



Samenvatting

De locatie Molenweg is in december 2024 aangekocht voor de realisatie van nieuwe woonwagenstandplaatsen, als onderdeel van het [raadsbesluit](#) om voor 2030 18 sociale huurstandplaatsen te realiseren. In april 2024 is een [motie](#) (Meer woonwagenstandplaatsen realiseren) ingediend waarin onder andere om nieuw woonwagenbeleid gevraagd wordt met een uitwerking in koop- en huurstandplaatsen.

Doelstelling is om zoveel mogelijk woonwagenstandplaatsen te realiseren met inachtneming van veiligheid, kwaliteit, omgeving en besteding van maatschappelijke middelen. Op basis van algemene, financiële, beleidsmatige en specifieke uitgangspunten voor woonwagenlocaties zijn vier ontwerpvarianten uitgewerkt. Het college heeft op basis van dit collegevoorstel twee ontwerpvarianten gekozen. Deze worden verder uitgewerkt tot een concreet ontwerp met technische en financiële onderbouwing en voorgelegd aan omwonenden en andere belanghebbenden in het participatietraject. De Raad wordt geïnformeerd over dit besluit alsook over het vervolgproces.

1. Beslispunten

1. Te besluiten ontwerpvariant 1 én 2 (met mogelijk toekomstperspectief) uit te werken tot een concreet ontwerp met technische en financiële onderbouwing;
2. Te besluiten ontwerpvariant 1 én 2 (met mogelijk toekomstperspectief) voor te leggen aan belanghebbenden in het participatietraject;
3. Te besluiten ontwerpvariant 1 én 2 (met mogelijk toekomstperspectief) daarna voor te leggen aan de Raad om een keuze te maken uit deze varianten bij het vaststellen van de GREX;
4. Op grond van artikel 87 van de Gemeentewet juncto artikel 5.1, tweede lid, sub b en sub e van de Woo geheimhouding op te leggen op de bijlage G1 (Quickscan Herontwikkeling Molenweg 71) en GR1 (Registerformulier bij G1). De geheimhouding duurt voor onbepaalde tijd.

Besluit Burgemeester en wethouders d.d. 2 juni 2026

Conform.



2. Aanleiding

De gemeente Maastricht heeft in december 2024 de locatie aan de Molenweg aangekocht met als specifiek doel de realisatie van nieuwe woonwagenstandplaatsen. De locatie sluit deels aan op een bestaande woonwagenlocatie aan de Oofthegge, dit maakt deze locatie meer geschikt voor een uitbreiding dan andere locaties. Dit komt omdat familieverbanden een belangrijke rol spelen bij wonen in een woonwagen. Leven in familieverband is een kenmerk van de identiteit van woonwagenbewoners en wordt als zodanig beschouwd door het Europees Verdrag van de Rechten van de Mens. Anders gezegd: bestaande locaties – met bestaande familiebanden – uitbreiden is wenselijker dan nieuwe locaties realiseren.

Zoals besloten in het door de gemeenteraad vastgestelde [Addendum woonvisie Maastricht 2018: doelgroep woonwagenbewoners](#) sluit de aankoop aan op de maatschappelijke opgave om voor het jaar 2030 18 sociale huurstandplaatsen te realiseren binnen de gemeente Maastricht.

Uit de recente actualisatie van de vraag blijkt dat uitbreiding noodzakelijk is om:

- doorstroom mogelijk te maken binnen de gemeenschap en familieverbanden daarbij te respecteren;
- wachttijden te verkorten;

De locatie aan de Molenweg biedt mogelijk een unieke kans om in deze behoefte te voorzien via een zorgvuldig ontworpen, toekomstbestendige woonwagenlocatie.

3. Beoogd effect

Met dit besluit geeft het college uitvoering aan het raadsbesluit om voor 2030 18 sociale huurstandplaatsen te realiseren. De aanleg van nieuwe woonwagenstandplaatsen draagt bij aan het realiseren van de woonwensen van de doelgroep zoals ook uit het nieuwe standplaatsbehoefteonderzoek van 2025 blijkt. De naastgelegen woonwagenplek Oofthegge heeft momenteel 15 standplaatsen en uit het behoefteonderzoek van 2025 komt de wens naar 18 extra woonwagenstandplekken op deze locatie naar voren.

Een nieuwe woonwagenlocatie zorgt voor behoud en versterking van de woonwagencultuur.

Uitbreiding van het aantal woonwagenstandplaatsen zorgt voor het bevorderen van doorstroming onder de woonwagenbewoners, respecteert daarbij familieverbanden en verkort wachttijden.



4. Argumenten

Argumenten bij beslispunt 1:

1.1. De locatie aan de Molenweg is specifiek aangekocht voor de realisatie van woonwagendstandplaatsen.

Het bedrijventerrein gelegen aan de Molenweg 71 ligt solitair ingesloten in een woongebied. Voor dit bedrijventerrein is eind 2023 een principeverzoek ontvangen om de locatie te mogen omvormen naar wonen met 18 woningen. Dit verzoek is afgewezen. Bij de beoordeling van dat verzoek is geconstateerd dat (voor een deel van het terrein) omzetting naar een nieuwe functie denkbaar is, maar dat gezien de opgave in de stad in de Woonvisie Maastricht en Woonprogramming Maastricht en de ligging naast een bestaande woonwagendlocatie, de locatie uitermate geschikt is voor de realisatie van woonwagendstandplaatsen. In de voorliggende varianten kunnen 9-15 standplaatsen gerealiseerd worden, afhankelijk van de variant die wordt gekozen

1.2. Beoordeling van de varianten op hoofdlijnen.

Alle varianten zijn globaal beoordeeld op basis van een aantal uitgangspunten zijnde: het aantal te realiseren standplaatsen, de bijbehorende businesscase, het vigerend beleid en de doorlooptijd. Dit is samengevat in onderstaande tabel. Alle varianten zijn te realiseren. De plussen en minnen staan voor positief of negatief advies vanuit de disciplines. Meerdere plussen betekent een grotere voorkeur en meerdere minnen een sterker negatief advies.

Naam variant	Variant 1			Variant 2	Variant 3	Variant 4
Opties / Bijzonderheden	A <u>Incl</u> bedrijfs- woning en bedrijfs- kavel	B <u>Incl</u> extra stand- plaats met bedrijf	C <u>Incl</u> woning en bouwkavel wonen	-	Gefaseerd ontwikkelen	Gefaseerd ontwikkelen
Aantal nieuwe standplaatsen	9	10	9	12	15	14
Tekort (circa, excl. 30% risico en excl. PM posten)	€3,6 mln	€3,6 mln	€3,1 mln	€3,8 mln	€5,3 mln	€5,0 mln
Aantal nieuwe standplaatsen	+	+	+	++	+++	+++
Financiële haalbaarheid / tekort	+	++	+++	++	-	-
Beleidsmatige uitgangspunten:						
- Economie	+++	+++	-	+	+	+
- Stedenbouw	++	+	+++	--	---	-
- Groen	++	++	++	+	--	-
- Mobiliteit	+++	+++	+++	-	Fase 1 --- Fase 2 --	-
Doorlooptijd	++	++	++	++	---	---

Hieronder per variant een korte toelichting. Elke variant is uitgewerkt in koop- en huurstandplaatsen.

Variant 1 – Combinatievariant met standplaatsen en aanvullende ontwikkelopties

Dit is ambtelijk de voorkeursvariant. Hierin wordt tegemoetgekomen aan de opgave van de stad Maastricht door realisatie van per saldo 9-10 standplaatsen passend (te maken) binnen het door de



Raad vastgestelde beleid. Daarnaast biedt deze variant kwalitatief een elegante oplossing richting de bestaande woningen in de directe omgeving en aan de uitstraling van de Molenweg zelf. De ontsluiting vindt plaats via Appelhegge en Oofthegge waarvoor één standplaats verplaatst moet worden naar de nieuwe locatie. Meerdere opties zijn denkbaar bij deze variant:

- A. Verkopen pand Molenweg 71 plus naastgelegen kavel als bedrijfskavel gecombineerd met een bedrijfswoning
- B. Verkopen pand Molenweg 71 plus naastgelegen kavel als koopstandplaats met bedrijfsbestemming met bedrijfswoonwagen (met werkvoorzieningen op de standplaats)
- C. Pand Molenweg 71 behouden en verkopen als (te renoveren) woning. Het naastgelegen bouwperceel verkopen t.b.v. reguliere woningbouw.

Variant 2 – Maximale standplaatsrealisatie binnen gemeentelijk eigendom met groenbehoud

Dit is de voorkeursvariant van de portefeuillehouder Wonen. Deze sluit namelijk binnen het huidige eigendom van de Gemeente Maastricht met 12 nieuwe standplaatsen maximaal aan bij de maatschappelijke opgave van de stad. Deze variant geniet daarnaast de voorkeur omdat deze variant in de toekomst mogelijk uitgebreid kan worden met 2 extra standplaatsen. Dit onder voorwaarde dat de benodigde gronden vrijwillig in de markt worden aangeboden. De ontsluiting vindt plaats via een rechtstreekse verbinding tussen Appelhegge en Molenweg.

Variant 3 - Gefaseerde maximale standplaatsenvariant binnen en buiten gemeentelijk eigendom met tijdelijke ontsluiting

Deze variant biedt in een toekomstperspectief de maximale variant met in de eindfase 15 nieuwe standplaatsen. Deze variant moet gefaseerd ontwikkeld worden (11+4). De eerste fase met 11 standplaatsen past binnen het huidige eigendom van de Gemeente Maastricht. Hiertoe moet echter een tijdelijke ontsluiting gerealiseerd worden van Appelhegge naar Molenweg. De tweede fase met 4 extra standplaatsen kan pas gerealiseerd worden als de benodigde gronden actief verworven zijn. Daarna kan pas de definitieve ontsluiting aangelegd worden. Ook dit betreft een rechtstreekse verbinding tussen Appelhegge en Molenweg.



Variant 4 – Gefaseerde standplaatsenvariant binnen en buiten gemeentelijk eigendom met groenbehoud

Deze variant is gebaseerd op variant 2 met 12 standplaatsen en biedt een perspectief in de toekomst op 2 extra standplaatsen. Ook deze variant moet gefaseerd ontwikkeld worden (12+2). De eerste fase met 12 standplaatsen past binnen het huidige eigendom van de Gemeente Maastricht. De definitieve ontsluiting van Appelhegge naar Molenweg kan direct worden aangelegd in fase 1. De tweede fase met 2 extra standplaatsen kan pas gerealiseerd worden als de benodigde gronden actief verworven zijn.

1.3 Het ontwikkelen van een nieuwe woonwagenplek is kostbaar en tijdrovend, waardoor een tussentijds richtinggevend collegebesluit te rechtvaardigen is

Middels een quickscan zijn een aantal varianten onderzocht voor de realisatie van woonwagenstandplaatsen op deze locatie. Daarbij is op basis van de uitgangspunten gekeken naar verschillende verkavelingen, mogelijkheden tot gefaseerd ontwikkelen en de ontsluiting van de locatie. Uitgaande van de huidige bestemming (bedrijventerrein), ontstaat er bij elke variant een onrendabele businesscase. Per saldo moet rekening gehouden worden met een aanzienlijke verlieslatende inzet om de huidige functie te transformeren naar een locatie geschikt voor woonwagenstandplaatsen.

De realisatie van woonwagenstandplaatsen is doorgaans aanzienlijk duurder dan het realiseren van een locatie voor woningbouw. Veelal zijn de kavels relatief groter vanwege de eis/wens om buiten de woonwagens een berging en ruimte voor warmtepompen e.d. te kunnen realiseren maar ook om aan de brandveiligheidseisen te voldoen. Woonwagens worden vaak op grotere afstand van elkaar geplaatst in plaats van te kiezen voor een duurdere technische oplossing in brandveiligere materialisering. Daarom kunnen we minder standplaatsen dan woningen realiseren op een locatie, terwijl de kosten van verwerving en het bouw- en woonrijp maken van een gebied vergelijkbaar zijn. Per variant verschilt de businesscase, waarbij het nader uitwerken van een scenario vaak ook additionele kosten met zich meebrengt. Een richtinggevende keuze is daarom in dit stadium wenselijk.



Argumenten bij beslispunt 2

2.1 Bewoners kunnen echt meedenken, niet alleen reageren

Bij het presenteren van maar één variant kunnen mensen alleen “ja” of “nee” zeggen. Met meerdere varianten kan de behoefte beter gepeild worden en wordt duidelijk welke elementen breed gedragen worden en welke juist gevoelig liggen.

2.2 Het vergroot draagvlak en voorkomt weerstand achteraf

Door verschillende varianten voor te leggen:

- voelen bewoners zich serieus genomen
- zien ze dat er alternatieven zijn onderzocht
- ontstaat er meer begrip voor de uiteindelijke keuze
- ontstaat minder het gevoel dat participatie voor de vorm was

Draagvlak ontstaat niet door één plan, maar door keuzes en afwegingen zichtbaar te maken.

2.3 Het maakt het proces robuuster

Als één variant afvalt (bijvoorbeeld door kosten, eigendom of techniek), heb je altijd een alternatief dat al besproken is met de omgeving.

Argumenten bij beslispunt 3

3.1 Tijdige informatievoorziening richting Raad, omgeving en andere belanghebbenden is noodzakelijk voor duidelijkheid

De uitbreiding van het aantal standplaatsen op deze locatie ligt gevoelig, zowel voor bewoners van de huidige woonwagenplek aan de Oofthegge als voor andere omwonenden van de locatie. Dit is al gebleken bij de eerste bekendmakingen van deze mogelijke ontwikkeling. Om het participatieproces zorgvuldig te kunnen vormgeven en omwonenden en andere belanghebbenden niet te lang in onzekerheid te houden, is duidelijkheid over de ontwerprichting en directe communicatie hierover zeer wenselijk.

3.2 Het versterkt de kaderstellende rol van de Raad

De Raad kan beter sturen als er iets te kiezen valt en een meer evenwichtige afweging maken tussen maatschappelijke opgave, ruimtelijke kwaliteit, kosten en toekomstbestendigheid. De Raad kan expliciet aangeven welke richting zij wenselijk vindt en waarom.

3.3 Het maakt het besluit transparanter en beter onderbouwd

Meerdere varianten laten zien dat alternatieven zijn onderzocht. Het proces wordt sneller en robuuster en het besluit wordt daardoor inhoudelijk sterker en beter uitlegbaar.



Argumenten bij beslispunt 4

4.1 Op basis van de Wet open overheid (Woo) artikel 5.1 lid 2 sub b en artikel 5.1 lid 2 sub e wordt op de bijlage G1 geheimhouding opgelegd.

Artikel 5.1. lid 2 sub b van de Woo: informatie wordt niet openbaar gemaakt als het belang daarvan niet opweegt tegen de economische of financiële belangen van publiekrechtelijke lichamen en/of bestuurs organen. Het gaat daarmee om de bescherming van op geld waardeerbare belangen van de overheid, waaronder informatie in de privaatrechtelijke rechtsverhouding van de overheid met een onderneming of burger.

Artikel 5.1 lid 2 sub e van de Woo: bescherming persoonlijke levenssfeer, alle gegevens die herleidbaar zijn tot natuurlijke personen.

Participatie tot op heden

Medio 2025 heeft een buurtinformatieavond plaatsgevonden, ook zijn er diverse brieven naar omwonenden gestuurd en men kan bij vragen of opmerkingen een e-mail sturen naar participatieSO@maastricht.nl.

Belangrijke aandachtspunten vanuit de omgeving die zijn meegenomen in de schetsontwerpen zijn o.a.:

- Voldoende groen tussen de bestaande woningbouw en nieuwe ontwikkeling: o.a. door een brede afscheiding tussen de nieuwe woonwagenlocatie en de bestaande woningen te realiseren;
- Geen inkijk in de tuinen: er komt geen hoogbouw en het voorkomen van inkijk nemen we als uitgangspunt mee in de verdere uitwerking. Daarnaast heeft elke standplaats een eigen terreinafscheiding;

In de Omgevingsvisie is deze locatie als zoeklocatie voor woonwagenstandplaatsen vastgesteld. Bij de totstandkoming van deze visie is het bijbehorend participatietraject volledig doorlopen.



Ook is op Thuis in Maastricht een pagina ingericht met meer informatie over deze ontwikkeling ([Een nieuwe woonwagenplek in Amby](#)).

De woonwagenbewoners zijn georganiseerd in een Klankbordgroep en worden vertegenwoordigd door de Stichting Woonwagenbelang Zuid. Beide worden op de hoogte gehouden door regelmatige afspraken met de portefeuillehouder en ambtelijk overleg. Het contact tussen de verhuurder (woningcorporaties) en de bewoners wordt geborgd door Pim-Zuid. De medewerkers van Pim-Zuid nemen actief deel aan de uitbreidingsopgaaf van het aantal woonwagenstandplaatsen in Maastricht. Tot op heden zijn de raad en belanghebbenden (extern) niet betrokken geweest bij de varianten die nu worden voorgelegd aan het college met als reden geheimhouding artikel 87 Gemeentewet voor onbepaalde duur op basis van artikel 5.1, tweede lid, sub b Woo.

De gekozen participatievorm is meepraten en daarbij bestaat de mogelijkheid om meningen, ervaringen en ideeën in te brengen. Dit betekent niet automatisch dat de inbreng wordt overgenomen maar het kan wel helpen bij het besluitvormingstraject richting de gemeenteraad.

In de paragraaf “Communicatie” wordt aangegeven hoe het participatietraject verder vorm gaat krijgen.

Effect op de openbare ruimte

Het voorstel heeft effect op de inrichting, het beheer en/of het onderhoud van de openbare ruimte. Dit effect varieert per variant en kan nu nog niet benoemd worden. Na besluitvorming over de varianten kan dit verder opgepakt en uitgewerkt worden.

5. Kanttekeningen of risico's

Kanttekeningen of risico's bij beslispunt 1

1.1. Aanvullende onderzoeken kunnen leiden tot vertraging

Uit een eerste ecologisch onderzoek blijkt reeds dat er aanvullend onderzoek nodig is hetgeen tot vertraging leidt. Dit aanvullend onderzoek richt zich op de aanwezigheid van enkele diersoorten en neemt meerdere maanden in beslag. De resultaten worden op zijn vroegst eind oktober verwacht. In het slechts denkbare scenario kan het resultaat zijn dat de ontwikkeling volledig ‘op slot’ moet.

Ook archeologisch onderzoek kán tot vertraging gaan leiden als er archeologische vondsten zijn. Dit onderzoek kan pas in een latere fase uitgevoerd worden.



Kanttekeningen of risico's bij beslispunt 2

2.1. Procedures kunnen leiden tot vertraging

Participatie kan het proces versterken, maar ook vertragen wanneer verwachtingen uiteenlopen of weerstand groot is. Onvoldoende draagvlak bij omwonenden en bewoners van de Oofthegge kan leiden tot bezwaarprocedures, vertraging en reputatieschade voor de gemeente. Mogelijke vertraging in deze is circa 2 jaar bij beroep- en bezwaarprocedures.

Ook het zorgvuldig behandelen van reeds ingediende WOO-verzoeken neemt de nodige tijd in beslag en levert vertraging in het proces op.

Daarnaast bestaat bij varianten 3 en 4 als gevolg van een gefaseerde ontwikkeling een hogere onzekerheid over procedures, kosten en de doorlooptijd.

Kanttekeningen of risico's bij beslispunt 3

3.1 Financieel tekort

Zoals uit de quickscan blijkt, is een kostendekkende businesscase voor herontwikkeling van de locatie naar woonwagenstandplaatsen niet mogelijk. Hoeveel dit tekort daadwerkelijk is moet blijken uit een nader op te stellen financiële onderbouwing en is mede afhankelijk van de gekozen varianten. Bij een tekort dienen algemene middelen beschikbaar gesteld te worden.

De Raad kan besluiten om het benodigde budget niet (volledig) beschikbaar te stellen, waardoor uitvoering van het project ontstaat in afgeslankte vorm, of geheel stilvalt.

Los van de globale financiële businesscase die als basis dient voor de quickscan, is het nodig om een nieuwe businesscase vast te stellen samen met de woningcorporatie(s). De bestaande businesscase is slechts geldig voor de 1e 10 standplaatsen binnen Maastricht. Hiervan is er al 1 gerealiseerd en staan er 5 op de planning.

6. Financiële gevolgen

Alle onderzochte varianten leveren een aanzienlijk tekort op van circa € 3,1 mln tot € 5,3 mln. (exclusief 30% onzekerheid en exclusief aanvullende PM-posten). Alleen met een bijdrage uit de Algemene Middelen is een omzetting naar woonwagenstandplaatsen realiseerbaar.

Pas na de keuze van de varianten kan gestart worden met de uitwerking tot een concreet ontwerp met technische én financiële onderbouwing en kan een grondexploitatie worden opgesteld.

Bij de Woonvisie in 2021 is aangegeven dat we nog terugkomen op de financiële gevolgen bij de doelstelling tot het realiseren van standplaatsen. Ook is vermeld dat het voornemen bestaat om die middelen als claim bij de Programmabegroting mee te nemen. De daadwerkelijke besluitvorming over



het al dan niet goedkeuren van de grondexploitatie vindt op een later moment plaats via een afzonderlijk raadsvoorstel voor deze ontwikkeling. De voorbereidingskosten van 2025 en 2026 waaronder personele- en onderzoekskosten en beheer- en onderhoudskosten (indicatief € 415.000,-) worden opgenomen in deze grondexploitatie. Mocht de Raad t.z.t. besluiten de grondexploitatie niet uit te voeren, zullen deze voorbereidingskosten alsnog ten laste van de reguliere exploitatiemiddelen gebracht dienen te worden. Indien dit leidt tot een financieel tekort zullen wij dit verwerken via de P&C-cyclus.

De Raad kan besluiten om het benodigde budget niet (volledig) beschikbaar te stellen, waardoor uitvoering van het project ontstaat in afgeslankte vorm, of geheel stilvalt.

7. Vervolgtraject besluitvorming, uitvoering en evaluatie

Na besluitvorming worden de varianten verder uitgewerkt tot een concreet ontwerp met technische en financiële onderbouwing en voorgelegd aan omwonenden en andere belanghebbenden in het participatietraject. De Raad wordt geïnformeerd over dit besluit alsook over het vervolgproces.

Een separaat raadsvoorstel wordt opgesteld ter besluitvorming over de definitieve variant en het beschikbaar stellen van de benodigde middelen.

Wanneer de uitvoering klaar is kan op dit moment nog niet worden aangegeven. Dit is afhankelijk van de variant o.a. door mogelijke faseringen en de risico's die mogelijk optreden met bijbehorende vertragingen.

8. Communicatie

Via een raadsinformatiebrief informeren we de Raad over de verschillende varianten en het besluit van het college om twee varianten verder uit te werken. Daarnaast informeren we de verschillende betrokken partijen: omwonenden, buurtnetwerk, de klankbordgroep van woonwagenbewoners, Stichting Woonwagenbelang Zuid, de woningcorporaties en PIM Zuid. Ook gaan we aan de slag met de organisatie van een tweede informatiebijeenkomst voor de omwonenden. Deze vindt plaats na de zomervakantie. Tijdens deze bijeenkomst informeren we hen over de twee varianten en gaan we hierover in gesprek. Men kan meepraten en er bestaat de mogelijkheid om meningen, ervaringen en ideeën in te brengen. Dit betekent niet automatisch dat de inbreng wordt overgenomen maar het kan wel helpen bij het besluitvormingstraject richting de gemeenteraad. Deze input kunnen we gebruiken voor de verdere uitwerking van de plannen. Volgens de huidige planning ontvangt de raad in het vierde kwartaal 2026 een raadsvoorstel, waarbij we als bijlage het verslag toevoegen van de bewonersbijeenkomst.