

Woonwagen- en Standplaatsenbeleid

Inleiding

Nederland telt naar schatting 50.000 woonwagenbewoners. Deze groep bestaat uit Sinti en Roma (twee etnische groepen) en nakomelingen van Nederlanders die ooit met een reizend beroep in hun onderhoud voorzagen (zoals scharenslijpers, venters, kermisexploitanten, circusartiesten en seizoenarbeiders). Deze laatste groep wordt daarom ook wel aangeduid als 'reizigers' en omvat het leeuwendeel van de woonwagenbewoners. Precieze aantallen zijn lastig te geven, omdat veel mensen die zich woonwagenbewoner voelen in de loop der jaren, al dan niet gedwongen, in een gewoon huis zijn gaan wonen. Nederland telt per 1 januari 2024 zo'n 1.150 woonwagencentra (met in totaal bijna 9.000 standplaatsen) in 342 gemeenten. Het tekort aan standplaatsen wordt geschat op circa 3.000.

Intrekking Woonwagenwet

In 1999 is de Woonwagenwet ingetrokken en werd het woonwagenbeleid gedecentraliseerd. In de jaren die volgden, hanteerden veel gemeenten een afbouwbeleid ook wel 'uitsterfbeleid' genoemd: er kwamen steeds minder standplaatsen voor woonwagens. Dit beleid was niet in overeenstemming met de rechten voor de mens. Een aanpassing was noodzakelijk. In 2014 oordeelde het Europees Hof voor de Rechten van de Mens dat de cultuur van woonwagenbewoners gerespecteerd moet worden, en dat overheden verplicht zijn om die levensstijl te faciliteren. Eind 2014 uitte ook het Nederlandse College voor de Rechten van de Mens scherpe kritiek op het 'uitsterfbeleid'. Het verklaarde dat gemeenten en woningcorporaties zich discriminerend gedroegen jegens 'een etnische groep die zich onderscheidt vanwege hun cultuur'.

Woonwagenbewoners klaagden bij de Nationale Ombudsman over het tekort aan standplaatsen, voor henzelf en hun kinderen. In zijn kritische rapport '*Woonwagenbewoner zoekt standplaats*' riep hij de overheid in 2017 op de fundamentele rechten van woonwagenbewoners te respecteren, en te handelen in overeenstemming met het Europees Verdrag voor de Rechten van de Mens (EVRM) en de Algemene wet gelijke behandeling (Awgb).

Een nieuwe koers

Al die kritiek leidde ertoe dat de minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties (BZK) in 2018 een nieuw beleidskader voor gemeenten lanceerde over het waarborgen van de culturele identiteit van woonwagenbewoners, getiteld '*Beleidskader gemeentelijk woonwagen- en standplaatsenbeleid*'. Het beleidskader bevat landelijke uitgangspunten, is richtinggevend, maar niet bepalend. Het is geen wet en het heeft (vooralsnog) ook geen juridische gevolgen bij het niet naleven ervan¹.

Wel biedt het beleidskader gemeenten handvatten om lokaal dan wel regionaal beleid te maken. De gemeente Maasdriel pakt deze handschoen op en heeft in samenspraak met de doelgroep, de woningcorporaties en overige belanghebbenden nieuw woonwagen- en standplaatsenbeleid geformuleerd.

Dit document bevat een korte beschrijving van de geschiedenis van woonwagenwetgeving en de inhoud van het nieuwe beleid. Ook maakt het concreet hoe de gemeente op praktische punten aan de slag gaat met het uitvoeren en opvolgen van het nieuwe woonwagen- en standplaatsenbeleid. Gedurende het hele proces is en blijft erkenning en waardering voor de woonwagencultuur de leidraad.

INHOUDSOPGAVE

- 1. Woonwagencultuur**
Aandacht voor de culturele identiteit
- 2. Woonwagenwetgeving in Nederland**
Intrekking Woonwagenwet
Tijd voor nieuw landelijk beleid
- 3. Gemeentelijke visie en beleid**

¹) In ieder geval niet in strikt formele zin. In de praktijk leidt niet nakoming ervan mogelijk wel tot gerechtelijke procedures tegen de gemeente waarbij een kansrijk beroep door belanghebbenden wordt gedaan wegens overtreding van het discriminatieverbod door niet nakoming van de verschillende beleidskaders.

- 3.1 **Prettig wonen, werken en recreëren in een inclusieve samenleving**
- 3.2 **(On)gelijke gevallen (on)gelijk behandelen**
- 3.3 **Verschijningsvormen woonwagens**
- 4. **In de praktijk**
 - 4.1 **Locaties en behoefte aan standplaatsen**
 - Inventarisatie woonbehoefte*
 - Uitbreiding woonwagenstandplaatsen*
 - Omgevingsdialoog*
 - 4.2 **Toewijzing**
 - 4.3 **Verkoop en verhuur**
 - Verkoop (nieuwe) standplaatsen*
 - Verhuur standplaatsen*
 - Standplaatsen die passen bij de vraag*
 - Eigendomsconstructies*
 - Geen verkoop bestaande huurstandplaatsen met huurwoonwagens*
 - Verkoop bestaande huurstandplaatsen met eigendomswoonwagens*
 - 4.4 **Schoon, heel, veilig, legaal en bereikbaar**
 - Schoon, heel, veilig*
 - Legaal*
 - Bereikbaar*
 - 4.5 **Duurzaamheid/BENG**
- 5. **Ter afsluiting**

1. WOONWAGENCULTUUR

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

Woonwagenbewoners hebben een eigen manier van denken en eigen cultuur. De cultuur van de woonwagenbewoners is vanuit hun culturele voorgeschiedenis een cultuur van overleven. Vanwege het trekverbod (1968) reizen de woonwagenbewoners niet meer met hun woonwagens door het land. De wagens en caravans lijken tegenwoordig vaak op gewone huizen, maar zijn dat niet. Voor de woonwagenbewoners is het belangrijk dat hun wagen geen stenen rijtjeshuis is met fundering én dat de vloer boven het maaiveld ligt met een opstapje naar de voordeur.

Aandacht voor de culturele identiteit

In de laatste tien tot vijftien jaar is in meerdere rechterlijke uitspraken de bescherming van deze culturele woonwagenidentiteit herleid uit bepalingen in internationale verdragen, waar diverse rechten uit voortvloeien: eerbiediging van privéleven, discriminatieverbod en het recht op huisvesting. Deze rechten gingen dus ook gelden voor woonwagenbewoners en vanwege hun specifieke cultuur had dit gevolgen voor hun manier van wonen en voor de inzet van gemeenten en woningcorporaties. Nederland heeft deze verdragen ook ondertekend. Dit brengt voor Nederlandse gemeenten de verplichting met zich mee om voldoende standplaatsen te realiseren en om ervoor te zorgen dat de woonwagenbewoners kunnen leven volgens hun culturele identiteit, namelijk:

- wonen in familieverband;
- wonen in een woonwagen.

De gemeente Maasdriel erkent en waardeert de woonwagencultuur en haar maatschappelijke betekenis.

2. WOONWAGENWETGEVING IN NEDERLAND

Intrekking Woonwagenwet

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

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

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

- hadden woonwagenbewoners niet langer een uitzonderingspositie binnen de woningmarkt;
- vervielen bijzondere rechten van woonwagenbewoners, bijvoorbeeld het recht op een standplaats;
- kregen gemeenten de volledige vrijheid (zonder landelijke verplichtingen) over het beleid met betrekking tot woonwagenlocaties en standplaatsen;
- werden standplaatsen, waar mogelijk, overgedragen van gemeenten aan woningcorporaties. Het verhuren van standplaatsen en/of woonwagens aan woonwagenbewoners die onder de sociale inkomensgroep vallen, is namelijk geen wettelijke taak van de gemeente, maar van de corporaties.

Bij regels voor woonwagenbewoning – nu de Woonwagenwet er niet meer is – wordt teruggevallen op overige regels uit de hieronder genoemde wetten:

- de Huisvestingswet 2014;
- de Woningwet;
- de Omgevingswet.

Na de intrekking van de Woonwagenwet in 1999 gingen veel gemeenten en corporaties over tot een afbouwbeleid, in de volksmond ook wel ‘uitsterfbeleid’ genoemd. Vrijkomende standplaatsen werden niet langer verhuurd, maar opgeheven, gesloopt of hun functie werd doorgehaald. Veel volwassen kinderen van woonwagenbewoners waren genoodzaakt om naar een reguliere woning te verhuizen door het tekort aan nieuwe standplaatsen. De gemeente Maasdriel had in 1999 10 permanente en één tijdelijke standplaats. In 2024 zijn er 10 permanente standplaatsen.

Tijd voor nieuw landelijk beleid

In de jaren na 1999 vroegen woonwagenbewoners in het gehele land bij diverse instanties aandacht voor de tekortkomingen in het woonwagenbeleid. Hun focus lag op het naleven van de mensenrechten. Het rapport van de Nationale Ombudsman ‘*Woonwagenbewoner zoekt standplaats*’ uit 2017 leidde in menige gemeente tot de start van een ander beleidsperspectief. Het ministerie van BZK publiceerde in juli 2018 het al genoemde ‘*Beleidskader gemeentelijk woonwagen- en standplaatsenbeleid*’⁴. Het beleidskader BZK bevat landelijke uitgangspunten, is richtinggevend en niet bepalend. Het is geen wet en heeft (vooralsnog) ook geen juridische gevolgen bij het niet naleven ervan⁵. Opvolging is echter wenselijk en geeft handvatten voor nieuw gemeentelijk woonwagenbeleid dat:

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

Het ministerie monitort sinds het uitbrengen van het beleidskader BZK de ontwikkeling van het aantal standplaatsen. Ook bracht de Vereniging van Nederlandse Gemeenten (VNG) in mei 2021 een speciale ‘*Wegwijzer woonwagenbeleid*’ uit. De Wegwijzer:

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

4) Hierna te noemen ‘beleidskader BZK’

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



Voorbeeld nieuwe woonwagenlocatie met vier huurstandplaatsen en huurwoonwagens

3. GEMEENTELIJKE VISIE EN BELEID

3.1 Prettig wonen, werken en recreëren in een inclusieve samenleving

Maasdriel wil een gemeente zijn waar het prettig wonen, werken en recreëren is. In Maasdriel streven we naar een inclusieve samenleving: iedereen doet mee in onze maatschappij én neemt zijn of haar verantwoordelijkheid als burger. Om dit te realiseren, werkt de gemeente nauw samen met vele betrokkenen binnen de gemeentelijke organisatie en belanghebbenden daarbuiten. De gemeente staat in verbinding met bewoners in alle wijken en dorpen, waaronder ook woonwagenbewoners en omwonenden.

Door contact te onderhouden met woonwagenbewoners ontstaat meer inzicht in hun specifieke woonbehoefte. De gemeente biedt de ondersteuning die nodig is en die inwoners mogen verwachten van de gemeente. Onderdeel daarvan is een woonwagenbeleid dat in overeenstemming is met de mensenrechtelijke uitgangspunten. Anderzijds geldt als uitgangspunt dat woonwagenbewoners dezelfde rechten, maar ook dezelfde plichten hebben als iedere andere burger binnen de gemeente Maasdriel.

Het woonwagen- en standplaatsenbeleid moet bijdragen aan bovenbeschreven gemeentelijke visie. Het wordt onderdeel van het reguliere woonbeleid, zoals opgenomen in de Woonvisie Bommelerwaard 2021-2025. Mede op basis van het beleidskader BZK en het adviesrapport 'Een thuis voor iedereen' zijn onderstaande uitgangspunten voor het woonwagenbeleid opgesteld:

1. De gemeente stelt het beleid voor woonwagens en standplaatsen vast als onderdeel van de Woonvisie.
2. Het beleid dient voldoende rekening te houden met en ruimte te geven aan het woonwagenleven van woonwagenbewoners.
3. De behoefte aan standplaatsen en woonwagens wordt periodiek onderzocht.
4. Corporaties voorzien in de (sociale) huisvesting van woonwagenbewoners. Dit is een kerntaak voor woningcorporaties voor zover de woonwagenbewoners tot de primaire of secundaire doelgroep behoren; indien kandidaten een hoger inkomen hebben dan de inkomensgrens voor een sociale huurwoning, worden ze geacht een standplaats en woonwagen te kunnen kopen (de standplaats al dan niet via koop op afbetaling).
5. De gemeente voorziet in (bouwrijpe) koopstandplaatsen voor geïnteresseerde standplaatszoekenden die de kosten voor de koop van een standplaats en een eigen woonwagen kunnen financieren.
6. De afbouw van standplaatsen is niet toegestaan (behoudens uitzonderlijke omstandigheden) zolang er behoefte is aan standplaatsen.
7. Een woningzoekende woonwagenbewoner die dit wenst, heeft binnen een redelijke termijn kans op een standplaats. De 'redelijke termijn' wordt in de regel gekoppeld aan de gemiddelde inschrijfduur (wachtijd) voor het verkrijgen van een sociale huurwoning in de gemeente Maasdriel (circa 8 à 9 jaar).
8. De op termijn vrijkomende standplaatsen worden toegewezen volgens de beleidsregels voor toewijzing. De gemeente beheert de wachtlijst, houdt de inschrijvingen bij en kent de standplaatsen toe.

3.2 (On)gelijke gevallen (on)gelijk behandelen

Centraal bij het schrijven van het gemeentelijk woonwagen- en standplaatsenbeleid staat het vinden van een balans tussen 'gelijke gevallen gelijk behandelen en ongelijke gevallen ongelijk behandelen'. Dit betekent concreet dat daar waar woonwagenbewoners gelijk zijn aan andere inwoners, zij gelijk behandeld worden. Daar waar zij ongelijk zijn – op basis van de erkende woonwagenidentiteit en cultuur, of omdat ze in de praktijk veelal geen hypotheek kunnen krijgen voor het financieren van een standplaats en/of woonwagen – worden zij anders behandeld dan andere inwoners. Om de doelgroep af te bakenen

en daarmee aan te geven wanneer ongelijke behandeling van kracht is, kiest de gemeente Maasdriel voor een pragmatische definitie van de begrippen woonwagengewoners en woonwagens (zie kaders).

Definitie woonwagengewoners ⁶

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

Definitie woonwagen en standplaats ⁷

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



3.3 Verschijningsvormen woonwagens

De meeste woonwagens hebben slechts één bouwlaag, waardoor meer oppervlakte nodig is voor dezelfde gebruiksruimte. Alles is gelijkvloers, dus de slaapkamers en badkamer bevinden zich ook op de begane grond. Tegenwoordig verschijnen er ook woonwagens met een kapverdieping. In de kap zitten veelal de kinderslaapkamers annex studeerkamers, waardoor (bijvoorbeeld) kinderen hun huiswerk niet in de woonkamer hoeven te maken.

Woonwagens verschillen bouwtechnisch van reguliere woningen. Woonwagens kunnen in zijn geheel of in delen worden verplaatst. Woonwagens zijn in de regel houtskeletbouw en daardoor brandgevoeliger dan woningen van steen en/of beton.

4. IN DE PRAKTIJK

De volgende vijf thema's geven duiding aan de wijze van uitvoering van het woonwagen- en standplaatsenbeleid:

1. Locaties en behoefte aan standplaatsen;
2. Toewijzing;
3. Verkoop en verhuur;
4. Schoon, heel, veilig, legaal en bereikbaar;
5. Duurzaamheid/BENG.

4.1 Locaties en behoefte aan standplaatsen

De gemeente heeft momenteel drie woonwagenlocaties op haar grondgebied met in totaal 10 standplaatsen:

⁶) Bron: College voor de Rechten van de Mens. Advies aan BZK d.d. 23-03-2018.

⁷) Bron: artikel 1, laatste gedachtestreep, sub B van de Woningwet.

Nr.	Kern	Adres	Aantal standplaatsen
1	Ammerzoden	Gaardenweg 2	1
2	Hedel	Baronieweg 1-2	2
3	Kerkdriel	Nijverheidsstraat 14-16-18-20 en 19-21-23	7
			10

De huidige locaties in Hedel en Kerkdriel zijn zogenaamde 'familielocaties'. De locatie in Ammerzoden is dat feitelijk niet meer sinds de ontmanteling van de tweede standplaats.

Inventarisatie woonbehoefte

Op advies van het Ministerie van BZK en op initiatief van de Regio Rivierenland is eind 2019/begin 2020 een inventarisatie van de woonbehoefte uitgevoerd onder de doelgroep woonwagenbewoners, via persoonlijke gesprekken. In november 2023 is een nieuwe behoefte inventarisatie uitgevoerd onder de lokale doelgroep. Er zijn gesprekken gevoerd met individuele personen.

Elke geïnterviewde heeft aangegeven te willen wonen in een woonwagen op een woonwagenstandplaats. De reden waarom men wil verhuizen, is in de meeste gevallen dat men zelfstandig/samen wil wonen in een woonwagen. Verder vindt elke geïnterviewde het zeer belangrijk dat men in familieverband kan (blijven) wonen. Er zijn in totaal 2 inwonende jonge kinderen. Zij zullen op langere termijn (tussen 15 tot 20 jaar) mogelijk een woonwagenstandplaats wensen.

De herhaalde inventarisatie woonbehoefte uit november 2023 geeft aan:

1. Op korte termijn (directe behoefte) te realiseren: 4 standplaatsen (met 2 huurwoonwagens);
2. Op lange termijn te realiseren (kinderen onder de 18 jaar): 2 standplaatsen, geen rekening houdend met natuurlijk verloop of de wens elders te gaan wonen

Daarnaast zijn er twee spijtoptanten, ofwel inwoners die in het verleden op een woonwagenlocatie hebben gewoond en dat opnieuw willen. De ene opteert voor een huurwoonwagen op een huurstandplaats (huur-huur), de andere voor koop-koop. De uitbreidingsbehoefte bedraagt daarmee 6 standplaatsen (met 3 huurwoonwagens).

Nr.	Kern	Adres	Aantal standplaatsen	Wachtlijst	Wens koop-koop	Wens huur-huur
1	Hedel	Baronieweg 1-3	2	1	1	0
2	Ammerzoden	Gaardenweg 2-4	1	0	0	0
3	Kerkdriel	Nijverheidsstraat	7	3	1	2
	Spijtoptanten			2	1	1
		TOTAAL	10	6	3	3

Uitbreiding woonwagenstandplaatsen

Op basis van de onderzoeksresultaten is er in Maasdriel behoefte aan zes nieuwe woonwagenstandplaatsen. Bij voorkeur vinden we nieuwe standplaatsen op of in de directe nabijheid van de bestaande (familie)locaties. Een vierde locatie elders is om meerdere redenen ongewenst. De locaties in Ammerzoden en Hedel bieden (fysiek) plaats voor een extra standplaats. De locatie in Kerkdriel kent direct aangrenzend onvoldoende uitbreidingsmogelijkheden. Hier dient gezocht te worden naar mogelijkheden in de directe nabijheid, zowel voor familieleden van de bewoners op de huidige locatie als, zo mogelijk, voor spijtoptanten. Bij uitbreiding met meerdere plaatsen in de directe nabijheid ontstaat een 'dependance' van de bestaande (familie)locatie.

Op basis van het vastgestelde woonwagen- en standplaatsenbeleid wordt een plan van aanpak opgesteld voor de uitbreiding van de woonwagenlocaties. Daarin zullen verschillende activiteiten worden uitgewerkt, zoals locatiekeuze, verwerving, ontwerp, inrichting en overdracht, en zullen zo snel als mogelijk de relevante planologische procedures worden gestart.

Omgevingsdialoog

Woonwagenlocaties blijken vaak gevoelige functies. Omwonenden willen een woonwagenlocatie vaak liever niet in hun 'achtertuin'. Daarom is zorgvuldigheid geboden en wordt ingezet op een goede omgevingsdialoog, op basis van een adequaat communicatieplan.

4.2 Toewijzing

De toewijzing van standplaatsen wordt beperkt tot de inwoners van de gemeente Maasdriel conform de toewijzingsregels (zie kader).

Toelichting toewijzingsregels
• <i>De toewijzingsregels werken via een puntenopbouwsysteem.</i> • <i>Het puntenopbouwsysteem gaat uit van een eenmalige puntentoekenning bij inschrijving én een periodiek op te bouwen puntenaantal.</i> • <i>Bij het vrijkomen van een standplaats heeft degene met het hoogste puntenaantal het eerste recht op de vrijgekomen standplaats.</i> • <i>Vindt geen toewijzing aan deze persoon plaats, wordt vervolgens de volgende geraadpleegd, enzovoorts.</i>

Uitzonderingen op de toewijzingsregels
- <i>Wanneer staat geregistreerd dat een standplaatshuurder met een eigendomswoonwagen wordt verzorgd door een van zijn familieleden (kind of kleinkind), dan spreken we van gereserveerde mantelzorg. Indien de huurder van de standplaats waaraan de gereserveerde mantelzorg is toegekend, komt te overlijden of vanwege gezondheidsredenen moet vertrekken uit zijn of haar woonwagen, zal de standplaats eenmalig worden toegewezen aan de bij de gemeente geregistreerde mantelzorger. Daarbij wordt niet gekeken naar de wachtlijst. Dit voorkomt dat een eigen woonwagen dient te worden ontmanteld en verwijderd. Dat zou namelijk kapitaalvernietiging voor de nabestaanden zijn. Deze uitzondering geldt alleen bij de eigendomsconstructie huurstandplaats met eigendomswoonwagen.</i> - <i>De corporatie kan een door de gemeente aangewezen kandidaat alleen afwijzen als deze kandidaat een woning huurt, de vrijgekomen huurwoonwagen wenst te huren, maar geen positieve verhuurdersverklaring kan afgeven (maximaal 3 maanden oud).</i>

4.3 Verkoop en verhuur

Verkoop (nieuwe) standplaatsen

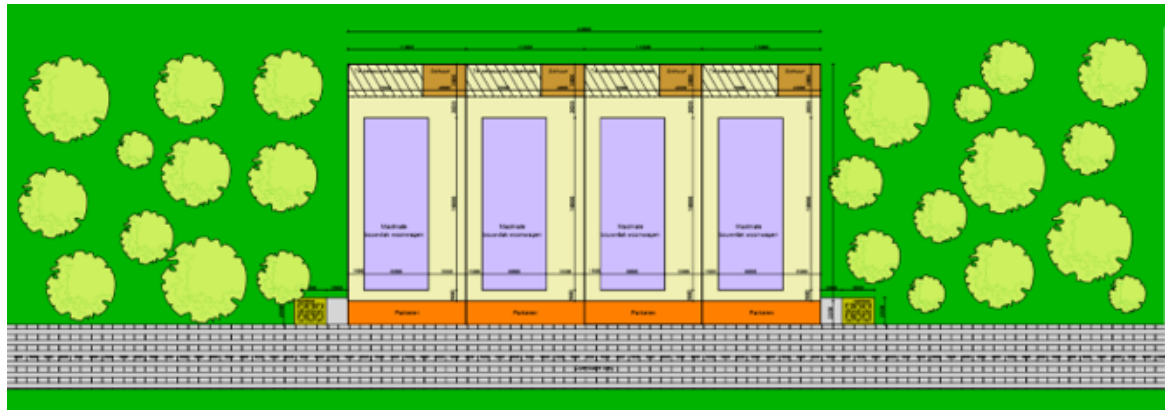
Als de locaties van nieuwe woonwagenstandplaatsen bekend zijn, verkoopt de gemeente de (bouwrijpe) grond aan individuele woonwagenbewoners (kopers) of aan een woningcorporatie. De corporatie kan de grond (de standplaats) verhuren aan woonwagenbewoners, in principe met een huurwoonwagen op de betreffende standplaats.

Verkoop van nieuwe standplaatsen 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.
- De gemeente verkoopt alleen nieuwe standplaatsen aan degenen die hier op basis van het toewijzingsbeleid voor in aanmerking komen. Zijn er meer gegadigden die vanuit de wachtlijst in aanmerking komen voor de standplaats, dan wordt gehandeld volgens het gelijkheidsbeginsel, zodat iedereen gelijke kansen heeft op de koop. De beschikbaarheid, selectieprocedure, het tijdschema en de selectiecriteria dienen voor iedereen inzichtelijk te zijn. De selectiecriteria dienen objectief, toetsbaar en redelijk te zijn. Vooral bij onderhandse verkopen is dit belangrijk. Het vastgestelde woonwagen- en standplaatsenbeleid, eventueel aangevuld met specifieke voorwaarden voor de betreffende locatie, helpt bij het maken van toewijzingskeuzes en borgt een vertrouwenwekkende handelswijze van de gemeente. Alle belanghebbenden (gemeente, standplaatszoekenden, derden, etc.) zijn immers gebaat bij een transparant verdeelsysteem van schaarse woonwagenstandplaatsen.
- De gemeente verkoopt de (bouwrijpe) grond op basis van de getaxeerde waarde⁸ en/of de geldende grondprijzen.

De inrichting als standplaats (zie voorbeeld hieronder) is voor rekening van de nieuwe eigenaar.

8) Grond voor woonwagenstandplaatsen heeft in de regel een waarde van 50-70% van de waarde van reguliere bouwgrond.



Standplaats	Totaal 242.0 m ²	
Berging / unit	12.0 m ²	
Te bebouwen oppervlak	21.0 m ²	
Maximale bouwvlak woonwagen	96.0 m ²	
Parkeren	204.6 m ²	
Trottoir	150.5 m ²	
Opstelplaats containers	20.0 m ²	
Speeltuin	110.0 m ²	
		4 standplaatsen totaal 968.0 m²

Verhuur standplaatsen

Het verhuren van standplaatsen en/of woonwagens is geen wettelijke taak van de gemeente Maasdriel. Een woningcorporatie zorgt voor het bouwen, verhuren en beheren van huurwoningen aan specifieke doelgroepen. Daar horen ook woonwagenbewoners bij, voor zover zij een inkomen hebben tot aan de huurtoeslaggrens.

Woonwagenbewoners die qua inkomen niet tot de primaire doelgroep van de woningcorporatie behoren, kunnen terecht bij de gemeente Maasdriel voor een standplaats. Het gaat dan om woonwagenbewoners die (in principe) genoeg financiële middelen hebben om een eigen standplaats en woonwagen te kopen.

Standplaatsen die passen bij de vraag

Op de woonwagenlocaties streven we ernaar dat standplaatsen passen bij de vraag. Door zowel huur- als koopstandplaatsen aan te bieden, kunnen woonwagenbewoners uit verschillende inkomensgroepen samenwonen met hun familie. Dat is belangrijk, omdat het wonen in familieverband het hoogste goed is binnen de woonwagencultuur. Daarnaast is deze situatie wenselijk, omdat dit het beheer eenvoudiger maakt.

Eigendomsconstructies

In het woonwagen- en standplaatsenbeleid zijn de volgende eigendomsconstructies mogelijk:

- **Huur-huur**
Dit betreft een huurstandplaats met een huurwoonwagen, bestemd voor huishoudens die behoren tot de primaire doelgroep van een woningcorporatie.
- **Huur-koop**
Hierbij gaat het om een huurstandplaats met een koopwoonwagen. De bewoner huurt een 'kale' standplaats en plaatst hier zijn eigen, gekochte woonwagen op. De verantwoordelijkheid voor de aanschaf en het onderhoud van de woonwagen rust daarmee bij de bewoner. De verhuurder heeft vervolgens de keuze om haar grond niet te verhuren, maar in erfpacht of volledig eigendom aan de bewoner te verkopen. Met de nodige zekerheden dat een opvolgende koper voldoet aan de voorwaarden om een standplaats te kunnen verwerven.
- **Koop-koop**
De koop-koopconstructie is bedoeld voor de woonwagenbewoners met midden- en hoge inkomens, die zelf een standplaats én een woonwagen kunnen kopen. Deze combinatie komt de leefbaarheid van een woonwagenlocatie ten goede. Wel gelden er aanvullende voorwaarden, omdat het streven is om de verkochte standplaatsen te behouden voor de doelgroep woonwagenbewoners.

Het streven is uiteindelijk twee (beheer)varianten te hebben (huur-huur en koop-koop) met de onderstaande verdeling van bevoegdheden en taken:

		Inschrijving standplaats	Toewijzing standplaats	Standplaats	Woonwagen	Beheer & onderhoud standplaats	Beheer & onderhoud woonwagen
Doelgroep	1a	gemeente	gemeente	huur	huur	corporatie	corporatie
Doelgroep	1b	gemeente	gemeente	koop	koop	eigenaar	eigenaar
Niet-doelgroep	2	gemeente	gemeente	koop	koop	eigenaar	eigenaar

Geen verkoop bestaande huurstandplaatsen met huurwoonwagens

Gemeente Maasdriel vindt het van groot belang de voorraad sociale huurwoningen te behouden en uit te breiden. Met de woningcorporaties wordt dan ook afgesproken (en schriftelijk vastgelegd) dat huurstandplaatsen met huurwoonwagens tot de sociale kernvoorraad horen en in principe niet mogen worden vervreemd.



Verkoop bestaande huurstandplaatsen met eigendomswoonwagens

Verkoop van huurstandplaatsen kan weliswaar tegemoetkomen aan de behoefte van een individuele bewoner, maar kan lokaal leiden tot uitdunning van het sociale huurbestand. Verkoop van huurstandplaatsen aan de zittende huurders kan anderzijds wellicht het beperken van 'scheefhuur' betekenen. Bestaande huurstandplaatsen met eigendomswoonwagens mogen worden verkocht aan de zittende huurders (of bij mutatie aan de eerstvolgende op de wachtlijst). De combinatie huurstandplaats met een eigendomswoonwagens is vanuit de beheeroptiek ongewenst.

Om deze redenen streeft de gemeente op termijn naar twee combinaties: huurstandplaatsen met huurwoonwagens en koopstandplaatsen met eigendomswoonwagens.

4.4 Schoon, heel, veilig, legaal en bereikbaar

Schoon, zonder gebreken, vergund en veilig

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 waarbij de omgevingsvergunning of het omgevingsplan niet is nageleefd, met legalisering of verwijdering tot gevolg.

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

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.

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 verhuiswagens), leveranciers, post- en pakketbezorgers 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, conform landelijke en/of gemeentelijke richtlijnen, rekening houdend 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 beleidsregels Parkeernormen.

4.5 Duurzaamheid/BENG

Voor alle nieuwbouw in Nederland geldt dat deze vanaf 1 januari 2018 in principe gasloos moet zijn. In uitzonderlijke gevallen kan ontheffing van de Wet Voortgang Energietransitie (Wet VET) worden aangevraagd. Dit is eventueel aan de orde voor woonwagens. Daarnaast gelden er steeds strengere eisen voor 'bijna energieneutrale gebouwen' (BENG). Woonwagens en standplaatsen zijn daar niet van uitgesloten. De eisen zijn in bepaalde gevallen onbetaalbaar voor deze specifieke woonvorm. Dit geldt met name voor de situatie waarin sprake is van koopstandplaatsen en koopwoonwagens. De hypotheekmogelijkheden en NHG zijn voor een woonwagenbewoner namelijk veel beperkter dan voor reguliere woningbezitters. Ook kunnen kopers geen aanspraak maken op een Starterslening. Mogelijke oplossingen om toekomstige kopers te ondersteunen, zijn het aanvragen van (provinciale) subsidies, gemeentelijke stimuleringsregelingen, duurzaam bouwloket en adviseurs.

5. TER AFSLUITING

Het vaststellen van woonbeleid met concrete kaders en spelregels is belangrijk voor inwoners en woningzoekenden. En dus ook voor woonwagenbewoners. Afspraken en verwachtingen zijn daardoor over en weer duidelijk. Het vaststellen van het woonwagen- en standplaatsenbeleid is een eerste stap; het beleid vormt de basis voor uitwerking en uitvoering. In dit geval de realisatie van nieuwe standplaatsen.

Samengevat bevat het woonwagen- en standplaatsenbeleid van Maasdriel onder meer de volgende onderdelen:

- de gemeente zet zich in om 6 extra standplaatsen te realiseren voor de lokale standplaatszoekenden (boven op de capaciteit van 10 standplaatsen die er al zijn op de bestaande woonwagenlocaties, en rekening houdende met natuurlijk verloop bij bestaande huurrelaties);
- zowel de mogelijke nieuwe als de bestaande woonwagenlocaties zijn schoon, heel, veilig, legaal en bereikbaar;
- de (nieuwe) woonwagenlocaties voldoen aan de geldende wet- en regelgeving;
- de koopkavels zijn betaalbaar voor de doelgroep woonwagenbewoners en blijven voor zover mogelijk beschikbaar voor de lokale woonwagengemeenschap en hun directe familieleden;
- gemeente en woningcorporaties maken concrete afspraken over de realisatie van voldoende huurstandplaatsen en leggen die afspraken vast in de prestatieafspraken;
- periodiek wordt in kaart gebracht wat de wensen en behoeften zijn van de huidige woonwagenbewoners en standplaatszoekenden;
- er is eenduidig toewijzingsbeleid dat ruimte geeft aan het leven in familieverband (zie *Beleidsregels inschrijving wachtlijst en toewijzing woonwagenstandplaatsen gemeente Maasdriel, PM*);
- er is een contactpersoon voor woonwagenzaken waar woonwagenbewoners terecht kunnen met vragen;
- de voortgang van de uitvoering wordt gemonitord; begin 2027 wordt het beleid geëvalueerd en indien nodig bijgesteld of aangevuld.