

Woonwagen-en- standplaatsenbeleid

INLEIDING

De gemeente Zaltbommel telt 5 woonwagenlocaties met in totaal 25 standplaatsen met woonwagens. De standplaatsen zijn deels in eigendom van de woningcorporaties en worden door hen verhuurd.

Het Ministerie van Binnenlandse zaken en Koninkrijksrelaties (BZK) heeft op 12 juli 2018 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. In het eerste hoofdstuk treft u een samenvatting van de 5 beleidskaders die de basis vormen voor dit nieuwe beleid. In hoofdstuk twee treft u de geschiedenis van woonwagenbewoning in Nederland om u te voorzien van de nodige achtergrondinformatie. Vervolgens leest u in hoofdstuk drie welke (landelijke en lokale) beleidskaders van belang zijn voor de formulering van ons beleid. In hoofdstuk vier leggen we de basiskaders voor onze gemeente vast die aangeven wat we gaan doen om vervolgens in hoofdstuk vijf de kaders te formuleren hoe we dit gaan doen. In hoofdstuk zes beschrijven we de vorm en de financiële kaders.

Na vaststelling van dit beleid volgt de uitwerking van:

- Samen met gemeente Maasdiel stellen we een inschrijvings- en toewijzingssystematiek op. Hierin komen de regels omtrent verdeling en volgordebepaling van woonwagenstandplaatsen. Dit hebben we afgesproken in de Woonvisie en in de prestatieafspraken.
- in 2026 volgt locatieonderzoek voor de ontwikkeling van een nieuwe locatie met woonwagenstandplaatsen.

1. SAMENVATTING WOONWAGENBELEID IN VIJF BELEIDSKADERS

In deze samenvatting staan de beleidsuitgangspunten kort geformuleerd die de basis vormen voor het nieuwe beleid. In de hoofdstukken hieronder worden de uitgangspunten nader toegelicht. De beleidsuitgangspunten zijn gebaseerd op:

- De landelijke beleidskaders ten aanzien van woonwagenbeleid en standplaatsen;
- De 'Wegwijzer gemeentelijk woonwagen- en standplaatsenbeleid' van de Vereniging van Nederlandse Gemeenten (VNG) uit 2021;
- Het adviesrapport 'Een thuis voor iedereen';
- De rapportage 'Woonwagenbewoner zoekt standplaats' van de Nationale Ombudsman;
- Relevant lokaal beleid zoals de Woonvisie;
- Behoeft onderzoek

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

1. *Juridisch;*
Waar zijn we als gemeente binnen het juridisch en mensenrechtelijk kader toe verplicht? Met andere woorden, wat moeten we?
2. *Moreel;*
Waar voelen we ons als gemeente toe verplicht? Met andere woorden, wat past bij ons als gemeente?
3. *Financieel;*
Hebben we inzichtelijk wat de gemiddelde realisatie van een woonwagenstandplaats met woonwagen kost? Welke eventuele consequenties zijn hieraan verbonden?

BELEIDSKADER 1 - BEHOEFTE EN REDELIJKE TERMIJN

Afstammingsbeginsel

- Gemeente Zaltbommel maakt, met inachtneming van de culturele kenmerken van de woonwagengebouwer, wonen in een woonwagen in familieverband voor woonwagengebouwers, die voldoen aan het afstammingsbeginsel, mogelijk in de gemeente Zaltbommel.

Toevoeging naar behoefte

- Gemeente Zaltbommel voegt naar de huidige behoefte woonwagenstandplaatsen toe welke is vastgesteld op 20 woonwagenstandplaatsen. (Peiljaar 2024, Q4)

Redelijke termijn

- Gemeente Zaltbommel hanteert een redelijke termijn van 10 jaar voor de realisatie van deze woonwagenstandplaatsen met als peiljaren 2019 (behoefte 10 woonwagens) en 2024 (Q4, voor de overige 10 woonwagens).

Nieuwe behoeftepeiling

- Gemeente Zaltbommel voert in 2030 een nieuwe behoeftepeiling uit onder woonwagengebouwers om zicht te houden op de verwachte behoefte in de toekomst.

BELEIDSKADER 2 - LOCATIE EN OMVANG

Locatie

- Gemeente Zaltbommel neemt de opgave van de realisatie van 20 woonwagenstandplaatsen mee in de totale nieuwbouw woningbouwopgave van wijk- of gebiedsontwikkeling.
- Gemeente Zaltbommel wijst de woningcorporaties erop dat het toevoegen van woonwagenstandplaatsen in de gemeente deel uitmaakt van de bouwopgave.
- De woonwagenlocaties dienen brandveilig gemaakt te worden conform het Bbl. De gemeente wordt hierin bijgestaan door de brandweer en Veiligheidsregio Gelderland-Zuid.

Redelijke termijn clausule

- Indien blijkt dat niet binnen de redelijke termijn realisatie van deze woonwagenstandplaatsen voorzienbaar is, vindt locatieonderzoek plaats. Met de huidige indicatie van de behoefte, gaan we ervanuit dat een extra locatie voor nieuwe standplaatsen nodig is.

Maximale omvang

- Gemeente Zaltbommel realiseert woonwagenlocaties met een maximale grootte van acht (8) woonwagenstandplaatsen. Een omvang van 8 standplaatsen is passend bij de aard van Zaltbommel. De locatie met 9 standplaatsen blijft intact.

3 - WOONWAGEN, DUURZAAMHEID EN KWALITEITSEISEN

Woonwagen

- Gemeente Zaltbommel verstaat onder Woonwagen: 'Een voor bewoning bestemd gebouw dat op een 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;
- We volgen landelijke wetgeving omtrent definities. Afwijkingen van bovenstaande is mogelijk wanneer wetgeving dit toelaat en het alternatief als passend wordt ervaren door de doelgroep;
- Gemeente Zaltbommel ziet er samen met de woningcorporaties op toe dat woonwagens en/of woonwagenlocaties schoon, heel, veilig en legaal zijn. Hiervoor worden uitvoeringsregels handhaving en veiligheid woonwagenlocaties opgesteld en vastgesteld.

Verbod op afbouw

- Afbouw van woonwagenstandplaatsen is niet toegestaan zolang er behoefte is aan standplaatsen.

Energiezuinig/Duurzaam

- Huurwoonwagens zijn BENG (Bijna Energie Neutrale Gebouwen).
- Voor particuliere eigendomswoonwagens kunnen Burgemeester en Wethouders besluiten tot een uitzondering op de wet VET¹.

1) Wet Voortgang Energietransitie (Wet Vet)

BELEIDSKADER 4 - HUUR EN KOOP

Huur

- De dienstdoende woningcorporaties in de gemeente Zaltbommel zijn verantwoordelijk voor de realisatie van woonwagendstandplaatsen met huurwoonwagend voor zover deze bestemd zijn voor woonwagendbewoners die in de huisvesting afhankelijk zijn van sociale huur.
- Gemeente en woningcorporatie(s) stellen eventueel standplaatsen met huurwoonwagend beschikbaar voor woonwagendbewoners met een midden- of hoger inkomen. Hierover maken zij nadere afspraken.
- De woningcorporatie(s) draagt zorg voor kwalitatief goede huurwoonwagend (overeenkomstig met de hiervoor geldende wet en regelgeving zoals bouwbesluit leefomgeving) nadat zij deze op haar (corporatie) plaatsen heeft geplaatst, en;
- De woningcorporatie(s) draagt zorg voor het beheer en onderhoud van huurwoonwagend en hun standplaatsen en de openbare ruimte (als deze openbare ruimte overgedragen is aan de woningcorporaties, anders blijft het de verantwoordelijkheid van de gemeente) waarin deze zijn geplaatst en;
- De gemeente is primair verantwoordelijk voor de toewijzing van de huurwoonwagend in samenspraak met de corporatie.
- De woningbouwopgave voor woonwagend wordt vastgelegd in prestatieafspraken.

Koop

- Woonwagendbewoners kunnen in de gemeente Zaltbommel een standplaats in eigendom krijgen;
- De gemeente levert bouwrijpe kavels aan die rechthebbende woonwagendbewoners die een inkomen hebben boven de DAEB-grens².

BELEIDSKADER 5 - GROND EN FINANCIERING

Grondverkoop / Grondaankoop

- Grondaankoop en verkoop ten behoeve van woonwagendbewoning geschiedt tegen een marktconforme prijs op basis van taxatie, zie hiervoor ook de grondprijzenbrief;
- Gemeente Zaltbommel maakt voorafgaand aan de overdracht de grondaankoop openbaar bekend;
- Gemeente en woningcorporaties maken afspraken over de inrichting van de standplaats(en).

Financiering

- Gemeente Zaltbommel maakt nadere afspraken over de financiering en verdeling van eventuele kosten met de corporatie(s) zodra er meer zicht is op uitbreiding van de bestaande woonwagendlocaties en/of één of mogelijk meerdere nieuwe woonwagendlocaties.

2. WAAR KOMEN WE VANDAAN

De woonwagencultuur kent een lange en bewogen geschiedenis. Erkenning van de cultuur als immaterieel erfgoed is echter pas sinds 2014³ in Nederland een feit.

Naar schatting zijn er in Nederland zo'n 50.000 mensen die deel uitmaken van deze culturele groep. Dit kunnen (voormalig) woonwagendbewoners 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.

2.1 Gevolgen intrekking Woonwagenwet

Een belangrijk keerpunt in de geschiedenis van woonwagendbewoning 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 woonwagendbewoners 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 woonwagend. Gemeenten kozen in grote getalen voor een uitsterfbeeld waardoor zich geen nieuwe woonwagendbewoners konden

2) Regels voor toewijzen aan de doelgroep | Diensten van algemeen economisch belang (DAEB): [https://www.volkshuisvestingnederland.nl/onderwerpen/daeb/toewijzen-door-woningcorporaties/regels-voor-toewijzen-aan-de-doelgroep#:~:text=De%20belangrijkste%20doelgroep%20van%20woningcorporaties,%E2%82%AC%2054.847%20\(prijspeil%202025\).](https://www.volkshuisvestingnederland.nl/onderwerpen/daeb/toewijzen-door-woningcorporaties/regels-voor-toewijzen-aan-de-doelgroep#:~:text=De%20belangrijkste%20doelgroep%20van%20woningcorporaties,%E2%82%AC%2054.847%20(prijspeil%202025).)

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

vestigen, omdat plaatsen die vrijkwamen niet meer mochten worden opgevuld. Landelijk nam het aantal standplaatsen enorm af. Woonwagengebieden waren voor wonen aangewezen op reguliere huisvesting.

In de jaren die volgden vroegen woonwagengebieden bij diverse instanties op landelijk niveau aandacht voor de voor hen aanwezige hiaten in het gemeentelijk woonwagengebeid. 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 woonwagengebieden. Ook vond hij dat gemeenten het recht van woonwagengebieden om te leven volgens hun culturele identiteit onvoldoende erkenden en faciliteerden. Hij schreef er in 2017 het rapport 'Woonwagengebieder zoekt standplaats'⁴ over.

2.2 Geldende wet- en regelgeving

Specifieke wetgeving ten aanzien van woonwagengebieden 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.

2.3 De Zaltbommelse situatie

De gemeente Zaltbommel telt 5 woonwagenlocaties met in totaal 25 standplaatsen met woonwagens. De standplaatsen zijn deels in eigendom van woningcorporaties en deels in eigendom van particulieren.

Nr.		Adres	Aantal standplaatsen
1	Aalst	Kamillestraat	4
2	Nederhemert	Zietfortseweg	3
3	Zaltbommel	Middelweide	9
4	Zaltbommel	Adelheid van Gelrestraat	4
5	Zaltbommel	Spellewaardsestraat	5
		TOTAAL	25

3. NIEUWE BELEIDSKADERS

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'⁵ 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 woonwagengebeid. Deze handvatten hebben geen dwingend karakter en bezitten niet de kracht van 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 woonwagengebeid voor de gemeente Zaltbommel.

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

5) https://vng.nl/sites/default/files/publicaties/2018/beleidskader_gemeentelijk_woonwagen-_en_standplaatsenbeleid_002.pdf.

3.1 Landelijk beleidskader Woonwagen- en Standplaatsenbeleid vanuit BZK

In het beleidskader formuleert het Ministerie richtlijnen waartussen 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.

Het kader heeft betrekking op standplaatsen voor woonwagens voor mensen die zich van generatie op generatie als woonwagenbewoner hebben gemanifesteerd, of ze op dit moment daadwerkelijk in een woonwagen wonen is niet van belang. Hieronder vallen Roma, Sinti, 'reizigers' en rondreizende kermis-exploitanten en circusartiesten.

(BZK, juli 2018). De redelijke termijn komt overeen met de termijn die binnen de gemeente gebruikelijk is om in aanmerking te komen voor een sociale huurwoning, in gemeente Zaltbommel is de termijn hiervoor 10 jaar.

De Vereniging van Nederlandse Gemeenten (VNG) bracht in navolging van het beleidskader in mei 2021 een speciale 'Wegwijzer gemeentelijk woonwagen- en standplaatsenbeleid' uit⁶. 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 Zaltbommel hebben we dit stappenplan als leidraad aangehouden voor de te nemen stappen en acties.

3.2 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 enorm tekort aan (passende) woonruimte en de krapte op de woningmarkt was nog nooit zo 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. Vanuit de Wet Versterking regie volkshuisvesting geeft de overheid sturing 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 hun werkgebied.

Nu veel mensen op zoek zijn naar passende woonruimte, is het van groot belang dat ook aandachtsgroepen, die vaak meer dan alleen een woning nodig hebben, niet vergeten worden. In het adviesrapport 'een thuis voor iedereen'⁷ 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.

3.3 (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- worden zij anders behandeld dan andere inwoners.

3.4 Relevant lokaal beleid

Gemeente Zaltbommel staat voor flinke opgaven op het gebied van wonen. We hebben een groot woningtekort en er moeten de komende jaren veel woningen bij komen. De opgaven voor gemeente

6) VNG, mei 2021.

7) <https://open.overheid.nl/documenten/ronl-dfe59a4dce3367cfe84d95284838a8b69af70d4d/pdf>

Zaltbommel liggen niet enkel in de aantallen, maar ook - en vooral - in de kwaliteit en de leefbaarheid van onze woningen en wijken. We streven naar een passende gemeente, waar iedere Bommelaar goed kan wonen.

In de Woonvisie Bommelerwaard 2021-2025⁸ heeft de gemeente opgenomen dat over de woonwagenlocaties in regionaal verband afspraken worden gemaakt. Er zijn 25 bestaande woonwagenstandplaatsen, met een behoefte geïnventariseerd in december 2019 aan ca 10 extra woonwagens en/of standplaatsen (6 inwonende kinderen en 5 spijtoptanten).

In gemeente Zaltbommel kennen we ten opzichte van andere gemeenten in de regio een hoge woonwagendichtheid (aantal standplaatsen versus het aantal 'reguliere' woningen): 2,2 per 1.000 woningen versus 1 per 1.000 in Maasdriel). De woonbehoefte is echter leidend om te bepalen of uitbreiding van het aantal standplaatsen nodig is. Uit de woonbehoefte blijkt dat er binnen de gemeente Zaltbommel behoefte is aan meer standplaatsen. Als uitbreiding van het aantal standplaatsen op de huidige locaties niet in voldoende mate mogelijk is, zal de ontwikkeling van een nieuwe locatie nodig zijn.

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 Woonwagenstandplaatsen 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; zie blz. 11 in het rapport). 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

Bij vervolgonderzoek naar een nieuwe locatie nemen we indien nodig de mogelijkheid mee voor een locatie die kan voorzien in de standplaatsenbehoefte voor de gehele Bommelerwaard. Het is van belang om te bewaken dat de standplaatsen in de toekomst beschikbaar blijven voor woonwagenbewoners uit de Bommelerwaard, die behoren tot de doelgroep van de woningcorporatie. Daarom zetten we samen met gemeente Maasdriel voor de Bommelerwaard een inschrijfsysteem op. Daarmee kunnen vrijkomende standplaatsen worden toegewezen aan Bommelerwaardse woonwagenbewoners.

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 Zaltbommel 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.

Voor woonwagenbewoners staat het leven in een woonwagen voor 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 gemeente Zaltbommel en ook niet elders in Nederland en Europa. 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 gemeente Zaltbommel. Gelet op de woonwagencultuur en het belang dat wordt gehecht aan familieverbanden, laten we voor woonwagens andere toewijzingsregels gelden dan bij andere sociale huurwoningen.

3.5 Overige uitgangspunten 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:

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

8) <https://lokaleregelgeving.overheid.nl/CVDR661077/1>

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

3. *Financieel;*

Hebben we inzichtelijk wat de gemiddelde realisatie van een woonwagenstandplaats met woonwagen kost? Welke eventuele consequenties zijn hieraan verbonden?

Aan de hand van deze toetsing hebben we beleidsuitgangspunten geformuleerd die u opgesomd ziet in diverse blauwe kaders. (Zie ook de samenvatting in hoofdstuk 1)

4. BASIS VOOR HET BELEID IN GEMEENTE ZALTBOMMEL

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 gemeente Zaltbommel 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.

4.1 Behoeftetepeiling 2019, afstammingsbeginsel

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 Zaltbommel.

Woonwagenbewoner; (College voor de Rechten van de Mens)

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.

In de gesprekken met de belangstellenden hebben we besproken of er in hun geval sprake was van het *afstammingsbeginsel*.

Afstammingsbeginsel⁹ ; (College voor de Rechten van de Mens)

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.

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

Spijtoptant; (Wegwijzer gemeentelijk woonwagen en standplaatsenbeleid - VNG)

Mensen die in het verleden vanuit een woonwagen zijn verhuisd naar een reguliere (stenen) woning maar graag opnieuw een woonwagen zouden willen betrekken.

Onder 'geïnteresseerden' wordt ook verstaan partners die samen een eigen standplaats/woonwagen willen hebben; die tellen dan als 1. Onderstaande tabellen geven de uitkomsten weer van het regionaal onderzoek gehouden eind 2019:

9) 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, aldus het Beleidskader, p. 20.

Nr.		Adres	Aantal standplaatsen	Wachtlĳst
1	Aalst	Kamillestraat	4	1
2	Nederhemert	Zietfortseweg	3	1
3	Zaltbommel	Middelweide	9	0
4	Zaltbommel	Adelheid van Gelrestraat	4	0
5	Zaltbommel	Spellewaardsestraat	5	2
6	Spijtoptanten			4
7	Buiten de regio			1
		TOTAAL	25	9

4.2 Gestelde behoefte (onderzoek 2024)

Degenen die in 2019 hebben aangegeven 'standplaatszoekende' te zijn, zijn als eerste weer benaderd om te achterhalen of zij nog steeds standplaatszoekend zijn. Dit bleek bij 7 van 8 personen het geval. De persoon van buiten de regio is buiten beschouwing gelaten.

De 2e ronde gesprekken die op 15 november 2024 zijn gehouden, waren met degenen die gereageerd hebben op de oproep van de gemeente om deel te nemen aan het 2e behoefte onderzoek.

Er zijn 16 gesprekken gevoerd op het gemeentehuis. Telefonisch volgden de dagen er na nog eens 6 gesprekken. In totaal stellen naast de 7 resterende personen uit 2019 nog eens 22 personen behoefte te hebben aan een standplaats in deze gemeente. Van deze deelnemers hebben alle personen directe familiebanden met de huidige woonwagenbewoners in de gemeente Zaltbommel.

Vraag	Aantal
Ingevuld en ondertekend interview	29
Woont in huis	26
Woont op standplaats:	3
<i>Adelheid Van Gelrestraat - Zaltbommel (4)</i>	0
<i>Kamillestraat - Aalst (4)</i>	1
<i>Middelweide - Zaltbommel (9)</i>	0
<i>Spellewaardsestraat - Zaltbommel (5)</i>	1
<i>Zietfortseweg - Nederhemert (3)</i>	1
Aantal inwonende kinderen:	26
<i>Onder de 15 jaar</i>	20
<i>Tussen de 15 en 20 jaar</i>	5
<i>Vanaf 21 jaar</i>	1
Ingeschreven als standplaatszoekende ¹⁰	3
Wil naar huurstandplaats met huurwoonwagen	18
Wil kopen en een eigen woonwagen plaatsen	11
Inkomen onder de huurtoeslaggrens	18
Met welke woonwagenlocatie is men familiaar verbonden?	
<i>Verbonden aan de voormalige locatie Hoge Weg</i>	6
<i>Verbonden aan de Kamillestraat in Aalst</i>	2
<i>Verbonden aan de Middelweide in Zaltbommel</i>	5
<i>Verbonden aan de Spellewaardsestraat in Zaltbommel</i>	8
<i>Verbonden aan de Zietfortseweg in Nederhemert</i>	5
Geen verbinding met woonwagenlocaties binnen de gemeente	3
Interesse in deelname klankbordgroep	7

10) Slechts 3 van de 29 personen geven aan zich te hebben ingeschreven op een wachtlĳst. Volgens zeggen kon men zich niet inschrijven, en het had toch geen zin omdat de gemeente en corporaties hen discrimineren en negeren.

Echter, de reële behoefte kan minder zijn. Dit kan blijken uit nader onderzoek en nadere analyse van diverse factoren. Daarbij kunnen de volgende factoren een rol spelen:

1. Geïnteresseerde voldoet niet aan de eisen die een corporatie stelt voor het aangaan van een huurcontract.
2. Geïnteresseerde is financieel dan wel maatschappelijk gezien niet in staat om een eigen standplaats en woonwag en te bewonen (o.a. persoonlijke gesteldheid, behoefte aan financiële en dagelijkse ondersteuning).
3. Geïnteresseerde stelt geen dringende behoefte te hebben aan een eigen standplaats of stelt randvoorwaarden die niet (eenvoudig) nagekomen kunnen worden (wensen/eisen met betrekking tot locatie, woonvorm, grootte standplaats e.d.).
4. Geïnteresseerde is relatief jong en dient rekening te houden met de redelijke termijn waar woningzoekenden (over het algemeen) rekening dienen te houden (in gemeente Zaltbommel is de gemiddelde wachttijd voor woningzoekenden die een grondgebonden woning zoeken 10 jaar).
5. Geïnteresseerde voldoet niet aan het afstammingsbeginsel, heeft geen directe familieleden met woonwag enbewoners in gemeente Zaltbommel of heeft geen duurzame binding met de gemeente.

De gemeente wordt geadviseerd om de groep van 29 geïnteresseerden nader te beoordelen, mede in samenspraak met de corporaties. In hoeverre is het reëel dat de geïnteresseerde in staat is om een standplaats duurzaam te bewonen?

Redenen voor dit advies is omdat, ondanks de wil daartoe, er meerdere factoren zijn die leiden tot de onmogelijkheid om alle standplaatszoekenden op (relatief) korte termijn te voorzien in een standplaats. De betreffende factoren zijn onder meer:

- Schaarste aan grond;
- Financiële beperkingen;
- Ontbreken van directe familiebanden met bestaande bewoners in de gemeente;
- Ontbreken van een duurzame sociale binding met de gemeente;
- Niet voldoen aan afstammingsbeginsel;
- Kaders vanuit landelijk woonwag enbeleid.

Zodra de beleidsregels voor inschrijving en toewijzing door het college zijn vastgesteld, krijgen de deelnemers individueel een inschrijfformulier toegezonden, waarbij meerdere bewijsstukken dienen te worden aangeleverd. Pas dan kan er een meer reële wachttijd worden opgesteld. 4.3 Conclusie behoeftepeiling na analyse en beleidsuitgangspunten

Gemeente Zaltbommel conformeert zich aan de voorgeschreven kaders en hanteert het voorgeschreven beleidskader BZK waarbij de culturele kenmerken van woonwag enbewoners worden gewaarborgd. Gemeente Zaltbommel hanteert het beleidsuitgangspunt dat wonen in een woonwag en voor woonwag enbewoners die voldoen aan het afstammingsbeginsel mogelijk is als er sprake is van een familiere relatie met de overige woonwag enbewoners binnen de gemeente Zaltbommel.

Om recht te doen aan de invulling van de gepeilde behoefte en het daarop gevolgde onderzoek wil gemeente Zaltbommel 20 woonwag enstandplaatsen toevoegen in de gemeente Zaltbommel.

4.4 Redelijke termijn

Om vast te stellen binnen welk tijdsbestek deze woonwag enstandplaatsen 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 Zaltbommel ligt deze wachttijd op zo'n 10 jaar. Uitgaande van het jaartal dat de woonwag enbewoners via BZK weer rechten kregen (2 juli 2018), zou realisatie voorzien moeten zijn in het jaar 2029.

4.5 Herhaling behoeftepeiling

Hel beleidskader BZK stelt dat indien de behoefte toeneemt, ook hieraan binnen een redelijke termijn gevolg aan 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. In 2030 zullen we opnieuw een inventarisatie van de woonbehoefte uitvoeren.

Beleidskader 1 (behoefte en redelijke termijn)

Afstammingsbeginsel

- ***Gemeente Zaltbommel maakt, met inachtneming van de culturele kenmerken van de woonwag enbewoner, wonen in een woonwag en in familieverband voor woonwag enbewoners, die voldoen aan het afstammingsbeginsel, mogelijk in de gemeente Zaltbommel.***

Toevoeging naar behoefte

- ***Gemeente Zaltbommel voegt naar de huidige behoefte woonwagenstandplaatsen toe, welke is vastgesteld op 20 woonwagenstandplaatsen. (Peiljaar 2024, Q4)***

Redelijke termijn

- ***Gemeente Zaltbommel hanteert een redelijke termijn van 10 jaar voor de realisatie van deze woonwagenstandplaatsen (met als peiljaar van de 1e behoeftepeiling 2019 en voor het resterende deel van de opgave peiljaar 2024).***

Nieuwe behoeftepeiling

- ***Gemeente Zaltbommel zal in 2030 een nieuwe behoeftepeiling uitvoeren onder haar woonwagengebwoners.***

4.6 Inschrijving en toewijzing

Samen met gemeente Maasdriel doet de gemeente een voorzet voor de vast te stellen beleidsregels voor inschrijving en toewijzing en bespreekt deze met de klankbordgroep. Deze beleidsregels gelden pas na vaststelling door het college. Alleen mensen die kunnen aantonen daadwerkelijk af te stammen van woonwagengebwoners kunnen zich inschrijven (= *afstammingsbeginnel*). Hierbij wordt onderscheidt gemaakt in toewijzing van een vrijkomende standplaats op een bestaande woonwagenlocatie en bij toewijzing van standplaatsen op een nieuwe locatie om het leven in familieverband te kunnen faciliteren

5. WAAR, WAT EN WIE

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.

Gemeente Zaltbommel 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 Zaltbommelse 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 voorzien leest u onderstaand.

5.1 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 grote 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.

5.2 De Zaltbommelse situatie

De huidige woningbouwopgave die we als gemeente Zaltbommel 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 20 nieuwe woonwagenstandplaatsen nemen we mee in de totale gemeentelijke woningbouwopgave.

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 Zaltbommel niet groter mogen zijn dan maximaal 8 woonwagenstandplaatsen. We achten deze maximale grootte (liever kleiner dus) passend. Een grotere woonwagenlocatie past niet bij de aard en omvang van ons als gemeente.

Beleidskader 2 (Locatie en omvang)

Locatie

- **Gemeente Zaltbommel neemt de opgave van de realisatie van 20 woonwagenstandplaatsen mee in de totale nieuwbouw woningbouwopgave.**
- **Gemeente Zaltbommel wijst de woningcorporaties erop dat het toevoegen van sociale woonwagenstandplaatsen in de gemeente deel uitmaakt van de bouwopgave.**
- **De woonwagenlocaties dienen brandveilig gemaakt te worden conform het Bbl. De gemeente wordt hierin bijgestaan door de brandweer en Veiligheidsregio Gelderland-Zuid¹¹.**

Redelijke termijn clausule

- **Indien blijkt dat niet binnen de redelijke termijn realisatie van deze woonwagenstandplaatsen voorzienbaar is, vindt locatieonderzoek plaats.**

Maximale omvang

- **Gemeente Zaltbommel realiseert woonwagenlocaties met een maximale grootte van acht (8) woonwagenstandplaatsen.**

5.3 Toewijzingsbeleid

Woningzoekenden die in de gemeente Zaltbommel in aanmerking willen komen voor een huurwoning van een van de dienstdoende woningcorporaties kunnen zich inschrijven bij het overkoepelend inschrijvingsplatform Woongaard¹². 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 maken¹³. Bij de inschrijving is het afstammingsbeginsel van toepassing.

Aanbod en toewijzing van standplaatsen wordt als maatwerk gezien. In samenspraak met de leden van de doelgroep worden nieuwe 'beleidsregels inschrijvings- en toewijzing woonwagenstandplaatsen gemeente Zaltbommel 2025' opgesteld.

Deze 'Beleidsregels inschrijvings- en toewijzing woonwagenstandplaatsen' worden door het college van Burgemeester en Wethouders vastgesteld.

¹¹) Veiligheidsregio Gelderland-Zuid // <https://vrgz.nl/>

¹²) <https://woongaard.mijndak.nl/Home>

¹³) <https://www.zaltbommel.nl/woonwagen>

5.4 Participatie en communicatie

De woonwagenbewoners ervaren een jarenlange achterstelling op o.m. 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 actieve corporaties binnen onze gemeente. 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 de woonwagenlocaties; 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 adviseren over de inrichting van toekomstige nieuwe locaties en het toewijzingsbeleid.

5.5 Schoon, heel, veilig, legaal en bereikbaar

Steeds meer gemeenten en woningcorporaties [Ot1.1]werken met een meetinstrument om te toetsen hoe het met de leefbaarheid in een gebied is gesteld. Hiervoor zijn bouwstenen ontwikkeld vanuit de overkoepelende branche verenging voor woningcorporaties Aedes¹⁴. 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 van de pijlers behelst de onderwerpen 'Schoon, heel en veilig'. 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 onderkomen 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 verblijfsobjecten 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.

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 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 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.

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 geldt hierbij het Bbl¹⁵ en de 'Handreiking Brandveiligheid van woonwagens en woonwagenlocatie' van de voormalige VROM-inspectie. Op geen enkele woonwagenlocatie in gemeente Zaltbommel

¹⁴ [infographic-bouwstenen-meetinstrument-leefbaarheid \(aedes.nl\)](https://infographic-bouwstenen-meetinstrument-leefbaarheid/aedes.nl)

¹⁵ Bbl = Besluit bouwwerken leefomgeving // <https://wetten.overheid.nl/BWBR0041297/2025-01-01>

wordt eigenlijk voldaan aan de prestatie-eis uit het Bouwbesluit. Dit betreft de eis dat er een afstand moet zijn van 5 meter tussen clusters van 4 woonwagens.

De brandveiligheid van woonwagens en woonwagenlocaties dient te voldoen aan de bouwtechnische eisen zoals geformuleerd in het vigerende Bouwbesluit/Bbl. Zowel voor nieuwbouw als bestaande bouw geldt dat er maximaal vier woonwagens en nevenfuncties met een totale gebruiksoppervlakte van maximaal 1.000 m² in een brandcompartiment mogen liggen.

Als het gaat om de branddoorslag en brandoverslag zit er veel verschil tussen nieuwbouw en bestaande bouw. Voor nieuwbouw geldt dat de weerstand tegen branddoorslag en brandoverslag van een woonwagen naar een andere woonwagen ten minste 30 minuten is. Bij de bepaling van deze weerstand wordt uitgegaan van een identieke maar spiegel symmetrisch op een afstand van 5 meter geplaatste 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 de 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 BOPA¹⁶ voor de bestaande woonwagencentra worden opgesteld. Op basis van deze voorgenoemde omgevingsplanwijziging 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.

In een brandcompartiment liggen maximaal 4 woonwagens met bijbehorende nevenfuncties. Het gebruiksoppervlakte van de wagens inclusief de nevenfuncties bedraagt niet meer dan 1000m². Tussen 2 brandcompartimenten (2 clusters van maximaal 4 woonwagens) geldt er een weerstand tegen brandoverslag en branddoorslag van tenminste 30 minuten, of de afstand tussen deze 2 clusters is 5 meter. Daarnaast geldt dat tussen 2 woonwagens (gezien tussen de 2 clusters) een afstand zit van 5 meter waarbij deze afstand wordt bepaald op basis van spiegelsymmetrie. Kortom:

Maximaal 4 woonwagens welke samen binnen 1 brandcompartiment liggen mogen volgens de wetgever tegen elkaar aan geplaatst worden. Tussen 2 woonwagens van verschillende brandcompartimenten geldt een fysieke afstand van 5 meter (op basis van spiegelsymmetrie ligt iedere woonwagen op 5 meter van elkaar af, dus tenminste fysiek 2,5 meter vanaf de perceelgrens). Tussen nevenfuncties van de woonwagens (bergingen e.d.) in verschillende brandcompartimenten geldt een wdbdo van tenminste 30 minuten.

De eis die een verzekering oplegt om ook binnen een brandcompartiment tussen woonwagens tenminste 5 meter afstand te behouden is niet iets waar de gemeente op hoeft/kan handhaven. In een omgevingsplan kunnen wij hier alleen qua positionering van de bouwvlakken rekening mee houden. Als we dat doen kan de gemeente wel handhavend optreden.

Omgevingsvergunning

¹⁶ BOPA = buitenplanse omgevingsplanactiviteit

Het nieuwe woonwagenbeleid vormt een nieuw ijkmoment om, in die gevallen waarin een bouwwerk is gebouwd zonder of in afwijking van de omgevingsvergunning of in strijd met het omgevingsplan, te bepalen of de gemeente als bevoegd bestuursorgaan daartegen wenst op te treden.

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

In het kader van handhaving zal steeds moeten worden bepaald of de overtreding door middel van een omgevingsvergunning te legaliseren is. Ook kan van handhaving worden afgezien als handhaving onevenredig is in verhouding tot het daarmee te dienen belang.

Indien een omgevingsvergunning dient te worden aangevraagd zal de benodigde omgevingsvergunning worden aangevraagd door de eigenaar van de gronden. De volgende uitgangspunten zullen hierbij in acht worden genomen:

1. Voor alle op het ijkmoment bestaande woonwagens zal een omgevingsvergunning moeten worden uitgevraagd, behoudens die woonwagens die er al voor 1995 stonden of woonwagens van na 1995 waarvoor reeds een omgevingsvergunning is verleend.
2. Voor de bijgebouwen die aanwezig zijn op het ijkmoment zal voor het maximaal 33m² (4 x 3 = 12 m² berging, en 7 x 3 = 21 m² bebouwingszone eigen opstallen) een omgevingsvergunning dienen te worden aangevraagd. Deze bijgebouwen moeten ook aan de overige eisen van het omgevingsplan voldoen. In overleg met de bewoners van de standplaats zal de situatietekening worden opgesteld voor wat betreft de bijgebouwen die al dan niet gelegaliseerd kunnen worden.
3. Voor het overige worden de bijgebouwen niet gelegaliseerd. Dit houdt in dat deze bijgebouwen moeten worden verwijderd door de bewoners. Mocht dit niet gebeuren, zal hierop worden gehandhaafd.

Voor woonwagens en bijgebouwen die na het ijkmoment worden gebouwd, verbouwd of waarvoor anderszins vergunning plichtige activiteiten plaatsvinden, zal een aanvraag omgevingsvergunning door de eigenaar van de woonwagen moeten worden gedaan. Deze aanvragen worden getoetst aan het dan geldende omgevingsplan en aan de dan geldende eisen van het Bouwbesluit.

Handhaving

Wat in het Woonwagenbeleid gemeente Zaltbommel buiten het begrip woonwagens valt zijn toercaravans en andere kampeermiddelen (zoals omschreven in artikel in APV Artikel 4:13). Voor het bewonen van toercaravans op woonwagenstandplaatsen zal daarom geen omgevingsvergunning worden afgegeven. Indien een woonwagenbewoner in een toercaravan op een van de woonwagenlocaties woont, zal ook in deze de gemeente het publiekrechtelijke spoor bewandelen, zoals hierboven is uiteengezet.

Bij handhaving van een situatie waarbij sprake is van strijdigheid met de APV geldt dat het bestuursorgaan onder meer een redelijke belangenafweging moet verrichten. Dat houdt in dat bij de vraag of bevoegdheid tot handhaving bestaat dat er ook wordt gekeken of het bestuursorgaan in algemene zin inspanningen verricht om standplaatsen te creëren. Aangezien de gemeente Zaltbommel de extra standplaatsen wil realiseren n.a.v. behoefte, is dit geen reden tot legalisatie. Indien echter sprake is van een gedoogsituatie door het bestaan van een mantelzorgrelatie, dan zal de gemeente dit belang afwegen tegen andere belangen, bijvoorbeeld het waarborgen van de bouwtechnische kwaliteit van een woonruimte (Bouwbesluit / Besluit bouwwerken leefomgeving), brandveiligheid, openbare veiligheid, bescherming van de gezondheid en het al dan niet toestaan van vergelijkbare woonvormen (zoals Tiny Houses op wielen).

Uitgangspunten illegaal in gebruik genomen gemeenteground en terugvordering

Bij sommige standplaatsen is er wellicht sprake van illegaal grondgebruik. Deze gronden zijn overwegend in eigendom van de gemeente. Als er sprake is van én illegale bouwsels én illegaal in gebruik genomen grond, zal de gemeente eerst het publiekrechtelijke spoor bewandelen: waarschuwing versturen voor wat betreft illegale bouwwerken en hierin meenemen dat de grond zal worden teruggevorderd.

Indien huurders de niet te vergunnen opstallen niet zelf verwijderen, zal een formeel handhavingstraject worden doorlopen waarbij de sloop op kosten van de betreffende huurder gebeurt, met voor hen de mogelijkheid tot bezwaar en beroep.

Bereikbaarheid

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.

liseerd, 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 verkeersdrukte. Hetzelfde geldt voor de parkeerruimte. Er moet voldoende parkeerruimte voor bewoners en bezoekers zijn op de (nieuwe) woonwagenlocatie(s). Hoeveel parkeervakken er nodig zijn, berekenen we aan de hand van de gemeentelijke Parkeernormennota.

5.6 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 Hypotheekgarantiegrens 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.

Uitgangspunt is dat nieuwe woonwagenstandplaatsen bij voorkeur en indien mogelijk worden aangesloten op warmtenet of stadsverwarming. Een ontheffing van de wet Voortgang Energietransitie (Wet VET) is voor particulieren woonwageneigenaren mogelijk. Zo blijft het doorlopen van een wooncarrière voor woonwagenbewoners mogelijk en doet de gemeente tegelijkertijd recht aan haar eigen duurzaamheidsprincipes.

Burgemeester en wethouders hebben, mits onderbouwd, dus de bevoegdheid om te besluiten een uitzondering¹⁷ te maken voor particuliere woonwageneigenaren en hen een ontheffing voor een gasaansluiting te verlenen. De reden hiervoor is gelegen in het feit dat als een in eigendomswoonwagen nog niet afgeschreven is 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.

6. WOONWAGENS, EIGENDOM, HUUR EN FINANCIERING

De uiterlijke verschijningsvorm van woonwagens is in de loop der jaren flink veranderd. Van de 'Pipowagen' (Rolleman) naar de 'VROM-woonwagen' om vervolgens naar woonwagenchalets 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 loep en formuleren we onze beleidskaders. Zoals eerder aangegeven, de woonwagenbewoner 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 woonwagenbewoners met een inkomen boven de DAEB¹⁸ -inkomensgrens, bespreken we de mogelijkheden om een standplaats te kopen of in erfpacht te krijgen.

6.1 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 woonwagenbewoners 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 woonwagen¹⁹ verdween langzaam uit het straatbeeld.

Woonwagen ; (Woningwet art 1 lid 1)

¹⁷ Ontheffing van de Wet Voortgang Energietransitie

¹⁸ DAEB = Diensten van algemeen economisch belang. Woningcorporaties moeten ten minste 85% van de vrijkomende sociale huurwoningen (met een huurprijs tot € 879,66, prijspeil 2024, ook wel DAEB-woningen genoemd) toewijzen aan hun doelgroepen.

¹⁹ 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 woonwagenbewoners te huur aan. Voor meer info zie: Godrie-van Gils, Woonwagenbewoners laten zich niet afschaffen. Eburon: Delft 2018, vanaf p. 148.

Zijnde een voor bewoning bestemd gebouw dat is geplaatst op een standplaats en dat in zijn geheel of in delen kan worden verplaatst,



VROM Woonwagen Bron: www.woonwagenwijzer.nl



Huurwoonwagen anno 2025



Stenen woonwagena chalets in gemeente Nijmegen, locatie Teersdijk



De nieuwe kleur

In de volksmond noemen we de woonwagenalets of woonwagenwoningen eveneens een woonwagen en volgens de omschrijving in de Woningwet is dat veelal ook kloppend, maar voor woonwagenbewoners 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 woonwagenalets gereed had gemaakt voor woonwagenbewoners, maar dat de bewoners deze niet als woonwagen aan wilden merken. De rechter heeft de woonwagenbewoners hierin in het gelijk gesteld.

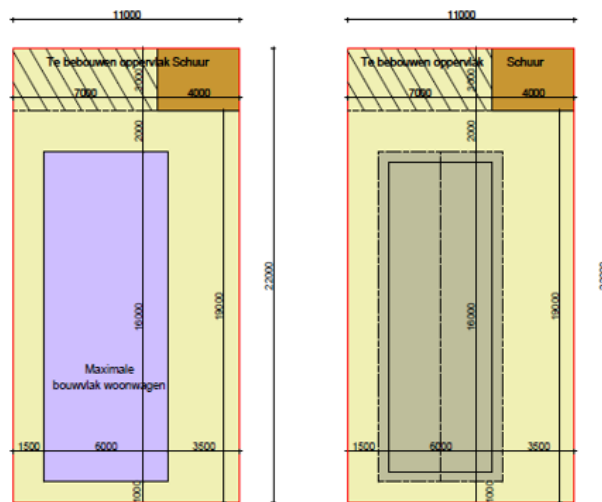
20

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 Zaltbommelse situatie

De gemeente Zaltbommel telt 5 woonwagenlocaties met in totaal 25 standplaatsen met woonwagens. 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 x 15 m² vergelijkbaar met de op de vorige bladzijde getoonde huurwoonwagen. (standplaatsgrootte = 11 x 22 meter = 242 m²)



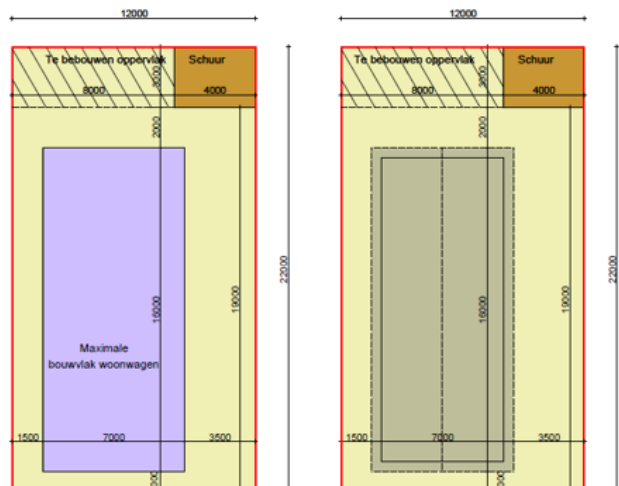
Legenda

- 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 in relatie tot en brandveiligheidsregels



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 kooptandplaats + eigen woonwagens in relatie tot en brandveiligheidsregels



Woonwagens met kapverdieping

6.2 Analyse

De Woningwet geeft een ruime definitie van een Woonwagen. Een woonwagenalet zou, ingevolge deze definitie, ook als woonwagen kunnen worden aangemerkt. Jurisprudentie leert dat woonwagenaletbewoners in het gelijk zijn gesteld bij hun visie dat deze woningen geen gelijkenis hebben met de traditionele 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. We volgen de hierboven omschreven definitie van woonwagens, en volgen landelijke wetgeving omtrent definities. Afwijkingen van bovenstaande is mogelijk wanneer wetgeving dit toelaat en het alternatief als passend wordt ervaren door de doelgroep.

Leefbare buurten en wijken dragen bij aan het gevoel van veiligheid. Deze leefbaarheid is aan de hand van de bouwstenen meetbaar. Het strekt tot aanbeveling dat de gemeente, samen met de woningcorporatie, toeziet op de leefbaarheid. Samen dragen ze zorg voor het schoon, heel en veilig hebben en houden van de woonwagens en de woonwagenlocatie.

Gemeente is bevoegd te handhaven indien er sprake is van illegale activiteiten. De wettelijke normen voor duurzaamheid gelden ook voor woonwagens, mits er geen sprake is van onnodige kapitaalvernietiging.

Beleidskader 3 (Woonwagen, duurzaamheid en kwaliteitseisen)

Woonwagen:

- Gemeente Zaltbommel verstaat onder Woonwagen:
- Een voor bewoning bestemd gebouw dat op en standplaats is geplaatst en in zijn geheel of in delen kan worden verplaatst
- De woonwagen 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 of een bouwlaag met kapverdieping (goothoogte 4 meter / nokhoogte 7 meter) en waarbij de fundering van staal is en de vloer minimaal 60 cm boven het maaiveld ligt;
- Gemeente Zaltbommel ziet erop toe dat woonwagens en/of woonwagenlocaties schoon, heel, veilig, bereikbaar en legaal zijn.

Verbod op afbouw:

- Afbouw van woonwagenstandplaatsen is niet toegestaan zolang er behoefte is aan standplaatsen.

Energiezuinig/Duurzaam:

- Huurwoonwagens zijn BENG (Bijna Energie Neutrale Gebouwen).
- Voor particuliere eigendomswoonwagens kunnen Burgemeester en Wethouders besluiten tot een uitzondering op / ontheffing van de wet VET ²¹.

6.3 Huren of kopen

Net als bij reguliere woningen kennen woonwagens ook de mogelijkheid van huur en koop. Voor de huurwoonwagens zijn in veel gevallen de in de gemeente actieve woningcorporaties verantwoordelijk, mits de woonwagenbewoner(s) tot de sociale doelgroep behoren van de woningcorporatie. Bij de eigendomswoonwagens zijn de constructies wat anders. Onderstaand beschrijven we de mogelijkheden van beide varianten. Vervolgens kijken we naar de situatie in gemeente Zaltbommel en formuleren we, na analyse, de beleidsregels rondom huur- en koopwoonwagens.

Huurwoonwagens

Naast de woningbouwopgave voor woonwagenbewoners 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 Woonwagen en standplaatsenbeleid van de VNG schetst dan ook duidelijk het dilemma waar gemeenten en corporaties voor staan. Woonwagens zijn ten opzichte van reguliere woningbouw-woningen enorm prijzig, waardoor de financiële investering voor de bouw van woonwagens de druk op de reguliere woningbouw doet toenemen. Het simpelweg peilen van de behoefte aan woonwagens en deze behoefte vervolgens realiseren kent nog wel wat hordes.

²¹ Wet Voortgang Energietransitie (Wet Vet)

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 woonwagens aan woonwagenbewoners die qua inkomen tot de primaire doelgroep van de woningcorporaties behoren²².

Ten aanzien van de te voorziene opgave voor de sociale huursector maken gemeenten, woningcorporaties en huurdersbelangenverenigingen afspraken in de prestatieafspraken. In het jaarlijkse 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 het(s) en tot de volkshuisvestelijke doelstellingen in de gemeente.

Het woonwagen- en standplaatsenbeleid vergt doorgaans de nodige uitwerking om alle beleidsregels rondom onder andere het beheer, de aanleg van nieuwe standplaatsen, de technische vereisten aan woonwagens en de toewijzing van standplaatsen toe te lichten. Het strekt tot de aanbeveling van VNG om dit in een separaat beleidsplan²³ op te nemen wat zich specifiek richt op het woonwagen- en standplaatsenbeleid. Aspecten die hierin kunnen worden opgenomen zijn onder andere:

- Randvoorwaarden met betrekking tot locaties.
- Randvoorwaarden ten aanzien van kwaliteit van woonwagens.
- Rollen en verantwoordelijkheden ten aanzien van onderhoud en beheer van woonwagens, standplaatsen en openbare ruimte.
- Uitgangspunten met betrekking tot de toewijzing van standplaatsen.

Koop/Eigendom woonwagens

Voor woonwagenbewoners 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.

Ook de VNG-wegwijzer schrijft voor dat het 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.²⁴ De wegwijzer omschrijft ook de constructie van een huurstandplaats met een eigen woonwagen, welke tot veel afspraken, waarborgen en dilemma's kan leiden. 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 woonwagenbewoner te zijn. Om dit te voorkomen worden kwalitatieve verplichtingen opgenomen in de koopcontracten zoals het eerst terug leveren aan de gemeente en dat de beoogde koper moet kunnen aantonen een afstammeling te zijn van woonwagenbewoners. Gemeenten die uitsluitend koopstandplaatsen hebben behouden de positieve verplichting, vanuit het beleidskader BZK, om goede voorwaarden te scheppen voor woonwagenbewoners om binnen een redelijke termijn kans te maken op een standplaats.

Privaatrechtelijk kunnen er afspraken gemaakt worden over zelfbewoningsplicht en het recht van eerste terugkoop door gemeente bij verkoop maar deze houden in rechte niet immer stand.²⁵

De Zaltbommelse situatie

Er zijn in gemeente Zaltbommel 5 woonwagenlocaties met woonwagens. Alle aanwezige standplaatsen worden verhuurd door de corporaties of zijn in particulier eigendom. Wij als gemeente hebben echter geen taak om sociale woonruimte te verhuren. Aangezien corporaties het liefst alleen huurstandplaatsen met huurwoonwagens willen, zullen de huur-koop standplaatsen (staat dus een eigendomswoonwagen op) verkocht aan de huidige huurders of diens (klein)kind.

Uit de behoeftepeiling 2025 is gebleken dat er van de 29 belangstellenden 18 personen in de realisatie van hun woonwens afhankelijk zijn van de woningcorporatie. Zij opteren voor een huurwoonwagen. Er zijn 11 belangstellenden die een midden tot hoog inkomen genieten, zij komen niet in aanmerking voor een huurwoonwagen in het sociale segment.

²² Wegwijzer VNG Woonwagen- en Standplaatsenbeleid, pag.37

²³ Wegwijzer VNG Woonwagen- en Standplaatsenbeleid, pag.37

²⁴ Wegwijzer VNG Woonwagen- en Standplaatsenbeleid, pag. 37

²⁵ Wegwijzer VNG Woonwagen- en Standplaatsenbeleid, pag. 50

Analyse

Het beleidskader schept mogelijkheden voor huurwoonwagens en woonwagens in eigendom. Met name de in de wegwijzer 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 woningcorporatie(s) kan gekeken worden naar het beschikbaar stellen van kavels, met huurwoonwagen, 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 dienstdoende woningcorporaties in de gemeente Zaltbommel 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 stellen eventueel standplaatsen met huurwoonwagen beschikbaar voor woonwagengebouwen met een midden- of hoger inkomen. Hierover maken zij nadere afspraken.
- De woningcorporatie(s) draagt zorg voor kwalitatief goede huurwoonwagens (overeenkomstig met de hiervoor geldende wet- en regelgeving) en;
- De woningcorporatie(s) draagt zorg voor het beheer en onderhoud van huurwoonwagens en hun standplaatsen en de openbare ruimte waarin deze zijn geplaatst en;
- De gemeente is primair verantwoordelijk voor de toewijzing van de huurwoonwagens in samenwerking met de betreffende woningcorporatie(s).
- De woningbouwopgave voor woonwagens wordt vastgelegd in prestatieafspraken.

Koop:

- Woonwagengebouwen kunnen in de gemeente Zaltbommel een standplaats kopen;
- • De gemeente levert bouwrijpe kavels aan die rechthebbende woonwagengebouwen die een inkomen hebben boven de DAEB-grens.

6.4 Grondoverdracht, aankoop en verkoop

De verkoop van de gronden vindt plaats tegen 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 aan woonwagengebouwen met een huurwoonwagen. Het verkopen van huurstandplaatsen kan lokaal leiden tot uitdunning van het sociale huurbestand. We spreken met hen af dat 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 regelt het omgevingsplan.
- In overleg regelen partijen de inrichting van de standplaatsen.

6.5 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 is twee tot drie keer zo groot als bij 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 het onderzoek kosten woonwagenstandplaatsen van oktober 2022²⁶. De conclusie van dit onderzoek luidt dat, op basis van de toen geraamde kosten en uitgaven, er geen sprake is van een rendabele en kostendeekkende exploitatie.

Corporaties staan aan de lat voor het realiseren van sociale huisvesting. Gezien de verhouding in bouwen en exploitatiekosten tussen reguliere woningbouw en woonwagenrealisatie, 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 Zaltbommelse situatie

Met de huidige woningbouwopgave is gemeente Zaltbommel volop op zoek naar locaties om deze opgave te kunnen realiseren. De aankoop- en verkoop van grond speelt ook hierin een rol. Gemeente Zaltbommel 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 woonwagenrealisatie in de gemeente plaats kan vinden, gaan we met het in gesprek om afspraken te maken over de wijze en omvang van financiering van de realisatie.

Met de in de gemeente Zaltbommel actieve woningcorporaties maken we afspraken over de realisatie van de nieuwe woonwagenstandplaatsen en het plaatsen van de woonwagens en de verhuur van deze woonvorm.

6.6. 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 woonwagenbewoners een redelijke kans bieden om de standplaats (en woonwagen) te kunnen kopen. Een woonwagenbewoner 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 woonwagenstandplaats / woonwagen. Maar de Rabobank stelt naast de (reguliere) inkomenseis ook dat een hypotheek alleen mogelijk is in combinatie met een NHG²⁷. De NHG-norm voor een standplaats is € 61.000,- en voor een woonwagen is dit €172.000,- (per 1 januari 2025). Een reguliere standaard woonwagen (die aan de BENG²⁸ eisen voldoet) kost echter minimaal €189.000,-- exclusief BTW.

Dit betekent dat een woonwagenbewoner geen hypotheek krijgt, ook al heeft hij of zij voldoende inkomen. De (Rabo)bank weigert een hypotheek te verstrekken zonder gekoppelde NHG.

In de praktijk komt dit erop neer dat een woonwagenbewoner nauwelijks de aankoop van een standplaats en/of woonwagen kan financieren, zoals 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.

Nationale Ombudsman: 'ongelijke gevallen moeten ongelijk behandeld worden...'

Beleidskader 5 Grond en financiering

Grondverkoop/ Grondaankoop;

- **Grondaankoop en verkoop ten behoeve van woonwagenbewoning geschiedt tegen een marktconforme prijs op basis van taxatie.**

²⁶ <https://www.tweedekamer.nl/downloads/document?id=2023D17606>

²⁷ NHG = Nationale Hypotheek Garantie.

²⁸ BENG = Bijna Energie Neutraal Gebouw = gasloos dus.

- **Gemeente Zaltbommel maakt voorafgaand aan de overdracht de grondverkoop openbaar bekend.**
- **Gemeente en woningcorporaties maken afspraken over de inrichting van de standplaats(en).**

Financiering

- **Gemeente Zaltbommel maakt nadere afspraken over de financiering en verdeling van eventuele kosten met woningcorporaties zodra er meer zicht is op uitbreiding van de bestaande woonwagenglocaties en/of één of meerdere nieuwe woonwagenglocaties.**

7. SLOTWOORD

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.