

## Zaans Woonwagengebeleid

### Inhoud

#### **2 Noodzaak tot actualisatie van het Zaans woonwagengebeleid**

##### **2.1 Korte terugblik**

##### **2.2 Mensenrechtelijk- en juridisch kader**

##### **2.3 Rijksbeleid als kader voor het Zaanse woonwagengebeleid**

##### **2.4 Rol gemeente en woningcorporatie**

#### **3 Beleidskaders Zaans woonwagengebeleid**

##### **3.1 Gemeentelijke beleidskaders**

##### **3.1 Gemeentelijke beleidskaders**

##### **4.2 Huisvestingsverordening**

#### **4 Doelstelling en te behalen resultaten**

##### **4.1 Doelstelling Zaans woonwagengebeleid**

##### **4.2 Uitgangspunten**

##### **4.3 Te behalen resultaten**

##### **4.3 Te behalen resultaten**

#### **5 Standplaatsen en woonwagens in Zaanstad**

##### **5.1 Koopstandplaatsen en koopwoningwagens**

##### **5.2 (Ver)huurstandplaatsen en (ver)huurwoningwagens**

##### **5.3 (Mantel)zorg**

#### **6 Toewijzing**

##### **7 Uitvoeringen beheer**

##### **7.1 Uitvoeringsplan**

##### **7.2 Beheer**

#### **Bijlagen**

##### **1 Woonbehoefteonderzoek Zaanstad**

##### **2 Brandveiligheid woonwagens en woonwagengelocaties**

##### **5 Begrippenlijst**

### Inleiding

Dit document is het nieuwe woonwagengebeleid van de gemeente Zaanstad.

U leest hierin waarom de gemeente Zaanstad een nieuw woonwagengebeleid vaststelt (hoofdstuk 2), welke beleidskaders leidend zijn voor het nieuwe woonwagengebeleid (hoofdstuk 3), wat het woonwagengebeleid inhoudt en wat de beoogde resultaten van het beleid zijn (hoofdstuk 4). Verder bevat dit document de regels die gemeente Zaanstad hanteert voor standplaatsen en woonwagens (hoofdstuk 5 en 6) en toelichting over de manier waarop de gemeente Zaanstad het beheer en onderhoud van woonwagengelocaties wil oppakken (hoofdstuk 7).

Met dit nieuwe beleid voldoet de gemeente Zaanstad aan de veranderende situatie rondom de woonwagencultuur. Daar waar het beleid in het verleden gericht was op het integreren van woonwagengebewoners in de samenleving, is het nu gericht op het faciliteren van de eigen woonwagencultuur. Dit beleid geeft richtlijnen aan hoe de woonwagencultuur een plek geboden kan worden in de gemeente Zaanstad.

## 2 Noodzaak tot actualisatie van het Zaans woonwagengebeleid

Het vigerende woonwagengebeleid in Zaanstad is vastgesteld in 2000. Door uitspraken van het College voor de Rechten van de Mens en het Europees Hof van de Rechten van de Mens en een nieuw landelijk beleidskader, is de noodzaak ontstaan om het Zaans woonwagengebeleid te actualiseren.

## 2.1 Korte terugblik

Door het intrekken van de Woonwagewet in 1999 werd het woonwagenebeleid gedecentraliseerd. 'Normalisatie' van het huisvestingsbeleid voor woonwagenebewoners heeft ertoe geleid dat woonwagenebewoners geen uitzonderingspositie meer hadden op de woningmarkt. Ook vervielen bijzondere rechten, zoals het recht op een standplaats. De woonwagenebewoners heetten gewoon 'burgers', die zich slechts onderscheidde omdat ze in een woonwagen woonden. Wonen in een woonwagen was in feite een woonwens geworden.

Na het intrekken van de Woonwagewet hebben veel gemeenten het aantal woonwagenstandplaatsen verminderd, met als gevolg dat het aantal woonwagenstandplaatsen in heel Nederland afnam. De woonwagenebewoners waren het hier niet mee eens en hebben dit bij verschillende instanties laten weten. Dit resulteerde erin dat verschillende nationale, Europese en internationale (rechtelijke) instanties zich hebben uitgesproken over de invulling van mensenrechten en de voorwaarden die in acht moeten worden genomen ten aanzien van de huisvesting van woonwagenebewoners.

## 2.2 Mensenrechtelijk- en juridisch kader

De laatste jaren hebben het College voor de Rechten van de Mens en het Europees Hof van de Rechten van de Mens diverse uitspraken gedaan om het woonwagenleven te beschermen. Er is onder andere uitgesproken dat bewoning van een woonwagen een onderdeel van de cultuur is, dat een woonwagen een woning is en dat woonwagenlevensstijl betrekking heeft op sociale banden en familiebanden. De uitspraken geven ook aan dat er te weinig rekening wordt gehouden met de woonkansen van woonwagenebewoners. Dit varieert van de aanwezigheid van een uitsterfconstructie, tot geen reële termijn waarop een woonwagen bewoond kan worden en het ontbreken van een adequaat beleid.

## 2.3 Rijksbeleid als kader voor het Zaanse woonwagenebeleid

Op 12 juli 2018 heeft het ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties een brief met het beleidskader 'Gemeentelijk woonwagen- en standplaatsenbeleid' naar de Tweede Kamer gezonden. In dat beleidskader worden gemeenten geadviseerd het woonwagenebeleid in overeenstemming te brengen met de aanbevelingen van het College van de Rechten van de Mens en de Nationale Ombudsman. Door het beleid voor woonwagenebewoners als gemeente te expliciteren, wordt de specifieke woonbehoefte van deze groep gewaarborgd. Dit zou ertoe moeten leiden dat de trend van de afgelopen decennia, een daling van het aantal standplaatsen, wordt gekeerd.

De visie die ten grondslag ligt aan het beleidskader vanuit het Ministerie heeft als kern inzake huisvesting: het beschermen van woonwagenebewoners tegen discriminatie, het waarborgen van hun mensenrechten en het bieden van rechtszekerheid en duidelijkheid.

Als gevolg van de uitspraken van het College voor de Rechten van de Mens, het Europees Hof van de Rechten van de Mens en het Rijksbeleidskader 'Gemeentelijk woonwagen- en standplaatsenbeleid' is het noodzakelijk het Zaanse woonwagenebeleid uit 2000 te actualiseren. Op die manier kan de gemeente Zaanstad in haar woonbeleid rekening houden met de specifieke woonbehoefte van woonwagenebewoners en voorzien 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.

In dit nieuwe woonwagenebeleid voor Zaanstad is getracht met zowel de uitspraken vanuit het College voor de Rechten van de Mens en het Europees Hof van de Rechten van de Mens als het Rijksbeleidskader 'Gemeentelijk woonwagen- en standplaatsenbeleid' zoveel mogelijk rekening te houden.

## 2.4 Rol gemeente en woningcorporatie

De gemeente heeft verschillende rollen binnen het woonwagenebeleid. Zij is verantwoordelijk voor het opstellen van het lokale woonbeleid, waarin onder andere de behoefte aan woonruimte (waaronder standplaatsen en woonwagens) wordt bepaald. Verder is zij verantwoordelijk voor de ruimtelijke ordening: het opnemen van woonwagenlocaties in bestemmingsplannen (omgevingsplannen) inclusief plekken en aantallen. De gemeente heeft verder een taak in het beheer van de openbare ruimte en is verantwoordelijk voor de handhaving van bouwvoorschriften (onder andere brandveiligheid).

Wat betreft het realiseren van standplaatsen en woonwagens is de gemeente verantwoordelijk voor het mogelijk maken van het realiseren van standplaatsen voor woonwagens in zowel de koopsector als de huursector. Hierin hebben woningcorporaties een taak wat betreft het realiseren van woonruimte voor woonwagenebewoners die tot hun doelgroep behoren en als wens hebben in de huursector te worden gehuisvest.

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

### 3 Beleidskaders Zaans woonwagendbeleid

Voor het nieuwe Zaans woonwagendbeleid zijn verschillende bestaande kaders van belang. Zaanstad zal in beginsel het beleidskader 'Gemeentelijk woonwagend- en standplaatsenbeleid' van het Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties, het oordeel van de Nationale ombudsman en de uitspraken van het College voor de Rechten van de Mens en het Europees Hof van de Rechten van de Mens in het nieuwe woonwagendbeleid volgen. Hierbij wordt rekening gehouden met de lokale omstandigheden. Ook zijn er gemeentelijke beleidskaders die leidend zijn voor het woonwagendbeleid.

#### 3.1 Landelijk beleidskader

Het beleidskader van het ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties houdt concreet het volgende in:

- De gemeente onderzoekt wat de behoefte aan woonwagendstandplaatsen en woonwagens in de gemeente is;
- De gemeente maakt beleid voor woonwagendstandplaatsen en woonwagens. Dit beleid is een onderdeel van het volkshuisvestelijk beleid;
- Het beleid houdt voldoende rekening met het woonwagendleven van de woonwagendbewoners;
- Zolang er behoefte is aan woonwagendstandplaatsen en woonwagens mag het beleid geen afbouw toestaan. Afbouw betekent dat een standplaats niet langer als standplaats wordt gebruikt;
- Bij een eventueel benodigde uitbreiding van het aantal standplaatsen bestemt de gemeente een stuk grond voor woonwagendstandplaatsen en maakt zij de standplaatsen bouwrijp, inclusief nutsvoorzieningen en eventuele sanering. Voor zover het gaat om standplaatsen en woonwagens in de huur, dragen de woningcorporaties vervolgens zorg voor het verhuren en exploiteren van standplaatsen en woonwagens voor huurders die tot de doelgroep behoren en in de huursector willen worden gehuisvest. De gemeente is verantwoordelijk voor het ontwikkelen van standplaatsen in de koopsector;
- Een woningzoekende woonwagendbewoner die een woonwagendstandplaats wenst, heeft binnen een redelijke termijn kans op een standplaats. Deze termijn wordt vergeleken met de termijn dat een woningzoekende kans heeft op een reguliere woning. Hierbij gaat Zaanstad uit van de gemiddelde inschrijfduur voor woningzoekenden.

#### 3.2 Gemeentelijke beleidskaders

Er zijn verschillende gemeentelijke beleidskaders van belang voor de woonwagendstandplaatsen en woonwagens en hun bewoners. In het kader van het woonwagendbeleid zijn vooral het volkshuisvestelijk en ruimtelijk beleid van gemeente Zaanstad toegelicht.

##### *Thema's Zaanse omgevingsvisie*

Van de zes thema's in de omgevingsvisie raakt het woonwagendbeleid met name aan de thema's kansengelijkheid en veiligheid. Zaanstad streeft naar een inclusieve samenleving. Iedereen kan meedoen aan onze samenleving en neemt de verantwoordelijkheid als inwoner voor de gemeenschap. Daarbij is veiligheid in de meest brede zin van het woord een belangrijke pijler.

##### *Woonvisie 'Samen verder met het Zaans Mozaïek'*

Wonen in een woonwagend heeft op dit moment geen specifieke aanduiding in de Woonvisie. Het Zaans woonwagendbeleid wordt onderdeel van de Woonvisie, waarbij de inhoudelijke uitvoering wordt vastgelegd in dit beleidskader.

##### *Beleidsregels woningcorporaties*

De Huisvestingswet is een instrument om de eerlijke en rechtvaardige verdeling van schaarse woonruimte te reguleren. Het opnemen van woonruimteverdeelregels in een huisvestingsverordening impliceert dat de gemeente vindt dat er 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 noodzaak gebleken om in de Huisvestingsverordening woonruimteverdeelregels voor woonwagendstandplaatsen op te nemen. De woningcorporaties houden namelijk een wachtlijst bij voor woningzoek-

kenden/standplaatszoekenden en hanteren hiervoor beleidsregels, waarbij voorrang wordt gegeven aan woonwagenbewoners op basis van het afstammingsbeginsel en inschrijfduur. De corporaties brengen de regeling voor standplaatsen en woonwagens in lijn met de uitspraken van het Europees Hof van de Rechten van de Mens.

*Ruimtelijke kaders: bestemmingsplan en beheersverordening*

De inrichting van de woonwagenlocatie en de woonwagens moeten in ieder geval voldoen aan het vigerend Bouwbesluit, de Bouwverordening en de geldende/geactualiseerde bestemmingsplannen en beheersverordeningen.

De woonwagenlocaties voldoen aan de bestemmingsplannen of beheersverordeningen welke specifiek aangemerkt zijn voor het plaatsen van woonwagens. De bestemming geeft ten minste weer hoeveel woonwagens er maximaal ter plaatse zijn toegestaan en welke eisen er gelden voor bouwhoogtes, het percentage bebouwd oppervlakte en voor de onderlinge afstand c.q. brandcompartimenten.

*Brandveiligheidseisen voor woonwagens*

Bij de brandveiligheid van woonwagens spelen diverse factoren een rol: de bouwtechnische eigenschappen van de woonwagen, de aankleding, inrichting, het cluster, het gebruik van de woonwagen en het gebruik van de ruimte rond de woonwagen. Als kader voor brandveiligheid geldt het vigerend Bouwbesluit en de 'Handreiking Brandveiligheid van woonwagens en woonwagencentra' van de voormalige VROM-inspectie.

#### **4 Doelstelling en te behalen resultaten**

Zaanstad streeft naar een inclusieve samenleving. Iedereen kan meedoen aan onze samenleving en neemt de verantwoordelijkheid als inwoner voor de gemeenschap. Daarbij is veiligheid in de meest brede zin van het woord een belangrijke pijler.

De gemeente Zaanstad streeft naar een leefomgeving waar het prettig wonen, werken en recreëren is. Dit woonwagenbeleid is met deze visie opgesteld. Zowel op een woonwagenlocatie als rondom de locatie moet het prettig wonen zijn. Hierbij werken we nauw samen met alle partners, zowel intern als extern, maar bovenal met de bewoners zelf.

Met het vaststellen van nieuw woonwagenbeleid wordt een duidelijke keuze gemaakt die helderheid en zekerheid geeft aan de betrokken bewoners en hun toekomstmogelijkheden.

### Huidige situatie in Zaanstad

Er zijn zeven woonwagenlocaties en één woon-/werklocatie voor kermisexploitanten met een totaal van 74 standplaatsen. Daarvan zijn er 64 in particulier eigendom. Tien standplaatsen zijn in eigendom bij Parteon en worden verhuurd. Wanneer er door mutatie een huurstandplaats en/of huurwoonwagen beschikbaar komt, wordt deze niet opnieuw verhuurd, maar verkocht. Dit was de situatie tot nu toe.

In 2019 is een onderzoek uitgevoerd naar de behoefte aan standplaatsen en de situatie van de huidige standplaatsen. De uitkomsten hiervan (zie bijlage 1):

- Er is een behoefte aan 10-12 standplaatsen op korte termijn voor de starters;
- Er is een behoefte aan 3-5 standplaatsen op middellange termijn voor starters;
- Er is een behoefte aan 8-10 standplaatsen op middellange termijn voor spijtoptanten;
- Bewoners pleiten om ervoor om standplaatsen (huur of verkoop) slechts ter beschikking te stellen aan de doelgroep. Het opnieuw invoeren van het afstammingsbeginsel en het invoeren van een nieuwe wachtlijst kan dit reguleren;
- Het merendeel van de standplaatsen is gebouwd op een breedte van slechts 8 meter (inclusief brandvrije ruimte). De gemiddelde standplaats heeft een afmeting tussen de 200 m<sup>2</sup>- 250 m<sup>2</sup>;
- Volgens 45% van de deelnemers aan het onderzoek staat hun wagen op dit moment niet brandveilig;
- 44% van de deelnemers zegt niet te beschikken over een bouw- of omgevingsvergunning.

In het voorjaar van 2021 zijn de locaties nader beoordeeld op brandveiligheid. Hieruit blijkt dat de brandveiligheid op drie woonwagenlocaties in het geding is: de Piet Kuiperlaan in Westknollendam, de Ringweg in Zaandam en de Rosariumlaan in Krommenie (zie bijlage 2).

#### 4.1 Doelstelling Zaans woonwagenbeleid

De doelstellingen van dit woonwagenbeleid zijn:

- Het voldoen aan het mensenrechtelijk kader van het College van de Rechten van de Mens;
- Kwalitatief goede woon- en leefomgeving bieden aan de doelgroep die op de woonwagenlocatie woont en buurtbewoners die rondom de woonwagenlocatie wonen;
- Uitvoering geven aan de uitkomsten uit woonwenseninventarisatie 2019;
- Actualiseren van de wachtlijst voor standplaatszoekenden.

#### 4.2 Uitgangspunten

Het uitgangspunt is dat voor de bewoners die in woonwagens wonen dezelfde rechten, maar ook plichten gelden als voor elke inwoner binnen de gemeente Zaanstad. Daarbij houden we de volgende uitgangspunten als basis aan:

- Een woningzoekende woonwagenbewoner die een woonwagenstandplaats wenst, heeft binnen een redelijke termijn kans op een standplaats. Deze termijn wordt vergeleken met de termijn dat een woningzoekende kans heeft op een reguliere woning. Hierbij gaat Zaanstad uit van de gemiddelde inschrijfduur voor woningzoekenden;
- Ook jonge woonwagenbewoners kunnen in een woonwagen wonen, want deze woonvorm behoort tot hun culturele identiteit. Om die reden wil Zaanstad zich inspannen voor uitbreiding van het aantal standplaatsen voor bewoners die voldoen aan het afstemmingsbeginsel.

Om te zorgen dat woonwagenlocaties aan de geldende wet- en regelgeving voldoen, zijn verder de volgende uitgangspunten van belang:

- Er vinden geen bedrijfsmatige activiteiten plaats op de woonwagenlocatie behoudens datgene wat middels het bestemmingsplan is toegestaan;
- Er bevindt zich uitsluitend legale bebouwing op de woonwagenlocaties; voor alle opstallen is een omgevingsvergunning verleend, tenzij deze vergunningsvrij zijn;
- De standplaatsen zijn helder afgebakend, er is geen sprake van niet legale ingebruikname van terreinen of gemeentegrond;

- Waar nodig heeft de gemeente het onderhoud, beheer en handhaving van de openbare ruimte geoptimaliseerd;
- Er is geen sprake van (milieu)overlast in welke vorm dan ook;
- Brandveiligheid op de woonwagenlocaties is gewaarborgd;
- Alle woonwagens en bouwwerken voldoen aan de wet- en regelgeving (vergunningen).

Met deze uitgangspunten werken we aan woonwagenlocaties die schoon en veilig zijn én dat ook in de toekomst blijven. Dit ondersteunt de gemeente door, net zoals in andere wijken, ondersteuning te bieden om dit te realiseren.

#### **4.3 Acties en meetbare resultaten**

De doelstellingen van dit beleid zijn algemeen van aard. Vanuit de verantwoordelijkheid die de gemeente heeft voor al haar inwoners zijn deze doelstellingen vertaald naar de onderstaande specifieke en meetbare resultaten en acties. Er wordt gekozen om ons eerst te focussen op de acties die noodzakelijk zijn.

Capaciteit, geld en middelen zijn noodzakelijk om resultaten te kunnen behalen.

##### **Start**

- De aanpak van de brandveiligheid op drie locaties binnen een termijn van 3 jaar heeft prioriteit. Dit houdt een herinrichting van de drie locaties in. Dit gaat in samenwerking met de bewoners;
- Er is een geactualiseerde wachtlijst voor standplaatszoekenden. Deze wachtlijst wordt beheerd door de woningcorporaties;
- Mensen die recht kunnen doen gelden op een standplaats en woonwagen en die qua inkomen behoren tot de doelgroep kunnen zich inschrijven voor een woonwagenstandplaats met sociale huurwoonwagen.
- Informeren en toelichten van het woonwagenbeleid aan de bewoners van de woonwagenlocaties.

##### **Op termijn**

- Het uitvoeren van een quickscan, op basis van een eerste verkenning (zie bijlage 2), om de (on)mogelijkheden van extra standplaatsen op of bij de bestaande woonwagenlocaties te realiseren en mogelijkheden te onderzoeken om standplaatsen op andere locaties binnen Zaanstad te realiseren;
- Starten met het maken van uitvoeringsplannen, in samenwerking met de bewoners, om eventuele uitbreiding van woonwagenstandplaatsen mogelijk te kunnen maken. Hierbij gaat de voorkeur eerst uit naar het opstellen van uitvoeringsplannen voor mogelijke uitbreiding op bestaande locaties gevolgd door het opstellen van uitvoeringsplannen voor nieuw te ontwikkelen locaties;
- Actualisering van de bestemmingsplannen en beheers verordeningen – vanaf 1 juli 2022 omgevingsplan;
- Alle bouwwerken dienen te voldoen aan de geldende wet- en regelgeving;
- Gemeentelijk woonwagen- en standplaatsenbeleid wordt onderdeel van de gemeentelijke woonvisie.

## **5 Standplaatsen en woonwagens in Zaanstad**

Gemeente en woningcorporaties zijn beide verantwoordelijk voor de eigen doelgroep binnen de woonwagenbevolking. De corporaties zijn verantwoordelijk voor het ontwikkelen, verhuren en exploiteren van standplaatsen en woonwagens voor huurders die tot hun doelgroep behoren. De gemeente is verantwoordelijk voor het beleid, de bestemming van de locaties, beheer en handhaving op de locaties en voor het realiseren van de koopstandplaatsen (art. 75 Woningwet).

### **5.1 Koopstandplaatsen en koopwoonwagens**

De gemeente maakt het mogelijk dat woonwagenbewoners die een standplaats willen kopen hiertoe ook de gelegenheid krijgen. Hierbij hanteert de gemeente de volgende uitgangspunten:

- Gronden worden beschikbaar gesteld volgens het vigerende grondbeleid van Zaanstad;
- Koop, erfpacht, verkoop en doorverkoop van een standplaats (met eventuele woonwagen) kan alleen aan personen die voldoen aan het vereiste van het afstammingsbeginsel<sup>1</sup> ;

---

1) Personen of ouders of grootouders van deze persoon hebben in een woonwagen op een erkende woonwagenlocatie gewoond.



- Bij koop en erfpacht van woonwagenstandplaatsen van de gemeente Zaanstad wordt Bibob-onderzoek uitgevoerd. De uitslag van dit onderzoek is van invloed op de voortgang van de procedure en kan er toe leiden dat een koop of erfpacht niet doorgaat;
- De standplaats en woonwagen zijn beide in bezit of in erfpacht van dezelfde persoon;
- Nieuw te ontwikkelen woonwagenstandplaatsen worden in eerste instantie gerealiseerd bij bestaande locaties. Indien uitbreiding niet mogelijk is, zijn nieuw te ontwikkelen locaties voor meerdere woonwagens niet uit te sluiten.

### **5.2 (Ver)huurstandplaatsen en (ver)huurwoonwagens**

De woningcorporaties verhuren de standplaatsen en woonwagens conform hun huidige beleid.

### **5.3 (Mantel)zorg**

Sinds 1 november 2014 is het volgens het 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 woonwagens / woonwagenstandplaatsen wordt een uitzondering gemaakt. Artikel 2 Bijlage II van het besluit Omgevingsrecht geeft aan dat er geen mantelzorgwoningen bij woonwagens kunnen worden geplaatst.

## **6 Toewijzing**

Voor een goede verdeling van (vrijkomende) woonwagenstandplaatsen is het wenselijk regels op te stellen voor de volgorde van toewijzing.

### **Toewijzing huurstandplaatsen**

De toewijzing van de huurstandplaatsen blijft bij de woningcorporaties, waardoor zij de beleidsregels voor deze doelgroep bepalen. De bestaande toewijzingssystematiek blijft gehandhaafd. Vrijkomende huurstandplaatsen met huurwoonwagens worden alleen verhuurd aan woningzoekende woonwageneigenaren die zich hebben ingeschreven bij de woningcorporatie als woningzoekende.

Een huurstandplaats met of zonder eigen woonwagen wordt aangeboden via het reguliere systeem dat de woningcorporaties reeds hanteren voor de toewijzing van woonwagens en standplaatsen. Hierbij sluiten de woningcorporaties aan bij de principes die bij de toewijzing van de reguliere woningvoorraad worden gehanteerd, uiteraard met inachtneming van het principe van de culturele identiteit van woonwageneigenaren.

Dit houdt in dat de volgorde tussen kandidaten voor een standplaats/woonwagen als volgt wordt bepaald:

- Afstammingsbeginsel (ouders of grootouders hebben in een woonwagen gewoond);
  - Daarbinnen op inschrijfduur; daar weer binnen op leeftijd;
- Overige (naar inschrijfduur en eventueel leeftijd);
- De corporaties brengen de regeling voor standplaatsen en woonwagens in lijn met de uitspraken van het Europees Hof van de Rechten van de Mens.

Toewijzingen vinden plaats door gesprekken tussen een vertegenwoordiger van de woonwageneigenaren, een vertegenwoordiger van de corporatie en een vertegenwoordiger van de gemeente (de 'driehoek'). De vertegenwoordiger van de woonwageneigenaren kent de cultuur, de familierelaties en de eventuele gevoeligheden. Van belang is dat hij/zijn als vertegenwoordiger van de woonwagencultuur wordt erkend.

De corporatie(s) kan (kunnen) afwijken van de volgorde als dat nodig om reden van realiseren van een goed woonklimaat op de woonwagenlocatie.

Verder geldt voor de woonwagens en de vrijkomende huurstandplaatsen de inkomenstoets voor sociale huurwoningen.

### **Toewijzing koopstandplaatsen**

Bij de koopsector kiest de gemeente voor een vorm van erfpacht, omdat dan bij overdracht van vastgoed de controle bij de verpachter ligt. In de erfpachtovereenkomst wordt opgenomen dat de standplaats weer moet worden overgedragen aan een woonwageneigenaar. Op deze manier houden we als overheid / eigenaar een vinger aan de pols en hiermee zorgen we ervoor dat de woonwagens beschikbaar blijven voor de doelgroep. Dat is niet goed mogelijk bij koop zonder erfpacht.

## 7 Uitvoering en beheer

### 7.1 Uitvoeringsplan

Bij nieuw te realiseren locaties dan wel uitbreiding van de huidige locaties staat brandveiligheid centraal. Het is om die reden van belang om een goed uitvoeringsplan op te stellen.

In bijlage 3 (Aanzet uitvoeringsplannen) is een eerste aanzet voor een uitvoeringsplan opgesteld om uiteindelijk tot realisatie te komen. Gemeente en woningcorporaties ontwikkelen dit uitvoeringsplan gezamenlijk, waarbij de uitgangspunten van dit woonwagenebeleid de basis vormen. In het uitvoeringsplan worden onder andere doelmatige afspraken gemaakt over de realisatie van de locatie(s), de verdeling van financiële kosten, risico's, beheer, onderhoud en handhaving. In het uitvoeringsplan worden aanvullende afspraken opgenomen waarbij gemeente en corporatie elkaar ondersteunen bij de wettelijke taken.

Het uitvoeringsplan kan verder worden uitgewerkt als er capaciteit en middelen beschikbaar worden gesteld.

De brandveiligheid op de woonwagencentra kan alleen worden gegarandeerd en gehandhaafd door het vastleggen van een brandveilige afstand tussen (clusters van) woonwagens. Deze brandveilige afstand (clusters van maximaal 4 woonwagens met minimaal vijf meter) kan alleen worden vastgelegd in een juridisch ruimtelijk plan, zoals een bestemmingsplan of een beheersverordening. In de vigerende bestemmingsplannen is deze brandveilige indeling van de woonwagencentra nog niet opgenomen en kan deze dus formeel in de praktijk niet worden gegarandeerd en gehandhaafd. Op basis hiervan zal een nieuw bestemmingsplan of een separaat projectbesluit voor deze woonwagencentra worden opgesteld, of dit wordt meegenomen bij de tienjaarlijkse herziening van het bestemmingsplan. Op basis van deze voorgenomen bestemmingsplanwijziging kan een brandveilige plaatsing van (clusters van) woonwagens in de praktijk worden afgedwongen. Ook kan handhavend worden opgetreden tegen het niet naleven van de regels van het bestemmingsplan, waaronder (een groep) te dicht op elkaar geplaatste woonwagens of het dichtbouwen van de ruimten tussen de (clusters van) woonwagens.

### 7.2 Beheer

We willen als gemeente alle regels, (brand)veiligheidseisen en bestemmingsplannen op orde brengen en voor iedere inwoner van Zaanstad zoveel als mogelijk dezelfde regels hanteren. Dit ongeacht of inwoners van Zaanstad nu in een stenen huis of in een woonwagen op een standplaats wonen. De gemeente Zaanstad vindt het belangrijk om voor voldoende aanbod van standplaatsen te zorgen, deze op orde brengen en te houden, er voor te zorgen dat deze schoon en veilig zijn en blijven en dat deze voldoen aan de regelgeving (bestemmingsplan en bouwvoorschriften).

Het beheer en onderhoud van de woonwagenstandplaats (en woonwagen) wordt uitgevoerd door de eigenaar. Dit kan een particuliere eigenaar, corporatie of gemeente zijn. Deze partijen staan gezamenlijk voor het doel dat de woonwagenlocaties schoon, heel en veilig zijn én ook blijven. Een woonwagenlocatie dient te voldoen aan alle wettelijke kaders.

De Wet bevordering integriteitsbeoordelingen door het openbaar bestuur (Bibob) is een (preventief) bestuursrechtelijk instrument. Indien er vermoedens zijn dat vergunningen worden misbruikt, kan de gemeente de aanvraag weigeren of intrekken. Zo wordt voorkomen dat de gemeente criminele activiteiten faciliteert. Bij het aanvragen van een vergunning voor het bouwen van een woonwagen of woning en bij grondtransacties op het woonwagencentrum wordt de Wet Bibob ingezet.

## Bijlagen

Bijlage 1	Woonbehoefteonderzoek Zaanstad
Bijlage 2	Vergunningverlening (omgevingsvergunning) en brandveiligheid van woonwagens en woonwagenlocaties
Bijlage 3	Aanzet uitvoeringsplannen
Bijlage 4	Begrippenlijst



## **Bijlage 1 Woonbehoefteonderzoek Zaanstad - Wonen op wielen in Zaanstad**

**Woonbehoefteonderzoek onder woonwageneigenaren in Zaanstad  
December 2019**

### ***Inhoud***

#### ***Inleiding***

#### ***Aanleiding***

#### ***Probleemstelling***

#### ***Doelgroep***

#### ***Peiling van de kwantitatieve behoefte van standplaatsen voor het algemene beleid***

#### ***Wie kan aanspraak maken op een standplaats***

#### ***Burgers die op een standplaats wonen***

#### ***Doelstellingen***

#### ***Onderzoeksvragen***

#### ***Methodes***

#### ***Eigendomsoverzicht woonwagencatities en standplaatsen***

#### ***Overzicht woonwagencatities***

#### ***Overzicht catities inclusief eigendomsoverzicht***

#### ***Resultaten***

#### ***Algemene resultaten***

#### ***Resultaten per woonwagencatitie***

#### ***Locatie Norbertijnenstraat te Assendelft***

#### ***Locatie Rosariumlaan te Krommenie***

#### ***Locatie Komarowlaan te Krommenie***

#### ***Locatie Pieter Kuiperlaan te Wormerveer***

#### ***Locatie Schepenlaan te Zaandam***

#### ***Locatie Nienke van Hichtumstraat te Zaandam***

#### ***Locatie Ringweg te Zaandam***

#### ***Locatie Ducaatstraat /Penningweg te Zaandam***

#### ***Conclusies en aanbevelingen***

#### ***Ondersteunende vragen beantwoord***

#### ***Aanbevelingen***

#### ***Bijlagen***

#### ***Overzicht alle woonwagencatities***

#### ***Locatie Norbertijnenstraat***

#### ***Locatie Rosariumlaan***

#### ***Locatie Komarowlaan***

#### ***Locatie Piet Kuiperlaan***

#### ***Locatie Schepenlaan***

#### ***Locatie Nienke van Hichtumstraat***

#### ***Locatie Ringweg***

#### ***Locatie Ducaatstraat/Penningweg***

### **Inleiding**

Op 12 juli 2018 heeft de minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties een brief met het beleidskader 'Gemeentelijke woonwagen- en standplaatsenbeleid' naar de Tweede kamer gezonden. In het beleidskader worden gemeenten geadviseerd het woonwagenbeleid in overeenstemming te brengen met de aanbevelingen van het College van de Rechten van de Mens en de Nationale Ombudsman.

#### **1.1 Aanleiding**

Naar aanleiding van deze brief is er voor de gemeente Zaanstad een nieuw woonwagenbeleid vastgesteld in 2021. Met het nieuwe beleid voldoet de gemeente Zaanstad aan de veranderende situatie rondom de woonwagencultuur. Daar waar in het verleden het beleid gericht was om woonwageneigenaren te integreren in de samenleving, is het nu gericht om de eigen woonwagencultuur te faciliteren. Het beleid geeft richtlijnen aan hoe de woonwagencultuur een plek wordt geboden in de gemeente Zaanstad.

Van belang voor dit reeds opgestelde beleid is een helder overzicht van de behoefte naar standplaatsen in de gemeente Zaanstad. Dit document omvat een samenvatting van het woonbehoefteonderzoek dat in 2019 is uitgevoerd en zal ondersteuning bieden bij de uitvoering van het woonwagenbeleid van de gemeente Zaanstad.

#### **1.2 Probleemstelling**

In 2018 heeft een kleine groep jonge standplaatszoekende woonwagenbewoners, die graag zelfstandig wil gaan wonen, door middel van een demonstratie gevraagd voor het standplaatsentekort in de gemeente Zaanstad. Volgens hen maken zij bijna geen redelijke kans om te kunnen wonen en te leven volgens hun cultuur. Zij vroegen met deze demonstratie aandacht voor het feit dat de vraag naar standplaatsen vele malen groter is dan het aanbod. Bewoners zijn bang dat zij hierdoor genoodzaakt zijn om in een huis te gaan wonen.

Een groot aantal van de standplaatsen in Zaanstad is verkocht, de huidige standplaatsen zijn (te) klein voor de afmetingen van de wagens (dubbele woonwagens) van tegenwoordig en ze staan heel erg dicht op elkaar. In de afgelopen jaren is er slechts een klein aantal standplaatsen bij gekomen en/of zijn illegale situaties gelegaliseerd. (bron: Bestemmingsplan diverse woonwagenlocaties Zaanstad 2018). Er blijkt weinig tot geen doorstroming door mutatie omdat de meeste standplaatsen verkocht zijn.

Daarnaast was er in het verleden geen zicht op de huisvestingsbehoefte van woonwagenbewoners en kon niet bepaald worden of de gemeente Zaanstad voorziet in voldoende woonwagenstandplaatsen. Het gebrek aan informatie wat betreft de behoefte naar standplaatsen wordt met behulp van dit woonbehoefteonderzoek opgelost.

### **1.3 Doelgroep**

In zijn algemeenheid is te stellen dat woonwagenbewoners mensen zijn die van generatie op generatie als zodanig manifesteren en die zich beschouwen als een bevolkingsgroep met een van andere bevolkingsgroep te onderscheiden cultuur. Hieronder vallen Roma, Sinti en "reizigers" die in een woonwagen wonen of binding hebben met het woonwagenleven (bron: Advies College voor de Rechten van de Mens). Bij de uitwerking van het woonbehoefteonderzoek in Zaanstad wordt de algemene term "woonwagenbewoners" gebruikt.

Voor de vraag wie aanspraak kan maken op een standplaats is het van belang twee doelen te onderscheiden.

#### **1.3.1 Peiling van de kwantitatieve behoefte van standplaatsen voor het algemene beleid**

Het betreft hier personen die nu in een woonwagen wonen en onder de doelgroep woonwagenbewoner vallen en woonwagenbewoners die (tijdelijk) in reguliere huizen zijn gaan wonen en wensen terug te keren naar het woonwagenleven (spijtoptanten). Ook burgers die getrouwd zijn geweest met een woonwagenbewoner en een groot deel van hun leven in een woonwagen hebben gewoond en dat leven na scheiding willen voortzetten, zouden in een woonbehoefte onderzoek meegenomen kunnen worden.

#### **1.3.2 Wie kan aanspraak maken op een standplaats**

Voor wie aanspraak kan maken op een standplaats is het toewijzingsbeleid van een specifieke standplaats relevant. Nu er sprake is van schaarste aan standplaatsen, kan in samenspraak met woonwagenbewoners een rangorde voor toewijzing worden aangebracht, waarbij bijvoorbeeld woonwagenbewoners die nu op een locatie leven, voorrang hebben boven diegene die willen terugkeren naar het woonwagenleven (spijtoptanten).

Bij schaarste aan standplaatsen kan voorrang gegeven worden aan woonwagenbewoners, die vanwege hun culturele eigenheid een andere woonbehoefte hebben dan andere woningzoekenden. Hierbij kan het "afstammingsbeginsel" worden gehanteerd. Wat is er voor nodig om dit aan te tonen? Woningzoekende woonwagenbewoners die nu reeds in een woonwagen wonen, dan wel door omstandigheden in een stenen woning wonen maar de behoefte hebben om in een woonwagen te wonen (spijtoptanten) moeten dit kunnen aantonen. Om op een eenvoudige en pragmatische wijze de afstamming aan te tonen kan gebruik worden gemaakt van het criterium "woonadres" van de aanvrager, van de ouders of grootouders. In de gevallen waarin, om welke reden dan ook, dit criterium niet kan worden toegepast, kan de woningzoekende in de gelegenheid worden gesteld de afstamming van woonwagenbewoners aan te tonen. Bijvoorbeeld door een "verklaring van recht" (in het verleden aan woonwagenbewoners afgegeven door de Provincie), van ouders of grootouders.

#### **1.3.3 Burgers die op een standplaats wonen**

Met het intrekken van de Woonwagenwet werd de "normalisatie" van het huisvestingsbeleid voor woonwagenbewoners een feit. De zorgplicht van de overheid in het voorzien van passende woonruimte was vanaf dat moment gelijk aan die voor burgers die niet in een woonwagen wonen. Maar normalisatie werkt ook de andere kant op. Het is voor ook burgers toegestaan om in een woonwagen op een standplaats te wonen. De burgers die momenteel in Zaanstad wonen op een standplaats, worden in het woonbehoefteonderzoek meegenomen. Zij kunnen zich bij schaarste aan standplaatsen echter niet beroepen op de (traditionele of culturele) identiteit van woonwagenbewoners: het wonen in een

woonwagengedrag waarbij familieverbanden in onderlinge verbondenheid een belangrijke rol spelen. Het "culturele kenmerk" is hierop niet van toepassing, op dit moment.

#### 1.4 Doelstellingen

Om dit onderzoek tot een succesvol einde te brengen, zijn de volgende doelstellingen geformuleerd:

1. Het maken van een uitvoerige en gedegen analyse van de huidige (woon) situatie, de woonbehoefte en de gewenste situatie voor de doelgroep.
2. Naar aanleiding van deze analyse een advies uitbrengen waarop de gemeente Zaanstad een beleidsmatige toekomstvisie kan ontwikkelen.
3. Het aangaan van een constructief, respectvol en prettig (overleg) proces van betrokken partijen.
4. Bij de doelgroep draagvlak voor en betrokkenheid creëren bij het proces.

#### 1.5 Onderzoeksvragen

In dit onderzoek naar de woonbehoefte van woonwagengedragers staat de volgende onderzoeksvraag centraal:

Hoe groot is de behoefte in Zaanstad met betrekking tot het aantal beschikbare standplaatsen en woonwagens, de gewenste grootte van de (toekomstige) standplaatsen en de noodzakelijke voorzieningen op en rond de woonwagengedragerslocaties.

De volgende deelvragen zullen een bijdrage leveren aan het beantwoorden van de hoofdvraag:

1. Wat is de huidige situatie in Zaanstad, hoeveel standplaatsen komen er in Zaanstad beschikbaar?
2. Hoeveel inwonende kinderen er momenteel wachten op een standplaats?
3. Hoeveel bewoners hebben de behoefte om op een woonwagengedragerslocatie te (blijven) wonen?.
4. Hoeveel bewoners uit woningen hebben de behoefte om weer op een woonwagengedragerslocatie te willen wonen?
5. Welke behoefte en/of wensen hebben bewoners ten opzichte van het wonen op een woonwagengedragerslocatie?
6. Hoeveel locatie en/of standplaatsen zijn er in Zaanstad en kunnen deze locaties de eventuele behoefte en/of woonwensen aan?

#### 1.6 Methodes

Voor dit woonbehoefteonderzoek is gebruikgemaakt van een aantal verschillende onderzoeksmethodes. Er is deskresearch gedaan naar de huidige situatie van de Zaanse woonwagengedragerslocaties en bewoners. Er zijn interviews gehouden met een klein aantal bewoners van diverse locaties en vertegenwoordigers van de Landelijke Vereniging Behoud Woonwagencultuur in Nederland om te komen tot een aangemeten vragenlijst voor de enquête.

Op individuele basis (in de wagen) is er een vragenlijst ingevuld. Hiervoor is gekozen om de bewoners van de verschillende locaties te leren kennen en om draagvlak, vertrouwen en betrokkenheid te creëren, maar ook om bewoners in de gelegenheid te stellen om in hun vertrouwde omgeving goede en betrouwbare informatie te verschaffen.

Voor het woonbehoefteonderzoek is gebruikgemaakt van drie verschillende vragenlijsten. Als eerste een vragenlijst voor hoofdbewoners en hun huishouden. Het betreft hier een uitgebreide vragenlijst waarin alle componenten van dit woonbehoefteonderzoek aan bod komen. Daarnaast is er een vragenlijst voor starters en/of inwoners, welke pas is ingevuld wanneer dit ter sprake kwam binnen het huishouden van de hoofdbewoners. Een groot deel van de aan de hoofdbewoners gestelde vragen is niet van toepassing op de starters. Ten slotte is er een vragenlijst voor spijtoptanten, die momenteel woonachtig zijn in een reguliere woning en de wens hebben terug te keren naar een standplaats. Ook voor deze groep is een groot deel van de vragen uit de eerste vragenlijst niet relevant, omdat deze over het huidige wonen op een standplaats gaan.

## 2 Eigendomsoverzicht woonwagengedragerslocaties en standplaatsen

### 2.1 Overzicht woonwagengedragerslocaties

Er zijn zeven woonwagengedragerslocaties en één woon-/werklocatie voor kermisexploitanten met een totaal van 74 standplaatsen. Daarvan zijn er 64 in particulier eigendom en tien standplaatsen zijn in eigendom bij Parteon en worden verhuurd. Wanneer er door mutatie een huurstandplaats en/of huurwoonwagengedragerslocatie beschikbaar komt wordt deze niet opnieuw verhuurd, maar verkocht.

### 2.2 Overzicht locaties inclusief eigendomsoverzicht

Norbertijnenstraat

Assendelft

4 standplaatsen incl. 4 chalets verhuur – Parteon

<i>Rosariumlaan</i>	<i>Krommenie</i>	6 standplaatsen waarvan 1 standplaats verhuur - Parteon
<i>Komarowlaan</i>	<i>Krommenie</i>	5 standplaatsen
<i>P. Kuiperlaan</i>	<i>Westknollendam</i>	6 standplaatsen waarvan 1 standplaats verhuur – Parteon *uitbreiding van 3 standplaatsen is mogelijk op basis aanpassing bestemmingsplan 2018
<i>Schepenlaan</i>	<i>Zaandam</i>	4 standplaatsen
<i>N. v. Hichtumstraat</i>	<i>Zaandam</i>	4 standplaatsen waarvan 1 standplaats met huurwoonwagen - Parteon
<i>Ringweg</i>	<i>Zaandam</i>	17 standplaatsen waarvan 2 standplaatsen verhuur + 1 huurwoonwagen - Parteon
<i>Ducaatstraat/Penningweg</i>	<i>Zaandam</i>	24 standplaatsen wonen en werken (kermisexploitantenterrein) waarvan 1 standplaats verhuur – gemeente

Alle bewoners op alle locaties zijn benaderd voor het woonbehoefteonderzoek. Dit ongeacht de eigendomssituatie van de standplaats.

### 3 Resultaten

Bij het ontwikkelen van de vragen uit het woonbehoefte onderzoek is rekening gehouden met de Algemene Verordening Gegevensbescherming (AVG). Deze bepaalt wat wel en niet toegestaan is met betrekking tot het al dan niet herleiden van persoonsgegevens. Er zijn vele soorten persoonsgegevens. De meest voor de hand liggende gegevens zijn iemands naam, adres, maar ook telefoonnummers en postcodes met huisnummers. De voor de uitwerking van dit onderzoek is de noodzakelijke informatie veralgemeeniseerd.

Hieronder worden de belangrijkste resultaten van het woonbehoefteonderzoek op een rij gezet, eerst algemeen, daarna per woonwagenlocatie.

#### 3.1 Algemene resultaten

Aantal locaties en standplaatsen:

- Er zijn 7 woonwagenlocaties, 1 woon/werk locatie voor kermisexploitanten met een totaal van 74 standplaatsen.

Aantal deelnemers woonbehoefteonderzoek:

- 40 van de 74 huishoudens hebben mee gedaan met het woonbehoefteonderzoek.

Verkochte standplaatsen:

- Er zijn 64 standplaatsen verkocht.
- 86,5% van de standplaatsen is inmiddels verkocht. 40% van de hoofdbewoners zijn eigenaar van een standplaats, 12,5% is eigenaar van een woon/werk kavel op het kermisexploitantenterrein, 20% huurt een standplaats van Parteon, 2,5% huurt grond van de gemeente en 22,5% huurt van een particuliere eigenaar. (particuliere eigenaren kunnen familieleden zijn of woonwagenbewoners die de standplaats voor de verhuur hebben aangekocht).

Aantal huurstandplaatsen en woonwagens:

- Norbertijnenstraat 4 huur standplaatsen en 4 huur chalets
- Rosariumlaan 1 huur standplaats
- P. Kuiperlaan 1 huur standplaats
- N. v. Hichtumstraat 1 huur standplaats en 1 huur woonwagen
- Ringweg 2 huurstandplaatsen en 1 huurwoonwagen  
1 x huur van grond (gemeente)
- Ducaatstraat/Penningweg 1 huur standplaats

Onder de deelnemers blijkt de behoefte bestaan om een standplaats te kunnen blijven huren.

Verzekerde woonwagens:

- Volgens 54% van de deelnemers is de wagen verzekerd;
- Volgens 38% van de deelnemers is de wagen niet verzekerd;
- 8% van de deelnemers weet het niet en 1 deelnemer geeft hierop geen antwoord.

Sanitaire unit:

- Het is voor de meeste standplaatszoekende in de toekomst niet noodzakelijk om over een sanitaire unit te beschikken.

Afstammingsbeginsel weer invoeren:

- Op een enkeling na, geven de meeste deelnemers aan, de voorkeur te hebben, dat in de toekomst uitsluitend aan woonwagenebewoners (volgens het afstammingsbeginsel) een standplaats mag worden toegewezen en/of verkocht.  
Het feit dat er een groot aantal standplaatsen is verkocht aan burgers of aan woonwagenebewoners welke de standplaatsen verhuren aan burgers. De schaarste aan standplaatsen voor kinderen wordt als belemmerend ervaren.  
Zij geven er dan ook de voorkeur aan dat er in de toekomst rekening mee wordt gehouden door de gemeente en woningcorporatie.

Doelgroep woonwagenebewoners in Zaanstad:

• Roma	0%
• Sinti	0%
• Woonwagenebewoner	82%
• Circus- en/of kermisexploitant	13%
• Burger	5%

Woonbehoefte starters:

- 10 starters/inwoners van 18 jaar en ouder;
- 5 kinderen (starters) van 16-17 jaar.

Starters voorkeuren:

- 4 starters hebben een voorkeur voor een huurstandplaats;
- 3 starters hebben misschien een voorkeur voor een huurwoonwagen;
- De overige starters hebben een voorkeur voor een koopstandplaats of grond om zelf een standplaats op te mogen bouwen;
- Een woonwagenwoning zou bespreekbaar kunnen zijn
- Wanneer de gewenste voorkeur niet voorradig zou zijn, zijn de starters pragmatisch ingesteld en staan open voor een andere optie

Woonbehoefte spijtoptanten:

- 8 spijtoptanten uit de gemeente Zaanstad;
- 2 spijtoptanten elders woonachtig in Nederland (reserve kandidaten).

Spijtoptanten voorkeuren:

- 1 spijtoptant heeft de voorkeur voor een huurstandplaats
- 5 spijtoptanten hebben de voorkeur voor een koopstandplaats
- 2 spijtoptanten hebben de voorkeur voor mantelzorg

Behoefte aan standplaatsen op korte termijn:

- Er is een behoefte aan 10-12 standplaatsen op korte termijn voor de starters.

Behoefte aan standplaatsen op middellange termijn:

- Er is een behoefte aan 3-5 standplaatsen op middellange termijn voor starters;
- Er is een behoefte aan 8-10 standplaatsen op middellange termijn voor spijtoptanten.

Verhuiscens hoofdbewoners heden:

- Op dit moment is de behoefte van de deelnemende hoofdbewoners nihil. 2 deelnemers willen wel verhuizen als de mogelijkheid zich voordoet, 1 deelnemer zou wel willen verhuizen als er een standplaats beschikbaar komt bij familie, maar 37 van de 40 bewoners heeft geen wens of behoefte om te verhuizen.

#### Verhuiswens hoofdbewoners toekomst:

- In de toekomst bestaat de wens of behoefte ook niet echt om te verhuizen. 5% zou wel overwegen in de toekomst te verhuizen, 3% wil dit slechts als er bij familie gewoond kan worden, en 92% geeft aan niet te willen verhuizen. Echter als er nieuwe locaties in de toekomst bij gaan komen, willen zij in ieder geval bekijken of verhuizen in familieverband tot de mogelijkheid kan behoren.

#### Prognose beschikbare standplaatsen door natuurlijk verloop:

- Het is niet haalbaar op dit moment om een prognose te geven, omdat:
  - 40 van de 74 huishoudens heeft deelgenomen aan dit woonbehoefte onderzoek. Van de niet deelnemende huishoudens is de leeftijd van de hoofdbewoners onbekend;
  - Het merendeel van de standplaatsen is verkocht. Deze zullen naar alle waarschijnlijkheid, na het overlijden van de huidige eigenaren worden verkocht op de vrije markt of overgaan op de erven;

Voor een objectieve beantwoording op de vraag over het natuurlijke verloop zijn meer gegevens nodig, dan op dit moment voorhanden zijn.

#### Omvang behoefte wonen in familieverband:

- Van de 24 huishoudens met kinderen zijn er slechts 2 huishoudens die nog niet weten of hun kinderen later in een woonwagen willen wonen. Van de huishoudens wiens kinderen wel later in een woonwagen willen wonen, geeft de voorkeur aan het wonen in familie verband. Echter als dit niet mogelijk is, is uiteindelijk elke standplaats wel goed. Het verkrijgen van een zelfstandige standplaats wordt gezien als een "groot goed" in Zaanstad.

#### Aantal standplaatsen in eigendom:

- De hoeveelheid van standplaatsen die een woonwagenbewoner in eigendom mag hebben is volgens de deelnemende bewoners slechts één stuks. Met de nuancering dat je wel meerdere standplaatsen in eigendom mag hebben voor de verhuur aan uitsluitend familieleden in de eerste of tweede graad. Omdat bewoners dit erg belangrijk vinden, zal dit in de beleidsadvisering worden bepaald op twee stuks.

#### Huren of kopen voorbehouden aan woonwagenbewoners (afstammingsbeginsel):

- De woonwagenbewoners hebben bezwaar tegen verhuur of verkoop aan burgers. Zij willen dat dit in de toekomst niet meer mogelijk is.
- Bewoners pleiten om ervoor om standplaatsen (huur of verkoop) slechts ter beschikking te stellen aan de doelgroep.
- Het opnieuw invoeren van het afstammingsbeginsel kan dit reguleren. Het invoeren van een nieuwe wachtlijst voor slechts woonwagenbewoners is gewenst.

#### Voordelen eigendom standplaats:

- Het geeft zekerheid aan de eigenaren;
- Omdat het merendeel van de inwonende kinderen is opgegroeid met het gegeven dat een standplaats in eigendom hebben een belangrijke zekerheid is, opteren 11 van de 15 starters voor een standplaats die gekocht kan worden. Er bestaat ook een wens om grond te kopen en een standplaats in eigenbeheer (bewoner/koper) te bouwen.  
Mocht het echter zo zijn dat er slechts huurstandplaatsen in de toekomst beschikbaar zijn/komen, dan zou huren een overweging voor hen zijn;

#### Nadelen eigendom standplaats:

- Het aankopen van een standplaats heeft echter als nadeel, dat het de doorstroming naar een andere standplaats en/of locatie ernstig afremt;
- Diegene die de standplaats in het verleden gekocht van de gemeente en/of Parteon, hebben deze doorgaans voor een vrij laag bedrag kunnen aankopen. De starters realiseren zich dat dit wellicht in de toekomst duurder zal worden.



**Oppervlakte huidige standplaats:**

- Voor 52,5% is tevreden met de oppervlakte van de huidige standplaats en voor 47,5% is van mening dat de standplaats oppervlakte niet voldoet aan hun woonbehoefte.
- De meeste standplaatsen zijn gebouwd in periode waarin het gebruikelijk was om in een enkele woonwagen met een kleine aanbouw te wonen. Vandaag de dag, bestaat de behoefte om in een dubbele wagen te wonen. Het merendeel van de standplaatsen is gebouwd op een breedte van slechts 8 meter (inclusief brandvrije ruimte). De gemiddelde standplaats heeft een afmeting tussen de 200 m<sup>2</sup>- 250 m<sup>2</sup>.

**Brandveiligheid:**

- Volgens 45% van de deelnemers staat hun wagen op dit moment niet brandveilig;
- Volgens 52% van de deelnemers staat hun wagen op dit moment brandveilig.

**Bouw- of omgevingsvergunning woonwagen:**

- 44% van de deelnemers zegt niet te beschikken over een vergunning;
- 46% van de deelnemers zegt te beschikken over een vergunning;
- 10% van de deelnemers weet niet of hij/zij beschikt over een vergunning voor de wagen.

**Discriminatie:**

- 65% van de deelnemende hoofdbewoners, 66,7% van de starters geeft aan weleens gediscrimineerd te zijn;
- 35% van de deelnemende hoofdbewoners, 33,3 % van de starters en 0% van de spijtoptanten geeft aan hier geen ervaring mee te hebben;
- De meeste van de 26 deelnemers geven aan dat zij als kind op school gediscrimineerd zijn door een individuele leraar/lerares of door ouders van vriendjes/vriendinnetjes. Een aantal bewoners geeft aan dit soms nog wel eens van de kinderen of kleinkinderen te horen. Er zijn bewoners die niet willen zeggen dat ze op een woonwagenlocatie wonen, uit angst ergens van buitengesloten of niet geaccepteerd te worden.
- Het onderwerp discriminatie wordt door sommige als frustrerend aangegeven. Maar er zijn ook deelnemers die zeggen, ik ben trots op mijn afkomst en als iemand daar, om welke reden dan ook problemen mee heeft, is dat zijn/haar probleem, niet het mijne.
- In zijn algemeenheid geven bewoners aan zich door de gemeente en/of instanties gediscrimineerd te voelen. Zij formuleren het volgende: Behandel mij als een inwoner van Zaanstad.

**Bewonersparticipatie: Wilt u in de toekomst meedenken of meepraten over het woonwagenbeleid?:**

- 17 van de deelnemende hoofdbewoners, 3 starters en 3 spijtoptanten willen graag meedenken of meepraten over het woonwagenbeleid;
- Van deze 21 personen denken er 5 aan een bewonerscommissie, 6 willen zich soms wel beschikbaar stellen voor een enkele vraag vanuit de gemeente of woningcorporatie en 12 deelnemers willen zich wel beschikbaar stellen als aanspreekpunt op de locatie.

### **3.2 Resultaten per woonwagenlocatie**

In deze sectie worden de resultaten per woonwagenlocatie weergegeven. Zo ontstaat er ook een duidelijk overzicht van de behoeften en wensen per woonwagenlocatie. Zowel luchtfoto's als de respons op vragen met betrekking tot de openbare ruimte per woonwagenlocatie zijn toegevoegd in de bijlage.

#### **3.2.1 Locatie Norbertijnenstraat te Assendelft**

Het betreft hier een woonwagenlocatie met 4 huurstandplaatsen en 4 prefab huurchalets. Deze woonwagenlocatie bestaat uit 4 standplaatsen die zijn aangelegd in 2001/2002 en zijn eigendom van woningcorporatie Parteon. De locatie is gelegen aan de ingang van een woonwijk.

Op deze locatie hebben 4 van de 4 (100%) huishoudens meegedaan aan het woonbehoefteonderzoek. Er is op deze locatie geen standplaatsbehoefte van starters en/of inwoners. Geen van de huidige bewoners heeft de behoefte om de chalets te kopen, maar een enkeling heeft wel interesse in de aankoop van de standplaats (niet van het chalet). De verhuur van beide objecten is in de huurovereenkomst met Parteon gekoppeld. Het aankopen van de standplaats zonder het chalet is niet mogelijk. Er worden op korte tot middellange termijn geen mutaties verwacht op deze locatie.

(aanvulling: Binnen de gemeente staat deze locatie administratief onder "Franciscanenstraat", maar moet worden gewijzigd in "Norbertijnenstraat")

#### **3.2.2 Locatie Rosariumlaan te Krommenie**

Op de locatie Rosariumlaan te Krommenie hebben 4 van de 6 (66,6%) huishoudens meegedaan aan het woonbehoefteonderzoek. Er is op deze locatie een standplaatsbehoefte van 4 starters en/of inwoners.

Het is niet helemaal duidelijk wanneer deze locatie is gebouwd. De standplaatsen zijn gebouwd op stelconplaten. In 2018 is het bestemmingsplan aangepast vanwege het legaliseren van een situatie. De nabijgelegen ontsluitingsweg had voorheen een groenbestemming. Deze is nu in overeenstemming gebracht met de feitelijke functie en heeft de bestemming "verkeer-verblijf" gekregen.

Tevens heeft de bestaande waterpartij aan de westkant van deze locatie, waar voorheen de bestemming "groen" gold, de bestemming "water" gekregen. Het bouwvlak is in noordelijke richting verruimd zodat het bouwen van een standplaats mogelijk wordt. Deze standplaats is toegezegd. Het maximaal aantal woonwagens is opgehoogd van vijf naar zes. De breedte van de woonwagens mag niet meer dan 8 meter bedragen en de lengte maximaal 15 meter. De maximale bouwhoogte is vanwege deze bestemming gewijzigd van 4 naar 5 meter.

Tijdens het invullen van de vragenlijst geven 3 van de 4 huishoudens aan dat de woonwagens wel erg dicht op elkaar staan in het kader van de brandveiligheid. 3 van de 4 huishoudens geven aan niet in het bezit te zijn van een bouw- of omgevingsvergunning.

### **3.2.3 Locatie Komarowlaan te Krommenie**

Op de locatie Komarowlaan te Krommenie hebben 4 van de 5 (80%) huishoudens meegedaan aan het woonbehoefteonderzoek. Er is op deze locatie een standplaatsbehoefte van 1 starter, 3 spijtoptanten en 2 reserve spijtoptanten die elders in Nederland wonen.

In het bestemmingsplan is deze locatie beschreven voor 5 woonwagens met een maximale lengte van 15 meter, een maximale breedte van 8 meter. 4 van de standplaatsen zijn gebouwd op stelconplaten en één heeft een geheide fundering.

3 van de 4 bewoners geven aan dat zij beschikken over een bouw- of omgevingsvergunning voor de woonwagen. 2 van de 4 huishoudens geeft aan dat de wagen volgens hen niet brandveilig staat. 1 huishouden, weet het niet en 1 staat brandveilig.

Ook hier is op korte tot middellange termijn geen mutatie te verwachten. Wel geven de bewoners aan mogelijk interesse te hebben om als locatie (inclusief behoefte) te verplaatsen naar het toekomstige nieuwbouw project "de eilanden van Hain", mocht dit mogelijk zijn. Als aanvulling wordt meegegeven dat het (zwarte) bouwverkeer van het nieuwbouw project, langs de woonwagenlocatie, zal moeten rijden.

### **3.2.4 Locatie Piet Kuiperlaan te Wormerveer**

Op de locatie Piet Kuiperlaan te Wormerveer hebben 6 van de 9 (66,6%) huishoudens meegedaan aan het woonbehoefteonderzoek. Er is op deze locatie een standplaatsbehoefte van 3 starters en/of 1 inwoner. Deze inwoner heeft al een oude toezegging voor een (nog aan te leggen) standplaats conform het in 2018 gewijzigde bestemmingsplan.

Op deze locatie deden zich in het verleden 3 illegale situaties voor. Eén woonwagen was geplaatst op een strook "groen" tegenover de locatie. Achter een woonwagen stond een mantelzorgwoning in een strook "groen" achter een standplaats en bewoners gebruikten grond tussen het perceel en de sloot aan de achterzijde van de standplaats in de "groen" strook. De gemeente heeft deze stukken grond te koop aangeboden aan de bewoners. Daarnaast is deze locatie met drie standplaatsen uitgebreid, welke verkocht worden aan de nieuwe standplaatshouders.

Feitelijk heeft deze locatie 9 standplaatsen voor enkele bewoning en 1 standplaats voor 2 wooneenheden. De bewoners met de mantelzorgwoning achter de woonwagen zullen de grond kopen van de gemeente. Op deze manier is deze locatie uitgebreid met vier standplaatsen. Achter de drie nieuwe standplaatsen zal t.z.t. een grondwal worden aangebracht. Deze werkzaamheden zijn nog niet uitgevoerd. Tevens is de toegestane bouwhoogte van de bestaande woonwagenlocatie gewijzigd van 3 naar 5 meter. De woonwagens op deze locatie staan dicht op elkaar. 3 van de 6 deelnemende huishoudens is van mening dat hun wagen brandveilig staat en de overige 3 zijn van mening dat hun wagen niet brandveilig staat. 5 van de 6 huishoudens zegt niet te beschikken over een bouw- of omgevingsvergunning.

### **3.2.5 Locatie Schepenlaan te Zaandam**

Op de locatie Schepenlaan te Zaandam hebben 3 van de 4 (60%) huishoudens meegedaan aan het woonbehoefteonderzoek. Er is op deze locatie een standplaatsbehoefte van 1 inwoner.

De 4 standplaatsen zijn gebouwd op een onderheide fundering. De standplaatsen zijn 8 meter breed. De maximale bouwhoogte is 3,5 meter. 2 van de 4 deelnemende huishoudens geeft aan dat de wagens te dicht op elkaar staan in het kader van de brandveiligheid. 1 van de 4 huishoudens heeft geen idee

of er een bouw- of omgevingsvergunning is voor de wagen, 1 huishouden geeft aan hier niet over te beschikken en 1 huishouden heeft een nieuwe aanvraag ingediend.

### **3.2.6 Locatie Nienke van Hichtumstraat te Zaandam**

Op de locatie Nienke van Hichtumstraat te Zaandam hebben 2 van de 4 (50%) van de huishoudens meegedaan aan het woonbehoefte onderzoek. Er is op deze locatie een standplaats behoefte van 2 starters en 2 spijtoptanten.

In het bestemmingsplan Westerwating is beschreven dat de locatie gebouwd is voor maximaal 4 standplaatsen van 8 meter breed, op een onderheide fundering, dat de woonwagens een maximale breedte mogen hebben van 5 meter en een maximale lengte van 15 meter. De maximale bouwhoogte is 3,5 meter. De woonwagens staan hier dicht op elkaar. 1 van de 2 wagens beschikt over een bouw- of omgevingsvergunning en 1 wagen niet. Volgens de 2 deelnemers staan de woonwagens brandveilig. Het parkeren voor de locatie kan, zeker in de avond, bovenmatig druk zijn.

### **3.2.7 Locatie Ringweg te Zaandam**

Op de locatie Ringweg te Zaandam hebben 9 van de 17 (52,9%) huishoudens meegedaan aan het woonbehoefte onderzoek. Er is op deze locatie een standplaats behoefte van 3 starters.

Tot de bestemmingsplan wijziging van 2018 beschikte deze locatie over 13 standplaatsen. De feitelijke situatie was dat er al geruime tijd 17 woonwagens geplaatst waren. Vanuit het standpunt van een goede ruimtelijke ordening is geconstateerd dat dit geen problemen opleverden. In de aanpassing van het bestemmingsplan zijn nu 17 standplaatsen gerealiseerd. De lengte van een woonwagen mag niet meer zijn dan 15 meter en een breedte van 8 meter. De maximale bouwhoogte op deze locatie is in de bestemmingsplan wijziging aangepast naar 7 meter.

Op deze locatie staat slechts nog 1 huur woonwagen van Parteon (met voorzieningen voor lichamelijk gehandicapten). Van de 9 deelnemende huishoudens zeggen er 7 niet te beschikken over een bouw- of omgevingsvergunning en 2 wel. 5 van de 9 huishoudens is de mening toegedaan dat de wagen niet brandveilig staat.

### **3.2.8 Locatie Ducaatstraat/Penningweg te Zaandam**

Op de locatie Ducaatstraat/Penningweg te Zaandam hebben 8 van de 24 (33,3%) huishoudens meegedaan aan het woonbehoefteonderzoek. Deze locatie is gebouwd voor kermisexploitanten. Een combinatie van wonen en werken. Echter, door de verkoop van de terreinen in de loop der tijd is niet altijd vastgehouden aan het uitgangspunt. Er zijn bedrijfs- en woonkavels, afzonderlijk verkocht aan een ieder met interesse. Zo worden kavels nu voorzien van auto's, zijn er standplaatsen verkocht aan mensen die slechts een woonbehoefte hebben en worden er woonkavels verhuurd aan derden (burgers).

Er is op deze locatie geen standplaats behoefte van starters en/of inwoners. Maar er is wel een behoefte van 3 spijtoptanten. 1 van de 3 spijtoptanten valt onder de categorie mantelzorg.

## **4 Conclusies en aanbevelingen**

Hoe groot is de behoefte in Zaanstad met betrekking tot het aantal beschikbare standplaatsen en woonwagens, de gewenste grootte van de (toekomstige) standplaatsen en de noodzakelijke voorzieningen op en rond de woonwagenlocaties?

### **4.1 Ondersteunende vragen beantwoord**

1. Wat is de huidige situatie in Zaanstad, hoeveel standplaatsen komen er in Zaanstad beschikbaar? Er zijn 7 woonwagenlocaties, 1 woon/werk locatie voor kermisexploitanten met een totaal van 74 standplaatsen.
2. Hoeveel inwonende kinderen er momenteel wachten op een standplaats?  
Woonbehoefte starters:
  - 10 starters/inwoners van 18 jaar en ouder;
  - 5 kinderen (starters) van 16-17 jaar.
3. Hoeveel bewoners hebben de behoefte om op een woonwagenlocatie te (blijven) wonen? Verhuiswens hoofdbewoners heden:
  - Op dit moment is de behoefte van de deelnemende hoofdbewoners nihil. 2 deelnemers willen wel verhuizen als de mogelijkheid zich voordoet, 1 deelnemer zou wel willen verhuizen als

er een standplaats beschikbaar komt bij familie, maar 37 van de 40 bewoners heeft geen wens of behoefte om te verhuizen.

4. Hoeveel bewoners uit woningen hebben de behoefte om weer op een woonwagenlocatie te willen wonen?  
Woonbehoefte spijtoptanten:
  - 8 spijtoptanten uit de gemeente Zaanstad;
  - 2 spijtoptanten elders woonachtig in Nederland (reservekandidaten).
5. Welke behoefte en/of wensen hebben bewoners ten opzichte van het wonen op een woonwagenlocatie?  
Van de bewoners die nog een standplaats en/of rest grond (gelegen achter de standplaats), willen kopen komt de vraag of huurkoop tot de mogelijkheden kan behoren;
6. Hoeveel locatie en/of standplaatsen zijn er in Zaanstad en kunnen deze locaties de eventuele behoefte en/of woonwensen aan?  
Behoeft aan standplaatsen op korte termijn:
  - Er is een behoefte aan 10-12 standplaatsen op korte termijn voor de starters.
7. Behoeft aan standplaatsen op middellange termijn:
  - Er is een behoefte aan 3-5 standplaatsen op middellange termijn voor starters;
  - Er is een behoefte aan 8-10 standplaatsen op middellange termijn voor spijtoptanten.

#### **4.2 Aanbevelingen**

- Verhuur van standplaatsen en/of huurwoonwagens zou in de toekomst mogelijk moeten blijven. Het uitbreiden van het aantal (huur)standplaatsen is vanwege de woonbehoefte van starters gewenst. Dit zorgt tevens voor een differentiatie aan standplaatsen;
- Als er in de toekomst nieuwe standplaatsen worden bijgebouwd gaat de voorkeur uit naar het uitbreiden van bestaande locaties;
- Onderzoek nader of vergroting van bestaande locaties tot de mogelijkheid behoort. Nader planologisch onderzoek van de bestaande locaties is hiervoor noodzakelijk;
- Als uitbreiding op bestaande locaties niet mogelijk is, probeer dan zoveel mogelijk een gedifferentieerd aanbod van standplaatsen te realiseren van huur, koop of grond voor het in eigen beheer bouwen van standplaatsen.
- Onderzoek nader waar in Zaanstad ruimte is voor nieuwe mogelijkheden om standplaatsen aan te leggen;
- Onderzoek nader of ontwikkeling van nieuwe locaties tot de mogelijkheid behoort. Dit aanmelden bij het project "op maat" bouwen is noodzakelijk. Nader planologisch onderzoek voor geschiktheid is hiervoor noodzakelijk;
- Het ontwikkelen van woonwagenwoningen (in zijn algemeenheid) heeft de aandacht van bewoners;
- Op basis van antwoorden over de afwezigheid van bouw- en omgevingsvergunningen voor bestaande woonwagens, is nader administratief onderzoek nodig.

- In het kader van de brandveiligheid moet nader onderzoek worden verricht. Voor een beperkt aantal locaties moet worden gekeken of clusteren een oplossing kan brengen;
- Als er in de toekomst nieuwe standplaatsen worden aangelegd, onderzoek dan eerst welke afmetingen voor een standplaats, gewenst en/of noodzakelijk zijn en of de mogelijkheid aanwezig is voor woonwagens met 2 verdiepingen;
- Een nieuwe locatie zou moeten beschikken over standplaatsen waar een minimale brandvrije ruimte is van 5 meter tussen de twee woonwagens. Uitgangspunt hierbij kan zijn, een standplaats geschikt kan zijn voor een dubbele wagen plus een brandvrije strook van 5 meter;
- Bekijk per locatie wat er nodig is om het onderhoud aan de openbare ruimten te verbeteren (inclusief de financiële onderbouwing hiervan).
- In zijn algemeenheid kan gezegd worden dat het merendeel van de bewoners in de toekomst betrokken wil worden bij de toewijzing van standplaatsen. Allereerst omdat zij graag willen weten wie hun nieuwe burens worden. Maar de voorkeur gaat uit naar familieleden, in plaats van toewijzen aan niet tot de familie behorende (woonwagen) bewoners.
- Een groot gedeelte van de deelnemende bewoners en starters geven aan moeite te hebben met het feit, dat er geen (vakinhoudelijk) aanspreekpunt is bij de gemeente.
- In zijn algemeenheid bestaat er de behoefte bij veel bewoners om in de toekomst een 2e etage op de bestaande woonwagens te mogen bouwen. Veelal wordt deze vraag gesteld in verband met de inwonende kinderen die moeilijk aan een eigen standplaats kunnen komen. Is het mogelijk om hier eens naar te kijken? Onderzoek als gemeente of dit in de toekomst gewenst en/of mogelijk is;
- Er wordt meerdere malen de vraag gesteld of het mogelijk is om in de toekomst een stenen woning op te standplaats te mogen bouwen. Echter dit is pas interessant voor een bewoner als er een 2e etage opgebouwd mag worden. Onderzoek of gewenst en/of mogelijk is;

## **5 Bijlagen**

### **5.1 Overzicht alle woonwagenlocaties**



1. Dorpstraat
2. Norbertijnenstraat.
3. Rosariumlaan te Krommenie
4. Komarowlaan te Krommenie
5. Piet Kuiperlaan te Wormerveer
6. Schepenlaan te Zaanham
7. Nienke van Hichtumstaat te Zaanham
8. Ringweg te Zaanham
9. Ducaatstraat/Penningweg te Zaanham
10. Zaanderhorn te Zaanham

## 5.2 Locatie: Norbertijnenstraat



FRANCISCANENSTRAAT ASSEDELFT



luchtfoto 2002



BAG-standplaatsen



luchtfoto 2017



beheersverordening Centrum Assendelft

Bij het onderwerp "wat is uw mening met betrekking tot het onderhoud door de gemeente" geven alle bewoners een antwoord.

**NORBERTIJNENSTRAAT**

Onderhoud aan:	BEW. 1	BEW. 2	BEW. 3	BEW. 4
Maaien op- en rond de locatie	8	1	1	1
Snoeien bomen en struiken	8	8	8	8
Onderhoud bestrating openbare weg	8	5	5	5
Onderhoud fiets- en voetpaden	8	7	7	7
Onderhoud lantaarnpalen	8	7	7	7

**NORBERTIJNENSTRAAT**

Welk cijfer geeft u aan:	BEW. 1	BEW. 2	BEW. 3	BEW. 4
Het wonen op deze locatie	9	8	8	8
De ligging van deze locatie	9	8	8	8
Veiligheid spelen kinderen	2	7	7	7

Met uitzondering van het maaien rond de locatie, lopen de meningen uiteen. Echter 3 van de 4 huishoudens geven dit onderdeel een zware onvoldoende.

Als aanvulling wordt meegegeven dat het verkeer in de straat voor de locatie nogal hard kan rijden,

Bewoners geven de volgende vragen mee:

- Is het mogelijk dat woningcorporatie Parteon een vochtmeting te doen in- en onder de chalets.
- Is het mogelijk om een verkeersdrempel in de straat aan te brengen, zodat het verkeer minder hard kan rijden.
- Is er nog ruimte voor standplaatsen te realiseren achter onze standplaatsen.

**5.3 Locatie: Rosariumlaan**

ROSARIUMLAAN KROMMENIE

3



luchtfoto 2002



BAG-standplaatsen



luchtfoto 2017



Bestemmingsplan nog vast te stellen

Bij het onderwerp “wat is uw mening met betrekking tot het onderhoud door de gemeente” geven alle bewoners en starters een antwoord. Ook hier wordt gekozen om te kijken of er een verschil in beleving is tussen de hoofdbewoners/partners en de nog inwonende kinderen die zelfstandig willen gaan wonen.

**ROSARIUMLAAN**

Onderhoud aan:	BEW. 1	BEW. 2	BEW. 3	BEW. 4
Maaien op- en rond de locatie	8	4	5	2
Snoeien bomen en struiken	2	4	2	2
Onderhoud bestrating openbare weg	1	1	2	2
Onderhoud fiets- en voetpaden	3	1	2	2
Onderhoud lantaarnpalen	4	1	2	2

**ROSARIUMLAAN**

onderhoud aan:	STARTER 1	STARTER 2	STARTER 3	STARTER 4
Maaien op- en rond de locatie	2	5	6	0
Snoeien bomen en struiken	2	2	2	0
Onderhoud bestrating openbare weg	2	2	2	0
Onderhoud fiets- en voetpaden	2	2	2	0
Onderhoud lantaarnpalen	2	2	2	0

**ROSARIUMLAAN**

Welk cijfer geeft u aan:	BEW. 1	BEW. 2	BEW. 3	BEW. 4
Het wonen op deze locatie	8	8	8	7
De ligging van deze locatie	10	8	8	7
Veiligheid spelen kinderen	10	8	8	7

**ROSARIUMLAAN**

Welk cijfer geeft u aan:	STARTER 1	STARTER 2	STARTER 3	STARTER 4
Het wonen op deze locatie	7	8	8	5
De ligging van deze locatie	7	8	8	6
Veiligheid spelen kinderen	7	7	8	2

De bewoners van de locatie zijn erg tevreden met het wonen op deze locatie. Echter het onderhoud door de gemeente van de openbare ruimte op de locatie wordt als onvoldoende ervaren.

Bewoners geven de volgende vragen mee:

- Kan er op de locatie iets gedaan worden aan de beschikbare parkeerruimte? Ten tijde van de aanleg van de locatie waren er beduidend minder auto's per huishouden beschikbaar als vandaag. Het parkeren wordt als een uitdaging gezien op deze locatie.
- Er zijn nog "rest stukken grond" achter de standplaats beschikbaar. Deze grond kan door bewoners worden gekocht. Hier is interesse voor, maar zou het mogelijk zijn dit op basis van huurkoop te doen?

#### 5.4 Locatie: Komarowlaan

KOMAROWLAAN KROMMENIE

4



luchtfoto 2002



BAG-standplaatsen



luchtfoto 2017



bestemmingsplan Krommenie

Bij het onderwerp "wat is uw mening met betrekking tot het onderhoud door de gemeente" geven alle bewoners en starter een antwoord.

Ook hier wordt gekozen om te kijken of er een verschil in beleving is tussen de hoofdbewoners/partners en de nog inwonende kinderen die zelfstandig willen gaan wonen.

#### KOMAROWLAAN

onderhoud aan:	BEW. 1	BEW. 2	BEW. 3	BEW. 4
Maaien op- en rond de locatie	1	1	1	7
Snoeien bomen en struiken	1	1	1	1
Onderhoud bestrating openbare weg	1	1	1	1
Onderhoud fiets- en voetpaden	1	1	1	7
Onderhoud lantaarnpalen	7	6	7	7

#### KOMAROWLAAN

onderhoud aan:	STARTER 1
Maaien op- en rond de locatie	1
Snoeien bomen en struiken	1
Onderhoud bestrating openbare weg	1
Onderhoud fiets- en voetpaden	1
Onderhoud lantaarnpalen	7

#### KOMAROWLAAN

Welk cijfer geeft u aan:	BEW. 1	BEW. 2	BEW. 3	BEW. 4
Het wonen op deze locatie	6	8	8	8
De ligging van deze locatie	7	10	6	8
Veiligheid spelen kinderen	6	8	8	7

#### KOMAROWLAAN

Welk cijfer geeft u aan:	STARTER 1
Het wonen op deze locatie	7
De ligging van deze locatie	7
Veiligheid spelen kinderen	7

Het bovenstaande overzicht geeft aan dat de bewoners met tevredenheid wonen op deze locatie. Echter zijn zij niet te spreken over het onderhoud door de gemeente van de openbare ruimte rondom de locatie.

Bewoners geven de volgende vragen mee:

- Graag voorafgaand aan de bouw van het nieuwbouw project, aandacht schenken aan de te verwachte trillingen door zwaar bouwtransport, ten opzichte van de woonwagens.
- Zijn er naast- of bij de locatie nog uitbreidingsmogelijkheden voor standplaatsen?
- Bestaat er een mogelijkheid voor nieuwe standplaatsen en/of woonwagenwoningen in het project "eilanden van Hain"?

### 5.5 Locatie: Piet Kuiperlaan

#### PIET KUIPERLAAN WORMERVEER

5



luchtfoto 2002



BAG-standplaatsen



luchtfoto 2017



Bouwfamilieplan voor uit te stellen

Bij het onderwerp "wat is uw mening met betrekking tot het onderhoud door de gemeente" geven alle bewoners en starters een antwoord. Ook hier wordt gekozen om te kijken of er een verschil in beleving is tussen de hoofdbewoners/partners en de nog inwonende kinderen die zelfstandig willen gaan wonen.

PIET KUIPERLAAN	BEW. 1	BEW. 2	BEW. 3	BEW. 4	BEW. 5	BEW. 6
<b>onderhoud aan:</b>						
Maaien op- en rond de locatie	1	1	1	1	1	1
Snoeien bomen en struiken	1	1	1	1	1	1
Onderhoud bestrating openbare weg	1	1	1	1	1	1
Onderhoud fiets- en voetpaden	1	1	1	1	1	1
Onderhoud lantaarnpalen	7	1	1	7	3	2



**PIET KUIPERLAAN**

<b>onderhoud aan:</b>	STARTER 1	STARTER 2	STARTER3
Maaien op- en rond de locatie	1	1	1
Snoeien bomen en struiken	1	1	1
Onderhoud bestrating openbare weg	1	1	1
Onderhoud fiets- en voetpaden	1	1	1
Onderhoud lantaarnpalen	2	7	7

**PIET KUIPERLAAN**

<b>Welk cijfer geeft u aan:</b>	BEW. 1	BEW. 2	BEW. 3	BEW. 4	BEW. 5	<b>BV</b>
Het wonen op deze locatie	7	10	8	10	7	6
De ligging van deze locatie	10	8	6	8	6	3
Veiligheid spelen kinderen	3	1	8	1	6	1

**PIET KUIPERLAAN**

<b>Welk cijfer geeft u aan:</b>	STARTER 1	STARTER 2	STARTER3
Het wonen op deze locatie	6	1	7
De ligging van deze locatie	3	2	7
Veiligheid spelen kinderen	1	2	2

Ondanks het feit dat de bewoners met veel plezier wonen op deze locatie laat het onderhoud veel te wensen over. Zo spreekt men over de ervaringen met het veegwagentje, wat steevast de locatie overslaat en het gebrekkige ophalen van het vuilnis.

Bewoners geven de volgende vragen mee:

- Kunnen wij een afvalpas krijgen, zodat wij het vuil zelf kunnen wegbrengen, indien nodig.
- Kan er nog eens gekeken worden naar de putten in het hart van de openbare weg, deze verzakken of komen omhoog.
- Kan er een spiegel worden geplaatst bij de uitgang van de locatie, aan de overzijde van de weg, zodat wij kunnen zien wat er aan komt rijden. Als het verkeer (van links) rijdt hier veel te hard en dit wordt als bijzonder gevaarlijk ervaren.
- De bewoner van de huurstandplaats vraagt of Parteon een smalle rij bestrating (zeemstrook) aan de linkerkant van de woonwagen kan aanleggen, zodat de bewoner niet eerst het onkruid uit de berm naast de sloot hoeft te verwijderen voordat de ramen van de wagen gezeemd kunnen worden.
- Wanneer worden de gesprekken over de aankoop en betreffende voorwaarden van de stukken grond besproken met betreffende bewoners?
- Is er een mogelijkheid tot huurkoop?

**5.6 Locatie: Schepenlaan**

SCHEPENLAAN ZAANDAM

6



luchtfoto 2002



BAG-standplaatsen



luchtfoto 2017



beheersverordening Zaandam Oost West

Bij het onderwerp “wat is uw mening met betrekking tot het onderhoud door de gemeente” geven alle bewoners en inwoner een antwoord.

Ook hier wordt gekozen om te kijken of er een verschil in beleving is tussen de hoofdbewoners/partners en inwoner.

**SCHEPENLAAN**

**onderhoud aan:**

	BEW. 1	BEW. 2	BEW. 3
Maaien op- en rond de locatie	1	8	8
Snoeien bomen en struiken	1	6	2
Onderhoud bestrating openbare weg	1	8	7
Onderhoud fiets- en voetpaden	1	8	5
Onderhoud lantaarnpalen	8	10	8

**SCHEPENLAAN**

**onderhoud aan:**

	INWONER 1
Maaien op- en rond de locatie	8
Snoeien bomen en struiken	7
Onderhoud bestrating openbare weg	7
Onderhoud fiets- en voetpaden	7
Onderhoud lantaarnpalen	7

**SCHEPENLAAN**

**Welk cijfer geeft u aan:**

	BEW. 1	BEW. 2	BEW. 3
Het wonen op deze locatie	10	3	10
De ligging van deze locatie	10	10	10
Veiligheid spelen kinderen	10	1	10

**SCHEPENLAAN**

**Welk cijfer geeft u aan:**

	INWONER 1
Het wonen op deze locatie	7
De ligging van deze locatie	7
Veiligheid spelen kinderen	7

3 van de 3 deelnemende huishoudens zijn tevreden over de ligging en het wonen op deze locatie. 2 van de 3 huishoudens zijn tevreden met het onderhoud van de openbare ruimte van deze locatie.



## 5.7 Locatie: Nienke van Hichtumstaat

### NIENKE VAN HICHTUMSTRAAT ZAANDAM

7



luchtfoto 2002



BAG-standplaatsen



luchtfoto 2017



beheersverordening Zaandam Oost West

Bij het onderwerp “wat is uw mening met betrekking tot het onderhoud door de gemeente” geven alle bewoners en starters een antwoord.

Ook hier wordt gekozen om te kijken of er een verschil in beleving is tussen de hoofdbewoners/partners en de nog inwonende kinderen die zelfstandig willen gaan wonen.

#### NIENKE VAN HICHTUMSTRAAT

##### onderhoud aan:

	BEW.1	BEW. 2
Maaien op- en rond de locatie	9	7
Snoeien bomen en struiken	9	7
Onderhoud bestrating openbare weg	9	7
Onderhoud fiets- en voetpaden	9	8
Onderhoud lantaarnpalen	9	8

#### NIENKE VAN HICHTUMSTRAAT

##### onderhoud aan:

	STARTER 1	STARTER 2
Maaien op- en rond de locatie	8	7
Snoeien bomen en struiken	8	7
Onderhoud bestrating openbare weg	8	7
Onderhoud fiets- en voetpaden	8	7
Onderhoud lantaarnpalen	8	7

#### NIENKE VAN HICHTUMSTRAAT

##### Welk cijfer geeft u aan:

	BEW. 1	BEW. 2
Het wonen op deze locatie	9	8
De ligging van deze locatie	9	2
Veiligheid spelen kinderen	8	7

#### NIENKE VAN HICHTUMSTRAAT

##### Welk cijfer geeft u aan:

	STARTER 1	STARTER 2
Het wonen op deze locatie	8	7
De ligging van deze locatie	8	7
Veiligheid spelen kinderen	8	0

De bevraagde huishoudens wonen met veel plezier op deze locatie, zijn blij met de ligging van de locatie en zijn van mening dat de kinderen veilig kunnen spelen in de omgeving. Tevens zijn zij tevreden over het onderhoud van de gemeente rondom de locatie.

### 5.8 Locatie: Ringweg

RINGWEG ZAANDAM

8



luchtfoto 2002



BAG-standplaatsen



luchtfoto 2017



Bestemmingsplan nog vast te stellen

Bij het onderwerp "wat is uw mening met betrekking tot het onderhoud door de gemeente" geven alle bewoners en starters een antwoord.

Ook hier wordt gekozen om te kijken of er een verschil in beleving is tussen de hoofdbewoners/partners en de nog inwonende kinderen die zelfstandig willen gaan wonen

#### RINGWEG

onderhoud aan:	BEW. 1	BEW. 2	BEW. 3	BEW. 4	BEW. 5	BEW. 6	BEW. 7	BEW. 8	BEW.9
Maaien op- en rond de locatie	7	8	1	1	1	7	5	8	8
Snoeien bomen en struiken	1	2	1	1	1	2	1	1	1
Onderhoud bestrating openbare weg	8	0	1	1	1	4	2	1	5
Onderhoud fiets- en voetpaden	8	6	4	1	1	7	8	8	6
Onderhoud lantaarnpalen	8	7	1	2	3	7	6	8	8

#### RINGWEG

onderhoud aan:	STARTER1	STARTER2	STARTER3	STARTER.4
Maaien op- en rond de locatie	7	8	1	1
Snoeien bomen en struiken	1	1	1	1
Onderhoud bestrating openbare weg	4	8	1	1
Onderhoud fiets- en voetpaden	7	8	1	1
Onderhoud lantaarnpalen	7	3	1	1

#### RINGWEG

Welk cijfer geeft u aan:	BEW. 1	BEW. 2	BEW.3	BEW. 4	BEW. 5	BEW. 6	BEW. 7	BEW. 8	BEW.9
Het wonen op deze locatie	8	8	7	6	6	8	8	8	7
De ligging van deze locatie	10	8	5	8	7	8	8	8	4
Veiligheid spelen kinderen	10	8	4	4	3	8	8	8	7

**RINGWEG**

**Welk cijfer geeft u aan:**

	STARTER 1	STARTER 2	STARTER 3
Het wonen op deze locatie	7	8	8
De ligging van deze locatie	10	8	8
Veiligheid spelen kinderen	8	10	8

Alle bewoners geven aan met tevredenheid op deze locatie te wonen. De meeste deelnemers zijn echter niet tevreden met het onderhoud van de openbare ruimte op de locatie.

Bewoners geven de volgende vragen mee:

- Kunnen de putten in de openbare weg eens worden schoongemaakt?
- Bewoners onderling werken samen aan het ontwikkelen en beheren van een speeltuintje voor de kleine kinderen op de locatie. Zij vragen dan ook aan de gemeente of er nog (afgeschreven) speeltoestellen ter beschikking kunnen worden gesteld, omdat de locatie aansluit op een industrieterrein en geen alternatieve speelmogelijkheden voorhanden zijn.
- Mogen er ook woningen gebouwd worden op de standplaatsen?

**5.9 Locatie: Ducaatstraat/Penningweg**

DUCAATSTRAAT ZAANDAM

9



luchtfoto 2002



BAG-standplaatsen



luchtfoto 2017



reparatie bestemmingsplan Bedrijven Zuid

Bij het onderwerp "wat is uw mening met betrekking tot het onderhoud door de gemeente" geven alle bewoners een antwoord.

**DUCAATSTRAAT/PENNINGWEG**

**onderhoud aan:**

	BEW. 1	BEW. 2	BEW. 3	BEW. 4	BEW. 5	BEW. 6	BEW. 7
Maaien op- en rond de locatie	1	1	1	2	1	2	2
Snijden bomen en struiken	1	1	1	5	1	2	2
Onderhoud bestrating openbare weg	1	1	1	7	1	1	2
Onderhoud fiets- en voetpaden	1	1	6	7	1	1	2
Onderhoud lantaarnpalen	6	5	7	7	5	4	2

**Ducaatstraat/Penningweg**

**Welk cijfer geeft u aan:**

	BEW. 1	BEW. 2	BEB- BEW. 3	BEW. 4	BEW. 5	BEW. 6	BEW. 7
Het wonen op deze locatie	7	5	9	10	7	7	5
De ligging van deze locatie	7	2	9	8	7	6	1

Veiligheid spelen kinderen 6 2 9 8 3 3 1

Over het algemeen zijn de bewoners het eens over het gemis aan onderhoud aan de openbare ruimtes op- en rondom de locatie.

Daarnaast wonen bijna alle deelnemende huishoudens met tevredenheid op deze locatie.

Eén van de huishoudens geeft de vraag mee, of het mogelijk is om zo spoedig mogelijk een mantelzorgunit op de woonkavel bij te plaatsen.

## Bijlage 2 Vergunningverlening (omgevingsvergunning) en brandveiligheid van woonwagens en woonwagenlocaties

### 1. Inleiding

#### Aanleiding

In 2019 is het onderzoek naar de behoefte aan woonwagenstandplaatsen in de gemeente Zaanstad afgerond. Dit onderzoek is breder ingevuld dan alleen de behoefte aan standplaatsen. Uit het onderzoek blijkt dat op bijna alle locaties niet voldaan wordt aan de wet- en regelgeving betreffende de omgevingsvergunningen en dat op een aantal locaties de brandveiligheid in het geding is.

Reden om in 2021 een start te maken met het opstellen van een plan van aanpak om de brandveiligheid en handhaving van de bestaande locaties te verbeteren. Delen uit dit memo zijn gebaseerd op de Handreiking Brandveiligheid van woonwagens en woonwagenlocaties van de VROM (Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer) uit 2009.

#### Inventarisatie/Onderzoek

Gezien de opgedane ervaringen op tal van woonwagenlocaties in het land, de maatregelen rond corona en na overleg met de veiligheidsregio is afgezien van een fysieke inventarisatie op de woonwagenlocaties. Er is wel een eenmalige ronde gedaan langs de woonwagenlocaties in april 2021. Er is verder volstaan met bestudering van bestaand materiaal, waaronder het concept woonbehoefteonderzoek uit 2019 en verzameld materiaal van de afdeling gebruiktoezicht uit 2017.

#### Opbouw

In dit memo wordt de huidige situatie geschetst, vervolgens wordt de wet- en regelgeving met betrekking tot de woonwagens en woonwagenlocaties weergegeven. Daarna wordt de brandveiligheidsproblematiek uiteengezet. Ten slotte worden aanbevelingen met maatregelen voor de gemeente Zaanstad gegeven. Invoering van de maatregelen zal moeten resulteren in een brandveilige en legale situatie op de woonwagens en woonwagenlocaties in de gemeente Zaanstad.

#### Feitelijke situatie inclusief Eigendomsoverzicht

Er zijn zeven woonwagenlocaties en één woon-/werklocatie voor kermisexploitanten met een totaal van 74 standplaatsen. Daarvan zijn er 64 in particulier eigendom en tien standplaatsen zijn in eigendom bij Parteon en worden verhuurd.

De woonwagenlocaties zijn:

<i>Norbertijnenstraat</i>	<i>Assendelft</i>	4 standplaatsen incl. 4 chalets verhuur – Parteon
<i>Rosariumlaan</i>	<i>Krommenie</i>	6 standplaatsen waarvan 1 standplaats verhuur - Parteon
<i>Komarowlaan</i>	<i>Krommenie</i>	5 standplaatsen
<i>P. Kuiperlaan</i>	<i>Westknollendam</i>	6 standplaatsen waarvan 1 standplaats verhuur - Parteon *uitbreiding van 3 standplaatsen is mogelijk op basis aanpassing bestemmingsplan 2018
<i>Schepenlaan</i>	<i>Zaandam</i>	4 standplaatsen
<i>N. v. Hichtumstraat</i>	<i>Zaandam</i>	4 standplaatsen waarvan 1 standplaats met huurwoonwagen - Parteon
<i>Ringweg</i>	<i>Zaandam</i>	17 standplaatsen waarvan 2 standplaatsen verhuur + 1 huurwoonwagen - Parteon
<i>Ducaatstraat/Penningweg</i>	<i>Zaandam</i>	24 standplaatsen wonen en werken (kermis-exploitantenterrein) waarvan 1 standplaats verhuur - gemeente

In de bestemmingsplannen zijn de woonwagenlocaties vastgelegd. In het bestemmingsplan 'Diverse Woonwagenlocaties Zaanstad', dat in december 2018 door de raad is vastgesteld, wordt de uitbreiding van het aantal standplaatsen op drie locaties mogelijk gemaakt. Dat zijn de Piet Kuiperlaan in Westknollendam, de Ringweg in Zaandam en de Rosariumlaan in Krommenie.

Op de overige locaties zijn de volgende bestemmingsplannen of beheersverordeningen van toepassing:

- Bestemmingsplan reparatie bedrijventerrein zuid – Penningweg/Ducaatstraat
- (In ontwikkeling) Bestemmingsplan Zaandam – Nienke van Hichtumstraat/Schepenlaan
- Bestemmingsplan Krommenie – Komarowlaan.
- Beheers verordening Assendelft – Franciscanenstraat/Norbertijnenstraat

Uit het onderzoek is gebleken dat de brandveiligheid op drie woonwagenlocaties in het geding is. Dat zijn de Piet Kuiperlaan in Westknollendam, de Ringweg in Zaandam en de Rosariumlaan in Krommenie (zie drie plattegronden). Daarnaast hebben op alle locaties tal van woonwagens en bouwwerken niet



de vereiste vergunningen. Ook woonwagens en woonwagenlocaties moeten voldoen aan de Woningwet, het Bouwbesluit, de gemeentelijke bouwverordening en Bestemmingsplannen voor de eisen van brandveiligheid. In de volgende sectie wordt de wet- en regelgeving die van toepassing is op de locaties uiteengezet.

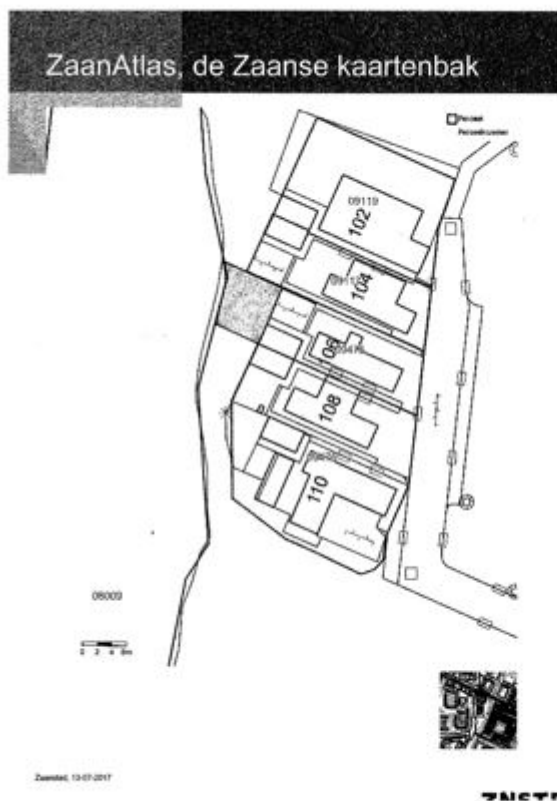


*Afbeelding 1. Piet Kuiperlaan te Westknollendam – cluster van 6 woonwagens.*



*Afbeelding 2. Ringweg te Zaandam – cluster van meerdere woonwagens en tal van bouwwerken.*





*Afbeelding 3. Rosariumlaan te Krommenie – cluster van 5 woonwagens.*

## 2. Wet- en regelgeving met betrekking tot woonwagens en woonwagenlocaties

### Bestemmingsplannen en Bouwbesluit

Op 1 oktober 1992 is de Woningwet drastisch gewijzigd. Ook is toen het Bouwbesluit in werking getreden. Sinds dat moment is er voor plaatsing van woonwagens een (bouw)vergunning vereist.

Alle (dan wel bijna alle) woonwagens die op dit moment op de woonwagenlocaties aanwezig zijn, zijn na 1 oktober 1992 geplaatst. Slechts voor enkele woonwagens is een bouwvergunning aangevraagd en verleend. De overgrote meerderheid van de woonwagens op de woonwagenlocaties staat er zonder de vereiste vergunning. Het is wenselijk dit aan te pakken en af te ronden zodat de woonwagens en woonwagenlocaties aan de wet- en regelgeving zullen voldoen.

Legalisering: door aanpassing / actualisering bestemmingsplannen en beheers verordeningen, ontstaat er een duidelijke nulmeting en nulsituatie.

Inzetten vergunningentraject: wat kan wel en wat kan niet vergund worden?

De gemeente kan zo vanaf die nulmeting geloofwaardig en consequent tegen toekomstige illegale bebouwing op de woonwagenlocaties optreden. Als de bestaande situatie namelijk niet zou worden gelegaliseerd, is de kans groot dat handhaving bij de bestuursrechter strandt wegens strijd met het gelijkheidsbeginsel. Een goed beheer voor de toekomst en de daarbij behorende controle is dus slechts mogelijk en zinvol na legalisatie van de bestaande illegale bebouwing.

### Huidige wet- en regelgeving

Op 1 oktober 2010 is de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht in werking getreden (Wabo). Een bouwvergunning heet sindsdien een omgevingsvergunning voor de activiteit bouwen.

Op 1 april 2012 zijn er wijzigingen van kracht geworden in het Bouwbesluit. Met ingang van de hieronder weergegeven wijzigingen is het gemakkelijker geworden om een omgevingsvergunning voor de bouw en verplaatsing van woonwagens te verlenen.

- Met de wijziging van het Bouwbesluit op 1 april 2012 zijn de brandveiligheidseisen voor woonwagens versoepeld. Niet iedere woonwagen afzonderlijk hoeft een bepaalde weerstand tegen branddoorslag en brandoverslag (wbdb) hebben, een cluster van vier woonwagens wel. Zo'n cluster vormt één brandcompartiment. Binnen dat cluster hoeven de woonwagens afzonderlijk geen wbdb meer te hebben. Tussen de clusters moet er wel voldoende wbdb aanwezig zijn.

Die wdbdo wordt bereikt door tussen de clusters een onbebouwde ruimte te creëren en te handhaven van 5 meter breed (de brandvrije strook). Daar waar die stroken feitelijk zijn gerealiseerd, vormt het Bouwbesluit geen wezenlijk beletsel meer voor vergunningverlening. Wel zullen er soms voorwaarden aan de vergunning moeten worden verbonden.

- Het Bouwbesluit bepaalde aanvankelijk dat de oppervlakte aan woonwagens in een cluster niet meer dan 500 vierkante meter mag bedragen. Gevolg hiervan was dat niet alle woonwagens binnen een cluster vergund zouden kunnen worden. Het ministerie erkende dat dit in de praktijk tot problemen leidde en heeft inmiddels het Bouwbesluit op dit punt aangepast (de oppervlakte van een brandcompartiment mag maximaal 1000 m<sup>2</sup> zijn, waardoor dit beletsel is weggenomen (zie Stb. 2014, 51).
- Het Bouwbesluit bepaalt dat bij verplaatsing van een bestaande woonwagen het rechtens verkregen niveau geldt. Dat geldt dus alleen als er in het verleden voor een te verplaatsen woonwagen een vergunning is verleend. Als dat niet het geval is, moet de te verplaatsen woonwagen getoetst worden aan het nieuwbouwniveau.
- Toets aan de Bouwverordening. De bouwverordening bevat voorschriften om het bouwen op verontreinigde grond tegen te gaan. Aangezien er sprake is van legalisatie van al tientallen jaren aanwezige bestaande bebouwing is dit niet relevant.
- In de huidige Bestemmingsplannen zijn geen bepalingen opgenomen m.b.t. brandveiligheidsvoorschriften zoals onderlinge afstand, bluswatervoorzieningen en bereikbaarheid.

Als er alsnog vergunningsaanvragen voor de woonwagens worden aangevraagd, zal de omgevingsvergunning niet in alle gevallen kunnen worden verleend. Een aanvraag voor legalisatie zal namelijk in een groot aantal gevallen in strijd zijn met het Bouwbesluit.

### **Een brandveilige afstand**

In het KOMO attest (ATC0397/99, uitgegeven 01 februari 1999) met productcertificaat van de materialen waar een aantal woonwagens van gebouwd zijn staat het volgende:

*Beperking van uitbreiding van brand, Bouwbesluit art. 186 en 257*

*Aan de in NEN 6068 bedoelde weerstand tegen branddoorslag en brandoverslag tussen een stacaravan en een (andere) besloten ruimte (i. c. een andere stacaravan, spiegelsymmetrisch geplaatst t. o. v. de beschouwde stacaravan) van 30 minuten wordt geacht te zijn voldaan indien een minimale, nader te bepalen, afstand tot de perceelgrens wordt aangehouden.*

*Toepassingsvoorwaarde:*

*Op de standplaats dient ten minste de vereiste afstand tussen twee stacaravans, zijnde 5 m (overeenkomstig de eis voor woonwagens in Bouwbesluit art 118.2), te zijn aangehouden.*

Nu is deze eis verwoord in de toelichting van art. 2.13.1 Bouwbesluit 2003. Dit betekent dat er tussen twee woonwagens spiegelsymmetrisch 2 x 30 minuten WBDBO (Weerstand tegen BrandDoorslag en BrandOverslag) tot de perceelgrens moet zijn; in totaal 60 minuten. Wanneer er sprake is van toegepaste materialen als gevelbekleding, welke voldoet aan Brandklasse 4\* is een afstand 2x 2,5 m spiegelsymmetrisch ook voldoende. De woonwagens staan dan op 5 meter afstand van elkaar. Daarbinnen is er sprake van vlamcontact.

Het Bouwbesluit stelt uitsluitend eisen aan de wandkwaliteit ten aanzien van de brandwerendheid, gemeten op een afstand van 5 meter. Dus de 5 meterafstand op zich is geen eis.

*\* In een aantal gevallen zijn de woonwagenlocaties zo aangelegd dat er geen rekening is gehouden met de brandonveilige situatie. Dit is af te leiden uit de vigerende bestemmingsplannen (in geen enkele is sprake van onderlinge afstanden tussen de woonwagens of tot de erfgrenzen). De woonwagens zijn toen geplaatst in veel gevallen zonder het verlenen van vergunningen waardoor controle op brandveiligheid niet is gebeurd.*

Voor de brandveiligheid van woonwagenlocaties is de afstand tussen woonwagens of clusters van woonwagens van essentieel belang. Dergelijke voorwaarden kunnen worden vastgelegd in het bestemmingsplan. Met het bestemmingsplan wordt immers de ordening van bouwwerken op terreinen vastgelegd. In het bestemmingsplan kunnen voorwaarden worden opgenomen voor de omvang van woonwagens en de afstand tussen verschillende (clusters van) woonwagens. Als dat in het bestemmingsplan niet goed is vastgelegd kan brandveilige plaatsing van (clusters van) woonwagens in de praktijk niet worden afgedwongen. Ook kan dan niet handhavend worden opgetreden tegen een grote groep te dicht op elkaar geplaatste woonwagens of het dichtbouwen van de ruimten tussen de woonwagens. Voor gemeenten is het dus van belang een goed bestemmingsplan voor woonwagenlocaties te hebben.

### **3. Brandveiligheidsproblematiek**

In de afgelopen 20 jaar zijn relatief veel kleine particuliere woonwagens vervangen door grote woonwagens. Deze zijn, op enkele na, zonder (bouw) omgevingsvergunning geplaatst. Hierdoor is er geen zicht op of de bouwsels voldoen aan de eisen die in het Bouwbesluit gesteld worden. De gemeente Zaanstad heeft geconstateerd dat er mogelijk brandveiligheidsproblematiek op een aantal woonwagenlocaties aanwezig is.

Op basis van bestaand materiaal is de huidige situatie bestudeerd qua bouwen en op brandveiligheid onderzocht en regelgevingstechnisch beoordeeld. Het blijkt dat een groot aantal woonwagens binnen de grenzen van de bestaande standplaatsen qua brandveiligheid in aanleg een groot probleem vormt. De knelpunten blijken voornamelijk te zitten in de brandoverslag. De kans dat een brand in een woonwagen leidt tot het in brand raken van meerdere direct ernaast opgestelde wagens is aanzienlijk. De kans dat een groot deel van de woonwagens zouden kunnen afbranden wordt eveneens reëel geacht. Het is een ongecontroleerde situatie.

De bestaande infrastructuur, de aangetroffen positionering van de woonwagens en de gebruikte materialen (zoals gevelbekleding) brengen de nodige risico's met zich mee. Sommige woonwagens hebben nog gevels bekleed met pvc-schroten. Deze zijn niet brandwerend en voldoen niet aan brandklasse 4. Andere (een meerderheid) zijn bekleed met kunststof steenstrips

Op een aantal locaties is door het plaatsen van te grote woonwagens op te kleine standplaatsen de brandveiligheid onvoldoende. Dat wil zeggen dat brandoverslag en -doorslag op nabijgelegen woonwagens een reëel gevaar is. De kans dat meerdere woonwagens in brand raken is aanzienlijk. De brand in één woonwagen kan gemakkelijk leiden tot het in brand raken van meerdere naburige woonwagen(s). Slachtoffers zijn niet ondenkbeeldig. Ontvluchting lijkt in veel gevallen onvoldoende mogelijk.

De bouwtechnische kwaliteit, de positionering van de wagens, bluswatervoorziening en de toegankelijkheid voor de brandweer zijn van dien aard dat de veiligheid voor bewoners niet gewaarborgd is. Uit de positionering van de woonwagens en de gebruikte materialen blijkt dat niet voldaan wordt aan de vereisten, die het Bouwbesluit 2003 stelt. Een afstand van minimaal 5 meter (binnen 5 meter is er sprake van vlamcontact) is dan in de meeste gevallen een vereiste. Kortom, er is op 3 niveaus (bestaande bouw, nieuwbouw en brandrestrisico's) getoetst en in vrijwel geen van de gevallen wordt hieraan voldaan.

Veel woonwagens zijn geplaatst zonder (bouw) omgevingsvergunning en derhalve niet getoetst aan het Bouwbesluit en de bouwverordening. De knelpunten blijken voornamelijk te zitten in de brandoverslag (door positionering). In het kader van de brandveiligheid voldoen weinig woonwagens aan het Bouwbesluit 2003.

#### **Wat zijn nu de risico's bij brandoverslag op de diverse woonwagenlocaties?**

1. De woonwagens op de Piet Kuiperlaan (Westknollendam), de Ringweg (Zaandam) en de Rosariumlaan (Krommenie) staan zo dicht bij elkaar (ca. 0,0 m tot 5,0 m) dat, ongeacht of de woonwagen voldoet aan de bouwregelgeving, te verwachten is dat binnen korte tijd brandoverslag plaatsvindt naar de naastgelegen woonwagens.
2. Personen kunnen bij brand in of achter hun woonwagen opgesloten raken, waardoor kans bestaat op slachtoffers. Door toepassing van elektrische rolluiken, deuren die uitkomen tussen woonwagens of het ontbreken van een vluchtroute achter de woonwagens naar openbaar terrein of buurpercelen, is een veilige ontvluchting vanuit de woonwagens niet in alle gevallen mogelijk. Ook dit leidt tot extra risico.
3. Bij een aanzegging van brand zal bij de vermelding dat het een woonwagen betreft de brandweer standaard uitrukken met twee tankautospuiten, een redvoertuig en een Officier van Dienst. Ter bestrijding van brand en ter voorkoming van verdere branduitbreiding zal de brandweer bij een inzet ten minste twee stralen lagedruk gebruiken. Als vanuit de melder over een caravan wordt gesproken zal het standaard uitrukvoorstel maar 1 tankautospuit zijn. Om de standaard uitruk van meerdere eenheden te borgen kan een inzet voorstel worden ingevoerd bij de meldkamer Noord-Holland Noord. Dit houdt in dat voor een inzet twee bluseenheden een redvoertuig en OvD uitrukken. Deze bluseenheden kunnen in de huidige infrastructuur de meeste woonwagens niet goed bereiken. Deze situatie geeft extra risico. Brandbestrijding is niet effectief mogelijk.
4. Naast aanpassingen aan de infrastructuur moeten woonwagens ook aan de achterzijde goed te bereiken met de brandslangen zijn. Wanneer erfafscheidingen (tuinhekken e.d.) en andere

bouwsels achter, en tussen, de woonwagens verwijderd zijn, heeft de brandweer de beschikking over een aanvalsroute voor brandbestrijding en redding van personen. Nog belangrijker is dat daarmee een veilige vluchtroute voor de bewoners gerealiseerd wordt, welke dan vanuit de achterzijde van de woonwagen naar openbaar terrein kunnen vluchten. Nu is dit in veel situaties niet mogelijk.

5. Door gebrek aan bescherming tegen brandoverslag kunnen bij een brand op de eerder genoemde woonwagenlocaties (fatale) slachtoffers vallen en meerdere woonwagens verloren gaan. In verband met de toegestane clustering van woonwagens blijft het risico voor uitbreiding naar meerdere wagens aanwezig.

Structurele maatregelen zijn de concrete aanbevelingen die moet zorgen voor een brandveilige en legale situatie van de woonwagens en de woonwagenlocaties. Beperking van de uitbreiding van brand en het voorkomen van slachtoffers staat daarbij voorop. Er worden aanbevelingen gedaan in het kader van het toetsingsniveau nieuwbouw/bestaande bouw, betreffende maatregelen ter beperking van brand en gericht op technische oplossingen in geval van legalisering.

Er zullen een aantal structurele maatregelen genomen moeten worden waardoor de brandveiligheid op het wettelijk vereiste niveau gebracht kan worden en de bouwwerken gelegaliseerd kunnen worden. Maatregelen om bij brand de kans op slachtoffers zoveel mogelijk te beperken. In de volgende sectie worden alle aanbevelingen opgesomd en beargumenteerd.

#### **4. Maatregelen**

Een structurele aanpak biedt een adequate oplossing voor het legaliseren van de bouwwerken en het op het vereiste niveau brengen van de brandveiligheid.

Bij een structurele oplossing gaat het om nieuwe inrichtingsplannen, mogelijk meegenomen in het omgevingsplan. In de opstelling van een herinrichtingsplan moet de oplossing gezocht worden in verbetering van de infrastructuur (bereikbaarheid), de bluswatervoorziening, de grootte van de kavels en het bepalen van de clustering, de positionering en de brandwerendheid van de woonwagens.

Er moet ingezet worden over het in overeenstemming brengen van de praktijk met de wet- en regelgeving en op het structureel oplossen van de brandveiligheidsproblematiek. Daarnaast is het van belang dat de voorschriften voor aandachts- en explosiegebieden vanuit het Besluit externe veiligheid inrichtingen te volgen. Om de brandveiligheidsproblematiek te kunnen oplossen zijn enerzijds technische maatregelen nodig aan de woonwagens en anderzijds is een herstructurering van woonwagenlocaties onontkoombaar. In de praktijk zal een technische oplossing aan een woonwagen niet altijd voldoende zijn, maar zal verplaatsing of uitplaatsing van de wagen nodig zijn.

Bijna alle woonwagenlocaties (op een na) liggen aan een doodlopende weg. Als deze bij een calamiteit geblokkeerd is, kunnen de woonwagens niet over de weg bereikt worden. Bij een herstructurering kan een vernieuwde infrastructuur zorg dragen voor een betere bereikbaarheid van de hulpdiensten. De herstructurering zal door middel van een gezamenlijk te ontwikkelen stedenbouwkundige structuur (inrichtingsplan) in samenwerking met de bewoners vormgegeven moeten worden. De bestemmingsplannen zullen vervolgens op grond van de ontwikkelde inrichtingsplannen aangepast moeten worden. Deze herinrichtingsplannen moeten met de bewoners worden gecommuniceerd. Met hen kan dan gezocht worden naar de meest doelmatige en minst bezwarende voorstellen. De gekozen voorstellen kunnen vervolgens door de betrokken bewoners in een bouwaanvraag worden vastgelegd, die dan door de gemeente wordt beoordeeld. De basis voor een goede handhaving is dan gelegd.

Bij een herstructurering moet de oplossing gezocht worden in het vastleggen (bestemmingsplan) van brandcompartimenten, bereikbaarheid en bluswatervoorziening. In de vigerende bestemmingsplannen en beheers verordeningen is een brandveilige indeling van de woonwagenlocatie niet opgenomen en kan niet worden gehandhaafd. Op basis hiervan is het aan te raden de bestemmingsplannen of beheers verordeningen aan te passen. Op basis van de bestemmingsplanwijziging of beheers verordening kan een brandveilige plaatsing van (clusters van) woonwagens in de praktijk worden afgedwongen. Ook kan handhavend worden opgetreden tegen het niet naleven van de regels van het bestemmingsplan, waaronder (een groep) te dicht op elkaar geplaatste woonwagens of het dichtbouwen van de ruimten tussen de (clusters van) woonwagens.

#### **Brandoverslag**

Brandoverslag naar naastgelegen wagens kan, gelet op de soms zeer kleine afstand naar een buurwoonwagen en de aanwezigheid van ramen in beide tegenover elkaar staande gevels, relatief snel plaatsvinden. De kans op een "voortdurende overslag" is reëel aanwezig. De brandweer zou met normale ont-

dekkings-, alarmerings-, opkomst- en inzetijden in staat moeten worden geacht te voorkomen dat meer dan één wagen bij een brand betrokken raken.

### **Brandcompartimentering**

Betreffende de brandcompartimentering wordt vastgesteld dat in de woonwagens geen brandscheidingen aanwezig (geen wettelijke eis). Mogelijk kunnen in pandig wanden, vloeren en deur-kozijnconstructies bij een calamiteit -mits de deuren gesloten zijn- een brand zeker in de fase van ontvluchting tegenhouden. De houten draagconstructie zal ook zeker gedurende een zelfde beperkte tijdsduur zijn functie vervullen (brandwerendheid op bezwijken).

Een mogelijke verzwakking in wanden en vloeren zit in de doorvoeringen.

### **Verplaatsbaarheid.**

Veel woonwagens kunnen niet zomaar worden aangepast, waardoor alsnog geen omgevingsvergunning kan worden verleend. Daarom worden structurele maatregelen voorgesteld. Deze maatregelen kunnen leiden tot verplaatsing of uitplaatsing.

In principe kunnen alle woonwagens verplaatst worden, maar met de name voor de grote woonwagens zal dit hoge kosten met zich meebrengen. Te verwachten is dat de te maken kosten niet in verhouding staan tot het beoogde resultaat.

De oude woonwagens zullen bij het verplaatsten veel te lijden hebben. Er zullen hulpconstructies gemaakt moeten worden in verband met de verplaatsing. Ook dergelijke verplaatsingen zullen hoge kosten met zich meebrengen, die in feite niet in verhouding staan tot de economische waarde van deze wagens. Voor een groot aantal bijgebouwen geldt dat deze alleen verplaatsbaar zijn door deze in zijn geheel af te breken, waarna er weinig van overblijft. Deze bijgebouwen zijn veelal zonder vergunning geplaatst en het is nog maar de vraag of deze in een nieuwe situatie i.v.m. brandoverslag herplaatst kunnen worden.

Welke wagens uiteindelijk worden verplaatst, uitgeplaatst of opgeheven hangt naast de bouwregelgeving af van staat van de wagen, de te ontwikkelen gewenste stedenbouwkundige structuur, de persoonlijke situatie van bewoners en het perspectief dat wordt geboden.

### **Aanvullende maatregelen**

- Per 1 juli 2022 geldt er een wettelijke verplichting voor bestaande woningen en woonwagens om rookmelders te hebben (Besluit bouwwerken leefomgeving. Geadviseerd wordt om alle verblijfsruimten en overige ruimten te voorzien van minimaal één rookmelder. Het toepassen van slimme rookmelders biedt meer mogelijkheden voor snelle alarmering naar mede woonwagenbewoners.
- Woonwagens voorzien van koolmonoxidemelders. Er is geen wettelijke verplichting voor het plaatsen van koolmonoxidemelders maar het is wel sterk aan te bevelen.
- Elke hoofdbewoner adviseren tenminste één draagbaar blustoestel (minimaal 6 kg sproeischuim) aan te brengen in de woonwagen.
- Maar om de inzet voor bewoners op een woonwagenlocatie optimaal te maken is het advies deze buiten elke woonwagen in een daarvoor bestemde rode kunststof kast te plaatsen. Hierdoor weten alle bewoners van de woonwagenlocatie waar de brandblussers zijn en is een visuele controle op aanwezigheid en bruikbaarheid beter te regelen.
- Bewoners adviseren een vluchtgang/brandgang achter en opzij van de woonwagen vrij te houden (tuinafscheidingen en bouwsels tussen percelen verwijderen).
- Een ontruimingsplan opstellen om een snelle ontruiming van de woonwagens mogelijk te maken.
- Als tijdelijke aanvullende maatregel zou er, mede afhankelijk van de brandbaarheid van het gevelmateriaal, glas in ramen vervangen kunnen worden voor (spiegel)draadglas. Dit zou dan per situatie bekeken moeten worden en mogelijk alleen daar worden toegepast om de clustering te beperken tot maximaal 4 woonwagens. Brandoverslag zal hiermee niet direct worden beperkt maar ramen zullen langer intact blijven en minder snel rook doorlaten

De maatregelen kunnen worden aangekondigd op een informatiebijeenkomst of door middel van een brief, waarin de bewoners geïnformeerd worden over de brandonveilige situaties. Daarbij moet duidelijk worden gemeld dat de verantwoordelijkheid voor de uitvoering van de maatregelen bij de bewoners zelf ligt, de maatregelen gelden uitsluitend als advies.

Het aanbieden van een training over het ontruimen en het alarmeren van hulpdiensten leidt naar verwachting tot meer betrokkenheid bij bewoners. Aan de hand van een ontruimingsplan kunnen door hen oefeningen worden gehouden.

Het voornaamste doel van deze aanvullende maatregelen is dat de bewoners in het geval van brand in een vroeg stadium worden gealarmeerd, kunnen ontvluchten en elkaar kunnen helpen. Daarmee wordt het risico op slachtoffers zoveel mogelijk beperkt. De maatregelen zijn tevens bedoeld om bewoners meer eigen verantwoordelijkheid te laten nemen voor hun woonsituatie in relatie tot de brandveiligheid.



ligheid. Een bijkomstigheid van deze maatregelen is dat de bewoners op de hoogte zijn dat hun veiligheid de gemeente Zaanstad bezighoudt en dat er actie wordt ondernomen vanuit de gemeente.

## 5. Herinrichting

Uit het bovenstaande blijkt dat legalisatie in veel gevallen niet mogelijk is. Incidenteel zijn er voor nieuwe woonwagens vergunningen aangevraagd en verleend.

Daar waar er geen mogelijkheid is om een brandcompartiment te realiseren, de Piet Kuiperlaan te West Knollendam, Rosariumlaan te Krommenie en de Ringweg te Zaandam, moet tot herinrichting van de locatie worden overgegaan. Een aanpassing bestemmingsplan / beheers verordening is onvermijdbaar. Voor deze drie locaties geldt dat het bestemmingsplan "diverse woonwagenlocaties Zaanstad vastgesteld op 4 juli 2013" moet worden gewijzigd met daarin opgenomen brandvrije stroken van minimaal 5 meter en met clusters van maximaal 4 woonwagens waardoor de brandveiligheid kan worden gewaarborgd. Dit geldt ook voor de overige locaties om te voorkomen dat ook daar een brandgevaarlijke situatie ontstaat.

### Aanpak

1. uitvoeringsplannen op stellen voor de drie locaties – ook in samenspraak met bewoners:
2. bestemmingsplannen actualiseren / omgevingswet
3. bewoners zijn eigenaar van de kavels – dat wordt uitkopen of verplaatsen van woonwagens naar nieuw in te richten standplaatsen – een alternatief bieden
4. uitvoering waaronder start met het traject vergunningsaanvraag – in samenspraak met de bewoners.

### Traject vergunningverlening

1. Als de woonwagenbewoners niet in staat zijn om bouwtekeningen e.d. te verzorgen, kan de gemeente een bouwkundige hiervoor inschakelen. De aanvragen worden zo op een vergelijkbare wijze ingediend. Uiteraard dienen de kosten voor het indienen van de aanvraag (legeskosten) en eventuele kosten voor het maken van tekeningen e.d. door de woonwagenbewoners te worden betaald.
2. Door te werken met een eenduidige lijst waarop aangegeven is aan welke indieningsvereisten de aanvraag moet voldoen, wordt het eenvoudiger om een ontvankelijke aanvraag in te dienen en te toetsen.
3. Het is wenselijk dat in de aanvraag alle bebouwing wordt meegenomen. Zo kunnen ook (een groot deel van) bijgebouwtjes/tuinhuisjes/aanbouwen e.d. worden gelegaliseerd.
4. Naar verwachting kan er in veel gevallen een vergunning (eventueel onder voorwaarden) worden verleend.
5. Er zullen door vergunningverlening (nagenoeg) geen handhavingsacties (bestuursdwang/dwangsom) nodig zijn. Er kan hoogstens een probleem zijn, als een woonwagenbewoner niet bereid is opdracht te verstrekken voor het doen van een aanvraag en/of weigert de kosten van legalisatie te betalen. Dat is geen handhavingsprobleem maar een incassoprobleem.
6. Het staat woonwagenbewoners uiteraard vrij om (toch) zelf de vergunningsaanvraag in te dienen (en om een eigen bouwkundige in te schakelen). Die aanvraag zal aan dezelfde eisen moeten voldoen als wanneer de aanvraag door de gemeente wordt ingediend.
7. Het kan zijn dat in enkele gevallen vergunningverlening niet mogelijk is. Hiervoor dient een maatwerkoplossing te worden gevonden. Hierbij dient m.i. wel consequent te worden opgetreden tegen illegale bebouwing. In andere gevallen is denkbaar dat illegale bebouwing pas hoeft te worden verwijderd of aangepast, bij vertrek van de bewoner (persoonsgebonden uitsterfconstructie).

## 6. Capaciteit / middelen

Het huidige bestemmingsplan, diverse woonwagenlocaties Zaanstad vastgesteld op 4 juli 2013, waaronder deze drie locaties vallen, zegt niets over de brandveiligheid op deze locaties c.q. de plaatsing van woonwagens op voldoende afstand van elkaar. Het bestemmingsplan voorziet in het plaatsen van meer dan vier woonwagens naast elkaar.

Meer dan vier woonwagens op de woonwagenlocaties aan Piet Kuiperlaan (Westknollendam), aan de Ringweg (Zaandam) en aan de Rosariumlaan (Krommenie) staan zo dicht bij elkaar (ca. 0,0 m tot 5,0 m) dat, ongeacht of de woonwagen voldoet aan de bouwregelgeving, te verwachten is dat binnen korte tijd brandoverslag plaatsvindt naar de naastgelegen woonwagens.



Er is dus een probleem voor zowel de eigenaar van de woonwagen op zijn/haar standplaats als voor handhaving. Ook de veranderende regelgeving is debet aan het probleem.

In 2003 is een afstand van 5 meter tussen de woonwagens of clusters van 2 tot maximaal 4 toegestaan. Voor de brandveiligheid van woonwagenlocaties is de afstand tussen woonwagens of clusters van woonwagens van essentieel belang.

Met de wijziging van het Bouwbesluit op 1 april 2012 zijn de brandveiligheidseisen voor woonwagens versoepeld. Niet iedere woonwagen afzonderlijk hoeft een bepaalde weerstand tegen branddoorslag en brandoverslag (wdbdo) hebben, een cluster van vier woonwagens wel. Zo'n cluster vormt één brandcompartiment.

Dergelijke voorwaarden kunnen worden vastgelegd in het bestemmingsplan. Met het bestemmingsplan wordt immers de ordening van bouwwerken op terreinen vastgelegd. In het bestemmingsplan kunnen voorwaarden worden opgenomen voor de omvang van woonwagens en de afstand tussen verschillende (clusters van) woonwagens. Als dat in het bestemmingsplan niet goed is vastgelegd kan brandveilige plaatsing van (clusters van) woonwagens in de praktijk niet worden afgedwongen. Ook kan dan niet handhavend worden opgetreden tegen een grote groep te dicht op elkaar geplaatste woonwagens of het dichtbouwen van de ruimten tussen de woonwagens. Het is dus van belang een goed bestemmingsplan voor woonwagenlocaties te hebben, want:

1. er kunnen nu geen omgevingsvergunningen worden verstrekt
2. in de huidige, planologische, situatie voldoen de woonwagenlocaties niet aan de eisen voor brandveiligheid

Hoe structureel op te lossen?

1. Uitvoeringsplannen op stellen voor de drie locaties;
2. bestemmingsplannen actualiseren / omgevingswet;
3. bewoners zijn eigenaar van de kavels – dat wordt uitkopen of verplaatsen van woonwagens naar nieuw in te richten standplaatsen – een alternatief beiden;
4. Verstrekken omgevingsvergunningen – indien voldaan wordt aan de regelgeving;

#### **Personele kosten voor deze drie locaties**

Procesmanager / projectleider – kosten €120.000 (2 jaar à 12 uur per week)

Overige kosten worden inzichtelijk na opstellen uitvoeringsplannen voor deze drie locaties. Voorzichtige schattingen gaan uit van €40.000 voor de Piet Kuiperlaan, €100.000 voor de Rosariumlaan en €300.000 voor de Ringweg.

#### **Concreet per locatie**

### Piet Kuiperlaan



Op basis besluit in 2018 kan deze locatie met 4 standplaatsen worden uitgebreid. Twee standplaatsen worden gebruikt voor het oplossen van twee illegale situaties. Twee standplaatsen zijn bestemd voor uitbreiding. Maak gebruik van een van deze standplaatsen voor een van de woonwagens in het rijtje van zes. Reduceer het rijtje van zes naar twee clusters – maximaal 4 woonwagens met cluster.

#### Kosten:

bestemmingsplan wijzigen – cluster en bouwrijpe strook bepalen - PM

verplaatsing woonwagen - €30.000

beschikbaar stellen nieuw ingerichte standplaats - PM

notaris kosten / vergoeding bouwwerken / PM - €10.000

#### Opbrengsten:

op te heffen standplaats – deze kan worden toegevoegd / verkocht in delen aan twee achterblijvers - PM

### Rosariumlaan



Hier staan 5 woonwagens in een cluster. Het bestemmingsplan biedt ruimte voor 6 woonwagens. Het perceel naast nummer 102 is verkocht aan nummer 102 voor de plaatsing van een woonwagen. Het bestemmingsplan biedt ruimte voor de plaatsing van zes woonwagens – dat is twee te veel in het ontstane cluster.

Er is een mogelijkheid de woonwagenlocatie te vergroten. Dit gaat ten koste van het openbaar groen. Reduceer het rijtje van zes naar twee clusters – maximaal 4 woonwagens met cluster.

#### Kosten:

procedure en bestemmingsplan wijziging – bouwvlak vergroten waardoor ruimte ontstaat om 5 woonwagens conform de wet- en regelgeving te plaatsen. - PM

verplaatsing woonwagen - €30.000

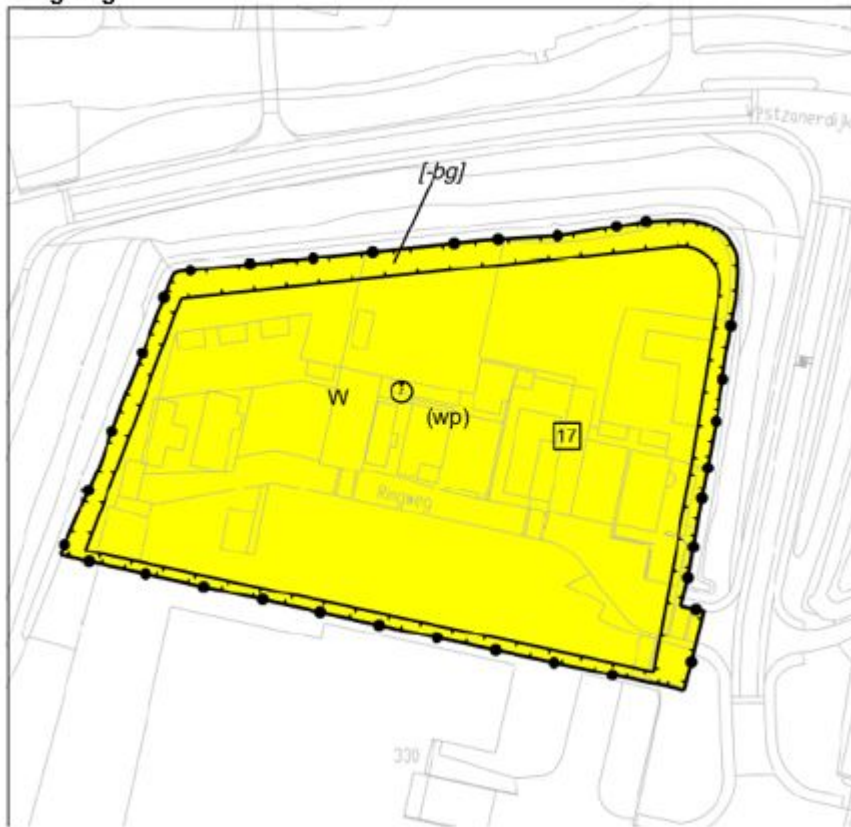
beschikbaar stellen nieuw ingerichte standplaats - € 60.000

notaris kosten / vergoeding bouwwerken / PM - €10.000

#### Opbrengsten:

op te heffen standplaats – deze kan worden toegevoegd / verkocht in delen aan twee achterblijvers - PM

## Ringweg



17 standplaatsen – Dit is de lastigste locatie. Wil je hier een brandveilige situatie creëren dan moet een groot deel van deze locatie worden heringericht.

Kosten:

opstellen uitvoeringsplan en bestemmingsplan wijziging – herindeling bouwvlak waardoor ruimte

ontstaat om woonwagens conform de wet- en regelgeving te plaatsen. - PM

verplaatsen woonwagens - €30.000 per woonwagen

beschikbaar stellen nieuw ingerichte standplaatsen - €180.000 (drie standplaatsen)

per standplaats notaris kosten / vergoeding bouwwerken / PM - €10.000

Opbrengsten:

op te heffen standplaatsen – deze kunnen worden toegevoegd / verkocht in delen aan achterblijvers -

PM

### Bijlage 3 Aanzet uitvoeringsplan

In juni en juli 2021 is er een eerste scan gedaan naar mogelijke opties om het aantal standplaatsen bij de bestaande locaties uit te breiden. Aspecten als milieu, geluid, groen, kabels en leidingen, cultuur, economische zaken, planontwikkeling, etc. zijn meegenomen.

Uitgangspunten voor de eerste scan zijn geweest:

- Is er fysieke ruimte om de woonwagenlocatie;
- Is de grond in eigendom bij de gemeente Zaanstad;
- Zijn er plannen en belemmeringen die een eventuele uitbreiding in de weg staan.

Vijf van de acht locaties zijn in de uiteindelijke scan meegenomen. Voor de drie locaties die niet zijn meegenomen zijn de eerste twee bovengenoemde uitgangspunten een belemmering.

Het resultaat van een eerste scan bij de vijf locaties is:

- Locatie Piet Kuiperlaan te West Knollendam  
de locatie is kansrijk maar er is aanvullend onderzoek nodig
- Locatie Rosariumlaan te Krommenie  
de locatie is kansrijk maar er is aanvullend onderzoek nodig
- Locatie Ringweg te Zaandam  
de locatie is minder kansrijk. Locatie is zwaar geluid belast en veel bedrijven in de omgeving met bestaande milieuruimte
- Locatie Komarowlaan te Krommenie.  
De locatie is minder / niet kansrijk. Deze locatie ligt direct aansluitend op een ontwikkellocatie voor woningbouw
- Locatie Schepenlaan te Zaandam  
de locatie is kansrijk maar niet wenselijk. Deze locatie ligt midden in de hoofdgroenstructuur van de stad onderdeel van het Burgemeester in 't Veldpark

Voor alle locaties geldt dat er aanvullende onderzoeken gedaan moeten worden.

Voor alle locaties geldt dat bestemmingsplannen en beheers verordeningen moeten worden aangepast / geactualiseerd.

Gezien de beperkte mogelijkheden op / nabij de bestaande woonwagenlocaties is uitbreiding van het aantal standplaatsen marginaal. Uitbreiding van deze locaties (Rosariumlaan, Piet Kuiperlaan en Ringweg) zou alleen ten goede komen aan het op lossen van de brandveiligheid.

Extra standplaatsen gerelateerd aan de uitkomsten uit het woonbehoefte onderzoek zijn niet of nauwelijks mogelijk op of nabij de bestaande woonwagenlocaties.

Nader onderzoek zal moeten uitwijzen of elders in de gemeente ruimte beschikbaar is voor één of meerdere woonwagenlocaties.

## **Bijlage 4 Begrippenlijst**

### **Standplaats:**

Een kavel die is bestemd voor het plaatsen van een woonwagen, waarop voorzieningen aanwezig zijn die op het leidingnet van de openbare nutsbedrijven, van andere instellingen of van gemeenten kunnen worden aangesloten.

### **Woonwagen:**

Een voor bewoning bestemd gebouw dat is geplaatst op een standplaats dat in zijn geheel of in delen kan worden verplaatst. De woonwagen moet voldoen aan de maatvoering zoals deze geldt voor de desbetreffende standplaats volgens het ter plaatse geldende bestemmingsplan van de gemeente Zaanstad.

### **Bloedverwanten:**

1ste graad: (adoptie)ouders, (adoptie)kinderen. 2e graad: grootouders, kleinkinderen, broers en zussen.

### **Afstammingsbeginsel:**

Personen of ouders of grootouders van deze persoon hebben in een woonwagen op een erkende woonwagenlocatie gewoond.

### **Woningcorporaties:**

De Toegelaten Instellingen waar gemeente Zaanstad prestatieafspraken mee heeft, in casu: Eigen Haard, Parteon, Rochdale, ZVH, Woonzorg Nederland en WormerWonen. Op dit moment is Parteon de enige woningcorporatie binnen Zaanstad die huurstandplaatsen in bezit heeft.

### **Wachtlijst:**

Een register waar woonwagenbewoners die voldoen aan het afstemmingsbeginsel belangstelling kenbaar hebben gemaakt.

### **Standplaatszoekende:**

Een woningzoekende (koop of huur) die alleen reageert om te verhuizen naar een woonwagenstandplaats op een specifieke locatie, een specifiek woningtype, woonwagen of een woning.