

Woonwagenbeleid gemeente Vijfheerenlanden

1. Inleiding

Voor u ligt het nieuwe woonwagenbeleid van de gemeente Vijfheerenlanden. Met dit nieuwe beleidsplan schetsen we de kaders om het aanbod voor woonwagenbewoners zowel kwantitatief als kwalitatief op orde te brengen. Dit beleidsplan komt voort uit een langjarige landelijke discussie over de wijze waarop invulling wordt gegeven aan de woonbehoefte van woonwagenbewoners en de rollen en verantwoordelijkheden die daarbij horen. Daarnaast hebben wij als gemeente Vijfheerenlanden de wens om voor al onze inwoners een prettige woonplek te creëren.

Een belangrijk moment in dit proces was het intrekken van de Woonwagenwet in 1999. Hierdoor waren gemeenten niet langer verplicht om exclusief beleid voor woonwagenbewoners te formuleren. Er werd gestreefd naar volledige normalisatie van de woonpositie van woonwagenbewoners. In veel gemeenten nam het aantal standplaatsen in Nederland sindsdien af.

Verschillende woonwagenbewoners en belangenorganisaties hebben hierover hun bedenkingen geuit. Als gevolg hiervan hebben verschillende (inter-)nationale gerechtelijke instanties (zoals het College van de Rechten van de Mens, Nationale Ombudsman) uitgesproken dat het Rijk en gemeenten tekortschoten in het erkennen en faciliteren van de culturele identiteit van woonwagenbewoners, bijvoorbeeld ten aanzien van de woonbehoefte van woonwagenbewoners. Als antwoord daarop heeft het Ministerie van Binnenlandse Zaken in 2018 het beleidskader 'Gemeentelijk woonwagen- en standplaatsenbeleid' uitgebracht. Hierin worden gemeenten geadviseerd hun beleid in overeenstemming te brengen met de aanbevelingen van het College van de Rechten van de Mens en de Nationale Ombudsman.

De gemeente Vijfheerenlanden beschikt over vijf woonwagenlocaties, waarvan drie gelegen zijn in Vianen, één in Leerdam en één in Meerkerk. In totaal gaat het om 26 standplaatsen. De eigendomssituatie verschilt per locatie. Er zijn locaties waar zowel standplaatsen als woonwagens in eigendom zijn van een woningcorporatie. Ook zijn er locaties waarbij standplaatsen in eigendom zijn van de corporatie, maar waarbij de woonwagenbewoners zelf eigenaar zijn van de wagen. Tenslotte zijn er locaties waarbij zowel de standplaatsen als woonwagens in eigendom zijn van de woonwagenbewoners. We stellen beleid op met respect voor de bestaande eigendomsverhoudingen en rechten die daarbij gelden voor de betreffende eigena(r)en).

In 2021 heeft de gemeente de behoefte aan standplaatsen en woonwagens per locatie geïnventariseerd.

Op basis van het behoeftenonderzoek en diverse gesprekken met betrokkenen heeft de gemeente voorliggend woonwagenbeleidsplan opgesteld. Hierin geven we kaders voor (1) de aanleg van nieuwe standplaatsen, (2) het toewijzen van vrijkomende, bestaande standplaatsen, (3) het kwalitatief op peil houden van bestaande standplaatsen en woonwagens, en (4) het versterken van de samenwerking en communicatie met direct betrokkenen, niet in de laatste plaats de woonwagenbewoners zelf.

2. Achtergrond

In dit hoofdstuk gaan we in op de juridische kaders die ten grondslag liggen aan het woonwagenbeleid. Dit is van belang om helderheid te verschaffen over rollen en verantwoordelijkheden van betrokken partijen bij de uitvoering.

Mensenrechtelijk kader

In artikel 8 van het Europees Verdrag voor de Rechten van de Mens is bepaald dat een ieder recht heeft op respect voor zijn privéleven, zijn familie- en gezinsleven, zijn woning en zijn correspondentie. De woonwagencultuur valt onder de bescherming van artikel 8 EVRM als de bewoner een voldoende en voortdurende band heeft met een specifieke woonwagenstandplaats. Daarnaast heeft het Europees Hof voor de Rechten van de Mens bepaald dat de woonwagen een integraal onderdeel uitmaakt van de identiteit van woonwagenbewoners, zelfs wanneer zij geen nomadisch leven meer leiden.

Door deze uitspraken heeft de overheid een zekere positieve verplichting om het wonen in woonwagens mogelijk te maken. Deze positieve verplichting betekent overigens niet dat iedere woonwagenbewoner per direct een standplaats moet krijgen. Het gaat erom dat beleid ontwikkeld moet worden om de

woonwagenbewoners ervan te verzekeren dat zij hun mensenrechten kunnen uitoefenen. Dat houdt in dat binnen redelijke termijn een standplaats aangeboden moeten kunnen worden aan een woonwagenbewoner. Deze 'redelijke termijn' moet ongeveer vergelijkbaar zijn met de gemiddelde wachttijd voor een sociale huurwoning in de gemeente Vijfheerenlanden.

Gemeente: volkshuisvestelijk beleid woonwagens

In navolging van de uitspraken van het College voor de Rechten van de Mens en de Nationale Ombudsman heeft het Ministerie van Binnenlandse Zaken in 2018 een beleidskader Gemeentelijk Woonwagens en standplaatsenbeleid uitgebracht. Het betreft een beleidskader, geen wettelijke regelgeving. Er zitten dan ook geen directe juridische consequenties aan vast. Wel bevat het beleidskader landelijke uitgangspunten, waardoor opvolging wenselijk is. De gemeente Vijfheerenlanden zal zoveel mogelijk de adviezen uit dit beleidskader volgen. Het gaat om de volgende kaders:

- De gemeente stelt het beleid voor woonwagens en standplaatsen vast als onderdeel van het volkshuisvestingsbeleid;
- Het beleid dient voldoende rekening te houden met en ruimte te geven aan het woonwagenleven van woonwagenbewoners;
- Hiervoor is nodig dat de behoefte aan standplaatsen helder is;
- Corporaties voorzien in de huisvesting van woonwagenbewoners voor zover zij qua inkomen behoren tot de primaire doelgroep van de woningcorporaties
- De afbouw van standplaatsen is niet toegestaan zolang er behoefte is aan standplaatsen;
- Een woningzoekende woonwagenbewoner die dit wenst, heeft binnen een redelijke termijn (vergelijkbaar met de gemiddelde wachttijd voor een sociale huurwoning) kans op een standplaats.

Woningcorporaties: huisvesting voor doelgroep sociale huursector

Voor woonwagenbewoners die qua inkomen behoren tot de primaire doelgroep van de woningcorporaties ligt de verantwoordelijkheid voor het bieden van huisvesting bij woningcorporaties. Voor andere woonwagenbewoners verplicht het mensenrechtelijk kader dat de gemeente aanvullende maatregelen treft om te voorzien in voldoende (koop- of huur-)standplaatsen. Dit vloeit voort uit artikel 75 van de Woningwet.

Afbakening doelgroep

'Woonwagenbewoners' zijn mensen die – in termen van het Europees Hof voor de Rechten van de Mens – deel uitmaken van één van de culturele groepen waarbij de woonwagen onderdeel is van de culturele identiteit. Er zijn diverse verschillende subgroepen binnen de woonwagencultuur, zoals Sinti, Roma en reizigers, waarbij per subdoelgroep in meer of mindere mate ook eigen culturele kenmerken gelden. Woonwagenbewoners vormen daarmee geen homogene doelgroep. Het plaatsen van verschillende subdoelgroepen binnen één woonwagenlocatie is daarom vanuit de woonwagenbewoners zelf niet altijd wenselijk of mogelijk.

Voor het bepalen of iemand tot de doelgroep woonwagenbewoners behoort, is het niet van belang of de persoon op dat moment daadwerkelijk in een woonwagen woont. Het gaat er om dat de woonwagen een integraal onderdeel is van de identiteit.

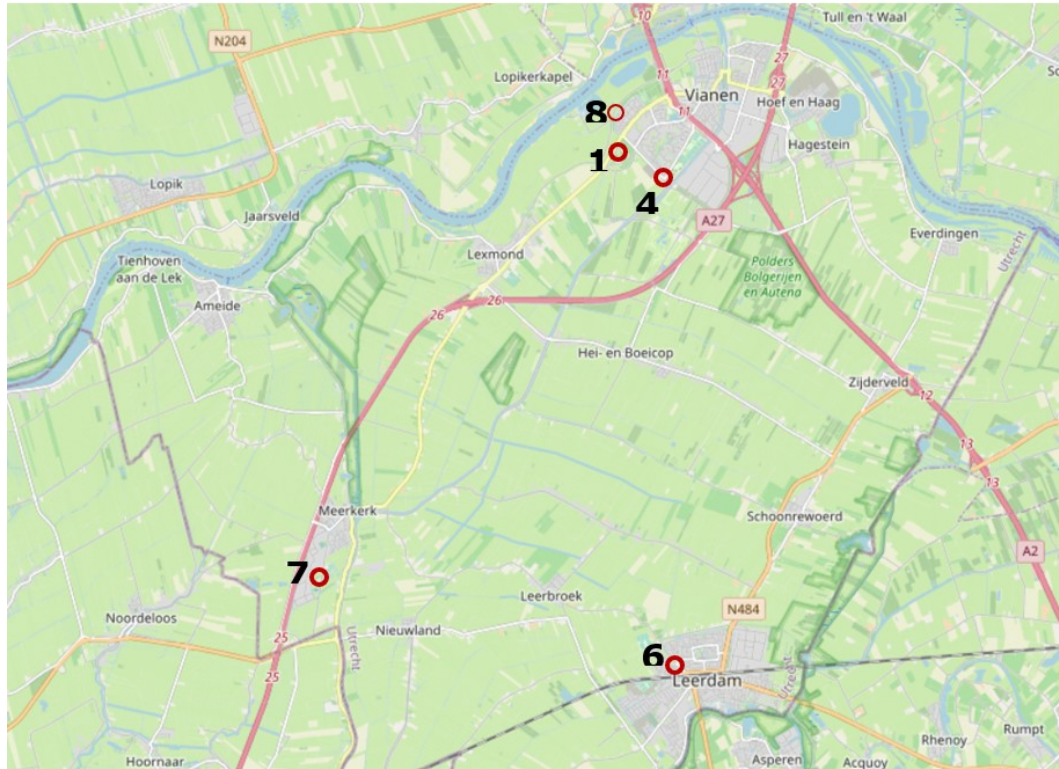
De gemeente Vijfheerenlanden beschouwt iemand als behorend tot de doelgroep woonwagenbewoners indien:

- deze persoon op dit moment op een woonwagenlocatie woont, of
- deze persoon eerder in een woonwagen heeft gewoond, of
- deze persoon eerste graadsfamilie (ouders, kinderen) of tweede graadsfamilie (broers, zussen kleinkinderen, grootouders) is van een persoon die in een woonwagen woont of heeft gewoond.

3. Huidige situatie en behoefte

Huidig aantal standplaatsen

Zoals gezegd zijn er in de gemeente Vijfheerenlanden vijf woonwagenlocaties van verschillende omvang en eigendomssituatie. De meeste locaties (en standplaatsen) bevinden zich in Vianen. In zowel Leerdam als Meerkerk bevindt zich één woonwagenlocatie.

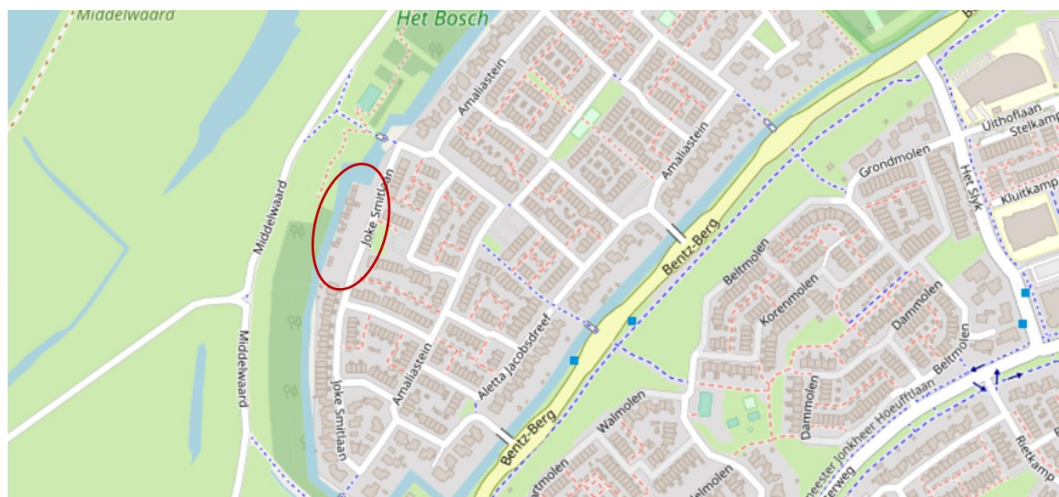


Figuur 3.1. Overzicht van huidige woonwagenlocaties, inclusief aantal standplaatsen

Joke Smitlaan, Vianen

Met acht standplaatsen is dit de grootste woonwagenlocatie in de gemeente. De standplaatsen inclusief externe sanitaire units zijn eigendom van Lekstede Wonen. De woonwagens zijn eigendom van de bewoners. De standplaatsen liggen in een rij naast elkaar. Aan de achterzijde en de noordzijde grenst de locatie aan een sloot. Aan de zuid- en oostzijde grenst de locatie aan de reguliere ‘stenen’ woningen van de wijk Amaliastein. Tussen de standplaatsen en de ‘stenen’ woningen bevinden zich parkeervakken die door de woonwagenbewoners en overige omwonenden worden gebruikt. Ook is er een groenvoorziening.

De bewoners behoren tot één familie. Ook de bewoners van de andere woonwagenlocaties in Vianen (Panoven en Lexmondsestraatweg) zijn familie van hen.



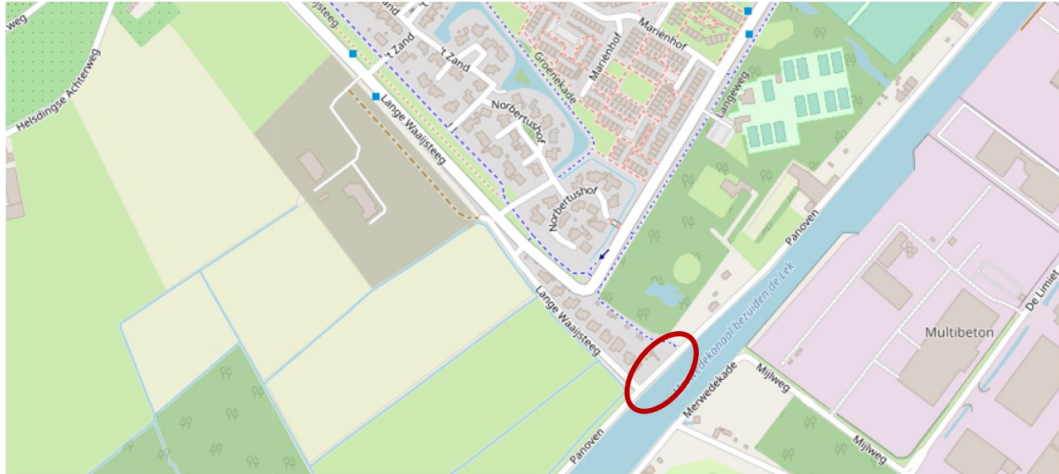
Figuur 3.2. Ligging woonwagenlocatie Joke Smitlaan

Panoven , Vianen

De woonwagenlocatie Panoven bestaat uit vier standplaatsen, waarbij zowel standplaatsen als woonwagens eigendom zijn van de woonwagenbewoners. De bewoners hebben de standplaatsen in het

verleden gekocht van de gemeente, met de afspraak dat zij deze de eerste vijf jaar niet zouden doorverkopen. Er rust echter geen kettingbeding op de standplaatsen of woonwagens. De bewoners zijn dus vrij om zelf te bepalen aan wie zij de standplaats/woonwagen verkopen, mochten zij in de toekomst willen verhuizen. Al geeft iedereen aan in dat geval zeker de standplaats aan een woonwagenbewoner te verkopen.

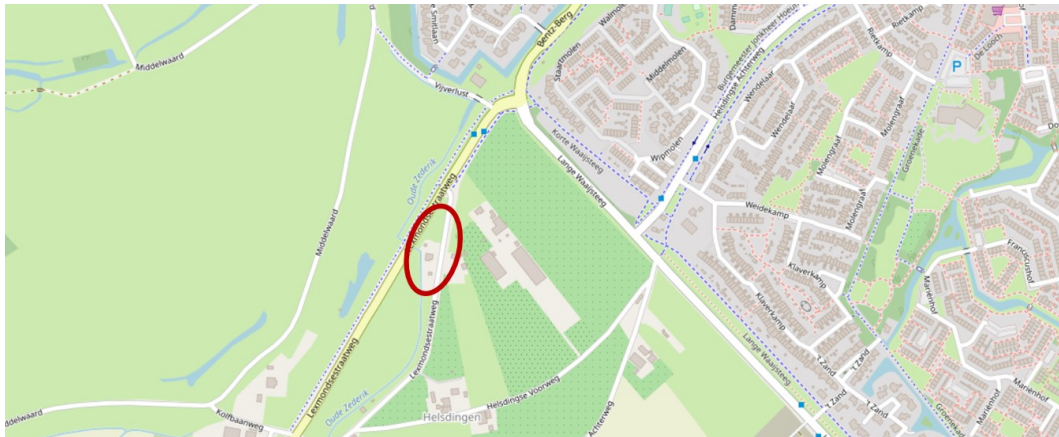
De locatie ligt aan het Merwedekanaal en ligt vlakbij de buurt Monnikenhof Centrum. Aan de noordwestzijde grenst de locatie aan enkele ruime, vrijstaande woningen. Hiertussen bevindt zich een groene strook als grensafscheiding. Aan de noordoostkant grenst de locatie aan een fietspad, gevolgd door een bosperceel met enkele woningen. Verder naar het noordwesten ligt het Sportpark Blankenstein.



Figuur 3.3. Ligging woonwagenlocatie Panoven

Lexmondsestraatweg , Vianen

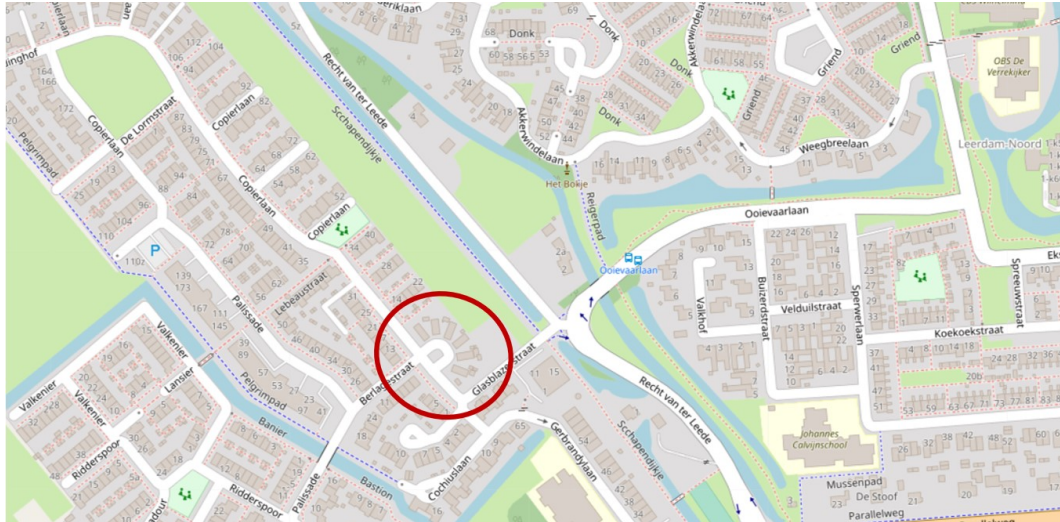
In het buitengebied van Vianen bevindt zich nog één solitaire standplaats. De standplaats is eigendom van de gemeente, de woonwagen is eigendom van de woonwagenbewoner. In de huurovereenkomst tussen gemeente en woonwagenbewoner is afgesproken dat bij verhuizing of overlijden deze standplaats komt te vervallen en dus niet overgedragen kan worden aan een volgende woonwagenbewoner.



Figuur 3.4. Ligging woonwagenlocatie Lexmondsestraat 1

Copierlaan, Leerdam

In Leerdam Noord, in de buurt ter Leede, ligt de woonwagenlocatie Copierlaan. Deze bestaat uit zes standplaatsen, waarbij zowel de standplaatsen als de woonwagens in eigendom zijn van Kleurrijk Wonen. De woonwagenlocatie is ingericht in een U-vorm met een kleine groenvoorziening inclusief enkele bankjes en speelvoorzieningen als middelpunt. Aan de overzijde van de straat bevinden zich de reguliere 'stenen' woningen van de wijk. Aan de achterzijde grenst de locatie aan een groene weide, inclusief trapveldje.



Figuur 3.5. Ligging woonwagenlocatie Copierlaan 1

Burggraaf, Meerkerk

De locatie Burggraaf bevindt zich in het buitengebied van Meerkerk. De locatie bestaat uit 7 standplaatsen die in bezit zijn van Fien Wonen. De woonwagens zijn eigendom van de bewoners. Nijbod is door Fien Wonen aangesteld voor het beheer van de locatie. De standplaatsen beschikken over een externe sanitaire unit.

In 2022 is een van de standplaatsen beschikbaar gekomen. Het is vooraansnog niet gelukt om deze vrijgekomen plek opnieuw in te vullen. Diverse voorgedragen kandidaten zijn door de huidige bewoners afgewezen. De huidige bewoners vormen één familie. Dat maakt dat als een standplaatszoekende niet tot deze familie behoort, men mogelijkterwijs terughoudend is om als relatieve buitenstaander deze standplaats te bewonen.



Figuur 3.6. Ligging woonwagenlocatie Burggraaf 1

Behoeftte aan standplaatsen

Eind 2021 is er een onderzoek uitgevoerd naar de behoeftte aan standplaatsen en woonwagens in de gemeente Vijfheerenlanden. Hierbij is zowel gekeken naar de behoeftte bij huidige bewoners van de standplaatsen, als naar de behoeftte onder mensen die op dit moment in een reguliere (stenen) woning wonen, maar wel een aantoonbare link met het woonwagenleven hebben; de mogelijke 'spijtoptanten'. Door die link kunnen zij ook in aanmerking komen voor een standplaats in de gemeente. De meest urgente vraag zit bij de inwonende kinderen van 18 jaar of ouder die woonachtig zijn op een van de woonwagenlocaties in de gemeente. Zij hebben een duidelijke band met het woonwagenleven én de gemeente Vijfheerenlanden. Onder deze groep is er een behoeftte van zes standplaatsen. Op bijna elke locatie wonen minderjarige kinderen die op de lange termijn wellicht ook behoeftte krijgen aan een eigen plek.

Naast de inwonende kinderen zijn er ook directe familieleden die weliswaar zelf niet (meer) op een van de locaties wonen, maar wel graag weer opnieuw in een woonwagen zouden willen wonen in de gemeente. Daarbij gaat het in totaal om een behoeftte van 11 standplaatsen.

Locatie	Inwonende kinderen (18+)	Spijtoptanten (uitwonende kinderen, 18+)	Spijtoptanten (overige familie, 18+)	Totale behoefte
Joke Smitlaan	6	4	1	11
Panoven	0	0	0	0
Lexmondsestraatweg	0	2	0	2
Burggraaf	0	0	0	0
Copierlaan	0	2	2	4
Totaal Vijfheerenlanden	6	8	3	17

Tabel 3.1. Huidige behoefte aan standplaatsen, uitgesplitst naar doelgroep en beoogde woonwagenlocatie (Nijbod Consultancy, 2021)

Kwalitatieve behoefte

Er is voor woonwagenbewoners nu nauwelijks keuze in het eigendom van de standplaats of woonwagen in de gemeente Vijfheerenlanden. Op de meeste locaties is het nu alleen mogelijk om een eigen koopwoonwagen te plaatsen (Joke Smitlaan, Panoven, Burggraaf) en op de locatie Copierlaan is alleen een huurwoonwagen mogelijk. Woonwagenbewoners hebben de wens om op iedere locatie keuzevrijheid te hebben. Volgens hen moeten mensen met voldoende financiële mogelijkheden een koopwoonwagen kunnen plaatsen, terwijl er op iedere locatie ook een huurwoonwagen geboden zou moeten worden voor mensen die deze financiële mogelijkheden niet hebben.

Bij een deel van de woonwagenbewoners leeft ook een wens om een huurstandplaats te kopen, zodat de bewoner het onderhoudsniveau zelf kan bepalen. Het verkopen van een standplaats aan bewoners, vermindert de sturing in de toewijzing aanzienlijk.

Tegelijkertijd geldt hierbij dat -zeker waar het bestaande woonwagenlocaties betreft- de eigenaren van de standplaatsen (vaak de woningcorporaties) hun eigen afwegingen moeten maken in de mate waarin zij kunnen voorzien in de kwalitatieve wensen van woningzoekenden (in dit geval woonwagenbewoners). Ook betaalbaarheid, sturing op beheer en toewijzing zijn factoren die daarin meegewogen worden.

Een centrale inschrijflijst

Het toewijzen van vrijkomende standplaatsen in de gemeente Vijfheerenlanden verschilt per woonwagenlocatie. Soms wordt een standplaats toegewezen aan iemand met de langste inschrijfduur (zij hebben zich ingeschreven op een algemene wachtlijst, bijvoorbeeld WoningNet, waarbij men als specifieke voorkeur een woonwagenstandplaats kon aanvinken). Soms is ter plaatse met woonwagenbewoners afgesproken dat zij bij een vrijkomende standplaats zelf een nieuwe kandidaat kunnen aandragen. Er is echter behoefte aan één centrale inschrijflijst voor woonwagenstandplaatsen in de gemeente Vijfheerenlanden. In de eerste plaats voor woonwagenbewoners zelf, zodat voor hen duidelijk is waar zij zich moeten melden om hun wens voor een standplaats kenbaar te maken. In de tweede plaats om een transparant systeem te hanteren voor de toewijzing van vrijkomende standplaatsen (zie ook paragraaf 4.4 voor de toewijzingsregels). In de derde plaats is zo'n inschrijflijst van belang om te monitoren hoe groot de vraagdruk ten aanzien van standplaatsen is. Vanuit het beleidskader van het Ministerie is namelijk benoemd dat de inschrijftijd voor een standplaats vergelijkbaar moet zijn met die voor een sociale huurwoning. Zolang er geen inschrijflijst is, is het zeer lastig om te meten of de vraagdruk voor standplaatsen binnen de perken is of wellicht te hoog.

4. Beleidsuitgangspunten

Rolverdeling betrokken partijen

Bij de uitvoering van het woonwagenbeleid zijn diverse partijen betrokken. We beschrijven hieronder de rollen en verantwoordelijkheden van partijen.

Gemeente

De gemeente is verantwoordelijk voor het op- en vaststellen van het beleid voor woonwagens en standplaatsen als onderdeel van het volkshuisvestingsbeleid. De gemeente heeft niet de juridische verplichting om zelf nieuwe standplaatsen te realiseren voor de doelgroep woonwagenbewoners, maar moet er wel voor zorgdragen dat woonwagenbewoners binnen een redelijke termijn kans maken op een standplaats.

Uitgangspunt redelijke termijn standplaats

De gemeente Vijfheerenlanden stelt een 'redelijke termijn' gelijk aan de gemiddelde inschrijftijd voor een sociale huurwoning op basis van inschrijfduur. Binnen de gemeente bestaan er twee verschillende woonruimteverdeelsystemen. Binnen de regio U16 (grondgebied voormalige gemeente Vianen) geldt een andere wachttijd dan in de regio Woongaard (grondgebied voormalige gemeenten Leerdam en Zederik). De gemiddelde wachttijd fluctueert continu. Daarom zal jaarlijks de gemiddelde wachttijd voor een sociale huurwoning (als referentie voor de wachttijd voor een standplaats) bekend gemaakt worden door de gemeente.

Het verhuren van standplaatsen en/of woonwagens is geen wettelijke taak voor de gemeente. Wel inventariseert de gemeente geschikte locaties (bijvoorbeeld daar waar het gaat om gronden in eigendom van de gemeente), zodat ontwikkelende partijen in de gelegenheid worden gesteld om de uitbreidingsopgave mogelijk te maken. Een uitzondering hierop vormt de aanleg van koopstandplaatsen. Dit is namelijk geen primaire taak van de corporaties. Uit het behoeftenonderzoek komt wel een behoefte aan koopstandplaatsen naar voren. De gemeente is bereid om hierover mee te denken met woonwagengebwoners en staat open voor woonvormen die voortkomen uit een maatschappelijke behoefte van belangrijke doelgroepen. Daarbij heeft de gemeente een inspanningsverplichting om voor woonwagengebwoners die niet tot de doelgroep van de woningcorporaties behoort (zie hieronder) aanvullende maatregelen te treffen om te voorzien in voldoende standplaatsen die passen bij deze midden en/of hogere inkomensgroepen.

De gemeente is verder verantwoordelijk voor de bestemming van de woonwagenlocaties, het handhaven op de wet- en regelgeving en het beheer van de openbare ruimte.

Tot op heden is het lastig gebleken centrale regie te voeren op een inschrijflijs. De gemeente vindt het belangrijk dat deze lijst er wel komt. De gemeente zal deze lijst daarom opzetten en bijhouden tot het moment dat een andere geschikte partij zich aandoet.

Tot slot kan de gemeente als intermediair fungeren als er langdurig geschil tussen woonwagengebwoners en verhuurders ontstaat (bijvoorbeeld over het onderhoud van standplaatsen en woonwagens).

Woningcorporaties

Zoals eerder benoemd in hoofdstuk 2 zijn woningcorporaties de eerst aangewezen partij om te voorzien in de huisvestingsopgave, daar waar de woonwagengebwoners tot de primaire doelgroep van de woningcorporaties behoren.

Wie behoort tot de doelgroep van de woningcorporaties?

Woningcorporaties moeten tenminste 85% van de vrijkomende sociale huurwoningen (woningen met een huurprijs tot € 808,06, prijspeil 2023, ook wel DAEB-woningen genoemd) toewijzen aan hun doelgroepen. De belangrijkste doelgroep van woningcorporaties zijn huishoudens met een inkomen beneden de DAEB-inkomensgrens, vastgelegd in artikel 48 van de Woningwet. Voor eenpersoonshuishoudens is deze inkomensgrens € 44.035 (prijspeil 2023). Voor meerpersoonshuishoudens is de DAEB-inkomensgrens voor een periode van drie jaar (tot 2025) vastgesteld op € 48.625 (prijspeil 2023).

Op dit moment hebben zowel Lekstede Wonen, Kleurrijk Wonen als Fien Wonen één woonwagenlocatie waar zij eigenaar zijn van de standplaatsen. Hierbij zijn zij ook verantwoordelijk voor het onderhoud van standplaatsen en de opstal daarbij zoals berguimtes en sanitaire units. Voor Kleurrijk Wonen geldt dat zij tevens eigenaar zijn van de woonwagens op de locatie Copierlaan. Zij zijn dus tevens verantwoordelijk voor het onderhoud van de woonwagens.

Indien er een concrete vraag komt voor uitbreiding van het aantal standplaatsen, afkomstig van mensen die (1) tot de doelgroep woonwagengebwoners en (2) tot de primaire inkomensgroep voor de sociale huursector behoren, zullen de woningcorporaties de eerst aangewezen partij zijn om in deze behoefte te voorzien. Het heeft onze voorkeur dat woningcorporaties aan de lage inkomensgroep de mogelijkheid bieden om zowel de standplaats als woonwagen te huren. Het gaat hierbij immers om een vraag van huishoudens die qua inkomen niet de mogelijkheden hebben om zelf de beoogde woonvorm (in dit geval een woonwagen) aan te schaffen. Tegelijkertijd beseffen we dat de ontwikkeling van nieuwe standplaatsen en woonwagens een grotere investering van corporaties vragen dan een gemiddelde sociale huurwoning. Corporaties kunnen hierin ook hun eigen beleid hanteren, zolang dit binnen het mensenrechtelijk kader past. Bij het invullen van de woonopgave van woonwagengebwoners zal in de praktijk naar een optimum gezocht moeten worden tussen realisatietermijn, passende woonvorm en betaalbaarheid. Als dit toch leidt tot een te lange wachttijd voor een standplaats zal de gemeente samen met woningcorporaties in overleg treden om naar oplossingen te zoeken.

Verder houden we als richtlijn aan dat iedere woningcorporatie zich in eerste instantie richt op het invullen van de behoefte aan standplaatsen en woonwagens die afkomstig is uit hun betreffende werkgebied; Lekstede Wonen in Vianen, Kleurrijk Wonen in Leerdam, Fien Wonen in Meerkerk. Het is voorts nog niet de verwachting dat in andere kernen van de gemeente woonwagenlocaties ontwikkeld worden.

Nijbod

Fien Wonen heeft een deel van de werkzaamheden rond onderhoud en beheer van de standplaatsen de woonwagenlocatie Burggraaf in Meerkerk uitbesteed aan Nijbod Consultancy. Het gaat daarbij om planmatig klachten- en mutatieonderhoud, toezicht op het gebruik van de standplaats met opstallen op basis van huurovereenkomst en bestemmingsplan, huurincasso, bemiddeling in geschillen en conflicten tussen opdrachtgever en woonwagenbewoner aangaande het innen van de huur. Daarnaast verzorgt Nijbod ook de toewijzing van vrijkomende standplaatsen. Hierover treedt zij in overleg met de woonwagenbewoners om te kijken of er gegadigden zijn die passen op de woonwagenlocatie, in de eerste plaats directe familie van de huidige bewoners.

Woonwagenbewoners

Op de meeste locaties (afgezien van de Copierlaan) zijn de woonwagens eigendom van de woonwagenbewoners. Daarmee ligt ook de verantwoordelijkheid voor het onderhoud aan de woonwagens bij de woonwagenbewoners zelf. Enkel als er schade ontstaat aan de woonwagens buiten de schuld van de woonwagenbewoners om, kan het voorkomen dat andere partijen aansprakelijk worden gesteld voor de kosten om de schade te herstellen. Dat kan uiteraard per situatie verschillen. Indien de standplaats eigendom is van de woonwagenbewoners, zoals bij Panoven, dan is men ook zelf verantwoordelijk voor het onderhoud daarvan.

Voor de hele gemeente zullen bij mutatie van huurstandplaatsen de voorrangregels conform de nieuwe huisvestingsverordening, vastgesteld per 1 juli 2023, gelden. Hierbij is als regel opgenomen dat woonwagenbewoners zelf een advies kunnen geven over de voorgedragen kandidaat.

Invulling geven aan de uitbreidingsopgave

Met het uitgevoerde onderzoek is een goed beeld verkregen van de vraag naar standplaatsen in de gemeente. Tegelijkertijd is het toevoegen van extra standplaatsen en woonwagens complex. Bijvoorbeeld bij de zoektocht naar een passende locatie en de financiële haalbaarheid. Daar komt bij dat we als gemeente naast de woonwagenbewoners tal van andere doelgroepen kennen die met spoed behoefte hebben aan passende woonruimte. We zien daarom de lokale behoefte als onze primaire opgave als het gaat om het bieden van voldoende passende huisvesting voor woonwagenbewoners. Dat wil zeggen: de concrete vraag van inwonende kinderen van woonwagenbewoners en spijtoptanten in Vijfheerlanden.

Uit het behoeftenonderzoek kwam naar voren dat er behoefte is aan meer standplaatsen in de gemeente (in totaal 17 extra standplaatsen). Maar voordat we overgaan tot uitbreiding van het aantal standplaatsen, moet de vraag wel eerst voldoende concreet zijn. Dit betekent dat iemand die een standplaats zoekt, zich eerst moet inschrijven op de wachtlijst.

Vervolgens kijken we eerst of de vraag naar standplaatsen ingevuld kan worden door mutaties van bestaande standplaatsen. Hierbij geldt dat de wachttijd voor een standplaats vergelijkbaar moet zijn met die van een gemiddelde sociale huurwoning in de gemeente. Als blijkt dat de wachttijd voor een standplaats¹ langer is dan die voor een sociale huurwoning, zal uitbreiding van het aantal standplaatsen aan de orde komen.

Omdat er de afgelopen jaren geen centrale wachtlijst is geweest, hebben we nog geen goede referentie hoe lang men al wacht op een standplaats. Sommige mensen hebben wachttijd opgebouwd door zich op een algemene wachtlijst in te schrijven, maar niet iedereen. Voor de eerste periode zal daarom de leeftijd van de standplaatszoekende de indicator zijn van zijn of haar wachttijd². Ervan uitgaande dat men vanaf 18 jaar een wens krijgt om zelfstandig te wonen, zou de meest urgente vraag zitten bij inwonende kinderen die ouder zijn dan 18 jaar + de gemiddelde wachttijd³. Uit het behoeftenonderzoek van 2021 blijkt dat een deel van de meerdere standplaatszoekenden deze leeftijd al bereikt hebben. De gemeente start daarom een onderzoek om de mogelijkheden voor uitbreiding van het aantal standplaatsen te inventariseren.

Verder is het belangrijk om samen met de woningcorporaties de wachttijd goed te monitoren zowel voor een standplaats als gemiddelde sociale huurwoning. Als de wachttijd van een gemiddelde sociale huurwoning lager wordt, zal dat uiteindelijk ook bij standplaatsen bewerkstelligd moeten worden. Zoals

1) Gemeten vanaf het moment van inschrijving tot de toewijzing van een standplaats.

2) Dit geldt zowel voor mensen die zich in het verleden al hebben ingeschreven op een standplaats als mensen die dat (nog) niet hebben gedaan.

3) Hierbij geldt de gemiddelde wachttijd voor een sociale huurwoning in het betreffende deelgebied van de gemeente; Vianen (regio U16) of Leerdam/Meerkerk (Woongaard).

eerder aangegeven zal deze gemiddelde wachttijd ook jaarlijks herijkt en bekend gemaakt moeten worden, zodat voor iedereen duidelijk is wat de norm is.

Locaties voor nieuwe standplaatsen

De meeste woonwagenbewoners willen met hun familie bij elkaar wonen. Idealiter zouden de bestaande woonwagenlocaties dus voorzien worden van extra standplaatsen. De planologische mogelijkheden maken echter dat uitbreiding op of rond de bestaande locaties lang niet altijd mogelijk is. Bij de inventarisatie naar uitbreiding van het aantal standplaatsen gaan we daarom meerdere opties verkennen.

1: Indien fysiek mogelijk, uitbreiding op of aan de rand van bestaande locatie

In de eerste plaats gaan we kijken of de bestaande woonwagenlocaties⁴ uitgebreid kunnen worden. Op die manier kunnen woonwagenbewoners in familieverband bij elkaar blijven wonen. In de praktijk zal het daarbij altijd gaan om uitbreiding aan de rand van de woonwagenlocatie, omdat de fysieke mogelijkheden op de bestaande locaties er niet of nauwelijks zijn.

2: Aanleg nieuwe locatie in dezelfde kern bij nieuwbouwoontwikkeling

Indien optie 1 niet mogelijk is, gaan we op zoek naar de aanleg van nieuwe woonwagenlocaties elders in de kern, hetzij Vianen, Leerdam of Meerkerk. Woonwagenbewoners hebben zelf aangegeven het liefst in de huidige kern te blijven wonen, als een standplaats op een van de bestaande woonwagenlocaties niet haalbaar mocht zijn. Bovendien blijft de afstand tot hun familie dan beperkt. Als deze optie aan de orde komt, gaan we vooral op zoek naar mogelijke kansen bij nieuwbouwoontwikkelingen. De ervaring leert dat als woonwagenlocaties bij nieuwe ontwikkelingen worden gerealiseerd, het draagvlak onder omwonenden het grootst is. Men is dan vanaf het begin bekend met de aanwezigheid van een woonwagenlocatie.

Door een behoefte aan standplaatsen binnen de eigen kern in te vullen, zorgen we er voor dat iedere familie over een (of meerdere) woonwagenlocaties beschikt.

Voor beide opties geldt dat we als gemeente streven naar kleinschalige locaties, vergelijkbaar met de grootte van de huidige locatie Joke Smitlaan. Daarnaast moet een nieuwe woonwagenlocatie passend zijn qua schaal bij de rest van de nieuwbouwoontwikkeling.

Eigendom van standplaatsen en woonwagens

Koopstandplaatsen

Op dit moment worden veruit de meeste standplaatsen in de gemeente verhuurd. In bijna alle gevallen is een woningcorporatie de verhuurder. Zeker voor de woonwagenbewoners die tot de doelgroep van de corporaties behoren, is huren de meeste logische eigendomsvorm. Maar uit het behoeftenonderzoek kwam onder een deel van de woonwagenbewoners een wens naar voren om de standplaats te kopen. In de eerste plaats is het aan de verhuurder (de woningcorporaties) om hierover al dan niet in gesprek te gaan met de zittende woonwagenbewoners. Vooralsnog hebben alle woningcorporaties in de gemeente de voorkeur om de standplaatsen in eigendom te houden, zodat de desbetreffende corporatie zelf grip houdt op (a) het periodieke onderhoud en (b) de toewijzing aan een nieuwe huurder bij mutatie. Bij eventuele nieuwe woonwagenlocaties zijn er meer mogelijkheden om koopstandplaatsen te creëren. Als we over gaan tot de aanleg van een nieuwe woonwagenlocatie zullen we als gemeente, samen met andere betrokken partijen zoals de corporatie kijken naar een passend programma qua eigendomsconstructie. Belangrijk is in ieder geval dat woonwagenbewoners, onafhankelijk de hoogte van hun inkomen, de mogelijkheid hebben om in familieverband te wonen. Dat kan door naast sociale huurstandplaatsen ook koopstandplaatsen te bieden, maar ook door huurstandplaatsen in het niet-DAEB-segment te bieden. Bij de keuze om op een woonwagenlocatie al dan niet een mix van huur- en koopstandplaatsen te creëren moeten meerdere aspecten worden afgewogen: de wens van de woonwagenbewoner, het inkomen, maar ook de efficiëntie in beheer en onderhoud.

Als gemeente vinden we het belangrijk dat standplaatsen bij mutatie opnieuw aan een woonwagenbewoner worden toegewezen, juist vanwege de schaarste aan deze woonvorm en de complexiteit bij de aanleg van nieuwe standplaatsen. Dit betekent dat bij eventuele koopstandplaatsen altijd een kettingbeding zal worden opgenomen met daarin de bepaling dat de standplaats bij mutatie wordt verkocht aan iemand die voldoet aan het afstammingsbeginsel.

Definitie afstammingsbeginsel

Het beginsel dat een standplaats, zowel koop als huur, die vrijkomt weer wordt verhuurd of verkocht aan mensen die afstammen van mensen die van oudsher woonwagenbewoners zijn. Dat wil zeggen

4) Uitgezonderd de Lexmondsestraatweg, waarbij een afspraak is gemaakt dat deze standplaats komt te vervallen, zodra de bewoner verhuist of komt te overlijden.

dat 1^e graads- (ouders, kinderen) of 2^e graads- (broers, zussen, kleinkinderen, grootouders) familie in een woonwagen woonde voor 1 maart 1999; de datum van intrekking van de Woonwagenwet. Gemeenten en/of woningcorporaties kunnen er voor kiezen (geen verplichting) om het afstammingsbeginsel toe te passen bij het toewijzen van standplaatsen. Het is aan de woonwagenbewoners om deze afstamming aan te tonen, bijvoorbeeld op basis van het bevolkingsregister.

Vanwege de schaarste aan standplaatsen zal bij een koopovereenkomst tevens zelfbewoningsplicht en anti-speculatiebeding voor de eerste vijf jaar worden opgenomen.

Huurstandplaatsen

Voor woonwagenbewoners die qua inkomen tot de doelgroep van de corporaties behoren, moet het mogelijk zijn om een standplaats te huren. Op de bestaande woonwagenlocaties is dat vrijwel altijd mogelijk⁵. Het is zaak dat deze mogelijkheid ook op eventuele nieuwe locaties wordt geboden. Als dit aan de orde is, gaan we als gemeente hierover in gesprek met de betreffende woningcorporatie in die kern.

Huurstandplaatsen die eigendom zijn van de woningcorporatie worden volgens de wettelijke bepalingen van 'passend toewijzen' aangeboden en verhuurd aan woonwagenbewoners die qua inkomen tot de primaire doelgroep van de woningcorporaties behoren en een huurstandplaats wensen. Als de nieuwe huurder qua inkomen niet tot de primaire doelgroep van corporaties behoort, dan geldt de maximaal toegestane huurprijs. Deze wordt berekend aan de hand van het formulier van de Huurcommissie 'puntentelling woonwagen/standplaats' en de bijbehorende tabellen met de maximale huurprijsgrenzen voor woonwagens en/of standplaatsen die jaarlijks per 1 juli worden geïndexeerd.

Eigendom bestaande woonwagens

Net als bij de standplaatsen is het wenselijk dat woonwagenbewoners de mogelijkheid hebben om een woonwagen te kiezen die past bij hun woonwens en financiële mogelijkheden. Dat betekent dat de doelgroep van de corporatie bij voorkeur de mogelijkheid heeft om naast een huurstandplaats ook een woonwagen te kunnen huren. Dat kan nu alleen in Leerdam. In Meerkerk en Vianen is die mogelijkheid er (nog) niet. In de basis zal de bestaande situatie (hetzij huur of koop) behouden blijven. Als de verhuur van een standplaats met daarop een koopwoonwagen eindigt, dienen de eigenaar van de woonwagen, de eigenaar van de standplaats en de kandidaat-huurder van de standplaats de verwijdering of overdracht van de woonwagen nader overeen te komen.

Eigendom nieuwe woonwagens

Ook als in de toekomst nieuwe standplaatsen gerealiseerd worden is het aan de betreffende woningcorporaties om een huurwoonwagen te bieden als de eerst wachtende op de wachtlijst (die daarmee als eerste in aanmerking komt voor de standplaats) een woonwagenbewoner betreft die tot de doelgroep voor sociale huur behoort. De verwachting is echter dat een aanzienlijk deel van de geïnteresseerden voor een nieuwe standplaats een voorkeur heeft voor een koopwoonwagen. Zij zijn dan zelf verantwoordelijk voor de aanschaf van een woonwagen.

In beide gevallen geldt dat de aanschafkosten van nieuwe woonwagens de afgelopen jaren sterk zijn gestegen. Dit komt enerzijds omdat woonwagens moeten voldoen aan de BENG-eisen en anderzijds door de stijging van de bouwkosten. De extra investering om een woonwagen te voldoen conform BENG bedraagt ongeveer €37.000 (excl. BTW) ten opzichte van een reguliere woonwagen. Hierin zitten de kosten voor een warmtepomp, hogere isolatiewaarden van vloer, gevel en dak, het plaatsen van zonnepanelen, een ventilatiesysteem en de inpandige technische ruimte. De kosten voor een nieuwe woonwagen met warmtepomp liggen op dit moment tussen de €155.000 (60 m²) en €190.000 (90 m²)⁶.

Standaardisatie en gezamenlijke inkoop kan de kosten voor de aanschaf van nieuwe woonwagens beperken. Woonwagenbewoners die willen kopen, hebben de mogelijkheid om als alternatief een (goedkopere) tweedehands woonwagen aan te schaffen.

Kwaliteitseisen standplaatsen en woonwagens

De gemeente stelt als doel kwalitatief goede huisvestingsmogelijkheden te bieden voor de doelgroep die op een woonwagenlocatie woont. De bestaande woonwagens en overige bebouwing op de standplaatsen moeten voldoen aan de geldende wet- en regelgeving en worden, voor zover nodig, in goede staat van onderhoud gebracht (goede onderhoudssituatie aan standplaatsen met bergingen en openbare ruimten en voldoende aan geldende wet- en regelgeving). Ook bij nieuw te realiseren woonwagens-

5) Uitgezonderd de locatie Panoven.

6) Bron: Kraaikamp chalet- en woonwagenbouw

locaties, standplaatsen en woonwagens is het belangrijk dat deze voldoen aan de geldende wet- en regelgeving.

Uitstraling en kwaliteit woonwagenlocaties

Uitgangspunt is dat bestaande woonwagenlocaties en eventueel nieuw te realiseren woonwagenlocaties in overeenstemming dienen te zijn met het vigerende bestemmingsplan/omgevingsplan. Bij de herziening van de vigerende bestemmingsplannen in het omgevingsplan zullen voor alle woonwagenlocaties dezelfde bestemmings- en bouwregels worden opgenomen. Het bestemmingsplan (en toekomstig omgevingsplan) geeft minimaal weer hoeveel woonwagens maximaal ter plaatse zijn toegestaan en welke eisen en regels gelden ten aanzien van bouwhoogtes van 'gebouwen' en 'bouwwerken geen gebouw zijnde' en percentage bebouwd oppervlakte.

Nieuwe locaties: niet nabij ernstige geluidshinder

In het Bouwbesluit 2012 staat beschreven dat woonfuncties (waaronder woonwagens) bescherming moeten bieden tegen geluid van buiten. Maar bij industrie-, weg-, spoorweg en luchtvaartlawaaï (kans op meer dan 35 dB of meer) biedt de geluidwering van een woonwagen onvoldoende bescherming (maximaal 20 dB). Het Bouwbesluit geeft daarom aan dat de bescherming van geluidshinder primair gezocht moet worden bij de locatiekeuze van standplaatsen. Dat wil zeggen niet in de directe omgeving van industriezones, wegen, spoorwegen en bij luchtvaartroutes waarbij de geluidshinder ruim boven de 20 dB uit komt.

Uitstraling en kwaliteit woonwagens

Een woonwagen kent verschillende verschijningsvormen. De klassieke woonwagen wordt vaak gezien als een houtskeletchalet op wielen. De laatste decennia verschijnen ook 'stenen woningen' op woonwagenlocaties, mede ingegeven door de strengere eisen ten aanzien van de kwaliteit van een woonwagen en de financierbaarheid en afschrijvingsperiode van een woonwagen. Woonwagenbewoners hebben zelf ook een verschillend ideaalbeeld van (de uitstraling van) de woonwagen.

Voldoet aan minimale kwaliteitseisen

Woonwagens moeten voldoen aan de minimale landelijke kwaliteitseisen ten aanzien van gebouwen, zoals benoemd in het Bouwbesluit (2012)⁷. Vroeger gold dat voor woonwagens eisen waren opgenomen ten aanzien van onder andere de sterkte van de bouwconstructie, de elektriciteitsvoorziening, de brandveiligheid en geluidsisolatie. In het huidige Bouwbesluit is het aantal bouwtechnische voorschriften sterk verminderd en waar mogelijk gelijkgesteld met de algemene voorschriften voor de andere woonvormen.

Passende woonvorm

Naast dat woonwagens moeten voldoen aan de minimale kwaliteitseisen, vinden we het belangrijk dat de woonwagen past bij de wooncultuur van de doelgroep. Dat zal doorgaans een woonwagen van houtskeletbouw zijn, maar mogelijk ook een stenen woonwagen, mits dat ook passend is voor de woonwagenbewoners.

Een passende woonvorm kan ook uitgelegd worden als woonruimte die aansluit op huishoudens van verschillende grootte. Woonwagenbewoners die een eigen woonwagen aanschaffen hebben uiteraard de mogelijkheid om zelf de maatvoering te bepalen, zolang deze qua maatvorm geschikt is voor de betreffende standplaats en de brandveiligheidseisen. Bij huurwoonwagens vinden we het als gemeente redelijk dat corporaties qua grootte van de woonwagen aansluiten bij hun standaard Programma van Eisen voor een nieuwe sociale huurwoning. Ook hier geldt dat een balans gezocht wordt tussen passendheid (qua woninggrootte) en betaalbaarheid.

Externe sanitaire units

Bij nieuwe standplaatsen worden in de basis geen externe sanitaire units aangeboden, aangezien de huidige woonwagens vaak in pandige sanitaire voorzieningen hebben. Voor de bestaande sanitaire units geldt dat de woningcorporaties in afstemming met de woonwagenbewoners een duidelijke keuze moeten maken:

- Behoud van de externe unit als sanitaire ruimte (als die wens leeft onder woonwagenbewoners én deze sanitaire unit ook als zodanig gebruikt gaat worden), waar bij de kwaliteit van de units zodanig is dat ze ook als sanitaire ruimte te gebruiken zijn.
- Het verwijderen van de sanitaire units c.q. vervangen door nieuwe units die als bergruimte kunnen worden gebruikt.

7) In de Woningwet is als definitie voor een woonwagen opgenomen: "een voor bewoning bestemd gebouw dat is geplaatst op een standplaats en dat in zijn geheel of in delen kan worden geplaatst."

Uiteraard geldt dat daar waar sanitaire units aanwezig zijn (en ze ook als zodanig gebruikt worden), de kwaliteit op orde blijft. Het is aan de betreffende eigenaar om hier periodiek onderhoud aan te plegen.

Brandveiligheid

Bij de brandveiligheid van woonwagens spelen diverse factoren een rol: de bouwtechnische eigenschappen van de woonwagen, de aankleding, inrichting en het gebruik van de woonwagen en het gebruik van de ruimte rond de woonwagen. De brandveiligheid van woonwagens c.q. woonwagenlocaties dient te voldoen aan de minimale prestatie-eisen op dit vlak als geformuleerd in het vigerende Bouwbesluit. Het Bouwbesluit stelt geen eisen aan de brandoverslag tussen bestaande woonwagens. Op bouwtechnische gronden kan dus niet altijd voorkomen worden dat een brand van de ene woonwagen kan overslaan naar de andere. Dit kan wel door voldoende afstand tussen de woonwagens aan te houden. In de richtlijn noemt men een afstand van ongeveer vijf meter brandveilig genoeg.

Clusteren in brandcompartimenten

In haar 'Handreiking brandveiligheid van woonwagens en woonwagencentra' (2009) heeft het Rijk uitzonderingsmogelijkheden geboden om van de afstandseis van 5 meter tussen woonwagens af te wijken. Een clustering van maximaal vier woonwagens naast elkaar is van daaruit mogelijk. Een woonwagen kan uitbranden tot een maximum van vier, maar de mogelijkheid om veilig te vluchten wordt hiermee vergroot voor de bewoners ten opzichte van meerdere woonwagens in de rij.

Vaak is het wel mogelijk woonwagens te clusteren in kleine groepjes, waarbij tussen de verschillende groepjes van woonwagens dan wel voldoende afstand kan worden gehouden. Door dit 'clusteren' kan een aantal woonwagens dus zó dicht op elkaar staan, dat de weerstand bij brandoverslag nihil is. Daarmee moet geaccepteerd worden dat een brand binnen dit cluster snel kan overslaan van de ene woonwagen naar de andere.

Voor een brandveilige clustering van woonwagens wordt in een bestemmingsplan het maximaal aantal toegestane woonwagens in een cluster vastgelegd (meestal twee tot vier woonwagens) Artikel 2.84 Omvang (Bouwbesluit 2012). In een brandcompartiment liggen ten hoogste vier woonwagens en nevenfuncties daarvan met een totale gebruiksoppervlakte van ten hoogste 1.000 m².

Als blijkt dat een bestaande woonwagenlocatie de afstand tussen wagens onvoldoende is conform de brandveiligheidseisen, dan zullen betrokken partijen bekijken welke mogelijkheden er zijn om de brandveiligheid te vergroten. Hier ligt een gezamenlijke verantwoordelijkheid voor betrokkenen (eigenaar, verhuurder, huurder). Er kunnen immers meerdere redenen zijn waardoor woonwagens te dicht op elkaar staan (de woonwagenlocatie en/of standplaatsen zijn te krap bemeten, veiligheidseisen zijn sinds de ontwikkeling van een locatie aangescherpt, te grote woonwagens voor de standplaats, etc.).

Duurzaamheid en uitstraling

Net als voor reguliere woningen wordt de energiezuinigheid een steeds belangrijkere factor in de kwaliteit van woonwagens. Voor nieuwe woonwagens geldt dat zij aan dezelfde duurzaamheidseisen moeten voldoen als reguliere woningen, dat wil zeggen: Bijna Energieneutraal (BENG). Dat kan bijvoorbeeld door de plaatsing van zonnepanelen op de dakpanplaat of de aanleg van een warmtepomp in combinatie met lage temperatuur radiatoren of vloerverwarming. Daarnaast zal voor nieuwe woonwagens in de basis geen aansluiting op het gasnetwerk worden gemaakt, maar gebruik worden gemaakt van alternatieve, duurzame energieopwekking. De gemeente kan hierop een uitzondering maken mits goed beargumenteerd door de aanvrager.

Op bestaande standplaatsen hebben veel woonwagenbewoners, op het moment dat zij een standplaats kregen toegewezen, een tweedehands woonwagen aangeschaft, om zo de kosten voor de aanschaf te drukken. Na verloop van tijd kunnen zij 'doorgroeien' naar een nieuwe woonwagen. Net als alle bestaande woningen moeten bestaande woonwagens op basis van het Klimaatakkoord in 2050 (aard-)gasloos worden en te allen tijde aan alle duurzaamheidseisen voldoen.

Voor eventuele nieuwe woonwagenlocaties in de toekomst ligt de situatie anders. Sinds juli 2018 worden nieuwbouwwoningen niet meer aangesloten op het gasnetwerk en is de aansluitplicht geschrapt. Dit geldt ook voor de aanleg van nieuwe standplaatsen, deze zijn ook aardgasvrij. De opzet waarbij men start in een bestaande (tweedehands) woonwagen met een gasaansluiting en spaart voor een nieuwe woonwagen is daardoor moeilijker voor een nieuwe woonwagenlocatie. Dit is alleen mogelijk als er op een locatie een aansluiting is op een warmtenet of een biogasinstallatie.

Grootte van standplaatsen

In 2005 zijn de voorschriften voor de minimale afmetingen van een standplaats uit het Bouwbesluit gehaald. De minimum afmetingen voldeden alleen aan de eisen van brandveiligheid bij beperkte afmetingen van de woonwagons. Het schrappen van deze afmetingseisen geeft de gemeenten meer ruimte om een eigen beleid te voeren. Dat is ook nodig omdat de ruimte in Nederland (en ook Vijfheerenlanden) schaars is, terwijl er steeds meer ruimteclaims bij komen. Niet alleen op het vlak van woningbouw, maar ook voor o.a. economie, mobiliteit, klimaatadaptatie en natuur. Een harde minimumnorm is daarom niet wenselijk. Enige flexibiliteit is nodig, willen we op de soms complexe (inbreidings-)locaties standplaatsen mogelijk maken. Als globale richtlijn geven we mee dat op een standplaats een oppervlakte heeft waarop een woonwagons met een oppervlak vergelijkbaar met een gemiddelde sociale huurwoning geplaatst kan worden en waarbij ook nog kan worden voldaan aan de brandveiligheidseisen.

Standplaatsen hebben doorgaans een groter oppervlak dan een gemiddelde kavel voor sociale huur. Waar meerdere bouwlagen in de sociale huursector de standaard is, komt dat bij woonwagons nauwelijks voor. Het relatief grote ruimtebeslag bij woonwagons is een gegeven, gelet op de specifieke wooncultuur. Tegelijkertijd maakt dit de uitbreidingsopgave ook complex. Daarom zullen betrokken partijen (gemeente, corporaties en woonwagonsbewoners) gezamenlijk moeten kijken naar de best mogelijke opties (en daarbij soms compromissen sluiten) voor het bieden van voldoende woonwagonsstandplaatsen.

Inschrijvingsystematiek, toewijzingsbeleid en huisvestingsvergunning

Inschrijving als belangstellende

Woonwagonsbewoners die belangstelling hebben voor een standplaats in de gemeente Vijfheerenlanden moeten zich bij de gemeente melden voor de 'belangstellendenlijst woonwagonsstandplaatsen' van de gemeente Vijfheerenlanden. Deze lijst zal zo spoedig mogelijk ontwikkeld worden door de gemeente. Deze lijst registreert alle woningzoekenden voor een standplaats in de gemeente, waarbij men ook een voorkeur voor één of meer locaties binnen de gemeente kan aangeven.

Op het moment dat er een standplaats vrijkomt, krijgt iedereen die op de 'belangstellendenlijst' van de gemeente staat een bericht. Wie in aanmerking wil komen voor de vrijkomende standplaats, geeft informatie door over zijn/haar persoonlijke situatie zodat bepaald kan worden wat diens plek is op de rangordellijst. Als er meerdere mensen op dezelfde plek staan, dan is de inschrijvingsduur op de belangstellendenlijst bepalend.

Toewijzing vrijkomende bestaande standplaatsen

De gemeente wil vrijkomende bestaande standplaatsen zo rechtvaardig mogelijk verdelen. In de huisvestingsverordening (2023) is een aantal volgordecriteria vastgelegd dat aangeeft wie als eerste in aanmerking komt als er een standplaats vrijkomt.

1. Kinderen of kleinkinderen van degene die de plaats huurde voordat deze leeg kwam;
2. De standplaatszoekende die een standplaats huurt op de woonwagonslocatie en wil doorschuiven naar een vrijkomende standplaats op dezelfde locatie, onder voorwaarde dat de eigen standplaats vrijkomt;
3. Een kind, inwonend bij familie in de eerste graad op de locatie waar een standplaats vrijkomt;
4. Een standplaatszoekende die in de afgelopen tien jaar minimaal zes jaar aaneengesloten op de locatie heeft gewoond;
5. Een standplaatszoekende die in het verleden (maar minder dan zes jaar aaneengesloten en/of langer geleden dan de afgelopen tien jaar) op de locatie heeft gewoond;
6. Standplaatszoekende die niet op de betreffende woonwagonslocatie heeft gewoond, maar wel familie in de eerste of tweede graad van huidige woonwagonsbewoners van de locatie is;
7. Een standplaatszoekende die in de afgelopen tien jaar minimaal zes jaar aaneengesloten op een woonwagonslocatie elders in Nederland heeft gewoond;
8. Overige standplaatszoekenden, op basis van inschrijvingsduur op de wachtlijst.

Voor categorie 2 t/m 8 geldt dat de standplaatszoekende met de oudste inschrijfdatum op de gemeentelijke belangstellendenlijst voorgaat op andere standplaatszoekenden uit dezelfde categorie. Als een standplaatszoekende in aanmerking wil komen voor toepassing van de voorrangsregeling, dan kan de gemeente voor zover noodzakelijk verlangen dat een standplaatszoekende aannemelijk maakt dat hij/zij aan de genoemde vereisten voldoet.

De lijst gegadigden wordt voorgelegd aan een adviescommissie, bestaande uit bewoners van de betreffende woonwagonslocatie. Deze commissie adviseert de woningcorporatie/beheerder over de toewijzing. Bij dit advies wordt de bovengenoemde rangvolgorde aangehouden. Burgemeester en wethouders behouden het recht om in te grijpen in het toewijzingsproces of af te wijken van deze regeling. In dat geval dient het college de woningcorporatie/beheerder om advies te vragen. Verder zijn bij de toewijzing alle overige regels die gelden bij de toewijzing van sociale huurwoningen ook van toepassing, inclusief passend toewijzen.

Toewijzing nieuwe standplaatsen

Bij het toewijzen van standplaatsen op nieuw te ontwikkelen woonwagenlocaties kan de eerste toewijzing niet plaatsvinden op basis van de bepalingen onder 1 t/m 3. In dat geval zal de volgorde bepaald worden aan de hand van onderstaande toewijzingscriteria:

1. Standplaatszoekende wiens (groot)ouders woonachtig zijn op een woonwagenlocatie in dezelfde kern als waar de nieuwe locatie wordt gerealiseerd in de gemeente Vijfheerenlanden.
2. Overige familie (spijtoptanten) van de huidige woonwagenbewoners van een van de woonwagenlocaties in dezelfde kern als waar de nieuwe locatie wordt gerealiseerd in de gemeente Vijfheerenlanden, en die kunnen aantonen dat (een van) de ouders of de kandidaat zelf voor 1 maart 1999 in een woonwagen hebben gewoond in een van de kernen die thans tot de gemeente Vijfheerenlanden behoren.
3. Overige woonwagenbewoners/spijtoptanten die een standplaats, een sociale huurwoning of koopwoning in de gemeente Vijfheerenlanden achterlaten onder voorwaarde dat die daardoor beschikbaar komt.

Ook voor deze bepalingen geldt, indien blijkt dat er sprake is van gelijke geschiktheid, dat de standplaatszoekende met de langste woonduur in de gemeente Vijfheerenlanden voorrang zal krijgen.

Leegstaande standplaatsen

Het kan voorkomen dat een standplaats lange tijd leeg staat doordat de huidige bewoners een negatief advies geven over de voorgedragen kandidaat-huurder. Deze adviesrol is er niet voor niets. Een nieuwe huurder moet ook passen binnen de woonwagencultuur en de familie(s) op de locatie. Maar als een standplaats langdurig leeg staat, loopt de verhuurder huurinkomsten mis. Inkomsten die nodig zijn om nieuwe standplaatsen aan te leggen en bestaande locaties kwalitatief op peil te houden. Daarnaast is leegstand gezien de vraag naar extra standplaatsen niet wenselijk.

In eerste instantie is het streven om een lege standplaats in te vullen door een nieuwe huurder die behoort tot de doelgroep woonwagenbewoners én bij voorkeur familie is van één of meerdere huidige bewoners van de betreffende locatie. Als zo'n kandidaat zich niet heeft gemeld, is het aan de woningcorporatie om de standplaats aan de eerstvolgende kandidaat op de inschrijfflijst toe te wijzen (conform de voorrangsregels die hiervoor zijn beschreven).

In zo'n situatie is het goed als via een intakegesprek wordt gekeken of de potentiële huurder past op de betreffende woonwagenlocatie. Mocht blijken dat dit niet het geval is en er vervolgens ook geen andere kandidaat-huurders te vinden zijn, dan is de volgende stap om de lege standplaats te huur aan te bieden aan een of meerdere zittende huurders op de bestaande woonwagenlocatie. De corporatie kan dan voorwaarden stellen over het gebruik van deze standplaats / ruimte. Ook moeten de huurders bereid zijn de reguliere huurprijs voor de standplaats te betalen.

Mocht er onder zittende huurders geen interesse zijn voor de huur van de standplaats, dan kan de corporatie overwegen om de leegstaande standplaats her in te richten, om te voorkomen dat de ruimte niet alsnog wordt gebruikt (door huidige of eventuele nieuwe bewoners) zonder dat daarvoor de gebruikelijke huurprijs betaald wordt. Dit kan bijvoorbeeld door het plaatsen van betonblokken.

Vervolgens is het wel van belang dat bij een eventuele nieuwe belangstellenden opnieuw wordt gekeken of de standplaats weer ingevuld kan worden.

Medehuuderschap

Een persoon die samen met de hoofdhuurder de huurovereenkomst heeft getekend, geldt als 'medehuurder'. Een medehuurder heeft dezelfde rechten en plichten als de hoofdhuurder. Dat betekent onder meer dat de medehuurder in de woonwagen kan blijven wonen, als de hoofdhuurder overlijdt of verhuist. De echtgeno(o)t(e) of geregistreerd partner van de hoofdhuurder is automatisch medehuurder. In andere gevallen kan een inwonende een aanvraag doen voor medehuuderschap bij de verhuurder. Om hiervoor in aanmerking te komen, moet de kandidaat-medehuurder minimaal twee jaar in de woonwagen zijn/haar hoofdverblijf hebben gehad en met de (hoofd)huurder een duurzame gemeenschappelijke huishouding hebben gevoerd⁸. Gedurende de genoemde periode van minimaal twee jaar mag er geen huurschuld of huurachterstand zijn geweest, en er mogen conform het beleid van de woningcorporaties geen klachten over bewonersgedrag en/of overlast zijn.

Beheer openbare ruimte op woonwagenlocaties

Het uitgangspunt is dat voor bewoners die in een woonwagen wonen dezelfde rechten, maar ook dezelfde plichten gelden als voor iedere andere inwoner van de gemeente Vijfheerenlanden. Belangrijk

8) Hoofdverblijf: de kandidaat-medehuurder moet daadwerkelijk het grootste gedeelte van de week zijn/haar hoofdverblijf hebben in de woonwagen en er ook feitelijk wonen. Duurzaam: Er mag geen sprake zijn van een aflopende samenleefsituatie, zoals doorgaans het geval is bij een ouder-kindrelatie. Kinderen kunnen daarom meestal geen medehuurder worden. In bijzondere omstandigheden kan hiervan worden afgeweken. Gemeenschappelijke huishouding: Aanwijzingen hiervoor kunnen bijvoorbeeld zijn het gezamenlijk betalen van de huis-houdkosten, zoals de huisvestingskosten en kosten van het levensonderhoud en/of het gezamenlijk aanschaffen van meubilair (Burgerlijk Wetboek Artikel 7:267).

daarbij is dat de gemeente in verbinding staat met de bewoners. Zodat woonwagenbewoners de ondersteuning krijgen op het vlak van fysiek en sociaal beheer die nodig is en die men mag verwachten.

De inzet op beheer van de openbare ruimte bij woonwagenlocaties moet vergelijkbaar zijn met elke andere wijk in de gemeente, maar waarbij we wel rekening houden met het gegeven dat het om een bijzondere woonvorm gaat. Concreet betekent dit dat woonwagenlocaties qua beheer en uitstraling aan hetzelfde niveau als omringende woonwijken voldoen. Als een bestaande woonwagenlocatie hier niet aan voldoet, moet dit op afzienbare termijn in overeenstemming worden gebracht. Een woonwagenlocatie dient verder te voldoen aan alle wettelijke kaders. Bij het niet voldoen aan de wettelijke kaders treedt de gemeente handhavend op.

De gemeente is verantwoordelijk voor het onderhoud van de openbare ruimte op woonwagenlocaties. Daarbij gaat het bijvoorbeeld over:

- het onderhoud van wegen, trottoirs, openbare groen voorzieningen, speelvoorzieningen, straatverlichting;
- ophalen van huisvuil;
- bereikbaarheid voor hulpdiensten;
- handhaving bij verstoring openbare orde.

5. Communicatie en participatie

Als gemeente hechten we aan een goede verstandhouding met de woonwagenbewoners. Dit geldt uiteraard voor al onze inwoners. In de basis zou de communicatie tussen gemeente en bewoners voor woonwagenlocaties hetzelfde zijn als voor bewoners van reguliere wijken. We zien echter op meerdere woonwagenlocaties diverse aandachtspunten ten aanzien van het onderhoud van standplaatsen en woonwagens en veel vragen bij bewoners over de uitbreiding van het aantal standplaatsen. Daarom is het belangrijk om nu wat extra te investeren in de relatie tussen gemeente, woningcorporaties en woonwagenbewoners. Te meer omdat de opgaven rond vraag en aanbod naar standplaatsen en woonwagens om specifieke expertise en aandacht vraagt. De gemeente neemt daarom de volgende maatregelen:

Contact bij gemeente en corporaties

Als er vanuit woonwagenbewoners vragen of opmerkingen zijn over iets wat te maken heeft met standplaatsen, woonwagens of de openbare ruimte in de directe omgeving, dan kunnen ze hiervoor - net als andere inwoners van de gemeente - contact opnemen met het KlantenContactCentrum. Hierbij is het wel zaak om goed te kijken wie waarvoor verantwoordelijk is binnen de gemeente, zodat vragen op de juiste plek binnen de organisatie binnen komen.

Voor de woonwagenlocaties waar een van de corporaties de eigenaar is van de standplaatsen, ligt het voor de hand dat woonwagenbewoners in eerste instantie contact opnemen met hun woningcorporatie. Ook hierbij is het zaak dat woonwagenbewoners weten waar ze terecht kunnen met vragen of opmerkingen. Het is aan de woningcorporatie om dit bekend te maken.

Betrekken woonwagenbewoners bij belangrijke keuzemomenten

De verwachting is dat er de komende jaren diverse beslissingen genomen moeten worden over bijvoorbeeld de keuze voor één of meerdere nieuwe woonwagenlocaties of onderhoud van bestaande locaties. Wij vinden het belangrijk om bij deze beslissingen ook vroegtijdig de woonwagenbewoners te betrekken.

Herijking van het woonwagenbeleid

Dit nieuwe woonwagenbeleid kent geen afgebakende geldigheidsduur. Vrijwel alle uitgangspunten gaan dus voor langere tijd gelden. Maar de verwachting is wel dat de situatie rond woonwagens en standplaatsen in de gemeente de komende jaren zal veranderen (doordat er een centraal inschrijfsysteem komt, mogelijk een of meerdere nieuwe locaties ontwikkeld worden). Ook de behoefte aan standplaatsen is niet statisch. Dit maakt dat er op termijn een herijking van het beleid gewenst is. Als er zich na verloop van jaren grote wijzingen in de situatie hebben voorgedaan (of deze zijn juist uitgebleven) gaan we als gemeente met betrokken partijen (corporaties en woonwagenbewoners) in gesprek om te kijken of het beleid bijgesteld moet worden.

6. Uitvoeringsmaatregelen

Nu we onze beleidskaders hebben weergegeven, is het zaak om beleid ook in uitvoering te brengen. In de vorige hoofdstukken zijn diverse acties benoemd. In dit laatste hoofdstuk vatten we onze acties voor de komende jaren samen.

G = Gemeente
C = Corporaties
W = Woonwagenbewoners
O = Overige omwonenden
P = Particuliere ontwikkelaars

Maatregel	Initiatief- nummer	Overige betrok- ken partijen
Toewijzing van standplaatsen		
Ontwikkelen van een centraal inschrijfsysteem waarop standplaatszoekenden zich kunnen inschrijven voor een standplaats in de gemeente	G	C
Vaststellen nieuwe huisvestingsverordening met toewijzingsregels voor standplaatsen (sociale huur)	G	C
Monitoren toewijzing en inschrijftijd voor een standplaats	C	G
Uitbreidingsopgave standplaatsen		
Inventarisatie potentiële locaties voor aanleg nieuwe standplaatsen	G	C, W, O
Aanleg nieuwe woonwagenlocatie(s) en standplaatsen, gericht op: 1. Inwonende kinderen van 18 jaar + gemiddelde wachttijd sociale huurwoning 2. Spijtoptanten van 18 jaar + gemiddelde wachttijd sociale huurwoning Op basis van gemiddelde wachttijd en resultaat inventarisatie nieuwe locaties wordt een concrete doelstelling voor aanleg standplaatsen in de komende vijf jaar bepaald	C / P	G, W