

## Woonwagen- en standplaatsenbeleid Land van Cuijk 2023 (Harmonisatie) met inachtneming van amendement RIS 2023-A-8 gewijzigd

De raad van de gemeente Land van Cuijk;

gelezen het voorstel van burgemeester en wethouders d.d. 2 mei 2023;

gelet op het beleidskader Gemeentelijk woonwagen- en standplaatsenbeleid van het ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties (12 juli 2018) en het Regionaal Handelingsperspectief Woonwagenbeleid van de regio Noordoost-Brabant;

gelet op het amendement RIS 2023-A-8 gewijzigd;

besluit:

1. vervallen te verklaren:
  - Woonwagenbeleid Cuijk 2021;
  - Woonwagenbeleid Grave 2021;
  - Woonwagenbeleid Mill en Sint Hubert 2021;
  - Woonwagenbeleid Sint Anthonis 2021;
  - Verhuurbeleid woonwagens en standplaatsen Cuijk 2021;
  - Verhuurbeleid woonwagens en standplaatsen Grave 2021;
  - Verhuurbeleid woonwagens en standplaatsen Mill en Sint Hubert 2021;
  - Verhuurbeleid woonwagens en standplaatsen Sint Anthonis 2021;
2. vast te stellen:
  - Woonwagen- en standplaatsenbeleid Land van Cuijk 2023 (Harmonisatie) met inachtneming van amendement RIS 2023-A-8 gewijzigd;
  - Woonwagen- en standplaatsenbeleid Land van Cuijk 2023 (Beleidskader);
  - Woonwagen- en standplaatsenbeleid Land van Cuijk 2023 (Verhuurbeleid).

### 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 scharenslijpers, 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. In 2014 oordeelde het Europees Hof voor de Rechten van de Mens echter dat de eigen cultuur van woonwagenbewoners gerespecteerd moet worden en dat overheden verplicht zijn om die levensstijl te faciliteren.

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 de minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties (BZK) in 2018 een nieuw beleidsplan voor gemeenten lanceerde over het waarborgen van de culturele identiteit van

woonwageneigenaren, getiteld 'Beleidskader gemeentelijk woonwageneigenaren en standplaatsenbeleid'. Dit beleidskader gaf en geeft gemeentes handvatten om lokaal c.q. regionaal beleid te maken. Daarop maakten de gemeenten in het Land van Cuijk in samenspraak met de doelgroep een start voor een nieuw woonwageneigenaren- en standplaatsenbeleid.

Dit document bevat een korte omschrijving van de geschiedenis van woonwageneigenarenwetgeving 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 woonwageneigenaren- en standplaatsenbeleid. Gedurende het hele proces is en blijft erkenning en waardering voor de woonwageneigenaren cultuur de leidraad. De culturele identiteit van woonwageneigenaren bewoners kenmerkt zich hoofdzakelijk door twee elementen:

- Wonen in familieverband;
- Wonen in een woonwagen.

## 1. Kernboodschap

In 2020 is in opdracht van de gemeenteraden van Cuijk, Grave, Mill en Sint Hubert en Sint Anthonis gestart met een onderzoek naar de behoefte aan woonwageneigenarenstandplaatsen in het Land van Cuijk. Het behoefteonderzoek is de opmaat geweest naar nieuw woonwageneigenaren- en standplaatsenbeleid. Hiermee gaven de gemeenten gehoor aan de oproep van het ministerie van BZK om meer ruimte te geven aan de woonwageneigenaren cultuur. Het ministerie verwacht van gemeenten dat zij voorzien in voldoende woonwageneigenarenstandplaatsen. De gemeenten hebben een zorgplicht voor de huisvesting van inwoners waaronder ook woonwageneigenaren bewoners.

De gemeenten Cuijk, Grave, Mill en Sint Hubert en Sint Anthonis hebben vervolgens eind 2020, begin 2021 eensluidend woonwageneigenarenbeleid vastgesteld. De gemeente Boxmeer sloot zich hier niet bij aan en had daarmee geen duidelijk vastgesteld beleid afgestemd op het beleidskader van BZK. Wel was Boxmeer op zoek naar een locatie voor 16 standplaatsen, is daarin een voorlopige keuze gemaakt maar is definitieve besluitvorming hierover aangehouden.

Het woonwageneigenarenbeleid van de voormalige gemeenten wordt met dit document geharmoniseerd en 'up-to-date' gebracht.

Het verhuren van standplaatsen en/of woonwagens is geen wettelijke taak van de gemeente. Sterker nog: het is expliciet een taak van woningcorporaties om te zorgen voor het bouwen, verhuren en beheren van woningen ten behoeve van de onderste treden van de woonladder en specifieke doelgroepen.

De gemeente heeft wel een duidelijke taak op het gebied van het formuleren van (woonwageneigenaren)beleid en het handhaven van regelgeving. Tevens zal de gemeente moeten bevorderen dat woonwageneigenaren bewoners hun culturele identiteit kunnen blijven beleven en tegelijkertijd volwaardig deelnemen aan de Land van Cuijkse samenleving.

### Uitgangspunten woonwageneigenarenbeleid

1. De gemeente Land van Cuijk heeft de ambitie om nog 39 standplaatsen te realiseren boven op de capaciteit op de bestaande woonwageneigenarenlocaties (= 14 standplaatsen).

	Kern	Aanwezig	Nog te realiseren	Nog te bestemmen	Totaal
1.	Beers	3		1	4
2.	vml. gemeente Boxmeer	0		16	16
3.	Grave	1	4		5
4.	Katwijk	2	4		6
5.	Mill	6			6
6.	Sint Anthonis	2	4		6
7.	PM	-		10	10
		<b>14</b>	<b>12</b>	<b>27</b>	<b>53</b>

2. De (nieuwe) standplaatsen bestaan uit een mix van huur- en koopstandplaatsen;
3. Zowel de nieuwe als de bestaande woonwageneigenarenlocaties zijn schoon, heel en veilig en voldoen aan de geldende wet- en regelgeving;
4. Woonwageneigenaren bewoners moeten een wooncarrière c.q. groei-model kunnen doormaken op een standplaats. Dit wil zeggen dat zij hun woonwageneigenaren moeten kunnen aanpassen aan hun vermogenspositie;

5. De nieuwe woonwagendstandplaatsen worden bij voorkeur aangesloten op biogas, warmtenet of stadsverwarming of krijgen een ontheffing van de wet VET (= aardgasaansluiting blijft) zodat het groeimodel c.q. het doorlopen van een wooncarrière mogelijk is;
6. De koopkavels zijn betaalbaar voor de doelgroep en blijven beschikbaar voor de lokale woonwagengemeenschap;
7. Gemeente en woningcorporatie Mooiland maken concrete afspraken over de realisatie van voldoende huurstandplaatsen en leggen die afspraken vast in de prestatieafspraken;
8. Er is een eenduidig toewijzingsbeleid dat ruimte geeft aan het leven in familieverband (zie het Verhuurbeleid standplaatsen en woonwagens Land van Cuijk 2023);
9. Eind 2026 wordt de voortgang gemonitord en wordt het beleid indien nodig bijgesteld of aangevuld.

## 2. Woonwagencultuur

De woonwagencultuur is immaterieel erfgoed<sup>1</sup> dat nauw verbonden is met de culturele identiteit van groepen woonwagendbewoners in Nederland. Naar schatting maken 50.000 mensen<sup>2</sup> deel uit van één van deze culturele groepen. Dit zijn zowel woonwagendbewoners die afstammen van Roma en Sinti, als afstammelingen van klassieke 'reizigers' zoals 'kermisexploitanten'.

Woonwagendbewoners hebben een eigen manier van denken en eigen cultuur. De cultuur van de woonwagendbewoners is een cultuur van overleven. Vanwege het trekverbod (1968) reizen de woonwagendbewoners niet meer met hun woonwagens door het land. De wagens en caravans lijken tegenwoordig vaak op gewone huizen, maar zijn dat niet. Voor de woonwagendbewoners 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 woonwagendidentiteit herleid uit bepalingen in internationale verdragen, waar diverse rechten uit voortvloeien; o.a. eerbieding van privéleven, discriminatieverbod en huisvesting. Deze rechten gelden ook voor woonwagendbewoners 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 woonwagendbewoners kunnen leven volgens hun culturele identiteit, namelijk:

- Wonen in familieverband;
- Wonen in een woonwagen.

De gemeente Land van Cuijk erkent en waardeert de woonwagencultuur en haar maatschappelijke waarde.

De gemeente heeft vijf woonwagenlocaties op haar grondgebied met in totaal 14 standplaatsen:

Nr.	Locatie	Kern	Standplaats	Huurwoonwagen	Eigen woonwageng	Verhuurder
1	Venstraat	Beers	3	0	3	Gemeente
2	Gansakker	Cuijk	2	0	2	Gemeente
3	Smient	Grave	1	0	1	Gemeente
4	Mergen	Mill	6	6	0	Mooiland
5	De Hoef	Sint Anthonis	2	0	2	Gemeente
	<b>Totaal</b>		<b>14</b>	<b>6</b>	<b>8</b>	

*NB: De woonwagenlocatie Mergen te Mill is in 2021-2022 volledig geherstructureerd en per 1 april 2023 overgedragen aan Mooiland.*

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 woonwagendbewoners: 'woonwagendbewoners die zich van generatie op generatie als zodanig manifesteren en die zich beschouwen als een bevolkingsgroep met een van andere bevolkingsgroepen te onderscheiden cultuur'.

### 3. Waar komen we vandaan?

#### Intrekking Woonwagenwet

Tot 1999 was in Nederland de Woonwagenwet van kracht; daarna is het woonwagenbeleid 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;
- bij wetgeving voor woonwagenbewoning – nu de Woonwagenwet er niet meer is – zal teruggevallen moeten worden op overige regels uit de hieronder genoemde wetten:
  - 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. De gemeenten in het Land van Cuijk hebben in deze periode veel standplaatsen opgeheven, en daarnaast geen nieuwe standplaatsen gerealiseerd. Hierdoor werden volwassen kinderen gedwongen om naar een reguliere woning te verhuizen.

#### Tekortkomingen in gemeentelijk beleid

In de jaren die volgden vroegen woonwagenbewoners in het gehele land bij diverse instanties aandacht voor de tekortkomingen in het woonwagenbeleid. 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).

De Nationale Ombudsman bevestigde dat; hij stelde dat gemeenten tekortschoten in hun betrouwbaarheid ten aanzien van woonwagenbewoners. Ook vond hij dat gemeenten het recht van woonwagenbewoners om te leven volgens hun culturele identiteit onvoldoende erkenden en faciliteerden. De bevindingen van de ombudsman zijn neergelegd in het rapport 'Woonwagenbewoner zoekt standplaats' uit 2017.

#### Tijd voor nieuw beleid

Het rapport bleek de start van een ander beleidsperspectief. Het ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties (BZK) stelde het al genoemde beleidskader 'gemeentelijk woonwagen- en standplaatsenbeleid' op. Dit gebeurde op basis van het advies van onder andere het College voor de Rechten van de Mens uit 2014.

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<sup>3</sup>. Opvolging is echter wenselijk en geeft handvatten voor nieuw gemeentelijk woonwagenbeleid dat:

- rekening houdt met de specifieke woonbehoeften van woonwagenbewoners;
- voorziet in voldoende en binnen een redelijke termijn aangelegde standplaatsen;
- aandacht heeft voor de cultuur van woonwagenbewoners;
- woonwagenbewoners 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

3) Strikt formeel misschien niet. In de praktijk leidt niet nakoming ervan mogelijk wel tot gerechtelijke procedures tegen de gemeente waarbij een kansrijk beroep door belanghebbenden wordt gedaan wegens overtreding van het discriminatieverbod door niet nakoming van de verschillende beleidskaders

'Wegwijzer woonwagenebeleid' 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.

#### 4. Gemeentelijk beleid en visie op basis van beleidskader BZK

##### Gemeentelijke visie: 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 Land van Cuijk. Gemeente Land van Cuijk biedt de ondersteuning die nodig is die inwoners mogen verwachten van de gemeente. Onderdeel daarvan is een woonwagenebeleid dat in overeenstemming is met de mensenrechtelijke uitgangspunten.

##### Voorwaarden opstelling beleid

Het woonwagenebeleid 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: de Woonvisie. Het beleid houdt rekening met mensenrechten en heeft aandacht voor de culturele identiteit van Roma, Sinti en woonwagenebewoners.

Het woonwagenebeleid 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' (BZK). 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 woonwagenebeleid opgesteld:

1. de gemeente stelt het beleid voor woonwagens en standplaatsen vast als onderdeel van de Woonvisie;
2. het beleid dient voldoende rekening te houden met en ruimte te geven voor het woonwageneleven 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 toewijzings-verordening. De gemeente beheert de wachtlijst, houdt de inschrijvingen bij en kent de standplaatsen toe.

##### (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 Land van Cuijk 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 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 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 houtskeletbouwwooning 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 bijvoorbeeld 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.

#### Voorwaarden voor realisatie

Het is noodzakelijk om snel en zichtbaar met het gemeentelijk woonwagen- en standplaatsenbeleid aan de slag te gaan. Dit moet wel gefaseerd en zorgvuldig gebeuren. Daarom zijn onderstaande voorwaarden voor realisatie opgesteld:

- de gemeente stelt het beleid voor woonwagens en standplaatsen vast als onderdeel van het volkshuisvestingsbeleid. Hierdoor ontstaan er duidelijke beleidsmatige- en juridische kaders voor het voeren van adequaat beleid, die helderheid en zekerheid geven aan woonwagenbewoners en hun toekomstmogelijkheden;
- het beleid houdt rekening met én biedt ruimte voor de culturele identiteit van woonwagenbewoners;
- de behoefte aan standplaatsen wordt in kaart gebracht;
- er wordt duidelijk onderscheid gemaakt tussen de rol van de gemeente en de rol van woningcorporaties. De gemeente maakt beleid en zorgt voor toegankelijkheid, handhaving en onderhoud openbaar gebied. Ook verkoopt ze grond voor de realisatie van standplaatsen aan de woningcorporatie voor verhuur of aan particulieren die het zelf kunnen betalen. Corporaties voorzien in de sociale huisvesting;
- afbouw van standplaatsen is niet toegestaan (uitzonderlijke omstandigheden buiten beschouwing gelaten) zolang er behoefte is aan standplaatsen;
- in de toekomst vrijkomende standplaatsen worden toegewezen volgens de toewijzings-verordening<sup>4</sup> woonwagenstandplaatsen. De gemeente beheert de wachtlijst en houdt de inschrijvingen bij. Conform landelijk beleid zorgt de gemeente ervoor dat een standplaatszoekende binnen een redelijke termijn kans maakt op het verkrijgen van een standplaats.

#### **Toelichting toewijzingsverordening**

4) De toewijzingsverordening wordt tegelijk met het woonwagenbeleid vastgesteld. Het vaststellen van een toewijzingsverordening is een bevoegdheid van de gemeenteraad, nadrukkelijk rekening houdend met de hierover in regionaal verband gemaakte afspraken.



- De toewijzingsverordening werkt via een puntenopbouwsysteem én op basis van voorrangsgroepen.
- 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 uit de eerste voorrangsgroep geraadpleegd. In deze eerste voorrangsgroep zitten de inwonende meerderjarige kinderen. Degene met het hoogste puntenaantal binnen deze eerste voorrangsgroep heeft het eerste recht op de vrijgekomen standplaats.
- Vindt geen toewijzing binnen de eerste voorrangsgroep plaats, wordt vervolgens de volgende voorrangsgroep geraadpleegd, enzovoorts.
- In totaal zijn er acht voorrangsgroepen. De puntentoekenning en indeling in voorrangsgroepen is onder andere gebaseerd op familierelaties, de huidige woonvorm, afkomst (regio) en hoelang men al ingeschreven staat.

## 5. 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.

### 5.1 Standplaatsen en locaties

Op advies van het Ministerie van BZK zijn mondelinge gesprekken (door onder andere de laaggeletterdheid en de moeilijkere bereikbaarheid van woonwagenebewoner) gevoerd met de lokale (gemeentegrens overstijgende) doelgroep om regionaal te inventariseren wat de woonbehoefte van woonwagenebewoners is.

#### Lokaal onderzoek

In het tweede kwartaal van 2020 is een inventarisatie van de woonbehoefte onder standplaatszoekenden uitgevoerd in de gemeenten Cuijk, Grave, Mill en Sint Hubert en Sint Anthonis. De gemeente Boxmeer deed hier niet aan mee omdat zij het volgens hun zeggen al inzichtelijk hadden wie hun standplaatszoekenden waren. Gemakshalve wordt daarom voor wat betreft Boxmeer uitgegaan van 16 standplaatszoekenden: 8 x reizigers en 8 x Sinti.

#### Uitkomsten lokaal onderzoek

Verdeling => uitbreiding bestaande locaties			
Kern	Straat	Huidig	Uitbreiding
Beers	Venstraat	3	1
Cuijk	Gansakker	2	4
Grave	Smient	1	4
Mill en Sint Hubert	Mergen	6	0
Sint Anthonis	De Hoef	2	4
		<b>14</b>	<b>13</b>

Verdeling => aanleg nieuwe locaties	
Boxmeer I = Sinti locatie	8
Boxmeer II = Reizigerslocatie	8
Cuijk	4
PM	6
	<b>26</b>

Op termijn komt het aantal standplaatsen daarmee (naar verwachting) uit op 53.

### Lijst met geregistreerde standplaatszoekenden

Er is naar aanleiding van de inventarisatie woonbehoefte een lijst met geregistreerde standplaatszoekenden opgesteld, waarbij voor nu en in de toekomst niet alleen de eigen lokale lijst, maar ook die vanuit de regio zal worden gemonitord.

### Benodigd aantal standplaatsen Land van Cuijk in relatie tot regio Noordoost-Brabant

Regionaal vastgesteld uitgangspunt: 1,3 standplaatsen per 1.000 woningen (NOB);  
Berekening => 40.480 woningen in Land van Cuijk per 1 januari 2022 =>  $1,3 \times 40.480/1000 = 52,6$  => 53 standplaatsen. Uitgaande van 14 bestaande standplaatsen dienen nog 39 standplaatsen gerealiseerd/in gebruik te worden genomen (= 53-14).

### Waarom een regionaal onderzoek?

Bij specifieke doelgroepen is het aan te bevelen onderzoek regionaal uit te voeren en de regionale behoefte in kaart te brengen. Hiermee proberen we negatieve effecten te voorkomen als verschuivingen van het vraagstuk, de doelgroep of de woonoplossing over de gemeentegrenzen. Vervolgens kunnen er ook regionale afspraken gemaakt worden om samen te werken bij het invullen van deze specifieke woonvraag.

Het op te stellen woonwagenebeleid moet aansluiten op het mensenrechtelijk kader. De doelgroep moet echter geen uitzonderingspositie krijgen ten opzichte van anderen. Als uit de inventarisatie woonbehoefte blijkt dat er behoefte is aan meer standplaatsen, dan zal men net als anderen moeten wachten; er geldt een redelijke termijn<sup>5</sup>. Een standplaats is immers een schaars goed. Het rapport van het regionale onderzoek naar de woonbehoefte onder woonwagenebewoners is in juni 2022 gepubliceerd.

Let wel, het 'Rapport Inventarisatie woonbehoefte NOB' geeft voor onze gemeente een vertekend beeld, daar de door ons aangeleverde cijfers zijn gebaseerd op de gehouden behoeftepeiling in het tweede kwartaal van 2020. Veel gegadigden deden aanvankelijk niet mee omdat er geen enkel geloof c.q. vertrouwen was dat de gemeenten ook daadwerkelijk iets zouden gaan doen. Toen echter duidelijk werd dat de woonwagene locatie aan de Mergen in Mill zou worden geherstructureerd, hebben achteraf veel mensen zich alsnog gemeld.

### Lijst geregistreerde standplaatszoekenden => 'wachlijst'

Met 23 à 24 personen uit Cuijk, Grave, Mill en Sint Hubert en Sint Anthonis + 15 à 16 personen uit Boxmeer => er wordt uitgegaan van 39 standplaatszoekenden. Dit aantal komt nagenoeg overeen met het aantal nog door het Land van Cuijk aan te leggen standplaatsen. Hiermee zou de huidige 'wachlijst' in principe kunnen worden opgelost.

### Uitbreiding woonwagene standplaatsen

Op basis van de verkregen onderzoeksresultaten start de gemeente Land van Cuijk met de realisatie van woonwagene standplaatsen. Dit betreft nieuwe locaties of uitbreiding op bestaande locaties. Geschikte nieuwe locaties voor woonwagene standplaatsen 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 woonwagene standplaatsen zoveel als mogelijk 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 woonwagene locaties ingegaan op onder andere het wijzigen van huidige bestemmingsplannen. In het plan van aanpak locatieonderzoek woonwagene locaties beschrijven we het opstellen van (nieuwe) planregels, verwijzen we naar stukken grond die als bestemming 'Wonen-Woonwagene' krijgen en benoemen we het ontwerpen, ontwikkelen en inrichten van locaties. Door het vaststellen van het gemeentelijk woonwagene- en standplaatsenbeleid borgen we de uitvoering van deze plannen.

### Draagvlak en communicatie

Uit eigen ervaring maar ook elders in Nederland leert dat een woonwagene locatie een uiterst gevoelige bestemming is; omwonenden willen een woonwagene locatie vaak liever niet in hun 'achtertuin'. Daarom is een zorgvuldige locatiekeuze van groot belang en willen we ongerustheid bij omwonenden verminderen of zelfs weggenomen door een combinatie van voorlichting en de belofte van regulier beheer en toezicht, net zoals in alle andere woonwijken in een gemeente.

5) Wat er precies wordt bedoeld met een 'redelijke termijn' is nergens gedefinieerd. Landelijk is hier veel discussie over. Gemiddeld genomen wordt uitgegaan van zeven jaar.



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.

De gemeente Land van Cuijk heeft de ambitie om nog 39 standplaatsen te realiseren boven op de capaciteit op de bestaande woonwagendlocaties (= 14 standplaatsen). Dit is door de afzonderlijke gemeenteraden van Cuijk, Grave, Mill en Sint Hubert en Sint Anthonis in 2021 vastgesteld.

## 5.2 Grondverkoop, huren en kopen

### 5.2.1 Grondverkoop

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

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<sup>6</sup> bouwrijp aan een woningcorporatie of een particulier. De inrichting als standplaats is voor rekening van de nieuwe eigenaar.

#### Uitzonderingen op de toewijzingsverordening

- *Wanneer schriftelijk staat geregistreerd dat een standplaatshuurder (met een eigendoms-woonwagend) 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 hieronder)*
- *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).*

### 5.2.2 Huren en kopen

Het verhuren van standplaatsen en/of woonwagend is geen wettelijke taak van de gemeente Land van Cuijk. Een woningcorporatie zorgt voor het bouwen, verhuren en beheren van huurwagend 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 Land van Cuijk voor een standplaats. Het gaat dan om woonwagendbewoners die genoeg financiële middelen hebben om een eigen standplaats en woonwagend te kopen.

#### Standplaatsen die passen bij de vraag

Op de (nieuwe) woonwagendlocaties 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 woonwagend-

6) Grond voor woonwagendstandplaatsen heeft in de regel een waarde van 50-70% t.o.v. reguliere bouwgrond.

bewoners uit verschillende inkomensgroepen samenwonen met hun families. Dat is belangrijk, omdat het wonen in familieverband het hoogste goed is binnen de woonwagencultuur. Daarnaast is deze situatie wenselijk omdat het de samenwerking met corporaties bevordert en het beheer toegankelijker maakt.

### 5.2.3 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>7</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 of te verkopen.
- **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 (en schriftelijk vastgelegd) dat huurstandplaatsen met huurwoonwagens in principe niet mogen worden vervreemd en tot de sociale kernvoorraad horen.

De landelijke verhouding koopwoningen versus huurwoningen is 60-40<sup>8</sup>. Gemeenten moeten volgens het kabinet ernaar streven dat 30 procent van het woningbestand uit sociale huurwoningen bestaat<sup>9</sup>.

De gemeente Land van Cuijk 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 worden verkocht.

## 5.3 Schoon, heel, veilig, legaal en bereikbaar

### 5.3.1 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:

- dat de gemeente het beheer en onderhoud van de openbare ruimte op en rond woonwagen-locaties uitvoert;

7) 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.

8) Bron CBS: <https://longreads.cbs.nl/nederland-in-cijfers-2020/hoeveel-woningen-telt-nederland/#:~:text=Bij-na%206%20op%20de%2010,zijn%20meer%20huurwoningen%20dan%20koopwoningen>.

9) <https://nos.nl/artikel/2428394-de-jonge-overal-30-procent-sociale-huur-voorrang-voor-kwetsbaren>

- dat achterstallig onderhoud op bestaande woonwagenlocaties in beeld is/wordt gebracht en wordt weggewerkt;
- 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.

### 5.3.2 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.

### 5.3.3 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 c.q. gemeentelijke richtlijnen op basis van CROW-normen, waarbij rekening wordt gehouden met de te verwachten verkeersdrukte. Hetzelfde geldt voor de parkeer-ruimte. 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 Parkeernormen-nota.

### 5.4 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 hypotheek-mogelijkheden en NHG voor een woonwagenbewoner veel beperkter zijn dan voor reguliere woning-bezitters. Daarom moet het woonwagen- en standplaatsenbeleid hiervoor mogelijke oplossingen faciliteren. Denk bijvoorbeeld aan het maken van een uitzondering voor gasloos bouwen voor een particulier (ongelijke gevallen, ongelijk behandelen). Voor nieuwe woonwagens in eigendom van een woningcorporatie gaat de gemeente wel uit van gasloos bouwen.

Uitgangspunt is dat nieuwe woonwagenstandplaatsen bij voorkeur en indien mogelijk worden aangesloten op warmtenet of stadsverwarming. Een ontheffing van de wet Voortgang Energietransitie (Wet VET) is voor particuliere woonwageneigenaren mogelijk. Zo blijft het doorlopen van een wooncarrière voor woonwagenbewoners mogelijk en doet de gemeente tegelijkertijd recht aan haar eigen duurzaamheidsprincipes.

## 6. 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 Land van Cuijk 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 na vijf jaar wordt het beleid geëvalueerd en waar nodig vindt bijstelling van het beleid plaats.

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 Land van Cuijk zet zich in om 33 extra standplaatsen te realiseren voor de lokale standplaatszoekenden (boven op de capaciteit van 14 standplaatsen die er al zijn op de bestaande vijf 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. groeiemodel 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 worden bij voorkeur aangesloten op warmtenet of stadsverwarming. Voor particulieren woonwageneigenaren, mits onderbouwd, is een ontheffing van de wet VET (= aardgasaansluiting blijft) mogelijk, zodat het groeiemodel c.q. het doorlopen van een wooncarrière mogelijk blijft;
- de koopkavels zijn betaalbaar voor de doelgroep en blijven voor zover mogelijk beschikbaar voor de lokale woonwagengemeenschap en hun directe familieleden;
- gemeente en Mooiland maken concrete afspraken over de realisatie van voldoende huurstandplaatsen en leggen die afspraken vast in de prestatieafspraken;
- er is een eenduidig toewijzingsbeleid dat ruimte geeft aan het leven in familieverband (*zie het Verhuurbeleid standplaatsen en woonwagens Land van Cuijk 2023*);
- eind 2026/begin 2027 wordt de voortgang gemonitord en wordt het beleid indien nodig bijgesteld of aangevuld.

*Aldus besloten door de raad van de gemeente Land van Cuijk in zijn openbare vergadering van 29 juni 2023.*

*De griffier,  
Richard van der Weegen*

*De voorzitter,  
Marieke Moorman*