

Woonwagen- en standplaatsenbeleid gemeente Tholen 2024

De raad van de gemeente Tholen;

gelet op artikel 149 van de Gemeentewet en artikel 2 van de Huisvestingswet 2014;
gelezen het voorstel van het college van burgemeester en wethouders d.d. 20 augustus 2024;

b e s l u i t :

1. vast te stellen het Woonwagen- en standplaatsenbeleid gemeente Tholen 2024;
2. vast te stellen de navolgende Toewijzingsverordening woonwagenstandplaatsen gemeente Tholen 2024



Woonwagenlocatie aan de Oudelandsedijk te Tholen



Illustratie: woonwagenlocatie met BENG-woonwagens aan de Mergen te Mill

1. 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 leeuwendeel van de woonwagenbewoners.

Precieze aantallen zijn echter lastig te geven, omdat ook veel mensen die zich woonwagenbewoner voelen in de loop der jaren, al dan niet gedwongen, in een gewoon huis zijn gaan wonen. Nederland telt zo'n 1.150 woonwagencentra (met in totaal bijna 9.000 standplaatsen) in 342 gemeenten. Het tekort aan standplaatsen wordt geschat op circa 3.000.¹

1) Genoemde aantallen zijn gemiddelden uit diverse publicaties (Companen, Rijksoverheid).

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. Het uitsterfbeleid werd vaak zichtbaar doordat standplaatsen die leegkwamen werden afgebroken en daarmee niet meer voor de doelgroep beschikbaar waren. 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'².

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.³

Al die kritiek leidde ertoe dat de minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties (BZK) in 2018 een nieuw beleidskader voor gemeenten lanceerde over het waarborgen van de culturele identiteit van woonwagenbewoners, getiteld 'Beleidskader gemeentelijk woonwagen en standplaatsenbeleid'⁴. Dit beleidskader gaf en geeft gemeenten handvatten om lokaal c.q. regionaal beleid te maken.

Als gemeente Tholen geven we met dit nieuwe woonwagen- en standplaatsenbeleid ten eerste concrete invulling aan de zorgplicht voor de huisvesting van inwoners, waaronder woonwagenbewoners. Ten tweede geven we met dit beleid ruimte aan de woonwagencultuur en voorzien we in voldoende woonwagenstandplaatsen voor deze doelgroep.

In het vervolg van dit beleidsplan geven we ten eerste de definities, een korte beschrijving van de woonwagencultuur en schetsen we kort de geschiedenis van woonwagenwetgeving in Nederland (hoofdstuk 2). Vervolgens staan de visie op en uitgangspunten van ons woonwagen- en standplaatsenbeleid centraal (hoofdstuk 3). De praktische uitwerking van dit beleid staat daarna in hoofdstuk 4 centraal. We sluiten af met onze inzet op een gedragen visie en op goede communicatie & participatie.

2. Definities, woonwagencultuur en geschiedenis van de woonwagenwetgeving

Definities

Voor een goede voorstelling van de belangrijkste begrippen in dit woonwagen- en standplaatsenbeleid, hebben we deze hieronder weergegeven.

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).

Woonwagenstandplaats⁶ :

Een kavel die 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 van de Woningwet.

Woonwagen⁷ :

2) College voor de Rechten van de Mens, Oordeelnummer 2014-167.

3) 'Woonwagenbewoner zoekt standplaats', Rapport 2017/060, Nationale Ombudsman.

4) Beleidskader gemeentelijk woonwagen en standplaatsenbeleid, 2 juli 2018, Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties.

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 van de Woningwet. Een chalet of houtskeletbouwwoning wordt in dit beleid ook gezien als woonwagen⁸.

Standplaatszoekende:

Degene die in het toewijzingssysteem (wachtlIJst) is ingeschreven en in aanmerking wenst te komen voor een standplaats (en eventuele woonwagen).

WachtlIJst:

Een lijst met ingeschreven standplaatszoekenden, waarin per standplaatszoekende de op enig moment opgebouwde punten wordt bijgehouden. De toewijzing van een vrijgekomen woonwagenstandplaats (en woonwagen) geschiedt aan de hand van de wachtlIJst.

Woningcorporatie:

Een sociale woningbouworganisatie die zich richt op het bouwen, beheren en verhuren van kwalitatief goede woonruimte met een betaalbare huur voor mensen met een smalle beurs.

Sociale inkomensgroep:

De groep die onder de jaarlijks door het ministerie van Binnenlandse Zaken vastgestelde inkomens- en huurprijsgrenzen voor sociale huurwoningen (waaronder standplaatsen en woonwagens) valt.

Woonwagencultuur

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

Woonwagenbewoners hebben een eigen manier van denken en eigen cultuur. De cultuur van de woonwagenbewoners is 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 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.

In de laatste tien tot vijftien jaar is in meerdere uitspraken de bescherming van deze culturele woonwagengidentiteit 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 die bestaat uit wonen in familieverband en wonen in een woonwagen.



Voorbeeld nieuwe locatie met vier huurstandplaatsen en huurwoonwagens

8) 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 kinderslaap-kamers 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.

Geschiedenis van de woonwagenwetgeving

Tot 1999 was in Nederland de Woonwagenwet van kracht; daarna werd deze wet ingetrokken en is het woonwagenbeleid geïntegreerd in het reguliere, gemeentelijke volkshuisvestingsbeleid. De belangrijkste reden om deze wet in te trekken in 1999, was het normaliseren van de woonpositie van woonwaggebewoners. Door de intrekking:

- hadden woonwaggebewoners niet langer een uitzonderingspositie binnen de woningmarkt;
- vervielen bijzondere rechten van woonwaggebewoners, bijvoorbeeld het recht op een standplaats;
- kregen gemeenten de volledige vrijheid (zonder landelijke verplichtingen) over het beleid met betrekking tot woonwagenlocaties en standplaatsen;
- werden standplaatsen, waar mogelijk, overgedragen van gemeenten naar woningcorporaties. Het verhuren van standplaatsen en/of woonwagens aan woonwaggebewoners die onder de sociale inkomensgroep vallen, is namelijk geen wettelijke taak van de gemeente maar van de corporaties;
- moet bij wetgeving voor woonwaggebewoning – nu de Woonwagenwet er niet meer is – teruggevalLEN worden op overige regels uit de Huisvestingswet 2014, de Woningwet en de Omgevingswet;

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

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

De Nationale Ombudsman bevestigde dat; hij stelde dat gemeenten tekortschoten in hun betrouwbaarheid ten aanzien van woonwaggebewoners. Ook vond hij dat gemeenten het recht van woonwaggebewoners om te leven volgens hun culturele identiteit onvoldoende erkenden en faciliteerden. De bevindingen van de ombudsman zijn neergelegd in het rapport 'Woonwaggebewoner zoekt standplaats' uit 2017⁹.

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 ervan¹⁰. Opvolging is echter wenselijk en geeft handvatten voor nieuw gemeentelijk woonwagenbeleid dat:

- rekening houdt met de specifieke woonbehoeften van woonwaggebewoners;
- voorziet in voldoende en binnen een redelijke termijn aangelegde standplaatsen;
- aandacht heeft voor de cultuur van woonwaggebewoners;
- woonwaggebewoners 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 gemeentelijk woonwagen- en standplaatsenbeleid' uit¹¹. De Wegwijzer is een nadere invulling van het in 2018 door het ministerie van BZK uitgebrachte landelijk beleidskader.

9) Zie voetnoot 3.

10) 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.

11) VNG, mei 2021.

3. Visie op en uitgangspunten van het woonwagen- en standplaatsenbeleid

Prettig wonen en werken in een inclusieve samenleving

Als gemeente vinden wij het belangrijk dat inwoners prettig kunnen wonen en werken. In Nederland en ook in de gemeente Tholen 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 dit te realiseren werkt de gemeente nauw samen met interne- en externe belanghebbenden. We staan in verbinding met bewoners in alle wijken, waaronder ook woonwagenbewoners en omwonenden.

Om woonwagenbewoners goed te leren kennen en als gemeente meer inzicht in hun specifieke woonbehoefte te krijgen onderhouden we regelmatig contact. De kennis en ervaring van de woonwagencultuur die wij in dit bewustwordingsproces opdoen, zijn belangrijk en bepalend voor een juiste omslag in het beleid. Het uitgangspunt van beleid is dat voor woonwagenbewoners dezelfde rechten, maar ook dezelfde plichten gelden als voor iedere andere burger binnen de gemeente Tholen. De gemeente biedt de ondersteuning die nodig is en die inwoners mogen verwachten van de gemeente.

Het woonwagen- en standplaatsenbeleid moet bijdragen aan de gemeentelijke visie zoals hierboven genoemd en wordt daarom onderdeel van ons reguliere volkshuisvestingsbeleid. Het beleid is daarnaast primair gericht op de woonwagenbewoners die van oudsher gebonden zijn aan de gemeente Tholen.

Verder is het Thoolse woonwagen- en standplaatsenbeleid in overeenstemming met mensenrechtelijke uitgangspunten en blijft de leidraad van het gemeentelijk beleid de erkenning en waardering voor de woonwagencultuur. De culturele identiteit van woonwagenbewoners kenmerkt zich hoofdzakelijk door twee elementen, namelijk wonen in familieverband en wonen in een woonwagen.

Uitgangspunten van beleid

De belangrijkste uitgangspunten die horen bij deze visie zijn:

1. We maken een duidelijk onderscheid tussen de rol van de gemeente en de rol van de woningcorporatie. De gemeente maakt beleid en zorgt voor toegankelijkheid, handhaving en onderhoud van de openbare ruimte. Ook verkoopt of verpacht ze grond voor de realisatie van standplaatsen aan de woningcorporatie voor verhuur. De corporatie voorziet in de sociale huisvesting;
2. Afbouw van standplaatsen is niet toegestaan (uitzonderlijke omstandigheden buiten beschouwing gelaten) zolang er behoefte is aan standplaatsen;
3. In de toekomst vrijkomende standplaatsen wijzen we toe volgens de toewijzingsverordening woonwagenstandplaatsen¹². De gemeente beheert een wachtlijst van geïnteresseerde 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;
4. De behoefte aan standplaatsen is in kaart gebracht en op basis daarvan zet de gemeente zich in om binnen de komende vijf jaar voldoende standplaatsen bestemd te hebben boven op de capaciteit op de bestaande woonwagenlocatie aan de Oudelandsedijk (= op dit moment 5 standplaatsen).
5. De (nieuwe) woonwagenlocatie is schoon, zonder gebreken, legaal en veilig;
6. De (nieuwe) woonwagenlocatie voldoet aan de geldende wet- en regelgeving;
7. De gemeente Tholen en de woningcorporatie streven naar de realisatie van voldoende standplaatsen en leggen hiervoor afspraken vast in de prestatieafspraken;
8. We monitoren het Woonwagen- en standplaatsenbeleid en stellen dit eventueel bij en/of vullen dit aan.

In het volgende hoofdstuk lichten we een aantal van bovenstaande uitgangspunten nader toe.

4. De uitgangspunten van beleid nader uitgewerkt

De volgende vier uitgangspunten werken we in deze paragraaf nader uit:

1. Benodigd aantal standplaatsen en locaties;
2. Grondverkoop en verhuur standplaatsen;
3. Schoon, zonder gebreken, veilig en legaal;

¹²De toewijzingsverordening wordt tegelijk met het woonwagenbeleid vastgesteld. Het vaststellen van een toewijzingsverordening is een autonome bevoegdheid van de gemeenteraad.

4. Duurzaam/BENG.

4.1 Benodigd aantal standplaatsen en locaties

Uit inventarisatie woonbehoefte uit 2019 en de inventarisatie woonwensen woonwagenstandplaatsen uit 2024 blijkt dat op korte termijn behoefte bestaat aan extra standplaatsen en huurwoonwagens.

Het woonwagenbeleid moet aansluiten op het mensenrechtelijk kader. De doelgroep moet echter geen uitzonderingspositie krijgen ten opzichte van anderen. Als uit de woonbehoefte blijkt dat er behoefte is aan meer standplaatsen, dan zal men net als anderen moeten wachten; er geldt een redelijke termijn¹³. Een standplaats is immers een schaars goed. De toewijzing van standplaatsen wordt beperkt tot de inwoners van de gemeente Tholen.

Uitbreiding woonwagenstandplaatsen

De 'Startnotitie - Plan van Aanpak Woonwagenlocatie Oudelandsedijk Tholen' uit 2019 is niet meer geheel in lijn met de beleidsadviezen die sinds 2018 zijn gegeven. Dit is de reden dat er een onderzoek is uitgevoerd dat moet leiden tot een nieuwe locatie waar fasegewijs meer standplaatsen kunnen worden gerealiseerd.

Brandveiligheid

Als kader geldt hierbij het vigerende Besluit Bouwwerken Leefomgeving (BBL) en de 'Handreiking Brandveiligheid van woonwagens en woonwagenlocatie' van de voormalige VROM-inspectie.

De brandveiligheid van woonwagens en woonwagenlocaties dient te voldoen aan de bouwtechnische eisen zoals geformuleerd in het vigerende BBL. Zowel voor nieuwbouw als bestaande bouw geldt dat er maximaal vier woonwagens en nevenfuncties met een totale gebruiksoppervlakte van maximaal 1.000 m² in een brandcompartiment mogen liggen. Hiermee wordt rekening gehouden bij de inrichting van de nieuwe woonwagenlocatie.

4.2 Grondverkoop en verhuur standplaatsen

Grondverkoop

Als de exacte locatie voor nieuwe woonwagenstandplaatsen bekend is, vindt verkoop van de gronden plaats conform grondprijzenbeleid. De gemeente verkoopt of verpacht de (bouwrijpe) grond aan de woningcorporatie. De corporatie kan de grond verhuren aan woonwagenbewoners met of zonder huurwoonwagen.

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

1. Voorafgaand aan de overdracht is de verkoop openbaar bekend gemaakt (Didam-arrest), zodat iedereen er kennis van kan nemen.
2. De gemeente stelt het bestemmingsplan/ Omgevingsplan op en verkoopt de bouwrijpe grond in overleg met de woningcorporatie op basis van maatwerk wat onderhevig is aan besluitvorming door de gemeenteraad. De inrichting als standplaats is voor rekening van de nieuwe eigenaar.

Verhuur van een woonwagenstandplaats:

De gemeente beheert een wachtlijst voor standplaatszoekenden. Op basis van de wachtlijst draagt zij kandidaten aan aan de woningcorporatie, wanneer een standplaats beschikbaar komt. Zijn er meer gegadigden die vanuit de wachtlijst in aanmerking komen voor een standplaats, dan wordt gehandeld volgens het gelijkheidsbeginsel, zodat iedereen gelijke kansen heeft. De beschikbaarheid, selectieprocedure en -criteria en het tijdschema dienen voor iedereen inzichtelijk te zijn, waarbij de selectiecriteria objectief, toetsbaar en redelijk moeten zijn. Hiervoor is de toewijzingsverordening woonwagenstandplaatsen opgesteld. De opgestelde beleidsstukken, eventueel aangevuld met specifieke voorwaarden voor de betreffende locatie, helpen bij het maken van toewijzingskeuzes en zorgen ervoor dat de corporatie naar vertrouwen kan handelen. Alle belanghebbenden (gemeente, standplaatszoekenden, derden, etc.) zijn gebaat bij een transparant verdeelsysteem van schaarse woonwagenstandplaatsen.

De corporatie kan een door de gemeente aangewezen kandidaat alleen afwijzen als deze kandidaat bij een corporatie geen positieve verhuurdersverklaring (maximaal 3 maanden oud) kan krijgen.

¹³) Wat er precies wordt bedoeld met een 'redelijke termijn' is nergens gedefinieerd. Landelijk is hier veel discussie over. Gemiddeld genomen wordt uitgegaan van zeven à acht jaar. In onze gemeente ligt, anno 2024, de wachttijd rond de 8,5 maanden voor een sociale huurwoning.

Het verhuren van standplaatsen en/of woonwagens is geen wettelijke taak van de gemeente Tholen. Een woningcorporatie zorgt voor het bouwen, verhuren en beheren van huurwoningen aan specifieke doelgroepen. Daar horen ook woonwagens bij, mits deze doelgroep behoort tot de huishoudens met een inkomen tot de huurtoeslaggrens. Woonwagenbewoners die qua inkomen niet tot de primaire doelgroep van de woningcorporatie behoren, kunnen terecht bij de corporatie voor het huren van een standplaats, waarop de woonwagenbewoners zelf een eigen woonwagen plaatsen.

Wonen in familieverband

De huidige woonwagenlocatie is te klein om het wonen in familieverband volledig te kunnen waarborgen. De corporatie en gemeente leggen gefaseerd de nieuwe woonwagenlocatie, met standplaatsen en waar nodig woonwagens en de openbare ruimte aan. Door deze uitbreiding zal wonen in familieverband weer mogelijk worden gemaakt.

(Mantel)zorg

Volgens de omgevingswet is het mogelijk om bij reguliere woningen ten behoeve van het verlenen van mantelzorg vergunningsvrij een unit op het perceel van de woning te plaatsen.

Deze mogelijkheid is er niet op woonwagenstandplaatsen. Artikel 2 Bijlage II van het besluit Omgevingsrecht geeft aan dat er geen mantelzorgwoningen bij woonwagens kunnen worden geplaatst.

Grootte van de woonwagenstandplaatsen en woonwagens

De nieuw aan te leggen standplaatsen zijn allen even groot (= 11 x 22 meter = 242 m²).

De standplaatsen op de woonwagenlocatie zijn geschikt voor enkel laags woonwagens van 5 x 15 meter, met inpassend sanitair en drie volwaardige slaapkamers, en voor een (geïsoleerde) berging.



Eigendomsconstructies

Binnen het nieuwe woonwagen- en standplaatsenbeleid zijn de volgende eigendomsconstructies mogelijk:

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

Met de woningcorporatie wordt afgesproken (en schriftelijk vastgelegd in de prestatieafspraken) dat huur- standplaatsen met huurwoonwagens niet mogen worden verkocht.



4.3 Schoon, zonder gebreken, veilig en legaal

Schoon, zonder gebreken en veilig

Vanwege de openbare ruimte, orde en veiligheid moet zowel de nieuwe- als de bestaande woonwagenlocatie schoon, zonder gebreken en veilig zijn, net zoals dat voor andere woonwijken in de gemeente geldt. Dat betekent bijvoorbeeld:

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

Daarnaast moet de woonwagenlocatie voldoen aan de geldende wet- en regelgeving, denk bijvoorbeeld aan brandveiligheid.

Legaal

Om een nieuwe woonwagenstandplaats (aanleg en inrichting) te realiseren, is een omgevingsvergunning nodig. Dit geldt ook voor de plaatsing van een woonwagen. Aanvragen en afgeven van vergunning vindt plaats via de gemeente en dient te gebeuren voordat een woonwagen wordt geplaatst op de daarvoor bestemde woonwagenstandplaats. Ook andere bouwwerken op en rondom de standplaats moeten legaal zijn. Bij het niet voldoen aan de wettelijke kaders wordt handhaving, daar waar mogelijk is, samen aangepakt.

In het geval van de hiervoor beschreven huur-koopsituatie, kan bij de aanvraag van de benodigde omgevingsvergunning(en) voor de bouw/oprichting en/of het gebruik van de woonwagen, de Wet Bibob worden toegepast. Hierop is in dat geval de Beleidsregel Bibob gemeente Tholen 2021 van toepassing. In de andere in onder 4.2 van de onderhavige beleidsregel beschreven gevallen, wordt slechts toepassing gegeven aan de Wet Bibob, indien er signalen zijn dat de vastgoedtransactie of vergunningrelatie (zowel bij een aanvraag als een bestaande vergunning) mogelijk een ernstig gevaar oplevert in de zin van de Wet Bibob.

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

In het kader van de handhaving zal steeds moeten worden bepaald of de overtreding legaliseerbaar is door het verlenen van een omgevingsvergunning of dat er op een andere manier concreet zicht op legalisatie bestaat. Ook kan van handhaving worden afgezien als handhaving onevenredig is in verhouding tot het daarmee te dienen belang.

Samen met de woningcorporatie en andere partners wordt separaat een handhavingsarrangement opgesteld.

Niet vergunde opstallen

Indien op een woonwagenlocatie een bouwwerk wordt gebouwd zonder en/of in afwijking van de omgevingsvergunning of in strijd met het (tijdelijk) omgevingsplan, zal de gemeente als bevoegd bestuursorgaan daartegen handhavend optreden.

4.4 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 energieneutrale gebouwen' (BENG). Woonwagens en standplaatsen zijn daar niet van uitgesloten.

5. Draagvlak via informatie, communicatie en participatie

Inzet op draagvlak bij iedereen

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

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

Daarnaast is er een aanspreekpunt aangewezen. Vanuit daar zal met de bewoners van de standplaatsen en standplaatsaanvragers individueel gesproken worden en worden woonwagen gerelateerde zaken toegelicht: het nieuwe woonwagenbeleid, het doel van dit beleid en de bijkomende kansen en mogelijke consequenties. Ook brengen we in kaart wat de wensen en behoeften zijn van de huidige woonwagenbewoners. Afspraken en verwachtingen zijn daardoor over en weer duidelijk.

Tot slot

De gemeente wil haar beleid op orde hebben en voor iedere inwoner van Tholen zoveel als mogelijk dezelfde regels hanteren om inwoners gelijk te behandelen. Het vaststellen van het woonwagen- en standplaatsenbeleid is zo'n onderwerp. Het voorliggend beleid is een eerste stap en vormt de basis voor de toekomst. De voortgang ervan wordt gemonitord en het beleid wordt geëvalueerd en waar nodig vindt bijstelling ervan plaats.

Aldus vastgesteld door de raad van de gemeente Tholen in zijn openbare vergadering van 3 oktober 2024.

w.g. M.L.P. Sijbers , voorzitter

w.g. L. Vermeij , griffier