

Beleidskader voor woonwagenstandplaatsen en woonwagens – Het Zeeuws-Vlaamse kader uitgewerkt voor de gemeente Hulst

De raad van de gemeente Hulst;

Overwegende dat het door de minister van BZK in 2018 uitgebrachte Beleidskader gemeentelijk woonwagens en standplaatsenbeleid met de bijbehorende toelichting het noodzakelijk maakt een gemeentelijk beleidskader voor woonwagenstandplaatsen en woonwagens vast te stellen;

gelezen het voorstel van het college van burgemeester en wethouders d.d. 25 augustus 2020;

gelet op artikel 147 lid 2 Gemeentewet;

BESLUIT:

het "Beleidskader voor woonwagenstandplaatsen en woonwagens in de gemeente Hulst" vast te stellen.

Inleiding

Naar aanleiding van uitspraken van diverse instanties over de mensenrechten van woonwagenbewoners heeft het ministerie van BZK het Beleidskader gemeentelijk woonwagens- en standplaatsenbeleid uitgebracht. Dit beleidskader is onder meer bestemd voor gemeenten, omdat zij op lokaal niveau invulling geven aan het huisvestingsbeleid, waartoe ook woonwagens en standplaatsen behoren. Het beleidskader maakt een heroriëntatie op het door de gemeenten gevoerde beleid noodzakelijk. Hulst, Sluis en Terneuzen hebben alle drie de zorg voor de huisvesting van woonwagenbewoners en hebben besloten gezamenlijk de actualisering van het beleid voor te bereiden. Waar mogelijk wordt een regionale benadering gehanteerd, waar nodig wordt gekozen voor een lokale aanpak. Die lokale benadering dringt zich met name op bij uitvoeringsaspecten, maar laat onverlet dat wordt gestreefd naar afstemming tussen de drie gemeenten.

Huidige situatie

Woonwagencentra en standplaatsen

De woonvorm van een woonwagen op een woonwagenstandplaats wordt in de gemeenten Hulst, Sluis en Terneuzen aangeboden op daarvoor bestemde woonwagenlocaties. In onderstaand overzicht is het aantal woonwagencentra, alsmede het aantal standplaatsen per gemeente weergegeven.

Gemeente	Aantal woonwagencentra	Aantal woonwagenstandplaatsen
Hulst	6	54
Sluis	2	5
Terneuzen	7	80

Tabel 1: Aantal woonwagencentra en woonwagenstandplaatsen per gemeente (peildatum 01-01-2019)

Bij Hulst wordt de kanttekening geplaatst dat het 5 officiële centra en 1 officieus centrum betreft. De gegevens laten zien dat de omvang van de woonwagencentra in de gemeenten grote verschillen vertonen. De Sluise centra zijn aanzienlijk kleiner dan die in de overige Zeeuws-Vlaamse gemeenten. Wat de eigendomssituatie van de standplaatsen en de wagens betreft is er evenmin sprake van uniformiteit. Zo biedt Terneuzen bewoners die over een eigen woonwagen beschikken de mogelijkheid een standplaats aan te kopen. Hulst en Sluis verhuren de standplaatsen aan de bewoners. Terneuzen verhuurt geen woonwagens aan bewoners. Zij moeten zelf voor een wagen zorgen. De gemeente Hulst hanteert hetzelfde beleid. Standplaatsen worden verhuurd en er worden geen huurwoningwagens aangeboden. Huurders van een standplaats moeten zorgen voor een eigen woonwagen. Bij de gemeente Sluis is sprake van zowel huur- als eigen woonwagens. Een specificatie van het aantal standplaatsen per woonwagencentrum en het aantal aan de bewoners verkochte standplaatsen is hierna vermeld.

Gemeente	Woonwagencentrum	Standplaatsen	Aantal aan bewoners verkochte standplaatsen
Hulst			
	Woestijneplein Clinge	11	1

	Lepelstraat Kloosterzande	2	0
	Kamillestraat Hulst	10	0
	Groote Kreek Hulst: Beringstraat	4	0
	James Cookstraat	11	0
	Tragel Sint Jansteen	10	0
	De Rape Hulst (officieus centrum)	6	0
Sluis			
	Eedeweg Aardenburg	2	0
	Willemsweg Schoondijke	3	0
Terneuzen			
	Bernhardstraat Westdorpe	16	8
	Emmahof Koewacht	18	6
	Liniehof Axel	6	0
	Noordhof Terneuzen	10	2
	Oosthof Zaamslag	12	1
	St. Hubrechtstraat Hoek	6	0
	Zuidhof Sluiskil	12	4

Tabel 2: Woonwagencentra per gemeente, aantal standplaatsen per centrum en aantal standplaatsen dat aan de bewoners is verkocht (peildatum 01-01-2019)

Beleid

Het woonwagenbeleid maakt onderdeel uit van het volkshuisvestingsbeleid. Volkshuisvestingsbeleid is door de drie Zeeuws-Vlaamse gemeenten gezamenlijk geformuleerd en vastgelegd in de Woonvisie Regio Zeeuws-Vlaanderen 2020. Op het moment van vaststelling door de afzonderlijke gemeenten, medio 2014, verkeerde de woningmarkt als gevolg van de economische recessie in zwaar weer. De demografische situatie van Zeeuws-Vlaanderen, dat als krimpregio is aangemerkt, leidde eveneens tot een zekere zorg over de woningmarkt. Aan de hand van een vijftal kernthema's is de missie omschreven. Deze kernthema's zijn:

1. herstructurering van woning en woonomgeving;
2. aanpak bestaande particuliere woningvoorraad;
3. kwaliteit staat voorop;
4. kansen grijpen;
5. naar realistische woningbouwproductie.

Reeds eerder, namelijk in 2013, hadden de Zeeuws-Vlaamse gemeenten regionale woningmarktafspraken vastgesteld. Niet alleen afspraken over woningbouwprogrammering hebben hierin een plaats gekregen, maar ook de grote lijnen van de onderwerpen die in de regionale woonvisie moeten worden opgepakt, zijn hierin geschetst.

Zowel in de regionale woningmarktafspraken als in de regionale woonvisie komen de begrippen "standplaats" en "woonwagen" niet voor.

Sluis heeft de regionale woonvisie naar lokaal niveau vertaald. Eind 2015 heeft de gemeenteraad Krachtig Verbonden, het visiedocument voor de periode 2016-2020, vastgesteld. Deze integrale visie behelst een herziening van de structuurvisie, het wmo-beleidsplan, de woonvisie en het gebiedsplan. Per thema is een beleidskoers uitgestippeld. Het thema "Wonen" is onderverdeeld in "Woningvoorraad" en "Woonomgeving". Met betrekking tot de woningvoorraad zijn de volgende beleidsdoelstellingen relevant:

- In alle kernen blijft beperkt ruimte voor levensloopbestendige woningen, starterswoningen en kleinschalige particuliere nieuwbouw voor eigen inwoners of mensen die van elders bewust naar ons gebied komen om te wonen.
- Bij nieuwbouwplannen dient nadrukkelijk onderbouwd te worden dat er in een specifieke behoefte voor een bepaalde doelgroep voorzien wordt. Nieuwbouw moet vraaggericht zijn en niet andersom.
- Om te zorgen voor voldoende woningen voor specifieke doelgroepen zullen prestatieafspraken met Woongood gemaakt worden.

Ook in het visiedocument komen de begrippen "standplaats" en "woonwagen" niet voor.

Terneuzen heeft in de Beleidsnotitie Integratie door transformatie de gewenste toekomstige ontwikkelingen van het woonwagenebeleid beschreven. De notitie dateert van augustus 2006. Gelet op de titel van het document zal het geen verbazing wekken dat integratie van de woonwagenebewoners als rode draad door de beschreven beleidsdomeinen, waaronder huisvesting en scholing, loopt.

Beheer

Zowel Hulst als Sluis hebben het (relatie- en technisch) beheer en onderhoud van de standplaatsen en de huurwoonwagens in handen gegeven van Nijbod Consultancy Beheer en Onderhoud BV te Eindhoven. De beheer- en onderhoudstaken zijn vastgelegd in een overeenkomst. Bepaald is onder meer dat de beheerder wekelijks een bezoek aan de woonwagene locaties brengt. Hij fungeert voor de bewoners als eerste aanspreekpunt en is de verbindende schakel tussen de centrumbewoners en de gemeente. De gemeente is per standplaats een beheersvergoeding en een vergoeding voor te maken onderhoudskosten verschuldigd. Jaarlijks ontvangt de gemeente een saldo-overzicht van inkomsten en uitgaven per woonwagene centrum op basis waarvan verrekening tussen beide partijen plaatsvindt.

Terneuzen heeft ervoor gekozen het beheer en onderhoud in eigen hand te houden en heeft dit belegd bij een medewerker van de afdeling Realisatie en Beheer. Betrokkene onderhoudt de contacten met de woonwagene bewoners.

Bestemmingsplan

Zonder in de details van de verschillende bestemmingsplannen te treden, kan worden vermeld dat de Zeeuws-Vlaamse woonwagene centra, met uitzondering van het aan de rand van Hulst gelegen officiële centrum De Rape, dat de bestemming "Natuur" heeft, een woonbestemming hebben. Bedrijfsmatige activiteiten, zoals de opslag van oud ijzer, zijn op geen van de centra toegestaan. Uitoefening van aanhuis-gebonden-beroepen en kleinschalige bedrijfsmatige activiteiten is toegestaan in een woning, in casu een woonwagen, en in een aan- en uitbouw of een bijgebouw.

Wachlijsten

De drie Zeeuws-Vlaamse gemeenten hebben ieder een eigen wachtlijst. De media-aandacht rondom het Beleidskader gemeentelijk woonwagene- en standplaatsenbeleid heeft in Sluis gezorgd voor een aanzienlijke stijging van de belangstelling voor een standplaats. De recente inschrijvingen zijn afkomstig van ex-woonwagene bewoners die thans in een woning wonen en ervoor kiezen wederom een woonwagen te betrekken. In Hulst en Terneuzen betreft het voornamelijk kinderen van woonwagene bewoners die op zichzelf willen gaan wonen. Per 1 maart 2019 stonden in Zeeuws-Vlaanderen in totaal 62 gegadigden voor een standplaats geregistreerd. Per gemeente gaat het om de volgende aantallen:

Gemeente	Aantal inschrijvingen wachtlijst
Hulst	14
Sluis	5
Terneuzen	45

Tabel 3: Aantal op de wachtlijst geplaatste gegadigden voor een standplaats per gemeente (peildatum 01-03-2019)

Bij het aantal gegadigden voor een standplaats in Terneuzen wordt de kanttekening gemaakt, dat betrokkenen zullen worden benaderd ten einde na te gaan in hoeverre hun inschrijving nog actueel is. Dit kan tot een wijziging van het aantal inschrijvingen leiden.

Herziening beleid

Normalisatie

Op 1 maart 1999 is de Woonwagenwet ingetrokken en werd het woonwagenebeleid gedecentraliseerd. Het beleid beperkte zich vanaf dat moment tot het inrichten en beheren van woonwagene centra. Woonwagene bewoners werden voortaan gewoon als burgers gezien, die zich slechts onderscheiden omdat ze in een woonwagen wonen. Met de intrekking van de Woonwagenwet werd de normalisatie van het huisvestingsbeleid voor woonwagene bewoners een feit. Huisvesting van woonwagene bewoners werd onderdeel van het reguliere volkshuisvestingsbeleid van de gemeente. De zorg van de overheid in het voorzien in passende woonruimte behelsde vanaf dat moment dezelfde als voor burgers die niet in een woonwagen wonen, namelijk "het treffen van de benodigde maatregelen ten behoeve van een goede huisvesting voor de ingezetenen, ongeacht of zij in een woning, een woonwagen of op een woonschip willen wonen". Een wettelijke verplichting voor een gemeente om een woonwagene centrum in stand te houden werd niet langer noodzakelijk geoordeeld en van bijzondere rechten van woonwagene bewoners, zoals het recht op een standplaats, was niet langer sprake. Wonen in een woonwagen werd in feite een woonwens. Gemeenten kregen volledige beleidsvrijheid ten aanzien van woonwagene-

centra en standplaatsen. Een trits van uitspraken over het erkennen van de culturele identiteit van woonwagenbewoners maakt evenwel een heroriëntatie op het beleid noodzakelijk.

Eigen identiteit

Het Europees Hof voor de Rechten van de Mens oordeelde dat woonwagenbewoners een minderheids-groep vormen met een eigen culturele identiteit die bescherming van de overheid verdient. Het College voor de Rechten van de Mens heeft geoordeeld dat het beleid van gemeenten die ernaar streven het aantal standplaatsen tot nul te reduceren, het zg. uitsterfbeleid, in strijd is met het grondwettelijk recht op gelijke behandeling. De Nationale Ombudsman stelde in 2017 dat het Rijk en de gemeenten tekort-schoten in hun betrouwbaarheid ten aanzien van woonwagenbewoners. De betrokken overheden er-kennen en faciliteren volgens hem onvoldoende het recht van woonwagenbewoners om te leven volgens hun culturele identiteit. Wonen in een woonwagen in onderlinge verbondenheid is een bepalend kenmerk van de cultuur van woonwagenbewoners. De hiervoor vermelde uitspraken waren voor de minister van BZK aanleiding het beleidskader voor lokale overheden voor standplaatsen en woonwagens in overeenstemming te brengen met de mensenrechtelijke uitgangspunten.

Landelijk beleidskader

Hoofdpijnen

Op 12 juli 2018 is het Beleidskader gemeentelijk woonwagen- en standplaatsenbeleid aan de Tweede Kamer en aan de gemeenten toegezonden. In het beleidsdocument wordt aandacht besteed aan de achtergrond van woonwagenbewoners en het huisvestingsbeleid voor deze doelgroep. Vervolgens worden de mensenrechten waarmee bij de huisvesting van woonwagenbewoners rekening moet worden gehouden beschreven. Ten slotte worden handvatten gegeven ten behoeve van het ontwikkelen van woonwagenbeleid dat in lijn is met het mensenrechtelijk kader.

Uitgangspunt blijft dat huisvestingsbeleid een primaire verantwoordelijkheid van de gemeente is. Erkend wordt dat huisvesting en wonen onderwerpen zijn waarbij gemeenten een grote mate van beleidsvrijheid hebben. Deze beleidsvrijheid wordt enkel beperkt door hogere regelgeving, de Grondwet en internati-onale verdragen. De visie die ten grondslag ligt aan dit nieuwe beleidskader heeft, wat huisvesting betreft, als kern het beschermen van woonwagenbewoners tegen discriminatie, het waarborgen van hun mensenrechten en het bieden van rechtszekerheid en duidelijkheid. Concreet betekent dit:

- De gemeente stelt het beleid voor woonwagens en standplaatsen vast als onderdeel van het volkshuisvestingsbeleid;
- Het beleid dient voldoende rekening te houden met en ruimte te geven voor het woonwagenleven van woonwagenbewoners;
- Hiervoor is nodig dat de behoefte aan standplaatsen helder is;
- Corporaties voorzien in de huisvesting van woonwagenbewoners voor zover deze tot de doelgroep behoren;
- De afbouw van standplaatsen is niet toegestaan (behoudens uitzonderlijke omstandigheden) zolang er behoefte is aan standplaatsen;
- Een woningzoekende woonwagenbewoner die dit wenst, heeft binnen een redelijke termijn kans op een standplaats.

Toelichting

De minister van BZK heeft op 18 december 2018 een toelichting op het beleidskader uitgebracht. Aan-leiding daarvoor was de commotie die het beleidskader veroorzaakte. Op meerdere plaatsen in het land vonden acties van (voormalige) woonwagenbewoners plaats om hun eisen voor het op korte termijn uitbreiden van het aantal standplaatsen kracht bij te zetten. Ook in de gemeente Sluis is door gegadigden voor een standplaats op het woonwagencentrum in Schoondijke gedemonstreerd.

In de toelichting wordt onder meer aandacht besteed aan de aanleiding voor het beleidskader en mo-gelijke consequenties voor het beleid. Vastgesteld wordt dat het tijd kost om de benodigde beleidswij-zigingen door te voeren, maar dat het beleidskader in geen geval een grondslag geeft om zich stand-plaatsen zonder toestemming en de benodigde vergunningen toe te eigenen. Het beleidskader heeft enkel betrekking op volkshuisvestelijke aspecten en laat ruimte om te sturen op locatie en omvang van woonwagenlocaties, bijvoorbeeld uit een oogpunt van bestrijding van ondermijnende activiteiten en criminaliteit.

De minister is van mening dat een goede ontwikkeling van gemeentelijk woonwagen- en standplaat-senbeleid gebaat is met een constructieve dialoog tussen gemeente, woningcorporatie en woonwagen-bewoners. Dit biedt de gelegenheid elkaar mee te nemen in de wensen, verwachtingen, voorwaarden en beperkingen die er over en weer zijn.

Gemeentelijk beleidskader

Algemeen

De actuele ontwikkelingen op het gebied van de huisvesting van woonwagenbewoners zoals hiervoor geschetst, maken dat de gemeenten Hulst, Sluis en Terneuzen van mening zijn dat vaststelling van (nieuw) woonwagen- en standplaatsenbeleid noodzakelijk is.

Inbedding in volkshuisvestingsbeleid

Inbedding in het reguliere volkshuisvestingsbeleid van de gemeente moet voorkomen dat de doelgroep op enigerlei wijze wordt benadeeld. Dit beleidskader ziet enkel op het aspect huisvesting. Voor andere beleidsdomeinen, zoals ruimtelijke ordening, leerplicht, milieu/afvalinzameling, inkomensondersteuning etc. is er geen specifiek beleid voor woonwagenbewoners. De wens is hierin geen verandering aan te brengen en gelijke behandeling van alle burgers conform het reguliere beleid na te streven.

De overheid heeft een zekere positieve verplichting om het wonen in woonwagens mogelijk te maken. Voor zover daarvan bij de Zeeuws-Vlaamse gemeenten al sprake was, is uitsterf- of afbouwbeleid niet meer aan de orde. Gemeenten moeten in hun woonbeleid rekening houden met de specifieke woonbehoefte van woonwagenbewoners en voorzien in voldoende standplaatsen, zodat zij binnen een redelijke termijn een standplaats kunnen krijgen. Bij het bepalen van het woonwagenbeleid dient een afweging te worden gemaakt tussen de algemene belangen van de gemeente en de belangen van de woonwagenbewoners.

Om te weten wat er leeft, wordt met de doelgroep in gesprek gegaan. Dit is ook in lijn met de Omgevingswet, die, zoals het er nu naar uitziet, op 1 januari 2021 in werking treedt en verplicht om in gesprek te treden met bewoners om samen met hen nader te bepalen hoe de fysieke ruimte wordt ingericht en benut.

Registratie belangstelling voor standplaats

Iedere gemeente heeft een regeling vastgesteld, hetzij in de vorm van een verordening hetzij in de vorm van een beleidsregel, hoe om te gaan met de plaatsing van standplaatszoekenden op een wachtlijst. De bepalingen omtrent de belangstellingsregistratie maken deel uit van de regeling voor de toewijzing van standplaatsen.

De registratie van standplaatszoekenden en de toewijzing van standplaatsen in de gemeente Hulst is geregeld in de beleidsregel Toewijzingsbeleid woonwagenstandplaatsen gemeente Hulst 1e herziening. Deze beleidsregel is in werking getreden met ingang van 30 mei 2019.

Vaststelling behoefte aan standplaatsen

De aandacht voor de mensenrechtelijke situatie heeft de huisvesting van de woonwagenbevolking volop in de actualiteit gebracht. Voor enkele woonwagenbewoners, die in het verleden ervoor hebben gekozen om hun intrek te nemen in een woning, waren de uitspraken met betrekking tot de mensenrechten aanleiding om hun wens om toch weer in een woonwagen te wonen naar voren te brengen. Deze zg. spijtoptanten zorgden voor een toename van het aantal inschrijvingen voor een standplaats.

De actualiteit heeft ook geleid tot intensievere contacten tussen enerzijds woonwagenbewoners en spijtoptanten en anderzijds de gemeenten. Op grond van gesprekken met de doelgroep kan een beeld worden gevormd van de behoefte aan standplaatsen op de korte termijn in de drie Zeeuws-Vlaamse gemeenten.

De uitkomsten van de behoefteanalyse zijn bouwstenen voor het nieuwe woonwagenbeleid. Voor zover de gemeenten beschikken over een woonvisie wordt het beleid daarin geïntegreerd. Uitgangspunt voor het beleid is dat woonwagenbewoners uit de Zeeuws-Vlaamse gemeenten in die gemeenten mogelijkheden krijgen om te wonen volgens hun culturele identiteit. Het wonen in een woonwagen is een essentieel onderdeel van de culturele identiteit van de woonwagenbewoners. Een woonwagen op een standplaats is een erkende bijzondere woonvorm, die in de Zeeuws-Vlaamse gemeenten beschikbaar blijft voor woonwagenbewoners.

Op basis van hetgeen hiervoor is vermeld, verzet niets zich ertegen de additionele behoefte aan standplaatsen voor de korte termijn gelijk te stellen aan het aantal inschrijvingen op de wachtlijst. Blijkens tabel 3 betreft het veertien inschrijvingen. Aangezien alle standplaatsen bezet zijn, betekent dit dat hiermee ook de uitbreidingsbehoefte in beeld is.

Inspanningsverplichting voldoende standplaatsen

De gemeenten spannen zich in om het aantal woonwagenstandplaatsen in redelijke verhouding te brengen tot de vraag daarnaar. Om te beginnen betekent dit dat, zolang er een tekort is aan woonwagenplaatsen, geen bestaande standplaatsen worden opgeheven tenzij daar dwingende redenen voor zijn. In dat geval wordt een vervangende plek gezocht.

De noodzaak tot uitbreiding van het aantal standplaatsen wordt bepaald door het aantal op de wachtlijst vermelde personen en de tijdspanne dat betrokkenen op de standplaatswachtlijst vermeld staan. Zaken als financiën, fysieke mogelijkheden en draagvlak zorgen ervoor dat de aanleg van nieuwe standplaatsen de nodige tijd vergt.

Bij het creëren van extra standplaatsen kan onderscheid worden gemaakt tussen acties voor de korte en voor de lange termijn. Aan het opnieuw in gebruik nemen van eerder uit exploitatie genomen standplaatsen kan op redelijk korte termijn invulling worden gegeven en dat biedt de mogelijkheid geregistreerde belangstellenden spoedig van dienst te zijn.

De aanleg van nieuwe standplaatsen is een maatregel voor de lange termijn. Belangrijk is dat de doelgroep nauw betrokken wordt bij de ontwikkeling van nieuwe standplaatsen. Onderzocht wordt welke locaties in de gemeente Hulst in aanmerking komen voor uitbreiding.

Toewijzing van standplaatsen

Voor iedereen moet duidelijk zijn hoe de toewijzing van woonwagens en standplaatsen tot stand komt. Uitgangspunt is dat de wagens en standplaatsen toekomen aan woonwagenbewoners met een langdurige binding met de gemeente Hulst en die aantoonbaar legaal in een woonwagen in de gemeente Hulst hebben gewoond.

De verhuur van een standplaats zonder woonwagen valt niet onder het regime van de verhuur van sociale woonruimte. Dit impliceert onder meer dat geen inkomenseisen worden gesteld. De recentelijk vastgestelde beleidsregel Toewijzingsbeleid woonwagenstandplaatsen gemeente Hulst 1^o herziening geeft het kader voor het toewijzen van standplaatsen. Handhaving van deze beleidsregel heeft de voorkeur.

Geen verstrekking van huurwoonwagens

In de drie Zeeuws-Vlaamse gemeenten is sprake van verschillend beleid met betrekking tot de verhuur van woonwagens. De eerste twee gemeenten verhuren in het geheel geen woonwagens en de derde gemeente verstrekt op verzoek huurwoonwagens.

Voor sociale huurwoonwagens zijn de regels voor passend toewijzen van sociale woonruimte van toepassing. Om voor een huurwoonwagen in aanmerking te komen, worden inkomenseisen gesteld. Voor huurders die aangewezen zijn op huurtoeslag gelden maximale huurprijzen.

Het beleid is dat standplaatsen worden verhuurd en er geen huurwoonwagens worden aangeboden. Huurders van een standplaats moeten zorgen voor een eigen woonwagen. Een uitzondering hierop vormt de situatie dat de staat van onderhoud van een huurwoonwagen, die thans eigendom is van de gemeente, dusdanig slecht is dat een goed woon- en leefklimaat niet kan worden gegarandeerd. De gemeente is dan als goede verhuurder verplicht om een nieuwe vervangende woonwagen aan te schaffen.

Financiële consequenties

Ervaringsgegevens laten zien dat de aanleg van een nieuwe standplaats met berging en sanitaire voorziening circa € 75.000,- kost (informatie Nijbod Consultancy; prijspeil januari 2019). Met de aanschaf van een woonwagen is een bedrag van circa € 100.000,- gemoeid (informatie Nijbod Consultancy; prijspeil januari 2019).

Dit besluit werd in de raadsvergadering van 1 oktober 2020 aangenomen.

*De gemeenteraad van de gemeente Hulst,
De Griffier*

De Raadsvoorzitter