gemeente lingewaard

Plan van aanpak woonwagens en standplaatsen

maart 2021

www.lingewaard.nl

		Datum vaststelling
Team	Ruimtelijk Beleid/Openbare Ruimte & Vastgoed	Vastgesteld door
Datum en versie	Maart 2021 versie 1	Eventueel publicatiedatum

Inhoudsopgave

Voorwoord **4**

Hoofdstuk 1: Inleiding **5**

1.1 Aanleiding *5*

1.2 Leeswijzer *5*

Hoofdstuk 2: Huidige situatie en behoefte **5**

2.1 Huidige situatie woonwagenlocaties *6*
2.1.1 Woonwagencentrum Terpweide, Huissen 6
2.1.2 Woonwagencentrum Plakselaan, Bemmel 7
2.1.3 Woonwagencentrum Binnendries, Gendt 8

2.2 Behoefte onderzoek *8*
2.2.1 Demografie wachtlijst 9
2.2.2 Demografie huidige bewoners 9
2.2.3 Spijtoptanten 10
2.2.4 Resultaten enquête 10
2.2.5 Conclusies behoefte onderzoek 11

Hoofdstuk 3: Toewijzingscriteria **12**

3.1 Achtergrond *12*

3.2 Toewijzingscriteria *12*

3.3 Rollen *12*

Hoofdstuk 4: Kosten **12**

4.1 Gereedmaken plaats *13*

4.2 Beleid in euro's uitgedrukt *13*

4.3 Opbrengsten *13*

Voorwoord

Voor u ligt het “Plan van aanpak woonwagens en standplaatsen” Een notitie waarin de gemeente haar ambities presenteert over hoe we in de komende jaren aan het wonen in een woonwagen in Lingewaard willen werken.

Zoals in de Nota Wonen is omschreven dat de gemeente Lingewaard een groene gemeente met een diversiteit aan woonmilieus wil blijven. Daar valt het wonen in een woonwagen ook onder. We zorgen voor passende woonruimte voor alle doelgroepen. Waarbij inwoners op redelijke termijn een woonruimte kunnen verwachten, ongeacht of dat op een standplaats is of in een stenen woning.

Met dit plan van aanpak geven we gehoor aan rijksbeleid en zorgen we dat inwoners weten waar ze aan toe zijn.

Johan Sluiter

Wethouder Ruimtelijke Ordening



Samenvatting

Wat willen we bereiken?

Met deze nota komen we tegemoet aan het gewijzigde rijksbeleid voor de doelgroep woonwagenbewoners, zoals dit ingegeven is door uitspraken van het Europees Hof voor Rechten van de Mens.

Wat doen we daarvoor?

We willen binnen een redelijk termijn voorzien in de behoefte van een woonwagenstandplaatsen voor de doelgroep. Hiervoor hebben we een onderzoek gedaan. Dit resulteert in de aanbeveling om in eerste instantie 3 standplaatsen toe te voegen. Om ook op lange termijn aan de vraag te voldoen is het verstandig om gesprekken te voeren met o.a. het waterschap en andere betrokkene rondom het woonwagencentrum Terpweide.

Wat mag dat kosten?

Om de drie geadviseerde standplaatsen te realiseren (inclusief begeleiding en bestemmingsplanprocedures) is een budget benodigd van € 292.000,-.

Hoofdstuk 1: Inleiding

1.1 Aanleiding

De Nationale Ombudsman is op basis van een onderzoek tot de conclusie gekomen dat het beleid op rijksniveau (en vaak ook op lokaalniveau) onvoldoende rekening houdt met het mensenrechtelijk kader. De basis hiervoor vormden uitspraken van het Europees Hof voor Rechten van de Mens, die aangeven dat de woonwagencultuur als Immaterieel cultureel erfgoed gezien dient te worden.

Dit heeft geleid tot het opstellen van een beleidskader door het Rijk.

Op 23 juli 2018 heeft het ministerie van Binnenlandse zaken alle gemeenten het beleidskader “Gemeentelijk woonwagen en standplaatsenbeleid” toegestuurd. Dit beleidskader reikt gemeenten het mensenrechtelijke kader aan waarmee zij het lokale woonwagenbeleid kunnen toetsen en moeten actualiseren.

Het doel van het beleidskader is de toets (en aanpassing) van het lokale beleid aan het mensenrechtelijke kader. In de Nota Wonen (2020-2025) van gemeente Lingewaard is opgenomen dat er een beleidsnota voor woonwagens en standplaatsen ontwikkeld wordt. Hierbij wordt aangesloten bij de regionale afspraken zoals die zijn vastgelegd in de Woondeal. Daarin is opgenomen dat gemeenten woonwagenbewoners meenemen als doelgroep binnen het volkshuisvestingsbeleid. Het Rijk ondersteunt gemeenten bij het opstellen van beleid met kennis en leerprogramma’s.

Er wordt geen regionaal beleid ontwikkeld. Wel wisselen gemeenten in de regio kennis en informatie uit.

Wat zegt het rijksbeleid dat gemeenten moeten doen?

1. De gemeente stelt beleid voor woonwagens en standplaatsen vast als onderdeel van het volkshuisvestingsbeleid;
2. Het beleid dient voldoende rekening te houden met en ruimte te geven voor het woonwagenleven van woonwagenbewoners;
3. Hiervoor is nodig dat de behoefte aan standplaatsen helder is;
4. Corporaties voorzien in de huisvesting van woonwagenbewoners voor zover deze tot de doelgroep behoren (voor alsnog niet van toepassing voor gemeente Lingewaard);
5. De afbouw van standplaatsen is niet toegestaan (behoudens uitzonderlijke omstandigheden) zolang er behoefte is aan standplaatsen;
6. Een woningzoekende woonwagenbewoner die dit wenst, heeft binnen een redelijke termijn kans op een standplaats.

1.2 Leeswijzer

In deze notitie wordt in het volgende hoofdstuk eerst ingegaan op de huidige locaties en eventuele uitbreidingsmogelijkheden. Hoeveel standplaatsen zijn er in totaal en waar bevinden deze zich? Vervolgens wordt er gekeken naar de vraag. Via een enquête en de wachtlijst worden conclusies getrokken. In hoofdstuk 3 worden de toewijzingscriteria toegelicht en in hoofdstuk 4 gaan we in op de kosten en opbrengsten van standplaatsen en eventuele uitbreiding.

Hoofdstuk 2: Huidige situatie en behoefte

2.1 Huidige situatie woonwagenlocaties

Gemeente Lingewaard heeft op dit moment een drietal woonwagencentra. Goed voor 22 woonwagenstandplaatsen. In het verleden is door de gemeente de keus gemaakt om alleen te zorgen voor de standplaatsen en niet het verhuren van woonwagens. Op leegkomende standplaatsen, wordt aan de nieuwe huurder alleen een standplaats verhuurd zonder wagen. Op dit moment heeft de gemeente nog één wagen die zij verhuurt.

In de paragrafen hieronder worden de driestandplaatsen en kenmerken toegelicht.

2.1.1 Woonwagencentrum Terpweide, Huissen







Het woonwagencentrum in Huissen heeft 14 standplaatsen. Het is gelegen in het bestemmingsplan “Kom Huissen” met bestemming “Wonen met functieaanduiding Woonwagenstandplaats”. Op grond van artikel 21.1 gelden voor de woonwagenstandplaatsen de bepalingen dat er maximaal 15 woonwagenplaatsen mogen zijn. Het huidige aantal plaatsen komt daarmee niet overeen met de maximaal aantal toegestaan volgens het bestemmingsplan.

Een aantal jaar geleden is er in het kader van de brandveiligheid één woonwagen inclusief standplaats opgeheven. Er is, op basis van de huidige situatie, fysiek verder geen ruimte om op het woonwagencentrum uit te breiden.

Eventuele uitbreiding buiten de huidige contouren van het centrum is ook niet mogelijk. Direct aangrenzend bevinden zich namelijk de uiterwaarden. Mede door het hoogteverschil en het feit dat er dan buitendijks gebouwd wordt, is uitbreiding hier daarom niet mogelijk.

2.1.2 Woonwagencentrum Plakselaan, Bemmel



Het woonwagencentrum in Bemmel heeft 5 standplaatsen. Het is gelegen in het bestemmingsplan “Herstelplan Park Lingezegen” met dubbelbestemming “Wonen en Archeologische verwachting 2 met functieaanduiding Woonwagenstandplaats”. Op grond van artikel 8.2.3 gelden voor de woonwagenstandplaatsen de bepalingen dat er maximaal 5 woonwagenstandplaatsen mogen zijn. Het huidige aantal plaatsen komt daarmee overeen met het maximaal aantal dat is toegestaan volgens het bestemmingsplan. Fysiek is op deze locatie een uitbreiding mogelijk.

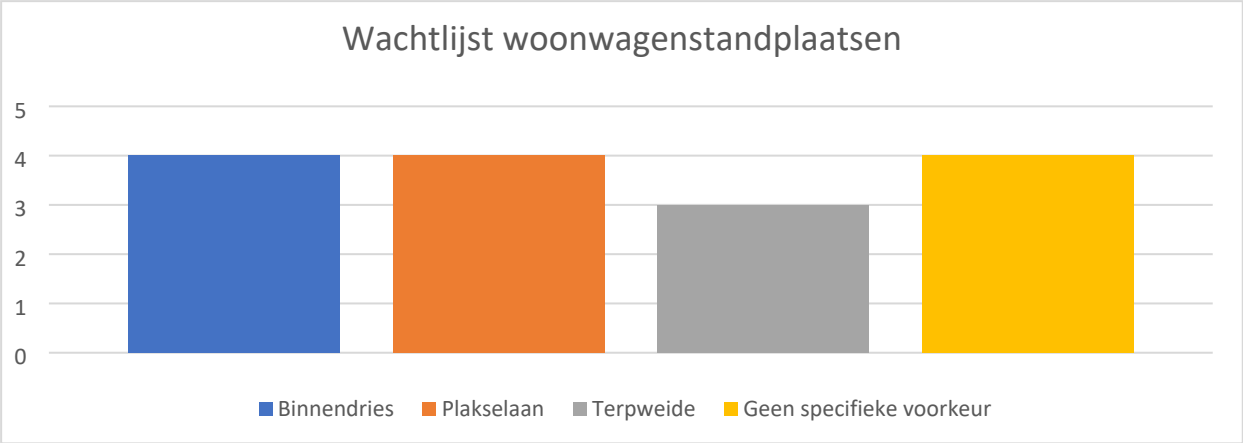
2.1.3 Woonwagencentrum Binnendries, Gendt



Het woonwagencentrum in Gendt heeft 3 standplaatsen. Het is gelegen in het bestemmingsplan “Kom Gendt” met bestemming “Wonen met functieaanduiding Woonwagenstandplaats”. Op grond van artikel 21.1 gelden voor de woonwagenstandplaatsen de bepalingen dat er maximaal 4 woonwagenstandplaatsen mogen zijn. Op dit moment zijn er drie standplaatsen ingericht en in gebruikt. Zowel fysiek als bestemmingsplan technisch is uitbreiding met maximaal 1 standplaats mogelijk.

2.2 Behoefte onderzoek

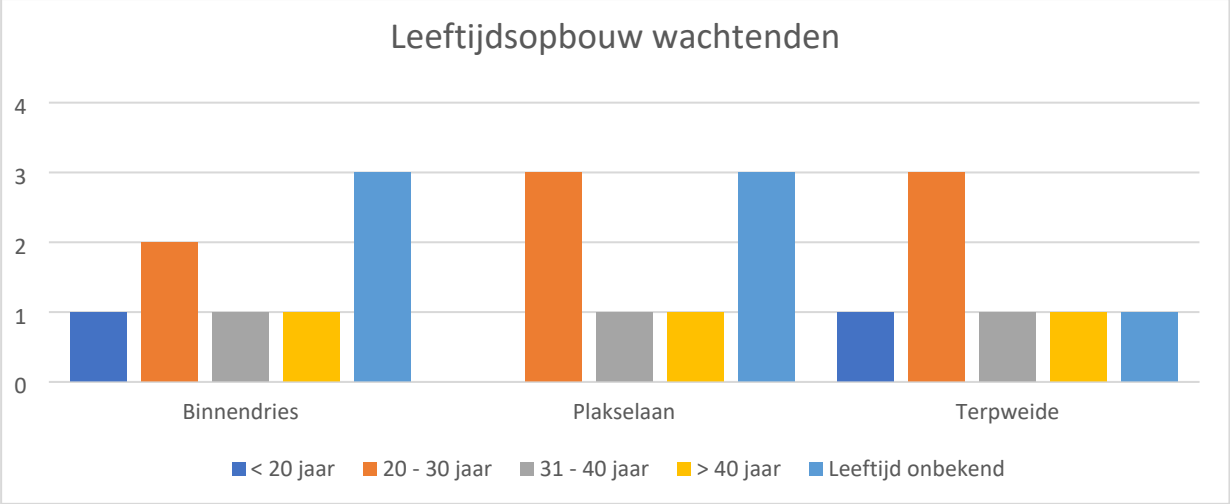
Voor een goed standplaatsenbeleid is het van belang om de omvang van de vraag te weten. De behoefte naar standplaatsen wordt bijgehouden door Nijbod door middel van een wachtlijst. In oktober 2020 staan er 14 mensen op de wachtlijst. Waarvan de eerste ingeschrevene dateert uit 2006 en de laatste van oktober 2020. De huidige wachtlijst en beschikbare gegevens geven geen inzicht in hoelang bewoners op de wachtlijst staan en/of hebben gestaan. Uit gesprekken met Nijbod is gebleken dat wachtenden specifieke wensen hebben en daarmee ook plaatsen afslaan. De meeste wachtenden staan zijn recent op de lijst gekomen (afgelopen 3 jaar).



Figuur 1 Totaal aantal wachtenden op een standplaats. Note: Er is één inschrijving die zowel Plakselaan als Binnendries als voorkeur geeft. Daarom is het totaal van deze grafiek 15, terwijl er 14 op de wachtlijst staan.

2.2.1 Demografie wachtlijst

De huidige wachtlijst geeft inzicht in wensen op korte termijn. Om ook een doorkijk te maken naar wensen die zich in de toekomst voordoen, is het goed om te kijken naar de demografie van de wachtlijst. Daarmee kunnen we een voorzichtige voorspelling doen over een toenemende of afnemende vraag.



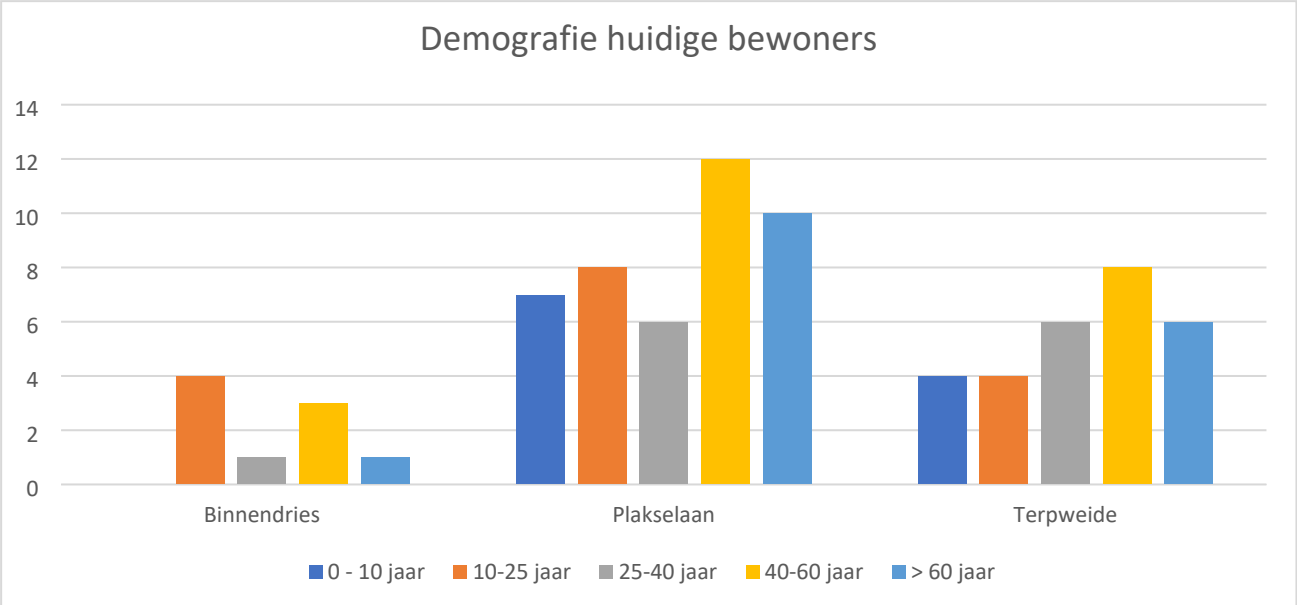
Figuur 2 Er zijn drie wachtenden die geen voorkeur hebben opgegeven, deze zijn in alle 3 meegenomen. Er staat een wachtende voor de Plakselaan én de Binnendries. Deze is in beide meegenomen.

Op basis van de leeftijdsopbouw van de wachtende kunnen de volgende conclusies getrokken worden:

- Van de wachtenden waarvan de leeftijd bekend is, is de grootste categorie 20 – 30 jaar oud. Het is niet aannemelijk dat deze groep binnen een bestek van 10 jaar kinderen heeft die het huis uit willen en daarmee een eigen woonwagen of standplaats willen.
- De groep 30+ is daarna de grootste groep (samengesteld), uit deze groep is het reëel te veronderstellen dat kinderen een eigen woon carrière gaan beginnen en dus op korte termijn (< 5 jaar) op de wachtlijst komen.

2.2.2 Demografie huidige bewoners

De huidige bewoners geven inzicht in verwachtte doorstroom binnen de bestaande standplaatsen.



Figuur 3

Voor de leeftijdscategorieën van 0-10 jaar en 10-25 jaar is het, aannemelijk dat het kinderen zijn zonder eigen standplaats. In de toekomst zullen zij hoogstwaarschijnlijk zelf een plaats willen. Voor de groep van 25-40 jaar is de kans het hoogst dat daar in de nabije toekomst kinderen komen. Deze willen uiteindelijk ook een standplaats. Voordat deze op de wachtlijst komen, moeten zij eerst 18 jaar zijn.

2.2.3 Spijtoptanten

Spijtoptanten in het kader van woonwagenbewoners zijn mensen die, dan wel door omstandigheden, in een traditionele (sociale) burgerwoning wonen maar wel de behoefte hebben om weer terug te keren naar een woonwagencentrum en in een woonwagen te wonen.

Bij de uitgangspunten voor deze beleidsnotitie gaan we ervanuit dat degene die graag terug willen naar een woonwagen, op de wachtlijst staan.

2.2.4 Resultaten enquête

In januari 2021 is er een enquête verspreid bij de huidige bewoners van de 22 standplaatsen en de personen op de wachtlijst. Het doel van het onderzoek was het beter inzichtelijk krijgen van de mogelijke doorstroom en/of verwachtingen rondom de wachtlijst. Hoewel de respons gering was, was er toch een lijn uit de reacties te halen.

- Er is één reactie binnengekomen van de standplaats Binnendries. Over deze locatie zijn geen aanvullende conclusies te trekken, anders dan uitgaan van de wachtlijst. Een extra standplaats op basis van de wachtlijst blijft gewenst.
- De meeste reacties vanuit de doelgroep bewoners kwamen uit standplaats Terpweide. Uit deze antwoorden kunnen we concluderen dat er een vraag is naar extra plaatsen op deze locatie.
- Uit de reacties onder de mensen op de wachtlijst komt een beeld naar voren dat de urgente vraag naar standplaatsen het grootst is op de locatie Plakselaan en Binnendries.
- Een aantal kinderen zijn in de leeftijd dat ze binnen nu en 5 jaar op de wachtlijst komen. We verwachten daarom dat er binnen nu en 5 jaar in ieder geval 4-5 nieuwe inschrijvingen op de wachtlijst komen.
- Op basis van de enquête gaan we uit dat bewoners die een standplaats krijgen, zelf een wagen kunnen aanschaffen.

2.2.5 Conclusies behoefte onderzoek

We kunnen de volgende conclusies trekken:

- Op basis van de leeftijdsindeling van de wachtlijst en de respons op de enquête wordt niet verwacht dat er een forse toename aan wachtenden bijkomt. Er wordt wel verwacht dat er een aantal van de kinderen van de huidige bewoners binnen nu en 5 jaar op de lijst komen. Met name in Terpweide wordt op basis van de enquête verwacht dat er binnen nu en 5 jaar in ieder geval 4-5 nieuwe inschrijvingen bij komen.
- Voor de locatie Terpweide trekken wij de conclusie dat op basis van de leeftijdsindeling van huidige bewoners genoeg 'natuurlijke' doorstroming ontstaat en dat personen op de wachtlijst binnen een 'redelijke termijn' zicht hebben op een standplaats'.

2.2.6 Aanbevelingen behoefte onderzoek

- Op basis van de uitkomsten van het onderzoek is het goed naar alternatieve mogelijkheden te kijken voor de langere termijn rondom woonwagenlocatie Terpweide. Voor de korte termijn (de komende 3 tot 5 jaren) voorziet de terpweide in de behoefte. Op basis van de huidige wachtlijst, de jaarlijkse doorstroming en de resultaten van de enquete hebben wachtende binnen redelijke termijn kans op een standplaats. De demografische opbouw en resultaten van de enquete maken ook duidelijk dat er op de lange (> 5 jaar) een toename van de vraag naar een standplaats verwacht mag worden. Uitbreiding van de locatie Terpweide is niet realiseerbaar vanwege het bestemmingsplan en grondposities Voor de langere termijn is het daarom verstandig om alvast verkennende gesprekken te voeren met o.a. het waterschap en andere betrokkene rondom het woonwagencentrum Terpweide.
- Op basis van de wachtlijst is het wenselijk om een aantal extra standplaatsen toe te voegen aan de Plakselaan (+2 plaatsen) en aan de Binnendries (+1 plaats).

Hoofdstuk 3: Toewijzingscriteria

3.1 Achtergrond

Het Rijk heeft in haar beleid opgenomen dat een woningzoekende woonwagenbewoner binnen redelijke termijn kans heeft op een standplaats. De afgelopen jaren zijn er 1 á 2 verschuivingen per jaar geweest. Trekken we deze trend door, zouden alle wachtenden die in 2020 op de lijst staan (14) binnen 9 á 10 jaar een plaats hebben. De gemiddelde wachttijd in regio Arnhem-Nijmegen op een sociale huurwoning ligt boven de 10 jaar.[1]

3.2 Toewijzingscriteria

Gemeente Lingewaard hanteert in samenwerking met Nijbod, een wachtlijst voor de toewijzing van standplaatsen. Op basis van de plaats op de wachtlijst in combinatie met de aangegeven voorkeurslocatie wordt door Nijbod een vrijgekomen plaats ingevuld. Het is aan degene of hij/zij de toegewezen plaats accepteert. Bij afwijzing, komt de volgende van de wachtlijst in aanmerking.

3.3 Rollen

Rol gemeente

De gemeente Lingewaard zorgt voor het gereedmaken, al dan niet toevoegen, van standplaatsen (inclusief bestemmingsplanprocedure). In lijn met het rijksbeleid hebben wachtenden volgens deze beleidsnotitie binnen redelijke termijn kans op een standplaats.

Rol Nijbod

Nijbod houdt namens de gemeente de wachtlijst actueel en op orde. Bij het vrijkomen van een standplaats zorgt Nijbod voor een eerlijke toewijzing op basis van de wachtlijst. Verder heeft Nijbod namens de gemeente het dagelijkse beheer van de woonwagencentra onder haar hoede.

Rol corporatie

In de ontwikkeling van deze beleidsnotitie is de gemeente in gesprek geweest met de corporaties. Zij zijn in dit gesprek op de hoogte gesteld van de actualisering van het woonwagenbeleid maar nemen niet actief deel in de uitvoering ervan. Woonwagenbewoners behoren veelal wel tot doelgroep van corporaties. Echter is een aantal jaar geleden in Lingewaard de keus gemaakt dat de gemeente de huidige werkwijze voortzet. De meeste woonwagenbewoners hebben een eigen wagen en alleen de grond verhuurd.

Rol bewoners woonwagens

De gemeente heeft besloten om enkel nog standplaatsen te verhuren. De woonwagens zijn daarom (op één na) inmiddels allemaal van de bewoners zelf. Bij het toewijzen van een plaats dient door de bewoner zelf een woonwagen op de plaats gezet te worden.

Hoofdstuk 4: Kosten

Een woonwagencentra kent een andere dynamiek als wonen in een reguliere woning. Naast de dynamiek zijn de kosten voor deze woonvorm anders. In dit hoofdstuk schetsen wij welke geldstromen vanuit gemeentelijk perspectief gelden voor woonwagens.

[1] https://www.rigo.nl/wachttijden-voor-sociale-huurwoningen-nemen-toe/

4.1 Gereedmaken plaats

Tussen 2008 en 2010 zijn twee nieuwe standplaatsen aangelegd aan de Plakselaan. Dit zijn standplaatsen met berging, inclusief alle infrastructuur, bestrating en riolering. Deze ontwikkeling heeft de gemeente toen ongeveer € 160.000,- inclusief BTW gekost.

Vertalen we dit bedrag naar 2019 komt dit neer op € 190.000,- inclusief BTW (op basis van de CBS tool "prijzen toen en nu"). Inmiddels zijn tijden veranderd, wordt er inmiddels bij nieuwbouw geen gas meer aangelegd en zijn bouweisen strenger geworden. In het kader van de energietransitie worden nieuwe standplaatsen daarom gasloos aangelegd (Wet Voortgang Energietransitie).

De kosten voor het inrichten van een standplaats (inclusief berging etc.) in 2020 schatten we rond de € 100.000,- per standplaats (inclusief BTW). Dit is exclusief een bestemmingsplan wijziging. De prijzen zijn geverifieerd bij omliggende gemeenten en zien wij als reële schatting.

4.2 Beleid in euro's uitgedrukt

Uit de conclusies op basis van de wachtlijst en huidige bewoners komt naar voren dat het wenselijk is om te voorzien in uitbreiding van het aantal standplaatsen. Voorgesteld wordt om met 3 plaatsen uit te breiden, waarvan 2 op de locatie Plakselaan en 1 op de locatie Binnendries.

Het uitbreiden aan de Binnendries is 'slechts' een kwestie van gereedmaken van een standplaats. Hier hoeft geen bestemmingsplanprocedure gestart te worden. Voor een uitbreiding aan de Plakselaan is dat niet het geval. Buiten dat een bestemmingsplanprocedure meer kosten met zich meebrengt, is de doorlooptijd van zo'n procedure minimaal 6 maanden.

Uitbreiding Binnendries	Gereedmaken standplaats	€ 75.000,- [2]
	Begeleiding uitbreidingprocedure door Nijbod	€ 6500,- per standplaats (inclusief btw)
Uitbreiding Plakselaan	Gereedmaken standplaats (2)	€ 190.000,-
	Begeleiding uitbreidingprocedure door Nijbod	€ 6500,- per standplaats (inclusief btw)
	Bestemmingsplanprocedure	Ca. 7.500,- Dit is inclusief kosten voor inhuur van een externe partij voor het opstellen van onderzoeken en dergelijke.

4.3 Opbrengsten

Het aantal punten van een (huur)woonwagen of standplaats bepaalt de maximale huurprijs. Zo krijgt een woonwagen bijvoorbeeld punten voor de afmetingen en de uitrustig. Bij een standplaats telt ook de omgeving mee. Er zijn totaal drie puntentellingen: voor standaard woonwagen (maximaal 15 meter lang en 3,5 meter breed), overige woonwagens en standplaatsen. Punten kunnen berekend worden door het invullen van het 'waarderingsformulier'[3].

[2] Wij gaan voor de locatie Binnendries uit van iets lagere kosten, dit omdat de beschikbare ruimte eerder als standplaats is gebruikt

[3] Meer informatie is te vinden op https://www.rijksoverheid.nl/onderwerpen/huurprijs-en-puntentelling/vraag-en-antwoord/maximale-huurprijs-woonwagen-standplaats. In de tabel "Maximale huurprijsgrenzen voor woonwagens en standplaatsen per 1 juli 2020" kan per puntenaantal de maximale huurprijs per 1 juli 2020 voor woonwagens en standplaatsen worden bepaald.

In het woonwagencentrum aan de Plakselaan in Bemmel zijn in 2009, vanwege de aanleg van twee nieuwe standplaatsen en herschikking van de bestaande drie, de puntenwaarderingen bepaald. De twee nieuwe standplaatsen ontvingen 51 punten en daarmee kwam de huursom op 70% van de maximale huurprijs.

Voor de aanleg van nieuwe standplaatsen, waarbij we uitgaan van vergelijkbare standplaatsen als die in Bemmel, rekenen we daarom met 70% van de maximale huurprijs. Dit komt uit op € 2.225,83 per jaar per standplaats aan inkomsten (prijspeil 1 juli 2020, bij een standplaats van 51 punten).

Gemeente Lingewaard
Kinkelenburglaan 6
6681 BJ Bemmel
(026) 326 01 11

www.lingewaard.nl