

Woonwagen- en standplaatsenbeleid gemeente West Betuwe

Inleiding

De gemeente West Betuwe telt 8 woonwagenlocaties met in totaal 53 standplaatsen met woonwagens. Hiervan zijn 31 standplaatsen in eigendom van de gemeente en worden verhuurd door de gemeente. De overige 22 standplaatsen zijn particulier eigendom.

Het Ministerie van Binnenlandse zaken en Koninkrijksrelaties (BZK) heeft op 12 juli 2018 via een beleidskader aan alle gemeenten het advies gegeven om te zorgen voor gemeentelijk woonwagen- en standplaatsenbeleid wat recht doet aan de culturele identiteit van woonwagenbewoners. De VNG heeft hier in 2021 een wegwijzer voor opgesteld.

Ook onze gemeente wil recht doen aan de behoefte van de woonwagenbewoners als bijzondere doelgroep. Daarom leggen we u hierbij ons woonwagen- en standplaatsenbeleid voor.

Aan de hand van het door BZK geadviseerde beleidskader analyseren we de kaders en formuleren we ons gemeentelijk woonwagen- en standplaatsenbeleid dat aansluit bij de wensen van de woonwagenbewoners uit onze gemeente.

Stapsgewijs beschrijven we de analysering, de daaropvolgende gestelde kaders en de toelichting op ons beleidskader. De geschiedenis van woonwagenbewoning in Nederland is beschreven in het eerste hoofdstuk om u te voorzien van de nodige achtergrondinformatie. Vervolgens leest u in hoofdstuk twee welke (landelijke en lokale) beleidskaders van belang zijn voor de formulering van ons beleid. In hoofdstuk drie leggen we de basiskaders voor onze gemeente vast die aangeven wat we gaan doen om vervolgens in hoofdstuk 4 de kaders te formuleren hoe we dit gaan doen. In hoofdstuk vijf beschrijven we de vorm en de financiële kaders. In hoofdstuk 6 gaan we in op het vervolg en de verdere uitwerking van het beleid.

Samenvatting

WOONWAGENBELEID IN VIJF BELEIDSKADERS

BELEIDSKADER 1 - BEHOEFTE EN REDELIJKE TERMIJN

De gemeente maakt, met inachtneming van de culturele kenmerken van de woonwagenbewoner, wonen in een woonwagen in familieverband voor woonwagenbewoners, die voldoen aan het afstammingsbeginsel, mogelijk in de gemeente West Betuwe.

De gemeente voegt naar de huidige behoefte woonwagenstandplaatsen toe, welke voorlopig is vastgesteld op 6 tot 12 woonwagenstandplaatsen (peiljaar 2019).

De gemeente hanteert een redelijke termijn van 8,2 jaar voor de realisatie van deze woonwagenstandplaatsen met als peiljaar 2019 (behoeftepeiling).

De gemeente zal in 2025 een nieuwe behoeftepeiling uitvoeren onder haar woonwagenbewoners en de behoefte aan nieuwe standplaatsen herijken.

De gemeente stelt in overleg met de doelgroep, beleidsregels vast voor inschrijving en toewijzing van woonwagenstandplaatsen.

BELEIDSKADER 2 – LOCATIE, OMVANG EN AANTAL

Locatie

- De gemeente neemt de opgave van de realisatie van woonwagenstandplaatsen mee in de totale nieuwbouw woningbouwopgave.
- De gemeente wijst de woningcorporaties erop dat het toevoegen van sociale woonwagenstandplaatsen in de gemeente deel uitmaakt van de bouwopgave.
- De woonwagenlocaties dienen brandveilig te zijn conform het Besluit bouwwerken leefomgeving.

De gemeente ziet er via de BOA's / handhaving op toe dat woonwagenlocaties (en de woonwagens) schoon, heel, veilig en legaal zijn.

Huurwoonwagens zijn BENG (Bijna Energie Neutrale Gebouwen).

Voor particuliere eigendomswoonwagens kunnen Burgemeester en Wethouders besluiten tot een uitzondering op/onthefing van de wet Voortgang energie transitie.

Redelijke termijn clausule

Indien blijkt dat niet binnen de redelijke termijn realisatie van nieuwe woonwagenstandplaatsen voorzienbaar is, vindt verder locatieonderzoek plaats.

Maximale omvang

Gemeente West Betuwe realiseert woonwagenlocaties met een maximale grootte van acht (8) woonwagenstandplaatsen passend bij de aard en omvang van de kernen in West Betuwe¹.

BELEIDSKADER 3 - WOONWAGEN, DUURZAAMHEID EN KWALITEITSEISEN

De gemeente verstaat onder woonwagen een voor bewoning bestemd gebouw dat op en standplaats is geplaatst en in zijn geheel of in delen kan worden verplaatst.

Een huurwoonwagen heeft een maximale breedte van 5 meter en een maximale lengte van 15 meter (exclusief overstekken van 50 cm rondom) en bestaat uit een enkele bouwlaag en waarbij de fundering van staal is en de vloer minimaal 60 cm boven het maaiveld ligt;

Een koopwoonwagen heeft een maximale breedte van 6 meter en een maximale lengte van 15 meter (exclusief overstekken van 50 cm rondom) en bestaat uit een bouwlaag met eventuele kapverdieping en waarbij de fundering van staal is en de vloer minimaal 60 cm boven het maaiveld ligt;

Afbouw van (het aantal) woonwagenstandplaatsen is niet toegestaan zolang er behoefte is aan standplaatsen.

BELEIDSKADER 4 - HUUR EN KOOP

Huur

- De woningcorporaties in de gemeente West Betuwe zijn verantwoordelijk voor de realisatie van woonwagenstandplaatsen met huurwoonwagens voor zover deze bestemd zijn voor woonwagenbewoners die in de huisvesting afhankelijk zijn van sociale huur.
- Gemeente en woningcorporaties kunnen eventueel standplaatsen met huurwoonwagen beschikbaar voostellen woonwagenbewoners met een midden- of hoger inkomen. Hierover maken zij nadere afspraken.
- De woningcorporatie(s) draagt zorg voor kwalitatief goede huurwoonwagens.
- De woningcorporatie(s) draagt zorg voor het beheer en onderhoud van huurwoonwagens en de standplaatsen waarop deze zijn geplaatst.
- De gemeente is primair verantwoordelijk voor de toewijzing van de huurwoonwagens in samenspraak met de woningcorporaties.
- De woningbouwopgave voor woonwagens wordt vastgelegd in prestatieafspraken.

Koop:

- Woonwagenbewoners die alleen een standplaats huren en hier een eigen woonwagen op hebben staan, kunnen de door hen gehuurde standplaats kopen;
- De gemeente levert bij uitbreiding van het aantal standplaatsen bouwrijpe kavels aan die recht-hebbende woonwagenbewoners die een inkomen hebben boven de DAEB-grens.

BELEIDSKADER 5 – GROND EN FINANCIERING

Grondverkoop / Grondaankoop

- Grondaankoop en verkoop ten behoeve van woonwagenbewoning geschiedt tegen een marktconforme prijs op basis van taxatie.
- De gemeente is verantwoordelijk voor het omgevingsplan.
- De gemeente publiceert in het kader van het Didam arrest voorafgaand aan de notariële levering van de grondverkoop standplaats (aan corporatie of woonwagenbewoner) de voorgenomen verkoop.
- De gemeente en woningcorporaties maken afspraken over de inrichting van de standplaats(en).
- De gemeente onderzoekt de mogelijkheden tot verkoop van huur-koop standplaatsen aan de zittende huurders of diens (klein)kinderen.

Financiering

1) Let op: De Griend en de locatie in Rumpt vormen hierop een uitzondering omdat het bestaande locaties betreft.

De gemeente maakt nadere afspraken over de financiering en verdeling van eventuele kosten met woningcorporaties zodra er meer zicht is op uitbreiding van de bestaande woonwagenlocaties en/of één of meerdere nieuwe woonwagenlocaties.

Hoofdstuk 1 Waar komen we vandaan

Inleiding

De woonwagencultuur kent een lange en bewogen geschiedenis. Erkenning van de cultuur als immaterieel erfgoed is echter pas sinds 2014 in Nederland een feit².

Naar schatting zijn er in Nederland zo'n 50.000 mensen die deel uitmaken van deze culturele groep. Dit kunnen (voormalig) woonwagenbewoners zijn die afstammen van Roma of Sinti of afstammen van de klassieke 'reizigers' zoals bijvoorbeeld kermisexploitanten. Om zicht te krijgen in de culturele waarden en normen binnen de woonwagencultuur, is het van belang om de geschiedenis en achtergrond van de cultuur te kennen. Het reikt voor dit beleidskader te ver om hier uitgebreid op in te gaan.

1.1. Gevolgen intrekking Woonwagenwet

Een belangrijk keerpunt in de geschiedenis van woonwagenbewoning in Nederland is het in 1999 intrekken van de 1e Woonwagenwet uit 1918 en de 2e Woonwagenwet uit 1968. Dit gebeurde voornamelijk omdat men de woonpositie van woonwagenbewoners wilde normaliseren. Beleid werd geïntegreerd in het reguliere gemeentelijk volkshuisvestingsbeleid. Met het afschaffen van de Woonwagenwet verviel de verplichting voor gemeenten om plaatsen specifiek in te richten voor woonwagens. Gemeenten kozen in grote getalen voor een uitsterfbeleid waardoor zich geen nieuwe woonwagenbewoners konden vestigen, omdat plaatsen die vrijkwamen niet meer mochten worden opgevuld. Landelijk nam het aantal standplaatsen enorm af. Woonwagenbewoners waren voor wonen aangewezen op reguliere huisvesting.

In de jaren die volgden vroegen woonwagenbewoners bij diverse instanties op landelijke niveau aandacht voor de voor hen aanwezige hiaten in het gemeentelijke woonwagenbeleid. Hun focus lag op het naleven van de mensenrechten. Gemeentelijk beleid bleek 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 beaamde dat; hij stelde dat gemeenten tekortschoten in hun betrouwbaarheid ten aanzien van woonwagenbewoners. Ook vond hij dat gemeenten het recht van woonwagenbewoners om te leven volgens hun culturele identiteit onvoldoende erkenden en faciliteerden. Hij schreef er in 2017 het rapport 'Woonwagenbewoner zoekt standplaats'³ over.

1.2 Geldende wet- en regelgeving

Specifieke wetgeving ten aanzien van woonwagenbewoning bestaat sinds de intrekking van de Woonwagenwet niet meer. De generieke regelingen als de Huisvestingswet 2014, de Woningwet en de Omgevingswet zijn, daar waar relevant, van toepassing. Gemeenten zijn primair, op grond van de Huisvestingswet 2014, verantwoordelijk voor het beleid ten aanzien van, en het toezicht op, woonruimteverdeling. De zorg voor verdeling en het voorzien in passende woonruimte behelst het treffen van de nodige maatregelen ten behoeve van een goede huisvesting voor de ingezetenen, ongeacht of zij in een woning of een woonwagen willen wonen. De Woningwet schrijft voor dat gemeenten de taak hebben om te zorgen voor voldoende en passende woonruimte voor haar inwoners. De volkshuisvestelijke opgave binnen de gemeente wordt vastgelegd in de (meer)jaarlijkse prestatieafspraken met de in de gemeente aanwezige woningcorporaties.

Ten aanzien van het opstellen van woonwagen- en standplaatsenbeleid is het Rijk internationaalrechtelijk het aanspreekpunt voor de naleving van mensenrechten. Het is haar taak om de ontwikkeling van het aantal standplaatsen door de jaren heen te bewaken; maar het opstellen van huisvestingsbeleid is de primaire verantwoordelijkheid van de gemeente.

1.3. De West Betuwse situatie

De gemeente West Betuwe telt 8 woonwagenlocaties met in totaal 53 standplaatsen met woonwagens. Hiervan zijn 31 van 53 standplaatsen in eigendom van en worden nog verhuurd door de gemeente.

Hiervan zijn 31 van 53 standplaatsen in eigendom van en worden nog verhuurd door de gemeente.

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

3) www.nationaleombudsman.nl rapportnummer 2017/060 (17 mei 2017)

	Straat	Kern	Aantal standplaatsen	Huur	Privé Eigen- dom
1	Basil Scarfflaan	Herwijnen	2	2	
2	De Griend	Waardenburg	16	16	
3	Dwarsweg	Heukelum	3	3	
4	Graswalseweg	Asperen	3	3	
5	Meersteeg	Geldermalsen	3	3	
6	Notarisappel	Geldermalsen	4	4	
7	Pastoor J. van Hovestraat	Beesd	6		6
8	Haafkensweg	Rumpt	16		16
	Totaal		53	31	22

Alleen op de woonwagenlocatie in Waardenburg staan een aantal huurwoonwagens. In afwachting van de vernieuwing van de locatie staan hier vijf huurwoonwagens die door de gemeente worden verhuurd aan de bewoners.

Hoofdstuk 2 Nieuwe beleidskaders

Inleiding

Het rapport van de Nationale ombudsman uit 2017 gaf de aanzet tot een ander beleidsperspectief. De centrale overheid gebruikte het rapport naast het advies van het College voor de rechten van de mens om in juli 2018 het beleidskader 'gemeentelijk woonwagen- en standplaatsenbeleid'⁴ te publiceren. Dit beleidskader, opgesteld door het Ministerie van Binnenlandse zaken en Koninkrijksrelaties (BZK), bevat landelijke uitgangspunten en richtlijnen. Het geeft gemeenten handvatten voor de formulering van nieuw gemeentelijk woonwagenbeleid. Deze handvatten hebben geen dwingend karakter en bezitten niet de kracht van een wet. Naast deze handvatten heeft elke gemeente ook nog eens eigen beleidsrichtingen en kaders ten aanzien van het woonbeleid in de eigen gemeente. Ook deze wegen mee in de formulering van passend beleid.

Aan de hand van de diverse beleidskaders belichten we in dit hoofdstuk de van belang zijnde richtlijnen die nodig zijn voor de totstandkoming van het woonwagenbeleid voor de gemeente West Betuwe.

2.1. Landelijk beleidskader Woonwagen- en Standplaatsenbeleid vanuit BZK

In het beleidskader formuleert het Ministerie richtlijnen waarmee het te formuleren beleid volgens hen als passend kan worden gezien. Zoals eerder aangegeven, deze kaders zijn als richtlijn bedoeld en hebben verder geen dwingend karakter zoals een wettelijk kader dit wel heeft. BZK vraagt gemeenten om in haar beleid:

1. Rekening te houden met de specifieke woonbehoeften van woonwagenbewoners;
2. Te voorzien in voldoende en binnen een redelijke termijn aangelegde standplaatsen;
3. Aandacht te hebben voor de cultuur van woonwagenbewoners;
4. Woonwagenbewoners te beschermen tegen discriminatie;
5. Voldoende rechtszekerheid te bieden voor de doelgroep;
6. Ruimte te bieden om in familieverband samen te leven.

De Vereniging van Nederlandse Gemeenten (VNG) bracht in navolging van het beleidskader in mei 2021 een speciale 'Wegwijzer gemeentelijk woonwagen- en standplaatsenbeleid' uit. De Wegwijzer biedt gemeenten meer inzicht in het mensenrechtelijk kader dat van belang is binnen het woonwagen- en standplaatsenbeleid. De uitspraken van het Europese hof voor de rechten van mens vormen de grondslag hiervoor. Verder geeft deze Wegwijzer een stap voor stap toelichting hoe gemeenten, samen met woningcorporaties, woonwagenbewoners en beheerorganisaties, woonwagen- en standplaatsenbeleid kunnen ontwikkelen en uitvoeren dat in lijn is met het beleidskader. Bij het formuleren van het beleid voor de gemeente West Betuwe hebben we dit stappenplan als leidraad aangehouden voor de te nemen stappen en acties.

2.2. Relevant landelijk beleid ten aanzien van Wonen

Het thema wonen staat anno 2025 hoog op de agenda van landelijke en lokale overheid. Er is een groot tekort aan passende en betaalbare woonruimte en de krapte op de woningmarkt is nijpend. Er moet enorm veel gebouwd worden om het woningtekort op te lossen. Het Rijk heeft met de Nationale Woon- en Bouwagenda ingezet om ruim 900.000 woningen in Nederland toe te voegen aan de huidige voorraad.

4) https://vng.nl/sites/default/files/publicaties/2018/beleidskader_gemeentelijk_woonwagen- en_standplaatsenbeleid_002.pdf.

Vanuit de Wet Versterking regie volkshuisvesting wil de overheid sturing geven aan deze groei. Diverse samenwerkende partners als woningcorporaties, gemeenten en bouwbedrijven hebben Woondeals gesloten om hiermee hun opgave vast te leggen en af te spreken welk aandeel van de opgave zij voor hun rekening nemen in de sociale- en middenhuur sector. Gemeenten hebben in gemeentelijke en regionale Woonzorgvisies hun ambities vastgelegd om ook langs die weg zicht te houden op de benodigde groei binnen een hun werkgebied.

Nu veel mensen op zoek zijn naar passende woonruimte, is het van groot belang dat ook aandachts-groepen⁵, die vaak meer dan alleen een woning nodig hebben, niet vergeten worden. In het adviesrapport 'een thuis voor iedereen' worden handvatten gegeven om ook voor deze groep mensen passend wonen mogelijk te maken. Woonwagenbewoners vormen, door hun specifieke vorm van wonen, namelijk het wonen in familieverband en het wonen in een woonwagen, een specifieke aandachtsgroep die als zodanig ook in het adviesrapport is benoemd.

2.3. (On)gelijke gevallen (on)gelijk behandelen

Artikel 1 van de Grondwet geeft aan dat allen die zich in Nederland bevinden, in gelijke gevallen, gelijk worden behandeld. In de rapportage 'Woonwagenbewoner zoekt standplaats' van de Nationale Ombudsman wordt gewezen op het devies om juist 'ongelijke gevallen ongelijk te behandelen'. Centraal bij het schrijven van het gemeentelijk woonwagen- en standplaatsenbeleid staat dan ook het vinden van de balans tussen beiden. Concreet betekent het 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- dan wel ongelijk worden behandeld (geen hypotheek, geen verzekering, e.d.) worden zij anders behandeld dan andere inwoners.

2.4. Relevant lokaal beleid

We streven naar een gemeente waarin elke inwoner een passende woning kan vinden. In de Woonvisie van december 2020 heeft de gemeente alleen opgenomen dat over de woonwagenlocaties in regionaal verband afspraken worden gemaakt. Dit is echter tot op heden nog niet gebeurd. Vrijwel elke gemeente binnen de regio is nu haar eigen beleid aan het ontwikkelen en al dan niet bestaande woonwagenlocaties aan het uitbreiden c.q. nieuwe woonwagenlocaties aan het ontwikkelen. Gemeente West Betuwe streeft naar het realiseren van een divers woningaanbod. Zo zorgen we ervoor dat passend wonen voor elke doelgroep mogelijk is in de gemeente, waarbij we ook oog hebben voor bijzondere doelgroepen die huisvesting nodig hebben. De specifieke wooneisen nemen we, daar waar nodig, mee in locatiestudies om te kijken waar, op welke plaats, er passende woonruimte gerealiseerd kan worden. In West Betuwe zijn we er inmiddels goed van doordrongen dat we in het verleden te weinig hebben gedaan om recht te doen aan de woonwagencultuur en om te voldoen aan de woonwensen van woonwagenbewoners. Hoewel we ons inzetten om het aantal standplaatsen uit te breiden, is dit proces de afgelopen periode te langzaam gegaan. Het aantal standplaatsen zal de komende periode dan ook moeten groeien.

We realiseren extra plaatsen voor woonwagenbewoners en ondersteunen de woonwagenbewoners en hun cultuur. Voor woonwagenbewoners bestaat het leven in een woonwagen uit veel meer dan een woonplek alleen. Het gaat om cultuur, traditie en een lange geschiedenis. Ook gaat het over toekomst: voor woonwagenbewoners is het van groot belang dat het leven in een woonwagen kan worden voortgezet door de kinderen en kleinkinderen, zodat de woonwagencultuur behouden kan blijven.

Die voortzetting van de woonwagencultuur is niet altijd vanzelfsprekend geweest. Niet in Europa, in Nederland, maar ook niet in West Betuwe. Daardoor is er juist nu een extra inspanning nodig om dit te herstellen. De komende jaren blijven we ons inzetten voor de uitbreiding van het aantal standplaatsen in West Betuwe. Gelet op de woonwagencultuur en het belang dat wordt gehecht aan familieverbanden, laten we voor woonwagens in de sociale sector andere toewijzingsregels gelden dan bij andere sociale huurwoningen.

2.5. Basis voor woonwagenbeleid

Bij het opstellen van het gemeentelijk woonwagen- en standplaatsenbeleid hebben we naast bovenstaande kaders en richtlijnen onze overwegingen en keuzes getoetst aan een drietal basisuitgangspunten:

- Juridisch;
Waar zijn we als gemeente binnen het juridisch en mensenrechtelijk kader toe verplicht? Met andere woorden, Wat moeten we?
- Moreel;

5) In het rapport "Een thuis voor iedereen" worden de volgende aandachtsgroepen benoemd: statushouders, mensen met sociale en/of medische urgentie, mensen die uitstromen uit een intramurale (zorg)instelling, dak- en thuisloze mensen, arbeidsmigranten, studenten, woonwagenbewoners en ouderen. <https://open.overheid.nl/documenten/ronl-dfe59a4dce3367cfe84d95284838a8b69af70d4d/pdf>

Waar voelen we ons als gemeente toe verplicht? Met andere woorden, wat past bij ons als gemeente?

- Financieel;
Hebben we inzichtelijk wat de gemiddelde realisatie van een woonwagendstandplaats met woonwagend kost? Welke eventuele consequenties zijn hieraan verbonden?

Aan de hand van deze toetsing hebben we beleidsuitgangspunten geformuleerd die u opgesomd ziet in diverse groene kaders (zie ook de samenvatting).

2.6. Beleidsuitgangspunten

Voor het opstellen van dit beleidsstuk, zijn door het college van burgemeester en wethouders een aantal beleidsuitgangspunten vastgesteld:

- Alle bestaande standplaatsen die nu verhuurd worden en waar een eigen woonwagen op is geplaatst, worden omgezet naar koopstandplaatsen met een eigen woonwagen of naar huurstandplaatsen met een huurwoonwagen.
- We gaan in gesprek met de woningcorporaties om huurstandplaatsen met een huurwoonwagen over te dragen.
- Huidige huurders van de standplaatsen krijgen het aanbod om de standplaats te kopen.
- In de overgangsperiode, zolang er sprake is van huur-koop standplaatsen, wordt het beheer en onderhoud van de locaties zo mogelijk door de gemeente zelf uitgevoerd.
- De gemeente gaat de mogelijkheden onderzoeken tot uitbreiding van bestaande locaties en het opnemen van nieuwe standplaatsen in grotere woningbouwprojecten.
- Er wordt een eenduidig inschrijvings- en toewijzingsbeleid opgesteld.

PLATFORM31 - Is er een norm voor het aantal standplaatsen per 1000 woningen?

Het korte antwoord is nee, de woonbehoefte is leidend. In 2021 publiceerde het ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties het rapport Herhaalmeting Woonwagendstandplaatsen in Nederland. In dit rapport, uitgevoerd door Companen, wordt een tabel getoond waarin de landelijke en provinciale gemiddelden van het aantal standplaatsen per 1000 woningen worden weergegeven (landelijk 1.1). Dit zijn echter de werkelijke gemiddelden en geen norm voor het aantal standplaatsen dat een gemeente of provincie per 1000 woningen zou moeten realiseren. Het landelijk beleidskader geeft aan dat de woonbehoefte leidend is.

Hoofdstuk 3 Basis voor beleid in West Betuwe

Inleiding

Wettelijke normen, jurisprudentie, beleidskaders vanuit de overheid, richtlijnen vanuit de VNG, eigen beleidslijnen en daarbovenop ook nog het bewaken van de eigen identiteit, zijn de onderdelen waar beleid mee wordt gemaakt. Door de juiste nuance toe te voegen maken we beleid wat specifiek bij ons als gemeente past.

Het past bij West Betuwe om het soms net even anders te doen. Het geheel aan regels, voorschriften en adviezen vraagt wat ons betreft juist daarom om een genuanceerde blik vanuit ons gemeentelijk perspectief. Binnen het stappenplan van VNG wat is gehanteerd, hebben we vanuit dit perspectief gehandeld om tot ons beleid te komen. Onderstaand schetsen we u de basis waarop ons beleid is gebaseerd.

3.1 Behoeftetepeiling 2019, afstammingsbeginnsel

Het beleidskader BZK schrijft voor dat gemeenten in eerste instantie een behoeftetepeiling uitvoeren om vast te stellen of er in de desbetreffende gemeente überhaupt behoefte is aan woonwagendstandplaatsen.

Eind 2019 heeft de gemeente West Betuwe meegedaan aan een regionaal woonbehoefteonderzoek onder de standplaatszoekenden. Alle woonwagenlocaties zijn bezocht en met nagenoeg alle woonwagendbewoners is gesproken. De stand van zaken is in beeld gebracht en er is onderzocht welke woonbehoefte woonwagendbewoners hebben. In West Betuwe waren er op dat moment 51 standplaatsen. Uit het onderzoek bleek dat er onder woonwagendbewoners een sterke behoefte is aan extra standplaatsen en (huur)woonwagens. In het onderzoek is de behoefte aan 42 extra standplaatsen en of woonwagens geïnventarieerd. Let wel, de locatie aan De Griend in Waardenburg wordt al heringericht en de standplaatszoekenden⁶ uit Rumpt ('kermisexploitanten') willen zelf een stuk grond kopen en herinrichten, waardoor het aantal potentiële standplaatszoekenden 15 bedraagt. Deze behoefte leefde onder woonwa-

6) Zij hebben al eerder een stuk grond in Rumpt gekocht en zelf ingericht voor standplaatsen.

genbewoners die inwonen bij familieleden op een woonwagenlocatie, of bij mensen die van oorsprong woonwagenbewoner zijn en zich verplicht voel(d)en om in een reguliere woning te wonen.

Het College voor de Rechten van de Mens en het beleidskader BZK schrijft voor dat gemeenten de culturele kenmerken moeten eerbiedigen in hun beleid door wonen in een woonwagen, alsmede het wonen in familieverband voor woonwagenbewoners mogelijk te maken. Alle belangstellenden kennen elkaar en hebben een familierelatie met diverse hoofdbewoners van de woonwagens in de gemeente West Betuwe.

Onder 'geïnteresseerden' wordt ook verstaan partners die samen een eigen standplaats/ woonwagen willen hebben; die tellen dan als 1.

Analyse gemeente West Betuwe

Allen 53 geïnterviewden zijn standplaatsbewoners. 25 daarvan wonen in Rumpt. Van deze 53 willen er 19 verhuizen. Hiervan geven er 4 aan op de wachtlijst te staan.

Spijtoptanten

Er hebben in West Betuwe geen spijtoptanten deelgenomen aan het onderzoek.

Overzichtstabel afkomstig uit behoefteonderzoek uit 2019

Gemeente	Standplaatsen	Afgenomen Interviews	Percentage
West Betuwe	51	53	104 %

Nr.		Adres	Aantal standplaatsen	Standplaatszoekenden
1	Asperen	Graswalseweg	3	3
2	Beesd	Pastoor J. van Hovestraat	6	2
3	Geldermalsen	Meersteeg	3	1
4	Geldermalsen	Notarisappel	4	0
5	Herwijnen	De Strobbe	1	2
6	Heukelum	Dwarsweg	3	0
7	Rumpt	Haafenseweg / Zijlsteeg	16	12
8	Waardenburg	De Griend	15	15
9	Spijtoptanten			6
10	Buiten de regio			1
		TOTAAL	51	42

Geïnterviewden standplaats (2019)

- Er hebben 53 standplaatsbewoners deelgenomen aan het onderzoek.
- 19 hiervan geven aan te willen verhuizen.
- 18 willen verhuizen omwille van zelfstandig (samen) wonen. 1 woont nu in een caravan en wil een reguliere standplaats.
- 18 geïnterviewden zijn op dit moment inwonend.
- in totaal wonen er 36 kinderen in de leeftijdscategorieën: 12 onder de 15 jaar, 13 tussen de 16 en 21 jaar en 11 vanaf 21 jaar.
- 3 van de 19 geïnterviewden die willen verhuizen zijn op zoek naar een huurstandplaats met huurwoonwagen.
- 16 geïnterviewden die willen verhuizen is op zoek naar een koopstandplaats.
- 7 geïnterviewden die willen verhuizen hebben een inkomen boven de €42.436 bruto per jaar.
- 4 standplaatsbewoners zijn ouder dan 60 jaar. Dit leidt op basis van levensverwachting tot vrijval van 4 standplaatsen binnen 25 jaar.
- De kermisexploitanten in Rumpt willen graag een nieuw stuk grond kopen alwaar zij nieuwe standplaatsen op kunnen maken voor hun kinderen. Dit zou wellicht een mooie gelegenheid kunnen zijn om wonen en werken te laten scheiden.

Conclusies

- De leeftijd van de op de standplaats wonende geïnterviewden kan op basis van levensverwachting leiden tot vrijval van 3 standplaatsen binnen 25 jaar.
- Er is behoefte aan 3 sociale huurstandplaatsen met huurwoonwag.
- Er is behoefte aan 16 koopstandplaatsen. 15 daarvan zijn kermisexploitanten die behoefte hebben aan het kopen van een perceel grond ten behoeve de eigen ontwikkeling en realisatie van eigen standplaatsen naast het huidige kermisexploitanten terrein.
- Alle geïnterviewden die willen verhuizen geven aan op een wachtlijst te staan.

Een woonwagenbewoner is iemand die zich van generatie op generatie als zodanig manifesteert en die zich beschouwt als deel van een bevolkingsgroep met een van andere bevolkingsgroepen te onderscheiden cultuur (College voor de Rechten van de Mens).

In de gesprekken met de belangstellenden is besproken of er in hun geval sprake was van het afstammingsbeginsel.⁷

Afstammingsbeginsel

Woonwagenbewoners die afstammen van Roma, Sinti, of afstammelingen zijn van klassieke 'reizigers' waarbij diens ouders en grootouders in een woonwagen wonen dan wel moeten hebben gewoond, waarbij sprake moet zijn van een generatie op generatie doorlopende en intensieve beleving van de woonwagencultuur (College voor de Rechten van de Mens).

Tot de doelgroep behoren: voormalige, huidige en toekomstige huurders van woonwagens en/of standplaatsen op woonwagenlocaties in West Betuwe, Sinti's, Roma's, reizigers die niet meer reizen, kermisexploitanten en circusartiesten. Deze doelgroep dient een binding te hebben met West Betuwe én met de woonwagencultuur waarbij het afstammingsbeginsel een voorwaarde is.

Spijtoptant

Mensen die in het verleden vanuit een woonwagen zijn verhuisd naar een reguliere (stenen) woning maar graag opnieuw een woonwagen zouden willen betrekken (Wegwijzer gemeentelijk woonwag en standplaatsenbeleid VNG).

3.2. Conclusie behoeftepeiling na analyse en beleidsuitgangspunten

De gemeente conformeert zich aan de voorgeschreven kaders en hanteert het voorgeschreven beleidskader BZK waarbij de culturele kenmerken van woonwagenbewoners worden gewaarborgd. De gemeente hanteert het beleidsuitgangspunt dat wonen in een woonwagen voor woonwagenbewoners die voldoen aan het afstammingsbeginsel mogelijk is als er sprake is van een familierelatie met de overige woonwagenbewoners binnen de gemeente.

Om recht te doen aan de invulling van de gepeilde behoefte uit 2019 wil de gemeente voorlopig 6 tot 12 woonwagenstandplaatsen toevoegen aan de voorraad binnen West Betuwe.

3.3. Redelijke termijn

Om vast te stellen binnen welk tijdsbestek deze woonwagenstandplaatsen gerealiseerd moeten worden, hanteert het beleidskader BZK de 'redelijke termijn'-norm. De definitie van deze redelijke termijn wordt gelijkgesteld met de wachttijd die een reguliere woningzoekende moet betrachten voor een grondgebonden woning. In de gemeente West Betuwe ligt deze wachttijd op circa 8,2 jaar.⁸

3.4. Herhaling behoeftepeiling

Hel beleidskader BZK stelt dat indien de behoefte toeneemt, ook hieraan binnen een redelijke termijn gevolg wordt gegeven. Het adviseert gemeenten om regelmatig een behoeftepeiling uit te voeren. Aan de hand van een behoeftepeiling kan beoordeeld worden of er een toename is. Omdat de behoeftepeiling uit 2019 is, wordt in 2025 een nieuwe inventarisatie van de woonbehoefte uitgevoerd.

7) Bij de invoering van het afstammingsbeginsel in 1968 kon afstamming alleen worden aangetoond als men zelf, de partner/echtgenoot of de ouders in een woonwagen woonden/hadden gewoond. Afstamming van grootouders viel daar niet onder. Inmiddels wordt ook afstamming van grootouders onder het afstammingsbeginsel geschaard.

8) Gegevens uit Woongaard, corporaties

3.5. Inschrijving en toewijzing

In overleg met de bewonerscommissie worden beleidsregels voor inschrijving en toewijzing opgesteld. Deze beleidsregels gelden pas na vaststelling door het College. Alleen mensen die kunnen aantonen daadwerkelijk af te stammen van woonwagenbewoners kunnen zich inschrijven (= afstammingsbeginsel). Hierbij wordt onderscheid gemaakt in toewijzing van een vrijkomende standplaats op een bestaande woonwagenlocatie en bij toewijzing van standplaatsen op een nieuwe locatie.

Beleidskader 1 Behoeft en redelijke termijn

De gemeente maakt, met inachtneming van de culturele kenmerken van de woonwagenbewoner, wonen in een woonwagen in familieverband voor woonwagenbewoners, die voldoen aan het afstammingsbeginsel, mogelijk in de gemeente West Betuwe.

De gemeente voegt naar de huidige behoefte woonwagenstandplaatsen toe, welke voorlopig is vastgesteld op 6 tot 12 woonwagenstandplaatsen (peiljaar 2019).

De gemeente hanteert een redelijke termijn van 8,2 jaar voor de realisatie van deze woonwagenstandplaatsen met als peiljaar 2019 (behoeftepeiling).

De gemeente zal in 2025 een nieuwe behoeftepeiling uitvoeren onder haar woonwagenbewoners en de behoefte aan nieuwe standplaatsen herijken.

De gemeente stelt in overleg met de doelgroep, beleidsregels vast voor inschrijving en voor toewijzing van woonwagenstandplaatsen.

Hoofdstuk 4 Waar, wat en wie

Inleiding

Woonwagen- en standplaatsenbeleid heeft betrekking op een (vaak) relatief kleine doelgroep met een zeer specifieke woningbehoefte binnen de gemeente. Het vergt de nodige uitwerking om alle beleidsregels rondom beheer, aanleg nieuwe standplaatsen, technische vereisten aan woonwagens, toewijzing van standplaatsen, etc. toe te lichten. We volstaan in dit kader met de randvoorwaarden. Bij de praktische uitwerking geven deze randvoorwaarden de bandbreedte waarbinnen we uitvoering geven aan het beleid.

De gemeente West Betuwe gaat woonwagenstandplaatsen toevoegen aan haar woningvoorraad. Onderstaand beschrijven we de randvoorwaarden aan de hand van de geldende regels en adviezen. We beschrijven welke regels er van toepassing zijn bij een locatiebepaling en de invulling hiervan. We spiegelen dit aan onze West Betuwse situatie.

Om te bepalen wie in aanmerking kan komen voor een woonwagenstandplaats, hanteren we toewijzingsbeleid wat in overeenstemming is met de mensenrechtelijke kaders. Hoe we in dit beleid hierin voorzien, leest u onderstaand.

4.1. Locatie en omvang

Gemeenten spelen bij het invullen van de woningbouwopgave in op verschillende maatschappelijke opgaven. Vanwege de schaarste op de woningmarkt gaat het ook om betaalbare huur- en koopwoningen voor starters en middeninkomens. Daarnaast ligt er een opgave om het woningaanbod voor bijzondere doelgroepen te vergroten. Al deze opgaven zetten het verdienvermogen bij locatieontwikkeling onder druk, zeker ook gezien de gestegen bouwkosten. Op eigen grond kan een gemeente relatief eenvoudig invulling geven aan de maatschappelijke opgaven afgezien van de wenselijkheid hiervan. Op grond in eigendom van derden moeten privaatrechtelijke overeenkomsten uitkomst bieden om ontwikkeling te bewerkstelligen.

De ruimtelijke afweging kent nog een fysiek aspect, die van de kavelgrootte van de gemiddelde standplaats. Veel standplaatsen hebben een kaveloppervlakte van 242 m². In vergelijking, het gemiddelde kaveloppervlak van een eengezinswoning is ongeveer 130 m². Standplaatsen hebben een groot ruimtebeslag. In de loop der jaren is deze groter geworden door onder andere regelgeving rondom brandveiligheid waardoor woonwagens op gepaste afstand van elkaar moesten worden geplaatst. Bij de realisatie van een (solitaire) woonwagenlocatie met een klein aantal woonwagenstandplaatsen, zijn de kosten voor de aanleg van infrastructuur en voorzieningen relatief duur. Bij realisatie van een wijk- of gebiedsontwikkeling waarbij naast de woonwagenlocatie ook reguliere woningbouw wordt gerealiseerd, gaat de aanleg van de nodige infrastructuur in verhouding doorgaans met minder kosten gepaard.

Het College voor de rechten van de Mens gaf in haar advies t.a.v. het 'Gemeentelijk woonwagen- en standplaatsenbeleid' mee dat bij het bepalen van de locatie het belang voor families om bij elkaar te kunnen wonen, niet over het hoofd moet worden gezien.

Het beleidskader BZK geeft aan dat de ideale grootte van een woonwagenlocatie naast de totale behoefte aan standplaatsen in de gemeente ook aan de hand van andere factoren wordt bepaald. Zo wordt onder andere gekeken naar mogelijkheden om verschillende doelgroepen bij elkaar te plaatsen, naar de mogelijkheden voor meerdere kleine woonwagenlocaties of een uitbereiding van eventueel bestaande locaties.

Tot slot geniet het de aanbeveling vanuit de landelijke vertegenwoordigers van de woonwagengemeenschap om woonwagenlocaties als onderdeel van een wijk of buurt te beschouwen en ze als zodanig te ontsluiten en niet los te situeren aan de rand van een kern.

4.2 De West Betuwse situatie

De huidige woningbouwopgave die we als gemeente West Betuwe hebben, behelst een flinke toevoeging van woningen aan de huidige woningvoorraad. Deze woningen zijn woningen bestemd voor verschillende doelgroepen die, in sommige gevallen, ook specifieke eisen hebben zoals 0-treden woningen voor ouderen waarbij rolstoeltoegankelijkheid een vereiste kan zijn.

De bouw van voorlopig 6 tot 12 nieuwe woonwagenstandplaatsen nemen we mee in de totale gemeentelijke woningbouwopgave. Na een nieuw behoefteonderzoek wordt een definitief aantal vastgesteld.

Qua afmeting van de woonwagenlocatie hanteren we het advies vanuit het beleidskader van BZK door de locatiegrootte vast te stellen aan de hand van deels de behoefte, en daarnaast ook te opteren voor kleine(re) locaties. Hierbij formuleren we de randvoorwaarde dat de woonwagenlocaties in de gemeente West Betuwe niet groter mogen zijn dan maximaal 8 woonwagenstandplaatsen. We achten deze maximale grootte (liever kleiner dus) passend bij de aard en omvang van de kernen in West Betuwe.

4.3. Toewijzingsbeleid

Woningzoekenden die in de gemeente West Betuwe in aanmerking willen komen voor een huurwoning van een van de dienstdoende woningcorporaties kunnen zich inschrijven bij het overkoepelend inschrijvingsplatform Woongaard. Indien de ingeschreven woningzoekende een woonwagenbewoner is die belangstelling heeft voor een woonwagenstandplaats kan deze, naast de standaard inschrijving, een aanvullend formulier bij de gemeente invullen om deze belangstelling kenbaar te maken. Bij de inschrijving is het afstammingsbeginsel van toepassing.

Wonen in een woonwagen is bijzonder en wordt door de gemeente alleen gefaciliteerd voor die mensen die aantoonbaar een afstammeling zijn van woonwagenbewoners. Aangezien 'het wonen in familieverband' een van de mensenrechtelijke kenmerken is van deze doelgroep, wordt er geen onderscheid gemaakt naar inkomen. Dus ook mensen met een inkomen boven de DAEB-grens staan op de 'wachtlust'. Vandaar dat de inschrijving en toewijzing van woonwagenstandplaatsen via de gemeente dient te lopen.

Aanbod en toewijzing van standplaatsen wordt als maatwerk gezien. In samenspraak met de leden van de doelgroep worden nieuwe beleidsregels voor de inschrijving en toewijzing van woonwagenstandplaatsen opgesteld en door het college vastgesteld.

4.4. Participatie en communicatie

De woonwagenbewoners ervaren een jarenlange achterstelling op onder meer huisvestingsgebied. Het vraagstuk speelt al vele jaren en is niet makkelijk oplosbaar gebleken. Dit heeft tevens geleid tot niet ingevulde verwachtingen, waardoor er een gebrek aan vertrouwen in de gemeente is. Het probleem kent vele lagen en betrokken partijen, waaronder uiteraard de woonwagenbewoners zelf en de corporaties en de gemeente zelf. De complexiteit en gevoeligheid van het vraagstuk, verschillende spelers met eigen kaders en belangen en een verschil in verwachtingen, zorgen voor bijzondere kenmerken van het probleem.

Er is een bewonerscommissie opgericht met een vertegenwoordiger van elke woonwagenlocatie. Ook vertegenwoordigers van de woningcorporaties worden actief uitgenodigd om als toehoorder aanwezig te zijn. Met deze bewonerscommissie wordt het te voeren beleid besproken en zij zullen adviseren over de inrichting van toekomstige nieuwe locaties en het toewijzingsbeleid.

4.5. Schoon, heel, veilig, legaal en bereikbaar

Steeds meer gemeenten en woningcorporaties werken met een meetinstrument om te toetsen hoe het met de leefbaarheid in een gebied is gesteld. Deze bouwstenen bestaan uit de thema's die bewoners zien als factoren die invloed hebben op hun perceptie op de leefbaarheid in hun (woon)omgeving. Een

woonomgeving die zowel schoon, heel als veilig is, wordt ervaren als prettig en aangenaam. Plekken waar het vies, stuk en onveilig is, roepen deze gevoelens niet direct op.

Vanuit de het oogpunt van leefbaarheid is het fijn en prettig als een woonomgeving schoon, heel en veilig is. Dit geldt eveneens voor een woonwagenlocatie. De plek waar de woonwagens samen staan, dient schoon te zijn en te blijven, net als elke andere wijk en/of buurt in een gemeente. Een woonwagen die kapot is, of er kapot uitziet, geeft geen prettig en uitnodigend aanzicht. Hetzelfde geldt voor een woning die niet of slecht onderhouden wordt. Het veiligheidsgevoel kent een subjectieve maatstaf en is afhankelijk van meerdere factoren. Doorgaans wordt een omgeving waar veel criminaliteit is als onveilig ervaren. Goede openbare verlichting kan er aan bijdragen dit veiligheidsgevoel te vergoten. Met de bouwsteen 'legaal' wordt in dit verband bedoeld dat bouwwerken en bedrijvigheid in een gebied ook met toestemming gevestigd moeten zijn. Illegaal geplaatste woonwagens, caravans of andersoortige (verblijfs)objecten dienen verwijderd te worden van de standplaatslocatie. Ook bedrijven die gevestigd zijn in een wijk of buurt dienen hiervoor toestemming te hebben om op die locatie handel te drijven. Gemeenten dienen hier actief op te controleren en te handhaven.

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

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

Legaal

Om een nieuwe woonwagenstandplaats (aanleg en inrichting) te realiseren, is een omgevingsvergunning nodig. Dit geldt ook voor de plaatsing van een woonwagen. Aanvragen en afgeven vindt plaats via de Omgevingsdienst Rivierenland 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.

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

Brandveiligheid

Als kader voor brandveiligheid geldt het Besluit bouwwerken leefomgeving 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 de genoemde beleidsregels. 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. Er moet een afstand zijn van 5 meter tussen clusters van 4 woonwagens.

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

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

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

Een dergelijke clustering van woonwagens is enkel een reële optie als ter compensatie extra aandacht wordt gegeven aan brandveiligheidsmaatregelen (bijvoorbeeld het gebruik van brandwerend materiaal,

opstellen zorgvuldig brandbestrijdingsplan en ontruimingsplan). De nadruk bij controles moet liggen op het waar nodig toevoegen van brandveiligheidszones en het opdelen van een locatie in brandveiligheidscompartimenten.

Vigerende omgevingsplannen en brandveiligheid

Er kan een nieuw omgevingsplan of een separaat BOPA⁹ voor de bestaande woonwagen-centra worden opgesteld of dit wordt meegenomen bij een nieuwe omgevingsvisie. Op basis van een omgevingsplan-wijziging kan een brandveilige plaatsing van (clusters van) woonwagens in de praktijk nog beter worden afgedwongen. Maar ook met de huidige omgevingsplannen kan in de meeste gevallen al handhavend worden opgetreden tegen het niet naleven van de regels van het omgevingsplan, waaronder (een groep) te dicht op elkaar geplaatste woonwagens of het dichtbouwen van de ruimten tussen de (clusters van) woonwagens zonder dat daarvoor de benodigde brandveiligheidsvoorzieningen zijn getroffen.

De eis die een verzekering oplegt om ook binnen een brandcompartiment tussen woonwagens tenminste 5 meter afstand te behouden is niet iets waar de gemeente op hoeft/kan handhaven. In een omgevingsplan kan de gemeente hier alleen qua positionering van de bouwvlakken rekening mee houden. En dan kan er handhavend opgetreden worden.

Bereikbaar

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

Ook zonder hofje blijft de culturele identiteit (het wonen in familieverband en het wonen in een woonwagen) behouden. Uitgangspunt is daarom dat de wegen in de omgeving zijn ingericht (of kunnen worden aangepast) volgens de landelijke richtlijnen c.q. gemeentelijke richtlijnen op basis van CROW-normen, waarbij rekening wordt gehouden met de te verwachten verkeersdruk. Hetzelfde geldt voor de parkeerruimte. Er moet voldoende parkeerruimte voor bewoners en bezoekers zijn op de (nieuwe) woonwagenlocatie(s). Hoeveel parkeervakken er nodig zijn, wordt berekend aan de hand van de gemeentelijke vastgestelde parkeernormen.

4.6 Duurzaam/BENG

Voor alle nieuwbouw in Nederland geldt dat deze vanaf 1 januari 2018 in principe gasloos moet zijn. Daarnaast gelden er steeds strengere eisen voor 'bijna energieneutrale gebouwen' (BENG). Woonwagens en standplaatsen zijn daar niet van uitgesloten, maar de eisen zijn in bepaalde gevallen onbetaalbaar voor deze specifieke woonvorm. Dat komt onder andere doordat de hypotheekmogelijkheden en Nationale Hypotheekgarantie voor een woonwagenbewoner veel beperkter zijn dan voor reguliere woningbezitters. 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.

Burgemeester en wethouders hebben, mits onderbouwd, dus de bevoegdheid om te besluiten een uitzondering te maken voor particuliere woonwageneigenaren en hen een ontheffing voor een gasaansluiting te verlenen¹⁰. Dit geldt zowel voor de bestaande als de nieuwe woonwagenlocaties en gebeurt nu al bij diverse gemeenten in den lande. De reden hiervoor is gelegen in het feit dat als een eigendoms-woonwagen nog niet is afgeschreven en deze nog goed bewoonbaar op de standplaats geplaatst kan worden, het kapitaalvernietigend zou werken als de maximale levensduur van de woonwagen niet kan worden benut.

Beleidskader 2 Locatie, omvang en aantal

Locatie

- De gemeente neemt de opgave van de realisatie van woonwagenstandplaatsen mee in de totale nieuwbouw woningbouwopgave.

9) BOPA = buitenplanse omgevingsplanactiviteit

10) Ontheffing van de Wet Voortgang Energietransitie

- De gemeente wijst de woningcorporaties erop dat het toevoegen van sociale woonwagendstandplaatsen in de gemeente deel uitmaakt van de bouwopgave.
- De woonwagendlocaties dienen brandveilig te zijn conform het Besluit bouwwerken leefomgeving.

De gemeente ziet er via de BOA's / handhaving op toe dat woonwagendlocaties (en de woonwagens) schoon, heel, veilig en legaal zijn.

Huurwoonwagens zijn BENG (Bijna Energie Neutrale Gebouwen).

Voor particuliere eigendomswoonwagens kunnen Burgemeester en Wethouders besluiten tot een uitzondering op/ontheffing van de wet Vet.

Redelijke termijn clausule

Indien blijkt dat niet binnen de redelijke termijn realisatie van nieuwe woonwagendstandplaatsen voorzienbaar is, vindt verder locatieonderzoek plaats.

Maximale omvang

Gemeente West Betuwe realiseert woonwagendlocaties met een maximale grootte van acht (8) woonwagendstandplaatsen passend bij de aard en omvang van de kernen in West Betuwe.

Hoofdstuk 5 Woonwagens, eigendom, huur en financiering

Inleiding

De uiterlijke verschijningsvorm van woonwagens is in de loop der jaren flink veranderd. Van de 'Pipowagen' (Rolleman) naar de VROM-woonwagen¹¹ om vervolgens naar woonwagendchalets te gaan met zelfs meerderen bouwlagen. Ook in duurzaamheid en energiezuinigheid is de woonwagen verder doorontwikkeld. In dit hoofdstuk nemen we deze thema's en de navolgende onderwerpen onder de loop en formuleren we meer beleidskaders. Zoals eerder aangegeven, de woonwagendbewoner heeft de wens om in een woonwagen te wonen in familieverband. Voor die bewoners die aangewezen zijn op de sociale huur mogelijkheden kijken we naar de mogelijkheden hiertoe. Voor de woonwagendbewoners met een inkomen boven de DAEB -inkomengrens wordt gekeken naar mogelijkheden om een standplaats te kopen of in erfpacht te krijgen.

5.1. Eisen aan de woonwagen

Het afschaffen van de Woonwagenwet bracht met zich mee dat de regelingen uit de Woningwet en het Bouwbesluit plots ook van toepassing werden op de standplaatsen en woonwagens die nog resteerden. Met name de woonwagendbewoners met een eigendomspositie kregen hierdoor de mogelijkheid om, mede door de afwezigheid van duidelijke (beleids)regels, op hun standplaatsen chaletachtige bouwwerken van houtskelet, met meerdere verdiepingen en afgewerkt met steenstrip, te laten verrijzen. De ouderwetse VROM woonwagen verdween langzaam aan uit het straatbeeld.

Conform de definitie uit de Woningwet is een woonwagen een voor bewoning bestemd gebouw dat is geplaatst op een standplaats en dat in zijn geheel of in delen kan worden verplaatst.

In de volksmond noemen we de woonwagendchalets of woonwagendwoningen eveneens een woonwagen en volgens de omschrijving in de Woningwet is dat veelal ook kloppend, maar voor woonwagendbewoners is het belangrijk dat hun wagen een fundering op staal heeft, wielen er onder en de vloer boven het maaiveld ligt met een opstapje voor de voordeur.

In 2019 is er een gerechtelijke uitspraak gedaan ten aanzien van een geschil waarbij een gemeente samen met een corporatie woonwagendchalets gereed had gemaakt voor woonwagendbewoners, maar dat de bewoners deze niet als woonwagen aan wilden merken. De rechter heeft de woonwagendbewoners hierin in het gelijk gesteld.

11) Deze VROM-wagen ontleende zijn naam aan het Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer dat sinds de jaren tachtig medeverantwoordelijk was voor het woonwagenbeleid. De woonwagens waren maximaal 17 bij 3,5 meter en de gemeenten boden de wagen aan woonwagendbewoners te huur aan.



VROM Woonwagen Bron: www.woonwagenwijzer.nl



Huurwoonwagen anno 2025



Stenen woonwagachalets in gemeente Nijmegen, locatie Teersdijk



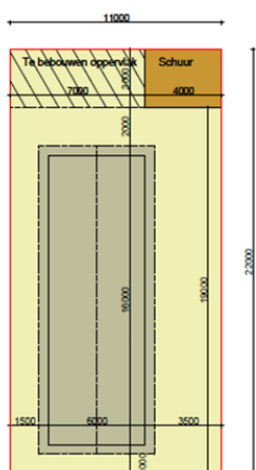
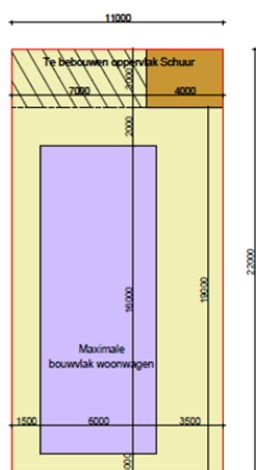
De nieuwe kleur

Levensduur

De levensduur van woonwagens is, mede door technologische ontwikkelingen, in de loop der jaren verlengd. Toch blijft het appels met peren vergelijken, als woonwagens vergeleken worden met reguliere stenen woningen. Daar waar stenen woningen met een tussentijdse renovatie een eeuw kunnen worden bewoond, is de levensduur van de nieuwe generatie woonwagens zo'n 50 jaar. In het verleden was dit 20 tot 25 jaar. Daarnaast hebben stenen woningen een aanzienlijke restwaarde; woonwagens zijn echt aan het einde van hun levensduur afgeschreven.

De West Betuwse situatie

In West Betuwe staan 53 woonwagens. Deze zijn gesitueerd op 8 verschillende woonwagenlocaties. Tijdens de gesprekken met de belangstellenden voor een nieuwe standplaats met woonwagen, is de vorm van de woonwagen met hen besproken. Om vanuit hetzelfde perspectief te communiceren en gelet op de jurisprudentie over dit onderwerp, is in alle gesprekken benoemd dat er onder de term 'huurwoonwagen' uitgegaan wordt van de traditionele woonvorm met een afmeting van $5 \times 15 = 75$ m² (exclusief overstekken van 50 cm) vergelijkbaar met de op de vorige bladzijde getoonde huurwoonwagen. (standplaatsgrootte = 11×22 meter = 242 m²).



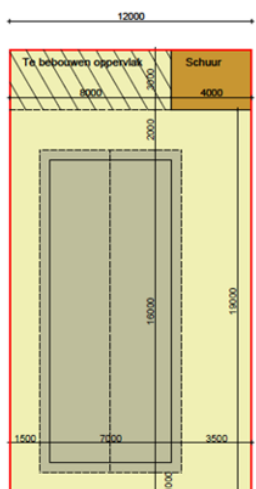
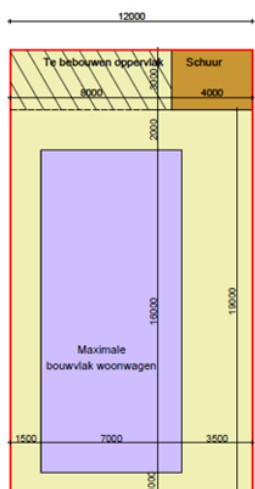
Legenda

- Standplaats
- Berging / unit
- Te bebouwen oppervlak
- Maximale bouwvlak woonwagen incl. overstekken
- Maximale afmeting woonwagen incl. overstekken

- Grootte standplaats 11 x 22 meter = 242 m²
- Grootte bouwvlak 6 x 16 meter = 96 m²
- Woonwagen 5 x 15 meter = 75 m²
- Goothoogte 4 m / Nokhoogte 5.5 m
- Grootte berging = 4 x 3 meter = 12 m²
- Ruimte eigen opstal(len) = 7 x 3 meter = 21 m²
- Resterende onbebouwde ruimte = 113 m²
- 2x parkeerplaatsen per standplaats in het openbaar gebied

Lichtgeel = onbebouwd = eisen brandveiligheid

Voorbeeld van maatvoering huurstandplaats + huurwoonwagen



Legenda

- Standplaats
- Berging / unit
- Te bebouwen oppervlak
- Maximale bouwvlak woonwagen incl. overstekken
- Maximale afmeting woonwagen incl. overstekken

- Grootte standplaats 12 x 22 meter = 264 m²
- Grootte bouwvlak 7 x 16 meter = 112 m²
- Woonwagen 6 x 15 meter = 90 m²
- Goothoogte 4 m / Nokhoogte 7 m
- Grootte berging = 4 x 3 meter = 12 m²
- Ruimte eigen opstal(len) = 8 x 3 meter = 24 m²
- Resterende onbebouwde ruimte = 116 m²
- 2x parkeerplaatsen per standplaats in het openbaar gebied

Lichtgeel = onbebouwd = eisen brandveiligheid

Voorbeeld van maatvoering koopstandplaats + eigen woonwagen



Woonwagens met kapverdieping

Analyse

De Woningwet geeft een ruime definitie van een woonwagen. Een woonwagengalet zou, ingevolge deze definitie, ook als woonwagen kunnen worden aangemerkt. Jurisprudentie leert dat woonwagena-bewoners in het gelijk zijn gesteld bij hun visie dat deze woningen geen gelijkenis hebben met de tra-ditionele woonwagen. De definitie van woonwagen dient dus goed omschreven te worden, zodat helder is waar partijen over spreken als ze het hebben over een woonwagen.

Beleidskader 3 Woonwagena

De gemeente verstaat onder woonwagena een voor bewoning bestemd gebouw dat op en standplaats is geplaatst en in zijn geheel of in delen kan worden verplaatst.

Een huurwoonwagena heeft een maximale breedte van 5 meter en een maximale lengte van 15 meter (exclusief overstekken van 50 cm rondom) en bestaat uit een enkele bouwlaag en waarbij de fundering van staal is en de vloer minimaal 60 cm boven het maaiveld ligt;

Een koopwoonwagena heeft een maximale breedte van 6 meter en een maximale lengte van 15 meter (exclusief overstekken van 50 cm rondom) en bestaat uit een bouwlaag met eventuele kapverdieping (nokhoogte max. 7 meter) en waarbij de fundering van staal is en de vloer minimaal 60 cm boven het maaiveld ligt;

Afbouw van (het aantal) woonwagenstandplaatsen is niet toegestaan zolang er behoefte is aan stand-plaatsen.

5.2. Huren of kopen

In de gemeente worden op dit moment nog 31 standplaatsen en enkele woonwagena verhuurd door de gemeente. Hierbij opereert het college feitelijk als een 'woningcorporatie'. Dit is erg onwenselijk en al in december 1999 is in het Besluit Beheer Sociale Huursector (BBSH) tussen de VNG en AEDES afge-sproken dat de dienstdoende corporaties de verhuur van standplaatsen zouden overnemen.

Net als bij reguliere woningen kennen woonwagena ook de mogelijkheid van huur en koop. Voor de huurwoonwagena zijn in veel gevallen de in de gemeente actieve woningcorporaties verantwoordelijk, mits de woonwagena-bewoner(s) tot de sociale doelgroep behoren van de woningcorporatie. Bij de ei-gendomswoonwagena zijn de constructies wat anders. Onderstaand beschrijven we de mogelijkheden van beide varianten. Vervolgens kijken we naar de situatie in gemeente West Betuwe en formuleren we, na analyse, de beleidsregels rondom huur- en koopwoonwagena.

Huurwoonwagena

Naast de woningbouwopgave voor woonwagengewoners zijn er nog tal van andere woningbouwopgaven waar gemeenten en woningcorporaties voor aan de lat staan. In de afgelopen jaren is het woningtekort enorm opgelopen en om dit in te lopen moeten er flink wat woningen worden toegevoegd. De wegwijzer Woonwagengewoonden en standplaatsenbeleid van de VNG schetst dan ook duidelijk het dilemma waar gemeenten en corporaties voor staan. Woonwagengewoonden zijn ten opzichte van reguliere woningbouw-woningen enorm prijzig, waardoor de financiële investering voor de bouw van woonwagengewoonden de druk op de reguliere woningbouw doet toenemen. Het simpelweg peilen van de behoefte aan woonwagengewoonden en deze behoefte vervolgens realiseren kent nog wel wat hordes.

De VNG-wegwijzer adviseert gemeenten om in hoofdlijnen de verantwoordelijkheden vast te leggen van de, bij de uitvoering van woonwagen- en standplaatsenbeleid, betrokken partijen. De kern hierbij is dat de woningcorporatie(s) verantwoordelijk dient te zijn voor het bieden van voldoende standplaatsen en woonwagengewoonden aan woonwagengewoners die qua inkomen tot de primaire doelgroep van de woningcorporaties behoren.

Ten aanzien van de te voorziene opgave voor de sociale huursector maken gemeenten, woningcorporaties en huurdersbelangenverenigingen afspraken in de prestatieafspraken. In het activiteitenoverzicht geven ze weer welke opgave ze voor ogen hebben. In de financiële onderbouwing van dit overzicht laat het zien welke investeringsruimte er is om aan het lokale volkshuisvestingsbeleid te voldoen. De geboden bijdrage van de woningcorporatie dient naar redelijkheid te zijn; de investeringen dienen in verhouding te staan tot het vermogen van de woningcorporatie(s) en tot de volkshuisvestelijke doelstellingen in de gemeente.

Gemeente en corporaties maken afspraken over beheer en onderhoud van de locaties, de woonwagengewoonden en de openbare ruimte, de aanleg van nieuwe standplaatsen, de kwaliteitseisen en technische vereisten aan woonwagengewoonden en de toewijzing van standplaatsen

Koop/Eigendom woonwagengewoonden

Voor woonwagengewoonden die een inkomen hebben boven de sociale inkomensgrens en in een woonwagen willen wonen, stelt het beleidskader BZK dat ook voor hen wonen in een woonwagen, in familieverband, mogelijk moet worden gemaakt. Duidelijk moet zijn welke maatregelen worden getroffen om in voldoende standplaatsen voor andere (hogere) inkomensgroepen te voorzien en wat hierin de rol van de gemeente is.

Bij koopstandplaatsen is een eventuele aanwezige huisvestingsverordening niet van toepassing. Eigenaren van de standplaatsen kunnen in de basis eigenhandig beslissen aan wie zij het eigendom overdragen bij verkoop, dit hoeft dus niet direct een familielid of zelfs woonwagengewoondenaar te zijn. Om dit te voorkomen worden kwalitatieve verplichtingen opgenomen in de koopcontracten zoals het eerst terugleveren aan de gemeente en dat de beoogde koper moet kunnen aantonen een afstammeling te zijn van woonwagengewoondenaars. Privaatrechtelijk kunnen er afspraken gemaakt worden over zelfbewooningsplicht en het recht van eerste terugkoop door gemeente bij verkoop maar deze houden in rechte niet immer stand.

Gemeenten die uitsluitend koopstandplaatsen hebben behouden de positieve verplichting, vanuit het beleidskader BZK, om goede voorwaarden te scheppen voor woonwagengewoondenaars om binnen een redelijke termijn kans te maken op een standplaats. Een veelgehoord misverstand daarbij is dat een zeer kleine groep een voorkeursbehandeling zou krijgen ten opzichte van reguliere inwoners van de gemeente. Een groot verschil met reguliere inwoners is echter, zoals hiervoor uiteengezet, dat het reguliere woonbeleid hier doorgaans niet in strijd is met mensenrechten.

De West Betuwse situatie

Er zijn in West Betuwe 8 woonwagenlocaties met woonwagengewoonden. Alle aanwezige standplaatsen worden verhuurd door de gemeente of zijn in particulier eigendom. Bijna alle woonwagengewoonden zijn particulier eigendom. Als gemeente hebben wij echter geen taak om sociale woonruimte te verhuren. Aangezien corporaties feitelijk het liefst alleen huurstandplaatsen met huurwoonwagengewoonden willen overnemen en verhuren, willen we naar een gaan situatie met alleen koop-koopstandplaatsen (staat dus een eigen woonwagen op) of huur-huurstandplaatsen (een gehuurde standplaats met een huurwoonwagen).

Uit de behoeftepeiling 2019 is gebleken dat er van de 15 belangstellenden 3 personen in de realisatie van hun woonwens afhankelijk zijn van de woningcorporatie. Zij opteren voor een huurwoonwagen. Er zijn 12 belangstellenden die een midden tot hoog inkomen genieten, zij komen niet in aanmerking voor een huurwoonwagen in het sociale segment. De meesten betreffen overigens kermisexploitanten die graag bij willen bouwen op het eigen terrein in Rumpt.

Analyse

Er zijn mogelijkheden voor huurwoonwagens en woonwagens in eigendom. Met name de in de wijzer van de VNG genoemde mogelijke eigendomsconstructies geven echter niet de garantie dat deze standplaatsen en woonwagens bestemd blijven voor de doelgroep. De kaders schrijven voor dat het ook voor de midden- en hogere inkomens mogelijk gemaakt moet worden om in een woonwagen te wonen in familieverband. Er rust geen verplichting op gemeenten om eigendom van standplaatsen mogelijk te maken voor woonwagengebouwen.

Met de verantwoordelijke woningcorporaties kan gekeken worden naar het beschikbaar stellen van kavels, met huurwoonwagens, voor het midden- en hoge segment. De standplaatsen blijven derhalve beschikbaar voor de doelgroep en de toewijzing en het beheer in handen van de woningcorporatie(s).

Beleidskader 4 Huur en Koop

Huur

- De woningcorporaties in de gemeente West Betuwe zijn verantwoordelijk voor de realisatie van woonwagenstandplaatsen met huurwoonwagens voor zover deze bestemd zijn voor woonwagengebouwen die in de huisvesting afhankelijk zijn van sociale huur.
- Gemeente en woningcorporaties kunnen eventueel standplaatsen met huurwoonwagens beschikbaar voostellen woonwagengebouwen met een midden- of hoger inkomen. Hierover maken zij nadere afspraken.
- De woningcorporatie(s) draagt zorg voor kwalitatief goede huurwoonwagens.
- De woningcorporatie(s) draagt zorg voor het beheer en onderhoud van huurwoonwagens en de standplaatsen waarop deze zijn geplaatst.
- De gemeente is primair verantwoordelijk voor de toewijzing van de huurwoonwagens in samenspraak met de woningcorporaties.
- De woningbouwopgave voor woonwagens wordt vastgelegd in prestatieafspraken.

Koop:

- Woonwagengebouwen die alleen een standplaats huren en hier een eigen woonwagen op hebben aan, kunnen de door hen gehuurde standplaats kopen.
- De gemeente levert bij uitbreiding van het aantal standplaatsen bouwrijpe kavels aan die recht-hebbende woonwagengebouwen die een inkomen hebben boven de DAEB-grens.

5.3. Grondoverdracht, aankoop en verkoop

Bij de verkoop van standplaatsen en grond wordt uitgegaan van een marktconforme prijs op basis van taxatie. De gemeente verkoopt de grond aan een woningcorporatie en aan woonwagengebouwen met een inkomen boven de DAEB-grens. De verkoopvoorwaarden worden per verkooptransactie besproken en vastgelegd met partijen.

De woningcorporatie kan de grond vervolgens verhuren met een huurwoonwagen aan woonwagengebouwen. Het verkopen van huurstandplaatsen kan lokaal leiden tot uitdunning van het sociale huurbestand. We spreken met de corporaties af dat bestaande en nieuwe huurstandplaatsen met huurwoonwagens niet mogen worden vervreemd en tot de sociale kernvoorraad horen en blijven behoren.

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 (= Didam-arrest).
- Alle belanghebbenden (gemeente, standplaatszoekenden, derden, etc.) zijn gebaat bij een transparant verdeelsysteem van schaarse woonwagenstandplaatsen.
- De private koper van gemeentegrond zal onderworpen worden aan een Bibobtoets.
- De gemeente stelt het omgevingsplan vast.
- In overleg leggen partijen de inrichting van de standplaatsen vast.

5.4. Beheer en onderhoud

De gemeente blijft tijdens de overgangsperiode waarin standplaatsen met een huur-koop standplaats voorlopig nog blijven bestaan, verantwoordelijk voor beheer en onderhoud. Onderzocht wordt hoe dit het beste vorm gegeven kan worden. Beheer en onderhoud kan worden uitbesteed, zoals nu ook gedaan wordt, maar de gemeente kan ook zelf het beheer en onderhoud uitvoeren.

5.5. Kosten en financiering

Het realiseren van woonwagenstandplaatsen met woonwagens is, in verhouding tot de realisatie van reguliere (huur) eengezinswoningen, duur. Zo heeft de specifieke woonvorm een relatief groot ruimtebeslag. Een kavel voor een woonwagen is twee tot drie keer zo groot als voor een reguliere sociale huurwoning. Daarnaast zorgt de lage bebouwingsdichtheid ervoor dat de kosten van o.a. civieltechnische werkzaamheden, aanleg van leidingwerk, riolering en afwatering, relatief hoog zijn, omdat deze kosten

verdeeld worden over een lager aandeel eenheden. De BENG normeringen zorgen voor betere, maar ook veel duurdere woonwagens.

Bovenstaande blijkt uit een onderzoek naar de kosten van woonwagendstandplaatsen van oktober 2022¹². De conclusie van dit onderzoek luidt dat, op basis van de toen beraamde kosten en uitgaven, er geen sprake is van een rendabele en kostendekkende exploitatie.

Corporaties staan aan de lat voor het realiseren van sociale huisvesting. Gezien de verhouding in bouw- en exploitatiekosten tussen reguliere woningbouw en woonwagendrealisatie, mag het duidelijk zijn dat zij vragen om extra financiële bijdragen voor deze bouwopgave. Collectief en individueel hebben corporaties zich bij het ministerie gemeld met de vraag om extra middelen. Men is in afwachting van antwoord.

De West Betuwse situatie

Gemeente West Betuwe kan niet anders dan zich houden aan de thans geldende afspraken voor de aan- en verkoop van grond. Tegen een marktconforme prijs, op basis van taxatie. Uitzonderingen hierop kunnen we niet maken, voor geen enkele doelgroep.

Zodra we meer concreet in beeld hebben waar woonwagendrealisatie in de gemeente plaats kan vinden, gaan we met de corporatie(s) in gesprek om afspraken te maken over de wijze en omvang van financiering van de realisatie en maken we afspraken over de realisatie van de nieuwe woonwagendstandplaatsen en het plaatsen van de woonwagens en de verhuur van deze woonvorm.

5.6. Géén hypotheek

Financiering van huisvesting is geen taak voor een gemeente, dat geldt ook voor het verstrekken van leningen voor de aankoop van een woning of woonwagen. Echter, de gemeente kan een uitzondering maken op de regel, zolang deze uitzondering goed onderbouwd is, er geen andere redelijke oplossing voorhanden is en de regeling een maatschappelijk doel nastreeft.

Dit maatschappelijk doel vormt de kern, namelijk woonwagendbewoners een redelijke kans bieden om de standplaats (en woonwagen) te kunnen kopen. Een woonwagendbewoner die een lening of hypotheek wil voor de aankoop van een standplaats en/of woonwagen krijgt te maken met vele afwijzingen of onredelijk zware eisen.

Zo is de Rabobank op dit moment de enige bank die een hypotheek aanbiedt voor een woonwagendstandplaats/woonwagen. Maar de Rabobank stelt naast de (reguliere) inkomenseis ook dat een hypotheek alleen mogelijk is in combinatie met een NHG. De NHG-norm voor een standplaats is € 61.000,- en voor een woonwagen is dit € 172.000,- inclusief BTW (per 1 januari 2025). Een reguliere standaard woonwagen (die aan de BENG eisen voldoet) kost echter minimaal €189.000,- exclusief BTW.

Dit betekent dat een woonwagendbewoner geen hypotheek krijgt, ook al heeft hij of zij voldoende inkomen. De (Rabo)bank weigert een hypotheek te verstrekken zonder gekoppelde Nationale Hypotheek Garantie (NHG). De bewoners mogen geen eigen geld inbrengen. Sterker nog, in het NHG bedrag moeten ook de kosten van de bank, de notaris, het kadaster, de overdrachtsbelasting, e.d. zijn meegenomen.

In de praktijk komt dit erop neer dat een woonwagendbewoner nauwelijks de aankoop van een standplaats en/of woonwagen kan financieren, zoals een dit voor een woning wel kan. Er zijn gewoon geen financiële aanbieders op de markt en de aanbieders die wel bereid zijn een hypotheek te verstrekken, zoals de Rabobank, stellen eisen die in de praktijk niet werkbaar zijn. Wij willen daarom als gemeente gaan onderzoeken hoe we de verkoop alsnog kunnen regelen.

Beleidskader 5 Grond en financiering

Grondverkoop/ Grondaankoop

- Grondaankoop en verkoop ten behoeve van woonwagendbewoning geschiedt tegen een marktconforme prijs op basis van taxatie.
- De gemeente is verantwoordelijk voor het omgevingsplan.
- De gemeente publiceert in het kader van het Didam arrest voorafgaand aan de notariële levering van de grondverkoop standplaats (aan corporatie of woonwagendbewoner) de voorgenomen verkoop.
- De gemeente en woningcorporaties maken afspraken over de inrichting van de standplaats(en).
- De gemeente onderzoekt de mogelijkheden tot verkoop van huur-koop standplaatsen aan de zittende huurders of diens (klein)kinderen.

¹²<https://www.tweedekamer.nl/downloads/document?id=2023D17606>

Financiering

De gemeente maakt nadere afspraken over de financiering en verdeling van eventuele kosten met woningcorporaties zodra er meer zicht is op uitbreiding van de bestaande woonwagenlocaties en/of één of meerdere nieuwe woonwagenlocaties.

Hoofdstuk 6 Uitvoering en vervolg

Inleiding

Als gemeente willen we het beleid op orde hebben om wonen voor iedereen mogelijk te kunnen maken. Het vaststellen van woonwagen- en standplaatsenbeleid is een eerste stap om ook voor de doelgroep woonwagenbewoners het wonen in onze gemeente blijvend mogelijk te maken. Het beleid vormt de basis voor de toekomst. De voortgang wordt gemonitord en indien nodig, wordt het beleid bijgesteld of aangevuld.

6.1. De vervolgstappen

Een aantal onderwerpen wordt in 2025 en 2026 verder uitgewerkt.

Verhuurbeleid woonwagenstandplaatsen

Er worden beleidsregels opgesteld om de inschrijving en de toewijzing van woonwagenstandplaatsen te regelen. Deze beleidsregels worden besproken met de bewonerscommissie waarin een afvaardiging van de verschillende woonwagenlocaties zitting heeft. De beleidsregels worden vastgesteld door het college in het vierde kwartaal van 2025.

Nieuw behoefteonderzoek

In 2019 is regionaal een behoefteonderzoek uitgevoerd. De uitkomsten voor West Betuwe zijn in hoofdstuk 3 toegelicht. De richtlijn die door het Rijk is gegeven, is dat een dergelijk onderzoek elke vier jaar moet worden uitgevoerd. Daarom wordt in het derde kwartaal van 2025 een nieuw behoefteonderzoek uitgevoerd. Op basis daarvan wordt bepaald hoeveel standplaatsen de komende jaren opgenomen moeten worden in het gemeentelijk woningbouwprogramma. Voorlopig is dit aantal vastgelegd op 6 tot 12 standplaatsen.

Locatie nieuwe standplaatsen

We gaan onderzoeken waar nieuw standplaatsen gerealiseerd kunnen worden. We onderzoeken of bestaande woonwagenlocaties uitgebreid kunnen worden. Dit doen we in de tweede helft van 2025. Daarnaast kijken we in welke nieuwe woningbouwplannen ook een aantal woonwagenstandplaatsen opgenomen kunnen worden. Bij beide opties kijken we naar de financiële aspecten.

Overdracht woningcorporaties

Beide corporaties hebben zelf beleid opgesteld ten aanzien van woonwagens en woonwagenstandplaatsen. Het overdragen en realiseren van woonwagenstandplaatsen en huurwoonwagens past hier in. We gaan in de tweede helft van 2025 in gesprek met de woningcorporaties KleurrijkWonen en De Kernen over de voorwaarden waaronder overdracht kan plaatsvinden.

Verkoop

In hoofdstuk 5 is ingegaan op de onmogelijkheid voor woonwagenbewoners om een hypotheek af te sluiten voor de aankoop van een woonwagenstandplaats. Vanuit de bewonerscommissie komt echter duidelijk naar voren dat er een grote wens is om de standplaats die mensen nu huren van de gemeente, te kunnen kopen. Daarom gaan we nader onderzoeken wat de mogelijkheden zijn om de huidige standplaatsen te verkopen aan de zittende huurders, dan wel hun kinderen of kleinkinderen. We brengen daarbij de financiële consequenties in beeld. In het eerste kwartaal van 2026 wordt een voorstel aan het college voorgelegd.

BIJLAGE – Schetstekeningen bestaande woonwagenlocaties

Asperen Graswalseweg - huurstandplaatsen



Beesd Pastoor J. van Hovestraat – particulier eigendom



Geldermalsen Meersteeg - huurstandplaatsen



Geldermalsen Notarisappel - huurstandplaatsen



Herwijnen Basil Scarfflaan – huurstandplaatsen



Heukelum Dwarsweg - huurstandplaatsen



Rumpt Haafkensweg /Zijlsteeg

Niet ingetekend. Deze locatie is particulier eigendom van familie Eckelboom, kermisexploitanten.

Waardenburg De Griend - huurstandplaatsen

