

## Woonwagengebeleid gemeente Capelle aan den IJssel 2018

De raad van de gemeente Capelle aan den IJssel;  
gelezen het voorstel van het college van burgemeester en wethouders;  
b e s l u i t :  
het Woonwagengebeleid 2018 vast te stellen.

### Hoofdstuk 1 Inleiding

#### 1.1 Aanleiding

Het College van de Rechten van de Mens heeft op 21 november 2017 geoordeeld dat het college van B&W van de gemeente Capelle aan den IJssel ten aanzien van woonwagengebewoners verboden onderscheid op grond van ras heeft gemaakt. Dit is gelegen in het feit dat de gemeente geen wachtlijst hanteert, waardoor gegadigden voor een woonwagengestandplaats zich niet kunnen registreren. Ook is geen onderzoek gedaan naar belangstelling voor woonwagengestandplaatsen.

De gemeente en woningcorporatie Havensteder hebben zich de afgelopen jaren bij het formuleren en uitvoeren van de Woonvisie gevoegd naar de vraag om woonwagengestandplaatsen. Die vraag was er niet ten aanzien van de woonwagengelocatie. Om die reden is het aantal in gebruik zijnde standplaatsen afgenomen. Bij collegebesluit van 12 december 2017 (BBV 959014) is het College voor de Rechten van de Mens schriftelijk op de hoogte gesteld van dat men ten onrechte heeft geoordeeld dat de gemeente Capelle aan den IJssel een beleid voert of heeft gevoerd gericht op opheffing van de woonwagengestandplaatsen. Daarnaast is aangegeven dat er onderzoek wordt gedaan naar de behoefte aan woonwagengestandplaatsen en dat er woonwagengebeleid wordt opgesteld.

De woonwagengecultuur is in 2014 door het Nederlands Centrum voor Volkcultuur en Immaterieel Erfgoed aangewezen als immaterieel erfgoed. Specifieke belangen van woonwagengebewoners vanwege hun cultuur en identiteit dienen te worden erkend en meegewogen bij het bepalen van het gemeentelijk beleid en bij individuele beslissingen. Respect voor andere culturen en gelijkheid van rechten is een groot goed waar gemeente Capelle aan den IJssel voor staat. Het vaststellen van het woonwagengebeleid schept helderheid en zekerheid voor de betrokken bewoners en hun toekomstmogelijkheden. Afhankelijk van de vraag wil de gemeente standplaatsen aan kunnen bieden.

#### 1.2 Achtergrond

Op 1 maart 1999 is de Woonwagenwet ingetrokken en werd het woonwagengebeleid gedecentraliseerd. Allerlei bijzondere maatregelen en voorzieningen zijn opgeheven, omdat deze in het reguliere beleidsproces een plaats (kunnen) hebben gekregen. De problematiek werd door de landelijke overheid als afgedaan beschouwd.

Woonwagengebewoners heten voortaan gewoon 'burgers', die zich slechts onderscheiden omdat ze in een woonwagen wonen. Beleid beperkt zich tot het inrichten en beheren van standplaatsen. De overheid ziet de huisvesting niet meer als kerntaak en wenst de locaties over te dragen aan woningcorporaties. Met de afschaffing van de Woonwagenwet in 1999 zijn gemeenten formeel ontslagen van de verplichting om exclusief beleid voor woonwagengebewoners te formuleren. Ook hebben de woonwagengebewoners geen bijzondere rechten meer (bijvoorbeeld het recht op een standplaats). Door afschaffing van de Woonwagenwet hebben woonwagengebewoners niet langer een uitzonderingspositie binnen de woningmarkt. Het intrekken van de Woonwagenwet had als belangrijkste doelstelling het normaliseren van de woonpositie van woonwagengebewoners. Het woonwagengebeleid is vanaf 1999 geïntegreerd in het reguliere volkshuisvestingsbeleid.

Wonen in een woonwagen is in feite een woonwens geworden. Waar de woonwagengebewoner vroeger rondtrok en om die reden was aangewezen op een mobiel huis, gaat het tegenwoordig meer om de wens in vrijheid en met name in familieverband samen te wonen.

De gemeente Capelle aan den IJssel exploiteerde in de periode 1 mei 1987 tot 17 mei 2000 het woonwagengecentrum aan de Burgemeester Schalijlaan 8 t/m 18 met zes woonwagengestandplaatsen. Met intrekking van de Woonwagenwet per 1 maart 1999 werd het mogelijk het centrum over te dragen aan een corporatie. Op grond van het Besluit Beheer Sociale Huursector (BBSH) (nu Besluit Toegelaten Instellingen Volkshuisvesting (BTIV)) zijn corporaties verantwoordelijk voor de huisvesting van sociale doelgroepen, waaronder woonwagengebewoners. De gemeente heeft op 17 mei 2000 dan ook de standplaatsen annex woonwagens in eigendom, beheer en exploitatie aan de woningcorporatie Havensteder overgedragen.

De woonwagengelocatie aan de Burgemeester Schalijlaan is de enige woonwagengelocatie binnen de gemeente Capelle aan den IJssel. Op dit moment is nog slechts één woonwagengestandplaats op de Burgemeester Schalijlaan bewoond (huisnummer 18) en staan vijf woonwagengestandplaatsen leeg. Aangezien er geen vraag was naar woonwagengestandplaatsen is het aantal in gebruik zijnde standplaatsen afgenomen.

Sinds de intrekking van de Woonwagenwet zijn gemeenten primair verantwoordelijk voor het volkshuisvestingsbeleid, waarvan de huisvesting van woonwagenbewoners onderdeel uitmaakt. De gemeente heeft hierbij beleidsvrijheid zodat optimaal ingespeeld kan worden op de lokale behoefte. Deze beleidsvrijheid wordt echter beperkt door onder meer de grond- en mensenrechten. Verschillende nationale, Europese en internationale (rechtelijke) instanties hebben zich uitgesproken over de invulling van deze mensenrechten en de voorwaarden die in acht moeten worden genomen ten aanzien van de huisvesting van woonwagenbewoners. Hierbij kan onder meer gedacht worden aan de bindende uitspraken van het EHRM. Verder heeft het College voor de Rechten van de Mens zich in meerdere oordelen ten aanzien van gemeenten en woningcorporaties uitgesproken over de toepassing van het recht op gelijke behandeling van woonwagenbewoners bij huisvesting. In dit kader heeft het Ministerie van BZK zeer recentelijk (12 juli 2018) het Beleidskader gemeentelijk woonwagen-standplaatsenbeleid aan de Tweede Kamer aangeboden. De gemeente Capelle aan den IJssel nam ook deel aan de werkgroep die belast was met de totstandkoming van dit beleidskader.

### 1.3 Beschrijving en ligging woonwagenlocatie

De woonwagenlocatie aan de Burgemeester Schalijlaan 8 t/m 18 bestaat uit 6 woonwagenstandplaatsen. Dit is de enige woonwagenlocatie binnen de gemeente Capelle aan den IJssel.

### 1.4 Wie zijn woonwagenbewoners?

Roma en Sinti

Nomadisch volk dat in de 13e eeuw vanuit Noord-India naar de Balkan en later naar West-Europa is gemigreerd

Travellers

- groep rondtrekkende mensen in Ierland, Groot-Brittannië en de Verenigde Staten
- boeren, landarbeiders en turfstekers, die rond 1850 van plaats naar plaats begonnen te trekken om te werken als marskramers, ketellappers, kermisartiesten etc.

### 1.5 Mensenrechtelijk (juridisch) kader

Het juridische kader voor een woonwagenstandplaats wordt gevormd door vier grondbeginselen:

- Recht op huisvesting
- Internationaal Verdrag inzake economische, sociale en culturele rechten (artikel 11, eerste lid).
- Herzien Europees Sociaal Handvest (artikel 31).
- Handvest van de Grondrechten van de Europese Unie (artikel 31, lid 3).
- Grondwet (artikel 22, lid 2).
- Recht op gelijke behandeling
- Internationaal Verdrag inzake de uitbanning van alle vormen van rassendiscriminatie (artikel 5, onderdeel e, onder iii).
- Europees verdrag voor de Rechten van de Mens (artikel 14).
- Handvest van de Grondrechten van de Europese Unie (artikel 21).
- Richtlijn nr. 2000/43/EG houdende toepassing van het beginsel van gelijke behandeling van personen ongeacht ras of etnische afstamming.
- Grondwet (artikel 1)
- Algemene wet gelijke behandeling.
- Recht op vrijheid van vestiging
- Internationaal verdrag inzake burgerrechten en politieke rechten (artikel 12).
- Europees Verdrag voor de Rechten van de Mens (artikel 2 van het Vierde Protocol).
- Recht op eerbiediging privé-, familie- en gezinsleven
- Europees Verdrag voor de Rechten van de Mens (artikel 8).
- Grondwet (artikel 10).

Uitspraken Europees Hof voor de Rechten van de Mens:

- 1996 (Buckley/Verenigd Koninkrijk):  
woonwagen kan aangemerkt worden als een huis en dus valt onder de bescherming van artikel 8 EVRM

- 2001 (Chapman/Verenigd Koninkrijk):
  - bewoning van een woonwagen is onderdeel van cultuur van "gipsy's" als etnische groepering
  - positieve verplichting om minderheidsgroep te erkennen en te beschermen,
  - artikel 8 EVRM geen recht dat overheid moet voorzien in een woning

- 2004 (Connors/Verenigd Koninkrijk):
  - overheid heeft positieve verplichting om de "gipsy way of life" mogelijk te maken
  - woonwagenleven = "nomadic in spirit if not in actual or constant practice"

- 2013 (Winterstein and others/Frankrijk):
  - overheid moet oog hebben voor de kwetsbare positie van travellers en hun andere levensstijl
  - waarbij bewoning van een woonwagen een integraal onderdeel uitmaakt van hun identiteit en hun privé- en familielevens

- 2014 (Yordanova and others/Bulgarije):

woonwagenlevensstijl heeft ook betrekking op sociale en familieverbanden

Conclusie:

Het woonwagenleven is een wezenlijk onderdeel van de cultuur en etnische identiteit van Roma, Sinti en andere woonwagenbewoners. Wonen in een woonwagen in onderlinge verbondenheid is een

bepalend kenmerk van de cultuur van woonwagenebewoners. De overheid heeft een zekere positieve verplichting om het wonen in woonwagens mogelijk te maken. Een gemeente houdt in zijn woonbeleid rekening met de specifieke woonbehoefte van woonwagenebewoners en voorziet in voldoende standplaatsen, zodat woonwagenebewoners binnen een redelijke termijn een standplaats kunnen krijgen. Bij het bepalen van het woonwagenebeleid dient een afweging gemaakt te worden tussen de algemene belangen van de gemeente en de belangen van de woonwagenebewoners.

#### Woningwet

In de Woningwet 2015 en de Huisvestingswet 2014 is de woonwagenstandplaats opnieuw opgenomen. Het is woningcorporaties toegestaan om woongelegenheden (dus ook woonwagens en standplaatsen) te bouwen, toe te wijzen en te verhuren.

#### 1.6 Juridische plicht

Met de afschaffing van de Woonwagenwet hebben gemeenten volledige beleidsvrijheid gekregen ten aanzien van het wel of niet faciliteren van woonwagenlocaties en daarbij het te bepalen aantal standplaatsen. Tevens geeft artikel 8 Europees Verdrag voor de Rechten van de Mens (EVRM) aan dat het geen recht is dat de overheid moet voorzien in een woning.

In de memorie van toelichting bij het voorstel voor de Intrekingswet (de wet van 1 juli 1998 tot wijziging van de Huisvestingswet, de Woningwet en enige ander wetten i.v.m. de integratie woonwagen- en woonschepenregeling) wordt het volgende opgemerkt:

'De gemeenten zijn primair verantwoordelijk voor het volkshuisvestingsbeleid, waarvan de huisvesting van woonwagenebewoners onderdeel uitmaakt en waarbij alle burgers gelijk dienen te worden behandeld. Deze zorg voor het voorzien in passende woonruimte behelst het treffen van de benodigde maatregelen ten behoeve van een goede huisvesting voor de ingezetenen, ongeacht of zij in een woning, een woonwagen of een woonschip willen wonen. Deze verantwoordelijkheid houdt ook in dat een wettelijke verplichting voor een gemeente om een woonwagencentrum in stand te houden niet meer noodzakelijk is. De verplichting voor gemeenten om een woonwagencentrum in stand te houden is komen te vervallen. Sindsdien bestaat er een tendens naar overdracht van de standplaatsen en centra van gemeenten naar woningcorporaties.

Het verhuren van standplaatsen en/of woonwagens (=privaatrechtelijke rol) valt niet binnen de primaire taakstelling van de gemeente. Het is de taak van de woningcorporaties om te zorgen voor het bouwen, beheren en verhuren van betaalbare woningen, standplaatsen of woonwagens (Woningwet 2015). De corporatie heeft de kennis en expertise in huis om op te treden als goede en sociale verhuurder. De gemeente maakt woonwagenebeleid en zorgt voor het handhaven van regelgeving. Daarnaast heeft de gemeente als taak om deelname van de woonwagenebewoners aan de Capelse samenleving te bevorderen.

#### 1.7 Morele plicht

Zoals van eenieder wordt verlangd zich te houden aan de regels, normen en waarden van de gemeenschap geldt dat ook voor inwoners van andere culturen. Dat geldt voor "nieuwe Nederlanders" maar evenzeer voor "oude Nederlanders" zoals woonwagenebewoners.

Ook in Capelle streven we naar een inclusieve samenleving. Wij zijn nog steeds van mening dat het niet gewenst is dat woonwagenebewoners zich afzijdig houden van hun omgeving. Iedereen moet binnen zijn cultuur kunnen meedoen aan onze samenleving en zijn verantwoordelijkheid als inwoner voor de gemeenschap nemen. Dat is ook in het belang van de woonwagengemeenschap. Aandacht voor het behouden van de noodzakelijke verbinding met de rest van onze samenleving heeft voor alle culturen permanent de aandacht.

Een woonwagenlocatie dient te voldoen aan de gestelde eisen die van toepassing zijn in de gehele gemeente. Veiligheid in de meest brede zin van het woord, wat tevens betekent dat handhaafbaarheid geen knelpunt mag zijn.

### Hoofdstuk 2 Doelstelling 'Woonwagenebeleid 2018'

Onderstaande doelstelling en meetbare resultaten gaan uit van de verantwoordelijkheid die de gemeente heeft voor al haar inwoners. De doelstelling is algemeen van aard en is ten behoeve van de meetbaarheid (het SMART maken van de doelstellingen) vertaald in een aantal specifieke doelen die in 2018 en 2019 behaald moeten zijn.

#### 2.1 Doelstelling

De doelstellingen van dit Woonwagenebeleid zijn:

1. Het voldoen aan het mensenrechtelijk kader van het College van de Rechten van de Mens.
2. Het opzetten van een belangstellingsregister en de kaders voor de toewijzing van woonwagenstandplaatsen.
3. Kwalitatief goed en leefbaar woon- en leefklimaat bieden voor de doelgroep die op de woonwagenlocatie woont en wil wonen (leefbaarheid, goede onderhoudssituatie aan openbare ruimte en voldoen aan wet- en regelgeving).

#### 2.2 Uitgangspunten

- Er vinden geen bedrijfsmatige activiteiten plaats op de woonwagenlocatie behoudens datgene wat middels het bestemmingsplan is toegestaan.
- De corporatie en gemeente trekken waar mogelijk samen op in handhavingszaken.
- Er is geen sprake van (milieu)overlast in welke vorm dan ook.

### 2.3 Resultaten medio 2019

- Geïnteresseerden voor een standplaats kunnen zich inschrijven in het belangstellingsregister. Dit register is aangemaakt en door woningcorporatie Havensteder bij een externe partij (Nijbod Consultancy) in beheer gegeven.
- Er is inzicht in de behoefte aan standplaatsen binnen gemeente Capelle aan den IJssel aan de hand van het belangstellingsregister. Op verzoek van de gemeente zal Havensteder hiertoe de informatie verstrekken.
- De woningcorporatie als eigenaar zorgt, met respect voor de culturele eigenheid van woonwageneigenaren, voor de exploitatie, het beheer en onderhoud van de (huur)standplaatsen. Zowel de woningcorporatie als de gemeente zorgen voor een goede leefbaarheid op de woonwagelocatie.
- De woonwagelocatie voldoet aan de eisen van het Bouwbesluit, brandveiligheid en bouwkundige eisen.

## Hoofdstuk 3 Beleid en beleidskader

### 3.1 Woonvisie en Huisvestingsverordening

Wonen in een woonwagen heeft geen specifieke aanduiding in de Woonvisie 2013-2020. Ook is dit geen onderdeel binnen de Huisvestingsverordening (Verordening Woonruimtebemiddeling 2015). Het opnemen van woonruimte verdeleregels voor een categorie woonruimte in een huisvestingsverordening, impliceert dat de gemeente vindt dat er – voor die categorie woonruimte - sprake is van schaarste met onevenredige en onrechtvaardige effecten, en dat het gemeentelijk beleid gericht moet zijn op het wegnemen van schaarste. Vooralsnog is er geen nut en noodzaak gebleken om woonwagelocaties als categorie op te nemen.

Deze nota Woonwagelocatie 2018 wordt onderdeel van de nieuwe Woonvisie 2018-2023, die naar verwachting in de eerste helft van 2019 wordt vastgesteld.

### 3.2 Bestemmingsplan

Wonen in een woonwagen is in de gemeente geregeld in het bestemmingsplan Hoofdweg.

Bestemmingsplankaart

Bestemming:

Artikel 12 Wonen - Woonwagencentrum

#### 12.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Wonen - Woonwagencentrum' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- a. een woonwagencentrum ten behoeve van 6 standplaatsen, met de daarbij behorende voorzieningen zoals bergplaatsen en voorzieningen ten behoeve van onderhoud en beheer;
- b. geluidwerende voorzieningen;
- c. doeleinden van openbaar nut;
- d. met de daarbij behorende voorzieningen zoals groen, water, bruggen, duikers, (fiets)parkeervoorzieningen, tuinen, erven en verharding.

#### 12.2 Bouwregels

##### 12.2.1 Gebouwen

Voor het bouwen van gebouwen dan wel woonwagens gelden de volgende bepalingen:

- a. de bouwhoogte mag niet meer dan 4 m bedragen;
- b. de gezamenlijke bebouwde oppervlakte mag niet meer dan 600 m<sup>2</sup> bedragen;
- c. de inhoud van nutsvoorzieningen mag niet meer dan 120 m<sup>3</sup> bedragen.

##### 12.2.2 Bouwwerken, geen gebouw zijnde

Voor het bouwen van bouwwerken, geen gebouw zijnde geldt de volgende bepaling:

- a. de bouwhoogte van bouwwerken, geen gebouw zijnde mag niet meer dan 3 meter bedragen.

De inrichting van de woonwagelocatie en de woonwagens moeten voldoen aan de eisen in het Bouwbesluit en het geldende bestemmingsplan. Daarnaast moet worden voldaan aan de redelijk eisen van welstand volgens de Nota Beeldkwaliteit Capelle aan den IJssel 2017. Voor deze locatie geldt dat deze welstandsvrij is.

### 3.3 Vigerend Bouwbesluit en Handreiking Brandveiligheid

Als kader voor brandveiligheid geldt het vigerende Bouwbesluit en de 'Handreiking Brandveiligheid van woonwagens en woonwagencentra' van de voormalige VROM-inspectie.

#### 3.3.1 Brandveiligheidseisen voor woonwagens

Bij de brandveiligheid van woonwagens spelen diverse factoren een rol: de bouwtechnische eigenschappen van de woonwagen, de aankleding, inrichting en het gebruik van de woonwagen en het gebruik van de ruimte rond de woonwagen.

Er is een belangrijk verschil tussen de eisen voor bestaande woningen en bestaande woonwagens. Daar waar het Bouwbesluit eisen stelt aan de brandwerendheid tussen bestaande woningen (brandoverslag), stelt het Bouwbesluit geen eisen aan de brandoverslag tussen bestaande woonwagens. Op bouwtechnische gronden kan dus niet altijd voorkomen worden dat een brand van de ene woonwagen kan overslaan naar de andere. Dit kan wel voorkomen worden door voldoende afstand tussen de woonwagens aan te houden. Als de afstand te klein is kan een brand immers via de ramen, deuren en soms zelfs via de wanden eenvoudig overslaan van de ene naar de andere woonwagen. In de richtlijn wordt een afstand van ongeveer vijf meter brandveilig genoeg genoemd.

In de praktijk is een onderlinge afstand van vijf meter echter niet altijd haalbaar. Veelal omdat het woonwagencentrum daar te klein voor is en uitbreiding niet mogelijk is dan wel kostentechnisch een onevenredig grote investering vergt.

### 3.3.2 Clusteren in brandcompartimenten

Het Ministerie van VROM had tot het jaar 2009 het standpunt vanuit de brandveiligheid dat tussen iedere woonwagen 5 meter vrije ruimte moest zijn. Hierdoor zou dan de brand tussen twee woonwagens minder snel overslaan en mensen hebben een betere kans om te vluchten bij brand.

Aangezien het voor veel gemeenten niet haalbaar was om aan deze eis te voldoen heeft VROM in 2009 een 'Handreiking brandveiligheid van woonwagens en woonwagencentra' uitgegeven. Hierin werd het mogelijk om van de eerder gestelde afstandseis van 5 meter tussen de woonwagens af te wijken.

Een clustering van maximaal vier woonwagens naast elkaar is van daaruit mogelijk. Een woonwagen kan uitbranden tot een maximum van vier, maar de mogelijkheid om veilig te vluchten wordt hiermee vergroot voor de bewoners ten opzichte van meerdere woonwagens in de rij.

Vaak is het wel mogelijk woonwagens te clusteren in kleine groepjes, waarbij tussen de verschillende groepjes van woonwagens dan wel voldoende afstand kan worden gehouden. Door dit 'clusteren' kan een aantal woonwagens dus zó dicht op elkaar staan, dat de weerstand bij brandoverslag nihil is.

Daarmee moet geaccepteerd worden dat een brand binnen dit cluster snel kan overslaan van de ene woonwagen naar de andere. Door voldoende afstand tussen de verschillende clusters aan te houden, kan de brand echter niet overslaan van het ene cluster woonwagens naar het andere cluster. Gemeente Capelle aan de IJssel kiest voor clustering in kleine groepjes. Geconstateerd wordt dat de woonwagenlocatie bestaat uit twee rijen van drie woonwagens naast elkaar. Tussen de brandcompartimenten bevindt zich een onbebouwde brandveiligheidsstrook van minimaal vijf meter breed. Hiermee voldoet de woonwagenstandplaats aan de handreiking brandveiligheid.

Op dit moment wordt door Brandweer Nederland gewerkt aan een nieuwe editie van de uitgave "Bluswatervoorziening en Bereikbaarheid".

Het bestaat uit twee op zichzelf staande delen, te weten de 'Handreiking Bluswatervoorziening en Bereikbaarheid' en de 'Handreiking Opstellen Bluswaterbeleid'.

Deze handreiking kan worden gebruikt bij het geven van specificaties voor bluswatervoorziening en bereikbaarheid bij vergunning- en adviesaanvragen. Daarnaast is de handreiking bruikbaar bij toezicht en handhaving in het kader van de activiteiten bouwen, gebruik en milieu.

[https://www.brandweer.nl/media/1359/121116\\_hr\\_bluswatervoorziening.pdf](https://www.brandweer.nl/media/1359/121116_hr_bluswatervoorziening.pdf)

### 3.3.3 Bouwbesluit 2012

Artikel 2.84 Omvang (Bouwbesluit 2012) geeft aan dat in een brandcompartiment ten hoogste vier woonwagens met nevenfuncties staan, met een totale gebruiksoppervlakte van ten hoogste 1000 m<sup>2</sup>.

### 3.3.4 Vigerend bestemmingsplan en brandveiligheid

De inrichting van de woonwagenlocatie voldoet aan de brandveilige indeling. Voor een brandveilige clustering van woonwagens is in het vigerende bestemmingsplan het maximaal aantal toegestane woonwagens in een cluster vastgelegd.

### 3.4 Omgevingsvergunning

Om illegale en onveilige situaties op woonwagenstandplaatsen te voorkomen zijn woonwagens vanaf 1995 wettelijk verplicht om ook een 'omgevingsvergunning' aan te vragen voor bouwactiviteiten. Uit de aanvraag voor een omgevingsvergunning moet blijken dat de woonwagen die wordt geplaatst op de woonwagenlocatie voldoet aan de eisen van het vigerende Bouwbesluit.

Zodra een huurder zijn woonwagen vervangt dan wel verbouwt, dient deze nieuwe woonwagen c.q. de aan te brengen aanpassingen, te voldoen aan de vereisten van het vigerende Bouwbesluit en te passen binnen de mogelijkheden van het geldende bestemmingsplan.

Het is raadzaam voor een huurder van een standplaats om tijdig af te stemmen/vooroverleg te hebben met de unit Vergunningen Toezicht en Handhaving. Voor een omgevingsvergunning worden legeskosten gerekend. Geadviseerd wordt om een bouwkundig adviseur in te schakelen om tot een volledige en juiste bouwaanvraag te komen.

### 3.5 Overige kaders

Overige kaders zijn het rapport van de van de Nationale ombudsman en de handreikingen VROM-inspectie.

#### 3.5.1 De Nationale ombudsman en het Ministerie van BZK

In het rapport 'Woonwagenbewoner zoekt standplaats' van 17 mei 2017 schrijft de Nationale ombudsman Reinier van Zutphen dat gemeenten de woonwagencultuur moeten beschermen. Volgens Van Zutphen zijn niet alle gemeenten zich bewust van de culturele identiteit van woonwagenbewoners. In verschillende internationale en Europese verdragen staat dat die identiteit beschermd moet worden als een mensenrecht. Omdat ook Nederland die verdragen heeft ondertekend, is de overheid verplicht om voor genoeg standplaatsen te zorgen, schrijft de ombudsman. Op die manier kunnen woonwagenbewoners volgens hun tradities en culturele identiteit leven. De ombudsman pleit er daarom voor om de behoefte aan standplaatsen vast te leggen in de Woonvisie van gemeenten. Hij vindt tevens dat gemeentebesturen een portefeuillehouder moeten aanwijzen die zich specifiek met woonwagenbewoners en hun rechten bezighoudt. Op landelijk niveau zou een minister het onderwerp in zijn portefeuille moeten krijgen.

In dit kader heeft het Ministerie van BZK zeer recentelijk (12 juli 2018) het Beleidskader gemeentelijk woonwagen-standplaatsenbeleid aan de Tweede Kamer aangeboden, dat is gebaseerd op de uitspraken

van het College voor de Rechten van de Mens. Deze nota is tot stand gekomen in nauw overleg met gemeenten (waaronder Capelle aan den IJssel), de VNG, de koepel van woningbouwcorporaties Aedes, woonwagengedragers en hun organisaties, en advocaten en deskundigen die hen ondersteunen. Deze nota Woonwagengedrag 2018 is in dit licht opgesteld.

#### 3.5.2 Handreikingen VROM-inspectie:

- 'Werken aan woonwagengedraglocaties' (d.d. 01-10-2006)
- 'Vrijplaatsen op woonwagengedraglocaties'(Woonwagengedragwijzer) (d.d. 01-02-2009)
- 'Eigentijds omgaan met woonwagengedragers' (d.d. 01-03-2009)
- 'Handreiking brandveiligheid woonwagengedrag' (d.d. 04-09-2009)
- 'Handreiking overdracht woonwagengedrag' (d.d. 08-09-2010)

### **Hoofdstuk 4 Standplaatsen en woonwagengedrag**

#### 4.1 Standplaatsen

Gemeente Capelle aan den IJssel heeft op één locatie (Burg. Schalijslaan 8 t/m 18)

6 woonwagengedragstandplaatsen. De woonwagengedraglocatie c.q. woonwagengedragstandplaatsen is/zijn in eigendom van woningcorporatie Havensteder. Havensteder verhuurt (afhankelijk van de behoefte) de standplaatsen, die voldoen aan de brandveiligheidseisen.

#### 4.2 Koopwoonwagengedrag

Het wonen in een woonwagengedrag valt landelijk onder het reguliere huisvestingsbeleid. Er is geen wettelijke grondslag voor het beschikbaar stellen van een huurwoonwagengedrag. Het aanbieden c.q. verhuren van een woonwagengedrag door een corporatie valt binnen de kerntaken, maar dit is niet verplicht. Havensteder heeft niet de expertise in huis om woonwagengedrag goed te beheren en om deze reden is dit geen onderdeel van haar beleid. Het uitgangspunt van de gemeente, woningcorporatie Havensteder en ook de wens van woonwagengedragers is dat alleen koopwoonwagengedrag (mede in het kader van het bevorderen van het eigen woningbezit) op de standplaatsen zijn toegestaan in eigendom van de bewoner(s).

#### 4.3 (Ver)huur standplaatsen

Zoals eerder gezegd is woningcorporatie Havensteder eigenaar van de woonwagengedraglocatie c.q. standplaatsen. De standplaatsen zijn ter plaatse afgebakend. Als zodanig verhuurt Havensteder de standplaatsen, voorzien van een berging. Op de standplaatsen mogen alleen woonwagengedrag staan met een geldige huurovereenkomst voor een standplaats met Havensteder.

De maximale huurprijs van de standplaatsen wordt berekend aan de hand van het formulier van de Huurcommissie 'puntentelling woonwagengedrag/standplaats' en de bijbehorende tabellen met de maximale huurprijsgrenzen voor woonwagengedrag en/of standplaatsen die jaarlijks (per 1 juli) worden geïndexeerd. Achtergrond van de puntentelling en de koppeling met de huurprijs, is een huur die afgestemd is op de grootte en kwaliteit van de standplaats en de woonomgeving.

#### 4.4 (Mantel)zorg

Sinds 1 november 2014 is het volgens het nieuwe Besluit Omgevingsrecht mogelijk om bij reguliere woningen ten behoeve van het verlenen van mantelzorg vergunningsvrij een unit op het perceel van de woning te plaatsen.

Voor woonwagengedrag wordt een uitzondering gemaakt. Artikel 2 Bijlage II van het besluit Omgevingsrecht geeft aan dat er geen mantelzorgwoningen bij woonwagengedrag kunnen worden geplaatst. De onbebouwde ruimte van de woonwagengedragstandplaats is te beperkt om een dergelijke unit te kunnen plaatsen. Dit is vanuit veiligheid en handhaafbaarheid dan ook een onwenselijke oplossing.

Om toch ook voor deze doelgroep mantelzorg mogelijk te maken, wordt aansluiting gezocht bij de bestaande traditie dat een (klein)kind voor zijn ouders zorgt. Dit kan veelal omdat zowel ouder als (klein)kind over het algemeen in familieverband op een zelfde locatie woont, al dan niet op direct naast elkaar gelegen standplaatsen. Mocht het zijn dat een (klein)kind niet op het woonwagengedrag woonachtig is, dan kan deze tijdelijk zijn intrek nemen in de woonwagengedrag van de zorgbehoevende. Komt deze zorg tot een einde dan dient het (klein)kind de woonwagengedrag(standplaats) te verlaten.

#### 4.5 Financiering woonwagengedrag

Voor woonwagengedragers is het soms lastig om een hypotheek te krijgen voor de aanschaf van een woonwagengedrag, ondanks de mogelijkheid tot een Nationale Hypotheek Garantie van de Stichting Waarborgfonds Eigen Woningen.

Gekeken is naar mogelijkheden voor het verstrekken van een Starterslening voor de aanschaf van een woonwagengedrag. Stichting Stimuleringsfonds Volkshuisvesting Nederlandse gemeenten (SVn) voert voor een groot aantal gemeenten in Nederland de Startersregeling uit. SVn geeft haar kredietbeoordeling voor Startersleningen op basis van hypothecaire toetsen, waarbij de Nationale Hypotheek Garantie (NHG) een voorwaarde is. Voor de financiering van woonwagengedrag stelt de NHG de eis dat er een pandrecht op de woonwagengedrag wordt gevestigd en hypotheekrecht op de grond. Daarnaast geschiedt de vaststelling van de bijkomende kosten op een andere basis dan bij onroerend goed. Deze drie punten tezamen maakt dat de kredietbeoordeling voor de Starterslening voor woonwagengedrag in relatie tot de Capelse situatie niet past in het standaardproduct van SVn. Om die reden kan de SVn 'Starterslening aanvragen' voor standplaatsen c.q. woonwagengedrag niet in behandeling nemen. Dit leidt ertoe dat er geen Starterslening kan worden verstrekt voor de aanschaf van een woonwagengedrag. Woonwagengedragers zullen dan ook op een andere wijze hun een koopwoonwagengedrag moeten financieren.

## **Hoofdstuk 5 Beleidsregels toewijzing standplaatsen**

Het wonen in een woonwagen is een bijzondere woonvorm waar men een voorkeur voor kan hebben, maar er zijn alternatieven, zoals het accepteren van een (sociale) huurwoning. Gebleken is dat er niet of nauwelijks belangstelling is voor deze woonvorm door anderen, dan de groep (voormalige) woonwagenbewoners. In die zin wordt deze groep niet verdrongen door andere groepen.

Ingevolge artikel 1, lid 1 sub j, onder 2 van de Huisvestingswet valt een woonwagenstandplaats onder de definitie woonruimte. De raad kan de toewijzing van woonwagenstandplaatsen regelen via de Huisvestingsverordening. De standplaatsen voor woonwagens zijn uitgezonderd van de Verordening Woonruimtebemiddeling 2015.

Voor een eerlijke en transparante verdeling van (vrijkomende) woonwagenstandplaatsen is het wenselijk regels te stellen voor de volgorde van toewijzing. In dit geval betreft het regels over de afweging van belangen, nl. de belangen van gegadigden voor een standplaats, en het belang van woningcorporatie Havensteder en woningzoekenden bij een rechtvaardige verdeling van standplaatsen.

De uitvoering van het woonwagenbeleid is een aangelegenheid van uw college en gelet daarop stellen wij u voor, onder voorbehoud van vaststelling van het Woonwagenbeleid 2018 door de gemeenteraad, de beleidsregels betreffende de toewijzing van woonwagenstandplaatsen vast te stellen.

## **Hoofdstuk 6 Beheer, onderhoud en communicatie**

### **6.1 Beheer en onderhoud**

Het (sociaal) beheer en onderhoud van de woonwagenlocatie wordt uitgevoerd door woningcorporatie Havensteder. Sociaal beheer kan bestaan uit:

- Ondersteuning bewonerscontacten.
- Conflictbemiddeling.
- Verzorgen van voorlichting en participatie van bewoners.
- Actieve signaleringsfunctie op het gebied van WABO-regelgeving uitdragen.
- Integrale aanpak waardoor reguliere controles en werkzaamheden in het kader van handhaving op een acceptabel niveau kunnen worden uitgevoerd. Dit in samenwerking met de gemeente Capelle aan den IJssel.

### **6.2 Communicatie**

Communicatie over het nieuwe beleid

Toekomstige en huidige woonwagenbewoners worden over dit Woonwagenbeleid geïnformeerd via [www.capelleaandenijssel.nl](http://www.capelleaandenijssel.nl) en [www.Havensteder.nl](http://www.Havensteder.nl). De personen die in het belangstellingsregister staan worden schriftelijk geïnformeerd.

Vastgesteld in de openbare vergadering van 12 november 2018,  
de griffier, de voorzitter,