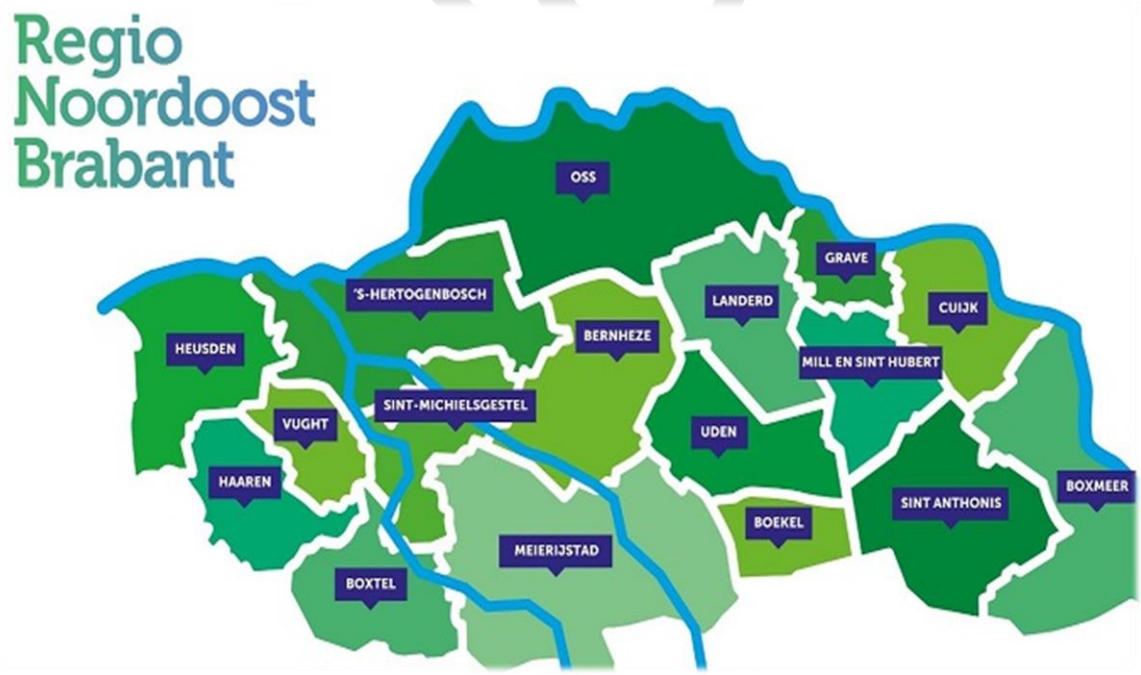
REGIONAAL HANDELINGSPERSPECTIEF WOONWAGENBELEID IN NOORDOOST BRABANT

30 juli 2020
Concept ter bespreking en besluitvorming in het portefeuillehoudersoverleg Wonen NoordoostBrabant West en in het portefeuillehoudersoverleg Wonen Land van Cuijk

CONCEPT



Inhoudsopgave

1. Inleiding en context 3
2. Achtergrondinformatie, enkele data en nul meting 6
3. Tien voorstellenen een advies 10

CONCEPT

1. Inleiding en context

Het landelijk Beleidskader voor gemeentelijk woonwagen- en standplaatsenbeleid dat in de zomer van 2018 door BZK[1] is uitgegeven, reikt gemeenten de kaders aan waarmee zij het lokale woonwagenbeleid binnen het mensenrechtelijke kader kunnen ontwikkelen. Het biedt bouwstenen die gemeenten kunnen gebruiken om invulling te geven aan het gemeentelijke huisvestingsbeleid voor woonwagenbewoners.

Het Beleidskader
Het Beleidskader komt er in de kern op neer dat gemeenten geen "uitsterfbeleid"[2] meer mogen voeren ten aanzien van woonwagens en dat zij, indien in de gemeente geen woonwagencentrum (meer) aanwezig is, woonwagenvoorzieningen moeten faciliteren, wanneer daar behoefte aan is. Het Beleidskader is het antwoord op diverse Europese en internationale rechterlijke uitspraken, waarin is geoordeeld dat de rechten van woonwagenbewoners inzake huisvesting, door diverse gemeenten onvoldoende worden gerespecteerd en dat woonwagenbewoners in verband met deze rechten niet gelijk worden behandeld ten opzichte van niet-woonwagenbewoners[3]. Ook de Nationale Ombudsman is in een rapport van 17 mei 2017 tot deze conclusie gekomen.[4]

Met het oog op deze uitspraken is het Beleidskader gestoeld op de volgende uitgangspunten: het beschermen van woonwagenbewoners tegen discriminatie, het waarborgen van hun mensenrechten en het bieden van rechtszekerheid en duidelijkheid.[5] Dit betekent volgens het Beleidskader voor gemeenten concreet het volgende:

- 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;
- hiervoor is nodig dat de behoefte aan standplaatsen helder is;
- corporaties voorzien in de huisvesting van woonwagenbewoners voor zover deze tot de doelgroep behoren;
- de afbouw van standplaatsen is niet toegestaan (behoudens uitzonderlijke omstandigheden) zolang er behoefte is aan standplaatsen;
- een woningzoekende woonwagenbewoner die dit wenst, heeft binnen een redelijke termijn kans op een standplaats.

De bovenstaande actiepunten worden in het Beleidskader beschouwd als een inspanningsverplichting. Binnen de grenzen van het Beleidskader wordt wél de gemeentelijke beleidsvrijheid gerespecteerd, om het woonwagenbeleid, met eerbiediging van de grond- en mensenrechten van woonwagenbewoners, op basis van de lokale behoefte te ontwikkelen.[6]

CONCEPT

---

1 Beleidskader gemeentelijk woonwagen-en standplaatsenbeleid, 12 juli 2018 Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties
2 Het niet aanleggen van nieuwe standplaatsen wordt ook gezien als 'uitsterfbeleid' omdat de jongeren dan geen kans maken op een standplaats maar moeten wachten tot er iemand overlijdt.
3 Zie ook het Advies van het College voor de Rechten van de Mens aan BZK d.d. 28-03-2018
4 Nationale Ombudsman, Woonwagenbewoner zoekt standplaats: Een onderzoek naar de betrouwbaarheid van de overheid voor woonwagenbewoners, 17 mei 2017, Rapportnummer: 2017/060.
5 Beleidskader, p. 7 en 19.
6 Beleidskader, p. 13.

Regionaal samenwerken
In Noordoost Brabant hebben de gemeenten er voor gekozen gezamenlijk een regionaal handelingsperspectief op te stellen. In dit handelingsperspectief worden voorstellen gedaan om de gestelde doelen te bereiken. Het is duidelijk dat de situatie in elke gemeente anders is en dat wordt gerespecteerd. Daarom worden handvatten aangereikt om het nieuwe landelijke woonwagenbeleid te implementeren in de gemeente. Iedere gemeente is uiteindelijk zelf verantwoordelijk of en zo ja welk deel van het regionaal beleid wordt gevolgd en in de mate van tempo waarmee het wordt ingevoerd. Het is belangrijk dat de gemeente een transparant en voor iedereen herleidbaar beleid voert.

In Noordoost Brabant wordt gekozen voor een regionale aanpak omdat;

- dit voor transparantie zorgt voor de standplaatszoekenden;
- de grotere gemeenten de kleinere gemeenten kunnen helpen, samen staan de gemeenten sterk(er);
- de veronderstelling is dat een groot deel van de behoefte regionaal is georiënteerd en dat dit dus vraagt om een regionale aanpak;
- daarmee een waterbedeffect tussen de gemeenten voorkomen kan worden;
- één centraal inschrijvingspunt voor woonwagenstandplaatszoekenden (en eenduidige toewijzingscriteria) transparant en efficiënt is;
- daarmee niet elke gemeente zelf het wiel hoeft uit te vinden;
- daarmee kennis en ervaring ten aanzien van specifieke aspecten van deze doelgroep met elkaar gedeeld kan worden.

Proces regionale aanpak
In oktober 2019 hebben de portefeuillehouders wonen van de gemeenten in Noordoost Brabant in de twee sub regio's (Land van Cuijk en Noordoost Brabant- west) de bestuursopdracht vastgesteld.
In deze bestuursopdracht is als resultaat aangegeven: 'Nagaan of het mogelijk is op dit onderwerp regionale afspraken te maken, bijvoorbeeld door overal dezelfde beleidsuitgangspunten en toetsingscriteria toe te passen'.

Betrokken partijen
Bij deze bestuursopdracht zijn de volgende partijen betrokken:

- De 17 gemeenten in Noordoost Brabant
- Provincie Noord Brabant
- Bestuurlijke Regiegroep Oost Brabant
- Tien woningbouwcorporaties in Noordoost
- BZK
- Platform 31
- VNG
- Drie landelijke belanggroeperingen van woonwagenbewoners

Er is een bestuurlijke kopgroep geformeerd waarvan de wethouder van de gemeente Mill en Sint Hubert de voorzitter is.. Aan deze kopgroep nemen ook deel de wethouders van de gemeenten Bernheze, Den Bosch, Oss, Uden en Boxmeer, en afgevaardigden vanuit BZK, VNG, BRG en woningcorporaties. Naast deze bestuurlijke kopgroep bestaat een werkgroep met ambtenaren van betrokken gemeenten en twee medewerkers van woningcorporaties. De provincie begeleidt dit proces.

Bestuurlijke Regiegroep Oost Brabant
De Bestuurlijke Regiegroep Oostbrabant (BRG) heeft vorig jaar opdracht gegeven om tot een niet verplichtend regionaal handelingsperspectief te komen.
Deze opdracht is tweeledig:

CONCEPT

1. het (doen) uitvoeren van een woonbehoefteonderzoek
2. een uitwerking geven van de wijze waarop gemeenten bij de uitvoering van het beleidskader openbare orde kunnen handhaven met de bestuursrechtelijke en civielrechtelijke mogelijkheden die gemeenten hebben.

De BRG volgt haar eigen afsprakenstructuur, maar BRG en Kopgroep blijven in nauw contact met elkaar en stemmen zaken af.

Woningcorporaties
De corporaties in Noordoost Brabant; Area, Brabantwonen, JOOST, Mooiland, Peelrandwonen, Stichting Woonveste, Wonen Vlieringsbeek, Woonmeij, Woonwijze, Zayaz hebben aangegeven betrokken te willen zijn bij het implementeren van het Rijksbeleid. Mede omdat een belangrijk deel van de woonwagenbewoners op grond van het inkomen tot de doelgroep van de woningcorporaties behoort. Een vertegenwoordiger vanuit de directies is aangesloten bij de bestuurlijke kopgroep en twee corporatiemedewerkers participeren in de ambtelijke kopgroep.

Overige betrokken partijen
Bij de implementatie van dit nieuwe beleid zijn ook diverse andere partijen betrokken. Zowel BZK als VNG nemen deel aan de bestuurlijke kopgroep en op deze manier geven zij hun input . Een aantal ambtenaren heeft deelgenomen aan de leergang van Platform 31 over het woonwagenbeleid.
In Nederland zijn drie landelijke belangenverenigingen voor woonwagenbewoners; Travellers United Nederland, Vereniging Behoud Woonwagencultuur Nederland en de Vereniging Sinti Roma Woonwagenbewoners Nederland. De Vereniging Behoud Woonwagencultuur Nederland (VBWN) heeft november 2019 een advies uitgebracht over het gemeentelijk woonwagen en standplaatsenbeleid. De informatie en adviezen die hierin worden gegeven hebben mede geleid tot de voorstellen in het regionaal handelingsperspectief. Het was de intentie met de drie verenigingen in overleg te gaan, maar vanwege de situatie rondom Corona is dat (tot op heden) maar deels gelukt.

Drie stappen
Om te komen tot de implementatie van het rijksbeleid is een driestappen plan opgesteld:
1e het houden van een nul inventarisatie onder alle gemeenten in Noordoost
2e het maken van regionaal beleid
3e het creëren van een gezamenlijk regionaal aanbod

Met het opstellen van dit regionaal handelingsperspectief worden stap een en twee afgerond.

In het handelingsperspectief worden in hoofdstuk drie diverse voorstellen gedaan om de implementatie van het nieuwe woonwagenbeleid regionaal aan te pakken. In veel gevallen gebeurt dit samen met de corporaties in deze regio.

In een separate bijlage zijn diverse informatieve teksten op het gebied van ruimtelijke invulling, behoefteonderzoeken en civiel- en bestuursrechtelijke instrumenten opgenomen.

CONCEPT

2. Achtergrondinformatie, enkele data en nulmeting

Verdeling van aantal standplaatsen per provincie

BZK heeft bureau Companen[7] gevraagd in Nederland te inventariseren hoeveel woonwagenstandplaatsen er per gemeente zijn. In onderstaande tabel is de stand van zaken per 1/1/2018 opgenomen.

Per provincie is het aantal locaties en standplaatsen in onderstaande tabel opgenomen. In Nederland is er gemiddeld 1,2 standplaats per 1000 woningen. In Noord-Brabant is dit 1,6 standplaats

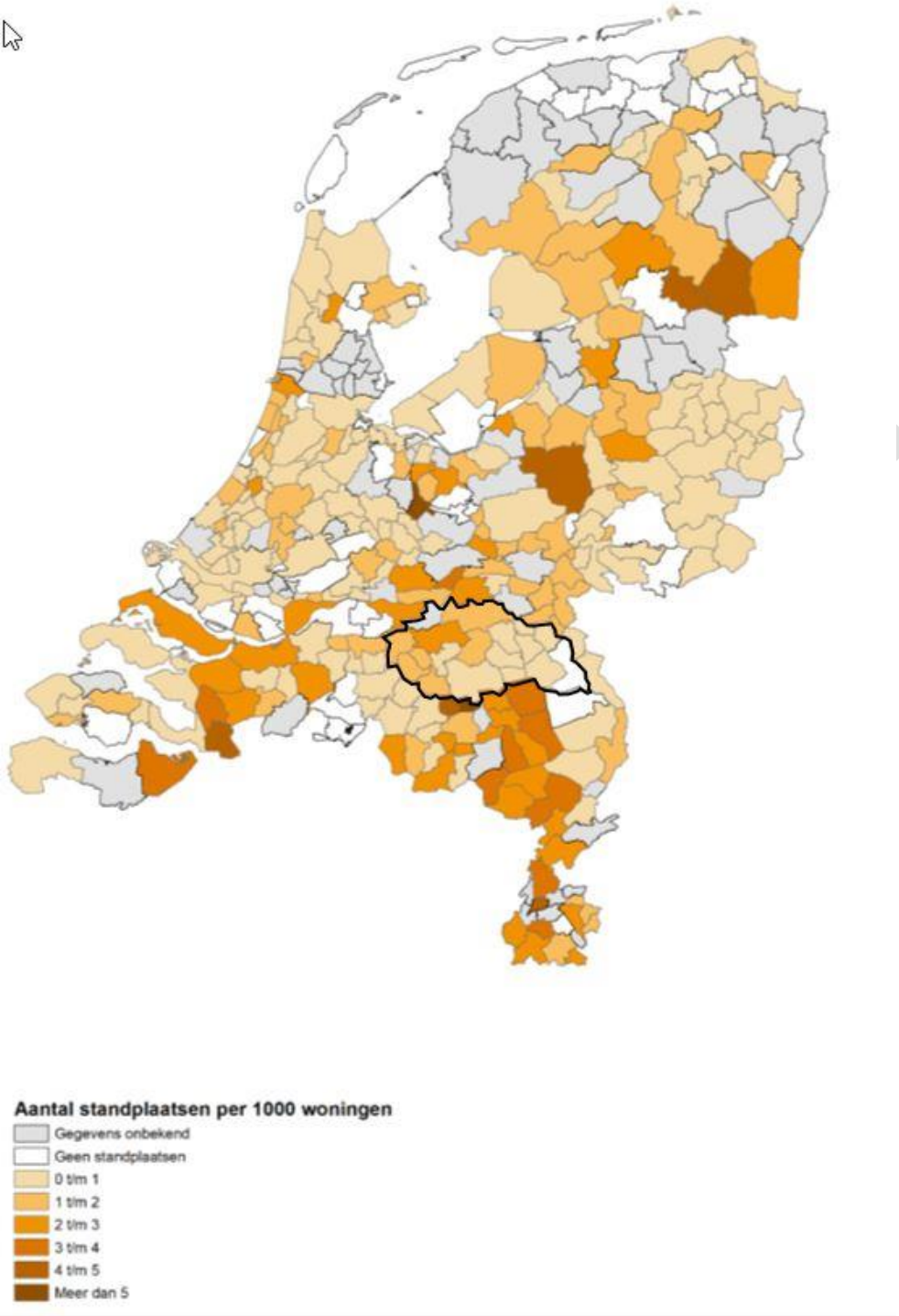
*Tabel 3.5 Aantal standplaatsen per provincie, absoluut en t.o.v. de woningvoorraad**

	Aantal standplaatsen	Omvang woningvoorraad	Aantal standplaatsen per 1.000 woningen	Aantal gemeenten in beeld
Drenthe	387	198.044	2,0	10 van 12
Flevoland	55	160.105	0,3	5 van 6
Friesland	84	105.591	0,8	10 van 20
Gelderland	1.092	781.743	1,4	44 van 53
Groningen	174	207.710	0,8	15 van 20
Limburg	928	471.852	2,0	25 van 33
Noord-Brabant	1.740	1.089.722	1,6	61 van 64
Noord-Holland	832	1.112.063	0,7	36 van 48
Overijssel	459	424.675	1,1	20 van 25
Utrecht	604	475.825	1,3	21 van 26
Zeeland	154	154.058	1,0	11 van 13
Zuid-Holland	1.214	1.499.154	0,8	52 van 60
Nederland	**7.723**	**6.680.542**	**1,2**	**310 van 380**

** Gebaseerd op gegevens die door gemeenten, corporaties en overige organisaties zijn aangeleverd (N=310).*

[7] Companen, Woonwagenstandplaatsen in Nederland, stand van zaken op 1 januari 2018, eindrapportage, 10 oktober 2018

Op de deze overzichtskaart is het aantal standplaatsen per 1.000 woningen in Nederland te zien. De zwarte grens is de begrenzing van de regio Noordoost Brabant.



Bron: Companen, woonwagenstandplaatsen in Nederland, aanvullende notitie, 10/10/2018

Standplaatsen in Noordoost Brabant, nul inventarisatie

De eerste stap in de implementatie van het woonwagenbeleid was een nul inventarisatie in de regio. De gemeente hebben informatie over het aantal locaties en standplaatsen aangeleverd. Zie de tabel hieronder.

Aantal locaties en standplaatsen per gemeente (maart 2020).

Gemeente	Aantal woonwagenlocaties	Aantal beschikbare standplaatsen	Aantal standplaatsen per 1.000 woningen
Bernheze	4	24	1,9
Boekel	1	1	0,2
Boxmeer	0	0	0,0
Boxtel	1	14	1,0
Cuijk	2	9	0,8
Grave	1	4	0,7
Haaren	2	6	1,0
Heusden	4	24	1,3
Landerd	1	3	0,5
Meierijstad	3	7	0,2
Mill en Sint Hubert	1	6	1,3
Oss	14	69	1,7
‘s-Hertogenbosch	14	190	2,6
St Anthonis	2	2	0,4
St Michielsgestel	1	10	0,8
Uden	1	3	0,2
Vught	2	16	1,4
Totaal	**54**	**387**	**1,3**

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.

Overigens vinden eind dit jaar en volgend jaar diverse herindelingen plaats. Landerd en Uden gaan per 1/1/2022 samen , Vught krijgt per 1/1/2021 een deel van Haaren erbij en per 1/1/2022 worden Cuijk, Mill en Sint Hubert, St Anthonis en Boxmeer één gemeente. Dit geeft dan het volgende beeld:

Gemeente	Aantal woonwagenlocaties	Aantal beschikbare standplaatsen	Aantal standplaatsen per 1.000 woningen
Land van Cuijk	5	17	0,52
Uden en Landerd	2	6	0,24
Vught	3	19	1,38

CONCEPT

Uit de nul-inventarisatie is ook gebleken dat in merendeel van de gemeenten er nog geen specifiek woonwagenbeleid is ontwikkeld. Dat in de helft van de gemeenten de corporatie een rol als eigenaar en of verhuurder heeft maar dat de meeste gemeenten graag willen dat de corporaties (meer) betrokken zijn bij het woonwagenbeleid en de uitvoering ervan.
In het gros van de gemeenten kunnen mensen hun interesse voor een standplaats melden, oftewel via de gemeente (35%) of via de corporatie (15%) of via Nijbod (42%). Deze laatste is een particuliere partij die door een aantal gemeenten als tussenpersoon wordt ingeschakeld.

De verdeling tussen huur/koop standplaatsen en woonwagens ziet er in Noordoost als volgt uit.

Gemeente	**Totaal aantal standplaatsen**	**Standplaatsen huur/koop**	**Woonwagens huur/koop**
Bernheze	24	huur	13 koop
Boekel	1	huur	koop
Boxmeer	0		
Boxtel	14		
Cuijk	9	huur	koop
Grave	4	huur	koop
Haaren	6		
Heusden	24		
Landerd	3	huur	koop
Meierijstad	7	huur	huur en koop
Mill en Sint Hubert	6	huur	huur
Oss	69	huur	2 huur/67 koop
‘s Hertogenbosch	190	116 huur/74 koop	32 huur/158 koop
St Anthonis	2	huur	huur
St Michielsgestel	10	huur	2 huur / 8 koop
Uden	3	huur	koop
Vught	16	huur en koop	merendeel koop
Totaal	**387**		

CONCEPT

3. Tien voorstellen en een advies

In dit hoofdstuk zijn diverse voorstellen en adviezen opgenomen over het instellen van een regionaal inschrijving- en toewijzingssysteem, het aantal standplaatsen dat nodig is en mogelijke wachttijden. Ook worden voorstellen gedaan over de eigendomssituatie van de standplaats en het ontwikkelen van een standaardwoonwagen. Daarnaast wordt aandacht geschonken aan de toepassing van de Wet Bibob. Een aantal van onderstaande voorstellen worden, nadat de regio hier akkoord op heeft gegeven nader uitgewerkt met de corporaties.

Centraal inschrijving- en regionaal toewijzingssysteem

Wanneer een woonwagenbewoner zich ingeschreven heeft als belangstellende voor een woonwagen dient duidelijk te zijn op basis van welke criteria beoordeeld wordt of, en in welke volgorde, hij of zij in aanmerking komt voor een woonwagen en of standplaats.

Inschrijving
Aangezien het aantal standplaatsen in de praktijk beperkt is, heeft het voor mensen die niet voldoen aan het afstammingsbeginsel[8] weinig zin zich in te schrijven. Mede op advies van belangenorganisaties wordt de definitie gehanteerd dat iemand een woonwagenbewoner is wanneer zij kan aantonen dat zij of hun ouders én grootouders in een woonwagen hebben gewoond in een periode tot 31 december 2018.

Voorstel 1 een centraal inschrijfpunt
De inschrijving wordt centraal georganiseerd, zodat de woonwagenbewoner zijn of haar belangstelling kenbaar kan maken voor meerdere woonwagenlocaties én er regionaal een goed beeld ontstaat van de behoefte. Er wordt gestreefd naar één centraal inschrijfpunt voor de huur (sociale en vrije sector) standplaatsen. Samen met de corporaties wordt onderzocht of het mogelijk is hiervoor Woonservice te gebruiken (zowel de technische als de financiële haalbaarheid hiervan moet onderzocht worden, vooralsnog is Woonservice enkel voor huurobjecten bedoeld). Eventueel kan een separate module voor deze doelgroep worden ontwikkeld.

Voorstel 2 gemeente toetst het afstammingsbeginsel
Enkel mensen die kunnen aantonen dat zij een woonwagenbewoner zijn kunnen zich bij het centrale punt inschrijven. De betreffende gemeente toetst (met behulp van BRP) of de inschrijver inderdaad een woonwagenbewoner is door vast te stellen of het adres van de ouders en grootouders gelegen is/was op een woonwagenlocatie.

Toewijzing (incl. volgordebepaling)
Het voorstel is om een regionaal voorrangsysteem toe te passen. Op deze wijze worden alle belangstellenden in de regio op dezelfde wijze behandeld en is duidelijk op welke manier voorrang verleend wordt.

[8] College voor de Rechten van de Mens definitie afstammingsbeginsel: 'mensen die in een woonwagen wonen en deel uitmaken van een familie die van generatie op generatie in een woonwagen woont of heeft gewoond.'

CONCEPT

Voorstel 3 wijze van toewijzen
Er wordt een regionaal voorrangsysteem opgezet waarvoor de volgende uitgangspunten gelden:

- Woonwagenbewoners die sinds 31 december 2018 of langer woonachtig zijn op een standplaats in de eigen gemeente en daar ook een standplaats wensen, hebben voorrang op kandidaten uit een andere gemeente binnen de regio; het gaat dan veelal om inwonende kinderen
- Woonwagenbewoners binnen de regio hebben voorrang op woonwagenbewoners van buiten de regio Noordoost
- Bewoners die al hun gehele leven onzelfstandig inwonen bij (groot) ouders op een woonwagenlocatie hebben voorrang op bewoners die al zelfstandig wonen
- Woonwagenbewoners die in het verleden met een financiële vergoeding (of materiele vergoeding met een financiële waarde) de woonwagenlocatie hebben verlaten (zgn. spijtoptanten) mogen zich wel inschrijven maar pas na 10 jaar na het ontvangen van de financiële vergoeding kunnen zij een standplaats toegewezen krijgen. Met financiële vergoeding wordt niet de wettelijke verhuisvergoeding bedoeld. NB met spijtoptanten worden niet jongeren bedoeld die een woning hebben geaccepteerd omdat er geen standplaats beschikbaar was.
- Inschrijfduur telt mee vanaf 12 juli 2018.

Een mogelijkheid is om bovenstaande criteria uit te drukken in punten. In de informatieve bijlage is een voorbeeld van een puntentelling opgenomen. Dit kan in de vervolgstappen nader uitgewerkt worden.

Hardheidsclausule
Het is in enkele gevallen mogelijk beargumenteerd af te wijken van bovenstaande criteria. Bijvoorbeeld wanneer familieleden in de eerste lijn door het vrijkomen van een standplaats herenigd kunnen worden. Of andere zwaarwegende redenen. Wanneer een gemeente gebruik wil maken van deze hardheidsclausule wordt dat gedeeld met het portefeuillehouderoverleg wonen.

Voorstel 4 hardheidsclausule
Een gemeente mag gemotiveerd afwijken van de criteria onder voorstel 3. In het regionale portefeuillehoudersoverleg Wonen wordt medegedeeld waarom een gemeente afwijkt van het gezamenlijk afgesproken beleid.

De Vereniging Behoud Woonwagencultuur Nederland (VBWN) adviseert in overleg met de plaatselijke vertegenwoordiging van woonwagenbewoners de prioritering of rangvolgorde op de wachtlijst vast te stellen. Hierbij kan dan ook het criterium ‘wonen in familieverband’ en de criteria op grond waarvan een potentiele huurder het aanbod mag weigeren verder worden uitgewerkt.

Voorstel 5 betrekken van de doelgroep bij het beleid
Laat (georganiseerde) woonwagenbewoners mee denken over het woonwagenbeleid in hun gemeente. Dit kan de gemeente samen met betrokken woningcorporaties organiseren, bijvoorbeeld door een maal per jaar een bijeenkomst te organiseren

CONCEPT

Behoefteonderzoek

Op twee manieren kan geïnventariseerd worden wat de behoefte is, zowel kwantitatief als kwalitatief. De kwantitatieve behoefte richt zich op de wens om in familieverband in een woonwagen op een woonwagenlocatie te wonen. En de kwalitatieve behoefte gaat over de wensen die men heeft over de inrichting van de locatie en de standplaats.

De manier waarop een behoefteonderzoek in de gemeenten wordt uitgevoerd varieert van een enquête tot een gesprek. En is een keuze van de gemeente zelf.

Voorstel 6 inventariseren van de behoefte en woonwens
Het staat de gemeente vrij op welke wijze zij een behoefte en woonwensenonderzoek uit wil voeren.

In de informatieve bijlage is een voorbeeld van een woonwensenonderzoek opgenomen. Dit is opgesteld door VWBN.

Hoeveel standplaatsen zijn er nodig?

Om te bepalen hoeveel standplaatsen er nodig zijn wordt vaak verwezen naar de behoefte-inventarisatie onder de in een gemeente wonende woonwagenbewoners en spijtoptanten. Het wordt echter moeilijk als de gemeten behoefte omgezet moet gaan worden in een extra opgave. Men wil graag in familie verband bij elkaar wonen, maar vaak zijn de bestaande woonwagenlocaties niet makkelijk uit te breiden. Extra standplaatsen kunnen dan ook niet eenvoudig op bestaande locaties gevonden worden, Als er nieuwe locaties gerealiseerd moeten worden is het de vraag of deze binnen dezelfde gemeente moeten worden ontwikkeld, omdat er dan toch al geen sprake meer is van “wonen in familieverband”. Eventueel kan ook een familie gezamenlijk naar een nieuwe locatie verhuizen.

Voorstel 7 benodigd aantal standplaatsen
Mocht de gemeten behoefte aanleiding zijn voor het realiseren van extra standplaatsen dan zal in eerste instantie gekeken worden of op de bestaande woonwagenlocaties nog extra standplaatsen mogelijk zijn. Mocht dat niet het geval zijn en is er dus behoefte aan een nieuwe woonwagenlocatie dan zal eerst gekeken worden of dit binnen de eigen gemeente mogelijk is. Lukt dit niet dan wordt in regionaal verband gekeken naar gemeenten waar het aantal standplaatsen nu lager is dan gemiddeld in de regio. Voor Noordoost Brabant wordt uitgegaan van 1,3 standplaatsen per 1.000 woningen. De gedachte daarachter is om elkaar daarbij op regionaal niveau te helpen. Als dit aan de orde is brengt de betreffende gemeente dit in bij het regionale portefeuillehoudersoverleg wonen. Daarin wordt de casus besproken en welke gemeente(en) de behoefte over zouden kunnen nemen.
Daar waar mogelijk wordt rekening gehouden met de familieverbanden van woonwagenbewoners op de huidige en toekomstige woonwagenlocaties.

Per wanneer zijn deze standplaatsen nodig?

Uit de vele uitspraken van het College voor de Rechten van de Mens over toepassing van het Rijksbeleid blijkt dat er sprake dient te zijn van een gelijkwaardige situatie als elders op de woningmarkt.
Er dient bijvoorbeeld een gelijkwaardig aanbod voor woonwagenbewoners te zijn als voor mensen die een sociale (huur)woning zoeken. De procedures moeten gelijkwaardig zijn. Dat

CONCEPT

betekent dat de procedure “wie wat wanneer” een woonwagenstandplaats kan betrekken transparant moet zijn. Ook moet reëel zicht zijn op het innemen van een standplaats en de vervolgprocedure na de inschrijving moet duidelijk zijn.
Het creëren van nieuwe standplaatsen, zeker wanneer een bestemmingsplanwijziging nodig is duurt in het algemeen ca vijf jaar. De beschikbaarheid van een sociale huurwoning is in elke gemeente anders en wordt veelal uitgedrukt in de slaagkans[9]. Een woonwagen(standplaats) is een bijzonder woonproduct in een relatief kleine markt die, in tegenstelling tot een reguliere woning, nagenoeg geen natuurlijk verloop kent. Hierdoor ligt een afwijkende lees langere wachttijd voor de hand.

Voorstel 8 wachttijden/slaagkansen
Sluit aan bij de procedures en wachttijden/slaagkansen die ook gelden voor sociale huurwoningen. Dit is per gemeente verschillend en ook de situatie voor een woonwagenstandplaats en of een woonwagen kan daarom verschillend zijn. Ontwikkel regionaal een instrument dat in lijn is met de werkwijze voor reguliere sociale huurwoningen de slaagkansen van woonwagenbewoners op een standplaats en of woonwagen inzichtelijk maakt. Er wordt gestreefd naar een regionale inschrijving en toewijzing, volgens regionaal afgestemde procedures

Standaardwoonwagen en huurprijs

Samen met de corporaties wordt onderzocht of het mogelijk is een ‘standaard’ sociale huurwoonwagen te ontwikkelen. Hier hoort dan ook een regionaal gelijke huurprijs bij zoals deze door de Huurcommissie wordt berekend[10]. Voordeel hierbij is dat door gezamenlijke inkoop de kosten lager kunnen zijn. Gemeenten bezien of het mogelijk voor de toe te voegen standplaatsen een standplaats te ontwikkelen met standaardafmetingen

Voorstel 9 standaard woonwagen
De corporaties onderzoeken in overleg met de gemeenten of het mogelijk is een standaard woonwagen met een standaard huurprijs voor de sociale sector te ontwikkelen. De gemeenten onderzoeken of het mogelijk is een standaardstandplaats die hoort bij de standaard huurprijs te ontwikkelen.

Regionaal portefeuillehoudersoverleg wonen

Voor het slagen van de regionale implementatie van het nieuwe woonwagenbeleid en het toepassen van de voorstellen in dit regionaal handelingsperspectief is het belangrijk dat de portefeuillehouders elkaar op de hoogte houden en informatie met elkaar delen.

In voorstel vier is al aangegeven dat wanneer een gemeente de hardheidsclausule wil toepassen worden de andere portefeuillehouders daarover geïnformeerd.

Wanneer het niet lukt om extra standplaatsen binnen de gemeente te realiseren is het mogelijk om deze in andere gemeente te laten realiseren (voorstel zeven). Als dit aan de orde is wordt deze casuïstiek in het portefeuillehoudersoverleg gebracht en wordt daar besloten waar en op welke wijze de standplaatsen worden gerealiseerd.

[9] De slaagkans is de verhouding tussen het aantal verhuringen en het aantal reacties.
[10] www:huurcommissie.nl/onderwerpen/huurprijs-en-punten/huurprijscheck-en-puntentelling

CONCEPT

Voorstel 10 jaarlijkse stand van zaken delen
Via het regionaal portefeuillehoudersoverleg wonen informeren de portefeuillehouders elkaar één maal per jaar over de voortgang van de implementatie van het nieuwe beleid.

Bestuurs- en civielrechtelijke aspecten

Gemeenten hebben diverse mogelijkheden om te sturen op openbare ordethema's. Dit kan zowel bestuursrechtelijk als civielrechtelijk zijn. Dit laatste alleen voor zover zij tevens eigenaar zijn van de gronden waarop woonwagenstandplaatsen zijn gevestigd. Een deel van het instrumentarium is bedoeld om preventief de openbare orde te reguleren. Andere instrumenten kunnen als reactie op een (concrete) openbare ordeverstoring worden ingezet. Met het oog op de uitgangspunten van het Beleidskader is het van belang dat de inzet van al deze instrumenten non-discriminatoir gebeurt en met inachtneming van het recht op gelijke behandeling. Ook mag niet de schijn worden gewekt dat woonwagenbewoners nadeliger of anders worden behandeld vanwege het feit dat zij woonwagenbewoner zijn.

In deze notitie wordt enkel de wet Bibob uitgelicht en ook wordt niet nader ingegaan op de civielrechtelijke instrumenten, deze worden wel in een separate notitie benoemd.

Wet Bibob
Het bestuursrechtelijke "preventiemiddel" bij uitstek is de Wet bevordering integriteitsbeoordelingen door het openbaar bestuur (Wet Bibob). Kort gezegd kan op grond van artikel 3 van deze wet een vergunning worden geweigerd of ingetrokken, als sprake is van een "ernstig gevaar" dat de vergunning mede zal worden gebruikt om:
a. uit gepleegde strafbare feiten verkregen of te verkrijgen, op geld waardeerbare voordelen te benutten, of
b. strafbare feiten te plegen.

Om vast te stellen of zich een ernstig gevaar voordoet, wordt voorafgaande aan de vergunningverlening en vastgoedtransacties een Bibob-onderzoek verricht naar degene die de vergunning aanvraagt en diens "zakelijke relaties". Ook nadat de vergunning is verleend kan een dergelijk onderzoek worden gedaan. Gemeenten doen dat onderzoek in de eerste plaats zelf. Als echter na het eigen onderzoek nog steeds twijfel bestaat over de "integriteit" van de betrokkene, kan een adviesvraag bij het Landelijk Bureau Bibob (LBB) worden gedaan. Komt uit het onderzoek een ernstig gevaar naar voren, dan kan de vergunning worden geweigerd of ingetrokken.

Aanhaken bij andere vergunningen
De Wet Bibob werkt niet uit zichzelf, maar uitsluitend als in een (wettelijk) vergunningstelsel een uitdrukkelijke verbinding is gemaakt met de Wet Bibob.

Art 2.2 van de Wabo (Wet algemene bepalingen Omgevingsrecht) regelt dat een omgevingsvergunning bouwen kan worden geweigerd, indien sprake is van een "ernstig gevaar" in de zin van artikel 3 lid 1 van de Wet Bibob. Daarmee bestaat direct een bruikbare grondslag voor de voorliggende vraag. Voordat namelijk op een beschikbaar gestelde standplaats een woonwagen kan worden geplaatst, zal daarvoor een omgevingsvergunning bouwen moeten worden aangevraagd in de zin van artikel 2.1 lid 1 onder a van de Wabo. Op grond van deze bepaling is het verboden zonder omgevingsvergunning een project uit te voeren, voor zover dat geheel of gedeeltelijk bestaat uit het bouwen van een bouwwerk.

Een andere vergunning die in verband met woonwagenbewoners mogelijk relevant kan zijn, betreft de huisvestingsvergunning die op grond van de gemeentelijke huisvestingsverordening verplicht kan zijn gesteld op grond van de Huisvestingswet. Artikel 15 lid 5 van de Huisvestingswet bepaalt, voor zover relevant het volgende:

CONCEPT

"5. *De vergunning kan, in afwijking van het eerste lid, worden geweigerd in het geval en onder de voorwaarden, bedoeld in artikel 3 van de Wet bevordering integriteitsbeoordelingen door het openbaar bestuur*.".

Aldus kan – net als de omgevingsvergunning bouwen – ook de huisvestingsvergunning worden geweigerd, indien sprake is van een "ernstig gevaar" in de zin van de Wet Bibob. Daarbij zal wel op grond van een gemeentelijke huisvestingsverordening voor woonwagens, een vergunningplicht moeten gelden.

Er zijn mogelijk ook andere vergunningstelsels die relevant kunnen zijn voor woonwagenbewoners. Zo kunnen er gemeentelijke exploitatievergunningstelsels gelden op grond van de Algemene plaatselijke verordening (APV), voor bepaalde type bedrijvigheid dat op een woonwagencentrum plaatsvindt. Dit kan per gemeente verschillend geregeld zijn, in die zin dat gemeenten verschillende vergunningstelsels in hun APV kunnen hebben staan.

Vastgoedtransactie
Naast vergunningen, kan de Wet Bibob ook worden toegepast op zogenoemde vastgoedtransacties tussen de gemeente en een woonwagenbewoner. Het belangrijkste verschil met een vergunningstelsel, is dat bij vastgoedtransacties de contractsvrijheid voorop staat. Bepaalt artikel 3 lid 1 van de Wet Bibob expliciet dat een *vergunning* kan worden geweigerd of ingetrokken, ingeval van een ernstig gevaar, heeft bij vastgoedtransacties te gelden dat contactspartijen vrij kunnen afspreken welke consequentie er verbonden wordt aan een bepaalde gevaarsconclusie. Zo zou bijvoorbeeld kunnen worden afgesproken dat bij de conclusie ernstig gevaar, de vastgoedtransactie wordt ontbonden.

Het voorgaande betekent dat de gemeente ook via de uitgifte van standplaatsen c.q. de verstrekking van rechten, op grond van haar eigendomsrecht, de mogelijkheid heeft om de Wet Bibob toe te passen. Woningcorporaties hebben die bevoegdheid niet. Op deze manier kunnen gemeenten bijvoorbeeld in een huurovereenkomst met de woonwagenbewoner bedingen, dat bij een gebleken ernstig gevaar op grond van Bibob-onderzoek, de huurovereenkomst wordt ontbonden.

Tabel

Situatie	**Middel**
Eigendom grond: corporatie Eigendom woonwagen: huurder	Huurovereenkomst/overlastconvenant
Eigendom grond: corporatie Eigendom woonwagen: corporatie	Huurovereenkomst/overlastconvenant
Eigendom grond: gemeente Eigendom woonwagen: huurder	Bibob op vastgoedtransactie/huurovereenkomst
Eigendom grond: gemeente Eigendom woonwagen: gemeente	Bibob op vastgoedtransactie/huurovereenkomst
Eigendom grond: gemeente Eigendom woonwagen: corporatie	Bibob op vastgoedtransactie/huurovereenkomst

Advies eigendom standplaats
Wanneer een gemeente de wet Bibob wenst toe te passen blijft de ondergrond van de locaties en of standplaatsen in eigendom van de gemeente. Over het beheer en onderhoud ervan worden door de betreffende gemeente separaat afspraken gemaakt met de betrokken corporatie.

CONCEPT