

Woonwagenebeleid 2021

Voorwoord

Voor u ligt het 'Woonwagenebeleid gemeente Coevorden 2021'

Er is een lange verbinding tussen de gemeente Coevorden en de woonwagengemeenschap. Al decennia vinden zij woonruimte in onze gemeente. In 2014 is de woonwagencultuur door het Nederlands Centrum voor Volkscultuur en Immaterieel Erfgoed aangewezen als immaterieel erfgoed. Met het nieuwe beleid gaan we uitvoering geven aan het in stand houden van dit erfgoed. Dit doen wij door, samen met de bewoners, te werken aan de realisatie van voldoende geschikte woonruimte voor onze woonwagengemeenschap.

Als college benadrukken we het belang van passende huisvesting voor alle onze inwoners, ook voor woonwagenebewoners uit onze gemeente en hun kinderen.

Het is noodzakelijk om met dit beleid aan de slag te gaan. Zorgvuldig, gefaseerd, maar vooral in verbinding!

Steven Stegen
Wethouder Wonen
gemeente Coevorden

1. Inleiding

1.1. Aanleiding

De woonwagengemeenschap is de afgelopen jaren landelijk regelmatig in het nieuws geweest. Zowel op Europees als op landelijk niveau is er extra aandacht gevraagd voor de culturele identiteit van woonwagenebewoners en hun positie. Na de intrekking van de Woonwagenwet in 1999 dreigt deze onder druk te komen staan.

Het is een bewuste keuze om dit woonwagenebeleid onder de paraplu van de woonvisie op te stellen. Op deze manier doen we recht aan deze specifieke doelgroep.

1.2. Doel

Het doel van het woonwagenebeleid van de gemeente Coevorden is om te voorzien in de woonbehoefte van woonwagenebewoners. Het geeft weer wat de belangrijkste opgaven zijn en op welke manier we hier als gemeente invulling aan geven.

Dit woonwagenebeleid vervangt het woonwagenebeleid uit de huidige Woonvisie 2017-2022. Het woonwagenebeleid wordt een onderdeel van de nieuwe woonvisie (2021).

1.3. Begripsbepaling

Standplaats

Een kavel, bestemd voor het plaatsen van een woonwagen waarop voorzieningen aanwezig zijn die op het leidingnet van de openbare nutsbedrijven, andere instellingen of van gemeenten kunnen worden aangesloten (artikel 1, onderdeel j, van de Wet op de huurtoeslag);

Woonwagen

Een voor bewoning bestemd gebouw dat is geplaatst op een standplaats en dat in zijn geheel of in delen kan worden verplaatst (artikel 1, onderdeel l, van de Wet de huurtoeslag);

Huurovereenkomst

De overeenkomst tussen de huurder en de verhuurder van de standplaats met toebehoren, waarin de huurbepalingen voor de standplaats zijn geregeld.

1.4. Ambities

De belangrijkste ambities uit het woonwagenebeleid 2021 zijn:

- Het wachtlijst-beheer aanpassen zodat nieuwe of vrijkomende standplaatsen met voorrang toegewezen worden aan woonwagenebewoners met een binding met Coevorden. Het gaat dan om familieleden van de huidige bewoners. De gemeente past haar wachtlijst-beheer aan op deze voorangsregeling.
- Het aantal standplaatsen uit te breiden met 15. Hiervoor wordt een locatie-onderzoek gedaan. Samenwerking met de woonwagengemeenschap is hierbij essentieel, omdat wonen in familieverband een belangrijk cultureel element is.

- De wachtlijst wordt jaarlijks gemonitord. Op basis hiervan wordt besloten of er verdere uitbreiding nodig is.
- De gemeente gaat in gesprek met de woningcorporaties over overdracht van de woonwagendstandplaatsen bewoond door mensen uit de doelgroep van de woningcorporaties, hierbij gaat het om de inkomensgrens.
- De gemeente biedt stapsgewijs woonwagens te koop aan aan de huidige huurders. Inkomen en bibob zijn hiervoor belangrijke afwegingen.
- De gemeente brengt onderhoud en handhaving eenmalig naar een nul-situatie.

2. Achtergrond

2.1. Geschiedenis

Woonwagendbewoners zijn te verdelen in drie groepen: (afstammelingen van) Roma, Sinti en klassieke reizigers. Deze groepen hadden alle drie in het verleden een nomadisch bestaan. Sinds de tweede helft van de 19e eeuw wonen de meesten van hen in een woonwagen. We noemen ze daarom ook woonwagendbewoners.

Het eerste woonwagenbeleid in Nederland is de Woonwagenwet uit 1918. Door deze wet werd het mogelijk om het aantal woonwagens af te remmen en de vrijheid voor het plaatsen van een woonwagen te beperken. In de jaren 50 en 60 van de vorige eeuw werd het rondtrekken vrijwel helemaal onmogelijk gemaakt door een aantal wetwijzigingen. Woonwagendbewoners werden bij elkaar geplaatst in ongeveer 50 grote regionale kampen. Het doel daarvan was om het welzijn van de bewoners te bevorderen en hen als aparte groep met eigen voorzieningen te helpen. Halverwege de jaren 70 van de vorige eeuw werd landelijk geconstateerd dat dit systeem niet goed functioneerde. Het beleid richt zich vanaf dat moment op normalisatie en deconcentratie. Het rondtrekken werd verboden en er werden verschillende kleine locaties opgericht. In de jaren '90 is het beleid rond woonwagendbewoners verder afgebouwd en in 1999 is de laatste Woonwagenwet ingetrokken. Vanaf dat moment worden woonwagendbewoners gezien als "gewone burgers".

In 2014 werd de woonwagencultuur aangemerkt als immaterieel cultureel erfgoed. Ook zijn er gerechtelijke uitspraken, bijvoorbeeld door het Europees Hof van de Rechten van de Mens, die het belang van de cultuur van woonwagendbewoners bevestigen.

2.2. Juridische kaders

Het leven in een woonwagen wordt beschermd door de volgende mensenrechten, die zijn vastgelegd in verschillende (internationale) verdragen:

- Het recht op huisvesting. De overheid heeft een inspanningsverplichting om te voorzien in veilige, passende en betaalbare huisvesting waarbij rekening wordt gehouden met de culturele identiteit.
- Het recht op de eerbiediging van het privé, familie- en gezinsleven. Ieder heeft het recht op respect voor zijn privéleven, zijn familie- en gezinsleven, zijn woning en zijn correspondentie. Een woonwagen wordt hierbij aangemerkt als woning en het leven in en rond een woonwagen als wezenskenmerk van de identiteit van woonwagendbewoners.
- Het recht op gelijke behandeling. Het gelijkheidsbeginsel houdt in dat woonwagendbewoners niet nadeliger mogen worden behandeld vanwege het feit dat zij woonwagendbewoner zijn. Daarnaast houdt het gelijkheidsbeginsel óók in dat ongelijke gevallen ongelijk behandeld moeten worden. Bij woonwagendbewoning gaat het om een ongelijk geval, omdat de woonvorm voor woonwagendbewoners een wezenlijk onderdeel is van hun cultuur en identiteit. Daarom kan de woonbehoefte niet gelijkgesteld worden aan een "woonwens" van bewoners van reguliere woningen.

Hieruit volgen de onderstaande verplichtingen:

- De gemeente moet beleid ontwikkelen dat het woonwagenleven voldoende faciliteert en beschermt.
- Woonwagendbewoners moeten binnen afzienbare tijd kans maken op een standplaats.
- Bij het bepalen of iemand woonwagendbewoner is kan gebruik gemaakt worden van het afstammingsbeginsel. Het maakt niet uit of een woonwagendbewoner (tijdelijk) in een stenen woning heeft gewoond.

2.3. Landelijke ontwikkelingen

Op 12 juli 2018 bood minister Ollongren aan de gemeenten het "Beleidskader gemeentelijk woonwagend- en standplaatsenbeleid" aan. Daarin staat de visie van het Rijk op het woonwagend- en standplaatsenbeleid. Dit beleidskader is gemaakt als reactie op een aantal gerechtelijke uitspraken en een rapport van de Nationale Ombudsman over de situatie van woonwagendbewoners in Nederland.

In dit beleidskader gaat het om het tegengaan van discriminatie, het beschermen en waarborgen van de culturele rechten van Roma, Sinti en woonwagendbewoners en het bieden van rechtszekerheid en duidelijkheid. Uitgangspunt van dit beleidskader is dat de gemeente verantwoordelijk is voor volkshuisvestingsbeleid (en daarmee het woonwagenbeleid).

Samengevat stelt het beleidskader de volgende kaders:

- 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 woonwageneven van woonwagenebewoners;
- De gemeente maakt de behoefte aan standplaatsen helder;
- Woningcorporaties voorzien in de huisvesting van woonwagenebewoners voor zover deze vanwege hun inkomen tot de doelgroep behoren;
- De afbouw van standplaatsen is niet toegestaan (behoudens uitzonderlijke omstandigheden) zolang er behoefte is aan standplaatsen;
- Om recht te doen aan de woonbehoefte van woonwagenebewoners dient een woonruimtezoekende woonwagenebewoner binnen afzienbare tijd kans te maken op een standplaats.

2.4. Ontwikkelingen in de regio

De rechtelijke uitspraken en het landelijke beleidskader hebben effect. Bijna alle gemeenten in Nederland werken aan nieuw of vernieuwd woonwagenebeleid; ook in Drenthe. In onze buurgemeente Emmen lopen ze qua ontwikkeling van beleid ongeveer parallel. In Zuidwest Drenthe voerden ze een jaar eerder de inventarisatie naar de behoefte aan standplaatsen uit. De gemeente Hoogeveen heeft op basis hiervan besloten om het aantal standplaatsen uit te breiden met 30 standplaatsen. Andere gemeenten in Zuidwest Drenthe hebben geen grote opgave.

Sinds enige tijd worden zoekenden naar huurwoningen door de Drentse corporaties bediend via het gezamenlijke 'Thuis Kompas': een digitale plek waar zoekenden zich kunnen inschrijven en kunnen reageren op vrijgekomen woonruimte. De woningcorporaties zijn van plan om hier ook woonwagens en/of standplaatsen aan toe te voegen.

3. Rollen en verantwoordelijkheden

Welke organisatie heeft welke rol bij de huisvesting van woonwagenebewoners? Deze rolverdeling is in overeenstemming met het landelijke "Beleidskader gemeentelijk woonwagene- en standplaatsenbeleid".

3.1. Rijk

Het is aan het Rijk om de visie op het woonwagene- en standplaatsenbeleid vast te stellen. Deze visie is vastgesteld in het landelijke "Beleidskader gemeentelijk woonwagene- en standplaatsenbeleid". Daarnaast is het Rijk internationaal rechtelijk het aanspreekpunt voor de naleving van mensenrechten. Dit geldt ook wanneer de primaire verantwoordelijkheid is overgedragen aan gemeenten. Het Rijk houdt toezicht op de provincies en op de gemeente op de naleving van de mensenrechten.

3.2. Provincie

De provincies houden toezicht op gemeenten op het ruimtelijk-fysieke domein. Hierbij gaat het onder meer over bouwen, ruimtelijke ontwikkeling en huisvesting. Hier vallen woonwagene locaties ook onder.

3.3. Gemeente

De gemeente is verantwoordelijk voor het lokale woonbeleid, beschreven in een woonvisie. Daaronder valt ook het woonwagenebeleid. Dit beleid moet rekening houden met en ruimte geven voor het woonwageneleven van woonwagenebewoners. Met het woonwagenebeleid geeft de gemeente Coevorden hier invulling aan.

Daarnaast kan de gemeente voorzieningen in het belang van de volkshuisvesting treffen, voor zover dit niet onder de verantwoordelijkheid van de woningcorporaties valt. Hierbij gaat het bijvoorbeeld over het beschikbaar stellen van grond voor sociale huurwoningen. De gemeente moet de toevoeging van woonwagene standplaatsen faciliteren. Daaronder valt onder meer het faciliteren van de behoefte aan koopstandplaatsen in het woonbeleid. Tot slot is de gemeente verantwoordelijk voor de ruimtelijke ontwikkelingskant van de woonwagene standplaatsen, door het vaststellen van bestemmingsplannen.

3.4. Woningcorporaties

De woningcorporaties leveren een bijdrage aan de volkshuisvestelijke opgaven die zijn vastgelegd in het woonbeleid. Woonwagenebewoners die een huishoudinkomen hebben tot aan de inkomensgrens (genoemd in artikel 48 van de Woningwet), behoren tot de doelgroep van woningcorporaties. Het ontwikkelen, verhuren en exploiteren van woonwagene locaties, standplaatsen en woonwagens behoort daarmee tot de kerntaak van de woningcorporaties. De woningcorporaties zijn daarmee ook verantwoordelijk voor het wachtlijstbeheer en het toewijzingsbeleid van standplaatsen en woonwagens die zij verhuren. Tot dit moment hebben de woningcorporaties geen taak gehad in de huisvesting van woonwagenebewoners in de gemeente Coevorden.

De bijdrage van de woningcorporaties wordt vastgelegd in de prestatieafspraken met de gemeente.

4. Totstandkoming

Om te komen tot een actueel woonwagenebeleid is een aantal stappen doorlopen:

4.1. Beleidsanalyse

De kaders en verplichtingen voor het woonwagenebeleid zijn in beeld gebracht. Dit is gedaan op basis van de handreikingen van de Vereniging van Nederlandse Gemeenten (VNG) en het landelijk "Beleidskader gemeentelijk woonwagene- en standplaatsenbeleid".

4.2. Inventarisatie

Ondanks een flink aantal standplaatsen is er in Coevorden toch ook sprake van een wachtlijst. Om goed zicht te krijgen op de behoefte van de doelgroep is een inventarisatie uitgevoerd. Hoofdvraag bij deze inventarisatie was: Hoe kunnen we zorgen dat de beschikbare standplaatsen bij de juiste mensen terecht komen?

Om een goede indruk te krijgen had het de voorkeur om persoonlijk en op locatie in gesprek te gaan met hoofdbewoners en wachtlijst-genoteerden. Corona gooide echter roet in het eten. In eerste instantie werd gewacht op versoepelingen, uiteindelijk is er, gezien de voortgang, voor gekozen om de inventarisatie in aangepaste vorm uit te voeren.

Met een brief zijn de hoofdbewoners (63 personen) en wachtlijst-genoteerden (72 personen) gevraagd om te reageren op een vragenlijst. Dit kon zowel schriftelijk, digitaal, telefonisch als persoonlijk via een afspraak. Na vijf weken is een herinnering verstuurd.

Na contact met een van de bewoners bleek dat een aantal inschrijvingen voor de wachtlijst niet goed verwerkt waren. Deze personen hebben in een derde ronde een brief ontvangen.

Tot slot zijn de niet-respondenten nog telefonisch benaderd, wanneer hun telefoonnummer beschikbaar was.

Gegadigden wachtlijst	Aantal
Verstuurde 1e brieven	72
Verwerkte vragenlijsten 1e ronde	22
Verstuurde 1e herinneringsbrieven	50
Verwerkte vragenlijsten 2e ronde	3
Verstuurde 2e herinneringsbrieven	47
Verwerkte vragenlijsten 3e ronde	29
Verwerkte vragenlijsten slotbelronde	18
Totaal respondenten	47 (nb: sommige mensen hebben de vragenlijst meerdere keren ingevuld)
Totaal niet-respondenten	25

De niet-respondenten hebben een brief ontvangen dat zij van de wachtlijst worden verwijderd. Op basis hiervan hebben nog 2 personen aangegeven alsnog een plaats op de wachtlijst te willen behouden.

5. Huidige situatie Coevorden

5.1. Huidig beleid

Het huidige woonwagenebeleid is vastgelegd in de woonvisie Hier wil je wonen 2017-2022. Hierin staat:

Woonwagenebewoners

De positie van woonwagenebewoners is meer dan 80 jaar lang geregeld in de Woonwagenewet. Daardoor hadden woonwagenebewoners een uitzonderingspositie op de woningmarkt. In 1999 is de Woonwagenewet ingetrokken en geïntegreerd in het reguliere volkshuisvestingsbeleid. Het doel van deze verandering was het normaliseren van de woonpositie van woonwagenebewoners.

De gemeente Coevorden kent een aantal kleinere woonwagene locaties. Inzet van de gemeente is om woonwagenebewoners hetzelfde te benaderen als andere huurders of huiseigenaren. Daarbij willen we wel recht blijven doen aan keuzes die wij in het verleden hebben gemaakt; wij zijn voornemens de locaties als zodanig te handhaven en deze toe te wijzen aan de oorspronkelijke doelgroep en inwoners van de gemeente Coevorden. Daarbij geldt echter dat we geen nieuwe woonwagene locaties zullen realiseren en dat we de bestaande locaties niet zullen uitbreiden.

De nieuwe woonvisie wordt eind 2021 met dit woonwagenebeleid opgeleverd aan de gemeenteraad.

5.2. Woonwagens, standplaatsen en locaties

In Coevorden zijn er 69 standplaatsen, verdeeld over 8 locaties. Het totaal aantal bewoners van deze standplaatsen is 156 (de peildatum voor deze cijfers is juni 2021).

De gemeente heeft 57 standplaatsen in eigendom, de overige 12 standplaatsen zijn in eigendom van de bewoners. Zie onderstaande tabel.

Locatie	Plaats	Stand- plaatsen	Waarvan leegstand	Eigendom Gemeente	Eigendom be- woners
Corn. Huygensstraat	Coevorden	14	1	8	7
Dr. Picardtlaan	Coevorden	9	0	9	0
Esschenbruggerdijk	Coevorden	15	6	15	0
Past. Wesselstraat	Coevorden	5	0	5	0
Burg. Ten Holteweg	Dalen	10	0	10	0
Tjasker	Dalen	5	0	5	0
Grootmaten	Aalden	5	0	5	0
Oldengaerde	Sleen	5	0	0	5
TOTAAL		69	6	57	12

Opmerking: De 7 lege standplaatsen zijn voorlopig niet toegewezen. Hiermee wachten we op de vaststelling van het woonwagenbeleid 2021.

Het bureau Compaeen deed in 2018 onderzoek naar "Woonwagenstandplaatsen in Nederland", in opdracht van het Ministerie van Binnenlandse zaken en Koninkrijksrelaties. Zij presenteren een beeld van het aanbod van woonwagenstandplaatsen in Nederland. Gemiddeld zijn er per gemeente 1,2 standplaatsen per 1.000 woningen. Met 4,4 standplaatsen per 1.000 woningen zit de gemeente Coevorden ruim boven dit gemiddelde.

In totaal zijn er in Drenthe 387 standplaatsen. Coevorden heeft hier met de 69 standplaatsen (17,8%) een flink aandeel in. Na Emmen en Hoogeveen heeft Coevorden het hoogste aantal standplaatsen.

Het eigendom van de standplaatsen ligt bij de gemeente of bij individuele inwoners. De verhuur van standplaatsen voert de gemeente zelf uit. Alle woonwagens zijn in eigen bezit van de inwoners. Hierop is één uitzondering waar naast de standplaats ook de woonwagen gehuurd wordt van de gemeente. Woningcorporaties hebben op dit moment geen rol rondom woonwagens in de gemeente Coevorden.

Er is in Coevorden geen sprake (geweest) van een uitsterfbeleid.

5.3. Wachtlijst

De gemeente Coevorden heeft een wachtlijst van mensen die aanspraak willen maken op een woonwagenstandplaats (huur of koop). Bij het begin van het proces om te komen tot nieuw woonwagenbeleid stonden hier 72 personen op.

De gemeente Coevorden houdt de wachtlijst zelf bij. Het (enige) criterium om hoger op de wachtlijst te komen is duur van inschrijving.

6. Opbrengst inventarisatie

6.1. Hoofdbewoners

Van de hoofdbewoners hebben 26 personen gereageerd. Van deze 26 hebben 9 personen nadrukkelijk aangegeven dat ze hun woonwagen en/of woonwagenstandplaats zouden willen kopen.

Bewoners gaven tijdens de gesprekken ook melding van achterstallig of slecht onderhoud van groen en grijs, dit gold vooral voor de locaties:

- Esschenbruggerdijk- Coevorden
- Grootmaten-Aalden
- Burg. Ten Holteweg-Dalen

6.2. Wachtlijst

De wachtlijst aan het begin van het traject bestond uit 72 personen. Na schrijven en nabellen konden we 44 personen van de lijst verwijderen. Zij waren niet meer geïnteresseerd, hadden reeds een standplaats of waren verhuisd zonder adreswijziging door te geven.

De opgeschoonde lijst bestaat nu uit 28 personen. Deze groep bestaat uit kinderen van huidige hoofdbewoners (inwonend en uitwonend), woonwagenbewoners vanuit andere gemeenten en mensen zonder achtergrond in de woonwagencultuur. De gemiddelde duur op de wachtlijst is zes jaar, de langst wachtende staat sinds 2001 op de lijst.

Uit de ingevulde vragenlijsten blijkt dat 43% een inkomen heeft dat onder de grens voor huurtoeslag ligt. 14% ligt boven deze grens. 43% wil dit niet kenbaar maken.

6.3. Inwonende kinderen

Een specifieke groep op de wachtlijst is die van inwonende kinderen. Deze doelgroep heeft mogelijk behoefte aan een zelfstandige standplaats (kwantitatieve vraag). Vaak hebben zij ook een voorkeur voor locatie, type en eigendom van de standplaats (kwalitatieve vraag).

Leeftijdsklasse	Aantal	Percentage
Jonger dan 18 jaar	32	20,3
18 – 25 jaar	22	13,9

Uit de reacties blijkt dat vrijwel alle respondenten nog thuis bij de ouders wonen. Vrijwel iedereen geeft ook aan op korte termijn, binnen drie jaar, te willen verhuizen. Alle respondenten geven aan binnen de gemeente Coevorden te willen verhuizen en daarbij een voorkeur te hebben voor een standplaats/woonwagen.

De voorkeur voor locatie is divers. Het merendeel wil graag op dezelfde locatie wonen als familie.

6.4. Conclusie inventarisatie woonwagenbeleid

De gemeente Coevorden heeft geen uitsterfbeleid gevoerd, dit is in lijn met de uitspraak van het College van de Rechten van de Mens en het "Beleidskader Gemeentelijk woonwagen- en standplaatsenbeleid". Uit het onderzoek blijkt dat er op korte termijn behoefte aan circa 21 nieuwe standplaatsen is in Coevorden.

De vraag betreft zowel koop- als huurstandplaatsen, hoewel de meerderheid in de doelgroep van de sociale huur lijkt te vallen.

Daarnaast lijkt er op de middellange termijn nog behoefte aan circa 15-20 standplaatsen op basis van de inwonende jongeren onder de 18 jaar.

In het totaal is er dan de komende 10/15 jaar behoefte aan circa 40 nieuwe standplaatsen.

Nabijheid van familie speelt voor alle categorieën een belangrijke rol bij de verhuizing naar een standplaats.

7. Kaders

7.1. Doelgroep

Dit beleid is van toepassing op

- Huidige woonwagenbewoners in de gemeente Coevorden
- Eerste- en tweedegraads familieleden van huidige woonwagenbewoners in de gemeente Coevorden
- Voormalige woonwagenbewoners uit de gemeente Coevorden

Een deel van de woonwagenbewoners is in het verleden, soms noodgedwongen, verhuisd naar een reguliere woning. Voor de bescherming van de rechten is het niet van belang of een woonwagenbewoner (tijdelijk) in een reguliere woning woont of heeft gewoond.

Dit beleid richt zich in eerste instantie op woonwagenbewoners met binding met de gemeente Coevorden. Landelijk gezien is er een tekort aan het aantal woonwagens en standplaatsen. Uit het woonwagenbehoefte onderzoek blijkt dat er ook in de gemeente Coevorden een behoefte is aan meer standplaatsen. Het wonen in familieverband maakt deel uit van de cultuur van de woonwagenbewoners. We kiezen er daarom voor om nieuwe of vrijkomende standplaatsen met voorrang toe te wijzen aan woonwagenbewoners met een binding met Coevorden. Het gaat dan om familieleden van de huidige bewoners. De gemeente past haar wachtlijst-beheer aan op deze voorrangsregeling.

7.2. Kwantitatieve opgave

De mensenrechtelijke kaders geven aan dat woonwagenbewoners binnen afzienbare tijd kans moeten maken op een standplaats. Er is geen verdere kwantificering van deze regel. In het landelijke "Beleidskader gemeentelijk woonwagen- en standplaatsenbeleid" staat dat de wachttijd voor een standplaats ongeveer hetzelfde moet zijn aan de wachttijd voor een sociale huurwoning. Deze vergelijking blijkt in de praktijk moeilijk te maken. Door het beperkte aantal mutaties van standplaatsen wordt het gemiddelde sterk beïnvloed door de individuele toewijzingen. Daarnaast is ook het zoekgedrag van woonwagenbewoners anders. Veel woonwagenbewoners reageren alleen op een standplaats op een locatie waar familie woont.

Uit het behoefteonderzoek blijkt dat er op dit moment (oktober 2021) een aanvullende behoefte is van 21 extra standplaatsen. Daarnaast kan er in de nabije toekomst een extra vraag van 15-20 standplaatsen ontstaan vanuit de kinderen van woonwagengedwongen bewoners.

We kiezen ervoor om het aantal standplaatsen uit te breiden met 15 nieuwe standplaatsen. Deze uitbreiding moet in nauw overleg met de woonwagengemeenschap plaats vinden. Wonen in familieverband is daarbij een belangrijk uitgangspunt.

De behoefte wordt gemonitord aan de hand van de wachtlijst. De behoefte wordt bijgesteld tijdens de reguliere actualisatierondes van de woonvisie, of eerder indien de wachtlijst daartoe aanleiding geeft.

7.3. Huur

De gemeente verhuurt op dit moment de aanwezige woonwagengedwongen en/of woonwagengedwongen standplaatsen. De woningcorporaties zijn echter verantwoordelijk voor de huisvesting van woonwagengedwongen bewoners, voor zover zij (qua inkomen) tot hun doelgroep behoren. Hierbij kan het gaan om de verhuur van een standplaats en/of woonwagen.

Veel van de wachtlijstkandidaten lijken uit de doelgroep voor sociale huur te komen en vallen qua huisvesting daarmee onder de verantwoordelijkheid van de woningcorporatie. De gemeente Coevorden gaat dan ook met de woningcorporaties in gesprek over overdracht van woonwagengedwongen standplaatsen.

7.4. Koop

Een deel van de woonwagengedwongen bewoners behoort qua inkomen niet tot de doelgroep van de woningbouwcorporaties. Zij zijn aangewezen op koopwagengedwongen en -standplaatsen. Een deel van de huidige huurders heeft in het onderzoek aangegeven graag de woonwagengedwongen te willen kopen. Het is op dit moment onduidelijk of zij ook de financiële draagkracht hebben om een woonwagen te kopen én te onderhouden. Voorkomen moet worden dat huurwagengedwongen verkocht worden en vervolgens niet onderhouden kunnen worden. Hierbij is individueel maatwerk nodig en het algemene criterium om niet te verkopen bij een inkomen onder de huurtoeslaggrens en het niet-voldoen aan de Bibob-toets.

De gemeente Coevorden biedt per locatie huidige huurders aan om hun woonwagengedwongen standplaats te kopen.

Het realiseren van nieuwe koopstandplaatsen valt niet onder de verantwoordelijkheid van de woningbouwcorporaties.

Bij de ontwikkeling van nieuwe standplaatsen hanteren we dezelfde rol als bij gewone woningbouw. We hebben een faciliterende rol bij initiatieven vanuit de markt. Daarnaast kunnen we een actieve rol nemen bij de ontwikkeling van nieuwe locaties. Uitgangspunt daarbij is dat de grondexploitatie positief is, overeenkomstig de werkwijze bij reguliere woningbouwontwikkelingen.

Bij koopstandplaatsen is het van belang om te waarborgen dat deze ook in de toekomst beschikbaar blijven voor de doelgroep. Zolang er een aanvullende behoefte is aan standplaatsen, is het belangrijk dat de standplaatsen beschikbaar blijven voor woonwagengedwongen. Om dit te waarborgen is in het bestemmingsplan een specifieke bestemming voor woonwagengedwongen opgenomen. Bij eventuele doorverkoop van de standplaats moet deze eerst aangeboden worden aan woonwagengedwongen bewoners die vanwege hun culturele identiteit een woonwagen wensen te kopen. Om dit te waarborgen komt dit bij verkoop in een bepaling in de koopovereenkomst.

7.5. Leefbaarheid

Op dit moment is de leefbaarheid op de woonwagengedwongen locaties redelijk. Uit het onderzoek blijkt dat de bewoners de onderhoudssituatie hier en daar onder de maat vinden. Een inzichtelijk en voorspelbaar onderhouds- en beheerplan komt hieraan tegemoet, evenals een eenmalige actie om tot een aanvaardbare nul-situatie te komen. Hieronder valt ook de handhaving op onrechtmatige bebouwing.

8. Uitvoeringsprogramma

In het onderstaande overzicht staan de opgaven die voortkomen uit het voorliggende beleidskader. Per actiepunten is weergegeven binnen welke termijn de actie wordt uitgevoerd en welke partijen daarbij betrokken zijn.

Actie	Planning	Betrokken partij(en)
Wachtlijst woonwagengedwongen aanpassen aan voorrangregeling voor afstemming	December 2021	Gemeente

Overdracht verantwoordelijkheid huisvesting woonwagenbewoners in sociale huur segment aan corporatie(s)	2021 start gesprekken	Gemeente, woningcorporaties, huurders
Plan van aanpak uitbreiding standplaatsen	1e half jaar 2022 pva gereed	Gemeente, woonwagenbewoners, woningcorporaties
Criteria voor verkoop woonwagenstandplaatsen vastleggen en standplaatsen op basis daarvan aanbieden aan zittende huurders op basis van maatwerk	1e halfjaar 2022: Dr. Picardtlaan 2e halfjaar 2022: Esschenbrugerdijk 1e halfjaar 2023: Dalen 2e halfjaar 2023: Aalden en Steenwijksmoer	Gemeente
Monitoren behoefte middels wachtlijst	Doorlopend, tweejaarlijks bijstellen plannen	Gemeente, woningcorporaties
Onderhouds- en beheerplan inzichtelijk maken	1e halfjaar 2022	Gemeente
Onderhoud en handhaving eenmalig op nulniveau brengen	Heel 2022	Gemeente

NB: Bovenstaande planning is een reële en wenselijke planning. Wel vraagt deze uitvoeringsagenda om ambtelijke menskracht. Deze hebben we voor een deel in huis, voor een deel zullen we deze moeten aantrekken/inhuren. Met de krapte op de arbeidsmarkt is niet goed in te schatten in welke mate dit gaat lukken.