WOONWAGEN- EN STANDPLAATSENBELEID 2023



INHOUDSOPGAVE

1. Inleiding **3**

2. Achtergrond en voorgeschiedenis **4**

3. Kernboodschap **5**

Uitgangspunten woonwagenbeleid

4. Woonwagencultuur **5**

Aandacht voor de culturele identiteit

5. Welke regels golden er voorheen? **7**

5.1 Intrekking Woonwagenwet
5.2 Tekortkomingen in gemeentelijk beleid
5.3 Tijd voor nieuw beleid

6. Gemeentelijk beleid op basis van beleidskader BZK **9**

6.1 Regionaal handelingsperspectief woonwagenbeleid Noordoost-Brabant
6.2 Prettig wonen, werken en recreëren in een inclusieve samenleving en voorwaarden
6.3 (On)gelijke gevallen (on)gelijk behandelen en voorwaarden
6.4 Voorwaarden

7. In de praktijk **12**

7.1 Standplaatsen en locaties
7.2 Grondverkoop, huren en kopen
7.3 Schoon, heel, veilig, legaal en bereikbaar
7.4 Gasloos

8. Ter afsluiting **17**

1. INLEIDING

De gemeente Vught, bestaande uit de kernen Vught, Helvoirt en Cromvoirt, biedt een aantrekkelijke en gevarieerde woonomgeving. De huidige situatie op de woningmarkt zorgt ervoor dat veel mensen geen passende woningen kunnen vinden. Het tekort aan standplaatsen voor woonwagenbewoners is hier onderdeel van. In de "Woonvisie 2021-2025: Groei met Vughtse kwaliteit" wordt benoemd dat wij onze verantwoordelijkheid nemen voor de huisvesting van specifieke doelgroepen.

De gemeente Vught biedt ruimte aan 3 woonwagenlocaties, te weten Olmenlaan en Driesedam in Vught en Molenheike in Helvoirt. De woonwagenstandplaatsen aan de Olmenlaan en het Molenheike maken onderdeel uit van het gemeentelijk vastgoed.

De verhuur van standplaatsen en woonwagens zou niet anders mogen zijn dan de verhuur van een huurwoning van een corporatie. Het hebben van 'woonwagenbeleid' impliceert een verbijzondering van een groep die bij wet gelijk is aan ieder andere woningzoekende in het sociale segment (zie toelichting bijlage 1.a Gemeentelijk Beleidskader).

Door het ministerie van Binnenlandse Zaken is in het beleidskader aangegeven dat de gemeente beleid dient op te stellen voor woonwagens en standplaatsen om de visie te waarborgen. De gemeente heeft de zorgplicht om een beleid te ontwikkelen dat een woonwagenleven voldoende faciliteert en beschermt. Om die reden dient de gemeente te voorzien in voldoende woonwagenstandplaatsen. Om deze rechten praktisch en effectief te laten zijn, dient een woningzoekende woonwagenbewoner binnen een redelijke termijn kans te maken op een standplaats.

Als gemeente Vught geven we met dit voorliggende, nieuwe woonwagen- en standplaatsenbeleid ten eerste concrete invulling aan de zorgplicht voor de huisvesting van inwoners, te weten woonwagenbewoners. Ten tweede geven we met dit beleid ruimte aan de woonwagencultuur. De visie die ten grondslag ligt aan het woonwagenbeleid is het beschermen van de woonwagenbewoner tegen discriminatie, het waarborgen van hun mensenrechten en het bieden van rechtszekerheid en duidelijkheid.

Met de toewijzingsverordening geven we ten slotte praktische "spelregels" voor de toewijzing en verdeling van de bestaande en eventueel nieuw te ontwikkelen woonwagenstandplaatsen. Dit beleid is een aanvulling op hetgeen dat reeds in de woonvisie in hoofdstuk 6 is vermeld en sluit aan bij de juridische (Europese) uitspraken en het beleidskader van het Rijk. Tevens wordt ermee gehandeld in lijn met de regionale afspraken, zoals deze zijn vastgelegd in het 'Regionaal handelingsperspectief woonwagenbeleid in Noordoost Brabant' van december 2020.

2. ACHTERGROND EN VOORGESCHIEDENIS

In 1999 is de Woonwagenwet ingetrokken en werd het woonwagenbeleid gedecentraliseerd. In de jaren die volgden, hanteerden veel gemeenten een afbouwbeleid ook wel 'uitsterfbeleid' genoemd: steeds minder standplaatsen voor woonwagens, bewoners moesten maar naar gewone woonhuizen verhuizen. Dit beleid was niet in overeenstemming met de mensenrechten. Het intrekken van de Woonwagenwet had als belangrijkste doelstelling het normaliseren van de woonpositie van woonwagenbewoners. Het woonwagenbeleid is vanaf 1999 geïntegreerd in het reguliere volkshuisvestingsbeleid.

In 2014 oordeelde het Europees Hof voor de Rechten van de Mens dat de eigen cultuur van woonwagenbewoners gerespecteerd moet worden en dat overheden verplicht zijn om die levensstijl te faciliteren. Eind 2014 uitte ook het Nederlandse College voor de Rechten van de Mens scherpe kritiek op het uitsterfbeleid. Het verklaarde zelfs dat gemeenten en woningcorporaties zich discriminerend gedroegen jegens 'een etnische groep die zich onderscheidt vanwege hun cultuur'.

Al die kritiek leidde ertoe dat de minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties (BZK) in 2018 een nieuw beleidsplan voor gemeenten lanceerde over het waarborgen van de culturele identiteit van woonwagenbewoners, getiteld 'Beleidskader gemeentelijk woonwagen en standplaatsenbeleid'[1]. Dit beleidskader gaf en geeft gemeenten handvatten om lokaal c.q. regionaal beleid te maken. Daarom stelt gemeente Vught in samenspraak met de doelgroep een nieuw woonwagen- en standplaatsenbeleid op.

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

De culturele identiteit van woonwagenbewoners kenmerkt zich hoofdzakelijk door twee elementen:

- Wonen in familieverband
- Wonen in een woonwagen

[1] https://www.volkshuisvestingnederland.nl/documenten/rapporten/2018/07/02/beleidskader-gemeentelijk-woonwagen-en-standplaatsenbeleid

3. KERNBOODSCHAP

In 2021 is in opdracht van de gezamenlijke bestuurders van de Regio Noordoost Brabant gestart met een onderzoek naar de behoefte aan woonwagenstandplaatsen in de regio. In Noordoost Brabant zijn in totaal 387 standplaatsen, een gemiddelde van 1,3 standplaatsen per 1.000 woningen. Enkel in de gemeente Boxmeer zijn geen woonwagenlocaties. In 60% van de gemeenten is meer dan één woonwagenlocatie. Gemeente Vught zit met het huidige aantal standplaatsen met een gemiddelde van 1,4 plaatsen iets boven het landelijke gemiddelde. De gemeenten hebben een zorgplicht voor de huisvesting van inwoners waaronder ook woonwagenbewoners.

Het verhuren van standplaatsen en/of woonwagens is geen wettelijke taak van de gemeente. Sterker nog: het is expliciet een taak van woningcorporaties om te zorgen voor het bouwen, verhuren en beheren van woningen ten behoeve van de onderste treden van de woonladder en specifieke doelgroepen.

De gemeente heeft wel een duidelijke taak op het gebied van het formuleren van (woonwagen)beleid en het handhaven van regelgeving. Tevens zal de gemeente moeten bevorderen dat woonwagenbewoners hun culturele identiteit kunnen blijven beleven en tegelijkertijd volwaardig deelnemen aan de Vughtse samenleving.

Uitgangspunten woonwagenbeleid

1. De woonwagenlocaties kunnen bestaan uit huur- en koopstandplaatsen.
2. Zowel de nieuwe als de bestaande woonwagenlocaties zijn schoon, zonder gebreken, veilig en voldoen aan de geldende wet- en regelgeving;
3. De koopstandplaatsen zijn betaalbaar voor de doelgroep en blijven beschikbaar voor de lokale woonwagengemeenschap (opname van zakelijk recht in de overdrachtsakte);
4. Gemeente en woningcorporatie(s) maken concrete afspraken over de realisatie van extra huurstandplaatsen met huurwoonwagens en leggen die afspraken vast in de prestatieafspraken;
5. Er is een eenduidig toewijzingsbeleid (*zie toewijzingsverordening woonwagenstandplaatsen Vught 2023*);
6. Eind 2028 wordt de voortgang gemonitord en wordt het beleid indien nodig bijgesteld of aangevuld.

4. WOONWAGENCULTUUR

De woonwagencultuur is immaterieel erfgoed[2] dat nauw verbonden is met de culturele identiteit van groepen woonwagenbewoners in Nederland. Naar schatting maken 50.000 mensen[3] deel uit van één van deze culturele groepen. Dit zijn zowel woonwagenbewoners die afstammen van Roma en Sinti, als afstammelingen van klassieke 'reizigers' zoals ‘kermisexploitanten’. Precieze aantallen zijn echter lastig te geven, omdat ook veel mensen die zich woonwagenbewoner voelen in de loop der jaren, al dan niet gedwongen, in een gewoon huis zijn gaan wonen. Nederland telt zo’n 1.150 woonwagencentra (met in totaal bijna 9.000 standplaatsen) in 342 gemeenten. Het tekort aan standplaatsen wordt geschat op circa drieduizend.

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

Aandacht voor de culturele identiteit

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

De gemeente Vught erkent en waardeert de woonwagencultuur en haar maatschappelijke waarde.

De gemeente heeft drie woonwagenlocaties op haar grondgebied met in totaal 19 standplaatsen:

Nr.	Locatie standplaatsen	Huur standplaats	Eigen Standplaats	Huur woonwagen	Eigendom woonwagen	Eigenaar standplaats en woonwagen
1	Driesendam – Vught	3	1	3	1	Woningcorporatie Charlotte van Beuningen
2	Olmenlaan – Vught	11	1	0	12	Gemeente Vught
3	Molenheike - Helvoirt	3	0	0	3	Gemeente Vught

[2] De woonwagencultuur is in 2014 door het Nederlands Centrum voor Volkscultuur en Immaterieel Erfgoed aangewezen als immaterieel erfgoed. [3] Het College voor de Rechten van de Mens (CRM) hanteert in zijn oordelen de volgende definitie van woonwagenbewoners: 'woonwagenbewoners die zich van generatie op generatie als zodanig manifesteren en die zich beschouwen als een bevolkingsgroep met een van andere bevolkingsgroepen te onderscheiden cultuur'.

5. WELKE REGELS GOLDEN ER VOORHEEN?

5.1 Intrekking Woonwagenwet

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

- hadden woonwagenbewoners niet langer een uitzonderingspositie binnen de woningmarkt;
- vervielen bijzondere rechten van woonwagenbewoners, bijvoorbeeld het recht op een standplaats;
- kregen gemeenten de volledige vrijheid (zonder landelijke verplichtingen) over het beleid met betrekking tot woonwagenlocaties en standplaatsen;
- na intrekking van de Woonwagenwet werden standplaatsen, waar mogelijk, overgedragen van gemeenten naar woningcorporaties. Het verhuren van standplaatsen en/of woonwagens aan woonwagenbewoners die onder de sociale inkomensgroep vallen, is namelijk geen wettelijke taak van de gemeente maar van de corporaties;
- bij wetgeving voor woonwagenbewoning – nu de Woonwagenwet er niet meer is – zal teruggevallen moeten worden op overige regels uit de hieronder genoemde wetten:
    - de Huisvestingswet 2014;
    - de Woningwet;
    - de Wet ruimtelijke ordening;

Na de intrekking gingen veel gemeenten c.q. corporaties over tot een afbouwbeleid, in de volksmond ook wel ‘uitsterfbeleid’ genoemd. Vrijkomende standplaatsen werden niet langer verhuurd, maar opgeheven, gesloopt of hun functie werd doorgehaald. Hoewel de gemeente Vught in deze periode weliswaar geen standplaatsen heeft opgeheven, zijn er ook geen extra standplaatsen gerealiseerd.

5.2 Tekortkomingen in gemeentelijk beleid

In de jaren die volgden vroegen woonwagenbewoners in het gehele land bij diverse instanties aandacht voor de tekortkomingen in het woonwagenbeleid. Hun focus lag op het naleven van de mensenrechten. Gemeentelijk beleid bleek namelijk vaak niet in overeenstemming te zijn met het Europees Verdrag voor de Rechten van de Mens (EVRM) en de Algemene wet gelijke behandeling (Awgb).

De Nationale Ombudsman bevestigde dat; hij stelde dat gemeenten tekortschoten in hun betrouwbaarheid ten aanzien van woonwagenbewoners. Ook vond hij dat gemeenten het recht van woonwagenbewoners om te leven volgens hun culturele identiteit onvoldoende erkenden en faciliteerden. De bevindingen van de ombudsman zijn neergelegd in het rapport ‘Woonwagenbewoner zoekt standplaats’[4] uit 2017.

5.3 Tijd voor nieuw beleid

Het rapport bleek in veel gemeenten de start van een ander beleidsperspectief. Het ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties (BZK) stelde het al genoemde beleidskader ‘gemeentelijk woonwagen- en standplaatsenbeleid’[5] op (juli 2018). Dit gebeurde op basis van het advies van onder andere het College voor de Rechten van de Mens uit maart 2018. Het nieuwe beleidskader BZK bevat landelijke uitgangspunten, is richtinggevend en niet bepalend. Het is geen wet en heeft (vooralsnog) ook geen juridische gevolgen bij het niet naleven ervan[6].

[4] https://www.nationaleombudsman.nl/system/files/bijlage/DEF%20Rapport%202017060%20Woonwagenbewoner%20zoekt%20standplaats.pdf

[5] Hierna te noemen ‘beleidskader BZK’

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

Opvolging is echter wenselijk en geeft handvatten voor nieuw gemeentelijk woonwagenbeleid dat:

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

Het ministerie monitort sinds het uitbrengen van het beleidskader BZK de ontwikkeling van het aantal standplaatsen. Ook bracht de Vereniging van Nederlandse Gemeenten (VNG) in mei 2021 een speciale 'Wegwijzer woonwagenbeleid' uit. De Wegwijzer is een nadere invulling van het in 2018 door het ministerie van BZK uitgebrachte landelijk beleidskader.

De Wegwijzer:

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

Voorbeeld nieuwe locatie met vier huurstandplaatsen en huurwoonwagens



6. GEMEENTELIJK BELEID EN VISIE OP BASIS VAN BELEIDSKADER BZK

6.1 Regionaal handelingsperspectief woonwagenbeleid Noordoost-Brabant

Het Regionaal handelingsperspectief woonwagenbeleid Noordoost-Brabant (2020) is tot stand gekomen op initiatief van de voormalige gemeente Mill en Sint Hubert als uitwerking van het landelijk beleidskader. Het regionaal handelingsperspectief biedt handvatten voor de behoefte aan inventarisatie, de wijze waarop de inschrijving en toewijzing geregeld wordt, alsook de participatie van de woonwagenbewoners en de rol van de corporaties. Gemeenten kunnen elkaar op basis van hetzelfde beleid helpen, versterken en onderling kennis delen. Ook geeft deze regionale afstemming duidelijkheid voor de standplaatszoekenden (wat hier geldt, is immers ook elders van toepassing).

De deelbesluiten van het handelingsperspectief zijn verwerkt in onderhavig woonwagenbeleid. Aanvullend op dit beleid is de "Toewijzingsverordening woonwagenstandplaatsen Vught 2023' die ook haar grondslag vindt in het regionaal handelingsperspectief en daarmee ook regionaal gelijkluidend is.

6.2 Gemeentelijke visie: prettig wonen, werken en recreëren in een inclusieve samenleving

Vught wil een gemeente zijn waar het prettig wonen, werken en recreëren is. In Nederland streven wij ernaar een inclusieve samenleving te zijn; iedereen doet - binnen de eigen cultuur - mee in onze maatschappij én neemt zijn of haar verantwoordelijkheid als burger. Om hieraan bij te dragen en te realiseren werkt de gemeente nauw samen met interne- en externe belanghebbenden. We staan in verbinding met bewoners in alle wijken, waaronder ook woonwagenbewoners en omwonenden.

Door woonwagenbewoners goed te leren kennen en regelmatig contact met hen te onderhouden, krijgen wij meer inzicht in hun specifieke woonbehoefte. De kennis en ervaring van de woonwagencultuur die wij in dit bewustwordingsproces opdoen, is belangrijk en bepalend voor een juiste omslag in het beleid. Het uitgangspunt bij het opstellen van beleid is namelijk dat voor woonwagenbewoners dezelfde rechten, maar ook dezelfde plichten gelden als voor iedere andere burger binnen de gemeente Vught. De gemeente biedt de ondersteuning die nodig is en die inwoners mogen verwachten van de gemeente. Onderdeel daarvan is een woonwagenbeleid dat in overeenstemming is met de mensenrechtelijke uitgangspunten.

Het woonwagenbeleid moet bijdragen aan de gemeentelijke visie zoals hierboven genoemd en is daarom een voortvloeisel uit het reguliere huisvestingsbeleid, de Woonvisie. Het beleid houdt rekening met mensenrechten en heeft aandacht voor de culturele identiteit van Roma, Sinti en woonwagenbewoners.

Het woonwagenbeleid is gebaseerd op het beleidskader BZK en aangevuld met aanbevelingen voortkomend uit het adviesrapport 'Een thuis voor iedereen'[7]. Dat rapport is opgesteld door de interbestuurlijke werkgroep 'versterking beleid huisvesting aandachtsgroepen' (BZK). Hierin staat onder andere dat er integraal beleid nodig is dat over méér dan alleen standplaatsen gaat. Mede op basis van het beleidskader BZK en het adviesrapport zijn onderstaande voorwaarden voor het uitwerken van het woonwagenbeleid opgesteld:

1. De gemeente stelt het beleid voor woonwagens en standplaatsen vast als voortvloeisel uit de Woonvisie;
2. Het beleid dient voldoende rekening te houden met en ruimte te geven aan het woonwagenleven van woonwagenbewoners;
3. Hiervoor is nodig dat de behoefte aan standplaatsen helder en inzichtelijk is;
4. Corporaties voorzien in de (sociale) huisvesting van woonwagenbewoners voor zover deze tot hun primaire doelgroep behoren;
5. De gemeente stelt alles in het werk om ook koopstandplaatsen voor geïnteresseerde standplaatszoekenden te realiseren die kosten voor een standplaats én een eigen woonwagen kunnen financieren;
6. De afbouw van standplaatsen is niet toegestaan (behoudens uitzonderlijke omstandigheden) zolang er behoefte is aan standplaatsen;

7 https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2022/05/11/programma-een-thuis-voor-iedereen

7. Een woningzoekende woonwagenbewoner die dit wenst, heeft binnen een redelijke termijn kans op een standplaats;
8. De op termijn vrijkomende standplaatsen worden toegewezen volgens de toewijzingsverordening. De gemeente beheert de wachtlijst, houdt de inschrijvingen bij en kent de standplaatsen toe.
9. De toewijzing van standplaatsen wordt beperkt tot de inwoners van de gemeente Vught.

6.3 (On)gelijke gevallen (on)gelijk behandelen

Centraal bij het opstellen van het gemeentelijk woonwagen- en standplaatsenbeleid staat het vinden van een balans tussen 'gelijke gevallen gelijk behandelen en ongelijke gevallen ongelijk behandelen'. Dit betekent concreet dat daar waar woonwagenbewoners gelijk zijn aan andere inwoners, zij gelijk behandeld worden. Daar waar zij ongelijk zijn - op basis van de erkende woonwagenidentiteit en cultuur - worden zij anders behandeld dan andere inwoners. Om de doelgroep af te bakenen en daarmee aan te geven wanneer ongelijke behandeling van kracht is, kiest de gemeente Vught voor een pragmatische definitie van de begrippen woonwagenbewoners en woonwagens (*zie kaders*).

Bij het opstellen van het gemeentelijk woonwagen- en standplaatsenbeleid is tegelijkertijd rekening gehouden met de drie volgende uitgangspunten:
1. Moreel – waartoe voelt de gemeente zich moreel verplicht?
2. Juridisch – waar is de gemeente juridisch toe verplicht (mensenrechtelijk kader)?
3. Financieel – wat zijn de financiële consequenties?

Definitie woonwagenbewoners[8]
Woonwagenbewoners die zich van generatie op generatie als zodanig manifesteren en die zich beschouwen als een bevolkingsgroep met een van andere bevolkingsgroepen te onderscheiden cultuur. De onderscheidende cultuur verwijst naar mensen die in een woonwagen wonen (specifieke woonwijze) en deel uitmaken van een familie die van generatie op generatie bij elkaar op een locatie en in een woonwagen woont of heeft gewoond (in familieverband samenwonen op een woonwagenlocatie).

[8] Bron: College voor de Rechten van de Mens. Advies aan BZK d.d. 23-03-2018.

Definitie woonwagenstandplaats[9]
Een kavel dat bestemd is voor het plaatsen van een woonwagen waarop voorzieningen aanwezig zijn die op het leidingnet van de openbare nutsbedrijven, van andere instellingen of van gemeenten kunnen worden aangesloten, zoals omschreven in artikel 1, laatste gedachtestreep, sub C van de Woningwet.

[9] Bron: de Woningwet.

Definitie woonwagen[10]
Een voor bewoning bestemd zijnde gebouw dat is geplaatst op een standplaats en dat in zijn geheel of in delen kan worden verplaatst, zoals omschreven in artikel 1, laatste gedachtestreep, sub B van de Woningwet. Een prefab woning, chalet of houtskeletbouwwoning wordt in dit beleid ook gezien als woonwagen.

[10] Bron: de Woningwet.

De meeste woonwagens hebben slechts één bouwlaag, waardoor meer oppervlakte nodig is voor dezelfde gebruiksruimte. Alles is gelijkvloers, dus de slaapkamers en badkamer bevinden zich ook op de begane grond. Tegenwoordig ziet men ook meer woonwagens met een kapverdieping verschijnen. In deze kap zitten veelal de kinderslaapkamers annex studeerkamers, waardoor zij hun huiswerk e.d. niet in de woonkamer hoeven te maken. Ook verschillen woonwagens bouwtechnisch van reguliere woningen. Woonwagens kunnen in zijn geheel of in delen worden verplaatst. Woonwagens zijn in de regel houtskeletbouw en daardoor brandgevoeliger dan woningen die uit steen en/of beton zijn opgetrokken.

6.4 Voorwaarden

Het is noodzakelijk om snel en zichtbaar met de uitvoering van het gemeentelijk woonwagen- en standplaatsenbeleid aan de slag te gaan. Dit moet wel gefaseerd en zorgvuldig gebeuren. Daarom zijn onderstaande voorwaarden voor realisatie opgesteld:

1. De gemeente stelt het beleid voor woonwagens en standplaatsen vast als voortvloeisel uit de Woonvisie. Hierdoor ontstaan duidelijke beleidsmatige- en juridische kaders voor het voeren van adequaat beleid, die helderheid en zekerheid geven aan woonwagenbewoners en hun toekomstmogelijkheden en aan de gemeente;
2. Het beleid houdt rekening met én biedt ruimte voor de culturele identiteit van woonwagenbewoners;
3. De behoefte aan standplaatsen wordt in kaart gebracht;
4. Er wordt duidelijk onderscheid gemaakt tussen de rol van de gemeente en de rol van woningcorporaties. De gemeente maakt beleid en zorgt voor toegankelijkheid, handhaving en onderhoud van het openbaar gebied. Ook verkoopt de gemeente grond voor de realisatie van nieuwe standplaatsen aan de woningcorporatie voor verhuur of rechtstreeks aan woonwagenbewoners die zo'n standplaats kunnen betalen. Corporaties voorzien in de sociale huisvesting;
5. Het afbouwen van standplaatsen van het aantal standplaatsen is niet toegestaan (uitzonderlijke omstandigheden buiten beschouwing gelaten) zolang er behoefte is aan standplaatsen;
6. In de toekomst vrijkomende standplaatsen worden toegewezen volgens de toewijzingsverordening woonwagenstandplaatsen. De gemeente beheert de wachtlijst en houdt de inschrijvingen bij. Conform landelijk beleid zorgt de gemeente ervoor dat een standplaatszoekende binnen een redelijke termijn kans maakt op het verkrijgen van een standplaats.

Toelichting toewijzingsverordening

- *De toewijzingsverordening werkt via een puntenopbouwsysteem én op basis van voorrangsgroepen.*
- *Het puntenopbouwsysteem gaat uit van een eenmalige puntentoekenning bij inschrijving én een periodiek op te bouwen puntenaantal.*
- *Bij het vrijkomen van een standplaats worden de standplaatszoekenden uit de eerste voorrangsgroep geraadpleegd. In deze eerste voorrangsgroep zitten de inwonende meerderjarige kinderen. Degene met het hoogste puntenaantal binnen deze eerste voorrangsgroep heeft het eerste recht op de vrijgekomen standplaats.*
- *Vindt geen toewijzing binnen de eerste voorrangsgroep plaats, wordt vervolgens de volgende voorrangsgroep geraadpleegd, enzovoorts.*
- *In totaal zijn er acht voorrangsgroepen. De puntentoekenning en indeling in voorrangsgroepen is onder andere gebaseerd op familierelaties, de huidige woonvorm, afkomst (regio) en hoelang men al ingeschreven staat.*

7. IN DE PRAKTIJK

De volgende vier thema's geven duiding aan de wijze van uitvoering van het woonwagenbeleid:

1. Standplaatsen en locaties;
2. Grondverkoop, huren en kopen;
3. Schoon, heel, veilig, legaal en bereikbaar;
4. Gasloos

7.1 Standplaatsen en locaties

Op advies van het Ministerie van BZK zijn mondelinge gesprekken gevoerd met de lokale (gemeentegrens overstijgende) doelgroep om regionaal te inventariseren wat de woonbehoefte van woonwagenbewoners is.

Inventarisatie woonbehoefte

Het op te stellen woonwagenbeleid moet aansluiten op het mensenrechtelijk kader. De doelgroep moet echter geen uitzonderingspositie krijgen ten opzichte van andere woningzoekenden. Uit de gehouden 'Inventarisatie woonwensen woonwagenstandplaatsen' in de regio Noordoost Brabant van juni 2022 en gesprekken van maart 2023 blijkt dat er behoefte is aan extra standplaatsen.

De reden waarom men wil verhuizen is in de meeste gevallen dat men zelfstandig/samen wil wonen in een woonwagen. Dit betreft met name de inwonende kinderen. Maar ook kinderen van spijtoptanten hebben vaak een verhuiswens omwille van het wonen in een woonwagen volgens de specifieke cultuur. Verder vindt iedere geïnterviewde het zeer belangrijk dat men in familieverband kan (blijven) wonen. Elke geïnterviewde, die heeft aangegeven te willen wonen in een woonwagen op een woonwagenstandplaats, wil het liefst terug naar de locatie waar zijn of haar "roots" liggen. Wanneer dit niet mogelijk is door bijvoorbeeld ruimtegebrek, is men eventueel ook bereid om naar een nieuwe locatie te gaan.

Er zijn onder de geïnterviewden ook kinderen in de leeftijd onder de 15 jaar.[11] Zij zullen op lange termijn (tussen 5 tot 20 jaar) mogelijk een verzoek doen voor het mogen wonen op een woonwagenstandplaats.

Benodigd aantal standplaatsen

De inventarisatie woonbehoefte uit 2022 en 2023 geeft aan dat behoefte bestaat aan extra standplaatsen (+ eventueel huurwoonwagens). Dit betreft dan zowel de personen die reeds op de wachtlijst van de gemeente Vught staan als kinderen onder de 18. Er wordt hierbij geen rekening gehouden met natuurlijk verloop of de wens elders te gaan wonen.

Het op te stellen woonwagenbeleid moet aansluiten op het mensenrechtelijk kader. De doelgroep moet echter geen uitzonderingspositie krijgen ten opzichte van anderen. Als uit de inventarisatie woonbehoefte blijkt dat er behoefte is aan meer standplaatsen, dan zal men net als anderen moeten wachten; er geldt een redelijke termijn[12]. Een standplaats is immers een schaars goed. De toewijzing van standplaatsen wordt beperkt tot de inwoners van de gemeente Vught.

[11] De kinderen boven de 18 hebben meegedaan aan het onderzoek.

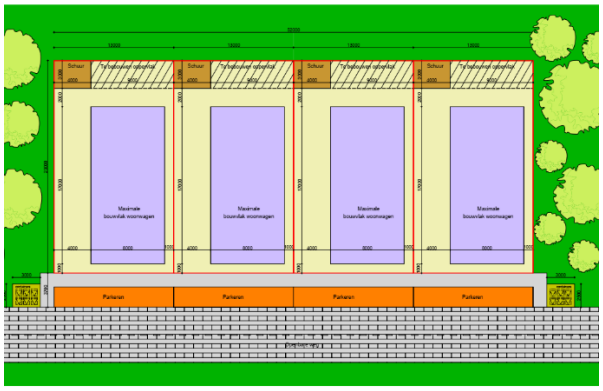
[12] Wat er precies wordt bedoeld met een 'redelijke termijn' is nergens gedefinieerd. Landelijk is hier veel discussie over. Gemiddeld genomen wordt uitgegaan van zeven à acht jaar. In onze gemeente ligt de wachttijd rond de 8,5 jaar voor een sociale huurwoning.

7.2 Grondverkoop, huren en kopen

Grondverkoop
Het uitgangspunt is dat - indien de gemeente grond verkoopt - dit plaats vindt conform de meest actuele versie van de Nota Grondprijzen. De gemeente verkoopt de (bouwrijpe) grond aan individuele woonwagenbewoners (kopers) of aan een woningcorporatie. De corporatie kan de grond verhuren aan woonwagenbewoners (in principe met huurwoonwagen). Bij de verkoop wordt via zakelijke rechten gewaarborgd dat de kopers tot de doelgroep behoren (zie ook bijlage 1.a Beleidskader 8.9).

Verkoop van gronden door de gemeente moet aan een aantal eisen voldoen:

- Voorafgaand aan de overdracht is de verkoop openbaar bekend gemaakt, zodat iedereen er kennis van kan nemen.
- De gemeente verkoopt alleen nieuwe standplaatsen aan mensen die hier op basis van de toewijzingsverordening voor in aanmerking komen. Zijn er meer gegadigden die vanuit de wachtlijst in aanmerking komen voor de standplaats, dan wordt gehandeld volgens het gelijkheidsbeginsel, zodat iedereen gelijke kansen heeft op de koop. De beschikbaarheid, selectieprocedure, het tijdschema en de selectiecriteria dienen voor iedereen inzichtelijk te zijn, waarbij de selectiecriteria objectief, toetsbaar en redelijk moeten zijn. Vooral bij onderhandse verkopen is dit belangrijk. De opgestelde beleidsstukken, eventueel aangevuld met specifieke voorwaarden voor de betreffende locatie, helpen bij het maken van toewijzingskeuzes en zorgen ervoor dat de gemeente naar vertrouwen kan handelen. Alle belanghebbenden (gemeente, standplaatszoekenden, derden, etc.) zijn gebaat bij een transparant verdeelsysteem van schaarse woonwagenstandplaatsen.
- De gemeente regelt het bestemmingsplan en verkoopt de bouwrijpe grond op basis van de getaxeerde waarde[13] en conform de meest actuele versie van de Nota Grondprijzen. De inrichting van de standplaats is voor rekening van de nieuwe eigenaar.



Voorbeeldschets nieuwe standplaatsen.

Let wel
Wanneer staat geregistreerd dat een standplaatshuurder (met een eigendoms-woonwagen) wordt verzorgd door een van zijn familieleden (kind of kleinkind), dan spreken we van gereserveerde mantelzorg. Indien de huurder van de standplaats waaraan de gereserveerde mantelzorg is toegekend komt te overlijden of vanwege gezondheidsredenen moet vertrekken uit zijn of haar woonwagen, zal de standplaats eenmalig worden toegewezen aan de bij de gemeente geregistreerde mantelzorger. Daarbij wordt niet gekeken naar de wachtlijst.

[13] Grond voor woonwagenstandplaatsen heeft in de regel een waarde van 50-70% t.o.v. reguliere bouwgrond.

Huren en kopen

Het verhuren van standplaatsen en/of woonwagens is geen wettelijke taak van de gemeente Vught. Een woningcorporatie zorgt voor het bouwen, verhuren en beheren van huurwoningen aan specifieke doelgroepen. Daar horen ook woonwagens bij, mits de bewoners hiervan behoren tot de huishoudens met een inkomen tot aan de huurtoeslaggrens. Woonwagenbewoners die qua inkomen niet tot de primaire doelgroep van de woningcorporatie behoren, dienen via de gemeente Vught in aanmerking te komen voor een standplaats. Het gaat dan om woonwagenbewoners die genoeg financiële middelen hebben om een eigen standplaats en woonwagen te kopen.

Standplaatsen die passen bij de vraag

Op (nieuwe) woonwagenlocaties streven we ernaar dat standplaatsen passen bij de vraag en behoefte. Door zowel huur- als koopplaatsen aan te bieden, kunnen woonwagenbewoners uit verschillende inkomensgroepen samenwonen met hun families. Dat is belangrijk, omdat het wonen in familieverband het hoogste goed is binnen de woonwagencultuur. Daarnaast is deze situatie wenselijk omdat het de samenwerking met corporaties bevordert en het beheer toegankelijker maakt.

Eigendomsconstructies

Binnen het nieuwe woonwagen- en standplaatsenbeleid zijn, met de opties huur of koop, de volgende eigendomsconstructies mogelijk:

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


*voorbeeld woonwagenstandplaats **met erfafscheiding***

Het streven is om minimaal 30% van de totale woonwagens te laten bestaan uit sociale kernvoorraad. Met de woningcorporatie wordt dan ook afgesproken (en schriftelijk vastgelegd) dat huurstandplaatsen met huurwoonwagens in principe niet mogen worden vervreemd en tot de sociale kernvoorraad horen. De landelijke verhouding koopwoningen versus huurwoningen is 60-40[14]. Gemeenten moeten volgens het kabinet ernaar streven dat 30 procent van het woningbestand uit sociale huurwoningen bestaat[15]. Het college van de gemeente Vught heeft vooruitlopend op de woonvisie besloten dit aandeel in de sociale kernvoorraad in stand te houden.

Verkoop bestaande huurstandplaatsen met eigendomswoonwagens
Bestaande huurstandplaatsen met eigendomswoonwagen mogen worden verkocht aan de zittende huurders (of bij mutatie aan de eerstvolgende op de wachtlijst). De oneigenlijke combinatie huurstandplaats met een eigendomswoonwagen zorgt op lange termijn voor problematische situaties. Om deze redenen streeft de gemeente op lange termijn naar de combinaties huurstandplaatsen met huurwoonwagens en koopstandplaatsen met eigendomswoonwagens.

7.3 Schoon, zonder gebreken, veilig, legaal en bereikbaar

Schoon, zonder gebreken en veilig
Vanwege de openbare ruimte, orde en veiligheid moeten de nieuwe- zowel als de bestaande woonwagenlocaties schoon, heel en veilig zijn, net zoals dat voor andere woonwijken in de gemeente geldt. Dat betekent bijvoorbeeld:

- dat de gemeente het beheer en onderhoud van de openbare ruimte op en rond woonwagenlocaties uitvoert;
- dat achterstallig onderhoud aan de openbare ruimte en op de door haar verhuurde standplaatsen op bestaande woonwagenlocaties in beeld is/wordt gebracht en wordt weggewerkt;
- dat er handhaving plaatsvindt op nieuwe- en bestaande woonwagenlocaties. De gemeente kan dan optreden tegen bestaande bouwwerken op woonwagenlocaties waarbij de omgevingsvergunning of het bestemmingsplan niet is nageleefd, met legalisering of verwijdering tot gevolg.

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

Legaal
Om een nieuwe woonwagenstandplaats (aanleg en inrichting) te realiseren, is een omgevingsvergunning nodig. Dit geldt ook voor de plaatsing van een woonwagen. Aanvragen en afgeven vindt plaats via de gemeente en dient te gebeuren voordat een woonwagen wordt geplaatst op de daarvoor bestemde woonwagenstandplaats. Ook andere bouwwerken op en rondom de standplaats moeten legaal zijn.

Bereikbaar
De woonwagenlocaties moeten voor iedereen bereikbaar zijn. Denk aan bewoners en bezoekers per auto, fiets of te voet. Maar ook vrachtverkeer (zoals vuilniswagens en verhuiswagens), leveranciers, postbezorgers en hulpdiensten dienen ter plaatse te kunnen komen. Daarom moeten de ontsluitingswegen geschikt zijn om het verkeer van en naar de woonwagenlocatie vlot en veilig af te wikkelen. Dat betekent bijvoorbeeld dat er bij voorkeur geen afgesloten hofjes met één in- en uitgang worden gerealiseerd, maar er altijd een openbare doorgangsweg aan het terrein ligt. Voor de veiligheid, maar ook omdat de woonwagenlocatie onderdeel is van een woonwijk. Ook zonder hofje blijft de culturele identiteit (het wonen in familieverband en het wonen in een woonwagen) behouden.

Uitgangspunt is daarom dat de wegen in de omgeving zijn ingericht (of kunnen worden aangepast) volgens de landelijke richtlijnen c.q. gemeentelijke richtlijnen op basis van CROW-normen, waarbij rekening wordt gehouden met de te verwachten verkeersdrukte. Hetzelfde geldt voor de parkeerruimte. Er moet voldoende parkeerruimte voor bewoners en bezoekers zijn op de (nieuwe) woonwagenlocatie(s). Hoeveel parkeervakken er nodig zijn, berekenen we aan de hand van de gemeentelijke Parkeernormennota.

[14] Bron CBS: https://longreads.cbs.nl/nederland-in-cijfers-2020/hoeveel-woningen-telt-nederland/#:~:text=Bijna%206%20op%20de%2010,zijn%20meer%20huurwoningen%20dan%20koopwoningen.
[15] Nota 'Een thuis voor iedereen', 8 juli 2021.

7.4 Gasloos

Voor alle nieuwbouw in Nederland geldt dat deze vanaf 1 januari 2018 in principe gasloos moet zijn. Woonwagens en standplaatsen zijn daar niet van uitgesloten. Uitgangspunt is dat nieuwe woonwagenstandplaatsen worden aangesloten op gasloze warmtevoorziening tenzij dit technisch niet mogelijk is.



Voorbeeld externe warmtepomp achter de woonwagen

8. TER AFSLUITING

Of inwoners nu in een reguliere woning of in een woonwagen wonen maakt niet uit. De gemeente wil het beleid op orde hebben en voor iedere inwoner van Vught zoveel als mogelijk dezelfde regels hanteren om inwoners gelijk te behandelen. Het vaststellen van het woonwagen- en standplaatsenbeleid is een eerste stap; het beleid vormt de basis voor de toekomst. De voortgang wordt gemonitord en na vijf jaar wordt het beleid geëvalueerd en waar nodig vindt bijstelling van het beleid plaats.

Praktisch is een en ander al in gang gezet. Zo is er een coördinator woonwagenzaken aangesteld als contactpersoon namens de gemeente. De contactpersoon zal met de bewoners van standplaatsen en standplaatsaanvragers individueel spreken en de woonwagen gerelateerde zaken aan hen toelichten: het onderhavige woonwagenbeleid, het doel van het beleid en de bijkomende kansen en mogelijke consequenties. Er worden gesprekken gevoerd met de woningcorporaties. Ook wordt in kaart gebracht wat de wensen en behoeften zijn van de huidige woonwagenbewoners. Afspraken en verwachtingen zijn daardoor over en weer duidelijk en beslaan onder andere het volgende:

- de woonwagenlocaties zijn schoon, heel en veilig;
- de (nieuwe) woonwagenlocaties voldoen aan de geldende wet- en regelgeving;
- de koopkavels zijn conform de NHG-grens betaalbaar voor de doelgroep en blijven voor zover mogelijk beschikbaar voor de lokale woonwagengemeenschap en hun directe familieleden;
- gemeente maakt tezamen met woningcorporaties Charlotte van Beuningen en Woonveste concrete afspraken over de realisatie van voldoende huurstandplaatsen en leggen die afspraken vast in de prestatieafspraken;
- er is een eenduidige toewijzingsverordening die ruimte geeft aan het leven in familieverband (*zie Toewijzingsverordening woonwagenstandplaatsen Vught 2023*);
- eind 2028 wordt de voortgang gemonitord en wordt het beleid indien nodig bijgesteld of aangevuld.

<u>Voor meer gedetailleerde informatie en achtergronden verwijzen wij u naar de bijlagen</u>:
A – Beleidskader woonwagenstandplaatsen gemeente Vught *2023*;
B – Toewijzingsverordening woonwagenstandplaatsen Vught 2023;
C – Handelingsperspectief Noordoost Brabant (*december 2020*);
D – Beleidskader gemeentelijke woonwagen- en standplaatsenbeleid Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties 2018