



Woonwagenbeleid Haarlemmermeer 2023

oktober 2023



gemeente
Haarlemmermeer

Colofon

Tekst, vormgeving en drukwerk

Gemeente Haarlemmermeer

Postbus 250

2130 AG Hoofddorp

Telefoon 0900 1852

E-mail info@haarlemmermeer.nl

Internet www.haarlemmermeer.nl

oktober 2023

Inhoudsopgave

1.	Inleiding.....	4
1.1	Aanleiding.....	4
1.2	Doel	4
1.3	Begripsbepaling	4
1.4	Ambities	5
2.	Achtergrond.....	6
2.1	Geschiedenis	6
2.2	Doelgroep.....	6
2.3	Juridische kaders	6
2.4	Landelijke ontwikkelingen.....	7
3.	Ontwikkelingen in de regio	8
3.1	Rollen en verantwoordelijkheden	8
3.2	Rijk.....	8
3.3	Provincie.....	8
3.4	Gemeente.....	8
3.5	Woningcorporaties.....	8
3.6	Woonwagenbewoners	8
4.	Woonwagens, standplaatsen en locaties	9
4.1	Huidige situatie	9
4.2	Onderzoek Standplaatsbehoefte Haarlemmermeer 2018	9
4.3	Kwantitatieve en kwalitatieve opgave	10
4.4	Koop	10
5.	Ruimtelijke kaders	11
5.1	Kosten realisatie woonwagenstandplaatsen	11
5.2	Onderhoud en staat van de huidige locaties	12
6.	WachtlIJst en Toewijzing	13
6.1	Toewijzing bestaande standplaatsen met koopwoonwagens	13
6.2	Toewijzing nieuwe standplaatsen en sociale huurwoonwagens	13

1. Inleiding

Sinds 1986 is er in Haarlemmermeer geen woonwagengestandplaats bij gekomen. Door bestaande locaties uit te breiden en nieuwe locaties te zoeken kan aan die ongewenste situatie een einde komen. Een transparante toewijzingssystematiek voor vrijkomende standplaatsen met voorrang voor woonwagengebewoners met een binding met de gemeente Haarlemmermeer is een ander belangrijk doel van het woonwagengebeleid gemeente Haarlemmermeer 2023. Hiermee krijgen de lokale woonwagengebewoners weer perspectief en kunnen hun cultuur en tradities behouden blijven.

1.1 Aanleiding

Het ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties heeft in 2018 het Beleidskader Gemeentelijk woonwagen- en standplaatsenbeleid (het 'Beleidskader') gepresenteerd. In dit Beleidskader staan aanknopingspunten voor het ontwikkelen van gemeentelijk beleid, dat voldoet aan het mensenrechtelijk kader dat kan worden afgeleid uit de (Europese) rechtspraak en de oordelen van het College voor de Rechten van de Mens. Dit Beleidskader is de basis voor het gemeentelijke woonwagengebeleid.

Als college benadrukken we het belang van passende huisvesting voor al onze inwoners, ook voor woonwagengebewoners uit onze gemeente en hun kinderen. Met het nieuwe beleid geven we uitvoering aan het in stand houden van dit immaterieel erfgoed. Dit doen wij door, samen met een vertegenwoordiging van woonwagengebewoners en de woningcorporaties, te werken aan voldoende woonwagens en standplaatsen voor onze woonwagengemeenschap. Cultuurbehoud en culturele identiteit zijn belangrijke uitgangspunten voor dit beleid.

1.2 Doel

Het doel van het Haarlemmermeerse woonwagengebeleid is om te voorzien in de woonbehoefte van woonwagengebewoners in overeenstemming met het Beleidskader. Het geeft weer wat de belangrijkste opgaven zijn en op welke manier we hier als gemeente invulling aan geven. Dit Haarlemmermeers woonwagengebeleid wordt onderdeel van het nieuwe woonbeleid. Via de prestatieafspraken maken we nadere afspraken met de woningcorporaties over de verschillende onderdelen van het woonbeleid.

Dit beleid is tot stand gekomen in samenwerking met woningcorporatie Ymere, die het merendeel van de woonwagengestandplaatsen in bezit heeft, in een participatietraject met woonwagengebewoners.

1.3 Begripsbepaling

Afstammingsbeginsel

Het afstammingsbeginsel bepaalt wie er binnen de groep woonwagengebewoners valt. Eerste graads- (ouders, kinderen) en tweedegraadsfamilieleden (broers, zussen, kleinkinderen, grootouders) van woonwagengebewoners vallen binnen het afstammingsbeginsel.

Huurovereenkomst

De overeenkomst tussen de huurder en de verhuurder van de standplaats met toebehoren, waarin de huurbepalingen voor de standplaats zijn geregeld.

Spijtoptanten

Woonwagengebewoners die in een 'reguliere' woning wonen en weer in een woonwagen willen wonen.

Standplaats

Een kavel, bestemd voor het plaatsen van een woonwagen waarop voorzieningen aanwezig zijn die op het leidingnet van de openbare nutsbedrijven, andere instellingen of van gemeenten kunnen worden aangesloten (artikel 1, onderdeel j, van de Wet op de huurtoeslag);

Woonwagen

Een voor bewoning bestemd gebouw dat is geplaatst op een standplaats en dat in zijn geheel of in delen kan worden verplaatst (artikel 1, onderdeel l, van de Wet de huurtoeslag);

Eigendomssituatie

De standplaats en de woonwagen kan zowel in eigendom zijn van de bewoner of van een verhuurder.

1.4 Ambities

Hieronder staan de belangrijkste ambities uit het woonwagenbeleid. Alle onderdelen worden in samenwerking met de woonwagengemeenschap aangepakt, omdat wonen in familieverband een belangrijk cultureel element is.

- Opstellen van een transparante wachtlijst met toewijzingsafspraken, zodat nieuwe of vrijkomende standplaatsen met voorrang toegewezen worden aan woonwagebewoners met een binding met Haarlemmermeer.
- Uitvoeren van locatieonderzoek naar de uitbreiding van standplaatsen en sociale huurwoonwagens op de huidige woonwagenlocaties en nieuwe locaties.
- Uitbreiden van het aantal standplaatsen met 21 (op basis van onderzoek 'Woonwagenstandplaatsen in Nederland', zie paragraaf 4.3), waarvan 5 tot 10 standplaatsen met sociale huurwoonwagens.
- Maken van nadere afspraken met de woningcorporaties over de verschillende onderdelen van het woonwagenbeleid in de prestatieafspraken.
- Ymere verzoeken een inzichtelijk en voorspelbaar jaarlijks onderhouds- en beheerplan op te stellen, evenals een eenmalige actie om de achterstanden op te heffen.
- Monitoren van de behoefte, deze ambities en het aantal standplaatsen en sociale huur woonwagens in de Bestuurlijke Voortgangsrapportage Wonen.
- Dit woonwagenbeleid integraal opnemen bij de actualisatie van het 'Woonbeleidsprogramma 2019-2025 Het Verschil Maken'.



2. Achtergrond

2.1 Geschiedenis

Woonwagengebewoners zijn te verdelen in drie groepen: (afstammelingen van) Roma, Sinti en reizigers (waaronder circus- en kermisreizigers). Deze groepen hadden alle drie in het verleden een nomadisch bestaan. Sinds de tweede helft van de 19e eeuw wonen de meesten van hen in een woonwagen. We noemen ze daarom ook woonwagengebewoners.

In 2014 werd de woonwagencultuur aangemerkt als immaterieel cultureel erfgoed. Ook zijn er gerechtelijke uitspraken, bijvoorbeeld door het Europees Hof van de Rechten van de Mens, die het belang van de cultuur van woonwagengebewoners bevestigen.

Dhr. Joren (commissie woonwagengebelangen Haarlemmermeer): “In 1986 heeft het grote woonwagengekamp in Vijfhuizen plaatsgemaakt voor andere doeleinden en werden woonwagengebewoners in Haarlemmermeer onderverdeeld in kleine kampen. Sindsdien is er geen standplaats bij gekomen. Helaas, want ook wij krijgen kinderen en kleinkinderen die graag hun cultuur en traditie willen voortzetten.”

2.2 Doelgroep

Dit beleid is van toepassing op

- Huidige woonwagengebewoners in de gemeente Haarlemmermeer
- Eerste- en tweedegraads familieleden van huidige woonwagengebewoners in de gemeente Haarlemmermeer voor zover deze zich identificeren als woonwagengebewoners en voldoen aan het afstammingsbeginsel
- Voormalige woonwagengebewoners uit de gemeente Haarlemmermeer voor zover deze zich identificeren als woonwagengebewoners en voldoen aan het afstammingsbeginsel
- Woonwagengebewoners buiten de gemeente Haarlemmermeer voor zover deze zich identificeren als woonwagengebewoners en voldoen aan het afstammingsbeginsel

Een deel van de woonwagengebewoners is in het verleden, soms noodgedwongen, verhuisd naar een reguliere woning. Voor de bescherming van de rechten is het niet van belang of een woonwagengebewoner (tijdelijk) in een reguliere woning woont of heeft gewoond.

Dit beleid richt zich in eerste instantie op woonwagengebewoners met binding met de gemeente Haarlemmermeer. Landelijk gezien is er een tekort aan het standplaatsen en woonwagens. Uit het woonwagengebehoefte onderzoek Haarlemmermeer uit 2018 blijkt dat er ook in de gemeente Haarlemmermeer behoefte is aan meer standplaatsen. Het wonen in familieverband maakt deel uit van de cultuur van de woonwagengebewoners. We kiezen er daarom voor om nieuwe of vrijkomende standplaatsen in eerste instantie met voorrang toe te wijzen aan woonwagengebewoners met een binding met Haarlemmermeer. Het gaat dan om familieleden van de huidige bewoners.

2.3 Juridische kaders

Het leven in een woonwagen wordt beschermd door de volgende mensenrechten, die zijn vastgelegd in verschillende (internationale) verdragen:

- Het recht op huisvesting
De overheid heeft een inspanningsverplichting om te voorzien in veilige, passende en betaalbare huisvesting waarbij rekening wordt gehouden met de culturele identiteit.
- Het recht op de eerbiediging van het privé, familie- en gezinsleven
Ieder heeft het recht op respect voor zijn privéleven, zijn familie- en gezinsleven, zijn woning en zijn correspondentie. Een woonwagen wordt hierbij aangemerkt als woning en het leven in en rond een woonwagen als wezenskenmerk van de identiteit van woonwagengebewoners.

- Het recht op gelijke behandeling
Het gelijkheidsbeginsel houdt in dat woonwagenbewoners niet nadeliger mogen worden behandeld vanwege het feit dat zij woonwagenbewoner zijn. Daarnaast houdt het gelijkheidsbeginsel óók in dat ongelijke gevallen ongelijk behandeld moeten worden. Bij woonwagenbewoning gaat het om een ongelijk geval, omdat de woonvorm voor woonwagenbewoners een wezenlijk onderdeel is van hun cultuur en identiteit.

Hieruit volgen de onderstaande taken:

- De gemeente ontwikkelt beleid dat het woonwagenleven voldoende faciliteert en beschermt.
- Woonwagenbewoners moeten zicht hebben wanneer zij kans maken op een standplaats.
- Bij het bepalen of iemand woonwagenbewoner is, wordt gebruik gemaakt van het afstammingsbeginsel. Het maakt niet uit of een woonwagenbewoner (tijdelijk) in een reguliere woning heeft gewoond.

2.4 Landelijke ontwikkelingen

Op 12 juli 2018 bood minister Ollongren aan de gemeenten het 'Beleidskader gemeentelijk woonwagen- en standplaatsenbeleid' aan. Daarin staat de visie van het Rijk op het woonwagen- en standplaatsenbeleid. Dit beleidskader is gemaakt als reactie op een aantal gerechtelijke uitspraken en een rapport van de Nationale Ombudsman over de situatie van woonwagenbewoners in Nederland.

In dit landelijk beleidskader gaat het om het tegengaan van discriminatie, het beschermen en waarborgen van de culturele rechten van Roma, Sinti en woonwagenbewoners en het bieden van rechtszekerheid en duidelijkheid. Uitgangspunt van dit beleidskader is dat de gemeente verantwoordelijk is voor volkshuisvestingsbeleid (en daarmee het woonwagenbeleid).

Samengevat stelt het beleidskader de volgende kaders:

- De gemeente stelt het beleid voor woonwagens en standplaatsen vast als onderdeel van het volkshuisvestingsbeleid;
- Het beleid dient voldoende rekening te houden met, en ruimte te geven voor, het woonwagenleven van woonwagenbewoners;
- De gemeente maakt de behoefte aan standplaatsen helder;
- Woningcorporaties voorzien in de huisvesting van woonwagenbewoners voor zover deze vanwege hun inkomen tot de doelgroep behoren;
- De afbouw van standplaatsen is niet toegestaan (behoudens uitzonderlijke omstandigheden) zolang er behoefte is aan standplaatsen;
- Om recht te doen aan de woonbehoefte van woonwagenbewoners dient een woonruimtezoekende woonwagenbewoner binnen afzienbare tijd kans te maken op een standplaats.



3. Ontwikkelingen in de regio

Het programma 'Een thuis voor iedereen' beschrijft de nationale ambities voor de huisvesting van aandachtsgroepen waaronder woonwagenbewoners. Dit wordt momenteel uitgewerkt in de Metropoolregio Amsterdam.

3.1 Rollen en verantwoordelijkheden

Verschillende organisaties hebben een rol bij de huisvesting van woonwagenbewoners. Deze rolverdeling is in overeenstemming met het landelijke 'Beleidskader gemeentelijk woonwagen- en standplaatsenbeleid' en wordt hieronder beschreven

3.2 Rijk

Het is aan het Rijk om de visie op het woonwagen- en standplaatsenbeleid vast te stellen. Deze visie is vastgesteld in het landelijke 'Beleidskader gemeentelijk woonwagen- en standplaatsenbeleid'. Daarnaast is het Rijk internationaal rechtelijk het aanspreekpunt voor de naleving van mensenrechten. Dit geldt ook wanneer de primaire verantwoordelijkheid is overgedragen aan gemeenten. Het Rijk houdt toezicht op de provincies en op de gemeente op de naleving van de mensenrechten.

3.3 Provincie

De provincies houden toezicht op gemeenten op het ruimtelijk-fysieke domein. Hierbij gaat het onder meer over bouwen, ruimtelijke ontwikkeling en huisvesting. Hier vallen woonwagenlocaties ook onder. De provincie Noord-Holland ziet woonwagenbeleid als gemeentelijke verantwoordelijkheid.

3.4 Gemeente

De gemeente is verantwoordelijk voor het lokale woonbeleid. In Haarlemmermeer is dit beschreven in het Woonbeleidsprogramma 2019-2025. Het gemeentelijke woonbeleid moet rekening houden met en ruimte geven voor het woonwagenleven van woonwagenbewoners. Daarnaast kan de gemeente voorzieningen treffen in het belang van de volkshuisvesting, voor zover dit niet onder de verantwoordelijkheid van de woningcorporaties valt. De gemeente heeft een zorgplicht om een beleid te ontwikkelen dat het woonwagenleven voldoende faciliteert en beschermt. Om die reden dient de lokale overheid te voorzien in voldoende woonwagenstandplaatsen. Tot slot is de gemeente verantwoordelijk voor de ruimtelijke ontwikkelingskant van de woonwagenstandplaatsen, onder andere door het vaststellen van bestemmingsplannen. Met dit woonwagenbeleid geeft de gemeente Haarlemmermeer hier nadere invulling aan.

3.5 Woningcorporaties

De woningcorporaties leveren een bijdrage aan de volkshuisvestelijke opgaven die zijn vastgelegd in het woonbeleid. Woonwagenbewoners die een huishoudinkomen hebben tot aan de inkomensgrens (genoemd in artikel 48 van de Woningwet), behoren tot de doelgroep van woningcorporaties. Het ontwikkelen, verhuren en exploiteren van woonwagenlocaties, standplaatsen en woonwagens behoort daarmee tot de kerntaak van de woningcorporaties. De woningcorporaties zijn daarmee ook verantwoordelijk voor het wachtlijstbeheer en het toewijzingsbeleid van standplaatsen en woonwagens die zij verhuren.

In Haarlemmermeer beheert Ymere bijna alle standplaatsen en wijst vrijkomende standplaatsen toe aan woningzoekenden. Er zijn op dit moment geen sociale huurwoonwagens in Haarlemmermeer.

3.6 Woonwagenbewoners

De gemeente zoekt actief de verbinding met de woonwagengemeenschap. Zo is dit beleid tot stand gekomen in participatie met de woonwagenbewoners.

4. Woonwagens, standplaatsen en locaties

4.1 Huidige situatie

In Haarlemmermeer zijn 58 standplaatsen op 12 verschillende locaties. De standplaatsen zijn bijna allemaal eigendom van Ymere en woonwagens zijn eigendom van de woonwagenbewoners.

Plaats	Straat	Aantal	Beheerder
Abbenes	Van Voorstlaan	4	Ymere
Badhoevedorp	Keizersweg	6	Ymere
Hoofddorp	Van der Burchstraat	10	Ymere
	Gravenbos	4	Ymere
	Hunzebos	4	Ymere
	IJweg	5	Ymere
	Femina Mullerstraat	4	Ymere
	Hoofdweg	2	Gemeente
Nieuw-Vennep	Marskramer	6	Ymere
	Zuiderdreef	6	Ymere
Spaarndam	Ringweg	3	Ymere
Zwaanshoek	Waltmanstraat	4	Ymere
		58	

4.2 Onderzoek Standplaatsbehoefte Haarlemmermeer 2018

De vereniging Sinti, Roma en Woonwagenbewoners Nederland heeft in 2018 een standplaatsbehoefteonderzoek voor Haarlemmermeer uitgevoerd. Het behoefteonderzoek geeft inzicht in de behoefte aan standplaatsen in Haarlemmermeer met een doorkijk naar 2042. Voor de komende 25 jaar wordt een grote behoefte aan extra standplaatsen in Haarlemmermeer gezien. Verwacht wordt dat 29 standplaatsen in die periode vrijkomen door verhuizing of overlijden. Dit dekt deze vraag niet.

Onderstaande cijfers zijn gebaseerd op dit behoefteonderzoek uit 2018.

- **Inwonende familieleden** van de huidige woonwagenbewoners
 - Korte termijn: 24 woonwagenstandplaatsen
 - (Middel-)lange termijn: 23 woonwagenstandplaatsen
- **Spijtoptanten** (woonwagenbewoners die in een 'reguliere' woning wonen en weer in een woonwagen willen wonen)
 - Korte termijn: 27 woonwagenstandplaatsen
 - (Middel-)lange termijn: 39 woonwagenstandplaatsen

Uit het behoefteonderzoek uit 2018 blijkt daarnaast dat een meerderheid van woonwagenbewoners voorkeur heeft voor een koopwoonwagen ten opzichte van een huurwoonwagen.

Bij het opstellen en bijhouden van de wachtlijst monitoren we de behoefte aan standplaatsen voor inwonende familieleden en spijtoptanten en brengen ook de voorkeur voor koop of huur woonwagens in beeld.

4.3 Kwantitatieve en kwalitatieve opgave

Het bureau Companen deed in 2018 onderzoek naar 'Woonwagenstandplaatsen in Nederland', in opdracht van het ministerie van Binnenlandse zaken en Koninkrijksrelaties. Zij presenteren een beeld van het aanbod van woonwagenstandplaatsen in Nederland. Gemiddeld zijn er in de gemeenten 1,2 standplaatsen per 1.000 woningen (peildatum 2018). In Haarlemmermeer zijn er 58 standplaatsen en 65.840 woningen. Dat komt neer op 0,9 standplaatsen per 1.000 woningen, waarmee de gemeente Haarlemmermeer onder dit landelijke gemiddelde zit. Dit komt mede doordat er sinds 1986 geen nieuwe standplaatsen zijn toegevoegd. Daarmee wordt in Haarlemmermeer onvoldoende voorzien in de behoefte aan standplaatsen.

Het Nederlands gemiddelde geeft een realistische indicatie van de behoefte in Haarlemmermeer. Dit gebruiken we als richtlijn voor de uitbreidingsopgave. Om op dit gemiddelde van 1,2 standplaats per 1.000 woningen (peildatum 2018) te komen, zouden er in Haarlemmermeer 21 standplaatsen bij moeten komen.

Mocht de nieuwbouwprognose van 10.000-20.000 reguliere woningen tot 2040 gerealiseerd worden, dan zouden er getalsmatig in die periode 12-24 extra standplaatsen nodig zijn om – na het inlopen van de achterstand – op het gemiddelde te van 1,2 standplaats per 1.000 woningen (peildatum 2018) te blijven.

De mensenrechtelijke kaders geven aan dat woonwagenbewoners binnen afzienbare tijd kans moeten maken op een standplaats. Er is geen verdere kwantificering van deze regel. In het landelijke 'Beleidskader gemeentelijk woonwagen- en standplaatsenbeleid' staat dat de wachttijd voor een standplaats ongeveer hetzelfde moet zijn aan de wachttijd voor een sociale huurwoning. Deze vergelijking blijkt in de praktijk moeilijk te maken. Op basis van het huidige toewijzingsproces, waarbij niet gewerkt wordt met een wachtlijst, is het niet mogelijk aan te geven wat de wachttijd is voor een woonwagenstandplaats is.

De wachttijd voor een gemiddelde sociale huurwoning in Haarlemmermeer is ca 17 jaar. Een standplaats is een specifieke vorm van woonruimte waarvoor net als bij andere bijzondere sociale huurwoningen de wachttijd langer is dan het gemiddelde.

Aangezien wij ook de woonwagenbewoners uit de lagere inkomensgroep de mogelijkheid willen bieden om in een woonwagen te wonen, hebben wij de ambitie om 5 tot 10 sociale huurwoonwagens toe te voegen. Kanttekening bij het realiseren van nieuwe standplaatsen met sociale huur woonwagens, zijn de hoge ontwikkelingskosten en hoge onrendabele top.

4.4 Koop

Een deel van de bewoners heeft in het onderzoek aangegeven graag de standplaats te willen kopen. Wij zijn terughoudend met de verkoop van woonwagenstandplaatsen, tenzij bijvoorbeeld via een erfpachtconstructie of kettingbeding gewaarborgd kan worden om deze beschikbaar te houden voor de doelgroep conform de afspraken in dit beleid.

5. Ruimtelijke kaders

De raad heeft de volgende kaders vastgesteld met betrekking tot het woonbeleid voor woonwagens:

- Het college zoekt bij het vaststellen van het beleid de mogelijkheden op om meer standplaatsen te creëren die voorzien in de behoefte;
- Participatie wordt proactief als middel ingezet om deze nieuwe standplaatsen te creëren en de behoefte te monitoren;
- De standplaatsen dienen een samenhangend karakter te krijgen, een zogeheten 'woonwagencentrum', waarbij de grootte van het centrum in goede samenhang is met (omliggende) woonwijken;
- De woonvorm komt overeen met die in de woonwagencultuur passend is;
- De voorkeur heeft het om bij bestaande woonwagencentra aan te sluiten en deze uit te breiden. Versplintering van woonwagengewoners wordt zoveel mogelijk voorkomen;
- De standplaatsen worden gesitueerd bij voorkeur op een locatie waar hoogbouw niet haalbaar is, waardoor het aanleggen van nieuwe standplaatsen eerder realiseerbaar is.

Begin 2023 zijn we gestart met een verkenning naar de uitbreiding van het aantal standplaatsen. Daarbij kijken we zowel naar de huidige als nieuwe locaties. Doel is om in 2023 minimaal één locatie aan te wijzen waar extra woonwagenstandplaatsen gerealiseerd kunnen worden. Deze uitbreiding moet in nauw overleg met de woonwagengemeenschap plaatsvinden. Wonen in familieverband is daarbij een belangrijk uitgangspunt. De voorkeur gaat uit om bij bestaande woonwagencentra aan te sluiten en deze uit te breiden. Onderling samenleven op korte afstand van elkaar is essentieel voor het voortbestaan van de woonwagencultuur. Het verder versplinteren van de woonwagengemeenschap heeft een negatief effect op de cultuur en waarden.

Ook voor andere woonopgaven zoeken we momenteel locaties. In de integrale ruimtelijke zoektocht naar locaties voor flexwonen, kijken we ook of we locaties tegenkomen die geschikt zouden kunnen zijn voor woonwagens. In een enkel geval, wanneer het kavel groot genoeg is, kan een combinatie overwogen worden.

Kaders

In het onderzoek naar nieuwe locaties gaan we uit van een grootte tussen de 100 en 200 m². In de jaren tachtig werd uitgegaan van standplaatsen van tenminste 10 bij 20 meter (200m²), om te zorgen voor voldoende ruimte tussen de woonwagens, onder andere vanwege brandveiligheid. Ook op de tweedehandsmarkt voor woonwagens is deze maat het uitgangspunt. Voor nieuwe standplaatsen, bijvoorbeeld voor sociale huurwoonwagens kijken we ook naar andere opties, zoals kleinere standplaatsen/woonwagens en woonwagens met een verdieping. We gaan uit van maatwerk per locatie.

Bij woonwagenstandplaatsen zijn dezelfde ruimtelijke criteria van belang als bij reguliere woningen. Dat betekent dat ook een nieuwe locatie of een uitbreiding moet voldoen aan geldend beleid op het gebied van parkeren, verkeer, groen en milieu. Voor geluid geldt dat volgens de Wet geluidhinder woonwagenstandplaatsen gelden als geluidsgevoelige terreinen. Dat betekent dat de geluidhinder wordt gemeten op de grens van de bestemming (in plaats van de gevel van de woning). Ook gelden de binnenwaarden voor in de woning voor de grens van de bestemming. Het idee hierachter is dat woonwagens minder goed te isoleren zijn tegen geluid.

We verkennen de mogelijkheden voor het realiseren van woonwagenstandplaatsen binnen en grenzend aan de beperkingengebieden van het Luchthavenindingsbesluit (LIB). Belangrijk uitgangspunt hierbij is dat het realiseren van nieuwe woonwagenstandplaatsen niet tot ongezonde situaties leidt.

We hebben de voorkeur voor het realiseren van permanente woonwagenstandplaatsen boven tijdelijke standplaatsen. Bij tijdelijke standplaatsen is immers geen zekerheid dat deze op een andere plek terugkomen. Alleen als er uitzicht is op een permanente locatie op de middellange termijn, kunnen we ervoor kiezen tijdelijke standplaatsen te maken om die periode te overbruggen.

5.1 Kosten realisatie woonwagenstandplaatsen

Kanttekening bij het realiseren van nieuwe standplaatsen, zijn de hoge ontwikkelingskosten. In 2022 heeft Companen in opdracht van het ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties een onderzoek gedaan naar de kosten voor de realisatie en exploitatie van woonwagenstandplaatsen. Uit dit onderzoek blijkt dat de kosten voor zowel de

ontwikkeling van standplaatsen als de aanschaf van woonwagens sterk gestegen zijn. De kosten zijn onderverdeeld in de aanschaf van de woonwagen, de kosten van de grondverwerving en de inrichting van de kavel. Uit de analyse blijkt dat op basis van de huidige kosten en uitgaven het lastig is om te komen tot een rendabele, kostendekkende exploitatie bij de realisatie van nieuwe standplaatsen mét woonwagen. Dat komt doordat de lage bebouwingsdichtheid zorgt voor relatief hoge inrichtingskosten, door de stijging van de bouwkosten, de BENG-norm, de bergingen en het gasloos bouwen. Dit is met name het geval wanneer een woonwagenstandplaats met sociale huurwoning wordt gerealiseerd.

De realisatie van extra standplaatsen is maatwerk. Denk bijvoorbeeld aan de omvang van de locatie, de ligging ten opzichte van uitvalswegen en de nabijheid van riolering en andere nutsvoorzieningen. Grote kostenposten zijn het plaatsen van een berging (eventueel met sanitair) de BENG-norm en een woonwagen op de standplaats. Wanneer een kansrijke locatie in beeld is, brengen we de kosten in beeld. Daarbij kijken we met de bewoners welke woonvormen passend zijn bij de cultuur en kan de gemeente bij hoge uitzondering overwegen aansluiting van nieuwbouw op aardgas toestaan.

Volgens het 'Beleidskader gemeentelijk woonwagen- en standplaatsenbeleid' van het ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties behoort het ontwikkelen van woonwagenlocaties voor woonwagenbewoners die behoren tot de doelgroep tot de kerntaak van de woningcorporaties. Over de realisatie van nieuwe standplaatsen gaan we dit jaar verder in gesprek met de woningcorporaties bij het maken van nieuwe prestatieafspraken.

5.2 Onderhoud en staat van de huidige locaties

Op dit moment is de leefbaarheid op de woonwagenlocaties redelijk. De woonwagenbewoners geven aan de onderhoudssituatie onder de maat vinden. Een inzichtelijk en voorspelbaar jaarlijks onderhouds- en beheerplan komt hieraan tegemoet, evenals een eenmalige actie om tot een aanvaardbare nulsituatie te komen. Hieronder valt ook de handhaving op onrechtmatige bebouwing. Wij vragen Ymere om het onderhoud van de woonwagenstandplaats structureel op te blijven nemen in het onderhoudsprogramma, inclusief het achterstallig onderhoud.



6. Wachtlijst en Toewijzing

In de Huisvestingsverordening Haarlemmermeer staat dat corporaties hun voor verhuur beschikbare woonruimten eenduidig en transparant te huur aanbieden via een aanbodinstrument. Voor de verhuur van de reguliere huurwoningen van corporaties loopt dit via WoningNet. Wanneer standplaatsen voor woonwagens vrijkomen, wijst Ymere deze toe na overleg met de woonwagenbewoners op de betreffende locatie. In deze beleidsnotitie beschrijven we een nieuw systeem voor de toewijzing van vrijkomende standplaatsen. Wij vragen Ymere om in het vervolg deze werkwijze te hanteren en verankeren de nieuwe werkwijze in de Huisvestingsverordening.

Om de wachtlijst op te bouwen ontvangen alle woonwagenbewoners vanaf 18 jaar bekend bij de gemeente en woningcorporaties een aanmeldingsformulier. Bij de uitvraag voor de wachtlijst wordt het volgende onderscheid in woonwensen gemaakt: een huurstandplaats met huurwoonwagen of een huurstandplaats waarop een eigen woonwagen kan worden geplaatst. Daarnaast wordt de behoefte aan het kopen van de standplaats gepeild. Daarbij wordt ook gevraagd naar de woonwensen, zoals voorkeurslocatie.

Bij de toewijzing maken we onderscheid in de toewijzing van bestaande standplaatsen met koopwagens en de nieuwe standplaatsen en sociale huurwoonwagens.

6.1 Toewijzing bestaande standplaatsen met koopwoonwagens

Huurstandplaatsen met koopwoonwagens worden verhuurd volgens een voordrachtstelsel. Komt er een standplaats vrij dan dragen de vertrekkende bewoners, of de nabestaanden in geval van overlijden, een nieuwe kandidaat voor.

De toewijzing van de standplaats vindt plaats in onderling overleg binnen de kaders van dit woonwagenbeleid, zoals het voldoen aan het afstammingsbeginsel. Hiervoor worden de volgende stappen doorlopen:

1. Ymere treedt in overleg met bewoners en nabestaanden. De gemeenschap wordt geïnformeerd dat er een wijziging gaat plaatsvinden.
2. Belangstellenden reageren met vermelding van eventuele familierelaties (1e en 2e graads) op de locatie waar de standplaats vrij komt.
3. Familierelaties worden gecontroleerd.
4. De kandidaat-huurder levert de vereiste gegevens aan bij de corporatie. De corporatie controleert de gegevens. Na akkoord volgt een definitieve toewijzing.
5. Diegene die een definitieve toewijzing krijgt, wordt uitgeschreven uit de wachtlijst.

6.2 Toewijzing nieuwe standplaatsen en sociale huurwoonwagens

Nieuwe standplaatsen en sociale huurwoonwagens worden toegewezen op basis van een wachtlijst die is opgebouwd volgens onderstaande puntensystematiek. De rangorde van de inschrijvers op de wachtlijst wordt bepaald op basis van het aantal toegekende punten. Alle inschrijvers ontvangen bij aanvang punten volgens de hieronder vermelde puntensystematiek. Vervolgens ontvangt de inschrijver na de maand van inschrijving 1 punt per maand.

a. Starters vanaf 18 jaar onafgebroken inwonend bij familie woont op een woonwagenlocatie in Haarlemmermeer. Een onafgebroken woonsituatie betekent dat de woonwagencultuur langdurig wordt geleefd en beleefd en het leven op een woonwagenlocatie geen tijdelijk of incidenteel karakter heeft.	100
b. Starters vanaf 18 jaar inwonend in reguliere woning in Haarlemmermeer, maar geboren en getogen op een woonwagenlocatie en binnen een periode van 10 jaar geleden op een woonwagenlocatie in Haarlemmermeer heeft gewoond.	85
c. Spijtoptant woningzoekende die in Haarlemmermeer in een woonwagen heeft gewoond, en die graag weer op een standplaats in Haarlemmermeer wil wonen.	70
d. Woonwagenbewoner wonend buiten Haarlemmermeer	20
e. Overige woningzoekenden: degene die niet tot bovenstaande categorieën behoren.	1

Voor a tot en met d geldt het afstammingsbeginsel: eerste graads- (ouders, kinderen) en tweedegraadsfamilieleden (broers, zussen, kleinkinderen, grootouders) van woonwagenbewoners

Gebruik van de wachtlijst

We gebruiken de wachtlijst zoals die is op de datum dat de verhuurder weet dat de standplaats vrijkomt.

Toewijzing huurstandplaats

Ingeval een nieuwe standplaats gerealiseerd wordt of een sociale huurwoning vrijkomt worden de volgende stappen doorlopen:

1. Aanbieding standplaats door Ymere.
2. Belangstellenden reageren met vermelding van eventuele familierelaties (1e en 2e graads) op de locatie waar de standplaats vrij komt.
3. Familierelaties worden gecontroleerd.
4. Bij de toewijzing wordt de rangorde als volgt bepaald:

a. Doorstromers van de betreffende locatie (indien van toepassing)

De woningzoekende die op de betreffende locatie in Haarlemmermeer een standplaats huurt en wil doorschuiven naar een vrijkomende standplaats op deze locatie. Daarbij is de voorwaarde dat de standplaats waar u weg gaat, vrijkomt.

b1 Bestaande locatie: degene met de meeste punten met eerste- of tweedegraads familiebanden op de locatie waar de standplaats gerealiseerd wordt.

Zijn er belangstellenden met een gelijk aantal (hoogste) punten, zal de belangstellende met de hoogste leeftijd worden benaderd.

b2 Nieuwe locatie of sociale huurwoning: degene met de meeste punten met eerste- of tweedegraads familiebanden op een woninglocatie in Haarlemmermeer.

Zijn er belangstellenden met een gelijk aantal (hoogste) punten, zal de belangstellende met de hoogste leeftijd worden benaderd.

5. De kandidaat-huurder levert de vereiste gegevens aan bij de corporatie. De corporatie controleert de gegevens. Na akkoord volgt een definitieve toewijzing.
6. Voor zover de kandidaat-huurder niet akkoord gaat of diens gegevens worden niet akkoord verklaard dan krijgt diegene met de op een na hoogste punten een voorlopige toewijzing.
7. Diegene die een definitieve toewijzing krijgt, wordt uitgeschreven uit de wachtlijst.

Voor noodsituaties verwijzen wij naar de reguliere urgentieregeling, zie

<https://haarlemmermeergemeente.nl/urgentie-aanvragen>.

