

Op 4 juni 1985 worden 3 kandidaat bewoners uitgenodigd voor een gesprek met ambtelijke vertegenwoordigers van de gemeente Schoonebeek. 'Schoonebeek hanteert het principe van een scheiding van wonen en werken', aldus een ambtenaar tijdens dat gesprek. De kandidaat bewoners laten weten behoefte te hebben aan een sloopterrein waar voornamelijk gehandeld gaat worden in oud ijzer en auto-onderdelen. Voor een werkterrein is voldoende ruimte in de gemeente en de gedachte gaat daarbij uit naar het industrieterrein, zo wordt de kandidaat bewoners voorgehouden. Nu, ruim twee jaar later, is er nog altijd niets gerealiseerd.

Op 1 juli 1985 vindt er opnieuw een gesprek plaats. Bij die gelegenheid laat Schoonebeek weten dat sloopactiviteiten op het industrieterrein niet worden toegestaan. Een wat vreemde mededeling omdat een autosloperij in overeenstemming is met het bestemmingsplan Industrieterrein. Dat feit is de woonwagenbewoners niet bekend. De woonwagenbewoners laten echter weten dat het voornamelijk gaat om handel in oud ijzer en auto-onderdelen waarmee de drempel naar het industrieterrein opgeheven lijkt. Op 17 juli 1985 betrekken de woonwagenbewoners het centrum aan de Kerkhoflaan. Binnen de muren van het Schoonebeekse gemeentehuis wordt veelvuldig vergaderd over de plannen van de woonwagenbewoners. 'Voorkomen moest worden dat er een terrein op het industrieterrein aangewezen zou worden, volgens een zeggeman in Schoonebeek. Het ambtelijk apparaat krijgt opdracht een lokatie te zoeken buiten het industrieterrein met de voorwaarde 'zo min mogelijk kosten voor de gemeente'.

De oplossing wordt spoedig gevonden! Schoonebeek herbergt vele verharde NAM-lokaties die niet langer in gebruik zijn. Zogenaemde verlaten NAM-lokaties die ooit onder het regiem van de Mijnwet in gebruik waren voor de oliewinning. Blijkbaar is het opruimen van dergelijke lokaties niet geregeld in de Mijnwet. De lokaties liggen in bijna alle gevallen in gebieden met een agrarische bestemming waarin het slopen van auto's en de handel in oud ijzer en auto-onderdelen niet is toegestaan. Aangezien de winning van bv. olie een industriële activiteit is, zijn de verlaten lokaties, weliswaar niet formeel, industrieterreintjes waarmee Schoonebeek dus beschikt over tientallen industrieterreintjes, zo redeneert burgemeester M. L. C. M. Schneemann. Gemakshalve werd de benodigde Hinderwetvergunning vergeten en wordt, na overleg met de

De heer T. Spijkerman voor zijn bedrijf



Cobie Ensink

MILIEUZORG EN WOONWAGENBEWONERS

NAM, een afgelegen NAM-lokatie door de woonwagenbewoners in gebruik genomen als werkterrein. Afgezien van de strijdigheid met de Wet op de ruimtelijke ordening, Hinderwet en mogelijk de Mijnwet blijkt de lokatie voor de woonwagenbewoners een ramp. De lokatie is zeer afgelegen en moeilijk bereikbaar. Ook is de lokatie 's avonds en 's nachts voor een ieder toegankelijk door het ontbreken van een afrastering waardoor de handel voor het grijpen ligt. Meerdere malen wordt de lokatie leeggeroofd.

Vragen, vragen, vragen

Met een bestemmingsplanwijziging en de benodigde vergunningen zoals de Hinderwetvergunning had de situatie gelegaliseerd kunnen worden. Daar zag het gemeentebestuur van Schoonebeek van af ivm. de hoge kosten die dat met zich mee zou brengen zoals verharding van de zandweg naar de afge-

Nadat de Rijksoverheid in 1974 bepaalt dat grote woonwagencentra uit zijn, begint een exodus richting kleine centra moeizaam op gang te komen. In Schoonebeek wordt het besluit tot de inrichting van een klein woonwagencentrum zoveel mogelijk uitgesteld. Wanneer uitstel niet langer mogelijk is wordt een door de gemeente voorgestelde lokatie, na hevige protesten vanuit de bevolking, door de gemeenteraad niet geaccepteerd. Uiteindelijk wordt een lokatie aan de Kerkhoflaan gewogen en goed bevonden.

Hinderwetvergunning? Wordt dit ook gecontroleerd? Wordt de beplanting vervangen om ook buiten het zomerseizoen het terrein aan het oog te onttrekken? Worden de regels omtrent het gebruik van het woonwagencentrum uitsluitend als woonfunctie ook nageleefd? Vindt er ook controle plaats op het gebruik van het woonwagencentrum volgens de gestelde regels? Aldus een bloemlezing door de gemeentelijke notulist opgetekend uit de mond van het CDA-raadslid Mevr. J. van Voorst. De PvdA-woordvoerder Mevr. G. Louwes stelde de volgende vragen: *'Wat wordt er gedaan tegen geluidshinder? Komt er een verbod op kabel en autobandenverbranding? Wat gebeurt er met afgewerkte olie, akkuzuur en andere soorten vervuiling? Worden er normen gesteld wat betreft de hoeveelheid aan opslag?' Gemeentebelangen sprak bij monde van J. Gerth als volgt: 'Wij vinden dat een dergelijk bedrijf verder van de openbare weg moet worden geplaatst en aan het oog onttrokken. Nu is het nog vrij dicht bebost, echter in de herfst en winter als de bebossing kaal is wordt het een storend geheel voor de nabijwonenden'. De Onafhankelijke Partij Schoonebeek (OPS): 'De heer Scherpen vraagt zich af of wel vaststaat dat is bepaald dat op geen enkele wijze het woonwagencentrum mag worden gebruikt als bedrijfsterrein of voor de uitoefening van bepaalde activiteiten. Gezien de gekozen plek vrees ik horizonvervuiling en het ontstaan van overlast'. De VVD beperkt zich in die vergadering bij monde van de heer H. Schelens tot een aantal vragen die betrekking had op het voorbereidingsbesluit tot bestemmingsplanwijziging. De PvdA, OPS, VVD en Gemeentebelangen laten weten niet in te kunnen stemmen met de lokatiekeuze waarop het CDA een schorsing verzoekt. Het CDA komt met een oplossing na heropening van de vergadering: *'Wat betreft de plaats zijn er meer mogelijkheden te bekijken en daarbij een kostenplaatje te voegen, zodat op grond daarvan een beslissing van de raad kan worden genomen'*, aldus het verslag van de vergadering. Het CDA-voorstel wordt gesteund door een meerderheid waarna B&W het voorstel terug neemt.*

Gelijke behandeling

Het wachten op een definitief werkerterrein beu, evenals de diefstallen van het tijdelijk werkerterrein, dwingt de woonwageneigenaren een andere oplossing te vinden. Per brief dd. 5 september 1986 laten de heren J. en T. Spijkerman de leden van de gemeenteraad weten: *'Aangezien wij nu niet langer*

*meer willen afwachten tot er iets geregeld gaat worden, hebben wij besloten onze sloopactiviteiten tijdelijk op het woonwagencentrum te laten plaatsvinden'. Bijgesloten wordt een overzicht van de op 4 juni 1985 aangevangen lijdensweg, dat door de provinciale konsulent Woonwagencentrum Drenthe, Hans Heringa en een beroepskracht van de Schoonebeekse Stichting Sociaal Cultureel Werk, Tonny Hartkamp, mede is opgesteld. In de raadsvergadering op 21 oktober 1986 vermeldt de agenda opnieuw: 'Voorstel tot het nemen van een voorbereidingsbesluit voor een perceel aan de Nieuw Amsterdamseweg te Schoonebeek'. Een plek op het Industrierrein met het daaraan verbonden kostenplaatje ontbreekt, zo merkt PvdA-woordvoerder op. Het CDA gaat akkoord met de lokatie, doch B&W in het voorstel opgevoerd als alternatief C, maar verbindt daaraan de volgende voorwaarden: *'Alvorens begonnen wordt, moet eerst het hekkwerk worden geplaatst en groen blijvende beplanting worden aangebracht. Verder moet er een goede controle zijn op de milieu- en hinderwetsvoorschriften'*, aldus Mevrouw J. van Voorst. De VVD kan zich uiteindelijk ook voegen in alternatief C met daaraan verbonden de volgende voorwaarden: *'Het is nodig een goede en intensieve controle uit te voeren. Zowel burgers als de woonwagencentrumbewoners moeten gelijkwaardig behandeld worden'. Daarmee kan hij zich er boos om maken dat ze toch op het woonwagencentrum met sloopactiviteiten zijn begonnen en dat nota bene met een briefje nog kenbaar maken ook. Dat vindt hij ten enen male onjuist. Hij vindt dat er onmiddellijk opgetreden moet worden als men zich niet aan de regels houdt. Hij eist dat dit gebeurt. De verantwoordelijke PvdA-wethouder J. Mos kon het CDA gerust stellen: 'Het is de bedoeling dat vooraf een hekkwerk wordt geplaatst en beplanting wordt aangebracht. Hierna mogen de sloopactiviteiten beginnen. Ook de provincie gaat akkoord met het plan. Het terrein zal binnenkort planologisch als industrierrein worden aangemerkt'. Als antwoord op de 'vragen' van de VVD, laat de burgemeester sussend weten 'dat de desbetreffende woonwageneigenaren zijn aangeschreven hun sloopactiviteiten op het woonwagencentrum te staken'. Tot besluit krijgt de PvdA-wethouder het laatste woord: 'Hij is van oordeel dat betrokken mensen op gelijke wijze worden behandeld als andere burgers en dat zij zich ook houden aan de regels. Die regels zullen ook door de gemeente gecontroleerd worden'. Hierna werd het besluit overeenkomstig het B&W-voorstel,**

zonder stemming, genomen. Dat betekent niet dat er inmiddels een bedrijfsterrein voor de haandel in oud ijzer en auto-onderdelen is gerealiseerd. Inmiddels is een strijd rond de prijs losgebarsten. Een prijs van aanvankelijk f 4,— huur per vierkante meter is inmiddels opgeschroefd tot f 11,—. Of er ooit een handel in oud ijzer en auto-onderdelen op het aparte industrierrein zal komen, is dan ook de vraag.

Schijnargumenten

In Schoonebeek werkt 81 % van de hinderwetplichtige bedrijven zonder de benodigde vergunningen, waaronder 35 industriële bedrijven en ruim 30 intensieve veehoudertijen. Tegen de achtergrond van deze praktijken is de roep om voorwaarden (groenblijvende beplanting om de lokatie ook 's winters onzichtbaar te maken), controle op het toekomstige werkerterrein en de controle op het woonwagencentrum in het kader van een discussie omtrent een bestemmingsplanwijziging discriminerend. Dit is de raad te verwijten. Burgemeester en Wethouders nog meer, door het niet ingrijpen in de discriminerende vraagstukken van de raad. Sterker nog: het ene na het andere discriminerende antwoord van B&W kon worden opgetekend. Op grond van het bestemmingsplan Industrierrein had niets de vestiging van een haandel in oud ijzer en auto-onderdelen met daaraan verbonden voorwaarden kunnen tegenhouden. Het argument van burgemeester M. L. C. M. Schneemann 'een dergelijk terrein is geen verfraaiing' was een schijnargument met het doel de handel in oud ijzer en auto-onderdelen, lees woonwageneigenaren, buiten het reguliere industrierrein te houden en op te bergen achter groenblijvende beplanting op een aparte lokatie met de bestemming industrierrein. B&W zijn veel te ver gegaan met het stimuleren van activiteiten op de afgelegen NAM-lokatie. Dit was strijdig met bestemmingsplan en Hinderwet. De rol van de provinciale overheid roept ook de nodige vragen op. Er was en is voldoende braakliggend industrierrein voorhanden. De vraag rijst dan ook waarom men instemde met een nieuw industrierreintje buiten het reguliere industrierrein. Een nieuw beleid om woonwageneigenaren buiten industrierreinen te plaatsen? Naar mijn mening zou het inmiddels genomen besluit tot bestemmingsplanwijziging teruggedraaid moeten worden om de woonwageneigenaren alsnog op het reguliere industrierrein toe te laten. hetgeen meer lijkt op een beleid van integratie. ●