

## Woonwagen- en standplaatsenbeleid 2023

### De raad van de gemeente Horst aan de Maas;

gezien het voorstel van burgemeester en wethouders van 10 januari 2023, gemeentebladnummer 2023.022;

gelet op het bepaalde in de Gemeentewet;

### **b e s l u i t :**

1. Het woonwagenbeleid vast te stellen.
2. De toewijzingsverordening vast te stellen.
3. Een aanvullend krediet van € 442.000 beschikbaar te stellen voor de uitvoering van het beleid.

### **Inleiding**

Nederland telt naar schatting 50 duizend woonwagenbewoners, die bestaan uit Sinti en Roma (twee etnische groepen, die oorspronkelijk uit het buitenland komen) en nakomelingen van Nederlanders die ooit met een reizend beroep in hun onderhoud voorzagen (zoals scharenslippers, venters, kermisexploitanten, circusartiesten en seizoenarbeiders). Deze laatste groep wordt daarom ook wel aangeduid als 'reizigers' en omvat het leeuwendeel van de woonwagenbewoners.

Precieze aantallen zijn echter lastig te geven, omdat ook veel mensen die zich woonwagenbewoner voelen in de loop der jaren, al dan niet gedwongen, in een gewoon huis zijn gaan wonen. Nederland telt zo'n 1.150 woonwagencentra (met in totaal bijna negenduizend standplaatsen) in 370 gemeenten. Het tekort aan standplaatsen wordt geschat op circa drieduizend.

In 1999 is de Woonwagenwet ingetrokken en werd het woonwagenbeleid gedecentraliseerd. In de jaren die volgden, hanteerden veel gemeenten een afbouwbeleid ook wel 'uitsterfbeleid' genoemd: steeds minder standplaatsen voor woonwagens, bewoners moesten maar naar gewone woonhuizen verhuizen. Dit beleid was niet in overeenstemming met de rechten van de mens. Een aanpassing was noodzakelijk. Eind 2014 uitte ook het Nederlandse College voor de Rechten van de Mens scherpe kritiek op het uitsterfbeleid. Het verklaarde zelfs dat gemeenten en woningcorporaties zich discriminerend gedragen jegens 'een etnische groep die zich onderscheidt vanwege hun cultuur'.

Woonwagenbewoners klaagden bij de Nationale Ombudsman over het tekort aan standplaatsen, voor henzelf en hun kinderen. Die riep de overheid in 2017 in een kritisch rapport op de fundamentele rechten van woonwagenbewoners te respecteren.

Al die kritiek leidde ertoe dat toenmalig minister van Binnenlandse Zaken Kaja Ollongren in 2018 een nieuw beleidsplan voor gemeenten lanceerde over het waarborgen van de culturele identiteit van woonwagenbewoners.

Het ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties (BZK) schreef dus een nieuw beleidskader 'Beleidskader gemeentelijk woonwagen en standplaatsenbeleid' (2018). Dit beleidskader gaf en geeft gemeentes handvatten om lokaal c.q. regionaal beleid te maken. Daarop maakte de gemeente Horst aan de Maas in samenspraak met de doelgroep een start voor een nieuw woonwagen- en standplaatsenbeleid.

Dit document bevat een korte omschrijving van de geschiedenis van woonwagenwetgeving en de inhoud van het nieuwe beleid. Ook maakt het verder concreet hoe we op praktische punten aan de slag gaan met het uitvoeren en opvolgen van het nieuwe woonwagen- en standplaatsenbeleid. Gedurende het hele proces is en blijft erkenning en waardering voor de woonwagencultuur de leidraad. De culturele identiteit van woonwagenbewoners kenmerkt zich hoofdzakelijk door twee elementen:

- Wonen in familieverband;
- Wonen in een woonwagen.

## 1. Woonwagencultuur

De woonwagencultuur is immaterieel erfgoed<sup>1</sup> dat nauw verbonden is met de culturele identiteit van groepen woonwagenbewoners in Nederland. Naar schatting maken 60.000 – 70.000 mensen<sup>2</sup> deel uit van één van deze culturele groepen. Dit zijn zowel woonwagenbewoners die afstammen van Roma en Sinti, als afstammelingen van klassieke 'reizigers' zoals 'kermisexploitanten'.

Woonwagenbewoners hebben een eigen manier van denken en eigen cultuur. De cultuur van de woonwagenbewoners is een cultuur van overleven. Vanwege het trekverbod (1968) reizen de woonwagenbewoners niet meer met hun woonwagens door het land. De wagens en caravans lijken tegenwoordig vaak op gewone huizen maar zijn dat niet. Voor de woonwagenbewoners is het belangrijk dat hun wagen geen stenen rijtjeshuis is met fundering én dat de vloer boven het maaiveld ligt met een opstapje naar de voordeur.

### *Aandacht voor de culturele identiteit*

In de laatste tien tot vijftien jaar is in meerdere uitspraken de bescherming van deze culturele woonwagencultuur herleid uit bepalingen in internationale verdragen, waar diverse rechten uit voortvloeien; o.a. eerbieding van privéleven, discriminatieverbod en huisvesting. Deze rechten gelden ook voor woonwagenbewoners en vanwege hun specifieke cultuur betekent dit iets voor hun manier van wonen en de inzet van gemeenten en woningcorporaties. Nederland ondertekende deze verdragen ook. Dit brengt voor Nederland de verplichting mee om voldoende standplaatsen te realiseren en om ervoor te zorgen dat de woonwagenbewoners kunnen leven volgens hun culturele identiteit, namelijk:

- Wonen in familieverband
- Wonen in een woonwagen

De gemeente Horst aan de Maas erkent en waardeert de woonwagencultuur en haar maatschappelijke waarde.

## 2. Waar komen we vandaan?

### *Intrekking Woonwagenwet*

Tot 1999 was in Nederland de Woonwagenwet van kracht, daarna is het woonwagencultuurbeleid geïntegreerd in het reguliere, gemeentelijke volkshuisvestingsbeleid. De belangrijkste reden om deze wet in te trekken in 1999, was het normaliseren van de woonpositie van woonwagenbewoners. Door de intrekking:

- Hadden woonwagenbewoners niet langer een uitzonderingspositie binnen de woningmarkt.
- Vervielen bijzondere rechten van woonwagenbewoners, bijvoorbeeld het recht op een standplaats.
- Kregen gemeenten de volledige vrijheid (zonder landelijke verplichtingen) over het beleid met betrekking tot woonwagenlocaties en standplaatsen.
- Na intrekking van de Woonwagenwet werden standplaatsen, waar mogelijk, overgedragen van gemeenten naar woningcorporaties. Het verhuren van standplaatsen en/of woonwagens aan woonwagenbewoners die onder de sociale inkomensgroep vallen, is namelijk geen wettelijke taak van de gemeente maar van de corporaties.
- Kwam wetgeving voor woonwagencultuur vooral aan op generieke regelingen zoals:
  - o de Huisvestingswet 2014;
  - o de Woningwet;
  - o de Wet ruimtelijke ordening;

Na de intrekking gingen veel gemeenten c.q. corporaties over tot een afbouwbeleid, in de volksmond ook wel 'uitsterfbeleid' genoemd. Vrijkomende standplaatsen werden niet langer verhuurd, maar opgeheven, gesloopt of uit functie ontzet. Ook gemeente Horst aan de Maas en de corporatie Wonen Limburg werkten op deze manier.

### *Tekortkomingen in gemeentelijk beleid*

In de jaren die volgden vroegen woonwagenbewoners bij diverse instanties aandacht voor de tekortkomingen in het gemeentelijk woonwagencultuurbeleid. Hun focus lag op het naleven van de mensenrechten. Gemeentelijk beleid bleek namelijk vaak niet in overeenstemming te zijn met het Europees Verdrag voor de Rechten van de Mens (EVRM) en de Algemene Wet Gelijke Behandeling (AWGB).

1) De woonwagencultuur is in 2014 door het Nederlands Centrum voor Volkscultuur en Immaterieel Erfgoed aangewezen als immaterieel erfgoed.

2) Het College voor de Rechten van de Mens (CRM) hanteert in zijn oordelen de volgende definitie van woonwagenbewoners: 'woonwagenbewoners die zich van generatie op generatie als zodanig manifesteren en die zich beschouwen als een bevolkingsgroep met een van andere bevolkingsgroepen te onderscheiden cultuur'.

De Nationale Ombudsman beaamde dat; hij stelde dat gemeenten tekortschoten in hun betrouwbaarheid ten aanzien van woonwagenebewoners. Ook vond hij dat gemeenten het recht van woonwagenebewoners om te leven volgens hun culturele identiteit onvoldoende erkenden en faciliteerden. Hij schreef er het rapport 'Woonwagenebewoner zoekt standplaats' (17-04-2017) over.

#### *Tijd voor nieuw beleid*

Het rapport bleek de start van een ander beleidsperspectief. Het ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties (BZK) stelde het beleidskader 'gemeentelijk woonwagen- en standplaatsenbeleid'<sup>3</sup> op. Dit gebeurde met advies van onder andere het College voor de Rechten van de Mens.

Het nieuwe beleidskader BZK bevat landelijke uitgangspunten, is richtinggevend en niet bepalend. Het is geen wet en heeft (vooralsnog) ook geen juridische gevolgen bij het niet naleven ervan. Opvolging is echter wenselijk en geeft handvatten voor nieuw gemeentelijk woonwagenbeleid dat:

- Rekening houdt met de specifieke woonbehoeften van woonwagenebewoners.
- Voorziet in voldoende en binnen een redelijke termijn aangelegde standplaatsen.
- Aandacht heeft voor de cultuur van woonwagenebewoners.
- Woonwagenebewoners beschermt tegen discriminatie.
- Voldoende rechtszekerheid biedt voor de doelgroep.
- Ruimte biedt om in familieverband samen te leven.

Het ministerie monitort sinds het uitbrengen van het beleidskader BZK de ontwikkeling van het aantal standplaatsen. Ook bracht de Vereniging van Nederlandse Gemeenten (VNG) in mei 2021 een speciale 'Wegwijzer woonwagenbeleid' uit. De Wegwijzer is een nadere invulling van het in 2018 door het ministerie van BZK uitgebrachte landelijk beleidskader. De Wegwijzer:

- Schetst het mensenrechtelijk kader in relatie tot het woonwagen- en standplaatsenbeleid.
- Licht stap voor stap toe hoe gemeenten, samen met woningcorporaties, woonwagenebewoners en beheerorganisaties, woonwagen- en standplaatsenbeleid kunnen ontwikkelen en uitvoeren dat in lijn is met het Beleidskader.

### **3. Gemeentelijk beleid op basis van beleidskader BZK**

#### *Prettig wonen, werken en recreëren in een inclusieve samenleving*

We willen een gemeente zijn waar het prettig wonen, werken en recreëren is. We streven naar een inclusieve samenleving; iedereen doet -binnen de eigen cultuur- mee in onze maatschappij én neemt zijn of haar verantwoordelijkheid als burger. Om dat te realiseren werkt de gemeente nauw samen met interne- en externe belanghebbenden. We staan in verbinding met bewoners in alle wijken, waaronder ook woonwagenebewoners en omwonenden.

Wie woonwagenebewoners echt leert kennen en regelmatig contact met hen onderhoudt, krijgt meer inzicht in hun specifieke woonbehoefte en doet kennis over de woonwagencultuur op. Dat bewustwordingsproces kost tijd, maar is tegelijkertijd belangrijk en bepalend voor een juiste omslag in het beleid. Het uitgangspunt bij het opstellen van beleid is namelijk dat voor woonwagenebewoners dezelfde rechten, maar ook dezelfde plichten gelden als voor iedere andere burger binnen de gemeente Horst aan de Maas. Gemeente Horst aan de Maas biedt de ondersteuning die nodig is en die inwoners mogen verwachten van de gemeente. Onderdeel daarvan is een woonwagenbeleid dat in overeenstemming is met de mensenrechtelijke uitgangspunten.

#### *Voorwaarden*

Het woonwagenbeleid moet bijdragen aan de gemeentelijke visie zoals hierboven genoemd en wordt daarom onderdeel van het huisvestingsbeleid. We voegen het woonwagen- en standplaatsenbeleid toe aan ons reguliere huisvestingsbeleid: Masterplan Wonen 2021-2025. Het beleid houdt rekening met mensenrechten en heeft aandacht voor de culturele identiteit van Roma, Sinti en woonwagenebewoners.

Het woonwagenbeleid is gebaseerd op het beleidskader BZK en aangevuld met aanbevelingen voortkomend uit het adviesrapport 'Een thuis voor iedereen'. Dat rapport is opgesteld door de interbestuurlijke werkgroep 'versterking beleid huisvesting aandachtsgroepen'. Hierin staat onder andere dat er integraal beleid nodig is dat over méér dan alleen standplaatsen gaat. Mede op basis van het beleidskader BZK en het adviesrapport zijn onderstaande voorwaarden voor het uitwerken van het woonwagenbeleid opgesteld:

---

3) Hierna te noemen 'beleidskader BZK'.

1. De gemeente stelt het beleid voor woonwagens en standplaatsen vast als onderdeel van het Masterplan Wonen 2021-2025;
2. Het beleid dient voldoende rekening te houden met en ruimte te geven voor het woonwageneven van woonwagenebewoners;
3. Hiervoor is nodig dat de behoefte aan standplaatsen helder is;
4. Corporaties voorzien in de (sociale) huisvesting van woonwagenebewoners voor zover deze tot hun primaire doelgroep behoren;
5. De gemeente zorgt voor koopstandplaatsen voor geïnteresseerde standplaatszoekenden die kosten voor koop én een eigen woonwagen kunnen financieren.
6. De afbouw van standplaatsen is niet toegestaan (behoudens uitzonderlijke omstandigheden) zolang er behoefte is aan standplaatsen;
7. Een woningzoekende woonwagenebewoner die dit wenst, heeft binnen een redelijke termijn kans op een standplaats.
8. De op termijn vrijkomende standplaatsen worden toegewezen volgens de toewijzingsverordening<sup>4</sup>. De gemeente zal de wachtlijst beheren, de inschrijvingen bijhouden en de standplaatsen toekennen.

#### *(On)gelijke gevallen (on)gelijk behandelen*

Centraal bij het schrijven van het gemeentelijk woonwagen- en standplaatsenbeleid staat het vinden van een balans tussen 'gelijke gevallen gelijk behandelen en ongelijke gevallen ongelijk behandelen'. Dit betekent concreet dat daar waar woonwagenebewoners gelijk zijn aan andere inwoners, zij gelijk behandeld worden. Daar waar zij ongelijk zijn – op basis van de erkende woonwagenidentiteit en cultuur – worden zij anders behandeld dan andere inwoners. Om de doelgroep af te bakenen en daarmee aan te geven wanneer ongelijke behandeling van kracht is, kiest de gemeente Horst aan de Maas voor een pragmatische definitie van de begrippen woonwagenebewoners en woonwagens (zie kaders).

Bij het opstellen van het gemeentelijk woonwagen- en standplaatsenbeleid is tegelijkertijd rekening gehouden met de drie volgende uitgangspunten:

1. Moreel – waartoe voelt de gemeente zich moreel verplicht?
2. Juridisch – waar is de gemeente juridisch toe verplicht (mensenrechtelijk kader)?
3. Financieel – wat zijn de financiële consequenties?

#### Definitie woonwagenebewoners

*Woonwagenebewoners die zich van generatie op generatie als zodanig manifesteren en die zich beschouwen als een bevolkingsgroep met een van andere bevolkingsgroepen te onderscheiden cultuur. De onderscheidende cultuur verwijst naar mensen die in een woonwagen wonen (specifieke woonwijze) en deel uitmaken van een familie die van generatie op generatie bij elkaar op een locatie en in een woonwagen woont of heeft gewoond (in familieverband samenwonen op een woonwagenlocatie).*

#### Definitie woonwagenstandplaats

*Een kavel dat bestemd is 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, zoals omschreven in artikel 1, laatste gedachtestreep, sub C van de Woningwet.*

#### Definitie woonwagen

*Een voor bewoning bestemd zijnde gebouw dat is geplaatst op een standplaats en dat in zijn geheel of in delen kan worden verplaatst, zoals omschreven in artikel 1, laatste gedachtestreep, sub B van de Woningwet.*

*Een prefab woning, chalet of houtskeletbouwwoning wordt in dit beleid ook gezien als woonwagen. De meeste woonwagens hebben slechts een bouwlaag, waardoor meer ruimte nodig is voor dezelfde gebruiksruimte. Een woonwagen is uitgelegd over één verdieping; alles is gelijkvloers, dus de slaapkamers en badkamer bevinden zich ook op de begane grond. Tegenwoordig ziet men ook meer woonwagens met een kapverdieping verschijnen. In deze kap zitten alsdan de kinderslaapkamers annex studeerkamers, waardoor zij hun huiswerk e.d. niet in de woonkamer hoeven te maken. Ook verschillen woonwagens bouwtechnisch van reguliere woningen. Woonwagens kunnen in zijn geheel of in delen worden verplaatst. Woonwagens zijn in de regel houtskeletbouw en daardoor brandgevoeliger dan woningen die uit steen en/of beton zijn opgetrokken.*

#### Toelichting toewijzingsverordening

*De toewijzingsverordening werkt via een puntenopbouwsysteem én op basis van categorieën. Het puntenopbouwsysteem gaat uit van een eenmalige puntentoekenning bij inschrijving én een periodiek op te bouwen puntenaantal. Bij het vrijkomen van een standplaats worden de standplaatszoekenden*

<sup>4</sup>) De toewijzingsverordening wordt tegelijk met het woonwagenbeleid vastgesteld. Het vaststellen van een toewijzingsverordening is een autonome bevoegdheid van de gemeenteraad.

uit de eerste categorie geraadpleegd. In deze eerste categorie zitten onder meer de inwonende meerderjarige kinderen. Degene met het hoogste puntenaantal binnen deze eerste categorie heeft het eerste recht op de vrijgekomen standplaats. Vindt geen toewijzing binnen de eerste categorie plaats, wordt vervolgens de volgende categorie geraadpleegd, enzovoorts. In totaal zijn er vier categorieën. De puntentoekenning en indeling in categorie is onder andere gebaseerd op familierelaties, de huidige woonvorm, afkomst (regio) en hoelang men al ingeschreven staat.

#### 4. In de praktijk

De volgende vier thema's geven duiding aan de wijze van uitvoering van het woonwagenebeleid:

1. Standplaatsen en locaties
2. Grondverkoop, huren en kopen
3. Schoon, heel, veilig, legaal en bereikbaar
4. Duurzaam/BENG

##### 4.1 Standplaatsen en locaties

Op advies van het Ministerie van BZK is een schriftelijke enquête uitgezet om regionaal te inventariseren wat de woonbehoefte van woonwagenebewoners is. Deze resultaten gaven - door onder andere de laaggeletterdheid en de moeilijkere bereikbaarheid van woonwagenebewoner-onvoldoende inzicht en een vertekend beeld in de lokale behoefte. Voor een betere behoefte-inventarisatie zijn daarom mondelinge gesprekken gevoerd met de lokale doelgroep.

##### *Lokaal onderzoek*

In het tweede kwartaal van 2022 inventariseerde de gemeente Horst aan de Maas de woonbehoefte onder de lokale standplaatshouders en -zoekenden door interviews af te nemen op het gemeentehuis. Er werden 22 gesprekken gevoerd en alle deelnemers leverden een registratieformulier in. 17 geïnteresseerden wonen in de gemeente Horst aan de Maas. Vijf van de geïnterviewden komen uit andere gemeenten en stellen nauwe familiebanden te hebben in de gemeente Horst aan de Maas en/of hebben hier op een woonwagenlocatie gewoond en willen daarom graag terug naar een woonwagen(standplaats) in onze gemeente. Twee van de geïnterviewden voldoen niet aan het afstammingsbeginsel en zijn daarom niet in het verdere onderzoek meegenomen.

Van elk interview heeft de gemeente een verslag opgesteld, dat door de geïnterviewde is ondertekend. Alle resultaten zijn samengevat in de rapportage inventarisatie woonbehoefte woonwagenstandplaatsen. De belangrijkste uitkomst van deze inventarisatie:

- Er zijn op korte termijn (0 tot 5 jaar) 19 woonwagenebewoners van 18 jaar en ouder op zoek naar een woonwagenstandplaats in onze gemeente, waarvan naar verwachting:
  - o 13 huurstandplaatsen met huurwoonwagens
  - o 6 koopstandplaatsen met eigendomswoonwagens
- Op de (middel)lange termijn (5 tot 20 jaar) verwachten we in de gemeente Horst aan de Maas dat nog eens 16 kinderen van huidige woonwagenebewoners zich zullen inschrijven om in aanmerking te komen voor een standplaats.

##### *Uitbreiding woonwagenstandplaatsen*

Op basis van de verkregen onderzoeksresultaten start de gemeente Horst aan de Maas met de realisatie van woonwagenstandplaatsen. Dit betreft nieuwe locaties of uitbreiding op bestaande locaties. Geschikte nieuwe locaties voor woonwagenstandplaatsen zijn echter zeldzaam: op geschikte kavels rust vaak al een bouwclaim en andere locaties zijn ongeschikt door overlap met milieuocontouren of (de nabijheid van) kwetsbare natuur.

Zoeken naar de 'perfecte locatie' is daarom niet kansrijk. Daarom zetten we in op het vinden van de 'meest geschikte locaties', waarbij we kijken naar oplossingen die ruimte bieden binnen de bestaande kaders. Uitgangspunt daarbij is dat woonwagenstandplaatsen onderdeel worden van woonwijken en niet los staan aan de rand van een kern.

Na vaststelling van het woonwagenebeleid wordt in het plan van aanpak herstructurering en uitbreiding bestaande woonwagenlocaties ingegaan op onder andere het wijzigen van huidige bestemmingsplannen en benoemen we het ontwerpen, ontwikkelen en inrichten van locaties. Door het vaststellen van het gemeentelijk woonwagen- en standplaatsenbeleid borgen we de uitvoering van deze plannen.

##### *Draagvlak en communicatie*

De ervaringen van andere Nederlandse gemeenten leren ons dat een woonwagenlocatie een uiterst gevoelige bestemming is; omwonenden willen een woonwagenlocatie vaak liever niet in hun 'achtertuin'. Daarom is een zorgvuldige locatiekeuze van groot belang en willen we ongerustheid bij omwonenden verminderen of zelfs wegnemen door een combinatie van voorlichting en de belofte van regulier beheer en toezicht, net zoals in alle andere woonwijken in een gemeente.

We stellen een communicatie- en participatieplan op, omdat goede en tijdige communicatie en participatie richting omwonenden en andere belanghebbenden veel weerstand kan wegnemen. Want... alleen als de beeldvorming rondom het onderwerp en het draagvlak vanuit de omgeving op orde zijn, kan het realiseren van extra woonwagendstandplaatsen succesvol worden.

#### **4.2 Grondverkoop, huren en kopen**

##### *Grondverkoop*

Als de locaties van nieuwe woonwagendstandplaatsen bekend zijn, vindt verkoop van de gronden plaats. De gemeente verkoopt de grond aan individuele woonwagendbewoners (kopers) of aan een woningcorporatie. De corporatie kan de grond verhuren aan woonwagendbewoners (in principe met huurwoonwagend).

Verkoop van gronden door de gemeente moet aan een aantal eisen voldoen:

- Voorafgaand aan de overdracht is de verkoop openbaar bekend gemaakt, zodat iedereen er kennis van kan nemen.
- We verkopen alleen standplaatsen aan mensen die hier op basis van de toewijzingsverordening voor in aanmerking komen. Zijn er meer gegadigden, dan wordt gehandeld volgens het gelijkheidsbeginsel, zodat iedereen gelijke kansen heeft op de koop. De beschikbaarheid, selectieprocedure, het tijdschema en de selectiecriteria dienen voor iedereen inzichtelijk te zijn, waarbij de selectiecriteria objectief, toetsbaar en redelijk moeten zijn. Vooral bij onderhandse verkopen is dit belangrijk. De opgestelde beleidsstukken, eventueel aangevuld met specifieke voorwaarden voor de betreffende locatie, helpen bij het maken van toewijzingskeuzes en zorgen ervoor dat de gemeente naar vertrouwen kan handelen. Alle belanghebbenden (gemeente, standplaatszoekenden, derden, etc.) zijn gebaat bij een transparant verdeelsysteem van schaarse woonwagendstandplaatsen.
- De gemeente regelt het bestemmingsplan en verkoopt de grond op basis van de getaxeerde waarde bouwrijp aan een woningcorporatie of een particulier. De inrichting als standplaats is voor rekening van de nieuwe eigenaar.

##### *Toewijzingsverordening*

De gemeente voert een toewijzingsverordening die de inschrijving en toewijzing regelt voor standplaatszoekenden. Standplaatszoekenden die voldoen aan enkele basiseisen kunnen zich inschrijven voor de wachtlijst. Deze basiseisen zijn onder meer gericht op de afstamming (alleen woonwagendbewoners), verbondenheid met de gemeente (sociale binding) en aanwezigheid van familieleden op een woonwagendlocatie (om wonen in familieverband mogelijk te houden). Als de vrijkomende standplaats een huurstandplaats (met huurwoonwagend) betreft, gaat de verhuur via de corporatie.

##### *Uitzonderingen op de toewijzingsverordening*

- *Overgangsregeling. Er geldt een overgangsregeling voor de standplaatszoekenden die al op de wachtlijst bij de corporatie staan voor een woonwagendstandplaats in Horst aan de Maas en aan de voorwaarden voldoen voor inschrijving volgens het nieuwe model. Deze standplaatszoekenden worden ingedeeld in de van toepassing zijnde categorie inclusief startpunten als genoemd in artikel 5 van de toewijzingsverordening. Deze groep standplaatszoekenden krijgt naast de categorie-indeling en de toegewezen startpunten, eenmalig extra punten toegekend, gelijk aan de optelsom van het aantal maanden dat zij ingeschreven staan bij de plaatselijke corporatie voor een huurstandplaats (met huurwoonwagend) in de gemeente Horst aan de Maas.*
- *Wanneer schriftelijk staat geregistreerd dat een standplaatshuurder (met een eigendomswoonwagend) wordt verzorgd door een van zijn familieleden (kind of kleinkind), dan spreken we van gereserveerde mantelzorg. Indien de huurder van de standplaats waaraan de gereserveerde mantelzorg is toegekend komt te overlijden of vanwege gezondheidsredenen moet vertrekken uit zijn of haar woonwagend, zal de standplaats eenmalig worden toegewezen aan de bij de gemeente geregistreerde mantelzorger. Daarbij wordt niet gekeken naar de wachtlijst. Dit voorkomt dat een eigen woonwagend dient te worden ontmanteld en verwijderd. Dat zou namelijk kapitaalvernietiging voor de nabestaanden zijn. Deze uitzondering geldt alleen bij de eigendomsconstructie huurstandplaats met eigendomswoonwagend (zie hoofdstuk 4.2).*
- *De corporatie kan een door de gemeente aangewezen kandidaat alleen afwijzen als deze kandidaat bij een corporatie een woning huurt, de vrijgekomen huurstandplaats wenst te huren maar geen positieve verhuurdersverklaring kan afgeven (maximaal 3 maanden oud)*
- *Op grond van de hardheidsclausule kan het college van burgemeester en wethouders in bijzondere situaties afwijken van de inschrijvings- en toewijzingsregels.*

##### *Huren en kopen*

Het verhuren van standplaatsen en/of woonwagend is geen wettelijke taak van de gemeente Horst aan de Maas. Een woningcorporatie zorgt voor het bouwen, verhuren en beheren van huurwoningen aan specifieke doelgroepen. Daar horen ook woonwagend bij, mits deze doelgroep behoren tot de huishoudens met een inkomen tot de huurtoeslaggrens. Woonwagendbewoners die qua inkomen niet tot de

primaire doelgroep van de woningcorporatie behoren, kunnen terecht bij de gemeente Horst aan de Maas voor een standplaats. Het gaat dan om woonwagenbewoners die genoeg financiële middelen hebben om een eigen standplaats en woonwagen te kopen.

#### *Standplaatsen die passen bij de vraag*

Op de (nieuwe) woonwagenlocaties streven we ernaar dat standplaatsen passen bij de vraag, net zoals dat op dit moment het geval is. Door zowel huur- als koopplaatsen aan te bieden, kunnen woonwagenbewoners uit verschillende inkomensgroepen samenwonen met hun families. Dat is belangrijk, omdat het wonen in familieverband het hoogste goed is binnen de woonwagencultuur.

#### *Eigendomsconstructies*

Binnen het nieuwe woonwagen- en standplaatsenbeleid zijn, met de opties huur of koop, de volgende eigendomsconstructies mogelijk:

- *Huur-huur*  
Dit betreft een huurstandplaats met een huurwoonwagen, bestemd voor huishoudens die behoren tot de primaire doelgroep van een woningcorporatie.
- *Huur-koop*<sup>5</sup>  
Hierbij gaat het om een huurstandplaats met een koopwoonwagen. De bewoner huurt een 'kale' standplaats en plaatst hier zijn eigen, gekochte woonwagen op. De verantwoordelijkheid voor de aanschaf en het onderhoud van de woonwagen rust daarmee op de bewoner. De corporatie heeft de keuze om haar grond niet te verhuren maar aan de bewoner in erfpacht te verstrekken.
- *Koop-koop*  
De koop-koopconstructie is bedoeld voor de woonwagenbewoners met midden- en hoge inkomens, die zelf een standplaats én een woonwagen kunnen kopen. Deze combinatie komt de leefbaarheid van een woonwagenlocatie ten goede en maakt het wonen in familieverband makkelijker. Wel gelden er aanvullende voorwaarden omdat het streven is om de verkochte standplaatsen te behouden voor de doelgroep (woonwagenbewoners).

#### *Verkoop bestaande huurstandplaatsen met eigendomswoonwagens*

De vraag luidt in welke mate verkoop van huurstandplaatsen wenselijk is. Het kan weliswaar tegemoetkomen aan de behoefte van een individuele bewoner, maar kan lokaal leiden tot uitdunning van het sociale huurbestand. Lokale tekorten aan standplaatsen kunnen daarmee verschuiven van de huur naar de koopsector. Verkoop van huurstandplaatsen aan de zittende huurders kan daarentegen het terugdringen van 'scheefhuur' bevorderen.

Bestaande huurstandplaatsen met eigendomswoonwagens mogen worden verkocht aan de zittende huurders (of bij mutatie aan de eerstvolgende op de wachtlijst). De oneigenlijke combinatie huurstandplaats met een eigendomswoonwagen zorgt op lange termijn voor problematische situaties. Om deze redenen streeft de gemeente op lange termijn naar de combinaties huurstandplaatsen met huurwoonwagens en koopstandplaatsen met eigendomswoonwagens. Met de woningcorporatie wordt dan ook afgesproken dat huurstandplaatsen met huurwoonwagens in principe niet mogen worden vervreemd en tot de sociale kernvoorraad horen.

#### *Sociale kernvoorraad*

Het aantal standplaatsen per 1.000 woningen in Nederland ligt tussen 0,3 (Flevoland) en 2,1 (Limburg). Het landelijk gemiddelde is 1,1 standplaats per 1000 woningen (Bron: 'Herhaalmeting woonwagenstandplaatsen in Nederland', maart 2021). De gemeente Horst aan de Maas heeft volgens dit rapport 0,8 standplaatsen per 1000 woningen.

Gemeenten moeten volgens het kabinet ernaar streven dat 30 procent van het woningbestand uit sociale huurwoningen bestaat.

De gemeente Horst aan de Maas streeft naar een gelijke verhouding. Dit betekent dat minimaal 30 procent van de woonwagenstandplaatsen binnen de gemeente huurstandplaatsen met huurwoonwagens zijn en dat deze woonvorm tot het sociale kernvoorraad huurstandplaatsen met huurwoonwagens behoort. Deze sociale kernvoorraad mag nooit verkocht worden.

### **4.3 Schoon, heel, veilig, legaal en bereikbaar**

#### *Schoon, heel en veilig*

Vanwege de openbare ruimte, orde en veiligheid moeten de nieuwe- als de bestaande woonwagenlocaties schoon, heel en veilig zijn, net zoals dat voor andere woonwijken in de gemeente geldt. Dat betekent bijvoorbeeld:

5 ) Waar deze optie bestaat houdt de gemeente deze in stand. Maar voor de toekomst wordt huur-koop ontmoedigd omdat als iemand grond huurt, diegene ook opstal moet vestigen omdat er anders sprake is van natrekking. En bij het recht van opstal moet ook overdrachtsbelasting betaald worden en dat is bij woonwagenstandplaatsen niet van toepassing.

- Dat gemeente het beheer en onderhoud van de openbare ruimte op en rond woonwagenlocaties uitvoert.
- Dat achterstallig onderhoud op bestaande woonwagenlocaties in beeld is/wordt gebracht en wordt weggevoerd.
- Dat er handhaving plaatsvindt op nieuwe- en bestaande woonwagenlocaties. De gemeente kan dan optreden tegen bestaande bouwwerken op woonwagenlocaties waarbij de omgevingsvergunning of het bestemmingsplan niet is nageleefd, met legalisering of verwijdering tot gevolg.

Daarnaast moeten de woonwagenlocaties voldoen aan de geldende wet- en regelgeving, denk bijvoorbeeld aan brandveiligheid. Uitzonderingen met betrekking tot de eerdergenoemde woonwagencultuur en daarbij horende woonvormen daargelaten.

#### *Legaal*

Om een nieuwe woonwagenstandplaats (aanleg en inrichting) te realiseren, is een omgevingsvergunning nodig. Dit geldt ook voor de plaatsing van een woonwagen. Aanvragen en afgeven vindt plaats via de gemeente en dient te gebeuren voordat een woonwagen wordt geplaatst op de daarvoor bestemde woonwagenstandplaats. Ook andere bouwwerken op en rondom de standplaats moeten legaal zijn.

#### *Bereikbaar*

De woonwagenlocaties moeten voor iedereen bereikbaar zijn. Denk aan bewoners en bezoekers per auto, fiets of te voet. Maar ook vrachtverkeer (zoals vuilniswagens en verhuishagens), leveranciers, postbezorgers en hulpdiensten dienen ter plaatse te kunnen komen. Daarom moeten de ontsluitingswegen geschikt zijn om het verkeer van en naar de woonwagenlocatie vlot en veilig af te wikkelen. Dat betekent bijvoorbeeld dat er bij voorkeur geen afgesloten hofjes met één in- en uitgang worden gerealiseerd, maar er altijd een openbare doorgangsweg aan het terrein ligt. Voor de veiligheid, maar ook omdat de woonwagenlocatie onderdeel is van een woonwijk. Ook zonder hofje blijft de culturele identiteit (het wonen in familieverband en het wonen in een woonwagen) behouden.

Uitgangspunt is daarom dat de wegen in de omgeving zijn ingericht (of kunnen worden aangepast) volgens de landelijke richtlijnen, waarbij rekening wordt gehouden met de te verwachten verkeersdrukte. Hetzelfde geldt voor de parkeerruimte. Er moet voldoende parkeerruimte voor bewoners en bezoekers zijn op de (nieuwe) woonwagenlocatie(s). Hoeveel parkeervakken er nodig zijn, berekenen we aan de hand van de gemeentelijke Parkeernormennota.

#### **4.4 Duurzaam/BENG**

Voor alle nieuwbouw in Nederland geldt dat deze vanaf 1 januari 2018 in principe gasloos moet zijn. Daarnaast gelden er steeds strengere eisen voor 'bijna energieneutrale gebouwen' (BENG).

Woonwagens en standplaatsen zijn daar niet van uitgesloten, maar de eisen zijn in bepaalde gevallen onbetaalbaar voor deze specifieke woonvorm. Dat komt onder andere doordat de hypotheekmogelijkheden en NHG voor een woonwagenbewoner veel beperkter zijn dan voor reguliere woningbezitters. Daarom moet het woonwagen- en standplaatsenbeleid hiervoor mogelijke oplossingen faciliteren. Het uitgangspunt is dat nieuwe woonwagens gasloos zijn en aan de BENG-eisen voldoen. B&W heeft, mits onderbouwd, de bevoegdheid om te besluiten een uitzondering te maken voor particuliere woonwageneigenaren en een ontheffing voor een gasaansluiting te vragen (ontheffing van de wet Voortgang Energietransitie). Voor nieuwe woonwagens in eigendom van een woningcorporatie gaat de gemeente wel uit van gasloos bouwen.

#### **5. Ter afsluiting**

Of inwoners nu in een stenen huis of in een woonwagen wonen, het maakt niet uit. De gemeente wil het beleid op orde hebben en voor iedere inwoner van Horst aan de Maas zoveel als mogelijk dezelfde regels hanteren. Het vaststellen van het woonwagen- en standplaatsenbeleid is een eerste stap; het beleid vormt de basis voor de toekomst. De voortgang wordt gemonitord en indien nodig wordt het beleid bijgesteld of aangevuld.

Praktisch is er al een en ander in gang gezet. Zo is er een coördinator woonwagenzaken aangesteld als contactpersoon namens de gemeente. Deze persoon heeft met de bewoners van de standplaatsen en standplaatsaanvragers individueel gesproken, verteld over het toekomstige woonwagenbeleid, wat het doel ervan is en wat de consequenties en kansen hiervan zijn voor de bewoners. Ook is in kaart gebracht wat de wensen en behoeften zijn van de huidige woonwagenbewoners. Afspraken en verwachtingen zijn daardoor over en weer duidelijk en beslaan onder andere het volgende:

- De gemeente Horst aan de Maas zet zich in om extra standplaatsen te realiseren voor de lokale standplaatszoekenden (boven op de capaciteit van 14 standplaatsen die er al zijn op de bestaande vier woonwagenlocaties en rekening houdende met natuurlijk verloop bij bestaande huurrelaties).



- De (nieuwe) standplaatsen bestaan uit een mix van huur- en koopstandplaatsen.
- Zowel de mogelijke nieuwe als de bestaande woonwagenlocaties zijn schoon, heel en veilig.
- De (nieuwe) woonwagenlocaties voldoen aan de geldende wet- en regelgeving.
- Woonwagenbewoners moeten een wooncarrière c.q. groei-model kunnen doormaken op een standplaats. Dit wil zeggen dat zij hun woonwagen moeten kunnen aanpassen aan hun vermogenspositie en/of de toekomstige familiale omstandigheden.
- De nieuwe woonwagenstandplaatsen zijn in principe gasloos en voldoen aan de BENG-eisen.
- De koopkavels zijn betaalbaar voor de doelgroep en blijven voor zover mogelijk beschikbaar voor de lokale woonwagengemeenschap en hun directe familieleden.
- Gemeente en woningcorporaties maken concrete afspraken over de realisatie van voldoende huurstandplaatsen en leggen dit vast in prestatieafspraken.
- De sociale kernvoorraad van huurstandplaatsen met een huurwoonwagen is minimaal 30%.
- Er is een eenduidig toewijzingsbeleid dat ruimte geeft aan het leven in familieverband.

*Voor meer detailinformatie en achtergrond wijzen we naar (de bijlagen):*

- *Beleidskader gemeente Horst aan de Maas*
- *Plan van aanpak herstructurering en uitbreiding bestaande woonwagenlocaties*
- *Toewijzingsverordening woonwagenstandplaatsen*
- *Rapportage inventarisatie woonbehoefte woonwagenstandplaatsen*

*Aldus besloten in de openbare vergadering van 7 maart 2023.*

*De raad voornoemd,*

*De voorzitter,  
drs. R.F.I. Palmén*

*De griffier,  
mr. R.J.M. Poels*

## Beleidskader gemeente Horst aan de Maas

### 1. Inleiding

In 1999 werd de Woonwagenwet ingetrokken. De bijzondere maatregelen en voorzieningen voor deze doelgroep, die zijn vastgelegd in het reguliere beleidsproces, werden opgeheven.

De problematiek werd door de landelijke overheid als afgedaan beschouwd. Woonwagenbewoners zijn vanaf dit moment 'gewoon' burgers wonend in een woonwagen. Beleid beperkt zich enkel tot het inrichten en beheren van standplaatsen, met een sterke wens van de overheid om de locaties over te dragen aan woningcorporaties.

Met de afschaffing van de Woonwagenwet in 1999 zijn gemeenten formeel ontslagen van de verplichting om exclusief beleid voor woonwagenbewoners te formuleren. Woonwagenbewoners hebben vanaf nu geen bijzondere rechten of uitzonderingspositie meer (bijvoorbeeld het recht op een standplaats).

Het woonwagenbeleid is vanaf 1999 geïntegreerd in het reguliere volkshuisvestingsbeleid. Gemeenten hebben hiermee volledige beleidsvrijheid gekregen ten aanzien van woonwagenlocaties en de standplaatsen.

In de periode tussen 1999 en 2018 zijn veel gemeenten overgegaan tot afbouwbeleid, in de volksmond 'uitsterfbeeld' genoemd. Vrijkomende standplaatsen werden niet langer verhuurd, maar werden opgeheven c.q. geamoveerd.

Ook het woonwagenbeleid van de Gemeente Horst aan de Maas kende een zogeheten uitsterfbeeld; leeggevallen standplaatsen werden niet opnieuw verhuurd en er werden geen nieuwe standplaatsen aangelegd voor de kinderen.

Het College voor de Rechten van de Mens heeft geoordeeld dat het uitgevoerde uitsterfbeeld beleid in strijd is met het grondwettelijk recht op gelijke behandeling.

Hierop heeft de Nationale Ombudsman een rapport uitgebracht waarin hij stelde dat onder andere de gemeenten tekort schoten in hun betrouwbaarheid ten aanzien van woonwagenbewoners. De culturele identiteit werd onvoldoende erkend en gefaciliteerd door de gemeentes, aldus de Nationale Ombudsman.

In reactie hierop heeft het ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties, met advies van onder andere het College voor de Rechten van de Mens het beleidskader 'gemeentelijk woonwageng- en standplaatsenbeleid' (hierna: beleidskader BZK) ontwikkeld. Gemeente Horst aan de Maas zal daarom het woonwagenbeleid in overeenstemming brengen met de mensenrechtelijke uitgangspunten. Het beleidskader BZK geeft handvatten voor nieuw beleid.

### 2. Beleidskader gemeentelijk woonwageng- en standplaatsenbeleid – BZK

Het beleidskader 'Gemeentelijk woonwageng- en standplaatsenbeleid' geeft een visie op het standplaatsenbeleid dat in lijn is met het mensenrechtelijk kader voor de culturele identiteit van Roma, Sinti en woonwagenbewoners. Dit document is tot stand gekomen in samenspraak met de Vereniging Nederlandse Gemeenten (VNG), het Interprovinciaal Overleg (IPO), Aedes en vertegenwoordigers van Roma, Sinti en woonwagenbewoners. Het betreft een 'beleidskader' en is dus geen 'beleidsregel'. Het stuk is dan ook geen wet c.q. heeft (vooralsnog) geen juridische gevolgen. Het beleidskader geeft richting en bevat landelijke uitgangspunten, waardoor opvolging wenselijk is. De gemeente Horst aan de Maas zal grotendeels de adviezen in dit beleidskader volgen, maar loopt ook tegen beperkingen aan. Zo kan zij de corporatie niet dwingen tot overname.

Concreet geeft het beleidskader aan:

1	De gemeente stelt het beleid voor woonwagens en standplaatsen vast als onderdeel van het volkshuisvestingsbeleid.	Opstellen woonwagenbeleid
2	Het beleid dient voldoende rekening te houden met en ruimte te geven voor het woonwagenleven van woonwagenbewoners.	Implementeren mensenrechtelijk kader
3	De behoefte aan standplaatsen moet in kaart worden gebracht.	Inventarisatie woonbehoefte
4	Corporaties voorzien in de huisvesting van woonwagenbewoners voor zover deze tot de doelgroep behoren.	Wonen Limburg
5	De afbouw van standplaatsen is niet toegestaan (behoudens uitzonderlijke omstandigheden) zolang er behoefte is aan standplaatsen.	De leeggevallen standplaatsen worden opnieuw ingevuld

6	Een woningzoekende Roma, Sinti of woonwagenebewoner die dit wenst, moet binnen redelijke termijn kans maken op een standplaats.	Landelijk gemiddelde benodigde inschrijftijd is zo'n 7 jaar
---	---	---

*NB: Een door de woningcorporaties in het leven geroepen BV of stichting is aan dezelfde regels gebonden als de woningcorporaties zelf.*

Woonwagenebewoners hebben het recht om in een woonwagen te leven en gemeenten moeten dat mogelijk maken. Hiermee omarmt de Rijksoverheid de visie van het Europese Hof voor de Rechten van de Mens (EHRM) en de aanbevelingen van de Nationale Ombudsman.

De ontwikkeling van het aantal standplaatsen wordt door de minister gemonitord.

### 3. Mensenrechtelijke (juridische) plicht

Woonwagenebewoners hebben een eigen culturele identiteit, welke nu beschermd wordt in verschillende verdragen. Nederland heeft deze verdragen ook ondertekend. Dit brengt voor Nederland de verplichting mee voldoende standplaatsen te faciliteren zodat de woonwagenebewoner kan leven volgens hun tradities en culturele identiteit, zijnde wonen in een woonwagen en wonen in familieverband. Een betrouwbare overheid die zich bindt aan verdragen, moet zich ook inzetten om de mensenrechten te waarborgen. De betrouwbare inzet moet toezien op het inventariseren van de behoefte aan standplaatsen, het correct toewijzen van standplaatsen en door bij de herontwikkeling van bestaande woonwagenlocaties rekening te houden met het recht van woonwagenebewoners om volgens hun culturele identiteit te wonen<sup>5</sup>.

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

#### 1. **Recht op huisvesting**

Het recht op huisvesting houdt in 'een bevordering van voldoende woonegelegenheden is voorwerp van zorg der overheid', aldus artikel 22, tweede lid van de Grondwet. Dit ziet op het aantal woningen, de kwaliteit en de veiligheid en de betaalbaarheid van de woningen. Het recht op huisvesting geeft geen recht op een woonruimte, maar het woonwagenbeleid moet erop gericht zijn dat slechts in noodgevallen een situatie van onvoldoende wooneenheden zou bestaan:

- Internationaal Verdrag inzake economische, sociale en culturele rechten (artikel 11, eerste lid);
- Herzien Europees Sociaal Handvest (artikel 31);
- Handvest van de Grondrechten van de Europese Unie (artikel 31, lid 3);
- Grondwet (artikel 22, lid 2).

#### 2. **Recht op gelijke behandeling**

Het recht op een gelijke behandeling houdt in dat woonwagenebewoners niet nadeliger mogen worden behandeld vanwege het feit dat zij woonwagenebewoners zijn. Om die reden heeft het College voor de Rechten van de Mens geoordeeld dat een uitsterfbeleid, zoals veel gemeenten hanteerde, van woonwagenstandplaatsen discriminerend is als dit uitsterfbeleid is gericht op het laten verdwijnen van woonwagenbewoning. Ook als men kiest voor geen uitbreiding van het aantal standplaatsen, dan is dit uitsterfbeleid, daar de jongeren geen eigen standplaats krijgen en dus hun cultuur niet kunnen voortzetten.

- Internationaal Verdrag inzake de uitbanning van alle vormen van rassendiscriminatie (artikel 5, onderdeel e, onder iii);
- Europees verdrag voor de Rechten van de Mens (artikel 14);
- Handvest van de Grondrechten van de Europese Unie (artikel 21);
- Richtlijn nr. 2000/43/EG houdende toepassing van het beginsel van gelijke behandeling van personen ongeacht ras of etnische afstamming;
- Grondwet (artikel 1);
- Algemene wet gelijke behandeling.

#### 3. **Recht op vrijheid van vestiging**

- Internationaal verdrag inzake burgerrechten en politieke rechten (artikel 12);
- Europees Verdrag voor de Rechten van de Mens (artikel 2 van het Vierde Protocol).

#### 4. **Recht op eerbiediging privé-, familie- en gezinsleven**

Eenieder heeft recht op respect voor zijn privéleven, zijn familie- en gezinsleven, zijn woning en zijn correspondentie, aldus artikel 8 van het Europees Verdrag van de Rechten van de Mens (EVRM). Een woonwagen is aan te merken als een 'woning' en valt hierdoor onder de bescherming van artikel 8 EVRM. Hiervoor is het o.a. bepalend dat de bewoner een 'voldoende en voortdurende band heeft met een specifieke woonwagen(standplaats)'. Van belang is een kenmerk van de identiteit van woonwagene-

5) Woonwagenebewoner zoekt standplaats, rapport 2017/060 van de Nationale ombudsman

bewoners: 'het wonen in een woonwagen waarbij familiebanden in onderlinge verbondenheid een belangrijke rol spelen'. Uit jurisprudentie van het EVRM blijkt dat de overheid een positieve verplichting heeft om de cultuur te beschermen en het woonwageneven te faciliteren.

- Europees Verdrag voor de Rechten van de Mens (artikel 8);
- Grondwet (artikel 10).

#### ***Uitspraken Europees Hof voor de Rechten van de Mens (EVRM)***

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

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

Een mensenrechten-proof woonwagen- en standplaatsenbeleid vergt een omslag in denken en doen van de gemeente en samenwerkingspartners. Om hier op een goede manier invulling aan te kunnen geven moet de gemeente investeren in de bewustwording en erkenning van de woonwagencultuur, zowel binnen de eigen organisatie, alsook in de samenwerking met externe partijen (corporaties, beheerorganisaties, omwonenden) die betrokken zijn bij het woonwagenebeleid.

Tegelijkertijd is het van belang dat aan woonwagenebewoners dezelfde rechten toekomen als aan niet-woonwagenebewoners, of het nu gaat om het verkrijgen van een hypotheek, verzekeringen, een baan, het beheer van de openbare ruimte op een woonwagenlocatie of de handhaving van de openbare orde. Banken, verzekeraars en andere partijen in het financieel-economisch verkeer worden door woonwagenebewoners als een groot struikelblok ervaren. Veel woonwagenebewoners lopen tegen problemen aan bij het afsluiten van verzekeringen en hypotheek. Verzekeraars en hypotheekverstrekkingen behandelen aanvragen voor standplaatsen en woonwagens anders dan die voor reguliere woningen en dat belemmert het eigenwoningbezit van woonwagenebewoners, wat hun economische en maatschappelijke positie in de samenleving beïnvloedt.

#### ***Gemeentelijk beleid***

Voor de gemeente betekent dit dat in ons woonwagenebeleid aandacht moet zijn voor de specifieke woonbehoefte van woonwagenebewoners, waarbij rekening wordt gehouden met onder andere de hierboven besproken mensenrechten. De behoefte kenmerkt zich door het wonen in een woonwagen en door het in familieverband samenwonen op een woonwagenlocatie.

#### **4. Morele plicht – beoogd maatschappelijk effect/ doelstelling.**

De woonwagenlocaties dienen te voldoen aan de gestelde eisen die van toepassing zijn in de gehele gemeente. Veiligheid in de meest brede zin van het woord een belangrijke pijler, wat tevens betekent dat handhaafbaarheid geen knelpunt mag zijn.

Met het vaststellen van het woonwagenebeleid wordt er een duidelijke keuze gemaakt die ook helderheid en zekerheid geeft aan de betrokken bewoners en hun toekomst mogelijkheden. De woonwagencultuur is al lange tijd met Horst aan de Maas verbonden. Het nieuwe beleid biedt een goede basis om samen met de bewoners te bouwen aan wederzijds vertrouwen en geeft vorm aan de door beide partijen gewenste goede, schone en veilige woonomgeving.

Ook in Horst aan de Maas streven we naar een inclusieve samenleving. Iedereen moet binnen zijn cultuur kunnen meedoen aan onze samenleving en zijn verantwoordelijkheid als inwoner voor de gemeenschap nemen. Daarbij is veiligheid in de meest brede zin van het woord een belangrijke pijler. Met het vaststellen van het woonwagenebeleid wordt er een duidelijke keuze gemaakt die ook helderheid en zekerheid geeft aan de betrokken bewoners en hun toekomst mogelijkheden.

#### **5. Financiële plicht - middelen voor standplaatsen**

Mede op basis van een locatieonderzoek zal de gemeenteraad besluiten over locaties waar de nog benodigde woonwagenstandplaatsen kunnen worden gerealiseerd. De gemeente zal een stuk grond of stukken grond aanwijzen waar via een bestemmingsplanwijziging de bestemming 'Wonen-Woonwagene' op komt. De gemeente gaat met de woningcorporatie in gesprek om huurstandplaatsen met huurwoonwagens aan te leggen en te exploiteren voor die mensen uit de doelgroep woonwagenebewoners die qua inkomen tot de primaire doelgroep van de corporaties behoren. Het betreft de huishoudens met een inkomen tot aan de huurtoeslaggrens.

Voor woonwagendbewoners die qua inkomen niet tot de doelgroep van de corporaties behoren, zal de gemeente in standplaatsen moeten voorzien. De gemeente verkoopt aan de rechthebbenden bouwrijpe grond, waarna zij zelf voor de aanleg en inrichting van de standplaats zorgen.

### 5.1 Rol gemeente

Uit het beleidskader 'Gemeentelijk woonwagen- en standplaatsenbeleid' van het Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties d.d. 12 juli 2018 valt het volgende te concluderen:

1. De gemeente zorgt voor een stuk grond waar de bestemming 'woonwagendbewoning' op zit;
2. De woningcorporatie zorgt voor de aanleg van de standplaatsen, het verstrekken van huurwoonwagens en de exploitatie ervan.

Hierbij dient de kanttekening te worden gemaakt dat de woningcorporatie alleen hoeft te zorgen voor diegenen die tot haar doelgroep behoren, dus mensen beneden de sociale inkomensgrens. Primair is de woningcorporatie verantwoordelijk voor de mensen die tot hun doelgroep behoren, daar waar maatwerk nodig is zullen wij in overleg treden met woningcorporatie. Dit betekent dat de gemeente zorg zal moeten dragen voor de levering van een standplaats voor deze mensen. Dit zal alsdan op basis van koop-koop gebeuren.

### 5.2 Begripsbepalingen

- *Standplaats*  
een kavel, bestemd voor het plaatsen van een woonwagen, waarop voorzieningen aanwezig zijn die op het leidingnet van de openbare nutsbedrijven, andere instellingen of van gemeenten kunnen worden aangesloten (*artikel 1, onderdeel j, van de Wet op de huurtoeslag*);
- *Woonwagen*  
een voor bewoning bestemd gebouw dat is geplaatst op een standplaats en dat in zijn geheel of in delen kan worden verplaatst (*artikel 1, onderdeel l, van de Wet de huurtoeslag*);
- *Huurovereenkomst*  
de overeenkomst tussen de huurder en de verhuurder van de standplaats met toebehoren, waarin de huurbepalingen voor de standplaats zijn geregeld.

## 6. Beleid en beleidskaders

### 6.1 Brandveiligheid

Als kader geldt hierbij het vigerende Bouwbesluit en de 'Handreiking Brandveiligheid van woonwagens en woonwagenlocatie' van de voormalige VROM-inspectie.

Er kan een nieuw (paraplu)bestemmingsplan of een separaat projectbesluit voor de bestaande woonwagencentra worden opgesteld of dit wordt meegenomen bij de nieuwe omgevingsvisie.

Op basis van deze voorgenoemde bestemmingsplanwijziging kan een brandveilige plaatsing van (clusters van) woonwagens in de praktijk nog beter worden afgedwongen. Maar ook met de huidige bestemmingsplannen kan in de meeste gevallen al 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 zonder dat daarvoor de benodigde brandveiligheidsvoorzieningen zijn getroffen.

In een brandcompartiment liggen maximaal 4 woonwagens met bijbehorende nevenfuncties. Het gebruiksovervlakte van de wagens inclusief de nevenfuncties bedraagt niet meer dan 1000m<sup>2</sup>. Tussen 2 brandcompartimenten (2 clusters van maximaal 4 woonwagens) geldt er een weerstand tegen brandoverslag en branddoorslag (wdbod) van tenminste 30 minuten, of de afstand tussen deze 2 clusters is 5 meter. Daarnaast geldt dat tussen 2 woonwagens (gezien tussen de 2 clusters) een afstand zit van 5 meter waarbij deze afstand wordt bepaald op basis van spiegelsymmetrie. Kortom:

Maximaal 4 woonwagens welke samen binnen 1 brandcompartiment liggen mogen volgens de wetgever tegen elkaar aan geplaatst worden. Tussen 2 woonwagens van verschillende brandcompartimenten geldt een fysieke afstand van 5 meter (op basis van spiegelsymmetrie ligt iedere woonwagen op 5 meter van elkaar af, dus tenminste fysiek 2,5 meter vanaf de perceelgrens). Tussen nevenfuncties van de woonwagens (bergingen e.d.) in verschillende brandcompartimenten geldt een wdbod van tenminste 30 minuten.

De eis die een verzekering oplegt om ook binnen een brandcompartiment tussen woonwagens tenminste 5 meter afstand te behouden is niet iets waar de gemeente op hoeft/kan handhaven. In een bestemmingsplan kunnen wij hier alleen qua positionering van de bouwvlakken rekening mee houden. Als we dat doen kan de gemeente wel handhavend optreden.

### 6.2 Bestemmingsplan

Het bestemmingsplan is tot de inwerkingtreding van de Omgevingswet het gemeentelijk instrument, waarin de gebruiks- en bouw mogelijkheden van alle openbare en particuliere gronden binnen de gemeentegrenzen zijn geregeld. Het uitgangspunt is dat aanvragen om een omgevingsvergunning in principe aan het bestemmingsplan moeten voldoen.

Voor de bestaande woonwagenlocaties dienen de nu geldende bestemmingsplannen gewijzigd te worden. Voor de nieuwe woonwagenlocaties zal de gemeente één of meerdere stukken grond specifiek bestemmen voor de woonwagenstandplaatsen. Voor deze nieuwe woonwagenlocaties zullen (nieuwe) planregels worden opgesteld over de bouw- en gebruiksmogelijkheden. Deze regels worden vastgelegd in een nieuw bestemmingsplan (straks omgevingsplan). Daarna volgt het ontwerp, de ontwikkeling en inrichting van de locatie(s).

### **6.3 Omgevingsvergunning**

Het nieuwe woonwagenbeleid vormt een nieuw ijkmoment om, in die gevallen waarin een bouwwerk is gebouwd zonder of in afwijking van de omgevingsvergunning of in strijd met het bestemmingsplan, te bepalen of de gemeente als bevoegd bestuursorgaan daartegen wenst op te treden.

Handhaving is – ongeacht de eigendomssituatie – een gemeentelijke publieke taak, waarbij de beginselplicht tot handhaving voorop staat.

In het kader van handhaving zal steeds moeten worden bepaald of de overtreding door middel van een omgevingsvergunning te legaliseren is. Ook kan van handhaving worden afgezien als handhaving onevenredig is in verhouding tot het daarmee te dienen belang.

Indien een omgevingsvergunning dient te worden aangevraagd zal de benodigde omgevingsvergunning worden aangevraagd door de eigenaar van de gronden. De volgende uitgangspunten zullen hierbij in acht worden genomen:

1. Voor alle op het ijkmoment bestaande woonwagens zal een omgevingsvergunning moeten worden uitgevraagd, behoudens die woonwagens die er al voor 1995<sup>6</sup> stonden of woonwagens van na 1995 waarvoor reeds een omgevingsvergunning is verleend.
2. Voor de bijgebouwen die aanwezig zijn op het ijkmoment zal voor het maximaal 33m<sup>2</sup> (4 x 3 = 12 m<sup>2</sup> berging, en 7 x 3 = 21 m<sup>2</sup> bebouwingszone eigen opstallen) een omgevingsvergunning dienen te worden aangevraagd. Deze bijgebouwen moeten ook aan de overige eisen van het bestemmingsplan voldoen. In overleg met de bewoners van de standplaats zal de situatietekening worden opgesteld voor wat betreft de bijgebouwen die al dan niet gelegaliseerd kunnen worden.
3. Voor het overige worden de bijgebouwen niet gelegaliseerd. Dit houdt in dat deze bijgebouwen moeten worden verwijderd door de bewoners. Mocht dit niet gebeuren, zal hierop worden gehandhaafd.

Voor woonwagens en bijgebouwen die na het ijkmoment worden gebouwd, verbouwd of waarvoor anderszins vergunning plichtige activiteiten plaatsvinden, zal een aanvraag omgevingsvergunning door de eigenaar van de woonwagen moeten worden gedaan. Deze aanvragen worden getoetst aan het dan geldende bestemmingsplan en aan de dan geldende eisen van het Bouwbesluit.

### **6.4 Wooncarrière**

Huizenbewoners kopen een huis. Door middel van het eerst huren van een huis en vervolgens kopen, maakt een huisbewoner woon carrière.

Feitelijk is het bij de woonwagenbewoners niet anders. Anders dan bij huizenbewoners, hebben zij een 'mobiele' woning. Zij kunnen hun woning meenemen of kunnen deze verkopen aan een startend stel. Zo verhuizen vele woonwagens jaarlijks in Nederland, van standplaats naar standplaats.

Echter, sinds 01-01-2021 zijn de BENG-eisen verplicht zijn worden alleen nog maar standplaatsen aangelegd die aardgas vrij zijn. Een bestaande woonwagen ombouwen is zeer lastig (de constructie is hier niet op berekend) én zeer kostbaar. Het hele systeem van de wooncarrière stort in. Bestaande (tweedehands) woonwagens kunnen niet meer worden doorverkocht en zijn dus feitelijk weinig tot niets meer waard.

Hoe moet een starter dan beginnen? Als hij geluk heeft kan hij een standplaats met huurwoonwagen huren, maar zal vanaf dat moment nooit meer zelf een kapitaal kunnen opbouwen voor een eigen woonwagen, omdat er simpelweg geen standplaatsen beschikbaar zijn. En de corporatie zit er ook niet op te wachten dat een huurder na vijf jaar zegt: "neem de woonwagen maar terug, ik ga een eigen woonwagen kopen." Een dilemma dus.

6) In 1995 werd het ook voor woonwagens verplicht om over een bouwvergunning te beschikken.

### **6.5 Biogas of warmtenet op het nieuwe gedeelte van de woonwagenlocatie**

Als de gemeente de woonwagencultuur en de hierbij passende vorm van wooncarrière wil respecteren, dan is de oplossing gelegen in maken van een uitzondering. Ongelijke gevallen, ongelijk behandelen. Als de nieuwe woonwagenstandplaatsen worden aangesloten op biogas, het warmtenet of stadsverwarming, dan kan het systeem van de wooncarrière blijven bestaan en zijn er veel minder huurwoonwagens benodigd.

### **6.6 Ontheffing wet VET**

Een ander alternatief is als er een ontheffing wordt aangevraagd op de wet VET (= Wet Voortgang Energietransitie). Alleen het college van burgemeester en wethouders van de gemeente mag, als daar goede redenen voor zijn, bepalen dat er voor een bepaald perceel of een bepaald gebied een uitzondering wordt gemaakt en dat daar wel een gasaansluiting mag komen. De hoofdregel is dat de gasaansluitplicht niet geldt voor nieuwbouw. Hierop zijn twee uitzonderingen. De gasaansluitplicht geldt toch wel als:

- Voor het bouwwerk vóór 1 juli 2018 de aanvraag voor een vergunning is ingediend;
- Het bouwwerk in een gebied komt dat een college van burgemeester en wethouders heeft aangewezen als een gebied waar aansluiting op het gastransportnet strikt noodzakelijk is om zwaarwegende redenen van algemeen belang.

### **6.7 Huur of koop**

#### *Variant 1. Huur*

Huurstandplaats met huurwoonwagen via de woningcorporatie=> Deze behoort tot de sociale kernvoorraad => kan nooit worden gekocht.

#### *Variant 2. Koop*

Bouwrijpe kavel / zelf inrichten standplaats => eigen woonwagens + berging plaatsen.

#### Voorwaarden voor verkoop nieuwe standplaatsen

1. De standplaats wordt verkocht in bouwrijpe staat, voor een marktconforme waarde die wordt bepaald door taxatie. De taxateur wordt door de gemeente aangewezen.
2. Bewoner regelt de financiering (spaargeld, lening via bank of familie/vrienden).
3. Alle (te plaatsen) opstallen dienen uiteindelijk te zijn vergund of kunnen worden gelegaliseerd.
4. De standplaats blijft het hoofdverblijf van de koper (zelfbewoningsplicht);
5. Als men de standplaats in eigendom heeft en men wil deze doorverkopen, dan moet de standplaats de eerste 10 jaar te koop worden aangeboden aan de gemeente ('kwalitatief beding / kettingbeding'). Dit is bedoeld om te voorkomen dat de verkoopprijzen enorm stijgen. Na de periode van 10 jaar mag de bewoner de standplaats alleen verkopen aan standplaatszoekenden uit de wachtlijst van Horst aan de Maas, en indien dit niet tot verkoop leidt, dan moet de standplaats alsnog aangeboden worden aan de gemeente. Dit wordt vastgelegd in de koopakte middels een kwalitatief beding dan wel kettingbeding. Doel van deze voorwaarden is om de culturele identiteit op een woonwagenlocatie zo veel als mogelijk te behouden.

### **6.8 Woonwagenstandplaatsen en het 'Didam arrest'**

De gemeente Horst aan de Maas wil voorzien in extra woonwagenstandplaatsen. Na het nemen van locatiekeuzes zullen gronden (eventueel na verwerving) verkocht worden aan de woningcorporatie of aan individuele woonwagenbewoners. Het zogeheten Didam arrest is in dit kader relevant.

De Hoge Raad concludeert in die zaak dat als een overheidslichaam het voornemen heeft een aan hem toebehorende onroerende zaak te verkopen, er ruimte moet worden geboden aan (potentiële) gegadigden om mee te dingen naar deze onroerende zaak indien er meerdere gegadigden zijn voor de aankoop van de desbetreffende onroerende zaak of redelijkerwijs te verwachten is dat er meerdere gegadigden zullen zijn (gebaseerd op het gelijkheidsbeginsel). De Hoge Raad stelt dat het vaststellen van het aantal (potentiële) gegadigden moet gebeuren met inachtneming van objectieve, toetsbare en redelijke criteria. Algemeen geldende beleidsdocumenten die zijn bekendgemaakt, al dan niet aangevuld met specifieke voorwaarden voor de betreffende locatie, maken deel uit van die selectiecriteria.

In de uitspraak concludeert de Hoge Raad verder dat een overheidslichaam vanwege het gelijkheidsbeginsel, teneinde gelijke kansen te realiseren, een passende mate van openbaarheid moet verzekeren met betrekking tot de beschikbaarheid van de onroerende zaak, de selectieprocedure, het tijdschema en de toe te passen selectiecriteria. Het overheidslichaam moet zijn voornemen tot verkoop tijdig voorafgaand aan de verkoop op zodanige wijze bekend te maken dat eenieder daarvan kennis kan nemen, waarbij het dient te motiveren waarom naar zijn oordeel op grond van de hiervoor bedoelde criteria bij voorbaat vaststaat of redelijkerwijs mag worden aangenomen dat er slechts één serieuze gegadigde in aanmerking komt.

De in het Didam arrest genoemde beginselen gelden in principe ook als een gemeente een woonwagenstandplaats wil verkopen. Dit betekent dat bij iedere voornoemde rechtshandeling inzake een woonwagenstandplaats een zorgvuldige uitvoering van eerder vastgesteld beleid belangrijker dan ooit is. Transparant beleid, binnen de kaders van de wet, uitgevoerd volgens eerder vastgestelde beginselen

en duidelijke communicatie met de doelgroep (in principe de geïnteresseerden) zorgt ervoor dat de gemeente naar vertrouwen kan handelen.

### **6.9 Omvang standplaatsen**

De gemiddelde standplaats in Nederland heeft een aanzienlijk groter kaveloppervlak dan de gemiddelde betaalbare huurwoning.

Het verschil in kaveloppervlak kent meerdere redenen. Ten eerste hebben de meeste woonwagens slechts een bouwlaag, waardoor meer ruimte nodig is voor dezelfde gebruiksruimte. Een woonwagen is uitgelegd over één verdieping; alles is gelijkvloers, dus de slaapkamers en badkamer bevinden zich ook op de begane grond. Tegenwoordig ziet men ook meer woonwagens met een kapverdieping verschijnen.

Ten tweede verschillen woonwagens bouwtechnisch van reguliere woningen. Woonwagens kunnen in zijn geheel of in delen worden verplaatst. Woonwagens zijn feitelijk houtskeletbouw en daardoor brandgevoeliger dan woningen die uit steen en/of beton zijn opgetrokken. De bijkomende brandveiligheidseisen uit het bouwbesluit resulteren in grotere onderlinge afstanden. Zo moet worden voorzien in brandgangen en is 5 meter afstand tussen woonwagens verplicht. Ook gaat een deel van het kaveloppervlak op aan de benodigde draai-ruimte voor de plaatsing van de woonwagens.

Het bouwbesluit staat toe dat vier woonwagens in een brandcompartiment staan, met een kleinere afstand tot elkaar dan de genoemde 5 meter. De aanbeveling is dit echter niet te doen omdat woonwageneigenaren hun woonwagens in dit geval niet kunnen verzekeren tegen brandschade.

### **6.10 Gelijke omvang standplaatsen**

De behoefte van de erkende cultuur van de woonwageneigenaren kenmerkt zich door het wonen in een woonwagen en door het in familieverband samenwonen op een woonwagenlocatie. Het wonen in familieverband is het hoogste goed binnen de woonwagencultuur.

De aanbeveling is om de nieuw aan te leggen standplaatsen even groot te laten zijn als de reeds aanwezige standplaatsen of, in het geval van een nieuwe locatie, deze allen even groot te maken. Er wordt geen onderscheid gemaakt in koop- of huurstandplaatsen. Hierdoor wordt het wonen in familieverband geborgd. Dit betekent dat bijvoorbeeld opa en oma, de ouders en de kinderen, ooms en tantes, neven en nichten naast elkaar / bij elkaar wonen. Hierbij wordt niet gekeken naar inkomen. Dit houdt in dat de ene een standplaats koopt, en dat de ander een huurstandplaats krijgt toegewezen.

### **6.11 Handhaving**

In het Woonwageneigenarenbeleid gemeente Horst aan de Maas worden toercaravans en andere kampeermiddelen zoals omschreven in artikel in APV Artikel 4:17, niet gezien als woonwagens. Voor het wonen van toercaravans op woonwagenstandplaatsen zal daarom geen omgevingsvergunning worden afgegeven. Indien een woonwageneigenaar in een toercaravan op een van de woonwagenlocaties woont, zal ook in deze de gemeente het publiekrechtelijke spoor bewandelen, zoals hierboven is uiteengezet. Bij handhaving van een situatie waarbij sprake is van strijdigheid met de APV geldt dat het bestuursorgaan onder meer een redelijke belangenafweging moet verrichten. Dat houdt in dat bij de vraag of bevoegdheid tot handhaving bestaat dat er ook wordt gekeken of het bestuursorgaan in algemene zin inspanningen verricht om standplaatsen te creëren. Aangezien de gemeente Horst aan de Maas de extra standplaatsen wil realiseren n.a.v. behoefte, is dit geen reden tot legalisatie. Indien echter sprake is van een gedoogsituatie door het bestaan van een mantelzorgrelatie, dan zal de gemeente dit belang afwegen tegen andere belangen, bijvoorbeeld het waarborgen van de bouwtechnische kwaliteit van een woonruimte (Bouwbesluit), brandveiligheid, openbare veiligheid, bescherming van de gezondheid en het al dan niet toestaan van vergelijkbare woonvormen (zoals Tiny Houses op wielen).

### **Uitgangspunten illegaal in gebruik genomen gemeentegrond en terugvordering**

Bij sommige standplaatsen is er wellicht sprake van illegaal grondgebruik. Deze gronden zijn overwegend in eigendom van de gemeente. Als er sprake is van én illegale bouwsels én illegaal in gebruik genomen grond, zal de gemeente eerst het publiekrechtelijke spoor bewandelen: waarschuwing versturen voor wat betreft illegale bouwwerken en hierin meenemen dat de grond zal worden teruggevorderd. Indien huurders de niet te vergunnen opstallen niet zelf verwijderen, zal een formeel handhavingstraject worden doorlopen waarbij de sloop op kosten van de betreffende huurder gebeurt, met voor hen de mogelijkheid tot bezwaar en beroep.

### **6.12 Gereserveerde Mantelzorg**

De term Mantelzorg is in de Wet Maatschappelijke Ondersteuning (WMO) als volgt gedefinieerd: "Hulp ten behoeve van zelfredzaamheid, participatie, beschermd wonen, opvang, jeugdhulp, het opvoeden en opgroeien van jeugdigen en zorg en overige diensten als bedoeld in de Zorgverzekeringswet, die



rechtstreeks voortvloeit uit een tussen personen bestaande sociale relatie en die niet wordt verleend in het kader van een hulpverlenend beroep”.

Bij woonwagens mag echter geen bouwwerk opgericht worden als mantelzorgvoorziening. Deze bepaling staat in het Besluit omgevingsrecht (Bor artikel 2, lid 3, sub 3g van bijlage II). Wel mag er een mantelzorgvoorziening plaatsvinden vanuit een vergund gebouw op hetzelfde perceel (artikel 2, lid 22 van het Bor). Een nieuwe, bebouwde mantelzorgvoorziening op hetzelfde perceel mag wel vergunningsvrij voor bouwen worden geplaatst, onder voorwaarde dat dit gebouw in overeenstemming is met het bestemmingsplan (artikel 3, lid 1 Bor).

Ook hier geldt het adagium van de Nationale Ombudsman: “Ongelijke gevallen dienen ongelijk te worden behandeld”. Aangezien bij woonwagens geen bouwwerk opgericht mag worden als mantelzorgvoorziening, wordt gekozen voor ‘gereserveerde mantelzorg’. Deze term heeft geen wettelijke basis. De gemeente Horst aan de Maas verstaat er het volgende onder: “Mantelzorg, anders bedoeld dan hetgeen hier boven staat beschreven, geboden door de ouder of het (klein)kind van de direct of in de toekomst hulpbehoevende bewoner, ten behoeve van de zelfredzaamheid, die de gebruikelijke hulp van huisgenoten overstijgt. De huurder van een standplaats waarop een eigen woonwagen is geplaatst kan een (klein)kind of ouder aanwijzen die als mantelzorger fungeert. Deze verklaring dient bij de verhuurder geregistreerd te zijn”.

### **Waarom is het systeem van gereserveerde mantelzorg nodig?**

De term gereserveerde mantelzorg is door enkele gemeentes geïntroduceerd in beleidstukken om huurstand-plaatsen met eigendomswoonwagens als het ware ‘in aanvulling op’ het reguliere huurrecht, te beschermen en toe te laten komen aan kinderen en/of kleinkinderen van woonwagenbewoners (die dus grond huren en een eigen woonwagen erop hebben staan). Normaliter zou bij het einde van de huur van de standplaats, de familieleden of nabestaanden de standplaats schoon en leeg moeten opleveren. De eigendomswoonwagen dient dan te worden verwijderd terwijl de wagen een opgebouwd kapitaal vertegenwoordigt dat bij verwijdering weinig meer waard is.

In de praktijk gebeurde dit nooit omdat de wagen (en de onderliggende huurovereenkomst van de standplaats) werd overgenomen door een van de nabestaanden. Dit werd onderling geregeld. Aangezien tegenwoordig alles onderbouwd en vastgelegd dient te worden, zijn gemeentes op zoek gegaan naar alternatieven zodat het oude overdraag-systeem aan familieleden wel kan doorgaan, met behoud van bestuurlijke/juridische dekking. Dit alternatief is dus het ‘gereserveerde mantelzorg’ systeem.

### **Wat houdt gereserveerde mantelzorg concreet in?**

De huurder van de standplaats waarop een eigendomswoonwagen is geplaatst en een van zijn familieleden (kind of kleinkind) komen schriftelijk overeen dat de een de gereserveerde mantelzorger is van de ander. Indien de huurder van de standplaats waaraan de gereserveerde mantelzorg is toegekend komt te overlijden of om moverende redenen vertrekt, zal de standplaats eenmalig met voorrang worden toegewezen aan de bij de verhuurder geregistreerde mantelzorger, ongeacht zijn of haar rangorde op de Lijst geregistreerde standplaatszoekenden. Dit voorkomt dat een eigendomswoonwagen dient te worden ontmanteld en verwijderd, wat kapitaalvernietiging tot gevolg heeft voor de erven (familieleden of nabestaanden).

### **6.13 Communicatie met de woonwagenbewoners**

Sinds de ‘Rolleman-oproer’ van oktober 2018 zijn we in overleg met de bewoners van de woonwagenlocaties om zo begrip en gedragenheid te krijgen voor het woonwagenbeleid. De ervaring bij de gemeente Horst aan de Maas en ook andere gemeenten is dat een-op-een gesprekken de beste manier zijn om contact te maken met bewoners van woonwagenlocatie. Grote plenaire bijeenkomsten zijn niet effectief.

Andere communicatiemiddelen

- Afspraken tussen de gemeente en de bewoners zijn vastgelegd in een map en deze map wordt overhandigd aan de bewoners;
- Er is een mailadres waar bewoners vragen kunnen stellen: woonwagenezaken@horstaandemaas.nl. Dit mailadres is bekend bij de bewoners;
- Met enige regelmaat deelt de coördinator woonwagenezaken een nieuwsbrief uit, waarin een update wordt gegeven over de laatste stand van zaken. Waar wenselijk, wordt deze nieuwsbrief toegelicht en/of voorgelezen.

## Plan van aanpak herstructurering en uitbreiding bestaande woonwagenlocaties

### 1. Inleiding

#### 1.1 Aanleiding

In de afgelopen jaren is de aandacht voor woonwagenstandplaatsen toegenomen. Mede naar aanleiding van uitspraken van het Europees Hof voor de Rechten van de Mens, het College voor de rechten van de Mens en de nationale Ombudsman heeft het ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties (BZK) in juli 2018 een nieuw beleidskader uitgebracht. Hierin worden gemeenten op hun volkshuisvestelijke plicht gewezen en benadrukt het ministerie dat gemeenten moeten voorzien in voldoende woonwagenstandplaatsen.

Be Flex B.V. heeft van de gemeente de opdracht gekregen een inventarisatie naar de woonbehoefte van de woonwagenbewoners uit te voeren en hun woonwensen in kaart te brengen. De uitkomsten van de inventarisatie uitgevoerd door Be Flex worden meegenomen in het vast te stellen woonwagenbeleid.

Onderdeel van het door de gemeenteraad vast te stellen woonwagenbeleid is het voornemen om te starten met een locatieonderzoek. Voorliggend document is het plan van aanpak voor dit locatieonderzoek. Het schetst een aantal aandachtspunten, het proces en de toetsingscriteria waarop potentiële locaties worden gescoord. In het eerste kwartaal van 2024 wordt de gemeenteraad tussentijds geïnformeerd over de stand van zaken.

#### 1.2 Benodigd aantal standplaatsen

Huidige aantal

Kern	Locatie standplaatsen	standplaats	huurwoonwag- gen	eigen woonwag- gen
Horst	Horst	5	2	3
Grubbenvorst	Grubbenvorst	2	0	2
Meerlo	Meerlo	2	0	2
Sevenum	Sevenum	3	0	3
<b>Totaal</b>		<b>12</b>	<b>2</b>	<b>10</b>

Uitkomsten lokaal onderzoek

Verdeling => uitbreiding bestaande locaties				
Kern	Locatie standplaatsen	Bestaand	Uitbreiding	Totaal
Horst	Noordsingel	5	1?	6?
Grubbenvorst	Californischeweg	2	2/3?	4/5?
Meerlo	De Cocq Van Haftenstraat	2	2	4
Sevenum	Van Vlattenstraat	3	3	6
<b>Totaal</b>		<b>12</b>	<b>7/9?</b>	<b>19/21?</b>

Verdeling => aanleg nieuwe locaties	
Nieuwe locatie A	6
Nieuwe locatie B	6
<b>TOTAAL</b>	<b>12</b>

=> 7/9 + 12 = 19/21 standplaatsen erbij.

Landelijk vastgesteld uitgangspunt: 1,2 standplaatsen per 1.000 woningen;  
Berekening => 18.101 woningen in Horst aan de Maas d.d. 01-01-2022 =>  $1,2 \times (18.101 : 1.000) = 21,7$   
=> 22 standplaatsen totaal => reeds aanwezig: 12 standplaatsen =>  $22 - 12 =$  nog te realiseren 10 standplaatsen.

Echter de inventarisatie woonbehoefte geeft aan:

Op kort termijn / directe behoefte/ te realiseren => 19 standplaatsen (+ 12 x huurwoonwaggen)

Op langere termijn / kinderen nu nog onder de 18 => 16 standplaatsen (al dan niet met huurwoonwaggen)

#### 1.3 Meest geschikte locaties

Er wordt gezocht naar de meest geschikte locatie voor het toevoegen van twee woonwagenlocaties in Horst aan de Maas. De grond is schaars en niet alle locaties zijn geschikt voor een woonlocatie. Daarnaast

is in het beleid opgenomen dat nieuwe woonwagenlocaties bij een (nieuwe) woonwijk gaan horen. Het worden geen losstaande woonlocaties meer. Dat beperkt de zoekmogelijkheden, maar zorgt wel voor een betere samenhang tussen verschillende woonvormen in Horst aan de Maas.

#### **1.4 Beeldvorming en draagvlak**

Beeldvorming en draagvlak zijn van groot belang voor uiteindelijke succes van het project. Daarom wordt gelijktijdig aan het locatieonderzoek een communicatie- en participatieplan opgesteld. De ervaring in andere Nederlandse gemeenten leert dat een woonwagenlocatie een gevoelige bestemming is. Daarom is het van belang een zorgvuldige locatiekeuze te maken. Ongerustheid bij omwonenden kan wellicht worden verminderd of zelfs grotendeels worden weggenomen door een combinatie van voorlichting en de belofte van beheer en toezicht. Goede en tijdige communicatie en participatie richting omwonenden en andere belanghebbenden kan veel weerstand wegnemen.

#### **1.5 Benodigd**

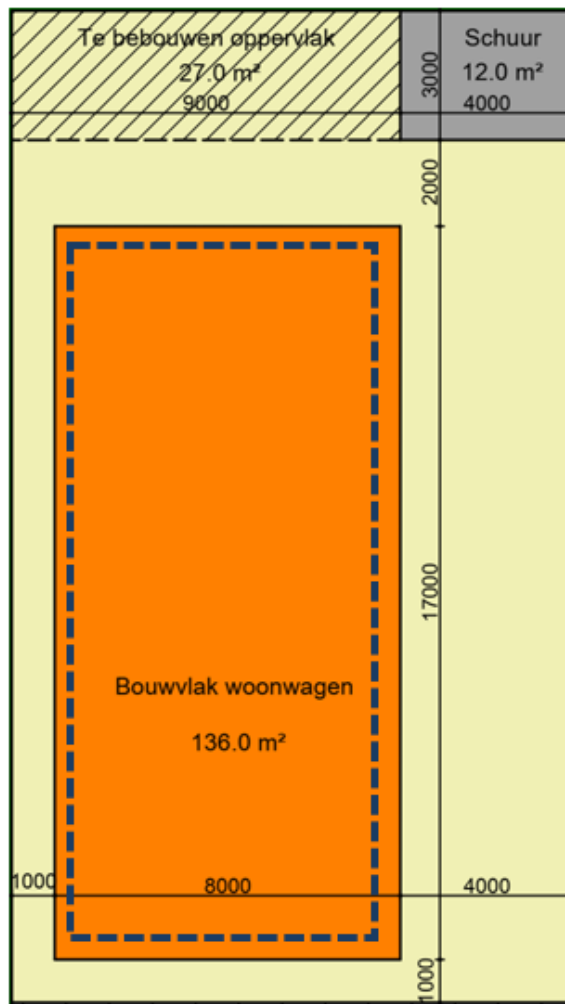
##### **KOOP STANDPLAATS**

##### **Inrichting**

- Grootte standplaats =  $13 \times 23 \text{ m} = 299 \text{ m}^2$ ;
- Grootte bouwvlak = woonwagen inclusief overstekken =  $8 \times 17 \text{ m} = 136 \text{ m}^2$ ;
- Effectief grootte woonwagen =  $7 \times 16 = 112 \text{ m}^2$  (*zonder overstekken!*)
- Goothoogte 4 m / nokhoogte 7 m; (*woonwagen begint 70 cm boven maaiveld*)
- Grootte berging met meterkast en sanitaire aansluitpunten =  $4 \times 3 \text{ m} = 12 \text{ m}^2$ ;
- Ruimte eigen opstallen (*gearceerd*) =  $9 \times 3 = 27 \text{ m}^2$ ;
- Resterende onbebouwde ruimte =  $124 \text{ m}^2$ .

LICHTGEEL = ONBEBOUWD = EISEN BRANDVEILIGHEID

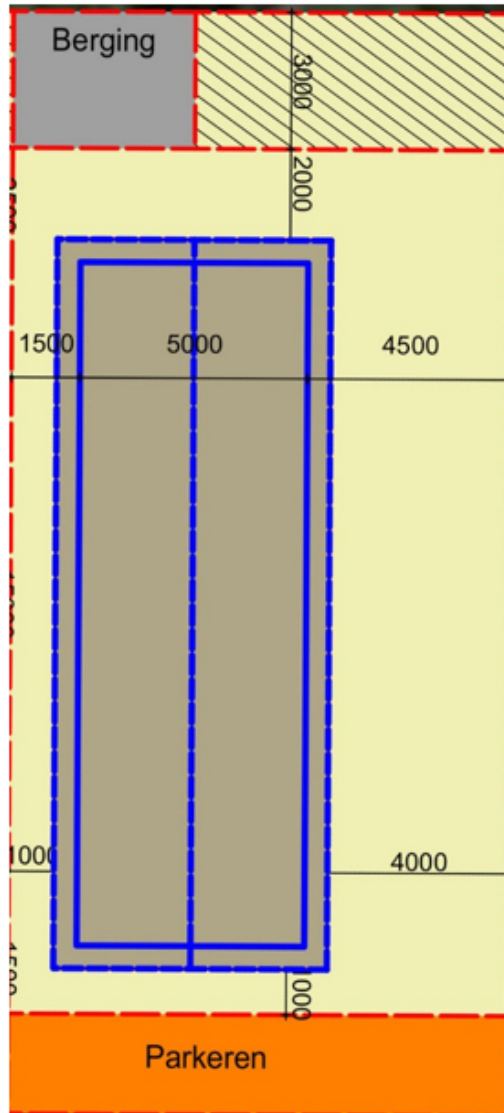
Tussen het meest uitstekende deel en het meest uitstekende deel van de naastgelegen woonwagen dient 5 meter onbebouwd te zijn voor een goede brandveiligheid.



### Legenda

- Standplaats
- Bouwvlak woonwagen
- Schuur
- Te bebouwen vlak
- Parkeren
- Weg
- Brandgang / groen
- Stoep
- Opstelplaats containers

### HUUR STANDPLAATS



### INRICHTING

Grootte standplaats = 11 x 22 meter = 242 m<sup>2</sup>;

Grootte bouwvlak = woonwagen inclusief overstekken = 6x16 meter = 96 m<sup>2</sup>;

Effectief woonwagen = 5 x 15 = 75 m<sup>2</sup>; (zonder overstekken meegerekend) Berging, meterkast en sanitaire aansluitpunten = 3 x 4 meter = 12 m<sup>2</sup>;

Ruimte voor eigen opstallen (gearceerd) = 3 x 7 meter = 27 m<sup>2</sup>;

Tuin = rechts 4 meter // links 1 meter = 5 meter tussen elke woonwagen;

Twee openbare parkeervakken voor elke standplaats.

### Voordelen BENG huurwoonwagen 5 x 15 meter

- Kan in zijn geheel over de weg vervoerd worden;
- Heeft één frame en is een stijf geheel;
- Passen drie volwaardige slaapkamers in;
- Heeft een wasruimte (wasmachine, e.d.) en toilet / badkamer;
- De woonwagen is bijna energieneutraal, waardoor maandelijkse kosten voor energie erg laag zijn.

## 2. Project

### 2.1 Eindproduct(en)

Uiteindelijk zal het college van B&W een keuze maken uit de locaties (indien er meerdere locaties zijn) en besluiten op welke twee locaties de nieuwe woonwagenlocaties komen. Bij dit besluit zit een communicatie- en participatieplan, uitgewerkte planning en begrenzing.

Na besluitvorming van het college van B&W zal het communicatie- en participatieplan in werking treden. Samen met Be Flex, Wonen Limburg, de omwonenden en de woonwageneigenaren wordt gekeken naar de invulling van de locatie. De raad wordt tussentijds geïnformeerd over de voortgang. Het locatieonderzoek wordt door een extern adviesbureau uitgevoerd. Dit bureau wordt door de gemeente Horst aan de Maas gevraagd om een onderzoek te doen naar minimaal twee geschikte locaties voor twee nieuwe woonwagelocaties. Be Flex geeft samen met de gemeente de randvoorwaarden van de locaties en het programma dat op de locaties moet aan.

## 2.2 Planning

In het eerste kwartaal van 2023 wordt er gestart met een locatieonderzoek voor het zoeken van twee nieuwe woonwagelocaties. Als het woonwagenebeleid in maart 2023 wordt vastgesteld zullen we de (meest) geschikte locatie(s) voorleggen aan het college van B&W ter besluitvorming. In het tweede kwartaal van 2023 zal er samen met Wonen Limburg, de buurt en woonwageneigenaren gekeken worden naar de invulling van de nieuwe locatie(s). De raad zal actief worden geïnformeerd over dit proces.

Zodra het bestemmingsplan is vastgesteld en de locaties bouwrijp is gemaakt wordt de grond overgedragen aan Wonen Limburg en zal het verdere proces via hun lopen. Wonen Limburg moet nog verschillende besluitvormingsrondes doorlopen, nadat het bestemmingsplan onherroepelijk is. Vertaald in tijd betekent het dat de nieuwe locatie(s) eind 2025, begin 2026 gerealiseerd zijn. Let op, in deze planning is geen vertraging door bezwaar of beroep opgenomen.

Aan de Van Vlatenstraat in Sevenum is op korte termijn behoefte aan één extra standplaats. Dat houdt in dat er van drie naar vier standplaatsen gaan. In het verleden zijn er altijd vier standplaatsen geweest. De oude situatie wordt weer hersteld. De standplaatsen zijn al in eigendom van Wonen Limburg. Wonen Limburg zal samen met de gemeente de oude situatie herstellen. De doorlooptijd zal ongeveer twee jaar zijn. Ruimtelijk is het mogelijk om hier in totaal zes standplaatsen te hebben. Op lange termijn is deze behoefte er ook. Deze uitbreiding (fase 2) wordt na realisatie van fase 1 verder uitgewerkt.

Op de woonwagelocatie in Meerlo is op korte termijn behoefte aan twee nieuwe standplaatsen. Dat betekent dat er van twee naar vier standplaatsen wordt gegaan. Ook hier wordt de oude situatie weer hersteld. De gehele woonwagelocatie is al in eigendom van Wonen Limburg. Zij zorgen dat deze locatie wordt uitgebreid met twee standplaatsen. De doorlooptijd zal ongeveer twee jaar zijn.

De mogelijke uitbreidingen op de woonwagelocaties in Horst en Grubbenvorst worden na realisatie van de andere locaties uitgewerkt.

In deze planning is alleen rekening gehouden met de huidige behoefte (toevoeging van in totaal 19 standplaatsen).

## 3. Randvoorwaarden locaties

Bij het locatieonderzoek wordt rekening gehouden met de volgende randvoorwaarden:

- **Omvang:** De locatie is voldoende groot voor de realisatie van 6-8 standplaatsen.
- **Beschikbaarheid van de grond(en):** De locatie is op redelijke termijn beschikbaar voor de aanleg van woonwagelocaties.
- **Planeconomie:** De locatie is betaalbaar.
  - o Grondexploitatie
  - o Grondwaarde
  - o Aanleg nutsvoorzieningen
  - o Duurzame warmtevoorziening
  
- **Ruimtelijke inpassing:** De locatie is passend binnen de actuele beleidskaders.
- **Sociale inpassing:** De locatie kan worden geïntegreerd in een (nieuwe) woonwijk.

## Toewijzingsverordening woonwagenstandplaatsen

### Artikel 1 Begripsbepalingen

In deze verordening wordt verstaan onder:

- a. **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, zoals omschreven in artikel 1, laatste gedachtestreep, sub C van de Woningwet.
- b. **Woonwagen:** zijnde een voor bewoning bestemd gebouw dat is geplaatst op een standplaats en dat in zijn geheel of in delen kan worden verplaatst, zoals omschreven in artikel 1, laatste gedachtestreep, sub B van de Woningwet. Een prefab woning, chalet of houtskeletbouwwooning wordt in deze verordening ook gezien als woonwagen.
- c. **Huurovereenkomst:** de overeenkomst tussen de huurder en de verhuurder van de standplaats (en eventuele huurwoonwagen), waarin afspraken over het gebruik van de standplaats zijn vastgelegd.
- d. **Hoofdbewoner:** het hoofd van de standplaatszoekende dan wel standplaatsinnemende huishouding.
- e. **Huishouden/huishouding:** een alleenstaande, dan wel twee of meer personen die een (duurzame) gemeenschappelijke huishouding voeren of willen gaan voeren.
- f. **Inkomensgrens:** het jaarlijks door het ministerie van Binnenlandse Zaken vastgestelde inkomens- en huurprijsgrenzen voor sociale huurwoningen (waaronder standplaatsen en woonwagens).
- g. **Standplaatszoekende:** huishouden dat in het toewijzingsstelsel (wachttijdslijst) is ingeschreven en in aanmerking wenst te komen voor inneming van een standplaats (en eventuele woonwagen) op een woonwagenlocatie.
- h. **Standplaatsshouder:** de standplaatszoekende aan wie door burgemeester en wethouders een standplaatsvergunning is verleend.
- i. **Wachttijdslijst:** een lijst met standplaatszoekenden, waarin per standplaatszoekende de op enig moment opgebouwde punten worden bijgehouden. De toewijzing van een vrijgekomen woonwagenstandplaats (en woonwagen) geschiedt aan de hand van de wachttijdslijst.
- j. **Spijtoptant:** een standplaatszoekende die in het verleden vanuit een woonwagenstandplaats in Horst aan de Maas is verhuisd naar een reguliere woning, maar graag opnieuw een woonwagen op een standplaats wenst te betrekken.
- k. **Afstammingsbeginsel:** het beginsel dat inhoudt dat de standplaatszoekende, diens ouders dan wel grootouders in een woonwagen wonen dan wel moeten hebben gewoond, waarbij sprake moet zijn van een generatie op generatie doorlopende en intensieve beleving van de woonwagencultuur, wat kan worden vastgesteld doordat de inschrijver de adresgegevens van hemzelf, diens ouders of grootouders op het inschrijfformulier vermeldt, waarna burgemeester en wethouders met behulp van de BRP toetsen of het genoemde adres van standplaatszoekende, ouders of grootouders een woonwagenlocatie betrof.
- l. **Mantelzorg:** Intensieve zorg of ondersteuning, die niet in het kader van een hulpverlenend beroep wordt geboden aan een hulpbehoevende, ten behoeve van zelfredzaamheid of participatie, rechtstreeks voortvloeiend uit een tussen personen bestaande sociale relatie, die de gebruikelijke hulp van huisgenoten voor elkaar overstijgt, en waarvan de behoefte met een verklaring van een door de gemeente aangewezen sociaal-medisch adviseur kan worden aangetoond.
- m. **Gereserveerde mantelzorg:** Mantelzorg, anders dan mantelzorg als onder onderdeel L bedoeld, geboden door de ouder of het (klein)kind van de direct of in de toekomst hulpbehoevende bewoner, ten behoeve van de zelfredzaamheid, die de gebruikelijke hulp van huisgenoten overstijgt. De huurder van een standplaats waarop een eigen woonwagen is geplaatst kan een (klein)kind of ouder aanwijzen die als mantelzorger fungeert.
- n. **Sociale binding:** De standplaatszoekende heeft een aantoonbare band met de gemeente Horst aan de Maas. Dit betekent dat de inschrijver minimaal 2 jaar inkomen heeft uit Horst aan de Maas of dat hij of zij zelf, zijn of haar kinderen, ouders of grootouders minimaal 2 jaar in Horst aan de Maas wonen.

### Artikel 2 Standplaatsverbod behoudens standplaatsvergunning

1. Het is verboden zonder of in afwijking van een standplaatsvergunning een standplaats in gebruik te nemen of te hebben.
2. Een standplaatsvergunning voor een standplaats kan alleen worden verleend voor een standplaats op een aangewezen locatie waar standplaatsen voor woonwagens zijn of kunnen worden ingericht.
3. Een standplaatsvergunning voor een standplaats kan alleen worden verleend aan een persoon die is ingeschreven in het inschrijfsysteem voor standplaatsen.

### Artikel 3 Inschrijfsysteem

1. Degene die op een aangewezen locatie een standplaats wil innemen met een woonwagen (de standplaatszoekende), dient een aanvraag tot verlening van een standplaatsvergunning in bij burgemeester en wethouders (de inschrijving).

2. Burgemeester en Wethouders stellen een wachtlijst vast van standplaatszoekenden. Burgemeester en Wethouders houden de wachtlijst actueel op basis van toewijzingen, nieuwe inschrijvingen en uitschrijvingen.
3. Standplaatszoekenden die een inschrijving bij burgemeester en wethouders indienen worden geplaatst op de in het vorige lid bedoelde wachtlijst indien zij:
  - voldoen aan het afstammingsbeginsel, en;
  - de leeftijd van 18 jaar hebben bereikt, en;
  - de Nederlandse nationaliteit bezitten of anderszins rechtmatig in Nederland verblijven en;
  - een sociale binding hebben met de gemeente Horst aan de Maas, en;
  - eerste, tweede of derdegraads familie hebben die op een woonwagenlocatie in Horst aan de Maas wonen.
4. Voor inschrijving wordt gebruikgemaakt van een vastgesteld inschrijfformulier. Op het formulier is aangegeven welke stukken de standplaatszoekende bij indiening van het formulier dient mee te sturen. De standplaatszoekende ontvangt een bevestiging van de inschrijving.
5. De bevestiging van de inschrijving bevat het volgende:
  - a. het feit dat de inschrijving volledig is en de standplaatszoekende op de wachtlijst wordt geplaatst. Indien naar het oordeel van burgemeester en wethouders gegevens ontbreken, stelt zij de standplaatszoekende daarvan op de hoogte met het verzoek die gegevens alsnog binnen uiterlijk twee weken aan te leveren.
  - b. de door burgemeester en wethouders aan de standplaatszoekende toegekende eenmalige aanvangspunten;
  - c. de factuur voor de kosten van inschrijving.
6. De inschrijving van de standplaatszoekende is strikt persoonlijk en niet overdraagbaar, behoudens in het geval de ingeschreven standplaatszoekende overlijdt en hij/zij een partner heeft die voldoet aan het afstammingsbeginsel, zelf niet op de wachtlijst ingeschreven staat en minimaal 3 jaar ingeschreven staat op hetzelfde woonadres als de standplaatszoekende, in welk geval de opgebouwde punten overgedragen worden aan de desbetreffende partner.
7. Standplaatszoekenden die al een standplaats huren of in eigendom hebben, kunnen zich ook inschrijven voor plaatsing op de wachtlijst.
8. Een briefadres geldt in deze verordening niet als woonadres.

#### **Artikel 4 Kosten inschrijving en verlenging**

1. De standplaatszoekende betaalt eenmalig € 35,00 inschrijfkosten. De inschrijving wordt jaarlijks verlengd, tenzij de standplaatszoekende tijdig een schriftelijk verzoek bij burgemeester en wethouders indient tot uitschrijving. De jaarlijkse verlengingskosten bedragen € 17,50. Zowel het inschrijftarief als het tarief voor jaarlijkse verlenging kan door burgemeester en wethouders worden aangepast.
2. Het door de standplaatszoekende medegedeelde correspondentieadres wordt door burgemeester en wethouders gebruikt voor de jaarlijkse facturering van de verlengingskosten. De standplaatszoekende is zelf verantwoordelijk voor zijn of haar actuele correspondentieadres en dient burgemeester en wethouders schriftelijk te informeren bij een wijziging van het correspondentieadres.

#### **Artikel 5 Vervallen van de inschrijving**

1. Burgemeester en wethouders kunnen de inschrijving laten vervallen:
  - a. op eigen verzoek van de standplaatszoekende;
  - b. als de standplaatszoekende een aangeboden woonwagenstandplaats accepteert en een (huur dan wel koop)overeenkomst met de eigenaar van de standplaats aangaat;
  - c. in geval de standplaatszoekende onjuiste gegevens voor plaatsing op de wachtlijst heeft verstrekt;
  - d. als de standplaatszoekende de inschrijf- of verlengingskosten niet tijdig voldoet (na eenmalige herinnering);
  - e. als de standplaatszoekende is overleden.
2. Een standplaatszoekende die is uitgeschreven, verliest daarmee de tot dan toe opgebouwde inschrijftijd en puntenaantal.

#### **Artikel 6 Puntenopbouwstelsel**

1. Het puntenopbouwstelsel gaat uit van een eenmalige puntentoekenning bij inschrijving én een jaarlijks op te bouwen puntenaantal. Het totaal opgebouwde puntenaantal (eenmalig toegekende en periodiek opgebouwde) is beslissend voor de rang op de wachtlijst op het moment dat een standplaats vrijkomt.



2. De in lid 3 van dit artikel omschreven situaties worden bovendien onderverdeeld in vier categorieën, de toewijzing geschiedt steeds per opvolgende categorie. Als er in de eerste categorie geen toewijzing of acceptatie plaatsvindt, wordt de volgende categorie geraadpleegd, vervolgens weer in de daaropvolgende categorie. De toewijzing volgens de vier categorieën wordt in artikel 7 nader geregeld.
3. *Eenmalige toekenning van punten bij inschrijving*
  - a. Een inwonend kind dat geboren en getogen is op een woonwagenlocatie in de gemeente Horst aan de Maas en sindsdien onafgebroken bij diens ouders of grootouders op een woonwagenlocatie in de gemeente Horst aan de Maas woont, ontvangt eenmalig **100 punten** bij inschrijving. Deze woningzoekenden vallen onder **categorie 1**.
  - b. Een inwonend kind dat minimaal de laatste 3 jaar voor inschrijving onafgebroken bij diens ouders of grootouders op een woonwagenlocatie in de gemeente Horst aan de Maas woont ontvangt eenmalig **90 punten** bij inschrijving. Deze woningzoekenden vallen ook onder **categorie 1**.
  - c. Een kind van woonwagenbewoners, waarvan de ouders op een woonwagenlocatie in de gemeente Horst aan de Maas wonen, en welk kind wegens dringende noodzakelijkheid (zijnde het ontbreken van een beschikbare standplaats), tijdelijk doch niet langer dan 5 jaar elders woonachtig is, ontvangt eenmalig **90 punten** bij inschrijving. Deze woningzoekenden vallen ook onder **categorie 1**.
  - d. Een kind van woonwagenbewoners uit Horst aan de Maas, waarvan het kind in een reguliere woning in de gemeente Horst aan de Maas woont, maar geboren en getogen is op een woonwagenlocatie in Horst aan de Maas en die binnen 5 tot 10 jaar geleden op een woonwagenlocatie in Horst aan de Maas heeft gewoond, ontvangt eenmalig **80 punten** bij inschrijving. Deze woningzoekenden vallen onder **categorie 2**.
  - e. Een kind van woonwagenbewoners uit Horst aan de Maas, waarvan het kind in een reguliere woning in de gemeente Horst aan de Maas woont, maar geboren en getogen is op een woonwagenlocatie in Horst aan de Maas en die 10 tot 20 jaar geleden op een woonwagenlocatie in Horst aan de Maas heeft gewoond, ontvangt eenmalig **70 punten** bij inschrijving. Deze woningzoekenden vallen ook onder **categorie 2**.
  - f. Een kind van woonwagenbewoners uit Horst aan de Maas, waarvan het kind in een reguliere woning in de gemeente Horst aan de Maas woont, maar geboren en getogen is op een woonwagenlocatie in Horst aan de Maas en die binnen 20 tot 30 jaar geleden op een woonwagenlocatie in Horst aan de Maas heeft gewoond, ontvangt eenmalig **60 punten** bij inschrijving. Deze woningzoekenden vallen ook onder **categorie 2**.
  - g. Een kind van spijtoptanten die op een woonwagenlocatie in de gemeente Horst aan de Maas hebben gewoond, waarbij het kind zelf nooit op een woonwagenlocatie in Horst aan de Maas heeft gewoond, maar aantoonbaar sterke familiebanden heeft met bewoners van een woonwagenlocatie in Horst aan de Maas, ontvangt eenmalig **50 punten** bij inschrijving. Deze woningzoekenden vallen ook onder **categorie 2**.
  - h. Een spijtoptant die op een woonwagenlocatie in de gemeente Horst aan de Maas woonde, maar 10 tot 20 jaar geleden verhuisd is naar een woning in de gemeente Horst aan de Maas, ontvangt eenmalig **40 punten** bij inschrijving. Deze woningzoekenden vallen onder **categorie 3**.
  - i. Een spijtoptant die op een woonwagenlocatie in de gemeente Horst aan de Maas woonde, maar meer dan 20 jaar geleden verhuisd is naar een woning in de gemeente Horst aan de Maas, ontvangt eenmalig **30 punten** bij inschrijving. Deze woningzoekenden vallen ook onder **categorie 3**.
  - j. Een spijtoptant die woonde op een woonwagenlocatie in de gemeente Horst aan de Maas, maar thans buiten de gemeente Horst aan de Maas woont, doch in de regio Noord-Limburg, ontvangt eenmalig **20 punten** bij inschrijving. Deze woningzoekenden vallen ook onder **categorie 3**.
  - k. Een standplaatszoekende die als hoofdbewoner, hoofdhuurder, medehuurder of medebewoner al op een woonwagenlocatie in de gemeente Horst aan de Maas woont, maar een zelfstandige standplaats zoekt (zijnde een sociale huurstandplaats met huurwoonwagen, een inwonende broer/zus betreft of een scheidende partner is die een eigen standplaats zoekt), ontvangt eenmalig **5 punten** bij inschrijving. Deze woningzoekenden vallen onder **categorie 4**.
  - l. Een standplaatszoekende die volgens het afstammingsbeginsel een woonwagenbewoner is, binnen de regio Noord-Limburg woonachtig is, in Horst aan de Maas een standplaats zoekt, met Horst aan de Maas een sociale binding heeft, eerste- tweede- of derdegraads familie op een woonwagenlocatie in Horst aan de Maas heeft, ontvangt eenmalig **5 punten** bij inschrijving. Deze standplaatszoekenden vallen ook onder **categorie 4**.
  - m. Een standplaatszoekende die volgens het afstammingsbeginsel een woonwagenbewoner is, buiten de regio Noord-Limburg woonachtig is, in Horst aan de Maas een standplaats

zoekt, met Horst aan de Maas een sociale binding heeft, eerste- tweede- of derdegraads familie op een woonwagenlocatie in Horst aan de Maas heeft, ontvangt eenmalig **1 punt** bij inschrijving. Deze woningzoekenden vallen ook onder **categorie 4**.

4. De standplaatszoekende die ingevolge lid 3 een eenmalig puntenaantal toegekend heeft, ontvangt gedurende elk jaar dat hij of zij ingeschreven staat, 12 punten boven op de opgebouwde punten.
5. Met in achtneming van het in het eerste tot en met vierde lid bepaalde wordt bij gelijke puntentotaal in een gelijke categorie eerst voorrang verleend aan degene met de langste inschrijfduur en, indien beide een gelijke inschrijfduur hebben, vindt toewijzing plaats aan degene met de hoogste leeftijd, en indien beide een gelijke leeftijd hebben, vindt toewijzing plaats door middel van loting.

#### **Artikel 7 Toewijzing**

1. Burgemeester en wethouders wijzen de standplaatszoekende een vrijgekomen standplaats toe volgens het puntensysteem en de voorrangsregels van artikel 6 en 7 en eventueel met inachtneming van de hardheidsclausule van artikel 12. De rangorde van de standplaatszoekende op de wachtlijst wordt gebaseerd op het aantal eenmalig toegekende en op enig moment totaal opgebouwde punten.
2. *Standplaatszoekenden uit categorie 1*  
Indien een standplaats beschikbaar komt, worden eerst de standplaatszoekenden van artikel 6 lid 3 sub a, b en c aangeschreven (categorie 1). Degene uit deze groep met het op dat moment hoogst aantal punten wordt als eerste benaderd om zijn of haar belangstelling kenbaar te maken. De standplaatszoekende heeft het recht te weigeren zonder verlies van het aantal punten. Bij weigering wordt de eerstvolgende van deze groep op de wachtlijst benaderd voor toewijzing van de vrijgekomen standplaats.
3. *Standplaatszoekenden uit categorie 2*  
Indien de toewijzing ingevolge lid 2 van dit artikel niet leidt tot een acceptatie, wordt de vrijgekomen standplaats vervolgens aangeboden aan de groep standplaatszoekenden van artikel 6 lid 3 sub d, e, f en g (categorie 2). Degene uit deze groep met het op dat moment hoogst aantal punten wordt vervolgens als eerste benaderd om zijn of haar belangstelling kenbaar te maken. De standplaatszoekende heeft het recht te weigeren zonder verlies van het aantal punten. Bij weigering wordt de eerstvolgende van deze groep op de wachtlijst benaderd voor toewijzing van de vrijgekomen standplaats.
4. *Standplaatszoekenden uit categorie 3*  
Indien de toewijzing ingevolge lid 3 van dit artikel niet leidt tot een acceptatie, wordt de vrijgekomen standplaats vervolgens aangeboden aan de groep standplaatszoekenden van artikel 6 lid 3 sub h, i en j (categorie 3). Degene uit deze groep met het op dat moment hoogst aantal punten wordt vervolgens als eerste benaderd om zijn of haar belangstelling kenbaar te maken. De standplaatszoekende heeft het recht te weigeren zonder verlies van het aantal punten. Bij weigering wordt de eerstvolgende van deze groep op de wachtlijst benaderd voor toewijzing van de vrijgekomen standplaats.
5. *Standplaatszoekenden uit categorie 4*  
Indien de toewijzing ingevolge lid 4 van dit artikel niet leidt tot een acceptatie, wordt de vrijgekomen standplaats vervolgens aangeboden aan de groep standplaatszoekenden van artikel 6 lid 3 sub k, l en m aangeboden (categorie 4). Degene uit deze groep met het op dat moment hoogst aantal punten wordt vervolgens als eerste benaderd om zijn of haar belangstelling kenbaar te maken. De standplaatszoekende heeft het recht te weigeren zonder verlies van het aantal punten. Bij weigering wordt de eerstvolgende van deze groep op de wachtlijst benaderd voor toewijzing van de vrijgekomen standplaats.

#### **Artikel 8 Standplaatsvergunning**

1. Burgemeester en wethouders verlenen aan de standplaatszoekende aan wie een standplaats wordt toegewezen een standplaatsvergunning.
2. De standplaatsvergunning vermeldt in ieder geval:
  - a. Een aanduiding van de standplaats en de aangewezen locatie waarop deze kan worden ingenomen.
  - b. De naam van de hoofdbewoner aan wie de standplaatsvergunning is verleend.
  - c. Het aantal personen dat de standplaats in gebruik neemt.
3. Burgemeester en wethouders kunnen voorschriften verbinden aan de standplaatsvergunning.
4. De standplaatsvergunning vervalt:
  - a. Een maand nadat de standplaatshouder schriftelijk aan burgemeester en wethouders heeft medegedeeld geen gebruik meer te willen maken van de standplaats.

- b. Onmiddellijk na beëindiging van de voor de standplaats aangegane huurovereenkomst of koopovereenkomst.
5. Bij overlijden van de standplaatshouder kunnen burgemeester en wethouders de standplaatsvergunning op naam stellen van een achterblijvend persoon, mits deze persoon op de datum van overlijden van de standplaatshouder op hetzelfde adres als de overledene in de gemeentelijke basisregistratie personen stond geregistreerd.
6. Burgemeester en wethouders kunnen de standplaatsvergunning intrekken indien:
  - a. de standplaatshouder niet binnen de in de standplaatsvergunning vermelde termijn de standplaats heeft ingenomen.
  - b. een ander dan de standplaatshouder de standplaats inneemt.
  - c. de standplaatsvergunning is verleend op grond van door de standplaatshouder verstrekte gegevens waarvan deze wist of redelijkerwijs moest vermoeden dat zij onjuist of onvolledig waren.
  - d. de standplaatshouder in strijd handelt met de bepalingen van deze verordening en/of de aan de standplaatsvergunning verbonden voorschriften.

#### **Artikel 9 Koop of huur**

7. Indien de vrijgekomen standplaats een huurstandplaats met huurwoonwagen betreft, wordt deze aan de betreffende standplaatszoekende in huur aangeboden. Alle huurstandplaatsen met huurwoonwagens zijn eigendom van de woningcorporatie en behoren tot de zogeheten 'sociale kernvoorraad'.
8. Indien de vrijgekomen standplaats een huurstandplaats betreft voor de plaatsing van een eigendomswoonwagen, wordt deze standplaats verhuurd door de corporatie.
9. Alle bepalingen van deze verordening zijn van overeenkomstige toepassing indien door de gemeente of de woningcorporatie standplaatsen aan een standplaatszoekende te koop worden aangeboden.
10. Alleen standplaatszoekenden van 23 jaar en ouder komen in aanmerking voor een huurstandplaats met huurwoonwagen.

#### **Artikel 10 Gereserveerde mantelzorg**

1. Indien de huurder van de standplaats met eigendomswoonwagen aan wie gereserveerde mantelzorg werd verleend, komt te overlijden of vertrekt, zal de standplaats eenmalig met voorrang worden toegewezen aan de bij de verhuurder geregistreerde mantelzorger, ongeacht zijn rangorde op de wachtlijst.
2. De voorwaarden voor het bepaalde in het vorige lid zijn als volgt:
  - a. de standplaatszoekende moet opgenomen zijn op wachtlijst;
  - b. de standplaatszoekende moet met het formulier 'Gereserveerde mantelzorg' zijn aangemeld en geregistreerd worden door de gemeente voor de desbetreffende standplaats;
  - c. het inkomen van de standplaatszoekende dient in redelijke verhouding te staan tot de woonlast van de standplaats en de woonwagen tezamen;
  - d. indien op de standplaats reeds een ouder recht gereserveerde mantelzorg van toepassing is, kan geen aanspraak meer worden gemaakt op gereserveerde mantelzorg.

#### **Artikel 11 Overgangsregeling bestaande inschrijvingen**

1. De standplaatszoekenden die reeds bij de plaatselijke corporatie ingeschreven staan op de wachtlijst voor een huurstandplaats (met huurwoonwagen) in de gemeente Horst aan de Maas, voldoen aan de voorwaarden van artikel 3 lid 3 én zich na de inwerkingtreding van deze verordening willen inschrijven, worden ingedeeld in de van toepassing zijnde categorie inclusief startpunten als genoemd in artikel 6. Deze groep standplaatszoekenden krijgt naast de categorie-indeling en de toegewezen startpunten, eenmalig extra punten toegekend, gelijk aan de optelsom van het aantal maanden dat zij ingeschreven staan bij de plaatselijke corporatie voor een huurstandplaats (met huurwoonwagen) in de gemeente Horst aan de Maas.
2. De in lid 1 genoemde standplaatszoekenden hoeven geen inschrijfkosten te betalen. De jaarlijkse verlengingskosten dienen wel betaald te worden.

#### **Artikel 12 Onvoorziene omstandigheden en hardheidsclausule**

1. Burgemeester en wethouders zijn bevoegd naar eigen inzicht in de geest van deze verordening te beslissen in de gevallen waarin deze verordening niet voorziet.
2. Burgemeester en Wethouders zijn bevoegd om in situaties waarin toepassing van deze verordening tot onbillijkheden van overwegende aard leiden, af te wijken van deze verordening.

#### **Artikel 13 Bestuurlijke boete**

1. Bij overtreding van het verbod bedoeld in artikel 2, lid 1, is burgemeester en wethouders bevoegd een bestuurlijke boete op te leggen.

2. De hoogte van de boete voor de eerste overtreding en herhaalde overtreding na 24 maanden bedraagt € 450,-.
3. De hoogte van de boete voor een herhaalde overtreding binnen 24 maanden bedraagt het bedrag dat is vastgesteld voor de eerste categorie, bedoeld in artikel 23, vierde lid, van het Wetboek van Strafrecht.

**Artikel 14 Intrekking**

De door de raad op 21 september 2021 vastgestelde "Beleidsregel toewijzing woonwagenstandplaatsen gemeente Horst aan de Maas 2021" wordt ingetrokken.

**Artikel 15 Inwerkingtreding**

Deze verordening treedt in werking op de eerste dag na die van bekendmaking.

**Artikel 16 Citeertitel**

Deze verordening wordt aangehaald als: "Toewijzingsverordening woonwagenstandplaatsen gemeente Horst aan de Maas".

## Rapportage inventarisatie woonbehoefte woonwagendstandplaatsen

### Inleiding

De gemeente heeft al eerder een inventarisatie naar de woonbehoefte van de woonwagendbewoners c.q. standplaatszoekenden laten uitvoeren, maar dit was een schriftelijke enquête. Het begrijpelijk lezen en schrijven is minder goed ontwikkeld binnen deze doelgroep, waardoor er een vertekend beeld naar voren kwam. Daarnaast bleek ook niet iedereen bereikt te zijn.

### Het onderzoek

De gemeente Horst aan de Maas is bezig om het woonwagendbeleid verder vorm te geven, mede op basis van de inbreng van de woonwagendbewoners. Zo is de gemeente voornemens een ander inschrijven en toewijzingsstelsel te gaan hanteren waarbij weliswaar iedereen zich mag inschrijven voor de wachtlijst, maar dat er gebruik zal worden gemaakt van een voorrangsstelsel en het afstammingsbeginsel. Sommige ingeschreven standplaatszoekenden krijgen dan meer startpunten én krijgen voorrang op andere standplaatszoekenden. Denk daarbij bijvoorbeeld aan inwonende volwassen kinderen. Deze regels moeten echter nog worden uitgewerkt.

Let op, bovenstaande betekent niet dat iedereen een eigen standplaats krijgt. Dat is in financiële en ruimtelijke zin onmogelijk. De gemeente heeft wel een inspanningsverplichting en zal haar best doen, zodat de woonwagendbewoners in haar gemeente hun culturele identiteit kunnen behouden. Ook voor degenen die nog geen eigen standplaats hebben en graag bij zijn of haar familie wil (blijven) wonen. De gemeente heeft hierbij ook de medewerking van de woningcorporatie nodig. Een gemeente is namelijk geen verhuurder van (sociale) woonruimte.

Het is gebleken dat de informatie die we hebben ontvangen met de eerdere inschrijvingen onvoldoende is, om een passend beleid op te stellen. Voor het vormen van nieuw beleid wilde de gemeente Horst aan de Maas dan ook graag meer weten over de woonwensen en de achtergronden van de individuele standplaatszoekenden.

Het doel van het onderzoek was om duidelijk te maken hoeveel vraag er naar standplaatsen en woonwagens is. De gemeente zal de uitkomsten van het onderzoek gebruiken voor het opstellen van woonwagendbeleid. Het leidt niet automatisch tot uitbreiding van het aantal standplaatsen bij een locatie of tot het aanbieden van een standplaats. Dit is afhankelijk van meerdere factoren.

Op vrijdag 3 juni, donderdag 9 juni en vrijdag 17 juni 2022 zijn er interviews afgenomen op het gemeentehuis. Alle geïnterviewden dienden een registratieformulier in te leveren (zie bijlage A).

- Aantal gevoerde gesprekken: 22
- Aantal ontvangen registratieformulieren: 24 (2 zijn ingeleverd na sluitingsdatum individuele gesprekken)
- **NB:** De twee nagezonden registratieformulieren zijn van woonwagendbewoners uit de gemeente Venlo.

Tijdens het gesprek is een verslag gemaakt dat door de geïnterviewde is ondertekend. Een ieder ontving binnen een week een kopie van dit verslag (per e-mail of per post). In onderhavig document zijn alle verslagen verwerkt in een eindrapportage voor de gemeente. Zodra het onderzoek is afgerond, worden de uitkomsten via een nieuwsbrief met de woonwagendbewoners gedeeld.

### De uitkomsten

De uitkomsten van de interviews zijn voor de overzichtelijkheid verwerkt in tabellen. Hierin zijn de uitkomsten weergegeven over het aantal interviews met woonwagendbewoners van 18 jaar en ouder, woonsituatie, registratie als standplaatszoekende, het aantal inwonende kinderen, de verhuiscens en huur- of koopwens. Twee geïnterviewden hebben aangegeven geen afstamming te zijn. Ze worden daarom wel benoemd in het aantal afgenomen interviews, maar niet meegenomen in de verdere telling.

Vraag	Horst aan de Maas	Andere gemeente *	Totaal absoluut	Totaal percentage
Aantal afgenomen interviews	17	5	22	100,0%
Waarvan geen afstamming (deze worden in de verdere telling niet meegenomen)	2	0	2	9,1%
Wel gesproken maar geen interesse om deel te nemen aan het onderzoek	0	0	0	0,0%
Woont in een huis	4	5	9	45,0%

Woont in een woonwagen op standplaats	11	0	11	55,0%
Huurt een woonwagen/woonwagenwoning ( <i>enkel hoofdbewoner</i> )	2	0	2	10,0%
Bezit eigen woonwagen ( <i>enkel hoofdbewoner</i> )	9	0	9	45,0%
Geeft aan geregistreerd te staan als standplaatszoekende (deelnemer met verhuishwens)	14	4	18	90,0%

\* *Boxmeer, Venlo, Rheden, Venray*

Vraag	Horst aan de Maas	Andere gemeente *	Totaal absoluut	Totaal percentage
<b>Aantalinwonende kinderen</b>	13	4	17	100,0%
<i>Onder de 15 jaar</i>	11	4	15	88,2%
<i>15 tot 21 jaar</i>	1	0	1	5,9%
<i>vanaf 21 jaar</i>	1	0	1	5,9%
Waarvan een eigeninterview heeft afgenomen (>18 jaar)	0	0	0	0,0%

\* *Boxmeer, Venlo, Rheden, Venray*

Vraag	Horst aan de Maas	Andere gemeente *	Totaal absoluut	Totaal percentage
<b>Geïnterviewde met wensom te verhuizen</b>	14	5	19	95,0%
<i>Hiervan woont in een reguliere woning</i>	4	5	9	47,4%
<i>Hiervan woont in bij de ouders, grootouders of broer/zus</i>	8	0	8	42,1%
<i>Woont zelfstandig op standplaats</i>	6	0	6	31,6%
<i>Hiervan wil standplaats kopen</i>	6	0	6	31,6%
<i>Hiervan wil een stenen woonwagenwoning</i>	0	0	0	0,0%
<i>Hiervan heeft geen voorkeur</i>	0	0	0	0,0%
<i>Hiervan wil standplaats huren</i>	8	5	13	68,4%
<i>Waarvan inclusief huurwoonwagen</i>	7	5	12	63,2%

\* *Boxmeer, Venlo, Rheden, Venray*

### De woonbehoefte – analyse

Om te komen tot de daadwerkelijke behoefte aan standplaatsen van de geïnterviewde woonwagenbewoners zijn de door de bewoners opgegeven gegevens gefilterd en getoetst aan de daarvoor geldende (beleids)regels - definities. Te weten:

- Voldoen aan afstammingsbeginsel; is men woonwagenbewoner?
- Wens om te verhuizen.

Op basis van de bovenstaande filters is de totale behoefte bepaald. Om beter te kunnen inspelen op de vraag naar (sociale) huur<sup>7</sup> of koopstandplaatsen, wordt de totale behoefte gefilterd op basis van:

- De wens om te kopen of te huren.
- De inkomenstoets voor sociale huur of mogelijkheid tot koop.

Op basis van bovenstaande gegevens kan voor de gemeente Horst aan de Maas de conclusie worden getrokken dat er op korte termijn (0 tot 5 jaar) 19 woonwagenbewoners van 18 jaar en ouder op zoek zijn naar een woonwagenstandplaats waarvan 12 met een huurwoonwagen. De 5 geïnterviewden die woonachtig zijn in andere gemeenten, hebben nauwe familiere banden in de gemeente Horst aan de Maas en willen daarom graag terug naar een woonwagen/woonwagenstandplaats in deze gemeente.

7) Woonwagenbewoners die een huishoudinkomen hebben tot aan de inkomensgrenzen genoemd in artikel 48 van de Woningwet, behoren tot de doelgroep van woningcorporaties.

Behoeftte op kortetermijn	Horst aan de Maas	Andere gemeen- te *	Totaal
Koopstandplaatsen	6	0	<b>6</b>
Huurstandplaatsen	8	5	<b>13</b>
Stenen appartement/woonwagenwoning	0	0	<b>0</b>
Geen voorkeur (huren)	0	0	<b>0</b>
<b>Totale behoefte korte termijn</b>	<b>14</b>	<b>5</b>	<b>19</b>
Waarvan behoefte aan huurwoonwagens	7	5	<b>12</b>

\* *Boxmeer, Venlo, Rheden, Venray*

Bovenop de 19 extra standplaatsen voor de korte termijn, is er voor de (middel)lange termijn (5 tot 20 jaar) een behoefte aan maximaal 16 extra woonwagenstandplaatsen in de gemeente Horst aan de Maas.

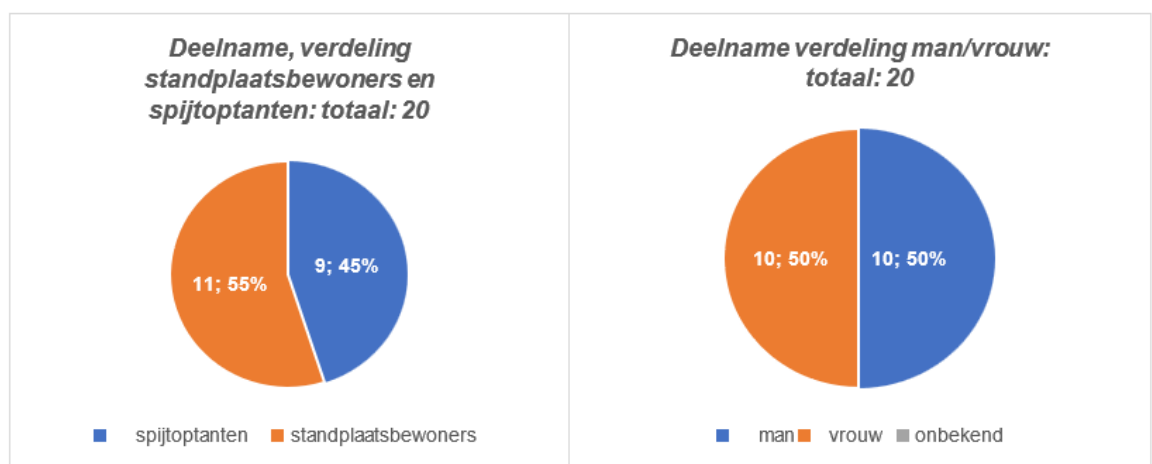
Behoeftte op (middel)lange termijn	Horst aan de Maas	Andere gemeen- te *	Totaal
Kinderen onder de 15 jaar	11	4	15
Kinderen tussen 15 en 21 jaar	1	0	1
Kinderen vanaf 21 jaar	1	0	1
<i>Minus kinderen (18+)met zelfstandig interview</i>	0	0	0
Behoeftte op middellange termijn	13	4	<b>17</b>
Vrijval voor tijdsverloop <25 jaar	1	0	1
<b>Maximale behoefte op (middel)lange termijn</b>	<b>12</b>	<b>4</b>	<b>16</b>

\* *Boxmeer, Venlo, Rheden, Venray*

De behoefte aan maximaal 16 woonwagenstandplaatsen op (midden) lange termijn kent een aantal onzekerheden, zoals daar zijn:

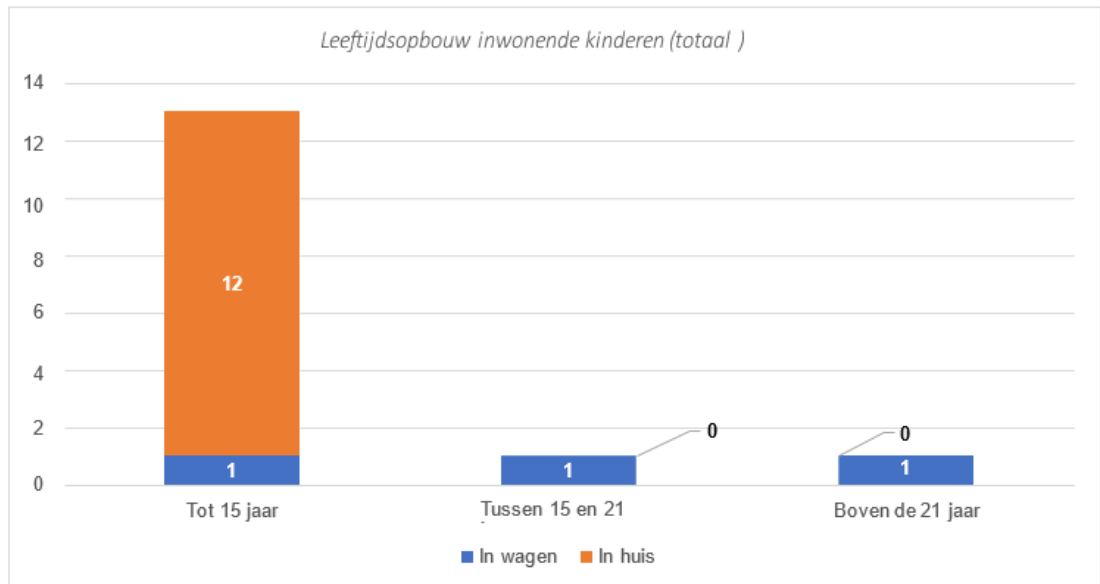
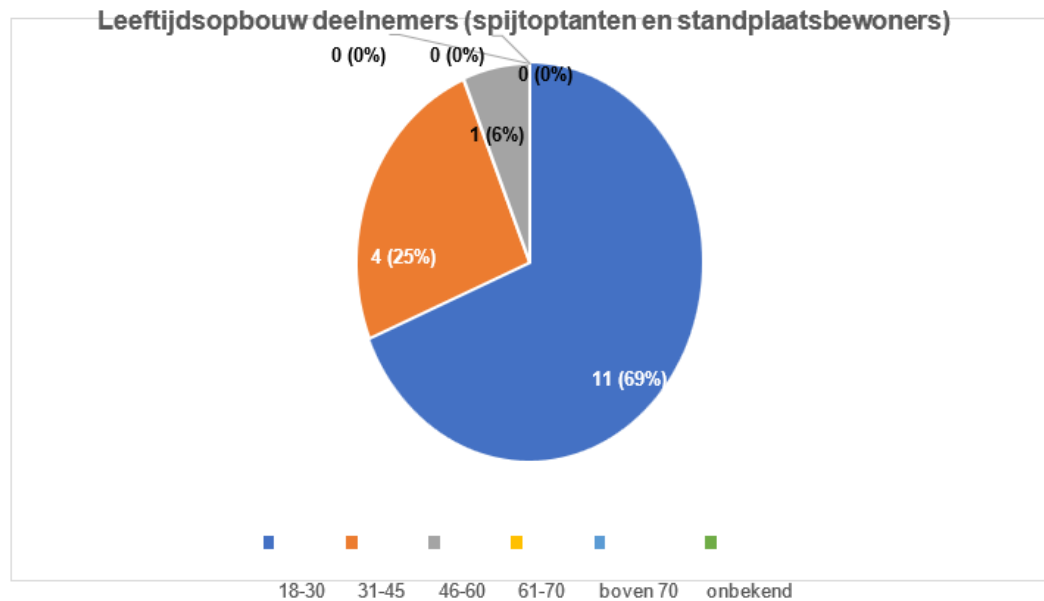
- Er zijn kinderen die onderling een relatie krijgen en gaan samenwonen op één standplaats;
- Er zijn kinderen die niet op een woonwagenstandplaats willen gaan wonen;
- Er zijn kinderen die zich buiten de gemeente gaan vestigen.

De gemeente Horst aan de Maas telt in totaal 14 standplaatsen<sup>8</sup>. 15 woonwagenbewoners uit de gemeente Horst aan de Maas en 5 woonwagenbewoners uit een andere gemeente hebben deelgenomen aan het onderzoek. Van de aangeschreven spijtoptanten hebben 4 personen uit de gemeente Horst aan de Maas en 5 personen uit andere gemeenten deelgenomen aan het onderzoek. Zij hebben allen familiere banden op de woonwagenlocaties binnen de gemeente.



*Verdeling deelname standplaatsbewoners en spijtoptanten Verdeling man/vrouw geïnterviewden*

8) Onderzoek Companen woonwagen standplaatsen Nederland 2018.



**Conclusie**

**Directe behoefte**

- 1 x huur met hierop eigen woonwagen
- 6 x koopstandplaats
- 12 x huurstandplaats met huurwoonwagen

+  
19 standplaatsen in totaal

**Behoeft (midden) lange termijn (5 tot 20 jaar)**

- 16 standplaatszoekenden (maximaal)

**BIJLAGE A – Registratieformulier standplaats woonwagenlocatie**

Graag wil ik in aanmerking komen voor een standplaats op een woonwagenlocatie in de gemeente Horst aan de Maas. Ik ben geen eigenaar of (mede)huurder van een standplaats op deze woonwagenlocatie

Roepnaam + achternaam:	
------------------------	--



Voornamen voluit:	m/v*
Adresen huisnummer:	
Postcode + woonplaats:	
Telefoonnummer(s):	
E-mailadres:	
Geboortedatum + plaats:	
Nationaliteit:	
Burgerlijke staat:	
Aantal personen diemee verhuizen:	

Ik ben woonwagenebewoner omdat: *(uitleg afstammingsbeginse)*

\_\_\_\_\_

Ondergetekende kan **wel** / **niet** in bezit komen van een eigen woonwagen. *(doorhalen wat niet van toepassing is)*

<p><b>ONDERSTAANDE WORDT GECONTROLEERD IN DE BASIS REGISTRATIE PERSONEN (= BRP)</b></p> <p>Voorletters en achternaam <u>grootouder(s)</u> zijnde woonwagenebewoner: _____</p> <p>(Voormalig) adres <u>grootouder(s)</u> op woonwagenlocatie: _____</p> <p>Voorletters en achternaam <u>ouder(s)</u> zijnde woonwagenebewoner: _____</p> <p>(Voormalig) adres <u>ouder(s)</u> op woonwagenlocatie: _____</p> <p>_____</p> <p>Het regionale woonwageneentrum waar u of uw voorouders hebben gewoond in de periode 1968 – 1977: _____ <i>(naam woonwagenlocatie en gemeente)</i></p>
---