

WOONWAGEN- EN STANDPLAATSENBELEID



De Havenweg te Aarle-Rixtel

CONCEPT

INLEIDING

De gemeente Laarbeek telt drie woonwagenlocatie met in totaal 22 standplaatsen met woonwagens. De standplaatsen op twee van de drie locaties worden verhuurd door de woningcorporatie WoCom. De locatie Havenweg in Aarle-Rixtel wordt nog door de gemeente geëxploiteerd.

Het Ministerie van Binnenlandse zaken en Koninkrijksrelaties (BZK) heeft op 12 juli 2018 aan alle gemeenten het advies gegeven om te zorgen voor gemeentelijk woonwagen- en standplaatsenbeleid wat recht doet aan de culturele identiteit van woonwagenbewoners. De VNG heeft hier in 2021 een wegwijzer voor opgesteld.

Ook onze gemeente wil recht doen aan de behoefte van de woonwagenbewoners als bijzondere doelgroep. Daarom leggen we u hierbij ons woonwagen- en standplaatsenbeleid voor.

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

In onderliggend document benoemen we de belangrijkste zaken voor het beleid.

In de bijlage 'Onderbouwing Woonwagenbeleid Laarbeek 2025' beschrijven we stapsgewijs de analysering, de daaropvolgend gestelde kaders en de toelichting op onderhavig woonwagenbeleid.

Inhoud

Inleiding	3
A. Samenvatting woonwagenbeleid in vijf beleidskaders	5
B. De belangrijkste punten op een rij	8
1. Geldende wet- en regelgeving.....	8
2. Landelijk beleidskader Woonwagen- en Standplaatsenbeleid vanuit BZK.....	8
3. De Laarbeekse situatie	8
4. Inventarisatie woonbehoefte.....	9
5. Beleidsregels inschrijving en toewijzing.....	10
6. Locatie en omvang	10
7. Bereikbaarheid.....	10
8. Duurzaam/BENG	10
9. Schoon, heel, veilig én legaal	11
10. Grondoverdracht, aankoop en verkoop	12
11. Kosten en financiering	12
12. Slotwoord.....	12

A. SAMENVATTING WOONWAGENBELEID IN VIJF BELEIDSKADERS

BELEIDSKADER 1 - BEHOEFTE EN REDELIJKE TERMIJN

Afstammingsbeginsel

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

Toevoeging naar behoefte

- Gemeente Laarbeek voegt naar de huidige behoefte woonwagenstandplaatsen toe, welke is vastgesteld op 14-15 woonwagenstandplaatsen. (Peiljaar 2024)

Redelijke termijn

- Gemeente Laarbeek hanteert een redelijke termijn van tien jaar voor de realisatie van deze woonwagenstandplaatsen met als peiljaar 2024 (behoeftepeiling).

Nieuwe behoeftepeiling

- Gemeente Laarbeek voert in 2030 een nieuwe behoeftepeiling uit onder woonwagenbewoners.

BELEIDSKADER 2 - LOCATIE EN OMVANG

Locatie

- Gemeente Laarbeek neemt de opgave van de realisatie van 14-15 woonwagenstandplaatsen mee in de totale woningbouwopgave.
- Gemeente Laarbeek wijst de corporatie WoCom erop dat het toevoegen van woonwagenstandplaatsen in de gemeente deel uitmaakt van de bouwopgave.

Redelijke termijn clausule

- Indien blijkt dat niet binnen de redelijke termijn realisatie van deze woonwagenstandplaatsen voorzienbaar is, vindt locatieonderzoek plaats naar een andere passende locatie of passende locaties.

Maximale omvang

- Gemeente Laarbeek hanteert een maximale grootte van vijftien (15) woonwagenstandplaatsen per woningwagenlocatie.

BELEIDSKADER 3 - WOONWAGEN, DUURZAAMHEID EN KWALITEITSEISEN

Woonwagen

- Gemeente Laarbeek verstaat onder Woonwagen: ‘Een voor bewoning bestemd gebouw dat op een standplaats is geplaatst en in zijn geheel of in delen kan worden verplaatst ‘
- Een huurwoonwagen heeft een maximale breedte van 5 meter en een maximale lengte van 15 meter (exclusief overstekken van 50 cm rondom) en bestaat uit een enkele bouwlaag en waarbij de fundering van staal is en de vloer minimaal 60 cm boven het maaiveld ligt;
- Een koopwoonwagen heeft een maximale breedte van 6 meter en een maximale lengte van 15 meter (exclusief overstekken van 50 cm rondom) en bestaat uit een bouwlaag met eventuele kapverdieping en waarbij de fundering van staal is en de vloer minimaal 60 cm boven het maaiveld ligt;
- Gemeente Laarbeek ziet erop toe dat woonwagens en/of woonwagenlocaties schoon, heel, veilig en legaal zijn.

Verbod op afbouw

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

Energiezuinig/Duurzaam

- Huurwoonwagens zijn BENG (Bijna Energie Neutrale Gebouwen).
- Voor particuliere eigendomswoonwagens kunnen Burgemeester en Wethouders besluiten tot een uitzondering op de wet VET.

BELEIDSKADER 4 - HUUR EN KOOP

Huur

- De dienstdoende woningcorporatie WoCom in de gemeente Laarbeek is verantwoordelijk voor de realisatie van woonwagenstandplaatsen met huurwoonwagen voor zover deze bestemd zijn voor woonwagenbewoners die in de huisvesting afhankelijk zijn van sociale huur.
- Woningcorporatie stelt eventueel (in overleg met de gemeente) standplaatsen met huurwoonwagen beschikbaar voor woonwagenbewoners met een midden- of hoger inkomen. Hierover maken zij nadere afspraken.
- De woningcorporatie(s) draagt zorg voor kwalitatief goede huurwoonwagens en;
- De woningcorporatie(s) draagt zorg voor het beheer en onderhoud van huurwoonwagens en hun standplaatsen en de eigen openbare ruimte waarin deze zijn geplaatst en;
- De gemeente is primair verantwoordelijk voor de toewijzing van de huurwoonwagens in samenspraak met de corporatie.
- De woningbouwopgave voor woonwagens wordt vastgelegd in prestatieafspraken.

Koop

- Er worden geen (nieuwe) standplaatsen verhuurd voor het plaatsen van eigen woonwagens. De standplaatsen die beschikbaar zijn/komen voor het plaatsen van eigen woonwagens dienen te worden gekocht van de gemeente;
- De gemeente levert bouwrijpe kavels aan aan rechthebbende woonwagenbewoners die een inkomen hebben boven de DAEB-grens.

BELEIDSKADER 5 - GROND EN FINANCIERING**Grondverkoop / Grondaankoop**

- Grondaankoop en verkoop ten behoeve van woonwagenbewoning geschiedt tegen een marktconforme prijs op basis van taxatie.
- Gemeente Laarbeek is verantwoordelijk voor het omgevingsplan.
- Gemeente Laarbeek maakt voorafgaand aan de overdracht de grondaankoop openbaar bekend.
- Gemeente en woningcorporatie maken afspraken over de inrichting van de standplaats(en)

Financiering

- Gemeente Laarbeek maakt nadere afspraken over de financiering en verdeling van eventuele kosten met de corporatie WoCom zodra er meer zicht is op uitbreiding van de bestaande woonwagenlocaties en/of een mogelijk nieuwe woonwagenlocatie.

B. DE BELANGRIJKSTE PUNTEN OP EEN RIJ

1. Geldende wet- en regelgeving

Specifieke wetgeving ten aanzien van woonwagenvoeding bestaat sinds de intrekking van de Woonwagenwet niet meer. De generieke regelingen als de Huisvestingswet 2014, de Woningwet en de Omgevingswet zijn, daar waar relevant, van toepassing. Gemeenten zijn primair, op grond van de Huisvestingswet 2014, verantwoordelijk voor het beleid ten aanzien van, en het toezicht op, woonruimteverdeling. De zorg voor verdeling en het voorzien in passende woonruimte behelst het treffen van de nodige maatregelen ten behoeve van een goede huisvesting voor de ingezetenen, ongeacht of zij in een woning of een woonwagen willen wonen. De Woningwet schrijft voor dat gemeenten de taak hebben om te zorgen voor voldoende en passende woonruimte voor haar inwoners. De volkshuisvestelijke opgave binnen de gemeente wordt vastgelegd in de (meer)jaarlijkse prestatieafspraken met de in de gemeente aanwezige woningcorporatie(s).

Ten aanzien van het opstellen van woonwagen- en standplaatsenbeleid is het Rijk internationaalrechtelijk het aanspreekpunt voor de naleving van mensenrechten. Het is haar taak om de ontwikkeling van het aantal standplaatsen door de jaren heen te bewaken maar het opstellen van huisvestingsbeleid is de primaire verantwoordelijkheid van de gemeente.

2. Landelijk beleidskader Woonwagen- en Standplaatsenbeleid vanuit BZK

In het beleidskader formuleert het Ministerie richtlijnen waartussen het te formuleren beleid volgens hen als passend kan worden gezien. BZK vraagt gemeenten om in haar beleid:

1. Rekening te houden met de specifieke woonbehoeften van woonwagenvoeders;
2. Te voorzien in voldoende en binnen een redelijke termijn aangelegde standplaatsen;
3. Aandacht te hebben voor de cultuur van woonwagenvoeders;
4. Woonwagenvoeders te beschermen tegen discriminatie;
5. Voldoende rechtszekerheid te bieden voor de doelgroep;
6. Ruimte te bieden om in familieverband samen te leven.

3. De Laarbeekse situatie

De gemeente Laarbeek telt drie woonwagenlocatie met in totaal 22 standplaatsen met woonwagens. De standplaatsen op twee van de drie locaties worden verhuurd door de woningcorporatie WoCom. De locatie Havenweg in Aarle-Rixtel wordt nog door de gemeente geëxploiteerd.

Nr.	Straat	Woonkern	Standplaats	Huurwoonwagen
1	Havenstraat	Aarle-Rixtel	8	0
2	Pater de Leeuwstraat	Beek en Donk	6	6
3	Schuttstraat	Lieshout	8	8
			22	14

Voor de woonwagenstandplaatsen wordt geadviseerd om te onderzoeken of bestaande woonwagenlocaties kunnen worden uitgebreid voor de standplaatszoekenden van de Havenweg in Aarle-Rixtel (6), de standplaatszoekende van de Pater de Leeuwstraat in Beek en Donk (1) en een aantal standplaatszoekenden op de Schuttstraat in Lieshout (3). Daarnaast adviseren wij een locatie te zoeken voor de aanleg van een nieuwe woonwagenlocatie voor de Sinti verbonden aan de familie in Lieshout (3 + 4 = 7); eventueel aansluitend aan de bestaande locatie.

4. Inventarisatie woonbehoefte

In het vierde kwartaal van 2024 hebben wij een inventarisatie gedaan naar de woonbehoefte onder de woonwagendbewoners wonend in onze gemeente. Hieronder schematisch het resultaat.

Vraag	Aantal
Ingevuld en ondertekend interview	15
Woont in huis	6
Woont op standplaats:	9
<i>Havenweg in Aarle-Rixtel</i>	6
<i>Pater de Leeuwstraat in Beek en Donk</i>	0
<i>Schutsstraat in Lieshout</i>	3
Aantal inwonende kinderen:	9
<i>Onder de 15 jaar</i>	9
<i>Tussen de 15 en 20 jaar</i>	0
<i>Vanaf 21 jaar</i>	0
Ingeschreven als standplaatszoekende	8
Wil verhuizen:	15
<i>Is een kind van de huidige bewoners</i>	14
<i>Is een spijtoptant</i>	1
Wil naar huurstandplaats met huurwoonwagen	9
Wil kopen en een eigen woonwagend plaatsen	6
Inkomen onder de huurtoeslaggrens	9
Interesse in deelname klankbordgroep	6

Tabel 1: Samenvattende uitkomst van de gesprekken

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

Ook op onze woonwagendlocaties is dit het geval. Een groot deel van de belangstellenden hebben een directe familierelatie tot elkaar en een eigen woonverleden op de woonwagendlocatie in de gemeente Laarbeek.

Negen belangstellenden bleken desgevraagd een inkomen te genereren beneden de betaalbaarheidsinkomensgrens. Zij vallen onder de doelgroep van de woningcorporaties. Een zestal belangstellenden hebben een inkomen boven de sociale inkomensgrens en hebben aangegeven graag een standplaats en woonwagend in eigendom te willen hebben. De vijftien standplaatszoekenden zijn te verdelen in 14 kinderen en één spijtoptant. *(Deze laatste had een standplaats met woonwagend maar is na scheiding bij zijn dochter op de tegenoverliggende standplaats gaan wonen).*

Conclusie behoeftepeiling na analyse en beleidsuitgangspunten

Gemeente Laarbeek heeft naar aanleiding van de in 2024 uitgevoerde behoeftepeiling een behoefte vastgesteld aan 14-15 nieuwe woonwagendstandplaatsen. Het College voor de Rechten van de Mens en het beleidskader BZK schrijft voor dat gemeenten de culturele kenmerken moeten eerbiedigen in hun beleid door wonen in een woonwagend, alsmede het wonen in familieverband voor woonwagendbewoners mogelijk te maken.

Alle belangstellenden kennen elkaar en hebben een familierelatie met diverse hoofdbewoners van de woonwagens in de gemeente Laarbeek. Veel van hen behoren tot de bijzondere doelgroep Sinti.

Redelijke termijn

Om vast te stellen binnen welk tijdsbestek deze woonwagendstandplaatsen gerealiseerd moeten worden, hanteert het beleidskader BZK de 'redelijke termijn'-norm. De definitie van deze redelijke termijn wordt gelijkgesteld met de wachttijd die een reguliere woningzoekende moet betrachten voor een grondgebonden woning. In de gemeente Laarbeek ligt deze wachttijd op circa 10 jaar. Uitgaande van het

jaartal dat de woonwagenbewoners via BZK weer rechten kregen (12 juli 2018), is realisatie voorzien voor het jaar 2028.

Herhaling behoeftepeiling

Gemeente Laarbeek zal, na de uitvoering van de huidige behoefte, in 2030 een hernieuwd onderzoek instellen naar de behoefte aan de toevoeging van standplaatsen in de gemeente Laarbeek.

5. Beleidsregels inschrijving en toewijzing

Om te bepalen wie in aanmerking kan komen voor een woonwagenstandplaats, hanteren we toewijzingsbeleid wat in overeenstemming is met de mensenrechtelijke kaders. In samenspraak met de leden van de doelgroep zijn 'Beleidsregels inschrijvings- en toewijzing woonwagenstandplaatsen' opgesteld.

Deze 'Beleidsregels inschrijvings- en toewijzing woonwagenstandplaatsen' zijn door het college van Burgemeester en Wethouders vastgesteld en als bijlage bij dit Woonwagen- en Standplaatsenbeleid gevoegd.

6. Locatie en omvang

Veel standplaatsen hebben een kaveloppervlakte van 242 tot 264 m². In vergelijking, het gemiddelde kaveloppervlak van een eengezinswoning is ongeveer 130 m². Standplaatsen hebben een groot ruimtebeslag. In de loop der jaren is deze groter geworden door onder andere regelgeving rondom brandveiligheid waardoor woonwagens op gepaste afstand van elkaar moesten worden geplaatst. Bij de realisatie van een (solitaire) woonwagenlocatie met een klein aantal woonwagenstandplaatsen zijn de kosten voor de aanleg van infrastructuur en voorzieningen relatief duur. Bij realisatie van een wijk- of gebiedsontwikkeling waarbij naast de woonwagenlocatie ook reguliere woningbouw wordt gerealiseerd, gaat de aanleg van de nodige infrastructuur in verhouding doorgaans met minder kosten gepaard.

De Laarbeekse situatie

De huidige woningbouwopgave die we als gemeente Laarbeek hebben, behelst een flinke toevoeging van woningen aan de huidige woningvoorraad. Deze woningen zijn woningen bestemd voor verschillende doelgroepen die, in sommige gevallen, ook specifieke eisen hebben zoals 0-treden woningen voor ouderen waarbij rolstoeltoegankelijkheid een vereiste kan zijn. De bouw van 14-15 standplaatsen nemen we mee in de totale gemeentelijke woningbouwopgave.

7. Bereikbaarheid

De woonwagenlocaties moeten voor iedereen bereikbaar zijn. Denk aan bewoners en bezoekers per auto, fiets of te voet. Maar ook vrachtverkeer (zoals vuilniswagens en verhuishagens), 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 verkeersdruk. 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.

8. Duurzaam/BENG

Voor alle nieuwbouw in Nederland geldt dat deze vanaf 1 januari 2018 in principe gasloos moet zijn. Daarnaast gelden er steeds strengere eisen voor 'bijna energieneutrale gebouwen' (BENG). Woonwagens en standplaatsen zijn daar niet van uitgesloten. De eisen zijn in bepaalde gevallen onbetaalbaar voor deze

specifieke woonvorm. Dit geldt met name voor de situatie waarin sprake is van koop standplaatsen en woonwagens. De hypotheekmogelijkheden en NHG voor een woonwagenbewoner zijn namelijk veel beperkter dan voor reguliere woningbezitters. Ook kunnen kopers geen aanspraak maken op een starterslening. Mogelijke oplossingen om toekomstige kopers te ondersteunen, zijn het aanvragen van (provinciale) subsidies, duurzaam bouwloket en adviseurs, gemeentelijke stimuleringsregelingen. In uitzonderlijke gevallen kan ontheffing van de Wet Voortgang Energietransitie (Wet VET) worden aangevraagd.

9. Schoon, heel, veilig én legaal

Steeds meer gemeenten en woningcorporaties werken met een meetinstrument om te toetsen hoe het met de leefbaarheid in een gebied is gesteld. Hiervoor zijn bouwstenen ontwikkeld vanuit de overkoepelende branche verenging voor woningcorporaties Aedes.¹ Deze bouwstenen bestaan uit de thema's die bewoners zien als factoren die invloed hebben op hun perceptie op de leefbaarheid in hun (woon)omgeving. Een van de pijlers behelst de onderwerpen 'Schoon, heel en veilig'. Een woonomgeving die zowel schoon, heel als veilig is, wordt ervaren als prettig en aangenaam. Plekken waar het vies, stuk en onveilig is, roepen deze gevoelens niet direct op.

Vanuit de het oogpunt van leefbaarheid is het fijn en prettig als een woonomgeving schoon, heel en veilig is. Dit geldt eveneens voor een woonwagenlocatie. De plek waar de woonwagens samen staan dient schoon te zijn en te blijven, net als elke andere wijk en/of buurt in een gemeente. Een woonwagen die kapot is, of er kapot uitziet, geeft geen prettig en uitnodigend aanzicht. Hetzelfde geldt voor een onderkomen woning die niet of slecht onderhouden wordt. Het veiligheidsgevoel kent een subjectieve maatstaf en is afhankelijk van meerdere factoren. Doorgaans wordt een omgeving waar veel criminaliteit is als onveilig ervaren. Goede openbare verlichting kan er aan bijdragen dit veiligheidsgevoel te vergoten.

Met de bouwsteen 'legaal' wordt in dit verband bedoeld dat bouwwerken en bedrijvigheid in een gebied ook met toestemming gevestigd moeten zijn. Illegaal geplaatste woonwagens, caravans of andersoortige verblijfsobjecten dienen verwijderd te worden van de standplaatslocatie. Ook bedrijven die gevestigd zijn in een wijk of buurt dienen hiervoor toestemming te hebben om op die locatie handel te drijven. Gemeenten dienen hier actief op te controleren en te handhaven.

De Laarbeekse situatie

In Laarbeek staan een 22 woonwagens. Deze zijn gesitueerd op drie verschillende woonwagenlocaties. Tijdens de gesprekken met de belangstellenden voor een nieuwe standplaats met woonwagen, is de vorm van de woonwagen met hen besproken. Om vanuit hetzelfde perspectief te communiceren en gelet op de jurisprudentie over dit onderwerp, is in alle gesprekken benoemd dat er onder de term 'huurwoonwagen' uitgegaan wordt van de traditionele woonvorm met een afmeting van 5 x 15 m² (standplaatsgrootte = 11 x 22 meter = 242 m²)

Het beleidskader BZK schrijft voor dat afbouw van woonwagenstandplaatsen niet is toegestaan zolang er behoefte is aan standplaatsen.

Er zijn in Laarbeek drie woonwagenlocaties met woonwagens. Op twee van de drie worden de thans aanwezige standplaatsen verhuurd door woningcorporatie WoCom. Eén locatie wordt nog geëxploiteerd door de gemeente zelf. Ook deze zal de gemeente gaan vervreemden. De gemeente heeft geen taak om sociale woonruimte te verhuren. Aangezien de corporatie alleen huurstandplaatsen met huurwoonwagens wil, zullen de huur-koop standplaatsen (staat dus een eigendomswoonwagen op) te koop worden aangeboden aan de huidige huurders of diens (klein)kind.

Uit de behoeftepeiling 2024 is gebleken dat er van de 15 belangstellenden 9 personen in de realisatie van hun woonwens afhankelijk zijn van de woningcorporatie. Zij opteren voor een huurwoonwagen. Er zijn 6 belangstellenden die een midden tot hoog inkomen genieten, zij komen niet in aanmerking voor een

¹ [infographic-bouwstenen-meetinstrument-leefbaarheid \(aedes.nl\)](https://www.aedes.nl/informatie/bouwstenen-meetinstrument-leefbaarheid)

huurwoonwagen in het sociale segment. Zij krijgen een bouwrijpe kavel te koop aangeboden door de gemeente.

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

10. Grondoverdracht, aankoop en verkoop

De verkoop van de gronden vindt plaats tegen een marktconforme prijs op basis van taxatie. De gemeente verkoopt de grond aan een woningcorporatie en aan die woonwagenbewoners met een inkomen boven de DAEB-grens. De verkoopvoorwaarden worden per verkooptransactie besproken en vastgelegd met partijen.

De woningcorporatie kan de grond vervolgens verhuren aan woonwagenbewoners met een huurwoonwagen. Het verkopen van huurstandplaatsen kan lokaal leiden tot uitdunning van het sociale huurbestand. We spreken met de corporaties af dat huurstandplaatsen met huurwoonwagens niet mogen worden vervreemd en tot de sociale kernvoorraad horen en blijven behoren.

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 (= *Didam-arrest*).
- Alle belanghebbenden (gemeente, standplaatszoekenden, derden, etc.) zijn gebaat bij een transparant verdeelsysteem van schaarse woonwagenstandplaatsen.
- De private koper van gemeentegrond zal onderworpen worden aan een Bibobtoets.
- De gemeente regelt het omgevingsplan.
- In overleg regelen partijen de inrichting van de standplaatsen.

11. Kosten en financiering

Het realiseren van woonwagenstandplaatsen met woonwagens is, in verhouding tot de realisatie van reguliere (huur) eengezinswoningen, duur. Zo heeft de specifieke woonvorm een relatief groot ruimtebeslag. Een kavel is twee tot drie keer zo groot als bij een reguliere sociale huurwoning. Daarnaast zorgt de lage bebouwingsdichtheid ervoor dat de kosten van o.a. civieltechnische werkzaamheden, aanleg van leidingwerk, riolering en afwatering, relatief hoog zijn, omdat deze kosten verdeeld worden over een lager aandeel eenheden. De BENG normeringen zorgen voor betere, maar ook veel duurdere woonwagens.

12. Slotwoord

Als gemeente willen we het beleid op orde hebben om wonen voor iedereen mogelijk te kunnen maken. Het vaststellen van woonwagen- en standplaatsenbeleid is een eerste stap om ook voor de doelgroep woonwagenbewoners het wonen in onze gemeente blijvend mogelijk te maken. Het beleid vormt de basis voor de toekomst. De voortgang wordt gemonitord en indien nodig, wordt het beleid bijgesteld of aangevuld.