

Woonwagen- en standplaatsenbeleid gemeente Purmerend 2025

De raad van de gemeente Purmerend,

gelezen het voorstel van burgemeester en wethouders d.d. 20 mei 2025,

gelet op:

- De Grondwet;
- De Woningwet;
- De Huisvestingswet 2014;
- De Omgevingswet;
- Het Europees Verdrag voor de Rechten van de Mens;
- De Algemene Wet Gelijke Behandeling;
- Het rijksbeleidskader Gemeentelijk woonwagenbeleid en standplaatsenbeleid,

B E S L U I T:

1. Bijgaand Woonwagen- en standplaatsenbeleid gemeente Purmerend 2025 vast te stellen, met dien verstande dat de bijlage bij het voorstel (Woonwagen- en standplaatsenbeleid gemeente Purmerend 2025) de sub-sectie "Toevoeging naar behoefte en redelijke termijn" in hoofdstuk 5 als volgt wordt gewijzigd:
'Toevoeging naar behoefte en redelijke termijn. Gemeente Purmerend voegt op basis van de huidige en een inschatting van de toekomstige behoefte circa 24 woonwagenstandplaatsen toe op de nieuwe locaties Oostflank en ZOBII en uitbreiding met 2 standplaatsen op de Slaperdijk. Gemeente Purmerend hanteert een redelijke termijn, vergelijkbaar met de wachttijd voor grondgebonden (niet gestapelde) woningen in de sociale sector in de gemeente, voor de realisatie van woonwagenstandplaatsen (peiljaar 2025).'
2. Het Woonwagenbeleid 2005-2009 in te trekken.
3. Dit besluit treedt in werking op de dag na bekendmaking.

1. Inleiding woonwagencultuur

In de gemeente Purmerend wonen woonwagenbewoners samen op 4 locaties. Zij hebben een eigen manier van samenleven, een eigen cultuur: wonen in een woonwagen, dichtbij elkaar in familieverband.

Woonwagenbewoners in Nederland bestaan voornamelijk uit Sinti en Roma en nakomelingen van Nederlanders die ooit met een reizend beroep in hun onderhoud voorzagen. Denk aan scharenslijpers, venters, kermisexploitanten, circusartiesten en seizoenarbeiders. Deze laatste groep wordt daarom ook wel aangeduid als 'Reizigers' en is het grootste deel van de woonwagenbewoners. Op de 4 locaties in Purmerend wonen alleen Reizigers.

De woonwagencultuur is nauw verbonden met de culturele identiteit van de woonwagenbewoners. Vanwege het trekverbod (1968) reizen de woonwagenbewoners niet meer met hun woonwagens door het land. De wagens lijken tegenwoordig vaak op gewone huizen, maar zijn dat niet. Voor de woonwagenbewoners is het belangrijk dat hun woonwagen geen stenen rijtjeshuis is met fundering én dat de vloer boven het maaiveld ligt met een opstapje naar de voordeur.

Deze eigen culturele identiteit is ook een door het Europese Hof voor de Rechten van de Mens erkende cultuur. Het Europees Hof oordeelde in 2016 dat woonwagenbewoners een minderheidsgroep vormen met een eigen culturele identiteit, die bescherming van de overheid verdient. Het wonen in familieverband vormt hiervan een belangrijk onderdeel.

In vervolg hierop is in 2018 is door de minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties (BZK) een 'Beleidskader gemeentelijk woonwagen- en standplaatsbeleid' uitgebracht over het waarborgen van de culturele identiteit van woonwagenbewoners. In dit beleidskader is ook een mensenrechtelijk kader verwerkt dat voor de woonwagenbewoners geldt.

Ook de aanbevelingen van een rapport van de Nationale ombudsman uit 2017 zijn verwerkt in het beleidskader. De ombudsman stelde in zijn rapport dat Rijk en gemeenten tekortschoten in hun betrouw-

baarheid ten aanzien van woonwagenbewoners. De ombudsman vond dat zij het recht van woonwagenbewoners onvoldoende erkennen en faciliteren. Zijn belangrijkste aanbevelingen zijn:

- Een gezamenlijke visievorming met gemeenten, woningcorporaties en bewoners/standplaatszoekers. Hieruit moet onder andere duidelijk worden welke behoefte er is aan standplaatsen;
- Een beleidskader voor gemeenten en woningcorporaties.

De ombudsman stelde tevens dat een woonwagenbewoner die een eigen wagen wenst, binnen een 'redelijke termijn'¹ kans moet hebben op een standplaats. Deze 'redelijke termijn' is afhankelijk van de plaatselijke omstandigheden en kan, net als de situatie op de reguliere woningmarkt, voor iedere gemeente verschillen.

De huidige woningmarkt staat onder grote druk, ook in Purmerend. Het is moeilijk op redelijke termijn een passende en betaalbare woning te vinden. De wachtlijst voor een standplaats in Purmerend is lang, net als voor reguliere (sociale) huurwoningen.

Hierdoor is het ook voor Purmerendse (jonge) woonwagenbewoners moeilijk om aan een zelfstandige woning of woonwagen te komen. Purmerend heeft 4 woonwagenlocaties. De doorstroming op deze locaties is zeer laag. In de regel komt een woonwagen alleen vrij na het overlijden van een bewoner. Daarnaast zijn er in de afgelopen 25 jaar geen woonwagenstandplaatsen meer bijgekomen in de gemeente Purmerend.

Het Purmerendse beleidskader 'Woonwagenbeleid 2005-2009' is gedateerd. Dit nieuwe beleidskader gaat eerst in op de huidige situatie van de 4 woonwagenlocaties in Purmerend, gevolgd door het beleidskader vanuit het Rijk. Tot slot worden de nieuwe Purmerendse beleidskaders weergegeven.

N.B. Vooruitlopend op dit nieuwe beleid zijn eind 2024, in overleg met de corporaties en een afvaardiging van de woonwagenbewoners, nadere regels voor de toewijzing van woonwagenstandplaatsen vastgesteld door het college.

2. Purmerendse Woonwagenlocaties

Het aantal standplaatsen² in Purmerend is na de totstandkoming van de Akropolishof in Weidevenne rond 1999, niet verder uitgebreid. Na uitbreiding van de Slaperdijk in de Purmer-Noord met 2 standplaatsen zijn er in totaal 34 standplaatsen op 4 locaties.

2.1 Woonwagenlocaties

De standplaatsen zijn (op een enkele na) in het bezit van de corporaties: Intermaris, Wooncompagnie en Rochdale. Op deze standplaatsen staan huur- en koop woonwagens.

De huurwoonwagens zijn eveneens in eigendom van de corporaties. De huurder van de standplaats huurt dan naast de standplaats ook de wagen. Bewoners die in het bezit zijn van een eigen woonwagen huren alleen de standplaats.

In de volgende tabel is de bestaande situatie opgenomen, inclusief de geplande uitbreiding van 2 standplaatsen op de Slaperdijk. In bijlage 1 zijn de locaties in beeld gebracht.

Locaties	Aantal standplaatsen	Met koopwagens	Met huurwagens	Corporatie	Overdracht locatie van gemeente naar corporatie * 1
Akropolishof Weidevenne	12	10 (83%)	2 (17%)	Intermaris	Juni 2016
Purmerdijk Purmer-Noord	6	3 (50%)	3 (50%)	Rochdale	Maart 2009
Slaperdijk Purmer-Noord	8	4 (50%)	4 (50%)	Wooncompagnie	November 2013
Veenweidestraat Gors	8	5 (63%)	3 (37%)	Intermaris	Juni 2012

1) Redelijke termijn = de wachttijd die geldt in Purmerend voor een reguliere huurwoning.

2) Een standplaats is een kavel dat bestemd is voor het plaatsen van een woonwagen. Op deze kavel zijn voorzieningen aanwezig die op het leidingnet van de openbare nutsbedrijven, van andere instellingen of van de gemeente kunnen worden aangesloten.

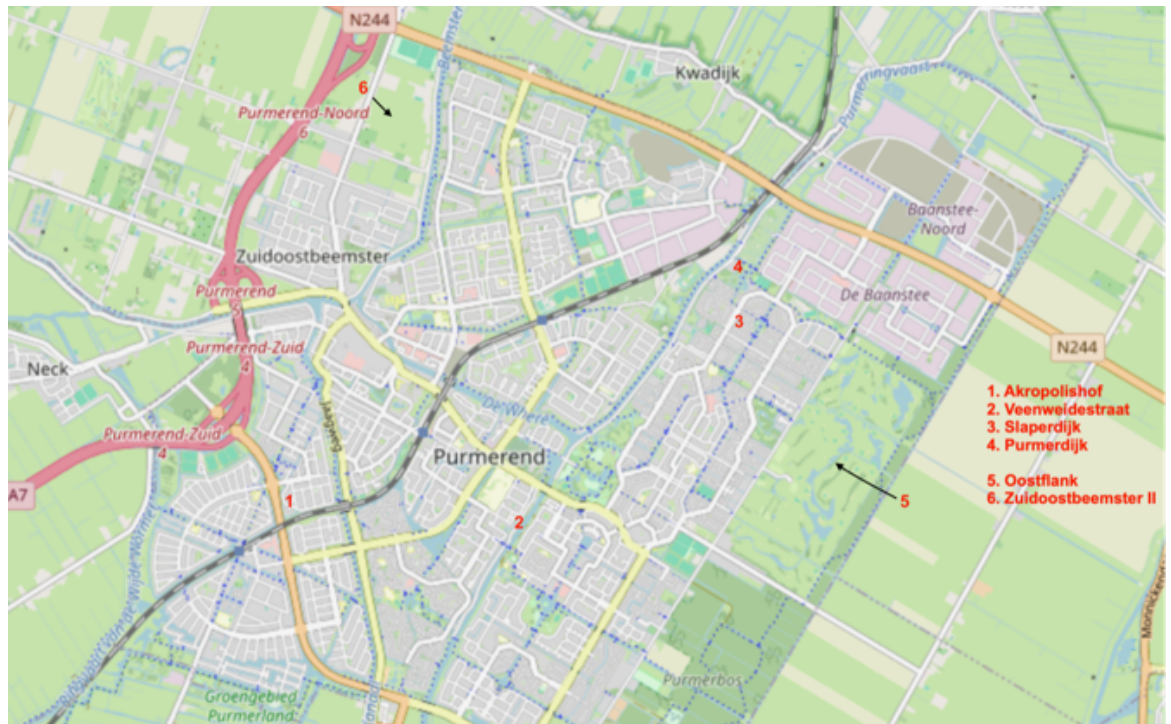
Totaal	34	22 (65%)	12 (35%)		
--------	----	----------	----------	--	--

*1 Zowel de standplaatsen als de huurwagens waren eerder gemeentelijk eigendom. In de periode 2009 t/m 2013 zijn de standplaatsen en huurwagens overgedragen aan de corporaties.

2.2 Uitbreiding woonwagenstandplaatsen en -locaties

De vraag naar nieuwe standplaatsen, met een huur- of koopwoonwagen, is zeer groot en het aanbod op dit moment beperkt. Op korte termijn worden daarom 2 extra standplaatsen met huurwoonwagens gerealiseerd op het bestaande terrein aan de Slaperdijk. Daarnaast worden in de Oostflank en Zuidoostbeemster II (ZOBII) extra huur- en koopstandplaatsen gerealiseerd.

In de op 27 maart 2025 vastgestelde Woon(zorg)visie is de realisatie van extra standplaatsen ook opgenomen.



De wachtlijst is eind 2024 geactualiseerd in het kader van de nieuwe 'Nadere regels voor de toewijzing van woonwagenstandplaatsen' die in november 2024 vastgesteld zijn door het college. De nieuwe verdeelregels zijn gebaseerd op het afstammingsbeginsel: *een van generatie op generatie doorlopende, intensieve beleving van de woonwagencultuur*. Van een generatie op generatie doorlopende intensieve beleving van de woonwagencultuur is sprake als ook de ouders en/of grootouders van de standplaatszoekende in een woonwagen hebben gewoond of wonen.

Periodiek, bijvoorbeeld om de 5 jaar, wordt een behoeftepeiling naar woonwagenstandplaatsen uitgevoerd.

Op de wachtlijst staan op dit moment (maart 2025) 27 personen. Deels gaat het om gezinsleden van woonwagenbewoners die inwonen bij (groot)ouder(s) en graag op zichzelf willen wonen in een woonwagen. Maar het gaat bijvoorbeeld ook om woonwagenbewoners die op dit moment in een reguliere woning (in)wonen, maar graag (weer) in een woonwagen willen wonen bij hun familie. In de aankomende jaren neemt de wachtlijst nog toe door nieuwe inschrijvingen van kinderen van de woonwagenbewoners die wonen op de huidige 4 locaties.

Als gemeente zijn we ervoor verantwoordelijk om te voorzien in voldoende standplaatsen en deze binnen een redelijke termijn ook daadwerkelijk aan te leggen. Mede gezien het gegeven dat er in de afgelopen 25 jaar geen enkele standplaats is bijkomen, betekent dit dat we zo spoedig mogelijk circa 24 woonwagenstandplaatsen gaan realiseren. Dit wordt opgenomen in de gebiedsontwikkeling van de Oostflank en Zuidoostbeemster II (ZOBII).

De verdeling is als volgt en gebaseerd op de omvang van de 2 ontwikkelgebieden: Oostflank 16 standplaatsen (verdeeld over 2 locaties) en ZOBII 8 standplaatsen. De plek waar deze standplaatsen worden gerealiseerd in beide gebiedsontwikkelingen, is nog niet bekend. Uitgangspunt is dat op 50%

van de standplaatsen een huurwagen wordt geplaatst en op 50% een koopwagen. Op de Slaperdijk worden daarnaast zoals gezegd nog 2 extra huurstandplaatsen gerealiseerd.

2.3 Onderhoud, beheer en contact

Het onderhoud en beheer van de standplaatsen gebeurt op dit moment onder de verantwoordelijkheid van de betreffende corporatie. Er is een beheergroep van corporaties en gemeente, onder voorzitterschap van de gemeente. Deze beheergroep bestaat uit leefbaarheidsmedewerkers van de corporaties en wijkmanagers van de gemeente. De beheergroep staat in contact met de woonwagenbewoners van de 4 locaties. De wijkmanager is vanuit de gemeente het eerste aanspreekpunt voor de woonwagenbewoners. De groep komt bijeen voor afstemming indien dit nodig is, zodat de 4 locaties gelijk behandeld worden.

Daarnaast is er periodiek overleg over woonwagenzaken door de gemeente en de corporaties met een afvaardiging van woonwagenbewoners, waarbij iedere locatie is vertegenwoordigd. Ook neemt een aantal mensen die op de wachtlijst staan deel aan deze bewonerscommissie.

Periodiek brengen corporaties en gemeente gezamenlijk een digitale nieuwsbrief uit voor bewoners, standplaatszoekers en omwonenden om hen op de hoogte te houden van de plannen van gemeente en corporaties. Iedereen kan zich inschrijven voor deze nieuwsbrief.

3. Beleidskader Rijk

3.1 Intrekking Woonwagenwet

Een belangrijk keerpunt in de geschiedenis van woonwagenbewoning in Nederland is het in 1999 intrekken van de 1e Woonwagenwet uit 1918 en de 2e Woonwagenwet uit 1968. Met het afschaffen van de Woonwagewetten verviel de verplichting voor gemeenten om plaatsen specifiek in te richten voor woonwagens.

Veel gemeenten kozen daarna voor een uitsterfbeleid waardoor er (bijna) geen nieuwe standplaatsen meer werden aangelegd. Hierdoor konden woonwagenbewoners zich niet meer vestigen en waren zij aangewezen op reguliere woningen. Woonwagenbewoners vroegen hiervoor aandacht bij diverse instanties op landelijke niveau. Zij wezen daarbij 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 bevestigde dat in het rapport 'Woonwagenbewoner zoekt standplaats' (2017). Hij stelde dat gemeenten tekortschoten in hun betrouwbaarheid ten aanzien van woonwagenbewoners. Ook vond hij dat gemeenten het recht van woonwagenbewoners om te leven volgens hun culturele identiteit onvoldoende erkenden en faciliteerden.

3.2 Geldende wet- en regelgeving

Specifieke wetgeving voor woonwagenbewoning bestaat sinds de intrekking van de Woonwagenwet niet meer. De 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 huisvestingsbeleid, de verdeling van schaarse woonruimte en het toezicht hierop. De Woningwet schrijft voor dat gemeenten de taak hebben om te zorgen voor voldoende en passende woonruimte. Voor het opstellen van woonwagen- en standplaatsenbeleid is het Rijk het aanspreekpunt voor de naleving van mensenrechten. Het is haar taak om de ontwikkeling van het aantal standplaatsen door de jaren heen te bewaken.

Het rapport van de Nationale ombudsman en het advies van het College voor de rechten van de mens³ is de start geweest voor het opstellen van landelijk beleidskader: Gemeentelijk woonwagen- en standplaatsenbeleid (juli 2018).

3.3 Landelijk beleidskader Woonwagen- en Standplaatsenbeleid

Het landelijk beleidskader is opgesteld door het Ministerie van Binnenlandse zaken en Koninkrijksrelaties (BZK) en bevat landelijke uitgangspunten en richtlijnen. Het geeft gemeenten handvatten voor het maken van nieuw gemeentelijk woonwagenbeleid. Deze handvatten hebben geen dwingend karakter.

In het beleidskader vraagt BZK aan gemeenten om in haar beleid:

- Rekening te houden met de specifieke woonbehoeften van woonwagenbewoners;

3) Het College voor de Rechten van de Mens verricht onderzoek, adviseert regering en parlement, rapporteert aan internationale mensenrechteninstituten, geeft voorlichting en bevordert mensenrechteneducatie.

- Te voorzien in voldoende en binnen een redelijke termijn aangelegde standplaatsen;
- Aandacht te hebben voor de cultuur van woonwagenbewoners;
- Woonwagenbewoners te beschermen tegen discriminatie;
- Voldoende rechtszekerheid te bieden voor de doelgroep;
- Ruimte te bieden om in familieverband samen te leven.

De Vereniging van Nederlandse Gemeenten (VNG) bracht in navolging van het beleidskader in mei 2021 een speciale 'Wegwijzer gemeentelijk woonwagen- en standplaatsenbeleid' uit. De Wegwijzer biedt gemeenten meer inzicht in het mensenrechtelijk kader dat van belang is binnen het woonwagen- en standplaatsenbeleid.

Artikel 1 van de Grondwet geeft aan dat iedereen die zich in Nederland bevindt, 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 woonwagidentiteit en cultuur- worden zij anders behandeld dan andere inwoners.

4. Nieuw beleid – uitgangspunten Purmerend

In het nieuwe woonwagenbeleid hebben we aandacht voor de cultuur van de woonwagenbewoners en gaan we uit van hun specifieke woonbehoeften. We geven ruimte aan het in familieverband wonen. Dit betekent we voorzien in voldoende standplaatsen, die binnen een redelijke termijn beschikbaar zijn.

4.1 Balans huur- en koopwoonwagens

Het is belangrijk dat er een gevarieerd aanbod is van zowel sociale huur- als koopwagens op een woonwagenlocatie. Hierdoor kunnen woonwagenbewoners met verschillende inkomens bij elkaar wonen. De bestaande Purmerendse woonwagenlocaties zijn klein van omvang, met sociale huur- en koopwagens (zie tabel 2.1).

Binnen de familie- en woonwagencultuur is het gebruikelijk om woonwagencarrière te maken op de locatie c.q. de standplaats. Men start vaak in een huurwagen, waarbij het soms de wens is om de huurwagen later te kopen of op die plek zelf een koopwagen neer te zetten. Op deze manier kan men in familieverband blijven wonen en het komt tegemoet aan de behoefte van individuele bewoner(s) en/of een familie. Dit kan er uiteindelijk ook toe leiden dat het aantal sociale huurwagens op een locatie steeds beperkter wordt. Als verkoop van huurwagens ertoe leidt dat er op locaties uiteindelijk geen huurwagens meer staan, kan dat negatieve gevolgen hebben voor het wonen in familieverband.

Bij de standplaatszoekenden van de wachtlijst is in 2023 gepeild waar hun voorkeur naar uitging. Het bleek dat 30% van hen de voorkeur had voor een huurwagen, 18% voor een koopwagen. De meerderheid, 53%, maakte het niet uit. Zij kiezen voor datgene dat zich voor hen op de door hun gewenst locatie zou aandienen.

Om te borgen dat er voldoende sociale huurwoonwagens zijn op de bestaande 4 locaties geldt bij deze locaties het uitgangspunt dat op iedere locatie minimaal 2 sociale huurwoonwagens blijven bestaan.

4.2 Toegroeien naar huur-huur en koop-koop op de bestaande locaties en standplaatsen

Bijna alle Purmerendse standplaatsen zijn in het bezit van de 3 corporaties. Dit betekent dat zowel de huur- als de koopwoonwagens op een huurstandplaats staan.

In de verkoop- en leveringsakten van de 4 woonwagenlocaties is tussen de gemeente en de corporaties destijds bepaald dat de corporaties de locaties uitsluitend mogen gebruiken als woonwagenlocatie en de standplaatsen en de huurwoonwagens die hierop staan, moeten beheren, onderhouden en verhuren. Hierover is een kettingbeding opgenomen. Concreet betekent dit dat de corporaties de standplaatsen niet mogen verkopen. Veel Purmerendse woonwagenbezitters geven aan graag de standplaats (op termijn) te willen kopen.

Het niet kunnen kopen van een standplaats heeft negatieve gevolgen voor deze woonwagenbezitters. Als zij overlijden, dan kan dit verstrekken gevolgen hebben voor zowel de erfgenamen als de corporatie. Dit komt doordat corporaties door verticale natrekking⁴ juridisch eigenaar zijn van de op de standplaats geplaatste woonwagens. De eigenaar (erfgenamen) is echter economisch eigenaar van de

⁴) Door verticale natrekking behoren gebouwen en werken die duurzaam met de grond verenigd zijn, hetzij rechtstreeks, hetzij door vereniging met andere gebouwen en werken, aan de eigenaar van de grond.

woonwag. Bij overlijden geeft dit problemen die ertoe kunnen leiden dat de corporatie de woonwag moet laten slopen en verwijderen, terwijl de erfgenamen graag in deze wag willen wonen.

In de praktijk blijkt ook dat het krijgen van een hypotheek voor woonwagbewoners moeilijk is. In situaties waarbij het om de aanschaf van een koopwag gaat, zonder dat de standplaats in eigendom is of kan komen en er ook geen sprake is van erfpacht, is het nog moeilijker, zo niet onmogelijk, om een hypotheek af te sluiten

Vanwege deze negatieve effecten en vanuit het gelijkheidsbeginsel willen we op de 4 bestaande locaties toegroeien naar de situatie: huur-huur en koop-koop. Hiermee bedoelen we dat een huurwag op een huurstandplaats staat en dat een koopwag op een koopstandplaats staat.

Dit betekent dat de woonwagbewoners met een koopwag op de bestaande locaties in de gelegenheid worden gesteld de standplaats te kopen van de betreffende corporatie. We sluiten hiermee aan bij het Beleidskader gemeentelijke woonwag- en standplaatsenbeleid van BZK.

4.3 Eisen verkoop van grond voor koopstandplaats met koopwag

Bij de verkoop van een standplaats aan een woonwagbewoner is het belangrijk dat de woonbestemming van de standplaats niet wijzigt en dat de standplaats en de woonwag niet kunnen worden doorverkocht aan personen die niet tot de doelgroep behoren. Want dan vervalt een standplaats voor de doelgroep en telt deze ook niet meer mee als woonwagstandplaats in de voorraad.⁵

Om dit soort onwenselijke situaties te voorkomen worden bij verkoop van de standplaats specifieke voorwaarden ('kwalitatieve bepalingen') opgenomen in het koopcontract.

Een voorwaarde is bijvoorbeeld dat de beoogde koper moet kunnen aantonen een afstammeling te zijn van woonwagbewoners.

4.4 Uitgifte in erfpacht voor alle nieuw nog aan te leggen standplaatsen

Op dit moment kunnen we niet goed inschatten wat de woonbehoefte van woonwagbewoners is over circa 40 jaar. Neemt de vraag naar standplaatsen voor Purmerendse woonwagbewoners toe of juist af? Worden er andere eisen gesteld aan woonruimte en blijven zij tot de aandachtsgroep behoren waarvoor specifieke regels gelden? We weten het niet.

Voor de uitbreiding van standplaatsen op de Slaperdijk, de Oostflank en ZOBII gaan we daarom uit van een erfpachtconstructie in plaats van het verkopen van de grond zoals op de bestaande standplaatsen op de bestaande 4 locaties het geval is. De grond waar een woonwag op wordt geplaatst (standplaats) blijft in eigendom van de gemeente en met de eigenaar van de woonwag (corporatie of woonwagbewoner) wordt een erfpachtovereenkomst aangegaan. Niet alle gronden zijn op dit moment in eigendom van de gemeente. Hiervoor geldt dat de gemeente de gronden eerst dient te verwerven, om ze daarna in erfpacht uit te geven.

Bij erfpacht hebben partijen veel ruimte om gezamenlijke afspraken te maken en kan de gemeente specifieke voorwaarden stellen aan het gebruik van de grond. In de voorwaarden kan de gemeente bijvoorbeeld opnemen dat alleen bewoners via het afstammingsbeginsel een erfpachtcontract kunnen overnemen. Hierdoor kan de gemeente blijvend sturen op het behoud van de woonwaglocaties voor de doelgroep waarvoor deze ook bedoeld is.

In de erfpachtovereenkomst wordt ook opgenomen dat het recht van opstal geldt voor de looptijd van de overeenkomst (erfpachtafhankelijk recht van opstal).

Bij erfpacht is het onderhoud en herstel van gebreken de verantwoordelijkheid van de erfpachter. De gemeente hoeft alleen toezicht te houden op het juist gebruiken van de gronden die in erfpacht zijn uitgegeven.

Een erfpachtconstructie betekent in de regel ook dat woonwagbewoners makkelijker een hypotheek kunnen krijgen voor de aanschaf van een woonwag.

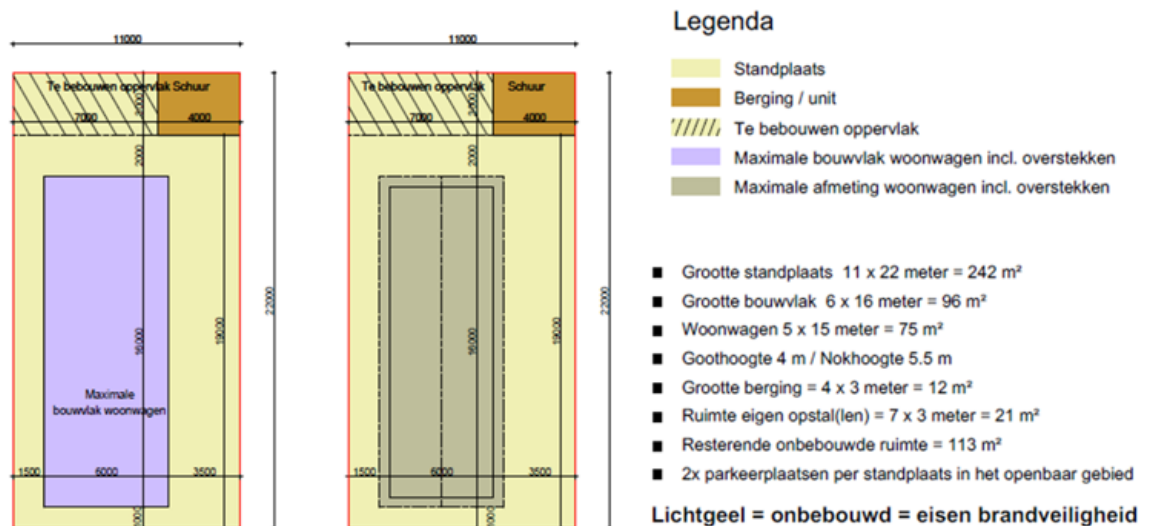
4.5 Nieuwe woonwagstandplaatsen - normen

De ruimte om in de gemeente Purmerend woningen te bouwen is beperkt. Dat geldt niet alleen voor reguliere (huur)woningen, maar ook voor standplaatsen waar een woonwag op geplaatst kan worden.

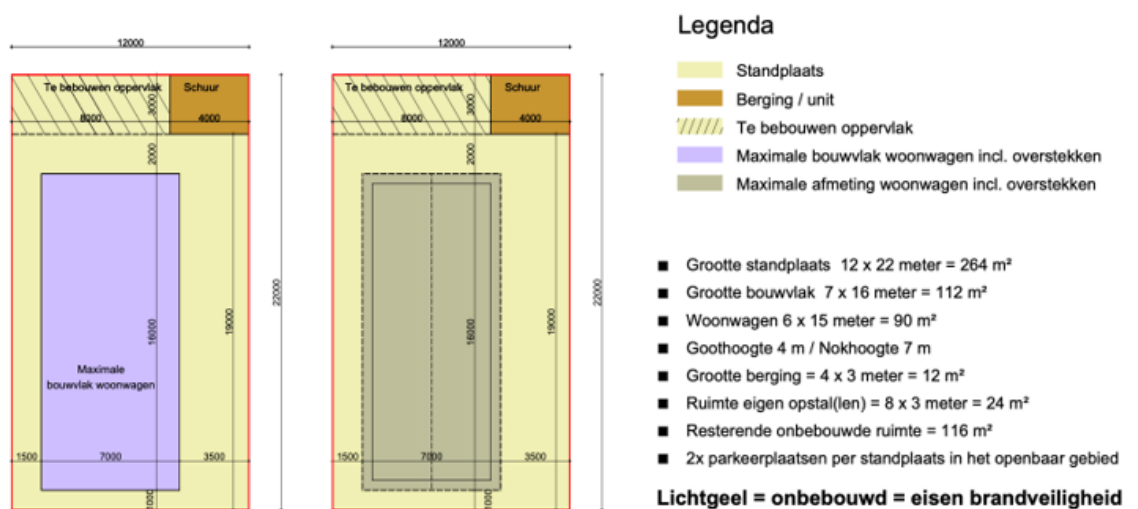
5) Het College van de Rechten van de Mens heeft in haar oordeel van 22 november 2024 (nummer 2024-97) bepaald dat woonwagstandplaatsen binnen een gemeente die niet bewoond worden door woonwagbewoners, bijvoorbeeld omdat deze standplaatsen aan 'burgers' zijn (door)verkocht, deze (woonwagstandplaatsen) niet meer gerekend mogen tot woonwagstandplaatsen bij het vaststellen van gemeentelijk woonwagbeleid.

Voor het plaatsen van woonwagens gelden wettelijke normen, waaronder de brandveiligheidseisen. De standplaatsgrootte van woonwagens kan variëren, gemiddeld is een standplaats ongeveer 250-300 m². De laatst aangelegde woonwagenlocatie (Akropolishof) heeft bijvoorbeeld 12 standplaatsen die in totaal een oppervlakte hebben van ca. 29 are/ 2900 m². Per standplaats komt dat uit op ca. 242 m².

Hierna staat een voorbeeld van een standplaats met (huur)woonwagen in relatie tot brandveiligheidsregels. Bij de aanleg van standplaatsen gaan wij uit van dit voorbeeld met een standplaatsgrootte van circa 242 m² voor huurstandplaatsen.



Voor een koopstandplaats gaan we uit van circa 264 m², volgens onderstaand voorbeeld.



Voor de totale omvang van een nieuwe woonwagenlocatie kiezen we voor kleine(re) locaties, passend bij de bestaande locaties in de gemeente.

4.6 Schoon, heel, veilig en legaal

Voor de leefbaarheid is het fijn en prettig als een woonomgeving schoon, heel en veilig is. Dit geldt voor alle woonomgevingen en dus ook voor woonwagenlocaties. Dit betekent bijvoorbeeld dat:

- De gemeente het beheer en onderhoud van de openbare ruimte op en rond woonwagenlocaties uitvoert. Achterstallig onderhoud aan de openbare ruimte op bestaande woonwagenlocaties is in beeld en wordt weggewerkt;
- De gemeente handhaaft. De gemeente kan bijvoorbeeld optreden tegen bestaande bouwwerken op woonwagenlocaties waarbij de omgevingsvergunning of het omgevingsplan niet is nageleefd, met legalisering of verwijdering tot gevolg, afhankelijk van de situatie. Ook illegaal geplaatste woonwagens, caravans of andersoortige verblijfsobjecten moeten verwijderd worden als deze niet gelegaliseerd kunnen worden.

- Bedrijven die gevestigd zijn op een woonwagenlocatie hebben, net als elders in de gemeente hiervoor toestemming nodig om op die locatie handel te drijven.

Woonwagenlocaties moeten voldoen aan de geldende wet- en regelgeving. Dit betreft bijvoorbeeld eisen aan brandveiligheid, maar ook dat de juiste vergunningen zijn verleend. 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 voordat een woonwagen wordt geplaatst op de daarvoor bestemde woonwagenstandplaats.

5. Samenvatting beleidsuitgangspunten

De nieuwe uitgangspunten van het woonwagen- en standplaatsen Purmerend zijn onderstaand gespecificeerd en samengevat.

BEHOEFTE EN REDELIJKE TERMIJN

Afstammingsbeginsel

Gemeente Purmerend maakt, rekening houdend met de culturele kenmerken van de woonwagenbewoner, wonen in een woonwagen in familieverband voor woonwagenbewoners (die voldoen aan het afstammingsbeginsel) mogelijk.

Toevoeging naar behoefte en redelijke termijn

Gemeente Purmerend voegt op basis van de huidige en een inschatting van de toekomstige behoefte circa 24 woonwagenstandplaatsen toe op de nieuwe locaties Oostflank en ZOBII en uitbreiding met 2 standplaatsen op de Slaperdijk

Gemeente Purmerend hanteert een redelijke termijn, vergelijkbaar met de wachttijd voor grondgebonden (niet-gestapelde) woningen in de sociale sector in de gemeente, voor de realisatie van woonwagenstandplaatsen (peiljaar 2025).

Nieuwe behoeftepeiling

Gemeente Purmerend voert in 2030 een nieuwe behoeftepeiling uit onder woonwagenbewoners.

LOCATIE(OMVANG)

Gemeente Purmerend neemt de opgave van de realisatie van circa 24 woonwagenstandplaatsen in de Oostflank (16) en ZOBII (8) mee in de totale woningbouwopgave. In de Oostflank wordt het aantal woonwagenstandplaatsen verdeeld over 2 locaties.

WOONWAGEN - KWALITEITSEISEN

- Gemeente Purmerend 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;
- Huurwoonwagens zijn BENG (Bijna Energie Neutrale Gebouwen).
- Een koopwoonwagen heeft op nieuwe locaties 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, als het omgevingsplan dit toelaat, en waarbij de fundering van staal is en de vloer minimaal 60 cm boven het maaiveld ligt;
- Gemeente Purmerend ziet, in samenwerking met de corporaties, erop toe dat woonwagenlocaties opgeruimd, heel, veilig en legaal zijn.

HUUR- EN KOOPWOONWAGENS EN STANDPLAATSEN

Huur

- De 3 woningcorporaties actief in de gemeente Purmerend zijn verantwoordelijk voor de realisatie van woonwagenstandplaatsen met huurwoonwagen voor zover deze bestemd zijn voor woonwagenbewoners die in de huisvesting afhankelijk zijn van sociale huur.
- De woningcorporatie(s) draagt zorg voor kwalitatief goede huurwoonwagens en draagt zorg voor het beheer en onderhoud van huurwoonwagens en de standplaatsen;
- De gemeente is primair verantwoordelijk voor de toewijzing van de huurwoonwagens in samenspraak met de corporatie(s).
- De woningbouwopgave voor woonwagens wordt vastgelegd in prestatieafspraken.
- Op de bestaande 4 woonwagenlocatie dienen er minimaal 2 huurstandplaatsen met huurwoonwagens te zijn;
- Op de nieuwe locaties in de Oostflank en ZOBII, waar in totaal 24 standplaatsen worden gerealiseerd, is het uitgangspunt dat 50% bestaat uit huurstandplaatsen;

- Woonwagenbewoners die in aanmerking willen komen voor een huurwoonwagen op de nieuwe locaties dienen te voldoen aan de DAEB-inkomensgrens;
- De gemeente zorgt voor bouwrijpe kavels (standplaatsen) en geeft deze in erfpacht uit.

Koop

- Woonwagenbewoners met een eigen woonwagen op 1 van de 4 bestaande locaties krijgen de mogelijkheid om hun standplaats te kopen van de corporaties.
- Woonwagenbewoners krijgen, op nieuw aan te leggen locaties, de mogelijkheid een standplaats in erfpacht te krijgen om daar een eigen woonwagen op te plaatsen. Hierbij geldt de voorwaarde dat het inkomen boven de DAEB-grens ligt;
- De gemeente zorgt voor bouwrijpe kavels (standplaatsen) en geeft deze in erfpacht uit.

GROND AAN- EN VERKOOP EN INRICHTING

- De uitgifte van grond in erfpacht bij de nieuwe locaties voor koopwoonwagens geschiedt tegen een marktconforme prijs op basis van taxatie en het grondprijzenbeleid (grondprijzenbrief);
- Gemeente Purmerend is verantwoordelijk voor het omgevingsplan.
- Gemeente en woningcorporatie(s) maken afspraken over de inrichting en kostenverdeling van de (nieuwe) standplaats(en).

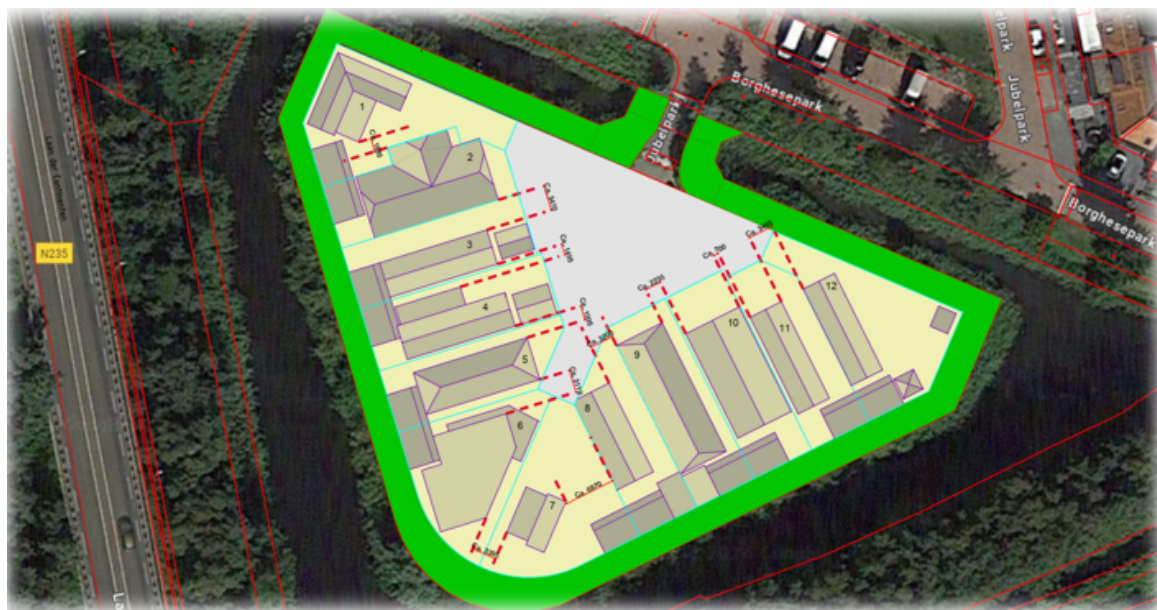
Aldus vastgesteld in de openbare vergadering d.d. 26 juni 2025

*de griffier,
M. Timmerman*

*de voorzitter,
E. van Selm*

Bijlage 1: Woonwagenlocaties Purmerend in beeld

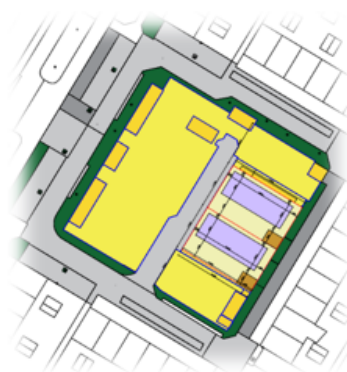
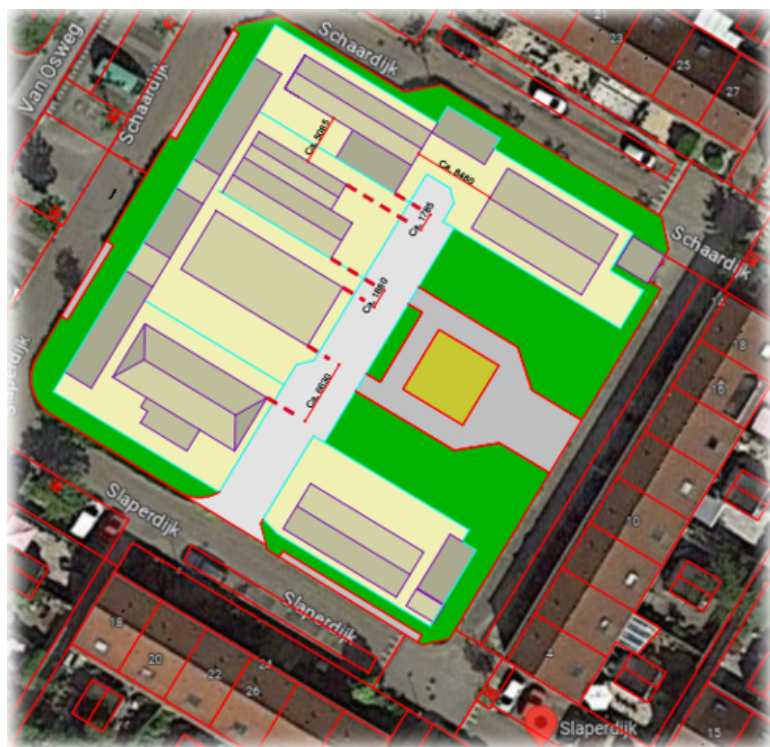
Akropolishof (Weidevenne)



Purmerdijk (Purmer-Noord)



Slaperdijk (Purmer-Noord)



Veenweidestraat (Gors)

