

Woonwagen- en standplaatsenbeleid gemeente Cranendonck 2026

DE RAAD VAN DE GEMEENTE CRANENDONCK

Gezien het voorstel van het college van Burgemeester en Wethouders van de gemeente Cranendonck d.d. 27 januari 2026

Zaaknummer: 0000453397

Gelet op artikel: n.v.t.

BESLUIT

1. Het Woonwagen- en standplaatsenbeleid gemeente Cranendonck 2026 vast te stellen.

Inleiding

Woonwagenbewoning kent een zeer bewogen en turbulente geschiedenis. In de loop der jaren is wet- en regelgeving opgesteld, gewijzigd en uiteindelijk, in 1999, afgeschaft. Woonwagenbewoners kwamen in opstand en verdedigden het behoud van hun manier van wonen succesvol bij het Europese hof voor de rechten van de mens. De Europese rechter erkende in haar uitspraak de woonwagencultuur als cultureel erfgoed en sprak uit dat het wonen in een woonwagen, in familieverband, een fundamenteel recht is voor hen die voldoen aan het afstammingsbeginsel.

Het Ministerie van Binnenlandse zaken en Koninkrijksrelaties (BZK) heeft in juli 2018 aan alle gemeenten het advies gegeven om te zorgen voor een gemeentelijk woonwagen- en standplaatsenbeleid wat recht doet aan de culturele identiteit van woonwagenbewoners. Om gemeenten hierbij te helpen stelde BZK het beleidskader gemeentelijk woonwagen- en standplaatsenbeleid¹ op. De vereniging Nederlandse Gemeenten (VNG) heeft hier in 2021 een gemeentelijke wegwijzer² voor opgesteld.

Huidige situatie

Gemeente Cranendonck telt momenteel een drietal woonwagenlocaties met in totaal dertig woonwagenstandplaatsen met woonwagens. Alle woonwagenstandplaatsen zijn eigendom van de gemeente Cranendonck en worden verhuurd door de gemeente. Dertien (13) woonwagens zijn eigendom van de gemeente Cranendonck en worden door de gemeente verhuurd, zeventien (17) woonwagens zijn eigendom van de bewoners. In oktober 2024 is door de raad ingestemd met de uitbreiding van het aantal woonwagenstandplaatsen met twee (2) standplaatsen en is er een woonwagen in bestelling gezet die zal worden verhuurd op een van de nieuw aan te leggen woonwagenstandplaatsen op een nu al bestaande locatie. Dit proces loopt momenteel.

De recent uitgevoerde behoeftepeiling onder woonwagenbewoners heeft uitgewezen dat er behoefte is aan structurele uitbereiding van het huidige aantal standplaatsen. Voor ons als gemeente is dit mede aanleiding om zorg te dragen voor een woonwagen- en standplaatsenbeleid wat tegemoet komt aan de behoefte van woonwagenbewoners in de gemeente Cranendonck.

Opbouw beleid

Aan de hand van het door BZK geadviseerde gemeentelijke beleidskader en de bijbehorende wegwijzer, analyseren we de kaders en formuleren we ons gemeentelijk woonwagen- en standplaatsenbeleid dat enerzijds aansluit bij de wensen van de woonwagenbewoners uit onze gemeente en anderzijds past bij onze identiteit als kleine landelijke gemeente in Noord-Brabant.

Stapsgewijs formuleren we het beleid en nemen we u mee in de afwegingen die hieraan ten grondslag liggen. In het eerste hoofdstuk is de geschiedenis van woonwagenbewoning in Nederland beschreven om u te voorzien van de nodige achtergrondinformatie. Vervolgens leest u in hoofdstuk twee welke (landelijke en lokale) beleidskaders van belang zijn voor de formulering van ons eigen gemeentelijke beleid. In hoofdstuk drie leggen we de basiskaders voor onze gemeente ten aanzien van *wat* we gaan doen vast om vervolgens in hoofdstuk 4 de kaders te formuleren *hoe* we dit gaan doen. In hoofdstuk vijf beschrijven we de vorm, omvang en de financiële kaders.

Samen vormt het ons **Woonwagen- en Standplaatsenbeleid Gemeente Cranendonck**.

1) [Beleidskader gemeentelijk woonwagen- en standplaatsenbeleid | Home | Volkshuisvesting Nederland](#)

2) [wegwijzer-gemeentelijk-woonwagen-en-standplaatsenbeleid.pdf](#)

Hoofdstuk 1 - 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.

De definitie van een woonwagenebewoner;

Woonwagenebewoner; (College voor de Rechten van de Mens)

Een woonwagenebewoner 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.

Naar schatting zijn er in Nederland zo'n 50.000 mensen die deel uitmaken van deze culturele groep. Dit kunnen (voormalig) woonwagenebewoners 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 kennen⁴. Het reikt voor dit beleidskader te ver om hier uitgebreid op in te gaan dus beperken we ons tot de essentiële punten.

1.1. Gevolgen intrekking Woonwagenwet

Een belangrijk keerpunt in de geschiedenis van woonwagenebewoning in Nederland is het in 1999 intrekken van de 1^e Woonwagenwet uit 1918 en de 2^e Woonwagenwet uit 1968. Dit gebeurde voornamelijk omdat men de woonpositie van woonwagenebewoners wilde normaliseren. Beleid werd geïntegreerd in het reguliere gemeentelijk volkshuisvestingsbeleid. Met het afschaffen van de Woonwagenwet verviel de verplichting voor gemeenten om plaatsen specifiek in te richten voor woonwagens. Gemeenten hanteerden in grote getale een uitsterfbeleid, plaatsen die vrijkwamen konden hierdoor niet meer worden opgevuld. Landelijk nam het aantal standplaatsen enorm af. Woonwagenebewoners waren voor wonen aangewezen op reguliere huisvesting.

In de jaren die volgden vroegen woonwagenebewoners bij diverse instanties op landelijke niveau aandacht voor de voor hen aanwezige hiaten in het gemeentelijke woonwagenbeleid. Hun focus lag op het naleven van de mensenrechten. Gemeentelijk beleid bleek vaak niet in overeenstemming te zijn met het Europees Verdrag voor de Rechten van de Mens (EVRM) en de Algemene Wet Gelijke Behandeling (AWGB). De Nationale Ombudsman beaamde dat; hij stelde dat gemeenten tekortschoten in hun betrouwbaarheid ten aanzien van woonwagenebewoners. Ook vond hij dat gemeenten het recht van woonwagenebewoners om te leven volgens hun culturele identiteit onvoldoende erkenden en faciliteerden. Hij schreef er in 2017 het rapport 'Woonwagenebewoner zoekt standplaats'⁵ over.

1.2 Geldende wet- en regelgeving

Specifieke wetgeving ten aanzien van woonwagenebewoning 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. Ten aanzien van de uitvoering stelt het beleidskader dat in het gemeentelijk beleid, in hoofdlijnen, vastgelegd wordt wat de verantwoordelijkheden zijn van de betrokken partijen bij de uitvoering van het woonwagen- en standplaatsenbeleid⁶. Kern daarbij is

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

4) *Geschiedenis - en - cultuur - van - woonwagenebewoners - Het Wiel*

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

6) Beleidskader BZK, Hoofdstuk 5, par. 5.2. Rolverdeling pag. 19

dat de woningcorporatie(s) verantwoordelijk zijn voor het bieden van voldoende standplaatsen en woonwagens voor de woonwagenbewoners die qua inkomen tot de primaire doelgroep van de woningcorporaties behoren⁷. Daarnaast moet duidelijk zijn welke maatregelen worden getroffen om in voldoende standplaatsen voor andere (hogere) inkomensgroepen te voorzien en wat daarbij de rol van de gemeente is

1.3. De Cranendonckse situatie

De eerste meldingen van woonwagenbewoning in de gemeente Cranendonck stammen uit de periode rondom de tweede wereldoorlog. In 1942 werd, achter een boerderij aan de Volgelsberg in Maarheeze, onderstaand afgebeelde woonwagen geplaatst. Van daaruit leidde de bewoners, een reizigersechtbaar, het verzet tegen de bezetters.⁸ Later in de tijd zien we dat vanaf de jaren '80 woonwagenlocaties zijn ontstaan in de gemeente Cranendonck waar woonwagenbewoners met hun familie neerstreken.



De gemeente Cranendonck telt anno nu een drietal woonwagenlocaties met, in totaal, tweeëndertig (32) woonwagenstandplaatsen met, in totaal, eenendertig (31) woonwagens. Twee woonwagenlocaties zijn gesitueerd in Budel, te weten De Wilg en een locatie aan de Fabrieksstraat. In Maarheeze is woonwagenlocatie de Vinnen.

Alle huidige woonwagenstandplaatsen zijn eigendom van de gemeente. De gemeente heeft in totaal veertien (14) woonwagens in eigendom die zij verhuurt aan woonwagenbewoners. Zeventien (17) woonwagens zijn particulier eigendom. Particulier eigendom betekent in dit beleid, van de bewoner zelf.

De woonwagenstandplaatsen worden nu nog namens de gemeente beheerd en onderhouden door beheermaatschappij Nijbod. Nijbod houdt voor de gemeente Cranendonck de wachtlijsten bij ten aanzien van de huurwoonwagens en wijst beschikbare woonwagens en woonwagenstandplaatsen toe in overeenstemming met het geldende toewijzingsbeleid.

Woningcorporatie WoCom is actief in de gemeente Cranendonck. Zij bezit zo'n 1500 wooneenheden die verhuurd worden aan mensen die qua inkomen behoren tot de primaire doelgroep van de woningcorporaties. WoCom verhuurt in onze gemeente momenteel geen woonwagens en/of woonwagenstandplaatsen. Ook verhuren zij (nog) geen woningen of eenheden in de middenhuur. Woningcorporatie Wonen Limburg heeft een klein woningbezit in de gemeente Cranendonck, een kleine 70 wooneenheden in het sociale segment. Ten aanzien van het voorzien van middenhuur wooneenheden hebben zij een dochteronderneming, Wonen Limburg Accent.

In bovenstaande telling is de in oktober 2024 afgestemde toevoeging van een tweetal woonwagenstandplaatsen op locatie De Wilg te Budel en de aankoop van een woonwagen, bestemd voor verhuur, al meegenomen. Samen levert dit onderstaand overzicht op.

Kern	Locatie	Aantal standplaatsen	Eigendom woonwagen
------	---------	----------------------	--------------------

7) Kamerstukken II, 1996/97, 25 333, nr. 3

8) Verzet vanuit de woonwagen - Brabants Erfgoed

		Toegestaan	Gerealiseerd	Gemeente	Bewoner	totaal
Budel	De Wilg	9	7 (+2)	5 (+1)	2	
Budel	Fabrieksstraat	15	15	6	9	
Maarheeze	De Vinnen	8	8	2	6	
		32	30 +2=32	14	17	31

1.4 De uitgangspunten

Hieronder volgen een drietal Cranendonckse uitgangspunten ten aanzien van het onderliggende woonwagenebeleid.

1. **Een redelijke kans op een woonwagen of standplaats**

In het voornoemde Beleidskader gemeentelijk woonwagen- en standplaatsbeleid staat omschreven dat woonwagensezoekenden binnen een *redelijke termijn* kans moeten hebben op een woonwagen of standplaats. Het beleidskader adviseert om hierbij de termijn aan te houden die ook van toepassing is op regulier woningzoekenden in de gemeente die in aanmerking willen komen voor een huurwoning. We gaan hierbij uit van de gemiddelde wachttijd voor een reguliere eengezinswoning met drie slaapkamers, gerekend vanaf het moment dat de woningzoekende kenbaar heeft gemaakt op zoek te zijn.

We hanteren als redelijke termijn, de termijn die regulier woningzoekenden gemiddeld wachten op een reguliere eengezinshuurwoning in de gemeente Cranendonck. Deze bedraagt momenteel 7 jaar en 6 maanden⁹.

2. **Familieverband**

Het wonen in familieverband is een kenmerkend, essentieel en onlosmakelijk onderdeel van de woonwagencultuur. De cultuur kenmerkt zich in het samen wonen en samen zorgen voor elkaar en elkaars kinderen. Familieleden willen graag bij elkaar op een locatie wonen, in nabijheid van elkaar. Hier willen we zo veel als mogelijk rekening mee houden maar dit kunnen we niet garanderen. Hiervoor zijn de bestaande locaties soms niet toereikend qua ruimte en omvang. Omdat de ruimte schaars is en familierelaties onlosmakelijk met de cultuur zijn verbonden, is het een logisch gevolg dat woonwagenebewoning in de gemeente Cranendonck, voor hen is die daadwerkelijk een familierelatie hebben met de huidige bewoners van een van de huidige woonwagenlocaties in de gemeente Cranendonck.

We houden bij de toewijzing van woonwagens zoveel als mogelijk rekening met familierelaties ten aanzien van de, al op een van de drie huidige woonwagenlocaties wonende, huidige woonwagenebewoners van de gemeente Cranendonck.

3. **Eigendom woonwagenstandplaatsen en huur en verkoop van woonwagens.**

Op de, in de gemeente Cranendonck gelegen, huidige woonwagenlocaties is sprake van gespikkeld bezit ten aanzien van de woonwagens. Gespikkeld bezit houdt in dat er sprake is van zowel koop/eigendom als ook huur/verhuur. Op deze al bestaande woonwagenlocaties worden een aantal van de woonwagens verhuurd door de gemeente Cranendonck via woningtoewijzing (volgens het geldende toewijzingsbeleid) en is een ander deel particulier eigendom van particuliere woonwagenebewoners. De grond, waarop de woonwagenlocaties zijn gesitueerd, is in eigendom van de Gemeente Cranendonck.

Huurders van een woonwagen huren nu van de gemeente Cranendonck zowel de woonwagenstandplaats als de woonwagen. Woonwageneigenaren huren alleen de woonwagenstandplaats van de gemeente Cranendonck.

Instandhouding gespikkeld bezit.

Het wonen in familieverband kan, door het toestaan van gespikkeld bezit, voor woonwagenebewoners binnen alle inkomensgroepen mogelijk gemaakt worden. We streven daarom naar het in stand houden van een divers aanbod op alle locaties. Gemeente Cranendonck wil graag haar huidige rol als verhuurder van woonwagens loslaten. Onderstaand formuleren we het uitgangspunt rondom eigendom van woonwagenstandplaatsen en vervolgens het uitgangspunt ten aanzien van huur en verhuur en eigenaarschap van een woonwagen.

Huidige huurwoningen van huur naar eigendom

Tijdens de behoeftepeilingsgesprekken heeft een groot deel van de zittende huurders aangegeven graag de door hen gehuurde woonwagen te willen kopen. Gemeente Cranendonck wil meewerken

9) Peildatum 2024, bron *Woonzie in cijfers*.

aan de verkoop van woonwagens die nu door haar verhuurd worden. We willen de woonwagen te koop aanbieden aan de zittende huurder of, in overleg, aan diens (klein) kinderen en maken hierover nadere afspraken in overeenstemming met het onderliggende woonwagen – en standplaatsenbeleid en het in de gemeente geldende verkoopbeleid, met de zittende huurders.

Indien de huidige huurder van een woonwagen een inkomen geniet onder de sociale inkomensgrens waardoor deze is aangewezen op een woning in het sociale segment van de woningcorporatie willen we de woonwagen aan de woningcorporatie verkopen. Hierover, en over de omstandigheden waaronder we dit mogelijk maken, maken we afspraken in de prestatieafspraken jaarschijf 2027.

De huidige woonwagenstandplaatsen blijven eigendom van de gemeente Cranendonck.

Tijdens de behoeftepeilingsgesprekken hebben een aantal bewoners van de huidige woonwagenlocaties aangegeven dat zij graag de woonwagenstandplaats zouden willen kopen van de gemeente Cranendonck. In onze overweging hieromtrent baseren we ons, bij het formuleren van uitgangspunten rondom eigendom van woonwagenstandplaatsen, op enerzijds het beleidskader van BZK en de in 2021 geformuleerde wegwijzer anderzijds en op onderstaande uitspraak van het College voor de rechten van de Mens;

Op 22 november 2024 oordeelde het College voor de rechten van de Mens (nummer 2024-976) dat woonwagenstandplaatsen die niet bewoond worden door woonwagenbewoners, bijvoorbeeld omdat deze standplaatsen aan 'burgers' zijn (door)verkocht, niet meer gerekend mogen worden tot de voorraad woonwagenstandplaats bij het bepalen en uitvoeren van woonwagenbeleid.

Bij verkoop van een woonwagenstandplaats is het van belang, ook voor de overige bewoners op de woonwagenlocatie, dat deze woonwagenstandplaats ten behoeve blijft van de doelgroep woonwagenbewoners. Het is van essentieel belang dat bij verkoop rekening gehouden wordt met de familierelatie die de koper heeft tot de andere bewoners van de woonwagenlocatie. Eigendom is een absoluut recht. Het vergt veel om hieraan te tornen en dit recht in te perken. We willen dit niet onnodig moeilijk maken.

Bovenstaande in acht nemende, kiezen we ervoor om onze huidige woonwagenstandplaatsen niet te verkopen.

Erfpacht

We willen woonwagenbewoners wel alle mogelijkheid geven om zich als eigenaar van de grond te mogen gedragen. Dit ook om het verkrijgen van hypothecaire leningen te vergemakkelijken daar dit bij grondhuur vaak problematisch is. Om alle woonwageneigenaren de positie te bieden om zich als eigenaar te kunnen gedragen van de woonwagenstandplaats willen we de mogelijkheid bieden om de woonwagenstandplaats in erfpacht te verkrijgen.

Woningcorporatie

Het beleidskader BZK geeft aan dat de woningcorporaties, voor wat betreft woonwagenbewoners die onder de primaire doelgroep van de woningcorporaties vallen, verantwoordelijk zijn om zorg te dragen voor voldoende huurwoningen en –standplaatsen. Blijkt er dus uit de behoeftepeiling dat er een tekort is in het aantal woonwagenstandplaatsen voor woonwagenbewoners die binnen de doelgroep van de woningcorporatie vallen, zijn de woningcorporaties hier, in eerste aanleg, voor aan zet.

Woningcorporatie Wocom heeft aangegeven geen grondeigenaar te willen worden van, in elk geval, de huidige bestaande woonwagenstandplaatsen. Zij willen wel, voor wat betreft het voor personen is die tot hun doelgroep behoren, zorgdragen voor de verhuur van woonwagen en woonwagenstandplaats waarbij de grond in erfpacht wordt uitgegeven door de gemeente Cranendonck aan de woningcorporatie. Dit laatste onder voorwaarden en met inachtneming van de geldende beleidsafspraken en prestatieafspraken rondom grondbeleid en uitgifte van grond voor sociale doelgroepen.

Hoofdstuk 2 - Nieuwe beleidskaders

Met het afschaffen van de woonwagenwetgeving verviel de noodzaak voor gemeenten om woonwagenbeleid op te stellen. Het rapport van de Nationale ombudsman uit 2017 gaf echter de aanzet tot een ander beleidsperspectief. Gemeenten werden opgeroepen om beleid te gaan formuleren. 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' 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 woonwagenebeleid. 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 woonwagene- en standplaatsenbeleid voor de gemeente Cranendonck.

2.1. Landelijk beleidskader Woonwagene- en Standplaatsenbeleid vanuit BZK

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 woonwagenebewoners;
2. Te voorzien in voldoende en binnen een redelijke termijn aangelegde standplaatsen;
3. Aandacht te hebben voor de cultuur van woonwagenebewoners;
4. Woonwagenebewoners te beschermen tegen discriminatie;
5. Voldoende rechtszekerheid te bieden voor de doelgroep;
6. Ruimte te bieden om in familieverband samen te leven.

De Vereniging van Nederlandse Gemeenten (VNG) bracht in navolging van het landelijke beleidskader in mei 2021 een speciale 'Wegwijzer gemeentelijk woonwagene- en standplaatsenbeleid' uit¹⁰. De Wegwijzer biedt gemeenten meer inzicht in het mensenrechtelijk kader dat van belang is binnen het woonwagene- 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, woonwagenebewoners en beheerorganisaties, woonwagene- en standplaatsenbeleid kunnen ontwikkelen en uitvoeren dat in lijn is met het beleidskader. Bij het formuleren van het beleid voor de gemeente Cranendonck hebben we dit stappenplan als leidraad aangehouden voor de te nemen stappen en acties.

2.2. Relevant landelijk beleid ten aanzien van Wonen

Het thema wonen staat 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. Met het wetsvoorstel 'Wet Versterking regie volkshuisvesting' wil de overheid sturing geven aan deze groei. Diverse samenwerkende partners als woningcorporaties, provincies en gemeenten 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'¹¹ worden handvatten gegeven om ook voor deze groep mensen passend wonen mogelijk te maken. Woonwagenebewoners vormen, door hun specifieke vorm van wonen, namelijk het wonen in familieverband en het wonen in een woonwagen, een specifieke aandachtsgroep die als zodanig ook in het adviesrapport is benoemd.

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

Artikel 1 van de Grondwet geeft aan dat allen die zich in Nederland bevinden, in gelijke gevallen, gelijk worden behandeld. In de rapportage 'Woonwagenebewoner 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 woonwagene- en standplaatsenbeleid staat dan ook het vinden van de balans tussen beiden. Concreet betekent het dat daar waar woonwagenebewoners gelijk zijn aan andere inwoners, zij gelijk behandeld worden. Daar waar zij ongelijk zijn -op basis van de erkende woonwageneidentiteit en cultuur- worden zij anders behandeld dan andere inwoners.

2.4. Relevant lokaal beleid

In maart 2023 is de geactualiseerde woonvisie gemeente Cranendonck en medio december 2025 is de herijkte regionale woondeal Zuidoost Brabant vastgesteld. In deze laatste is afgesproken dat gemeente Cranendonck tussen nu en het jaar 2030 het aantal van 555 woningen toe zal voegen.

10) VNG, mei 2021.

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

Daarnaast hebben we ook gekeken naar de te verwachten organische groei. We verwachten tussen 2030 en het jaar 2040 een groei wat neerkomt op een benodigde toevoeging van nog eens 500 tot 1000 woningen binnen de gemeente Cranendonck.

Deze voorgenomen groei is voor zowel de huur, als ook de koopsector. De visie spreekt zich ook uit over de verschillende doelgroepen en aandachtsgroepen die in deze nieuwbouwpoging niet vergeten mogen worden. Woonwagengewoning wordt in de visie besproken. Er is vastgelegd dat er formeel woonwagengebeleid ontwikkeld moet worden in de gemeente Cranendonck. Met het voorliggende woonwagenge- en standplaatsenbeleid geven we gevolg aan deze toezegging.

Hoofdstuk 3 - Basis voor het beleid in gemeente Cranendonck

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 vervolgens de juiste nuance toe te voegen maken we beleid wat specifiek bij ons als gemeente past. Het past ook bij een gemeente als Cranendonck om het soms net even anders te doen. Het geheel aan regels, voorschriften en adviezen vraagt wat ons betreft juist daarom om een genuanceerde blik vanuit ons gemeentelijk perspectief. Binnen het stappenplan van VNG wat is gehanteerd, hebben we vanuit dit perspectief gehandeld om tot ons beleid te komen. Onderstaand schetsen we u de basis waarop ons beleid is gebaseerd.

3.1. Behoeftetepeiling, afstammingsbeginsel

Het beleidskader BZK schrijft voor dat gemeenten, in aanloop naar het eventueel formuleren van woonwagengebeleid, een behoeftetepeiling uitvoeren om vast te stellen of er in de desbetreffende gemeente überhaupt behoefte is aan (de uitbereiding van) woonwagengestandplaatsen.

In 2024 inventariseerde beheermaatschappij Nijbod, op verzoek van de gemeente Cranendonck, de woonbehoefte onder de lokale woonwagengestandplaatshouders en -zoekenden door interviews af te nemen. Er werden in totaal achtentwintig (28) gesprekken gevoerd door Nijbod. Later zijn hier nog een tweetal gesprekken aan toegevoegd wat het totaal op dertig (30) bracht. Deze twee laatste gesprekken betroffen gesprekken met spijtoptanten.

Spijtoptant; (Wegwijzer gemeentelijk woonwagenge 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.

Tijdens de gesprekken is geïnventariseerd of de belangstellenden voldeden aan het afstammingsbeginsel.

Afstammingsbeginsel¹²; (College voor de Rechten van de Mens)

Woonwagengewoners die afstammen van Roma, Sinti, of afstammelingen zijn van klassieke 'reizigers' waarbij diens ouders en/of 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.

Alleen die woonwagengewoners die voldoen aan het afstammingsbeginsel kunnen in aanmerking komen voor een woonwagengestandplaats.

Naast het wonen in een woonwagen, kenmerkt de cultuur van de woonwagengewoners zich door het wonen in familieverband. Het beleid moet er, aldus het College voor de Rechten van de Mens (CRM) en het beleidskader BZK, op geënt zijn dat beide kenmerken zijn gewaarborgd.

Tijdens de gesprekken is de familierelatie besproken. Een groot deel van de belangstellenden hebben een directe familierelatie tot elkaar en/of een eigen woonverleden op een woonwagenge locatie in de gemeente Cranendonck.

Uit de gevoerde gesprekken is een behoefte gebleken aan het uitbreiden van het huidige aantal woonwagengestandplaatsen in de gemeente Cranendonck met negentien (19) nieuwe woonwagengestand-

12) 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.

plaatsen. Deze negentien belangstellenden zijn, voornamelijk, de volwassen kinderen van de huidige populatie woonwagengewoners en voldoen, zover na te gaan, aan het afstammingsbeginsel.

3.2. Koop – Huur

Deze negentien belangstellenden is vervolgens gevraagd of zij een woonwagewagen in eigendom zouden willen hebben, of dat ze deze zouden willen huren. Het inkomen is leidend als men in aanmerking wil komen voor sociale huur. Desgevraagd bleken enkele belangstellenden een inkomen te genereren beneden de betaalbaarheidsinkomensgrens. Zij vallen daarom onder de doelgroep van de woningcorporatie en zijn aangewezen op sociale huur.

Het betreft hier zeven (7) belangstellenden die, gezien hun huidige inkomen, graag in aanmerking zouden willen komen voor een gehuurde woonwagewagenstandplaats voorzien van huurwoonwagewagen vanuit de woningcorporatie. Twaalf (12) belangstellenden willen graag, gezien hun huidige inkomen, in aanmerking komen voor het kopen en plaatsen van een eigen woonwagewagen.

3.3. Toekomstige belangstelling

De huidige populatie woonwagewagengewoners en de belangstellenden voor een nieuwe woonwagewagenstandplaats hebben minderjarige kinderen. Uit de gesprekken is gebleken dat dit, op het moment van de peiling in 2024, elf (11) kinderen zijn. Het is aannemelijk dat deze kinderen, als zij op termijn de leeftijd van 18 jaar hebben bereikt, zich willen inschrijven voor een eigen woonwagewagenstandplaats in de gemeente Cranendonck. Dit zou kunnen inhouden dat binnen 5 tot 18 jaar zich een elftal belangstellenden melden om in aanmerking te komen voor een woonwagewagenstandplaats. Het is juist daarom dat het beleidskader voorschrijft om regelmatig een behoeftepeiling uit te voeren ten aanzien van het verkrijgen van een reëel en actueel inzicht in de behoefte aan uitbereiding van het aantal standplaatsen.

3.4. Conclusie behoeftepeiling na analyse en beleidsuitgangspunten

Gemeente Cranendonck sluit zich aan bij de voorgeschreven kaders en hanteert het voorgeschreven beleidskader waarbij de culturele kenmerken van woonwagewagengewoners worden gewaarborgd. Gemeente Cranendonck hanteert het beleidsuitgangspunt dat wonen in een woonwagewagen voor woonwagewagengewoners die voldoen aan het afstammingsbeginsel mogelijk is als er sprake is van een familierelatie met de overige woonwagewagengewoners binnen de gemeente Cranendonck.

Om recht te doen aan de invulling van de gepeilde behoefte en het daarop gevolgde onderzoek, en in navolging van het beleidskader BZK waarin is voorgeschreven om te voorzien in voldoende woonwagewagenstandplaatsen binnen de gemeente, wil gemeente Cranendonck 19 woonwagewagenstandplaatsen toevoegen in de gemeente Cranendonck.

3.5. Redelijke termijn

Om vast te stellen binnen welk tijdsbestek deze woonwagewagenstandplaatsen 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 eengezinswoning. In de gemeente Cranendonck ligt deze wachttijd momenteel op 7 jaar en 6 maanden. Het beleidskader hanteert als uitgangspunt dat gemeenten een aanvang nemen met de telling van de redelijke termijn vanaf het moment van de behoeftepeiling. Deze is voor de gemeente Cranendonck vanaf 2024.

3.6. Herhaling behoeftepeiling

Het beleidskader BZK stelt dat, als de behoefte toeneemt, er eveneens binnen een redelijke termijn gevolg aan moet worden gegeven. Het adviseert gemeenten om daarom regelmatig een behoeftepeiling uit te voeren. Aan de hand van een behoeftepeiling kan beoordeeld worden of er een toename is in de behoefte aan uitbereiding van het aantal standplaatsen.

Gemeente Cranendonck heeft in 2024 een onderzoek laten uitvoeren naar de behoefte aan uitbereiding van het aantal woonwagewagenstandplaatsen in de gemeente Cranendonck. Hierbij is ook meer specifiek ingegaan op de achtergrond van belangstellenden en zijn (aanvullende) vragen gesteld over de gezinsamenstelling (kinderen en leeftijd), inschrijving op wachtlijst, huur of koop en inkomen.

We volgen het advies op vanuit BZK om elke 5 jaar een behoeftepeiling uit te voeren. Aangezien we het beleid in 2026 vaststellen en hiermee ook invulling willen gaan geven aan de gepeilde behoefte hanteren we het jaartal van inwerkingtreding van het woonwagewagen- en standplaatsenbeleid als aanvangstermijn. Dit zal inhouden dat, voor een eerste maal, in het jaar 2031 de behoeftepeiling zal worden herhaald.

3.7. Inschrijving en toewijzing

In samenwerking met een nog in te richten bewonerscommissie worden beleidsregels opgesteld voor inschrijving en toewijzing. Deze regels gelden pas na vaststelling door het College. Hierbij wordt onderscheid gemaakt in toewijzing van een vrijkomende standplaats op een bestaande woonwagenlocatie en bij toewijzing van standplaatsen op een nieuwe locatie.

Beleidskader 1 - behoefte en redelijke termijn

Afstammingsbeginsel

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

Toevoeging aantal woonwagenstandplaatsen

- We zorgen voor voldoende woonwagenstandplaatsen in de gemeente Cranendonck en voegen, naar behoefte, negentien (19) woonwagenstandplaatsen toe aan onze voorraad woonwagenstandplaatsen.

Wonen in familieverband

- Gemeente Cranendonck houdt, met de toewijzing van woonwagenstandplaatsen, rekening met de familiale en bloedverwantschapsbanden, in relatie tot de huidige bewoners van een van de huidige woonwagenlocaties in de gemeente Cranendonck, om wonen in familieverband mogelijk te maken en/of te behouden.

Redelijke termijn

- Gemeente Cranendonck hanteert een redelijke termijn van 7 jaar en 6 maanden voor de realisatie van deze woonwagenstandplaatsen met als peiljaar 2024 (behoeftepeiling).

Nieuwe behoeftepeiling

- Gemeente Cranendonck voert in 2031 een nieuwe behoeftepeiling uit onder woonwagenbewoners.

Hoofdstuk 4 - 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 Cranendonck 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 Cranendonckse situatie.

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

4.1. Locatie en omvang

Gemeenten spelen bij het invullen van de woningbouwopgave in op verschillende maatschappelijke opgaven. Vanwege de schaarste op de woningmarkt gaat het ook om betaalbare huur- en koopwoningen voor starters en middeninkomens. Daarnaast ligt er een 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.

De gemiddelde woonwagenstandplaats heeft 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 woonwagenstand-

plaatsen 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. In bepaalde gevallen kan het wenselijk zijn om een locatie in te richten voor één bepaalde groep.

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 uitbreiding van eventueel bestaande locaties.

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

4.2 De Cranendonckse situatie

De huidige woningbouwopgave die we als gemeente Cranendonck hebben, behelst een flinke toevoeging van woningen aan de huidige woningvoorraad. Binnen alle voorkomende huur- en koop segmenten worden woningen toegevoegd. Voor de realisatie van sociale huur werken we nauw samen met de in onze gemeente actieve Woningcorporatie WoCom. Zij zijn verantwoordelijk voor het huisvesten van die personen die onder hun doelgroep vallen. Daarbij hebben we met de corporaties afgesproken dat we bij nieuwbouw de betaalbaarheidseisen hanteren en zorgdragen voor de realisatie van voldoende woningen binnen het sociale segment. Samen met WoCom maken we (prestatie) afspraken over woonwagenstandplaatsen en huurwoonwagens binnen het sociale huursegment voor zover deze bestemd zijn voor de doelgroep van de Woningcorporatie.

Toevoeging woonwagenstandplaatsen onderdeel van totale woonopgave

Door het gewenste aantal nieuwe woonwagenstandplaatsen onderdeel te laten zijn van de totale woonopgave voor de gemeente Cranendonck bieden we ruimte en richting aan initiatiefnemers en ontwikkelaars om ook deze woonvorm mee te nemen in de ontwikkelplannen.

De gemeente Cranendonck telt de nieuwe woonwagenstandplaatsen mee in de totale woningbouwopgave, volgens het uitgangspunt dat woonwagens een volwaardige woonvorm zijn. Wij rapporteren de aanleg van woonwagenstandplaatsen afzonderlijk, zodat transparantie richting provincie en regio is geborgd.

Omvang woonwagenlocaties

Gemeente Cranendonck is een kleine gemeente. In ons straatbeeld is ook te zien dat we geen groot-schalige hoogbouw hebben. Een grote woonwagenlocatie past dan ook niet bij onze aard en omvang. Het beleidskader van het Ministerie van BZK geeft aan locatiegrootte afgestemd mag zijn op de lokale behoefte, en spreekt de voorkeur uit voor kleinschalige locaties.

Nieuw te bouwen woonwagenlocaties zien we dan ook niet groter dan maximaal 10 woonwagenstandplaatsen. Deze omvang achten wij passend, mede gezien:

- Het beperkte ruimtebeslag dat beschikbaar is voor woningbouw;
- de ruimtelijke impact van woonwagenstandplaatsen gezien de gemiddelde kavelgrootte;
- de wens tot behoud van sociale cohesie binnen kleinschalige woonvormen.

Aangezien wonen in familieverband een essentieel onderdeel is van woonwagenbewoning hebben woonwagenlocaties een minimale bezetting van 2 woonwagens.

Daarnaast onderzoekt de gemeente actief de mogelijkheden tot uitbreiding van de reeds bestaande woonwagenlocaties, indien dit ruimtelijk en sociaal wenselijk is. Hiermee wordt optimaal gebruik gemaakt van bestaande infrastructuur en wordt maatwerk geboden binnen de bestaande woonwagengemeenschappen.

Beleidskader 2 (Locatie en omvang)

Locatie

- Gemeente Cranendonck neemt de opgave van de realisatie van 19 woonwagendstandplaatsen mee in de totale nieuwbouw woningbouwopgave van wijk- of gebiedsontwikkeling.
- Gemeente Cranendonck en WoCom maken afspraken over het toevoegen van de woonwagendstandplaatsen binnen de woningbouwopgave. WoCom voor zover dit afspraken zijn die gaan over de doelgroep waar zij voor verantwoordelijk zijn.

Maximale omvang

- Gemeente Cranendonck realiseert nieuwe woonwagendlocaties met een maximale grootte van tien (10) woonwagendstandplaatsen.
- De mogelijkheden voor uitbreiding van de bestaande locaties worden onderzocht.

4.3 Toewijzingsbeleid

Woningzoekenden die in de gemeente Cranendonck in aanmerking willen komen voor een huurwoning van een van de in onze gemeente actieve woningcorporaties kunnen zich inschrijven bij het overkoepelend inschrijvingsplatform Wooniezie¹³ of Thuis in Limburg¹⁴. Indien de ingeschreven woningzoekende een woonwagendbewoner is die belangstelling heeft voor een woonwagendstandplaats kan deze zich aanmelden voor de wachtlijst die momenteel beheerd wordt door beheermaatschappij Nijbod.

Aanbod en toewijzing van woonwagendstandplaatsen wordt als maatwerk gezien. Door het nader uitwerken en bepalen van inschrijvings- en toewijzingsregels in overleg met de nog op te richten Bewonerscommissie en de in de gemeente actieve woningcorporatie(s) wordt mede invulling gegeven aan de uitkomsten van de geïnventariseerde woonbehoefte.

Deze beleidsregel 'inschrijving- en toewijzing woonwagendstandplaatsen' wordt op een later moment aan het college van Burgemeester en Wethouders ter besluitvorming voorgelegd.

Bereikbaarheid

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

Ook zonder hofje blijft de culturele identiteit (het wonen in familieverband en het wonen in een woonwagend) 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 verkeersdrukke. Hetzelfde geldt voor de parkeerruimte. Er moet voldoende parkeerruimte voor bewoners en bezoekers zijn op de (nieuwe) woonwagendlocatie(s). Hoeveel parkeervakken er nodig zijn, berekenen we aan de hand van de door de gemeente gehanteerde parkeernormen.

Beleidskader 3 (Toewijzing – bereikbaarheid)

Toewijzing

- Gemeente Cranendonck stelt, in samenspraak met een nog op te richten bewonersvertegenwoordiging en de woningcorporaties, de beleidsregel 'inschrijving- en toewijzing woonwagendstandplaatsen' op.
- Deze beleidsregel wordt vervolgens, ter vaststelling, aan het College van Burgemeester en Wethouders aangeboden.

Bereikbaarheid locatie

- Locaties worden zo ingericht dat deze toegankelijk en doorgankelijk zijn voor hulpdiensten en overig (doorgaand) verkeer.

13) <https://www.wooniezie.nl/>

14) www.thuisinlimburg.nl

Hoofdstuk 5- 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', naar de 'Kraaijkamp' en vervolgens naar woonwagachalets 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 woonwagabewoner heeft de wens om in een woonwagen te wonen in familieverband. Voor die bewoners die aangewezen zijn op de sociale huur kijken we naar de mogelijkheden hiertoe. Voor de woonwagabewoners met een inkomen boven de DAEB¹⁵ -inkomensgrens, bespreken we de mogelijkheden om een standplaats in erfpacht te krijgen.

5.1. Eisen aan de woonwagen

Het afschaffen van de Woonwagenwet bracht met zich mee dat de regelingen uit de Woningwet en het toenmalige Bouwbesluit (vanaf 1-1-2024 '*Besluit bouwwerken leefomgeving*') plots ook van toepassing werden op de standplaatsen en woonwagens die nog resteerden. Met name de woonwagabewoners 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-woonwagaverdween langzaam uit het straatbeeld.



VROM Woonwagen Bron: www.woonwagenwijzer.nl

Woonwagen; (Woningwet art 1 lid 1)

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

In de volksmond noemen we de woonwagachalets of woonwagawoningen eveneens een woonwagen en volgens de omschrijving in de Woningwet is dat veelal ook kloppend, maar voor de meeste woonwagabewoners is het belangrijk dat hun wagen met de vloer boven het maaiveld ligt met een opstapje voor de voordeur. Duidelijk is dat het gebouw op een standplaats moet staan, en geheel of in delen verplaatsbaar moet zijn om te kunnen voldoen aan de definitie van Woonwagen.

In 2019 is er een gerechtelijke uitspraak gedaan ten aanzien van een geschil waarbij een gemeente woonwagachalets gereed had gemaakt voor woonwagabewoners, maar dat de bewoners deze niet als woonwagen aan wilden merken. De rechter heeft de woonwagabewoners hierin in het gelijk gesteld.¹⁶

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 of langer kunnen worden bewoond, is de levensduur van de nieuwe generatie woonwagens, bij normaal gebruik,

¹⁵DAEB = 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.

¹⁶Zaak Waddinxveen: woonwagawoning geen alternatief - Het Wiel

zo'n 50 jaar. In het verleden was dit 20 tot 25 jaar. Daarnaast hebben stenen woningen een aanzienlijke restwaarde; woonwagens zijn aan het einde van hun levensduur afgeschreven.

Duurzaamheid/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. De eisen zijn in bepaalde gevallen onbetaalbaar voor deze specifieke woonvorm. Dit geldt met name voor de situatie waarin sprake is van koop standplaatsen en woonwagens. Dat komt onder andere doordat de hypotheekmogelijkheden en Nationale Hypotheekgarantiegrens voor een woonwagenbewoner veel beperkter zijn dan voor reguliere woningbezitters. Mogelijke oplossingen om toekomstige kopers te ondersteunen, zijn het aanvragen van (provinciale) subsidies of gemeentelijke stimuleringsregelingen. In uitzonderlijke gevallen kan een ontheffing van de wet Voortgang Energietransitie (Wet VET) worden aangevraagd.

De Cranendonckse situatie

In Cranendonck staan diverse type woonwagens. Deze zijn gesitueerd op 3 verschillende woonwagenlocaties. Tijdens de gesprekken met de belangstellenden voor een nieuwe standplaats met woonwagen, is de vorm van de woonwagen met hen besproken. Daarbij is door verschillende bewoners aangegeven dat er een voorkeur bestaat voor 'versteende woonwagens'. De huidige jurisprudentie¹⁷ laat zien dat een woonwagen van steen, geen woonwagen is.

Analyse

De Woningwet geeft een definitie van een Woonwagen. Een woonwagenchalet zou, vanwege deze definitie, ook als woonwagen kunnen worden aangemerkt. Mits deze verplaatsbaar is en op een standplaats geplaatst is. Jurisprudentie leert dat woonwagenbewoners in het gelijk zijn gesteld bij hun visie dat deze woningen geen gelijkenis hebben met de traditionele woonwagens. De chalets zijn niet boven het maaiveld gesitueerd. De definitie van Woonwagen dient dus goed omschreven te worden, zodat helder is waar partijen over spreken als ze het hebben over een Woonwagen.

Beleidskader 4 Woonwagen, duurzaamheid en kwaliteitseisen)

Woonwagen:

- **Gemeente Cranendonck verstaat onder Woonwagen:**
Een voor bewoning bestemd gebouw dat op een standplaats is geplaatst en in zijn geheel of in delen kan worden verplaatst.

Verbod op afbouw:

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

Energiezuinigheid/Duurzaamheid:

- Woonwagens zijn BENG (Bijna Energie Neutrale Gebouwen).
- Voor particuliere eigendomswoonwagens kan het college besluiten tot een uitzondering op / ontheffing van de wet VET¹⁸.

5.2. Woonwagen 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.

Onderstaand bespreken we de situatie in gemeente Cranendonck 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 woningen enorm prijzig, waardoor de financiële investering voor de bouw van woonwagens de druk op de regu-

¹⁷ECLI:NL:RBDHA:2024:7262 Volledige tekst uitspraak

¹⁸Wet Voortgang Energietransitie (Wet Vet)

liere woningbouw doet toenemen. Het simpelweg peilen van de behoefte aan woonwagens en deze behoefte vervolgens realiseren kent nog wel wat hordes.

De wegwijzer VNG adviseert gemeenten om op hoofdlijnen de verantwoordelijkheden vast te leggen van de, bij de uitvoering van woonwagen- en standplaatsenbeleid, betrokken partijen. De kern hierbij is dat de woningcorporaties verantwoordelijk dienen te zijn voor het bieden van voldoende woonwagenstandplaatsen en woonwagens aan woonwagengebwoners die qua inkomen tot de primaire doelgroep van de woningcorporaties behoren¹⁹.

Het woonwagen- en standplaatsenbeleid vergt doorgaans de nodige uitwerking om alle afspraken 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 uitvoeringsplan 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.

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

Koop/Eigendom woonwagens

Voor woonwagengebwoners 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.²⁰ 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 woonwagengebwoener te zijn. Gemeenten die uitsluitend koopstandplaatsen hebben behouden de positieve verplichting, vanuit het beleidskader BZK, om goede voorwaarden te scheppen voor woonwagengebwoners 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.

De Cranendonckse situatie

In het eerste hoofdstuk van dit beleid zijn een drietal uitgangspunten uiteengezet. Het genoemde derde uitgangspunt, 'eigendom woonwagenstandplaatsen en huur en verkoop van woonwagens' geeft de Cranendonckse situatie weer.

Woningcorporatie WoCom geeft aan dat zij, ten aanzien van huurders die tot hun doelgroep behoren, bereid zijn de nieuw te realiseren woonwagenstandplaatsen met huurwoonwagens te gaan verhuren. Ten aanzien van standplaatsen waar een eigendomswoonwagen op geplaatst zal worden geven zij aan dat deze niet tot hun doelgroep behoort en zij deze verhuuractiviteiten ook niet wensen te ontplooiën.

Uit de behoeftepeiling is gebleken dat er een zevental personen in de realisatie van hun woonwens om in een woonwagen te kunnen wonen, gezien hun inkomen, afhankelijk zijn van de woningcorporatie. Zij opteren voor een huurwoonwagen met een gehuurde woonwagenstandplaats. Er zijn 14 belangstellenden die een midden tot hoog inkomen genieten, zij komen niet in aanmerking voor een huurwoonwagen in het sociale segment.

¹⁹) Wegwijzer VNG Woonwagen- en Standplaatsenbeleid, pag.37

²⁰) Wegwijzer VNG Woonwagen- en Standplaatsenbeleid, pag. 37

Zittende bewoners hebben, bij de behoeftepeiling, aangegeven dat zij graag de huidige gehuurde woonwagons in eigendom willen verwerven. Tijdens de gesprekken met belangstellenden is niet gebleken dat er op dit moment behoefte is aan het huren van een woonwagons met standplaats in het midden-segment.

Analyse

Het beleidskader schept mogelijkheden voor huurwoonwagons en woonwagons in eigendom. Met name de in de wegwijzer genoemde mogelijke eigendomsconstructies geven echter niet de garantie dat deze standplaatsen en woonwagons 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 woonwagons te wonen in familieverband.

De optie huur-koop wordt als complex en risicovol omschreven en wordt daarom niet geadviseerd. Met de verantwoordelijke woningcorporatie, kan gekeken worden naar het beschikbaar stellen van kavels, met huurwoonwagons, voor het midden- en hoge segment. De standplaatsen blijven daarmee beschikbaar voor de doelgroep en de toewijzing en het beheer in handen van de woningcorporatie.

Beleidskader 5 woonwagons huur en koop

Huur:

- De gemeente Cranendonck zal, onder voorwaarden, haar verhuuractiviteiten ten aanzien van huurwoonwagons overhevelen naar de woningcorporatie.
- De woningcorporaties zijn verantwoordelijk voor de ontwikkeling, verhuur en het beheer van nieuwe huurstandplaatsen en -woonwagons voor wat betreft hun doelgroep.
- Als er behoefte is bij woonwagonsbewoners om een woonwagons met woonwagonsstandplaats te huren in het middensegment zullen Gemeente en, de in de gemeente actieve, woningcorporaties onderzoek doen naar de mogelijkheden hiertoe.
- De woningcorporatie draagt zorg voor kwalitatief goede huurwoonwagons die bestemd zijn voor de verhuur aan woonwagonsbewoners die tot de doelgroep van de woningcorporatie behoren.
- De afspraken met betrekking tot woningbouwopgave voor huurwoonwagons en -standplaatsen worden vastgelegd in prestatieafspraken.

Koop:

- Woonwagons die nu in bezit zijn van de gemeente Cranendonck worden, onder voorwaarden, aan de bewoners daarvan of hun (klein) kinderen te koop aangeboden.

5.3. Woonwagonsstandplaats, huur, koop en erfpacht.

Woonwagonsstandplaatsen, kavels die het label woonwagonsstandplaats hebben in de basisregistratie adressen en gebouwen (BAG), kunnen, in de meeste gevallen, eigendom zijn van een gemeente, woningcorporatie of een particuliere eigenaar. Momenteel zijn alle woonwagonsstandplaatsen in de gemeente Cranendonck, eigendom van de gemeente Cranendonck.

Huur, Koop

Op dit moment is Gemeente Cranendonck, ten aanzien van alle huidige woonwagonsstandplaatsen, verhuurder. Woningcorporatie WoCom heeft als uitgangspunt gesteld dat zij geen eigenaar willen zijn van de woonwagonsstandplaats(en). Zij willen wel de woonwagonsstandplaatsen verhuren, ten aanzien van nieuwe woonwagonsstandplaatsen die bestemd zijn voor huurwoonwagons voor woonwagonsbewoners die onder de sociale doelgroep van de woningcorporatie vallen. Gemeente Cranendonck wil die woonwagonsstandplaats(en) in erfpacht uitgeven aan de woningcorporatie, dit alles met inachtneming van de geldende beleidsregels rondom erfpacht en gronduitgifte.

De woningcorporatie kan de grond vervolgens verhuren aan woonwagonsbewoners met een huurwoonwagons. Het verkopen van huurstandplaatsen kan lokaal leiden tot uitdunning van het sociale huurbestand. In prestatieafspraken leggen we gezamenlijk vast dat huurstandplaatsen met huurwoonwagons niet mogen worden vervreemd en tot de sociale kernvoorraad horen en blijven behoren, dit zolang er behoefte is aan woonwagonsstandplaatsen in de gemeente Cranendonck.

Erfpacht

We hebben al aangegeven dat we graag gemengd bezit zien op de diverse woonwagonslocaties. Dit zorgt ervoor dat er voor iedere inkomenscategorie een mogelijkheid is om te kunnen wonen in een woonwagons, in familieverband. Woonwagonsbewoners die een inkomen genereren boven de DAEB-inkomensgrens komen niet in aanmerking voor een sociale huurwoonwagons met standplaats. Midden-huur is een mogelijkheid die we onderzoeken als hier behoefte aan is. Dit peilen we elke vijf jaar.

De uitgevoerde behoeftepeiling heeft uitgewezen dat er 12 bewoners graag een eigen woonwag en willen en dat een groot deel van de huidige bewoners van een huurwoonwag en, hun huidige woonwag en in eigendom willen hebben door deze te kopen. We willen als gemeente de woonwag enstandplaatsen niet verkopen. Ook willen we niet meer als verhuurder optreden. Wel willen we de grond in erfpacht uitgeven aan de woonwag eneigenaar.

Erfpacht is een zakelijk recht dat de erfpachter de bevoegdheid geeft een anders onroerende zaak te houden en te gebruiken (artikel 5:85 lid 1 BW). In makkelijke taal betekent dit dat het eigendom van de grond in handen blijft van de oorspronkelijke eigenaar (gemeente), terwijl een aantal rechten die normaal gesproken bij het eigendomsrecht horen in handen van een ander komen (erfpachter). Erfpacht bestaat voornamelijk uit regelen recht. Dit betekent dat partijen veel ruimte hebben om gezamenlijke afspraken te maken over de erfpacht. De grond waar een woonwag en op wordt gezet blijft in eigendom van de gemeente en de eigenaar van de woonwag en krijgt de grond in erfpacht uitgegeven. Het onderhoud en herstel van gebreken is de verantwoordelijkheid van de erfpachter. De gemeente hoeft alleen toezicht te houden op het juist gebruiken van de gronden die in erfpacht zijn uitgegeven. Daarnaast ontvangt de gemeente als vergoeding een canon. Een canon is een vergoeding voor het gebruik van de grond, het een soort huur die geen huur genoemd mag worden omdat er andere rechten bij komen kijken.

De canon kan jaarlijks worden betaald of voor de duur van de erfpachtovereenkomst worden afgekocht. De canon wordt meestal vastgesteld aan de hand van de waarde van de grond. Gemiddeld is dit vijf procent van de waarde die de grond heeft op het moment dat de erfpachtcanon wordt vastgesteld. Nadat de duur van de (voortdurende) erfpachtovereenkomst is verstreken en een nieuwe erfpachtovereenkomst wordt vastgesteld, kan het zijn dat de grondwaarde is veranderd. Hierdoor kan de canon ook meestijgen.

Het recht van erfpacht ontstaat door vestiging via opmaking van een notariële akte en inschrijving van deze akte in de openbare registers.

5.4. Kosten en financiering

Het realiseren van woonwag enstandplaatsen met woonwag ens 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 woonwag ens.

Bovenstaande blijkt uit het onderzoek kosten woonwag enstandplaatsen van oktober 2022²¹. De conclusie van dit onderzoek luidt dat, op basis van de toen beraamde 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 woonwag enrealisatie, 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 Cranendonckse situatie

Met de huidige woningbouwopgave is gemeente Cranendonck volop op zoek naar locaties om deze opgave te kunnen realiseren. De aankoop- en verkoop van grond speelt ook hierin een rol. Gemeente Cranendonck kan niet anders dan zich houden aan de geldende wet – en regelgeving rondom aankoop en vervreemding van gemeentelijke grond.

Zodra we meer concreet in beeld hebben waar woonwag enrealisatie in de gemeente plaats kan vinden, gaan we met de woningcorporatie in gesprek om afspraken te maken over de wijze en omvang van financiering van de realisatie. We zien de woningbouwopgave als totaal waarbij we de opgaven voor de te realiseren nieuwe woonwag enstandplaatsen als een onderdeel zien van deze totale opgave.

Met de in de gemeente Cranendonck actieve woningcorporaties maken we afspraken over de realisatie van de nieuwe woonwag enstandplaatsen en het plaatsen van de woonwag ens ten behoeve van de doelgroep en de verhuur van deze woonvorm.

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

Beleidskader 6 Grond en financiering

Grondverkoop/ grondaankoop;

- Woonwagenstandplaatsen mogen worden verkocht aan woningcorporaties.
- Ten aanzien van de verkoop van gemeentelijke grond gelden de gemeentelijke regels vastgelegd in het grondbeleid en de gemeentelijke grondnota.
- Woonwagenstandplaatsen worden niet verkocht aan particulieren.

Erfpacht

- Woonwagenstandplaatsen worden in erfpacht uitgegeven aan woningcorporaties en aan woonwageneigenaren met een eigendomswoonwagen.
- De Canon stellen we vast aan de hand van het gemeentelijk grondbeleid en de geldende grondnota.

Inrichting woonwagenstandplaats

- Gemeente en woningcorporaties maken afspraken over de inrichting van de standplaats(en).

Financiering

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

Hoofdstuk 6 Tot slot

6.1. Slotwoord

Als gemeente willen we beleid vaststellen dat wonen voor iedereen mogelijk kan maken. Het vaststellen van woonwagen- en standplaatsenbeleid is een eerste stap om ook voor de doelgroep woonwageneigenaren 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.



Plaatsing BENG-woonwagens in Mill

*Aldus vastgesteld door de raad van de gemeente Cranendonck.
In de openbare vergadering d.d. 17 maart 2026.*

Met vriendelijke groet,

NAMENS DE RAAD VOORNOEMD

*De griffier,
P. Stawiarska*

*de voorzitter,
F.A.P. van Kessel*

Bijlage B. Beleidskader Gemeentelijk Woonwagen- en Standplaatsenbeleid, BZK (2018)

[Beleidskader gemeentelijk woonwagen- en standplaatsenbeleid](#) | [Home](#) | [Volkshuisvesting Nederland](#)

Bijlage C. Wegwijzer gemeentelijk woonwagen- en standplaatsenbeleid, VNG (2021)

[Voor gemeenten: Wegwijzer gemeentelijk woonwagen- en standplaatsenbeleid | Home | Volkshuisvesting Nederland](#)

Bijlage D. Onderzoek kosten woonwagenstandplaatsen, BZK (2022)

[Onderzoek kosten woonwagenstandplaatsen | Rapport | Rijksoverheid.nl](#)

Bijlage E. Actualisatie Woonvisie gemeente Cranendonck 2023

Beleid bouwen en wonen | Cranendonck

Bijlage F. Regionale Woondeal Zuidoost Brabant 2025

https://www.google.com/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=&cad=rja&uact=8&ved=2ahUKE-wjR9Zvy6MSUAxWC_rslHfMVfp8QFnoECA0QAQ&url=https%3A%2F%2Fnoordbrabant.bestuurlijkeinformatie.nl%2Fdocument%2Fview%2Fa94e7b93-116a-46a4-aad5-8a8e1e4b5b78&usg=AOvVaw2VPH-gALUljeSQAmNbzWqH&opi=89978449

Bijlage G. Factsheet Wooniezie Cranendonck 2024

Wooniezie: 2024 in cijfers