een woonwagencentrum op de locatie Boswijklaan.

Op voorstel d.d. 26 augustus 1985, nr. 80, van het college werd in de openbare vergadering van 16 september 1985 door de raad het voorbereidingsbesluit Boswijklaan vastgesteld.

In genoemde vergadering zijn ter realisering van het woonwagencentrum de volgende uitgangspunten geformuleerd:

- voor de inrichting van bedrijfsstandplaatsen dient een bijdrage te worden verkregen van de rijks- en provinciale overheid;
- zekerheid dient te worden verkregen bij de realisering van een woonwagencentrum met bedrijfsstandplaatsen omtrent de noodzaak van vestiging van ambachtelijke bedrijfjes, waarvoor het Woonwagenschap gegadigden dient aan te dragen;
- deze gegadigden moeten daadwerkelijk bereid zijn zich op het te realiseren woonwagencentrum te vestigen;
- de inspraak dient uitvoerig te zijn.

Na de op 28 oktober 1985 in Park Boswijk voor de Doornse bevolking belegde inspraakavond en met het oog op de evaluatie daarvan is vervolgens geheel in de lijn van het te dien aanzien bestaande geregelde contact, contact gezocht met het Woonwagenschap regio Amersfoort teneinde de voortgangsrichting van het verder uit te zetten beleid te bespreken.

Uit dit overleg en voorts uit contacten met het Woonwagenschap, met de provincie Utrecht en het Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer bleek, dat ten aanzien van de in de vergadering van 16 september 1985 geformuleerde gemeentelijke voorwaarden geen zekerheid kon worden verschaft, in dierr voege dat provincie en ministerie daaromtrent geen uitlatingen deden en niet verwacht mocht worden dat dit alsnog vóór 24 februari 1986 zou geschieden -alsmede dat het Woonwagenschap geen enkele garantie kon verstrekken ten aanzien van de daadwerkelijke bezetting door bedrijfsuitoefenende gegadigden van het te realiseren woonwagencentrum.

Op basis hiervan is geconstateerd dat de in de meergenoemde raadsvergadering gestelde essentiële voorwaarden niet zijn vervuld. Verder uitstel met betrekking tot het innemen van een definitief standpunt werd met het oog op de raadsvergadering van 24 februari 1986 niet verantwoord geacht. Dit betekende dat de visie ten aanzien van de lokatie Boswijklaan niet kon worden gehandhaafd en dat het college genoodzaakt was de raad in de vergadering van 24 februari 1986 voor te stellen het voorbereidingsbesluit Boswijklaan in te trekken, steld tot intrekking van het voorbereidingsbesluit Boswijklaan over te gaan.

3.7. Keuze voor een nieuwe locatie

In verband met het noodzakelijke beraad ten aanzien van een mogelijk nieuwe locatie werd besloten tevens onze Nota Locatie Woonwagencentrum van 1 juli 1985 in te trekken. Op 28 februari 1986 vond vervolgens - naar aanleiding van het besluit d.d. 24 februari 1986 van de gemeenteraad- overleg plaats ter provinciale griffie met gedeputeerde staten van Utrecht. Deze gaven te kennen, dat het gemeentebestuur naar zijn opvatting vóór 15 maart 1986 een nieuwe locatie diende aan te wijzen. Bij brief van 13 maart 1986 werd gedeputeerde staten van Utrecht medegedeeld, dat niet aan de door de gedeputeerde gestelde termijn zou kunnen worden voldaan, omdat de gemeenteraad nauw bij de aanwijzing van een nieuwe locatie diende te worden betrokken en voorts ten aanzien van een nieuwe locatie eenzelfde zorgvuldigheid zou moeten worden betracht als geschied is met betrekking tot de locatie Boswijklaan.

Tot slot werd te kennen gegeven, dat het college, gelet op enerzijds de voorgeschiedenis en anderzijds de noodzakelijkheid bij de te bepalen keuze, inzicht te hebben in het antwoord op de vraag of deze door de (meerderheid van de) raad in beginsel zal worden onderschreven, voornemens is -zulks onder het betrachten van de vereiste zorgvuldigheid- onverwijld, doch niet overijld, de thans voor hun liggende weg in te slaan, waartoe op 24 maart 1986 overleg met de fractievoorzitters uit de gemeenteraad heeft plaatsgevonden.

Voordat nader op de thans in ogenschouw genomen locaties wordt ingegaan, dient nog te worden opgemerkt, dat van de zijde van de provincie en het Woonwagenschap sprake is van een misverstand, waar zij stellen, dat het college op de hoogte wenst te worden gesteld van de namen van de gegadigden voor het centrum. Met enige nadruk wijst het college erop, dat hij slechts een garantie heeft willen verkrijgen, dat er ook daadwerkelijk gegadigden zouden zijn voor een woonwagencentrum met bedrijfsstandplaatsen, hetgeen naar hun mening een alleszins redelijke en overigens begrijpelijke gedachte kan worden geacht.

Met betrekking tot de keuze van een nieuwe locatie heeft het college - mede teneinde op korte termijn een centrum tot stand te kunnen brengen- een aantal eisen geformuleerd, welke als volgt luiden:

- a. de locaties Gooyerdijk en Boswijklaan komen vanwege de voorgeschiedenis en de uitgangspunten van het provinciaal Woonwagenvanplan niet meer in aanmerking;
- b. er dient een locatie te worden aangewezen, die voldoet aan de rijksrichtlijnen en de richtlijnen van het provinciaal Woonwagenvanplan;
- c. op de locatie-kosten dient de gebruikelijke rijksbijdrage van 95% te worden verkregen;
- d. het woonwagencentrum dient met voortvarendheid gerealiseerd te kunnen worden.

Aan de hand hiervan zijn de volgende locaties aan een nader onderzoek onderworpen, namelijk:

3.7.1 Driehoek Woestduinlaan-Van Galenlaan.

Deze locatie komt, zoals reeds verschillende keren te kennen is gegeven, niet voor de realisering van een woonwagencentrum in aanmerking op grond van nog immer geldende argumenten.

Dit terrein bevindt zich binnen de bebouwde kom en kan om die reden bebouwd worden. De afstand tot in de nabijheid gelegen woningen is overeenkomstig de uitgangspunten van het Provinciaal Woonwagenvanplan, hetgeen ook geldt voor de afstand tot de winkels.

3.7.5. Locatie De Wijngaard fase G.

Deze locatie is gelegen in fase G, direct ten noorden van sporthal Steinheim en voldoet volledig aan rijks- en provinciale richtlijnen.

Ter plaatse is vigerend het globale bestemmingsplan "De Wijngaard", waarin het perceel is aangewezen tot "Woongebied I". De gronden op de kaart bestemd tot "Woongebied I" mogen worden gebruikt voor woondoel-einden en de daarbij behorende gebouwde voorzieningen. Deze bestemming dient door burgemeester en wethouders nader te worden uitgewerkt.

Een bestemming van een gedeelte van het terrein als woonwagencentrum, komt in beginsel overeen met de bestemming "Woongebied I", zij het, dat de voorschriften niet die mogelijkheden bieden, die voor de realisering van een woonwagencentrum noodzakelijk zijn.

Kwamen burgemeester en wethouders in 1982 nog tot de conclusie, dat de realisering van een woonwagencentrum ter plaatse ongewenst was vanwege de omstandigheid, dat realisering van woningbouw in dit plangebied eerst in 1987 aan bod zou komen en derhalve integratie van de woonwagenbevolking te lang op zich zou laten wachten, thans treft dit argument geen doel meer.

Immers, burgemeester en wethouders zijn uiteraard mede afhankelijk van de contingentering-voornemens in 1988 te doen aanvangen met de woningbouw ter plaatse, zodat integratie en in de huidige tijd nog meer wederzijdse acceptatie naar onze opvatting vrij snel tot stand kan worden gebracht en isolatie van de naar Doorn komende woonwagenbevolking niet te verwachten is.

Daarenboven is een bijkomende positieve factor, dat geen procedures op grond van de Wet geluidhinder behoeven te worden gevoerd ten behoeve van de realisering van het woonwagencentrum.

4. Wet geluidhinder.

In de onmiddellijke omgeving van het plangebied liggen de Beaufortweg, de Wijngaardsesteeg en de Vruchtengaard.

Deze zijn als belangrijkste ontsluitingswegen aan te merken.

Op 12 mei 1986 (zie bijlage) heeft de gemeenteraad besloten te verklaren dat naar verwachting binnen een periode van 10 jaar, op deze wegen per etmaal geen grotere verkeersintensiteit aanwezig is dan 2450 motorvoertuigen.

Hierdoor valt de bebouwing niet onder de Wet geluidhinder en behoeven geen geluidsberekeningen te worden gemaakt.

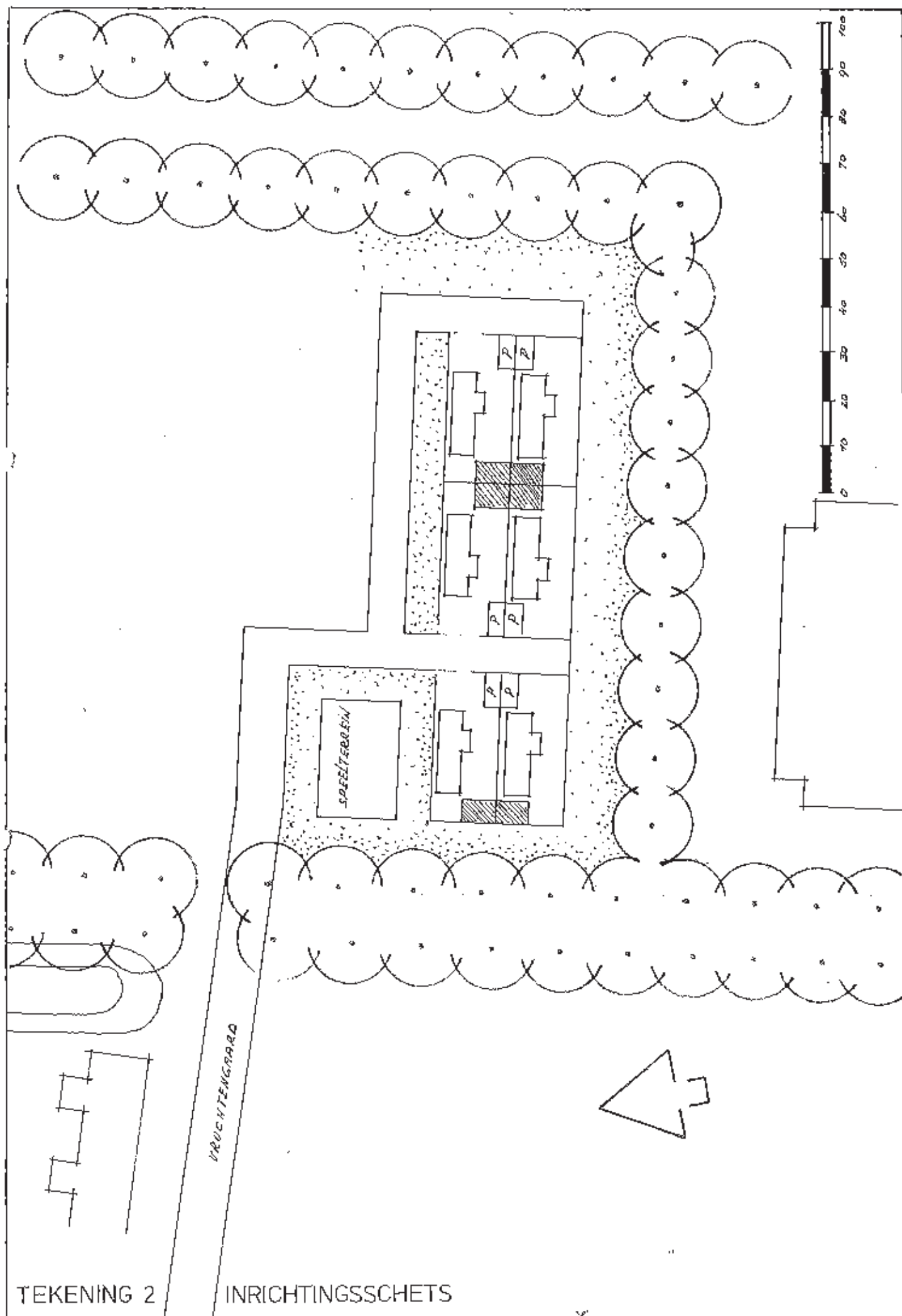
5. Bodemonderzoek

De in het plangebied aangewezen bestemming woonwagenstandplaatsen maakt het noodzakelijk een onderzoek te doen naar eventuele bodemverontreiniging. Het ministerie van V.R.O.M. heeft dit als voorwaarde gesteld bij de subsidiering van woningbouw.

De aanleg van woonwagenstandplaatsen valt daar in principe ook onder. Het onderzoek heeft inmiddels plaatsgevonden. Daarin is geconstateerd, dat vanuit milieutechnisch oogpunt geen bezwaar bestaat tegen woningbouw ter plaatse.

6. Inrichtingsschets

De locatie ligt in het zuiden van fase G en wordt in het oosten, zuiden en westen begrensd door houtwallen. De Vruchtengaard eindigt nu nog ten noorden van het plangebied. Deze was bij de bouw van de fasen A, F en B reeds als toekomstige ontsluitingsweg naar fase G door-



getrokken. Het ligt voor de hand dat het centrum via deze weg ontsloten wordt. In de hiernaast weergegeven inrichtingsschets is aangegeven hoe de woonwagens worden gesitueerd en ontsloten. Hierbij hebben vooral de volgende vier aspecten een rol gespeeld.

Ten eerste dienden, om een redelijke bezonning van de woonwagens te krijgen, deze op meer dan 16 meter uit de voet van de houtwallen te worden geplaatst. Hierdoor kan vanaf eind april, als de bomen weer in blad staan, toch gedurende langere tijd zonlicht in de woonwagens vallen. Wanneer de zon in de winterperiode lager staat en de bomen bladloos zijn, bestaat geen bezonningsprobleem, want de zon schijnt dan tussen de bomen door.

Ten tweede dient enigszins een eigen gebiedje voor de bewoners te worden gemaakt. Door de wagens twee aan twee langs twee noordzuid gerichte uitritten te plaatsen en het geheel met een groene rand te omzomen, wordt onzes inziens aan dit uitgangspunt voldaan.

Ten derde is de situering zo gekozen, dat er ruimte ontstaat voor een openbaar gelegen speelveldje, waar de kinderen kunnen spelen.

Dit speelveld kan omzoomd worden door grasbermen met bomen of lage heggen. Het doel hiervan is een buffer aan te brengen tussen speelveld en rijbaan, waardoor kinderen niet zondermeer de weg op kunnen hollen. Als laatste is ook nagegaan of de verkaveling een beperking zou inhouden voor de verkavelingsmogelijkheden van het resterende gedeelte van fase G. Doordat de Vruchtengaard ten noorden van het speelveld loopt, kan de nog te projecteren bebouwing daar zonder restruimte op aansluiten. In het meer oostelijk gelegen stuk tussen de houtwal en de naar het zuiden afgebogen Vruchtengaard, is ook voldoende ruimte aanwezig om een goede aansluiting te realiseren.

7. Juridische toelichting

De juridische opzet van het plan is eenvoudig. Er is grond aangewezen voor woonwagenstandplaatsen, openbaar groen, verkeersdoeleinden en speelterrein.

Op de gedeelten waarop de woonwagens kunnen worden geplaatst is achter ieder perceel met een bebouwingsgrens aangegeven waar het sanitaire gebouwtje (5 x 3,5 meter) met douche, toilet e.d. gebouwd mag worden, eventueel aangevuld met andere gewenste bebouwing. De oppervlakte ervan mag in totaal niet meer dan 24 m² bedragen.

In het resterende gedeelte kan de wagen worden geplaatst. Hieraan mag een entree annex klompenhok gebouwd worden met een oppervlakte van maximaal 16 m².

De gehanteerde hoogte- en oppervlaktematen in de voorschriften, zijn zodanig gekozen, dat gebruik als woonwagenstandplaats mogelijk is.

Ten behoeve van de realisering van het speelveldje is de bestemming "speelsterrein" opgenomen.

De bouwhoogte van bouwwerken geen gebouwen zijnde is zodanig gekozen dat speeltoestellen voor kinderen kunnen worden gebouwd. Uiteraard mogen er geen gebouwtjes worden neergezet.

De speelplek is omzoomd door de bestemming "openbaar groen". De houtwallen die eveneens structuregevend zijn, hebben ook deze bestemming gekregen.

Onderscheid tussen de bestemming "speelsterrein" en "openbaar groen" is aangebracht om de houtwallen en het overige structureel groen indien nodig te kunnen beschermen.

De bestemmingen "openbaar groen" en "verkeersdoeleinden" hebben de gebruikelijke redactie. De breedte van de wegen is voldoende om er de woonwagens over te transporteren.

8. Maatschappelijke uitvoerbaarheid.

In de besluitvormingsprocedure om de plaats aan te wijzen, waar het woonwagencentrum zou komen, hebben belangstellenden de mogelijkheid gehad, hierover met burgemeester en wethouders van gedachten te wisselen op een hoorzitting gehouden op 2 juni 1986. Het verslag hiervan is als bijlage opgenomen. Over dit bestemmingsplan zelf is ook nog ingesproken.

Hieronder volgt het verslag van deze hoorzitting.

Aanwezig: de heer G.J.H. Griffioen, wethouder; de heer J.H.D. Zandrunk, wnd. directeur Dienst Gemeentewerken; de heer J.L.L.N.M. Zon, hoofd afdeling Algeme Zaken; de heer H.J. v. Soast, medewerker afdeling Algemene Zaken; de heer P.J. v.d. Velde, stedenbouwkundige; de heer Splinter, woonwagenschap Amersfoort.

Voorts aanwezig: publiek en pers(ongeveer 15 personen)

De heer Griffioen opent de hoorzitting en heet de aanwezigen welkom. Hij memoreert de geschiedenis van de totstandkoming van de thans voorliggende lokatie. In 1986 vond de lokatiekeuze plaats waarbij de raad unaniem koos voor de lokatie fase G De Wijngaard.

De planning is thans zodanig dat na verwachting het ontwerp-bestemmingsplan in december 1988 in de raad zal worden behandeld.

Vooruitlopend op het van kracht worden van het bestemmingsplan zal een procedure ex artikel 19 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening worden gevolgd voor de realisering van de sanitaire units.

Vervolgens krijgt het publiek de gelegenheid haar mening kenbaar te maken. Dhr. Muller wonende aan de Vruchtenggaard informeert naar de gegadigden voor de standplaatsen, daar hem is gebleken dat niet allen afkomstig zijn van het woonwagenschap Amersfoort en hem eertijds bleek dat alleen gegadigden van afkomstig van het woonwagenschap Amersfoort in aanmerking zouden kunnen komen.

De heer Griffioen zegt dat de huidige gegadigden door het bestuur van het woonwagenschap Amersfoort als gegadigden voor deze lokatie zijn aangewezen en de gemeente zich houdt aan de afspraak dat het woonwagenschap lokaties toewijst. De heer Splinter wijst er op dat in 1986 geen gegadigden aanwezig waren. Thans zijn een aantal personen in Doorn gekomen, die zich als gegadigden voor deze lokatie opwerpen. Blijkens de jurisprudentie ter zake dient in dergelijke situaties waarbij er geen wachtlijst is de lokatie zondermeer te worden toegewezen. Vervolgens informeert de heer Muller naar mogelijke bedrijfsactiviteiten, zoals hij heeft vernomen. De heer Splinter zegt dat geen bedrijfsmatige activiteiten zullen plaatsvinden. De heer Griffioen zegt dat van gemeentelijke zijde toezicht zal worden uitgevoerd.

De heer Kuiper merkt op dat de werkzaamheden waarop de heer Muller doelt, namelijk het spuiten van een auto niet hebben plaatsgevonden. Een auto spuiten in de open lucht kan überhaupt niet vanwege de stofvorming.

De heer v. Beek vraagt of de Vruchtenggaard de enige onsluitingsweg is voor fase G. Dit blijkt niet het geval te zijn. Naast de Vruchtenggaard zal er een onsluiting via de Beaufortweg tot stand worden

gebracht.

Voorts wordt geen gebruik meer van de mogelijkheid gemaakt om in te spreken en sluit de heer Griffioen de hoorzitting.

9. Exploitatieopzet

Algemene uitgangspunten:

- bouwrijpmaken en uitgifte kavels vinden beide in 1988 plaats
- rentebijdrage op grondverwerving niet geraamd aangezien terrein tot op heden een recreatieve functie vervult
- bedragen zijn exclusief omzetbelasting
- eventuele rijksbijdrage in inrichten van woonwagendplaatsen nog niet nader onderzocht

Kosten:

Grondverwerving 1970: 5.200 m² à f 5,04 f 26.208,--

Bouwrijpmaken incl. ontsluiting:

- opschonen van het terrein	f 7.931,--	
- grondwerk	f 31.542,--	
- riolering	f 53.517,--	
- drainage	f 10.012,--	
- verhardingen	f 42.704,--	
- groenvoorzieningen	f 26.312,--	
- waterleiding	f 5.000,--	
- brandkranen	f 1.000,--	
- lichtmasten	f 5.000,--	
	f 183.000,--	
- algemeen voorbereiding en toezicht: 16½%	f 30.195,--	
- niet verrekenbare omzetbelasting	f 5.490,--	
		- 218.685,--
Rente kosten bouwrijpmaken: ½ jaar à 7%		- 8.571,--
		f 253.464,--

OPBRENGSTEN:

Grondverkopen:

6 kavels t.b.v. standplaatsen
à f 17.500,--

f 105.000,--

Eventuele rijksbijdrage

P.M.

- 105.000,--

Tekort

f 148.646,--

Bovenstaand tekort ad f 148.464,-- kan ter zijner tijd bij afwikkeling van het totale complex de Wijngaard ruimschoots worden gedekt uit de bij het grondbedrijf aanwezige reserve "Bijzondere verliezen De Wijngaard".

10. Overleg ex artikel 10 BRO

In het kader van het overleg krachtens artikel 10 van het Besluit op de Ruimtelijke Ordening, is aan de volgende instanties het ontwerp bestemmingsplan "Woonwagencentrum in fase G" van de gemeente Doorn toegezonden:

1. P.P.D., Provinciale Waterstaat en de Provinciale Griffie
2. Inspecteur van de Ruimtelijke Ordening in Utrecht en Noord-Holland
3. Hoofdingenieur-Directeur van de Volkshuisvesting en de Bouwnijverheid
4. Provinciale Utrechtse Electriciteitsmaatschappij n.v.
5. N.V. Nederlandse Gasunie
6. Woonwagenschap Regio Amersfoort

Van de instanties vermeld onder de nummers 2, 4 en 5 is met betrekking tot de belangen die zij behartigen, bericht van geen bezwaar ontvangen.

Het woonwagenschap Regio Amersfoort heeft geen reactie gestuurd omdat zij nauw bij de voorbedreidingen betrokken waren. Van de overige instanties zijn reacties ontvangen, die hierna beantwoord zullen worden.

Provinciale Planologische Dienst (brief d.d. 15 mei 1987)Provinciale WaterstaatProvinciale Griffie

Zoals reeds door het hoofd van het bureau FEZ/GF middels zijn schrijven d.d. 15 april '87 aan u is kenbaar gemaakt ontbreken de financiële gegevens bij het plan.

Ten aanzien van de economische uitvoerbaarheid maak ik dan ook een voorbehoud.

Voor het overige geeft het plan slechts aanleiding tot het maken van een enkele detailopmerking.

De planexploitatie zal alsnog aan het plan worden toegevoegd.

In de omschrijving van het begrip "bouwgrens" (artikel 1, sub d) wordt verwezen naar een op de kaart als zodanig aangegeven lijn. Evenwel komt "bouwgrens" onder de aanduidingen in de legenda op de plankaart niet voor.

Aangezien een bouwgrens niet op de kaart voorkomt en er ook geen behoefte aan bestaat deze alsnog te hanteren, is dit begrip uit de begripsomschrijving geschrapt.

Daar de looptijd van het plan de termijn van de verklaring van de gemeenteraad ex art. 74 lid 2 Wet geluidhinder overlapt, dient deze verklaring met betrekking tot de Beaufortweg, de Wijngaardsesteeg en de Vruchtengaard aan de looptijd van het onderhavige bestemmingsplan te worden aangepast.

De gemeenteraad heeft op 28 april 1986 vastgesteld dat de komende 10 jaar per etmaal niet meer dan 2450 motorvoertuigen over de Beaufort-

weg, de Wijngaardsesteeg en de Vruchtengaard zullen rijden. Dit betekent dat er vanaf deze wegen geen 100 meter zone geldt, waarbinnen t.b.v. geluidgevoelige objecten geluidnivo's moeten worden bepaald. Indien voor een gebied - waarop deze verklaring van de gemeenteraad van toepassing is - een bestemmingsplan wordt vastgesteld, vervalt deze verklaring.

Derhalve wordt er in de wetgeving van uitgegaan dat op dat moment een bestemmingsplan gaat vigeren dat conform de Wet geluidhinder is opgesteld.

Het is dus niet van belang dat de termijn van de verklaring ex art. 74 lid 2 een gelijke looptijd heeft met de plantermijn, doch dat de termijn ex art. 74 lid 2 nog niet verstreken is op het moment waarop een bestemmingsplan wordt vastgesteld. . . .

Inspecteur van de Volkshuisvesting (brief d.d. 19 mei 1987)

In algemene zin kan zowel met de lokatiekeuze als met de inrichting van het woonwagencentrum worden ingestemd, evenwel met inachtnaam van de onderstaande opmerkingen.

Ten aanzien van de ruime opzet van de standplaatsen en openbaar groen wijs ik u erop dat de rijksbijdrage in het exploitatietekort van de standplaatsen wordt gebaseerd op de richtlijnen die zijn gesteld in de circulaire MG 81-03.

Ten behoeve van de vaststelling van de stichtingskosten voor de woonwagendstandplaatsen stel ik u voor tijdig overleg te plegen met mijn directie.

Gelet op het tekort aan woonwagendstandplaatsen in de regio Amersfoort verzoek ik u prioriteit te geven aan een spoedige realisering van deze woonstandplaatsen.

Van de opmerkingen is kennisgenomen.

11. Provinciale Planologische Commissie

Het ontwerp-bestemmingsplan "Woonwagencentrum in fase G" is op 28 september 1988 behandeld door de Provinciale Planologische Commissie van Utrecht. De lokatie voor de realisering van de woonwagenstandplaats werd planologisch aanvaardbaar geacht. Het plan gaf voorts aanleiding tot enkele opmerkingen. Deze staan hieronder cursief afgedrukt met daarna de reactie van de gemeente.

Artikel 1:j/artikel 4:2:d/artikel 4:3:b/c.

De begripsbepaling voor een aanbouw en het daaromtrent geregelde in artikel 4 lijken niet met elkaar overeen te stemmen. Zoals thans geregeld lijkt het er op dat voor aanbouwen zoals bedoeld onder artikel 1 en onder artikel 4:2:d geen bebouwingsvoorschriften zijn opgenomen en evenmin een maximum toegestane oppervlaktemaat voorkomt.

De begrippen "aanbouw" en "bijgebouw" zijn uit artikel 1 geschrapt en de voorschriften zijn aangepast.

Artikel 10

Gemist wordt een regeling inzake voorzetting van gebruik van strijdige bouwwerken.

De overgangsbepalingen zijn aangepast.