

Woonwagen- en standplaatsenbeleid

De raad van de gemeente Alkmaar;

Gelet op

Het besluit van burgemeester en wethouders van 26 september 2023

Het advies van de commissie Ruimte 7 november 2023

Het bepaalde in de Huisvestingswet 2014, artikelen 4 t/m 35.

Besluit

1. Het gemeentelijk Woonwagen- en standplaatsenbeleid vast te stellen.
2. De Toewijzingsverordening Woonwagenstandplaatsen gemeente Alkmaar vast te stellen.

WOONWAGEN- EN STANDPLAATSENBELEID

Inleiding

Nederland telt naar schatting 50.000 woonwagenbewoners, die bestaan uit Sinti en Roma (twee etnische groepen, die oorspronkelijk uit het buitenland komen) en nakomelingen van Nederlanders die ooit met een reizend beroep in hun onderhoud voorzagen (zoals scharenslijpers, venters, kermisexploitanten, circusartiesten en seizoenarbeiders). Deze laatste groep wordt daarom ook wel aangeduid als 'reizigers' en omvat het grootste deel van de woonwagenbewoners.

Precieze aantallen zijn lastig te geven, omdat ook veel mensen die zich woonwagenbewoner voelen in de loop der jaren, al dan niet gedwongen, in een gewoon huis zijn gaan wonen. Nederland telt zo'n 1.150 woonwagencentra (met in totaal bijna 9.000 standplaatsen) in 370 gemeenten. Het tekort aan standplaatsen wordt geschat op circa 3.000.

In 1999 is de Woonwagenwet ingetrokken en werd het woonwagenbeleid gedecentraliseerd. In de jaren die volgden, hanteerden veel gemeenten een afbouwbeleid ook wel 'uitsterfbeleid' genoemd: steeds minder standplaatsen voor woonwagens, bewoners moesten maar naar gewone woonhuizen verhuizen. Dit beleid was niet in overeenstemming met de rechten van de mens. Een aanpassing was noodzakelijk. In 2014 oordeelde het Europees Hof voor de Rechten van de Mens dat de eigen cultuur van woonwagenbewoners gerespecteerd moet worden en dat overheden verplicht zijn om die levensstijl te faciliteren.

Eind 2014 uitte ook het Nederlandse College voor de Rechten van de Mens scherpe kritiek op het uitsterfbeleid. Het verklaarde zelfs dat gemeenten en woningcorporaties zich discriminerend gedragen jegens 'een etnische groep die zich onderscheidt vanwege hun cultuur'.

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

Al die kritiek leidde ertoe dat de minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties (BZK) in 2018 een nieuw beleidsplan voor gemeenten lanceerde over het waarborgen van de culturele identiteit van woonwagenbewoners, getiteld 'Landelijk beleidskader gemeentelijk woonwagen en standplaatsenbeleid' (opgenomen als bijlage 3). Dit beleidskader geeft gemeentes handvatten om lokaal c.q. regionaal beleid te maken. Daarom maakt de gemeente Alkmaar in samenspraak met de doelgroep een start voor een nieuw woonwagen- en standplaatsenbeleid.

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

- Wonen in familieverband;
- Wonen in een woonwagen.

INHOUDSOPGAVE

1. **Kernboodschap**
Uitgangspunten woonwagenbeleid
2. **Woonwagencultuur**
Aandacht voor de culturele identiteit
3. **Waar komen we vandaan?**
 - a. *Intrekking Woonwagenwet*
 - b. *Tekortkomingen in gemeentelijk beleid*
 - c. *Tijd voor nieuw beleid*
4. **Gemeentelijk beleid op basis van beleidskader BZK**
 - a. *Prettig wonen, werken en recreëren in een inclusieve samenleving*
 - b. *Voorwaarden landelijk beleid ministerie BZK*
 - c. *(On)gelijke gevallen (on)gelijk behandelen*
 - d. *Voorwaarden woonwagen- en standplaatsenbeleid gemeente Alkmaar*
5. **In de praktijk**
 1. **Standplaatsen en locaties**
 - a. *Lokaal onderzoek*
 - b. *Uitbreiding woonwagenstandplaatsen*
 - c. *Draagvlak en communicatie*
 2. **Benodigd aantal standplaatsen**
 3. **Grondverkoop, huren en kopen**
 - a. *Grondverkoop*
 - b. *Huren en kopen*
 - c. *Standplaatsen die passen bij de vraag*
 - d. *Eigendomsconstructies*
 - e. *Verkoop bestaande huurstandplaatsen*
 4. **Gelijke aanpak: schoon, zonder gebreken, veilig, legaal en bereikbaar**
 - a. *Schoon, zonder gebreken en veilig*
 - b. *Legaal*
 - c. *Bereikbaarheid*
 5. **Duurzaam/BENG**
6. **Samenvatting**

1. KERNBODSCHAP

In 2019 is in opdracht van de gezamenlijke bestuurders van de Regio Alkmaar gestart met een onderzoek naar de behoefte aan woonwagenstandplaatsen in de regio Alkmaar. Het behoefteonderzoek is de opmaat geweest naar nieuw woonwagen- en standplaatsenbeleid. Hiermee gaven de gemeenten gehoor aan de oproep van het ministerie van BZK om meer ruimte te geven aan de woonwagencultuur. Het ministerie verwacht van gemeenten dat zij voorzien in voldoende woonwagenstandplaatsen. De gemeenten hebben een zorgplicht voor de huisvesting van inwoners waaronder ook woonwagenbewoners.

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

De gemeente heeft wel een duidelijke taak, namelijk op het gebied van het vaststellen van gemeentelijk (woonwagen)beleid en het handhaven van regelgeving. Daarnaast zal de gemeente moeten bevorderen dat woonwagenbewoners hun culturele identiteit kunnen blijven beleven en tegelijkertijd volwaardig deelnemen aan de Alkmaarse samenleving.

Uitgangspunten woonwagenbeleid

Het behoefteonderzoek, dat in 2019 is uitgevoerd, laat op korte termijn (nu en 5 jaar) een behoefte van 31 standplaatsen zien.¹

De standplaatsen worden gerealiseerd voor Alkmaarse woonwagenbewoners. Dit zijn woonwagenbewoners die voldoen aan het afstammingsbeginsel en waarbij de (groot)ouders van het 'regionale kamp Vrooneroord' zijn verhuisd naar een van de drie woonwagenlocaties in Alkmaar c.q. woonwagenbewoners die momenteel wonen op een van de drie woonwagenlocaties in Alkmaar. Zie hiervoor de Toewijzingsverordening Woonwagenstandplaatsen Alkmaar 2023.

- De gemeente Alkmaar heeft de ambitie om binnen de komende vijf jaar, conform het gedane behoefte-onderzoek, te voldoen aan de opdracht van BZK. Te weten: "het leveren van een bovengemiddelde inspanning om voldoende plaatsen te realiseren. Het woonbehoefte onderzoek laat daarbij de volgende behoefte zien:

	Kern	Reeds aanwezig	Nog te realiseren	Totaal
a.	Bestevaerstraat	16	0	16
b.	Mondriaanstraat	8	0	8
c.	Scheldestraat	11	0	11
d.	Nog te realiseren	0	31	31
		35	31	66

Op de driehoek Vroonermee-Noord kunnen naar eerste verwachting ca. 11 plaatsen gerealiseerd worden, De (nieuwe) standplaatsen bestaan uit een mix van huur- en koopstandplaatsen;

- Zowel de nieuwe als de bestaande woonwagenlocaties zijn schoon, zonder gebreken, veilig en voldoen aan de geldende wet- en regelgeving;
- Woonwagenbewoners moeten een wooncarrière c.q. groeimodel kunnen doormaken op een standplaats. Dit wil zeggen dat zij hun woonwagen moeten kunnen aanpassen aan hun vermogenspositie;
- De nieuwe woonwagenstandplaatsen worden zo veel als mogelijk energieneutraal ingericht. Indien het niet mogelijk is om standplaatsen aardgasvrij in te richten, wordt er gekeken naar alternatieven zoals een aansluiting op biogas, het warmtenet of stadsverwarming. In het uiterste geval wordt een ontheffing van de wet VET (=aardgasaansluiting blijft) gevraagd zodat het groeimodel c.q. het doorlopen van een wooncarrière mogelijk is;
- De koopkavels zijn financieerbaar voor de doelgroep en blijven beschikbaar voor de lokale woonwagengemeenschap;
- Gemeente en woningcorporatie(s) maken concrete afspraken over de realisatie van voldoende huurstandplaatsen met huurwoonwagens en leggen die afspraken vast in de prestatieafspraken;
- Er is een eenduidig toewijzingsbeleid dat ruimte geeft aan het leven in familieverband (zie *Toewijzingsverordening woonwagenstandplaatsen Alkmaar*);
- Eind 2028 wordt de voortgang in het kader van de Woonvisie gemonitord en wordt het beleid indien nodig bijgesteld of aangevuld.

2. WOONWAGENCULTUUR

De woonwagencultuur is immaterieel erfgoed² dat nauw verbonden is met de culturele identiteit van groepen woonwagenbewoners in Nederland. Naar schatting maken 50.000 mensen³ deel uit van één van deze culturele groepen. Dit zijn zowel woonwagenbewoners die afstammen van Roma en Sinti, als afstammelingen van klassieke 'reizigers' zoals 'kermisexploitanten'.

Woonwagenbewoners hebben een eigen manier van denken en een eigen cultuur. De cultuur van de woonwagenbewoners is vanuit hun culturele voorgeschiedenis een cultuur van overleven. Vanwege het trekverbod (1968) reizen de woonwagenbewoners niet meer met hun woonwagens door het land. De wagens en caravans lijken tegenwoordig vaak op gewone huizen, maar zijn dat niet. Voor de

1) *Met op de langere termijn, voor kinderen die nu nog onder de 18 zijn => nog 28 standplaatsen te ontwikkelen (al dan niet met huurwoonwagens).*

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

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

woonwagenbewoners is het belangrijk dat hun wagen geen stenen rijtjeshuis is met fundering én dat de vloer boven het maaiveld ligt met een opstapje naar de voordeur.

Aandacht voor de culturele identiteit

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

- Wonen in familieverband;
- Wonen in een woonwagen.

De gemeente Alkmaar erkent en waardeert de woonwagencultuur en haar maatschappelijke waarde.

De gemeente heeft drie woonwagenlocaties op haar grondgebied met in totaal 35 standplaatsen:

Nr.	Locatie standplaatsen	Standplaatsen	Huurwoonwag	Huurstandplaats	Eigenaar standplaats of woonwagen
1	Bestevaerstraat	16	2	6	Gemeente = 1 / Woonwaard = 6 / bewoners = 9
2	Mondriaanstraat	8	0	0	Gemeente = 0 / Woonwaard = 0 / bewoners = 8
3	Scheldestraat	11	1	4	Gemeente = 1 / Woonwaard = 3 / bewoners = 7
	Totaal	35	3	10	Gemeente = 2 / Woonwaard = 9 / bewoners = 24

3. WAAR KOMEN WE VANDAAN?

3.a Intrekking Woonwagenwet

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

- hadden woonwagenbewoners niet langer een uitzonderingspositie binnen de woningmarkt;
- vervielen bijzondere rechten van woonwagenbewoners, bijvoorbeeld het recht op een standplaats;
- kregen gemeenten de volledige vrijheid (zonder landelijke verplichtingen) over het beleid met betrekking tot woonwagenlocaties en standplaatsen;
- na intrekking van de Woonwagenwet werden standplaatsen, waar mogelijk, overgedragen van gemeenten naar woningcorporaties. Het verhuren van standplaatsen en/of woonwagens aan woonwagenbewoners die onder de sociale inkomensgroep vallen, is namelijk geen wettelijke taak van de gemeente maar van de corporaties;
- Bij wetgeving voor woonwagenbewoning – nu de Woonwagenwet er niet meer is – zal teruggevallen moeten worden op overige regels uit de hieronder genoemde wetten:
 - o de Huisvestingswet 2014;
 - o de Woningwet;
 - o de Wet ruimtelijke ordening;

Na de intrekking gingen veel gemeenten c.q. corporaties over tot een afbouwbeleid, in de volksmond ook wel 'uitsterfbeleid' genoemd. Vrijkomende standplaatsen werden niet langer verhuurd, maar opgeheven, gesloopt of uit functie ontzet. Hoewel de gemeente Alkmaar in deze periode weliswaar geen standplaatsen heeft opgeheven, waren er ook geen extra standplaatsen gerealiseerd. Deze situatie had uiteindelijk hetzelfde effect als het 'uitsterfbeleid'. Volwassen kinderen van woonwagenbewoners werden namelijk gedwongen om naar een reguliere woning te verhuizen door het tekort aan nieuwe standplaatsen.

3.b Tekortkomingen in gemeentelijk beleid

In de jaren die volgden vroegen woonwagenbewoners in het gehele land bij diverse instanties aandacht voor de tekortkomingen in het woonwagenbeleid. Hun focus lag op het naleven van mensenrechten.

Gemeentelijk beleid bleek namelijk vaak niet in overeenstemming te zijn met het Europees Verdrag voor de Rechten van de Mens (EVRM) en de Algemene Wet Gelijke Behandeling (AWGB).

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

3.c Tijd voor nieuw beleid

Het rapport bleek de start van een ander beleidsperspectief. Het ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties (BZK) stelde het al genoemde beleidskader 'gemeentelijk woonwagen- en standplaatsenbeleid' op (juli 2018). Dit gebeurde op basis van het advies van onder andere het College voor de Rechten van de Mens uit maart 2018.

Het nieuwe beleidskader BZK bevat landelijke uitgangspunten, is richtinggevend en niet bepalend. Het is geen wet en heeft (vooralsnog) ook geen juridische gevolgen bij het niet naleven ervan⁴. Opvolging is echter wenselijk en geeft handvatten voor nieuw gemeentelijk woonwagenbeleid dat:

- rekening houdt met de specifieke woonbehoeften van woonwagenebewoners;
- voorziet in voldoende en binnen een redelijke termijn aangelegde standplaatsen;
- aandacht heeft voor de cultuur van woonwagenebewoners;
- woonwagenebewoners beschermt tegen discriminatie;
- voldoende rechtszekerheid biedt voor de doelgroep;
- ruimte biedt om in familieverband samen te leven.

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

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

4. GEMEENTELIJK BELEID EN VISIE OP BASIS VAN BELEIDSKADER BZK

4.a Gemeentelijke visie: prettig wonen, werken en recreëren in een inclusieve samenleving

Als gemeente vinden wij het belangrijk dat inwoners prettig kunnen wonen, werken en recreëren. In Nederland streven wij ernaar een inclusieve samenleving te zijn; iedereen doet -binnen de eigen cultuur- mee in onze maatschappij én neemt zijn of haar verantwoordelijkheid als burger. Om hieraan bij te dragen en te realiseren werkt de gemeente nauw samen met interne- en externe belanghebbenden. We staan in verbinding met bewoners in alle wijken, waaronder ook woonwagenebewoners en omwonenden.

Door woonwagenebewoners goed te leren kennen en regelmatig contact met hen te onderhouden, krijgen wij meer inzicht in hun specifieke woonbehoefte. De kennis en ervaring van de woonwagencultuur die wij in dit bewustwordingsproces opdoen, is belangrijk en bepalend voor een juiste omslag in het beleid. Het uitgangspunt bij het opstellen van beleid is namelijk dat voor woonwagenebewoners dezelfde rechten, maar ook dezelfde plichten gelden als voor iedere andere burger binnen de gemeente Alkmaar. Gemeente Alkmaar biedt de ondersteuning die nodig is en die inwoners mogen verwachten van de gemeente. Onderdeel daarvan is een woonwagenbeleid dat in overeenstemming is met mensenrechtelijke uitgangspunten.

4.b Voorwaarden landelijk beleid Ministerie BZK

Het woonwagenbeleid moet bijdragen aan de gemeentelijke visie zoals hierboven genoemd en wordt daarom onderdeel van het huisvestingsbeleid. We voegen het woonwagen- en standplaatsenbeleid

4) In ieder geval niet in strikt formele zin. In de praktijk leidt niet nakoming ervan mogelijk wel tot gerechtelijke procedures tegen de gemeente waarbij een kansrijk beroep door belanghebbenden wordt gedaan wegens overtreding van het discriminatieverbod door niet nakoming van de verschillende beleidskaders.

toe aan ons reguliere huisvestingsbeleid, de Woonvisie. Het beleid houdt rekening met mensenrechten en heeft aandacht voor de culturele identiteit van Roma, Sinti en woonwagenbewoners.

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

1. De gemeente stelt het beleid voor woonwagens en standplaatsen vast als onderdeel van de nog vast te stellen Woonvisie;
2. Het beleid dient voldoende rekening te houden met en ruimte te geven voor het woonwagenleven van woonwagenbewoners;
3. Hiervoor is nodig dat de behoefte aan standplaatsen helder is;
4. Corporaties voorzien in de (sociale) huisvesting van woonwagenbewoners voor zover deze tot hun primaire doelgroep behoren;
5. De gemeente zorgt voor koopstandplaatsen voor geïnteresseerde standplaatszoekenden die de kosten voor koop én een eigen woonwagen kunnen financieren.
6. De afbouw van standplaatsen is niet toegestaan (behoudens uitzonderlijke omstandigheden) zolang er behoefte is aan standplaatsen;
7. Een woningzoekende woonwagenbewoner die dit wenst, heeft binnen een redelijke termijn kans op een standplaats.
8. De op termijn vrijkomende standplaatsen worden toegewezen volgens de toewijzingsverordening. De gemeente beheert de lijst met standplaatszoekenden, houdt de inschrijvingen bij en kent de standplaatsen toe.

4.c (On)gelijke gevallen (on)gelijk behandelen

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

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

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

Definitie woonwagenbewoners⁵

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

Definitie woonwagenstandplaats⁶

Een kavel dat bestemd is voor het plaatsen van een woonwagen waarop voorzieningen aanwezig zijn die op het leidingnet van de openbare nutsbedrijven, van andere instellingen of van gemeenten kunnen worden aangesloten, zoals omschreven in artikel 1, laatste gedachtestreep, sub C van de Woningwet.

Definitie woonwagen⁷

5) Bron: College voor de Rechten van de Mens. Advies aan BZK d.d. 23-03-2018.

6) Bron: de Woningwet.

7) Idem.

Een voor bewoning bestemd zijnde gebouw dat is geplaatst op een standplaats en dat in zijn geheel of in delen kan worden verplaatst, zoals omschreven in artikel 1, laatste gedachtestreep, sub B van de Woningwet. Een prefab woning, chalet of houtskeletbouwwooning wordt in dit beleid ook gezien als woonwag.

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

4.d Voorwaarden Woonwagen- en standplaatsenbeleid gemeente Alkmaar

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

- de gemeente stelt het beleid voor woonwagens en standplaatsen vast als onderdeel van de te realiseren Woonvisie. Hierdoor ontstaan er duidelijke beleidsmatige- en juridische kaders voor het voeren van een adequaat beleid, dat helderheid en zekerheid geeft aan woonwagewoners en hun toekomstmogelijkheden;
- het beleid houdt rekening met én biedt ruimte voor de culturele identiteit van woonwagewoners;
- de behoefte aan standplaatsen wordt in kaart gebracht;
- er wordt duidelijk onderscheid gemaakt tussen de rol van de gemeente en de rol van woningcorporaties. De gemeente maakt beleid en zorgt voor toegankelijkheid, handhaving en onderhoud openbaar gebied. Ook verkoopt ze grond voor de realisatie van standplaatsen aan de woningcorporatie voor verhuur of aan particulieren die het zelf kunnen betalen. Corporaties voorzien in de sociale huisvesting;
- afbouw van standplaatsen is niet toegestaan (uitzonderlijke omstandigheden buiten beschouwing gelaten) zolang er behoefte is aan standplaatsen;
- in de toekomst vrijkomende standplaatsen worden toegewezen volgens de toewijzingsverordening⁸ woonwagenstandplaatsen. De gemeente beheert de lijst met standplaatszoekenden en houdt de inschrijvingen bij. Conform landelijk beleid zorgt de gemeente ervoor dat een standplaatszoekende binnen een redelijke termijn kans maakt op het verkrijgen van een standplaats.

Toelichting toewijzingsverordening

De toewijzingsverordening werkt via een puntenopbouwsysteem én op basis van categorieën.

Het puntenopbouwsysteem gaat uit van een eenmalige puntentoekenning bij inschrijving én een periodiek op te bouwen puntenaantal. Bij het vrijkomen van een standplaats worden de standplaatszoekenden uit de eerste categorie geraadpleegd. In deze eerste categorie zitten onder meer de inwonende meerderjarige kinderen. Degene met het hoogste puntenaantal binnen deze eerste categorie heeft het eerste recht op de vrijgekomen standplaats. Vindt geen toewijzing binnen de eerste categorie plaats, wordt vervolgens de volgende categorie geraadpleegd, enzovoorts. In totaal zijn er vier categorieën. De puntentoekenning en indeling in categorie is onder andere gebaseerd op familierelaties, de huidige woonvorm, afkomst (gemeente Alkmaar) en hoelang men al ingeschreven staat.

5. IN DE PRAKTIJK

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

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

⁸⁾ De toewijzingsverordening wordt tegelijk met het woonwagenbeleid vastgesteld. Het vaststellen van een toewijzingsverordening is een autonome bevoegdheid van de gemeenteraad.

5.1 Standplaatsen en locaties

Op advies van het Ministerie van BZK zijn er gesprekken (door onder andere de laaggeletterdheid en de moeilijkere bereikbaarheid van woonwageneigenaar) gevoerd met de lokale (gemeentegrens overstijgende) doelgroep om regionaal te inventariseren wat de woonbehoefte van woonwageneigenaars is. De gemeente heeft er vervolgens specifiek gekozen voor gekozen om gesprekken met de woonwageneigenaars te voeren om extra inzichten te krijgen vanuit het behoefteonderzoek van 2019 en om meer verbinding te krijgen met de doelgroep.

5.1.a Uitkomsten lokaal onderzoek (op niveau gemeente Alkmaar)

Nr.	Plaatsnaam	Adres	Aantal standplaatsen	Standplaatszoekenden (behoefte onderzoek)
1	Alkmaar	Bestevaerstraat	16	6
2	Alkmaar	Mondriaanstraat	8	2
3	Alkmaar	Scheldestraat	11	6
4	Spijtoptanten	Wonend in reguliere woning		17
		TOTAAL	35	31

5.1.b Uitbreiding woonwageneigenaars

Op basis van de verkregen onderzoeksresultaten start de gemeente Alkmaar met de realisatie van woonwageneigenaars. Dit betreft realisatie middels uitbreiding van bestaande locaties, of eventueel door de ontwikkeling van nog nieuw aan te wijzen locaties. Geschikte nieuwe locaties voor woonwageneigenaars zijn echter zeldzaam: op geschikte kavels rust vaak al een bouwclaim en andere locaties zijn ongeschikt door overlap met milieufacturen of (de nabijheid van) kwetsbare natuur.

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

Voor het vinden van de meest geschikte locaties worden de volgende stappen gezet:

- Kansrijke locaties verder uitwerken.
- Criteria voor de weging opstellen.
- Voorleggen aan deze locaties aan het college met een advies voor een participatietraject.
- Nadere uitwerking van de opgehaalde input uit het participatietraject en het onderzoeken van deze locaties met daarbij de financiële, ruimtelijke en planmatige consequenties.
- Terugkoppeling aan stakeholders.
- Bestuurlijk besluitvormingsproces college en raad.

Voor de realisatie van woonwageneigenaars op een nieuwe locatie zal vrijwel altijd een bestemmingsplanwijziging nodig zijn.

5.1.c Draagvlak en communicatie

Woonwageneigenaars blijken uiterst gevoelige bestemmingen. Dit blijkt uit ervaringen binnen verschillende gemeenten in Nederland. Omwonenden willen een woonwageneigenaars vaak liever niet in hun 'achtertuin'. Daarom is een zorgvuldige locatiekeuze van groot belang en willen we ongerustheid bij omwonenden verminderen door een combinatie van voorlichting en de belofte van regulier beheer en toezicht, net zoals in alle andere woonwijken in een gemeente.

We stellen een communicatie- en participatieplan op, omdat goede en tijdige communicatie en participatie richting omwonenden en andere belanghebbenden een belangrijk onderdeel is om te komen tot nieuwe woonwageneigenaars. Alleen als de beeldvorming rondom het onderwerp en het participatietraject op orde zijn, kan het realiseren van extra woonwageneigenaars succesvol worden.

5.2 Benodigd aantal standplaatsen

Het behoefteonderzoek, dat in 2019 is uitgevoerd, laat op korte termijn (nu en 5 jaar) een behoefte van 31 standplaatsen zien.

Met op de langere termijn, voor kinderen die nu nog onder de 18 zijn kan de behoefte in de toekomst met 28 standplaatsen toe nemen, dit is uiteraard afhankelijk van demografische ontwikkelingen die zich lastig laten voorspellen.

5.3 Grondverkoop, huren en kopen

5.3.a Grondverkoop

De gemeente verkoopt de (bouwrijpe) grond aan individuele woonwagewoners (kopers) of aan een woningcorporatie. De corporatie kan de grond verhuren aan woonwagewoners met huurwoning.

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

- Voorafgaand aan de overdracht is de verkoop openbaar bekend gemaakt, zodat iedereen er kennis van kan nemen.
- We verkopen alleen standplaatsen aan mensen die hier op basis van de toewijzingsverordening voor in aanmerking komen. Zijn er meer gegadigden die vanuit de lijst met standplaatszoekenden in aanmerking komen voor de standplaats, dan wordt gehandeld volgens het gelijkheidsbeginsel, zodat iedereen gelijke kansen heeft op de koop. De beschikbaarheid, selectieprocedure, het tijdschema en de selectiecriteria dienen voor iedereen inzichtelijk te zijn, waarbij de selectiecriteria objectief, toetsbaar en redelijk moeten zijn. Vooral bij onderhandse verkopen is dit belangrijk. De opgestelde beleidsstukken, eventueel aangevuld met specifieke voorwaarden voor de betreffende locatie, helpen bij het maken van toewijzingskeuzes en zorgen ervoor dat de gemeente naar vertrouwen kan handelen. Alle belanghebbenden (gemeente, standplaatszoekenden, derden, etc.) zijn gebaat bij een transparant verdeelsysteem van schaarse woonwagewonstandplaatsen.
- In de toewijzingsverordening wordt aangegeven welke uitzonderingen gelden op deze verordening. Uitzonderlijke gevallen kunnen worden voorgelegd aan het college via de hardheidsclausule die opgenomen wordt in de toewijzingsverordening.
- Door de ongelijke behandeling van woonwagewoners door banken, waarbij woonwagewoners alleen een hypotheek kunnen krijgen bij de Rabobank op basis van een maximale NHG-norm die onvoldoende hoog is voor het kopen van een volledig ingerichte standplaats c.q. woonwagewon, wordt de gemeente gedwongen de grond voor een lagere prijs te verkopen dan een grondprijs o.b.v. een reguliere taxatie. Hierdoor moeten wij afwijken van de Grondprijzennota.
- Tijdens het VNG-congres in juni jl. zijn twee moties unaniem aangenomen. De moties hebben als doel om de financiële haalbaarheid van het kopen van een standplaats en woonwagewon te verbeteren. De ene motie pleit voor een verhoging van de NHG-norm voor woonwagewon en standplaatsen en de andere motie stelt voor om startersleningen ook beschikbaar te maken voor woonwagewon. Hierdoor worden energiezuinige (dus duurzame) woonwagewon ook voor hen bereikbaar.
- De gemeente regelt het bestemmingsplan en verkoopt de bouwrijpe grond op basis van de kosten voor het bouwrijp opleveren van een standplaats in combinatie met een vastgesteld maximumbedrag, afhankelijk van de NHG-norm. Inrichting als standplaats is voor rekening van de nieuwe eigenaar.

5.3.b Huren en kopen

Het verhuren van standplaatsen en/of woonwagewon is geen wettelijke taak van de gemeente Alkmaar. Een woningcorporatie zorgt voor het bouwen, verhuren en beheren van huurwoning aan specifieke doelgroepen. Daar horen ook woonwagewon bij, mits deze doelgroep behoren tot de huishoudens met een inkomen tot de huurtoeslaggrens. Woonwagewoners die qua inkomen niet tot de primaire doelgroep van de woningcorporatie behoren, kunnen terecht bij de gemeente Alkmaar voor een standplaats. Het gaat dan om woonwagewoners die genoeg financiële middelen hebben om een eigen standplaats en woonwagewon te kopen.

5.3.c Standplaatsen die passen bij de vraag

Op de (nieuwe) woonwagewonlocaties streven we ernaar dat standplaatsen passen bij de vraag. Door zowel huur- als koopplaatsen aan te bieden, kunnen woonwagewoners uit verschillende inkomensgroepen samenwonen met hun families. Dat is belangrijk, omdat het wonen in familieverband het hoogste goed is binnen de woonwagewoncultuur. Daarnaast is deze situatie wenselijk omdat het de samenwerking met corporaties bevordert en het beheer toegankelijker maakt.

5.3.d Eigendomsconstructies

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

- **Huur-huur**
Dit betreft een huurstandplaats met een huurwoning, bestemd voor huishoudens die behoren tot de primaire doelgroep van een woningcorporatie.
- **Koop-koop**

De koop-koopconstructie is bedoeld voor de woonwagenbewoners met midden- en hoge inkomens, die zelf een standplaats én een woonwagen kunnen kopen. Deze combinatie komt de leefbaarheid van een woonwagenlocatie ten goede en maakt het wonen in familieverband makkelijker. Wel gelden er aanvullende voorwaarden omdat het streven is om de verkochte standplaatsen te behouden voor de doelgroep (woonwagenbewoners). Deze voorwaarden worden opgenomen in de koopovereenkomst, waaronder in ieder geval het recht van eerste koop voor de gemeente dat als kettingbeding wordt opgenomen in de kwalitatieve bepalingen van het notarieel koopcontract

- De standplaats dient te worden verkocht of verhuurd aan kandidaten die de standplaats kopen/huren om deze zelf te gaan bewonen (en voldoen aan de overige verkoopvoorwaarden). Aan deze kopers/huurders zal de eis tot zelfbewoning worden opgelegd en geldt een verbod op verkoop/verhuur van de woonwagen aan derden. Indien iemand twee standplaatsen in eigendom heeft (= maximum) dan dient deze te worden bewoond door een 1e of 2e graad familielid.
- **Huur-koop**⁹
Hierbij gaat het om een huurstandplaats met een koopwoonwagen. De bewoner huurt een 'kale' standplaats en plaatst hier zijn eigen, gekochte woonwagen op. De verantwoordelijkheid voor de aanschaf en het onderhoud van de woonwagen rust daarmee op de bewoner. De verhuurder heeft de keuze om haar grond niet te verhuren maar aan de bewoner in erfpacht te verstrekken of te verkopen. Deze situatie is niet wenselijk, zie hiervoor het onderstaande punt.

5.3.e Verkoop bestaande huurstandplaatsen met eigendomswoonwagens

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

Bestaande huurstandplaatsen met eigendomswoonwagens mogen worden verkocht aan de zittende huurders (of bij mutatie aan de eerstvolgende op de lijst met standplaatszoekenden). De oneigenlijke combinatie huurstandplaats met een eigendomswoonwagen zorgt op lange termijn voor problematische situaties. Om deze redenen streeft de gemeente op lange termijn naar de combinaties huurstandplaatsen met huurwoonwagens en koopstandplaatsen met eigendomswoonwagens.

De landelijke verhouding koopwoningen versus huurwoningen is 60-40¹⁰. Gemeenten moeten volgens het kabinet ernaar streven dat 30 procent van het woningbestand uit sociale huurwoningen bestaat¹¹. Het college van de gemeente Alkmaar heeft vooruitlopend op de woonvisie besloten dit aandeel in de sociale kernvoorraad in stand te houden.

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

Met de woningcorporatie wordt dan ook afgesproken (en schriftelijk vastgelegd) dat huurstandplaatsen met huurwoonwagens in principe niet mogen worden vervreemd en tot de sociale kernvoorraad horen.

Uitzondering hierop zijn de 10 huidige huur-koopstandplaatsen omdat we naar de situatie van huurhuur of koop-koop toe willen. Een groot deel van deze bewoners heeft aangegeven een standplaats te willen kopen.

5.4 Gelijke aanpak: schoon, zonder gebreken, veilig, legaal en bereikbaar

5.4.a Schoon, zonder gebreken en veilig

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

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

10) Bron CBS: *Hoeveel woningen telt Nederland*

11) Nota 'Een thuis voor iedereen', 8 juli 2021.cx

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

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

5.4.b Legaal

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

5.4.c Bereikbaar

De woonwagencultuur moeten voor iedereen bereikbaar zijn. Denk aan bewoners en bezoekers per auto, fiets of te voet. Maar ook vrachtverkeer (zoals vuilniswagens en verhuiswagens), leveranciers, postbezorgers en hulpdiensten dienen ter plaatse te kunnen komen. Daarom moeten de ontsluitingswegen geschikt zijn om het verkeer van en naar de woonwagencultuur vlot en veilig af te wikkelen. Dat betekent dat er bij voorkeur geen afgesloten hofjes met één in- en uitgang worden gerealiseerd, maar er altijd een openbare doorgangsweg aan het terrein ligt met een aparte ingang en een uitgang. Dit is beter voor de veiligheid, maar ook omdat de woonwagencultuur onderdeel is van een woonwijk.

Uitgangspunt is daarom dat de wegen in de omgeving zijn ingericht (of kunnen worden aangepast) volgens de landelijke richtlijnen c.q. gemeentelijke richtlijnen op basis van CROW-normen, waarbij rekening wordt gehouden met de te verwachten verkeersdruk. Hetzelfde geldt voor de parkeerruimte. Er moet voldoende parkeerruimte voor bewoners en bezoekers zijn op de (nieuwe) woonwagencultuur(s). Hoeveel parkeervakken er nodig zijn, berekenen we aan de hand van de gemeentelijke Parkeernormen-nota.

5.5 Duurzaam/BENG

Voor alle nieuwbouw in Nederland geldt dat deze vanaf 1 juli 2018 in principe gasloos moet zijn (Wet VET). Daarnaast gelden er steeds strengere eisen voor 'bijna energie neutrale gebouwen' (BENG). Woonwagens en standplaatsen zijn daar niet van uitgesloten, maar de eisen zijn in bepaalde gevallen onbetaalbaar voor deze specifieke woonvorm. Dat komt onder andere doordat de hypotheekmogelijkheden en NHG voor een woonwagencultuur veel beperkter zijn dan voor reguliere woningbezitters. Dit betekent in de praktijk dat standplaatsen die gerealiseerd worden volgens de nieuwe normen, vervolgens niet worden bewoond.

Bewoners kunnen zich namelijk over het algemeen geen BENG-woonwagen veroorloven, noch daar een hypotheek voor krijgen. Dit is een landelijk probleem. Daarom moet het woonwagen- en standplaatsenbeleid hiervoor mogelijke oplossingen faciliteren. Denk bijvoorbeeld aan het maken van een uitzondering voor gasloos bouwen voor een particulier (ongelijke gevallen, ongelijk behandelen). Voor nieuwe woonwagens in eigendom van een woningcorporatie gaat de gemeente wel uit van gasloos bouwen.

Uitgangspunt is dat nieuwe woonwagencultuur bij voorkeur en indien mogelijk worden aangesloten op warmtenet of stadsverwarming. Een ontheffing van de wet Voortgang Energietransitie (Wet VET) moet voor particuliere woonwageneigenaren bij uitzondering mogelijk zijn. Zo blijft het doorlopen van een wooncarrière voor woonwagencultuur mogelijk en doet de gemeente tegelijkertijd recht aan haar eigen duurzaamheidsprincipes. Met de recent aangenomen VNG-moties is er mogelijk meer perspectief voor woonwagencultuur op een duurzame woonwagen.

6. SAMENVATTING

De gemeente wil het beleid op orde hebben en voor iedere inwoner van Alkmaar zoveel als mogelijk dezelfde regels hanteren zodat inwoners gelijk behandeld worden. Het vaststellen van het woonwagen- en standplaatsenbeleid is een eerste stap; het beleid vormt de basis voor de toekomst. De voortgang wordt gemonitord en na vijf jaar wordt het beleid geëvalueerd en waar nodig vindt bijstelling van het beleid plaats.

Praktisch is er al een en ander in gang gezet. Er is een bewonerscommissie opgericht met een vertegenwoordiging van de woonwagenbewoners: 2 vertegenwoordigers per huidige locatie en 3 vertegenwoordigers voor de lijst met standplaatszoekenden. Met deze bewonerscommissie wordt het beleid besproken en adviseren zij over de inrichting van toekomstige nieuwe locaties en het toewijzingsbeleid. Ook is in kaart gebracht wat de wensen en behoeften zijn van de huidige woonwagenbewoners. Afspraken en verwachtingen zijn daardoor over en weer duidelijk en beslaan onder andere het volgende:

- Het behoefteonderzoek, dat in 2019 is uitgevoerd, laat op korte termijn (nu en 5 jaar) een behoefte van 31 standplaatsen zien (boven op de capaciteit van 35 standplaatsen die er al zijn op de bestaande drie woonwagenlocaties en rekening houdende met natuurlijk verloop bij bestaande huurrelaties);
- Op de driehoek Vroonermeer-Noord kunnen naar eerste verwachting 11 plaatsen gerealiseerd worden waarna nog extra plaatsen te realiseren zijn.
- de (nieuwe) standplaatsen bestaan uit een mix van huur- en koopstandplaatsen;
- zowel de mogelijke nieuwe als de bestaande woonwagenlocaties zijn schoon, heel en veilig;
- de (nieuwe) woonwagenlocaties voldoen aan de geldende wet- en regelgeving;
- woonwagenbewoners moeten een wooncarrière c.q. groeimodel kunnen doormaken op een standplaats. Dit wil zeggen dat zij hun woonwagen moeten kunnen aanpassen aan hun vermogenspositie en/of de toekomstige familiale omstandigheden;
- de nieuwe woonwagenstandplaatsen worden bij voorkeur aangesloten op het warmtenet of stadsverwarming. Voor particuliere woonwageneigenaren, mits onderbouwd, is een ontheffing van de wet VET (= aardgasaansluiting blijft) bij uitzondering mogelijk, zodat het groeimodel c.q. het doorlopen van een wooncarrière mogelijk blijft;
- de koopkavels zijn conform de NHG-grens betaalbaar voor de doelgroep en blijven voor zover mogelijk beschikbaar voor de lokale woonwagengemeenschap en hun directe familieleden. Bij eventuele doorverkoop dient de standplaats als eerste aan de gemeente Alkmaar te worden aangeboden.
- gemeente en woningcorporaties maken concrete afspraken over de realisatie van voldoende huurstandplaatsen en leggen die afspraken vast in de prestatieafspraken;
- er is een eenduidige toewijzingsverordening die ruimte geeft aan het leven in familieverband (zie *Toewijzingsverordening woonwagenstandplaatsen Alkmaar 2023*);
- eind 2028 wordt de voortgang in het kader van de Woonvisie gemonitord en wordt het beleid indien nodig bijgesteld of aangevuld.
- de standplaats dient te worden verkocht of verhuurd aan kandidaten die de standplaats kopen/huren om deze zelf te gaan bewonen (en voldoen aan de overige verkoopvoorwaarden). Aan deze kopers/huurders zal de eis tot zelfbewoning worden opgelegd en geldt een verbod op verkoop/verhuur van de woonwagen aan derden. Indien iemand twee standplaatsen in eigendom heeft (= maximum) dan dient deze te worden bewoond door een 1e of 2e graad familielid.

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

2. - *Analyses en uitkomsten inventarisatie woonbehoefte woonwagenbewoners 2019*;

3. - *Landelijk beleidskader gemeentelijk woonwagen- en standplaatsenbeleid. (Ministerie van BZK)*

De raad van Alkmaar, 23 november 2023

mw. drs. A.M.C.G. Schouten, burgemeester

mw. mr. V.H. Hornstra, griffier