

## Woonwagen- en standplaatsenbeleid Land van Cuijk 2023 (Beleidskader)

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).

### 1. Inleiding

#### 1.1. Aanleiding: harmonisatie benodigd van het woonwagenbeleid

De gemeenten Cuijk, Grave, Mill en Sint Hubert en Sint Anthonis hadden min of meer hetzelfde woonwagenbeleid vastgesteld eind 2020/begin 2021. Boxmeer sloot zich hier echter niet bij aan en had geen beleid. Wel was Boxmeer op zoek naar een locatie voor 16 standplaatsen => locatie Parallelweg – Mahonie. Dit leidde uiteraard tot veel nimby-gedrag tijdens een informatieavond waarop de toenmalige gemeente Boxmeer het besluit hierover heeft verdaagd naar het nieuwe college van het Land van Cuijk.

#### 1.2. Inleiding

De woonwagenstandplaatsen van de gemeente maken onderdeel uit van het gemeentelijk vastgoed.

De verhuur van standplaatsen en woonwagens zou niet anders mogen zijn dan de verhuur van een huurwoning van een corporatie. Het hebben van 'woonwagenbeleid' impliceert een verbijzondering van een groep die bij wet gelijk is aan ieder andere woningzoekende in het sociale segment. Het woonwagenbeleid is echter tijdelijk en primair bedoeld om de huidige situatie op de woonwagenlocaties te normaliseren met het oog op eigendomsoverdracht aan de woningcorporatie Mooiland.

'Normalisatie' wil zeggen dat woonwagenbewoners niet alleen dezelfde rechten hebben als de overige inwoners van de gemeente Land van Cuijk, maar ook dezelfde plichten. Daarnaast mogen woonwagenbewoners niet anders worden behandeld dan andere burgers. Dit vergt een normalisatie aan zowel de kant van de bewoners als aan de kant van de gemeente.

### 2. Achtergrond – voorgeschiedenis

In 1999 werd de Woonwagenwet ingetrokken. Allerlei bijzondere maatregelen en voorzieningen zijn opgeheven, omdat deze in het reguliere beleidsproces een plaats (kunnen) hebben gekregen. De problematiek werd door de landelijke overheid als afgedaan beschouwd.

Woonwagenbewoners heten voortaan gewoon ‘burgers’, die zich slechts onderscheiden omdat ze in een woonwagen wonen. Beleid beperkt zich tot het inrichten en beheren van standplaatsen. De overheid ziet de huisvesting niet meer als kerntaak en wenst 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. Ook hebben de woonwagenbewoners geen bijzondere rechten meer (bijvoorbeeld het recht op een standplaats). Door afschaffing van de Woonwagenwet hebben woonwagenbewoners niet langer een uitzonderingspositie binnen de woningmarkt. Het intrekken van de Woonwagenwet had als belangrijkste doelstelling het normaliseren van de woonpositie van woonwagenbewoners. Het woonwagenbeleid is vanaf 1999 geïntegreerd in het reguliere volkshuisvestingsbeleid. Gemeenten hebben hiermee volledige beleidsvrijheid gekregen ten aanzien van woonwagenlocatie en de standplaatsen. Sindsdien bestaat er een tendens naar overdracht van de standplaatsen en centra van gemeenten naar woningcorporaties.

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

Ook het woonwagenbeleid van de gemeenten in het Land van Cuijk kende een zogeheten uitsterfbeleid; 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 beleid van gemeenten die ernaar streven het aantal standplaatsen tot nul te reduceren, het zogeheten uitsterfbeleid, in strijd is met het grondwettelijk recht op gelijke behandeling.

Ook is er sprake van uitsterfbeleid als gemeenten geen nieuwe standplaatsen aanleggen voor jongeren die ook een standplaats willen bewonen en een onredelijke termijn moeten wachten totdat de huidige huurders van een standplaats overlijden of verhuizen.

De Nationale Ombudsman heeft een rapport uitgebracht waarin hij stelde dat onder andere de gemeenten tekortschoten in hun betrouwbaarheid ten aanzien van woonwagenbewoners. De Nationale Ombudsman vond dat gemeenten het recht van woonwagenbewoners om te leven volgens hun culturele identiteit onvoldoende erkennen en faciliteren.

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 woonwagen- en standplaatsenbeleid’ (hierna: beleidskader BZK) ontwikkeld. Gemeente Land van Cuijk moet daarom het woonwagenbeleid in overeenstemming brengen met de mensenrechtelijke uitgangspunten. Het beleidskader BZK geeft handvatten voor nieuw beleid.

### 3. Beleidskader gemeentelijk woonwagen- en standplaatsenbeleid – BZK

Het beleidskader ‘Gemeentelijk woonwagen- 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 Land van Cuijk 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.	Mooiland

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 woonwagenbewoner die dit wenst, moet binnen redelijke termijn kans maken op een standplaats.	Landelijk gemiddelde benodigde inschrijftijd is zo'n 7 jaar

*Een door de corporatie in het leven geroepen BV/stichting is aan dezelfde regels gebonden als de corporaties zelf.*

Woonwagenbewoners 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.

Het beleidskader helpt gemeenten bij de invulling van het lokale woonwagenbeleid die let op de cultuur van woonwagenbewoners, de bewoners beschermt tegen discriminatie en voldoende rechtszekerheid biedt. De ontwikkeling van het aantal standplaatsen wordt door de minister gemonitord. De Vereniging van Nederlandse Gemeenten (VNG) heeft in mei 2021 een speciale Wegwijzer woonwagenbeleid uitgebracht.

**BZK: 'Programma een thuis voor iedereen': Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening 24-05-2022**  
Accent op woonruimte

De aandachtsgroep woonwagenbewoners heeft vaak minder tot geen behoefte aan zorg en ondersteuning, wel hebben zij specifieke woonwensen. Voor deze groep zijn er ook aanvullende programma's vanuit de stakeholders. Naar schatting betreft dit (circa) 50.000 mensen die - in termen van het Europese Hof voor de Rechten van de Mens (EHRM) - deel uitmaken van een van de culturele groepen waarbij de woonwagen onderdeel is van de culturele identiteit.

De ministeries van BZK, VWS, SZW, J&V en OCW, de VNG, het IPO en Aedes pakken samen de huisvestingsproblematiek van aandachtsgroepen op. Het programma legt hiermee het brede fundament voor het verbeteren van de huisvesting voor kwetsbare mensen en mensen die hun leven (opnieuw) willen opbouwen. Diverse acties uit dit programma, zoals het invoeren van integrale woonzorgvisies voor alle aandachtsgroepen, zijn ook ondersteunend voor studenten, arbeidsmigranten en woonwagenbewoners.

**4. Mensenrechtelijke (juridische) plicht**

Woonwagenbewoners hebben een eigen culturele identiteit. In de laatste tien tot vijftien jaar is de bescherming van deze culturele identiteit vastgelegd in verschillende verdragen. Nederland heeft deze verdragen ook ondertekend. Dit brengt voor Nederland de verplichting mee om voor voldoende standplaatsen te zorgen en om ervoor zorg te dragen dat woonwagenbewoners kunnen leven volgens hun tradities en culturele identiteit. Een betrouwbare overheid die zich bindt aan verdragen, moet zich ook inzetten om de mensenrechten te waarborgen. De betrouwbare inzet moet zien 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 woonwagenbewoners om volgens hun culturele identiteit te wonen.<sup>1</sup>

Met welke mensenrechten moet rekening worden gehouden bij woonwagen- en standplaatsenbeleid? Het mensenrechtelijk kader wordt onder meer gevormd door een aantal uitspraken van het Europees Hof voor de Rechten van de Mens ('EHRM') en komt op het volgende neer:

- De overheid heeft een inspanningsverplichting om te voorzien in adequate huisvesting, waarbij rekening wordt gehouden met de (erkende) specifieke wooncultuur van woonwagenbewoners.
- Het is niet geoorloofd om het aantal standplaatsen af te bouwen of niet uit te breiden, terwijl er sprake is van een duidelijke behoefte vanuit de woonwagenbewoners (dit is in strijd is met de Algemene wet gelijke behandeling (AWGB)).
- De behoefte aan standplaatsen en woonwagens dient te worden geïnventariseerd.

Als hieruit een aantoonbare behoefte naar voren komt, moet het woonwagen- en standplaatsenbeleid zodanig worden vormgegeven dat het voor een woonwagenbewoner binnen redelijke termijn<sup>2</sup> mogelijk is om voor een standplaats in aanmerking te komen.

1) Woonwagenbewoner zoekt standplaats, rapport 2017/060 van de Nationale ombudsman  
 2) Het landelijk gemiddelde voor een reguliere eengezinswoning ligt op zo'n 7 jaar.

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 woongelegenheden 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 woonwagenbewoners niet nadeliger mogen worden behandeld vanwege het feit dat zij woonwagenbewoners zijn. Om die reden heeft het College voor de Rechten van de Mens geoordeeld dat een uitsterf beleid, zoals veel gemeenten hanteerde, van woonwagenstandplaatsen discriminerend is als dit uitsterf beleid is gericht op het laten verdwijnen van woonwagenbewoning. Ook als men kiest voor geen uitbreiding van het aantal standplaatsen, dan is dit uitsterf beleid, 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 woonwagenbewoners: 'het wonen in een woonwagen waarbij familiebanden in onderlinge verbondenheid een belangrijke rol spelen'. Uit jurisprudentie van het EHRM blijkt dat de overheid een positieve verplichting heeft om de cultuur te beschermen en het woonwagenleven te faciliteren.

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

**Uitspraken Europees Hof voor de Rechten van de Mens (EHRM)**

Vanaf midden jaren '90 van de vorige eeuw tot aan heden, heeft het Europese Hof van de Rechten van de Mens diverse uitspraken gedaan om het woonwagenleven te beschermen. Het EHRM heeft onder andere uitgesproken dat bewoning van een woonwagen een onderdeel van de cultuur is, dat een woonwagen een woning is, en dat woonwagenlevensstijl betrekking heeft op sociale en familiebanden.

Door deze uitspraken 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 woonwagenbewoners en voorziet in voldoende standplaatsen, zodat woonwagenbewoners binnen een redelijke termijn een standplaats kunnen krijgen. Bij het bepalen van het woonwagenbeleid dient een afweging gemaakt te worden tussen de algemene belangen van de gemeente en de belangen van de woonwagenbewoners.

In de Huisvestingswet 2014 en de Woningwet 2015 is de woonwagenstandplaats opnieuw opgenomen. Het is woningcorporaties toegestaan om woongelegenheden (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 woonwagenbeleid.

Investeer in bewustwording over het belang en de waarde van het materiele gelijkheidsbeginsel en de mensenrechten van woonwagenbewoners.

Tegelijkertijd is het van belang dat aan woonwagenbewoners dezelfde rechten toekomen als aan niet-woonwagenbewoners, 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 woonwagenbewoners als een groot struikelblok ervaren. Veel woonwagenbewoners lopen tegen problemen aan bij het afsluiten van verzekeringen en hypotheeken. Verzekeraars en hypotheekverstrekkers behandelen aanvragen voor standplaatsen en woonwagens anders dan die voor reguliere woningen en dat belemmert het eigenwoningbezit van woonwagenbewoners, wat hun economische en maatschappelijke positie in de samenleving beïnvloedt.

### **Gemeentelijk beleid**

Voor de gemeente betekent dit dat in het woonwagenbeleid aandacht moet zijn voor de specifieke woonbehoefte van woonwagenbewoners, 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.<sup>3</sup>

Het nieuwe woonwagenbeleid van de gemeente houdt in zijn woonbeleid rekening met de specifieke woonbehoefte van woonwagenbewoners en werkt naar een voorziening voor voldoende standplaatsen, zodat woonwagenbewoners binnen een redelijke termijn een standplaats kunnen krijgen. Van een uitsterf beleid is niet langer sprake.

## **5. 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, wat tevens betekent dat handhaafbaarheid geen knelpunt mag zijn.

Met het vaststellen van het woonwagenbeleid wordt er een duidelijke keuze gemaakt die ook helderheid en zekerheid geeft aan de betrokken bewoners en hun toekomstmogelijkheden. De woonwagencultuur is al lange tijd met (het) Land van Cuijk verbonden. De woonwagencultuur is in 2014 door het Nederlands Centrum voor Volkscultuur en Immaterieel Erfgoed aangewezen als immaterieel erfgoed. Het nieuwe beleid biedt ook een goede basis om samen met de bewoners te bouwen aan wederzijds vertrouwen en vorm te geven aan de door beide partijen gewenste goede, schone en veilige woonomgeving.

Ook in het Land van Cuijk 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 woonwagenbeleid wordt er een duidelijke keuze gemaakt die ook helderheid en zekerheid geeft aan de betrokken bewoners en hun toekomstmogelijkheden.

## **6. 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 herziening van het bestemmingsplan de bestemming 'Wonen-Woonwagen' op komt. De gemeente gaat met Mooiland in gesprek om huurstandplaatsen met huurwoonwagens aan te leggen en te exploiteren voor die mensen uit de doelgroep woonwagenbewoners die qua inkomen tot de primaire doelgroep van de corporaties behoren. Het betreft de huishoudens met een inkomen tot aan de huurtoeslaggrens.

---

3) Beleidskader BZK

Voor woonwageneigenaren die qua inkomen niet tot de doelgroep van de corporaties behoren, zal de gemeente in standplaatsen moeten voorzien. Daar de gemeente geen verhuurder wil zijn van woonruimte, wordt geadviseerd om aan de rechthebbenden de grond bouwrijp in erfpacht aan te bieden of te verkopen, opdat zijzelf voor de aanleg en inrichting van de standplaats zorgen.

### 6.1. Rol gemeente

Uit het beleidskader 'Gemeentelijk woonwageneigenaren- en standplaatsenbeleid' van het Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties d.d. 12 juli 2018 volgt, dat:

1. De gemeente zorgt voor een stuk grond waar de bestemming 'woonwageneigenaren' op zit;
2. De woningcorporatie zorgt voor de aanleg van de standplaatsen, het verstrekken van huurwoonwageneigenaren 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. Dit betekent dat de gemeente zorg zal moeten dragen voor de levering van een standplaats voor mensen die boven deze inkomensgrens zitten. Dit zal alsdan gebeuren op basis van koop-koop of erfpacht met recht van koop.

### 6.2. 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.

## 7. Handelingsperspectief Regio Noordoost Brabant

In 2019 is – als uitwerking van het beleidskader van BZK – door de 17 gemeenten van de regio Noordoost-Brabant en tien binnen deze regio werkzame woningcorporaties ervoor gekozen om een regionaal handelingsperspectief op te stellen. Met daarin o.a. een regeling met betrekking tot inschrijving, toewijzing en het realiseren van standplaatsen. Doel is te komen tot één centraal inschrijfpunt: 'Woonservice' om dubbelingen te voorkomen zodat er daadwerkelijk inzicht ontstaat in de behoefte aan standplaatsen en woonwageneigenaren. Hierbij is het afstammingsbeginsel leidend. Gestreefd wordt hierbij te komen tot 1,3 standplaats per 1.000 woningen.

In Noordoost Brabant is gekozen voor een regionale aanpak omdat:

- dit voor transparantie zorgt voor de standplaatszoekenden;
- de grotere gemeenten de kleinere gemeenten kunnen helpen, samen staan de gemeenten sterk(er);
- de veronderstelling is dat een groot deel van de behoefte regionaal is georiënteerd en dat dit dus vraagt om een regionale aanpak;
- daarmee een waterbedeffect tussen de gemeenten voorkomen kan worden;
- één centraal inschrijfpunt voor woonwageneigenarenstandplaatszoekenden (en eenduidige toewijzingscriteria) transparant en efficiënt is;
- daarmee niet elke gemeente zelf het wiel hoeft uit te vinden;
- daarmee kennis en ervaring ten aanzien van specifieke aspecten van deze doelgroep met elkaar kan worden gedeeld.

## Regio Noordoost Brabant



**Figuur 1 - Kaartje van de gemeenten in de Regio Noordoost Brabant (maart 2020)**

Ook de corporaties in Noordoost Brabant hebben dus deelgenomen aan de opstelling van het regionaal handelingsperspectief, te weten: Area, Brabant Wonen, JOOST, Mooiland, Peelrand Wonen, Stichting Woonveste, Wonen Vlieringsbeek, Woonmeij, Woonwijze, Charlotte van Beuningen en Zayaz.

### 7.1. Standplaatsen in Noordoost Brabant, nul inventarisatie

De eerste stap in de implementatie van het woonwagengebeleid was een nul inventarisatie in de regio. De gemeenten hebben in 2019 hun informatie over het op dat moment aanwezige aantal locaties en standplaatsen aangeleverd. Zie de navolgende tabel.

Aantal locaties en standplaatsen per gemeente (maart 2020):

Gemeente	Aantal woonwagenlocaties	Aantal beschikbare standplaatsen	Aantal standplaatsen per 1.000 woningen
Bernheze	4	24	1,9
Boekel	1	1	0,2
<b>Boxmeer</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0,0</b>
Boxtel	1	14	1,0
<b>Cuijk</b>	<b>2</b>	<b>9</b>	<b>0,8</b>
<b>Grave</b>	<b>1</b>	<b>4</b>	<b>0,7</b>
Haaren	2	6	1,0
Heusden	4	24	1,3
Landerd	1	3	0,5
Meierijstad	3	7	0,2
<b>Mill en Sint Hubert</b>	<b>1</b>	<b>6</b>	<b>1,3</b>
Oss	14	69	1,7
's-Hertogenbosch	14	190	2,6
<b>St Anthonis</b>	<b>2</b>	<b>2</b>	<b>0,4</b>
St Michiëlsgestel	1	10	0,8
Uden	1	3	0,2
Vught	2	16	1,4
<b>Totaal</b>	<b>54</b>	<b>387</b>	<b>1,3</b>

In Noordoost Brabant zijn in 2019 totaal 387 standplaatsen, een gemiddelde van 1,3 standplaatsen per 1.000 woningen. Enkel in de toenmalige gemeente Boxmeer waren geen woonwagenlocaties meer aanwezig. In 60% van de gemeenten is meer dan één woonwagenlocatie.

Mocht de gemeten behoefte aanleiding zijn voor het realiseren van extra standplaatsen, dan zal in eerste instantie gekeken worden of op de bestaande woonwagenlocaties nog extra standplaatsen mogelijk zijn. Mocht dat niet het geval zijn en is er dus behoefte aan een nieuwe woonwagenlocatie, dan zal eerst gekeken worden of dit binnen de eigen gemeente c.q. kern mogelijk is. Lukt dit niet dan wordt in regionaal verband gekeken naar gemeenten waar het aantal standplaatsen nu lager is dan gemiddeld in de regio. Voor Noordoost Brabant wordt uitgegaan van 1,3 standplaatsen per 1.000 woningen. De gedachte daarachter is om elkaar daarbij op regionaal niveau te helpen. Als dit aan de orde is, brengt de betreffende gemeente dit in bij het regionale portefeuillehoudersoverleg 'Wonen'. Daarin wordt de casus besproken en welke gemeente(en) de behoeften over zouden kunnen nemen.

Daar waar mogelijk wordt rekening gehouden met de familieverbanden van woonwagenbewoners op de huidige en toekomstige woonwagenlocaties.

## 7.2. Standplaatsen in het Land van Cuijk

In juli 2019 zijn er twee nieuwe standplaatsen op de Gansakker in Cuijk gerealiseerd. In februari 2022 zijn er vijf nieuwe standplaatsen met BENG-woonwagens op de Mergen te Mill opgeleverd, waardoor de voormalige gemeente Mill en Sint Hubert als eerste ging voldoen aan de gestelde norm van 1,3 standplaatsen per 1.000 woningen.

Het begin is er. De komende jaren zal worden getracht de resterende achterstand zo goed als mogelijk weg te werken: dit houdt in dat er nog minimaal 39 standplaatsen (al dan niet met huurwoonwagens) dienen te worden gerealiseerd. Hierbij is echter de medewerking van de corporatie Mooiland van groot belang. Hier komen we op terug verderop in dit beleidsdocument.

Op basis van Informatie van de BAG (*de Basisregistratie Adressen en Gebouwen van het Kadaster*) is het aantal woningen in het Land van Cuijk 40.480 (*januari 2022*).

Gemeente Land van Cuijk	Aantal woningen	Aantal woonwagenlocaties	Aantal standplaatsen	Gemiddeld aantal standplaatsen per 1.000 woningen
Huidige aantal	40.480	5	14	0,35
Benodigd	40.480	Ø5	53	1,3
<b>Nog te leveren</b>			<b>39</b>	<b>1,3</b>

## 7.3. Rol gemeente

Tot op heden heeft de gemeente naast haar publiekrechtelijke rol ook een privaatrechtelijke rol ten aanzien van de huisvesting van de doelgroep woonwagenbewoners: 'de gemeente in haar rol als verhuurder van standplaatsen'. Hiervoor is separaat 'Verhuurbeleid woonwagens en standplaatsen 2022' opgesteld.

Uit het beleidskader 'Gemeentelijk woonwagen- en standplaatsenbeleid' van het Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties d.d. 12 juli 2018 volgt, dat:

1. De gemeente zorgt voor een stuk grond waar de bestemming 'woonwagenbewoning' 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. Dit betekent dat de gemeente zorg zal moeten dragen voor de levering van een standplaats voor mensen die boven deze inkomensgrens zitten. Dit zal alsdan gebeuren op basis van koop-koop of erfpacht met recht van koop.

## 8. Beleid en beleidskaders

### 8.1. Brandveiligheid

Als kader geldt hierbij het vigerende Bouwbesluit en de 'Handreiking Brandveiligheid van woonwagens en woonwagenlocatie' van de voormalige VROM-inspectie. (*Zie ook bijlage*).

De brandveiligheid van woonwagens en woonwagenlocaties dient te voldoen aan de bouwtechnische eisen zoals geformuleerd in het vigerende Bouwbesluit/BBL. Zowel voor nieuwbouw als bestaande bouw geldt dat er maximaal vier woonwagens en nevenfuncties met een totale gebruiksoppervlakte van maximaal 1.000 m<sup>2</sup> in een brandcompartiment mogen liggen.



Als het gaat om de branddoorslag en brandoverslag zit er veel verschil tussen nieuwbouw en bestaande bouw. Voor nieuwbouw geldt dat de weerstand tegen branddoorslag en brandoverslag van een woonwagen naar een andere woonwagen ten minste 30 minuten is. Bij de bepaling van deze weerstand wordt uitgegaan van een identieke maar spiegel symmetrisch op een afstand van 5 meter geplaatste woonwagens (BB2012 artikel 2.84 lid 9). Ook geldt er een weerstand tegen branddoorslag en brandoverslag van een brandcompartiment naar een ander brandcompartiment van tenminste 30 minuten of de afstand tussen een brandcompartiment en een ander brandcompartiment is tenminste 5 meter. (BB2012 artikel 2.84 lid 10).

Bij bestaande bouw is de weerstand tegen branddoorslag en brandoverslag van een brandcompartiment naar een ander brandcompartiment tenminste 20 minuten of is de afstand tussen een brandcompartiment en een ander brandcompartiment tenminste 5 meter. (BB2012 artikel 2.90 lid 3)

Woonwagens zijn in de loop de jaren vergroot (bijvoorbeeld door twee zogeheten VRO-woonwagens tegen elkaar te plaatsen) of zijn vervangen door grotere chalets. Dit lijkt in eerste instantie een eenvoudige manier om meer standplaatsen en woonwagens binnen dezelfde locatie te realiseren. Het vergroot echter in hoge mate het risico op brandoverslag, omdat lang niet altijd de benodigde afstand tussen woonwagens wordt behouden.

Een dergelijke clustering van woonwagens is enkel een reële optie als ter compensatie extra aandacht wordt gegeven aan brandveiligheidsmaatregelen (bijvoorbeeld het gebruik van brandwerend materiaal, opstellen zorgvuldig brandbestrijdingsplan en ontruimingsplan). De situatie op de huidige woonwagenlocaties wordt verder besproken in bijlage B - Brandveiligheid. De nadruk ligt hier op het waar nodig toevoegen van brandveiligheidszones en het opdelen van een locatie in brandveiligheidscompartimenten.

#### *Vigerende bestemmingsplannen en brandveiligheid*

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 gebruiksoppervlakte 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 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 wdbdo 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.

## **8.2. Huurafhankelijk recht van opstal**

Het vestigen van een huurafhankelijk recht van opstal op die huurstandplaatsen waarop een eigendomswoonwagen is geplaatst, is noodzakelijk voor een heldere scheiding van verplichtingen en verantwoordelijkheden, bijvoorbeeld op het gebied van verzekeringen en belastingen. Dit vloeit ook voort uit een arrest van de Hoge Raad en is mede nodig zodat OZB<sup>4</sup> belastingen rechtstreeks aan de eigenaar van de woonwagen kunnen worden opgelegd en ook om verticale natrekking te voorkomen (*'de eigenaar van de grond is ook eigenaar van de hierop geplaatste opstallen c.q. woonwagens'*).

---

4) OZB = Onroerendezaakbelasting

De kosten van het notarieel vestigen van een huurafhankelijk recht van opstal worden pas na enige tijd terugverdiend middels de OZB. Echter in het kader van de 'normalisatie' is het vestigen van een dergelijk recht gewenst. Te meer daar dan ook de individuele woonwageneigenaar c.q. eigenaar van een eigendomswoonwagen na de vestiging van dit recht OZB zal moeten gaan betalen.

### 8.3. 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).

### 8.4. Omgevingsvergunning

Het nieuwe woonwagenbeleid vormt een 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 de handhaving zal steeds moeten worden bepaald of de overtreding legaliseerbaar is door het verlenen van een omgevingsvergunning of dat er op een andere manier concreet zicht op legalisatie bestaat. 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 het College, als eigenaar van de gronden. Het College zal voor de benodigde stukken voor de aanvragen zorgen, zoals een situatietekening van de locatie. 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>5</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 huurder 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 vergunningplichtige 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.

### 8.5. 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 het slopen op kosten van de betreffende huurder gebeurt, met voor hen de mogelijkheid van bezwaar en beroep.

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

### 8.6. Wooncarrière

Huizenbewoners kopen een huis. Eerst beginnen ze met huren, huren vervolgens iets groters, kopen dan hun eerste (starters)woning en groeien door naar de koop van een reguliere eengezinswoning of vrijstaande woning.

Feitelijk is het bij de woonwagendbewoners niet anders. Kinderen 'lopen weg' (= gaan samenwonen), huren een standplaats (als deze beschikbaar is!), trouwen, kopen een kleine oude woonwagen, groeien door, kopen een dubbele oude woonwagen en kopen uiteindelijk een eigen chalet. 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. Prima.

Echter, sinds 01-01-2021 zijn de BENG-eisen verplicht c.q. worden alleen nog maar standplaatsen aangelegd die aardgas vrij zijn. Een bestaande woonwagen ombouwen is én 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.

### 8.7. 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.

### 8.8. 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.

Let wel, de plaatsen woonwagens zijn in de regel van voor 2018, dus golden toen nog niet de BENG-eisen (= *Bijna Energie Neutraal Gebouw*) c.q. het gasloos maken van de woonwagens.

De ACM (= *Autoriteit Consument & Markt*) houdt het gasregister bij waar nieuwbouw als uitzondering toch op verzoek op gas aangesloten moet worden.

### 8.9. Huur, koop en erfpacht met recht van 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 woonwagen + 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);

- Als men de standplaats in eigendom heeft en men deze wil doorverkopen, dan moet deze de eerste 10 jaar eerst 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 bewoners de standplaats alleen verkopen aan standplaatszoekenden uit de wachtlijst van Land van Cuijk, en indien dit niet tot verkoop leidt, mag alleen doorverkocht worden aan kopers die voldoen aan het afstammingsbeginsel. 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.

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

De gemeente Land van Cuijk wil op kort termijn voorzien in 33 extra woonwagenstandplaatsen. Na het nemen van locatiekeuzes zullen gronden (eventueel na verwerving) moeten worden verkocht aan woningcorporatie Mooiland of verkocht aan individuele woonwagenbewoners.

Het zogeheten Didam arrest is in dit kader relevant. In dit arrest concludeert De Hoge Raad 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).

##### *Gelijkheidsbeginsel en objectieve, toetsbare en redelijke criteria*

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.

Omdat de uitspraak is gebaseerd op een algemeen beginsel van behoorlijk bestuur, het gelijkheidsbeginsel, is de uitspraak mede van toepassing op andere uitgiftedvormen zoals uitgifte in erfpacht, verhuur en verkoop.

##### *Belang van zorgvuldig beleid en transparantie daarover*

Wat betekent deze uitspraak voor de gemeente Land van Cuijk die 33 extra woonwagenstandplaatsen wil voorzien? Vooral voor onderhandse verkopen worden de criteria objectief, toetsbaar en redelijk nog belangrijker. Beleidsstukken kunnen helpen bij het maken van keuzes voor onderhandse verkopen.

Het zorgvuldig opstellen en uitvoeren van beleid, binnen de kaders van de wet en volgens eerder vastgestelde beginselen en met duidelijke communicatie met de doelgroep (in principe de geïnteresseerden), zorgt ervoor dat de gemeente naar vertrouwen kan handelen. Alle belanghebbenden (gemeente, standplaatszoekenden, derden) zijn gebaat bij een transparant verdeelsysteem van schaarse woonwagenstandplaatsen.

Het voorliggende Woonwagenbeleid gemeente Land van Cuijk dient dit doel. Zoals gezegd is er bij het opstellen uitvoerig gebruik gemaakt van diverse handreikingen, zoals 'Beleidskader gemeentelijk woonwagen- en standplaatsenbeleid' (Ministerie BZK) en 'Wegwijzer gemeentelijk woonwagen- en standplaatsenbeleid' (VNG). De daarin vastgestelde beginselen worden in dit beleidsdocument verder geduid, gewogen en opvolging aan gegeven.

#### **8.11 Omvang standplaatsen**

De gemiddelde standplaats in Nederland heet een aanzienlijk groter kaveloppervlak dan de gemiddelde betaalbare huurwoning. Veel standplaatsen hebben een oppervlakte van ongeveer 250 tot 300 m<sup>2</sup>, het gemiddelde kaveloppervlak van een tussenwoning is ongeveer 130 m<sup>2</sup> en van een appartement 75 m<sup>2</sup>. Daar komt bij dat de doelgroep woonwagenbewoners in Nederland, vergeleken bij de groep reguliere woningzoekenden, relatief beperkt is; in totaal tussen de 30.000 tot 40.000 woonwagenbewoners.

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. In deze kap zitten alsdan de kinderslaapkamers annex studeerkamers, waardoor zij hun huiswerk e.d. niet in de woonkamer hoeven te maken waar de TV meestal aanstaat.

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 woonwagen.

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 woonwagengebwoners hun woonwagens in dit geval niet kunnen verzekeren tegen brandschade.

### **8.12 Gelijke omvang standplaatsen**

De behoefte van de erkende cultuur van de woonwagengebwoners 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. In deze cultuur groeit de koopwoning mee met de levensfase en/of het vermogen van de bewoner. Een starter begint met een eenvoudige en/of tweedehands woonwagen groeit in stappen door naar een grotere en/of nieuwere woonwagen.

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 alle 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.

### **8.13 Handhaving**

#### *Onvergonde opstallen, legalisatie*

Het nieuwe woonwagenbeleid vormt een nieuw ijkmoment om, in die gevallen waarin op de vier bestaande woonwagenlocaties een bouwwerk is gebouwd zonder en/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 de handhaving zal steeds moeten worden bepaald of de overtreding legaliseerbaar is door het verlenen van een omgevingsvergunning of dat er op een andere manier concreet zicht op legalisatie bestaat. Ook kan van handhaving worden afgezien als handhaving onevenredig is in verhouding tot het daarmee te dienen belang of er sprake is van bijzondere omstandigheden die het afzien van handhaven rechtvaardigen. 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 stonden of woonwagens van na 1995 waarvoor reeds een omgevingsvergunning is verleend.
2. Voor de onvergonde bijgebouwen die aanwezig zijn op het ijkmoment zal een omgevingsvergunning dienen te worden aangevraagd. Deze bijgebouwen moeten ook voldoen aan de overige eisen van het bestemmingsplan en bouwbesluit 2012/Bbl. In overleg met de huurder van de standplaats zal de situatietekening worden opgesteld voor wat betreft de bijgebouwen die al dan niet kunnen worden gelegaliseerd.
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.
4. Voor woonwagens en bijgebouwen die na het ijkmoment worden gebouwd, verbouwd of waarvoor anderszins vergunningplichtige 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.

#### *Onvergonde opstallen, verwijdering*

Indien legalisatie van onvergonde opstallen op bestaande woonwagenlocaties niet wenselijk of mogelijk is, zal de gemeente het publiekrechtelijke spoor bewandelen: bewoners waarschuwing versturen voor de onvergonde opstallen. Indien bewoners de niet te vergunnen opstallen zelf niet verwijderen, zal een

formeel handhavingstraject worden doorlopen waarbij het slopen op kosten van de bewoner gebeurt, met voor hen de mogelijkheid van bezwaar en beroep. Indien nodig zal in de toekomst hetzelfde spoor worden bewandeld op nieuwe woonwagenlocatie(s).

In het beleid van de gemeente Land van Cuijk worden toercaravans en andere kampeermiddelen zoals omschreven in artikel in APV Artikel 4:17, niet gezien als woonwagens. Voor het bewonen van toercaravans op woonwagenstandplaatsen zal daarom geen omgevingsvergunning worden afgegeven. Indien een woonwagenbewoner 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 Land van Cuijk de ambitie heeft om 33 extra standplaatsen te realiseren bovenop de capaciteit, 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).

#### *Terugvordering van illegaal in gebruik genomen gemeentegrond*

Bij sommige standplaatsen op de vier bestaande woonwagenlocaties is mogelijk sprake van illegaal grondgebruik. Deze gronden zijn overwegend in eigendom van de gemeente. Indien werkelijk sprake is van illegaal in gebruik genomen gemeentegrond, dan zal de gemeente het privaatrechtelijke spoor bewandelen en de bewoners mededelen dat de grond zal worden teruggevorderd. Indien nodig zal in de toekomst hetzelfde spoor worden bewandeld op nieuwe woonwagenlocaties.

#### **8.14 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 ook het adagium van de Nationale Ombudsman: "Ongelijke gevallen dienen ongelijk te worden behandeld". Aangezien bij woonwagens geen bouwwerk mag opgericht worden als mantelzorgvoorziening, wordt gekozen voor 'gereserveerde mantelzorg'. Deze term heeft geen wettelijke basis.

De gemeente Land van Cuijk verstaat er het volgende onder: "Mantelzorg, anders bedoeld dan hetgeen hierboven 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 huurstandplaatsen 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).

#### **8.15 Communicatie met de woonwagenbewoners**

##### *In gesprek zijn en blijven voor begrip en gedragenheid*

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 Land van Cuijk 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.

Er is een coördinator woonwagenzaken aangesteld als contactpersoon namens de gemeente. Deze contactpersoon heeft met de bewoners van de standplaatsen en ingeschrevenen op de belangstellendenlijst individueel gesproken, uitgelegd wat het woonwagenbeleid is, wat het doel ervan is en wat de consequenties en kansen hiervan zijn voor de bewoners.

Ook heeft de contactpersoon in deze gesprekken in kaart gebracht wat de wensen en behoeften zijn van de huidige woonwagenbewoners. Resultaat hiervan is dat de verwachtingen en afspraken over en weer helder zijn. Deze worden op een later moment ook op papier zijn gezet en ondertekend (intentieverklaring/factsheet).

##### *Andere communicatiemiddelen*

- Afspraken tussen de gemeente en de bewoners worden vastgelegd in een map en deze map wordt overhandigd aan de bewoners;
- Er komt een mailadres waar bewoners vragen kunnen stellen: [woonwagen@landvancuijk.nl](mailto:woonwagen@landvancuijk.nl). Dit mailadres is bekend bij de bewoners;
- Met enige regelmaat geeft de coördinator woonwagenzaken een nieuwsbrief uit, waarin een update wordt gegeven over de laatste stand van zaken. Waar wenselijk, wordt deze nieuwsbrief toegelicht en/of voorgelezen.

#### **8.16 Aanduiding provincie: 'Beleidsregel maatwerk omgevingskwaliteit'<sup>6</sup>**

Beleidsregel tot het vaststellen van uitgangspunten voor de beoordeling van de fysieke tegenprestatie voor het versterken van omgevingskwaliteit zoals opgenomen in de Interim omgevingsverordening Noord-Brabant.

##### *2.3 Standplaats woonwagen*

Als fysieke tegenprestatie, qua omvang gelijk aan de tegenprestatie van een ruimte voor ruimte kavel, gelden voor de standplaats van een woonwagen, de volgende criteria:

1. Voor een standplaats van een woonwagen binnen een bestaand woonwagencentrum is geen tegenprestatie vereist;
2. Voor een standplaats in het landelijk gebied, tegen het bestaand woonwagencentrum, geldt per standplaats een bijdrage in het versterken van omgevingskwaliteiten ter hoogte van €20.000,-;
3. Er is geen sprake van een stedelijke ontwikkeling;
4. Als tegenprestatie kunnen fysieke maatregelen worden ingezet zoals benoemd in hoofdstuk 3 van deze beleidsregel.

##### *2.3 Standplaats woonwagen*

Een woonwagen valt onder de definitie 'woning', maar is wel voorzien voor een speciale doelgroep. Op zichzelf beschouwd betreft een woonwagencentrum een woonvoorziening, er is geen sprake van een collectieve woonvorm. Als sprake is van een groot aantal (>11 woningen) gelden de regels voor stedelijke ontwikkelingen. Zo niet, betreft het de bouw van een woning in het landelijk gebied, waarvoor een tegenprestatie is vereist.

<sup>6</sup>) <https://zoek.officielebekendmakingen.nl/prb-2022-8557.html>

Voor deze doelgroep is er een bijzondere taakstelling vanuit de gemeente. Het betreft ook een afwijkende marktwaarde. Tot slot betreft het een geringe standplaats in vergelijking met een woonbestemming (vaak 1000 m<sup>2</sup> of groter) en een geringe inhoudsmaat. Vanuit de doelgroep en zorgvuldig ruimtegebruik is het logisch dat de mogelijkheden worden gezocht op of aansluitend bij een bestaand woonwagencentrum (in plaats van het inrichten van een nieuw woonwagencentrum). Voor de realisatie van een standplaats voor een woonwagen in het landelijk gebied is maatwerk met betrekking tot de omgevingskwaliteit opgenomen in deze beleidsregel. De tegenprestatie bedraagt €20.000.

*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*