# Woonwagenbeleid 2025

Gemeente Wijchen

## Inhoudsopgave

**Samenvatting en beleidskeuzes ..... 3**

**1 Inleiding ..... 5**

1.1 Ambitie ..... 5

1.2 Achtergrond ..... 6

**2 Wie zijn de woonwagenbewoners ..... 8**

2.1 Definitie van het Europees Hof voor de Rechten van de Mens ..... 8

2.2 De doelgroep woonwagenbewoners voor gemeente Wijchen ..... 8

2.3 Voorrang voor de Wijchense woonwagenbewoners ..... 9

**3 De kwantitatieve opgave ..... 10**

3.1 Het huidige aantal woonwagenstandplaatsen ..... 10

3.2 Inventarisatie behoefte woonwagenstandplaatsen (april 2025) ..... 10

3.3 Landelijk gemiddelde en regionale behoefteraming ..... 11

3.4 Monitoren van de kwantitatieve behoefte ..... 12

**4 Kwalitatieve opgave ..... 13**

4.1 Het programma voor de extra woonwagenstandplaatsen en woonwagens ..... 13

4.2 De gewenste eigendomsvorm van woonwagenstandplaats en woonwagen ..... 13

4.3 Verkoop van woonwagenstandplaatsen ..... 13

4.4 Huurkoop woonwagenstandplaatsen voor lage en middeninkomens ..... 14

4.5 Sociale huur voor woonwagenbewoners met een laag inkomen ..... 14

4.6 Dubbelbewoning en zorg voor elkaar ..... 15

**5 Kaders voor het locatieonderzoek ..... 16**

5.1 Locatie en omgeving ..... 16

5.2 Ontwerp en inrichting van de locatie ..... 16

5.3 De grootte van de woonwagenstandplaatsen ..... 16

5.4 Fasering ..... 17

5.5 Kosten van de ontwikkeling en aanleg van woonwagenlocaties ..... 17

**6 Registratie- en aanbodsysteem voor woonwagenstandplaatszoekenden ..... 18**

6.1 Voorrang voor eigen inwoners en terugkerende (eerstegraads) familieleden ..... 18

6.2 Didam-arrest ..... 18

**Bijlage 1 Wensen voor de inrichting van de locatie ..... 19**

**Bijlage 2 Wensen voor het opleverniveau van de standplaatsen ..... 20**

## Samenvatting en beleidskeuzes

Gemeenten hebben de wettelijke taak om binnen het woonbeleid aandacht te hebben voor goede huisvesting van woonwagenbewoners, onder andere door ruimte te bieden aan voldoende standplaatsen. In de woonvisie zijn woonwagenbewoners een van de aandachtsgroepen met een specifieke woonbehoefte. In het verlengde van de woonvisie is een woonbehoefteonderzoek uitgevoerd. Dit onderzoek heeft uitgewezen dat er een behoefte is aan extra woonwagenstandplaatsen.

De gemeenteraad heeft het college in een motie opgeroepen om vóór 31 december 2025 woonwagenbeleid aan de raad aan te bieden.

In het woonwagenbeleid is uitgewerkt voor welke doelgroep(en) de gemeente een opgave ziet en hoe die opgave er precies uitziet. Het gaat om de volgende beleidskeuzes:

1. *De huidige woonwagenbewoners en terugkerende, directe familie zijn onze doelgroep.*
Kenmerkend voor de woonwagengemeenschap is de sterke familieband. De doelgroep voor gemeente Wijchen zijn de huidige woonwagenbewoners en de directe familieleden van de huidige bewoners. Het gaat ook om mensen die eerder in een woonwagen op een woonwagenlocatie in onze gemeente hebben gewoond en weer terugverhuizen.

2. *We gaan ongeveer 20 extra woonwagenstandplaatsen realiseren voor onze doelgroep.*
We sluiten aan op de opgave uit het woonbehoefteonderzoek voor de door ons gedefinieerde doelgroep. Er zijn dan twintig extra woonwagenstandplaatsen nodig.

Niet iedereen kan en wil direct verhuizen. Daarom is het belangrijk om de woonwagen-standplaatsen verspreid over de jaren aan te leggen. We streven naar een realisatie van de totale opgave binnen tien jaar. De werkelijke doorlooptijd is onder andere afhankelijk van de beschikbaarheid van locaties, procedures, inclusief mogelijke zienswijzen, en overige belemmeringen zoals stikstof en netcongestie.

3. *We gaan woonwagenstandplaatsen in diverse prijsklassen realiseren.*
Omdat er ook onder woonwagenbewoners huishoudens zijn met verschillende inkomens en financiële mogelijkheden, gaan we een gedifferentieerd programma realiseren met minimaal twee derde betaalbaar en maximaal een derde duur. Het worden dan kleine, middelgrote en grote woonwagenstandplaatsen.

4. *Alle woonwagenstandplaatsen worden in principe te koop aangeboden.*
In aansluiting op de wens tot het eigendom van woonwagenstandplaats en woonwagens, worden alle woonwagenstandplaatsen in principe te koop aangeboden. Voor huishoudens met een laag of middeninkomen, bieden we de woonwagenstandplaats eventueel aan in huurkoop. De woonwagen moet door de woonwagenbewoners zelf aangeschaft worden.

De verkoopprijzen voor bouwrijpe woonwagenstandplaatsen worden afgeleid van de oppervlakte, de doelgroep (qua inkomen) en de bij verkoop geldende grondprijzenbrief. De afwerking (fundering, bestrating, erfafscheiding) en berging/sanitaire unit zijn daar dan nog niet bij meegenomen.

5. *We hebben alternatieven in huur voor mensen met een laag inkomen voor wie (huur)koop echt niet mogelijk is.*

Voor woonwagenbewoners die qua inkomen behoren tot de primaire doelgroep van de woningcorporaties ligt de verantwoordelijkheid bij woningcorporaties. Zij moeten voorzien in voldoende huurwoonwagens.

Vooralsnog worden er geen woonwagenstandplaatsen met huurwoonwagens gerealiseerd. Met Talis worden wel afspraken gemaakt over het plaatsen en verhuren van huurwoonwagens als blijkt, dat er kandidaten met een laag inkomen zijn voor wie koop of huurkoop echt niet mogelijk is.

Er staan ook nog zes woningen in De Geer (1158 t/m 1168) in Wijchen die eerder al aan woonwagenbewoners verhuurd zijn. Als een van deze woningen vrijkomt, wordt deze in eerste instantie aangeboden aan woonwagenbewoners. Met Talis zijn we hierover in gesprek. Het is geen structureel aanbod. Afgelopen vijf jaar zijn er twee woningen vrijgekomen en opnieuw verhuurd.

6. *We gaan een wachtlijst aanleggen en bij het aanbieden van de woonwagenstandplaatsen rekening houden met familieverbanden.*

Er is nog geen officiële wachtlijst voor kandidaten die een woonwagenstandplaats willen. Om die reden gaan we een registratie- en aanbodsysteem voor woonwagenstandplaatsen opstellen. We registreren alle kandidaten die zich aanmelden. Bij het aanbieden van woonwagenstandplaatsen krijgen de woonwagenbewoners die behoren tot onze doelgroep voorrang. Woonwagenbewoners die niet behoren tot onze doelgroep kunnen zich ook inschrijven. Zij maken echter minder kans op een woonwagen omdat we het aantal standplaatsen afgestemd hebben op onze doelgroep. De wachtlijst is geen indicatie van de opgave voor de gemeente Wijchen omdat iedereen, dus ook degene die niet behoort tot onze doelgroep, zich in kan schrijven.

# 1 Inleiding

De woonwagencultuur is immaterieel erfgoed en beschermd. Dit betekent onder andere dat woonwagenbewoners recht hebben op passende huisvesting. Voor gemeenten brengt dat de verplichting met zich mee dat er voldoende woonwagenstandplaatsen moeten zijn voor de Wijchens woonwagenbewoners waarbij rekening gehouden wordt met het wonen in familieverband.

In de woonvisie gemeente Wijchen 2024-2028 'Wonen in Wijchen' wordt voor een raming van de behoefte aan woonwagenstandplaatsen verwezen naar de uitkomsten uit het regionale Woonbehoefteonderzoek van de Groene Metropoolregio. In de woonvisie staat verder dat nader onderzoek moet uitwijzen hoe groot de behoefte aan woonwagenstandplaatsen op gemeenteniveau is.

## 1.1 Ambitie

### *1.1.1 Wat we willen bereiken*

Goed wonen voor iedereen. Dat is wat gemeente Wijchen wil voor al haar inwoners. Daarbij hebben woonwagenbewoners een specifieke leefstijl, dat zich vertaald naar een bijzondere woonvorm: De woonwagen op een woonwagenstandplaats. Dat is echter niet het enige. Het omzien naar elkaar maakt onderdeel uit van de identiteit en leefstijl van woonwagenbewoners. En dat vraagt om wonen bij elkaar in de buurt.

Gemeente Wijchen wil woonwagenbewoners in Wijchen voldoende kansen bieden om in Wijchen te (komen) wonen op een manier die past bij de identiteit en leefstijl. Het gaat om de woonwagenbewoners die nu al in Wijchen wonen en de (eerstegraads) familieleden die nu niet in Wijchen of in een woonwagen wonen en dat op zeker moment wel weer willen.

Wij hebben de ambitie om voldoende extra woonwagenstandplaatsen toe te voegen om de Wijchense doelgroep de mogelijkheden te bieden voor het wonen in de buurt van de familie die nu woont op de woonwagenlocatie aan de Ravensteinseweg of in De Geer (1158 tot en met 1168) in Wijchen.

### *1.1.2 Hoe we dit voor elkaar gaan krijgen*

Het woonwagenbeleid is een van de stappen om onze ambitie te verwezenlijken. In het woonwagenbeleid zijn de kwantitatieve en kwalitatieve kaders vastgelegd.

Na vaststelling van het woonwagenbeleid, gaan we op zoek naar locatie(s) voor woonwagenstandplaatsen om deze – uiteraard – erna aan te leggen.

De specifieke doelgroep waarbij het wonen in de buurt van familie essentieel is, vraagt om regels waarbij voorrang gegeven kan worden aan de Wijchense woonwagenbewoners en de hun familieleden. We gaan hiervoor beleidsregels opstellen met een wachtlijst en een volgorde bij de aanbieding van woonwagenstandplaatsen.

### *1.1.3 Met wie we samenwerken*

We hebben het woonwagenbeleid in overleg met woonwagenbewoners opgesteld. Ook bij de vervolgstappen betrekken we de woonwagenbewoners.

Met Talis zijn en blijven we in gesprek over huurwoonwagens als deze toch nodig zijn voor woonwagenbewoners met een laag inkomen. Ook zijn we met Talis in gesprek over het opnieuw voorrang geven aan woonwagenbewoners bij zes woningen in De Geer (1158 tot en met 1168) in Wijchen waar deze voorrang al eerder toegepast is.

## 1.2 Achtergrond

### *1.2.1 Reizigers*

Woonwagenbewoners reisden om te voorzien in hun bestaan. Deze 'reizigers' werkten als seizoenarbeiders, handwerkslieden en kooplui. In de loop der eeuwen verminderde de behoefte aan hun diensten en raakten de woonwagenbewoners steeds meer in een maatschappelijk, sociaal en geografisch isolement. Ze werden letterlijk en figuurlijk verdrongen naar de rand van de samenleving.

### *1.2.2 Beperkingen aan het rondtrekken*

In de twintigste eeuw werd het trekkend bestaan van woonwagenbewoners steeds meer, (nood)gedwongen, ingeruild voor een vaste woonwagenstandplaats. Wetgeving speelde hierin een belangrijke rol. In 1918 werd de Woonwagenwet van kracht. Hiermee kwam onder andere een eind aan de vrijheid om de woonwagen overal neer te zetten. In de Tweede Wereldoorlog was een algeheel verbod op reizen van kracht.

### *1.2.3 Woonwagencentra*

Na de Tweede Wereldoorlog zette de overheid met haar beleid sterk in op concentratie van woonwagens. In 1957 werd de Woonwagenwet gewijzigd en ontstonden regionale woonwagencentra. De Woonwagenwet uit 1968 maakte het reizen vrijwel onmogelijk.

Medio jaren 70 streefde de overheid juist weer naar kleine woonwagencentra met tien tot vijftien woonwagenstandplaatsen.

### *1.2.4 Normalisatie*

In 1999 is de Woonwagenwet ingetrokken en werd het woonwagenbeleid gedecentraliseerd. Met het intrekken van de Woonwagenwet werd de cultuur van de 'reizigers' niet meer bij wet beschermd en werd de normalisatie[1] van het huisvestingsbeleid voor woonwagenbewoners een feit. De zorg van de overheid in het voorzien in passende woonruimte behelsde vanaf dat moment dezelfde als voor burgers die niet in een woonwagen wonen. Dit is verwoord als 'het treffen van de benodigde maatregelen ten behoeve van een goede huisvesting voor hun ingezetenen, ongeacht of zij in een woning, een woonwagen of op een woonschip willen wonen.'

### *1.2.5 Erkenning van de cultuur van woonwagenbewoners*

Het Europees Hof voor de Rechten van de Mens oordeelde in 2014 dat woonwagenbewoners een minderheidsgroep vormen met een eigen culturele identiteit die bescherming van de overheid verdient.

De Nationale Ombudsman heeft in 2017 onderzocht of de Nederlandse overheid betrouwbaar handelt in het borgen van de mensenrechten van woonwagenbewoners, en meer in het bijzonder het recht op een eigen culturele identiteit vanuit het perspectief van de woonwagenbewoners. Een van de adviezen die hieruit volgde was, dat de nadruk ligt

[1] Het normalisatiebeleid voor woonwagens hield in dat woonwagenbewoners dezelfde rechten en plichten krijgen als andere burgers en dat de speciale regelgeving voor woonwagenlocaties werd afgebouwd.

op ‘normalisatie’: woonwagenbewoners moeten gelijk behandeld worden met andere burgers. Dit erkent niet dat, waar het gaat om wonen, juist sprake is van ongelijke gevallen die daarom ongelijk behandeld moeten worden. De culturele identiteit kent een vertaling naar het wonen: in een woonwagen, op een woonwagenstandplaats en zoveel mogelijk als families bij elkaar.

De gemeente Wijchen wil al haar inwoners een geschikte woonplek geven, passend bij cultuur, leefstijl en inkomen. Het aantal woonwagenstandplaatsen moet voldoende aansluiten op de behoefte. De locatie van de woonwagenstandplaatsen en de inrichting moeten passen bij de leefstijl en cultuur van woonwagenbewoners.

# 2 Wie zijn de woonwagenbewoners

## 2.1 Definitie van het Europees Hof voor de Rechten van de Mens

In termen van het Europees Hof voor de Rechten van de Mens zijn woonwagenbewoners mensen die deel uitmaken van één van de culturele groepen waarbij de woonwagen onderdeel is van de culturele identiteit.

Behorend tot de doelgroep woonwagenbewoners zijn niet alleen de mensen die op dit moment in een woonwagen op een woonwagenlocatie wonen. Het gaat ook om mensen die eerder in een woonwagen op een woonwagenlocatie hebben gewoond en mensen die afstammen van een (groot-)ouder die in een woonwagen woont of heeft gewoond.

## 2.2 De doelgroep woonwagenbewoners voor gemeente Wijchen

### *2.2.1 Huidige bewoners Ravensteinseweg en De Geer (1158 tot en met 1168) in Wijchen*

Voor de gemeente zijn eigen inwoners sowieso doelgroep van beleid. Het gaat dan om de woonwagenbewoners van de Ravensteinseweg en de woonwagenbewoners die in de woningen aan De Geer (1158 tot en met 1168) in Wijchen wonen (vier huishoudens).

Onder de huidige groep woonwagenbewoners is een jongere generatie die volwassen wordt, of al is, en dan graag in een woonwagen in Wijchen wil (blijven) wonen.

### *2.2.2 Terugkerende, directe familie*

Er is nog een groep die de gemeente ziet als haar verantwoordelijkheid. Het gaat om eerstegraads familieleden die – al dan niet noodgedwongen[2] – in een woning zijn gaan wonen in Wijchen of een andere gemeente. Het gaat onder andere om mensen die deze stap gezet hebben omdat er geen woonwagenstandplaats en/of woonwagen was in Wijchen.

We hanteren voor eerstegraads familieleden de definitie van de Rijksoverheid. Het gaat dan om bloedverwantschap en aanverwantschap in de eerste graad.

### *2.2.3 Andere directe familie*

Volgens de definitie van het Europese Hof voor de Rechten van de Mens, behoren mensen die afstammen van een (groot-)ouder die in een woonwagen woont of heeft gewoond ook tot de doelgroep. Dit kan dus ook familie zijn die zelf nooit in een woonwagen gewoond heeft, zoals kinderen van ouders die vertrokken zijn van de woonwagenlocatie vóór de kinderen geboren waren. Deze kinderen willen op zeker moment op zichzelf wonen, soms in een woonwagen. Deze groep komt in het registratie- en aanbodsysteem op de tweede plek, ná de huidige bewoners en terugkerende, directe familie.

### *2.2.4 Overige woonwagenbewoners*

In Nederland geldt het recht op vrije vestiging (artikel 49 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie). In principe kunnen andere woonwagenbewoners dus ook in Wijchen komen wonen. De gemeente kan en zal deze mensen niet weigeren.

[2] Deze mensen worden vaak 'spijtoptanten' genoemd. Dit kan echter uitgelegd worden als mensen die vrijwillig vertrokken zijn, erna spijt gekregen hebben en er nu dus voor opteren om terug te keren. Veel mensen zijn echter niet vrijwillig vertrokken.

## 2.3 Voorrang voor de Wijchense woonwagenbewoners

Na vaststelling van het woonwagenbeleid worden beleidsregels opgesteld voor het registreren van kandidaten op een wachtlijst en het aanbieden van woonwagenstandplaatsen aan deze kandidaten. In deze beleidsregels wordt een systematiek uitgewerkt waarmee huidige bewoners (2.2.1) en terugkerende, directe familie (2.2.2) voorrang krijgen. Erna volgt de andere, directe familie (2.2.3). Als er geen kandidaten (meer) zijn uit een van deze voorrangsgroepen, wordt de woonwagenstandplaats aangeboden aan overige belangstellende woonwagenbewoners.




*Woonwagenlocatie Ravensteinseweg (bron: Google Earth)*

# 3 De kwantitatieve opgave

In de woonvisie is vastgelegd dat nader onderzoek moet uitwijzen hoe groot de behoefte aan woonwagenstandplaatsen op gemeenteniveau is. Recentelijk is door de gemeente Wijchen onderzoek gedaan naar de behoefte aan extra woonwagenstandplaatsen en de wensen voor huren of kopen van de woonwagenstandplaats en van de woonwagen.

Er zijn diverse – periodieke – regionale en landelijke onderzoeken met gemiddelden per gemeente en behoefteramingen.

## 3.1 Het huidige aantal woonwagenstandplaatsen

Op dit moment is er één woonwagenlocatie in de gemeente. Deze ligt aan de Ravensteinseweg in Wijchen. Er zijn 13 woonwagenstandplaatsen met woonwagens. Deze zijn allemaal bewoond, soms door meer generaties op dezelfde woonwagenstandplaats. Er zijn geen signalen dat er op korte termijn woonwagenstandplaatsen of woonwagens vrijkomen.

In De Geer in Wijchen staan zes sociale huurwoningen van Talis die indertijd, bij de herstructurering van de locatie aan de Ravensteinseweg, met voorrang toegewezen zijn aan woonwagenbewoners. Het gaat om De Geer 1158 tot en met 1168. Ook woonwagenbewoners die geen woonwagenstandplaats en woonwagen konden vinden in Wijchen, kregen er met voorrang een woning.

De woningen zijn inmiddels al langere tijd niet meer exclusief voor woonwagenbewoners en worden regulier verhuurd. Er wonen nog vier huishoudens die behoren tot de doelgroep woonwagenbewoners.

## 3.2 Inventarisatie behoefte woonwagenstandplaatsen (april 2025)

Zoals gezegd, is recentelijk onderzoek gedaan naar de behoefte aan extra woonwagenstandplaatsen en de wensen voor huren of kopen van de woonwagenstandplaats en van de woonwagen. Deze behoefte is gebaseerd op enquêtes en gesprekken.

In de inleiding van het onderzoekrapport staat dat het onderzoek in de eerste plaats bedoeld is om te weten óf er behoefte is aan uitbreiding van het aantal woonwagenstandplaatsen. Het onderzoek laat een duidelijke behoefte zien.

In het onderzoek is de behoefte van een aantal groepen in beeld gebracht. Er zijn enquêtes uitgezet onder de huidige bewoners, mensen die in het verleden in een woonwagen in Wijchen gewoond hebben en mensen die niet (meer) in Wijchen wonen en wel familie zijn van de huidige bewoners. Er is onderscheid gemaakt tussen directe familie (eerstegraads familieverbanden) en uitgebreide familie (tweede- en derdegraads familieverbanden). Ook mensen zonder familie op de woonwagenlocatie in Wijchen hebben de enquête ingevuld.

Gemeente Wijchen heeft haar doelgroepen gedefinieerd in hoofdstuk 2. Uit de enquêtes blijkt een behoefte aan extra woonwagenstandplaatsen bij deze doelgroepen. Het gaat om:

- 6 huishoudens die op de locatie Ravensteinseweg wonen (inwonend, eerste graad familie) en graag een eigen woonwagenstandplaats en woonwagen willen.
- 12 huishoudens die in een woonwagen in Wijchen gewoond hebben en weer terug willen naar een woonwagen in Wijchen.

- 2 huishoudens die niet in een woonwagen in Wijchen gewoond hebben, er wel eerstegraads familie hebben wonen en naar een woonwagen in Wijchen willen verhuizen.

In totaal gaat het om 20 huishoudens die vallen binnen de definitie van de doelgroep (zie hoofdstuk 2). Op grond van de huidige uitgangspunten en onderzoeken gaat het dan om een opgave van **+20 woonwagenstandplaatsen**. Het definitief aantal te realiseren woonwagenstandplaatsen is afhankelijk van de mogelijkheden op de (nog aan te wijzen) locatie(s).

## 3.3 Landelijk gemiddelde en regionale behoefteraming

### *3.3.1 Aantal woonwagenstandplaatsen in relatie tot het aantal woningen*

In de Herhaalmeting woonwagenstandplaatsen in Nederland van het ministerie BZK wordt het aantal woonwagenstandplaatsen in verhouding tot het aantal woningen gemonitord. Het is geen norm op basis van een onderzochte behoefte maar een inventarisatie van het huidige aantal woonwagenstandplaatsen. Zowel landelijk als in Gelderland gaat het om gemiddeld 1,2 woonwagenstandplaats per 1.000 woningen.

In Wijchen zijn er 0,7 woonwagenstandplaatsen per 1.000 woningen. Rekenend met het landelijk gemiddelde van 1,2 woonwagenstandplaats per 1.000 woningen, zijn er, bij ongeveer 19.000 woningen in de gemeente Wijchen, 23 woonwagenstandplaatsen nodig, 10 extra ten opzichte van het huidige aantal woonwagenstandplaatsen.

Bij realisatie van 20 woonwagenstandplaatsen, en rekenend met ongeveer 21.000[3] woningen, wordt het gemiddelde in Wijchen na de aanleg van 20 extra woonwagenstandplaatsen 1,6 woonwagenstandplaats per 1.000 woningen. Dit is hoger dan het huidige, landelijk gemiddelde (peiljaar 2023). In de Herhaalmeting is echter geconstateerd dat de feitelijke uitbreiding van standplaatsen afgelopen jaren nog zeer beperkt was en de ambities voor de komende jaren groot zijn. Als het in de Herhaalmeting opgenomen aantal woonwagenstandplaatsen gerealiseerd wordt, zal het landelijk gemiddelde al stijgen. Naar verwachting komen er komende jaren landelijk nog meer plannen bij. Ruim de helft van de gemeenten heeft nog geen woonwagenbeleid.

### *3.3.2 Behoefteraming woonbehoefteonderzoek Groene Metropoolregio (2022)*

In het Woonbehoefteonderzoek Groene Metropoolregio (2022) is een behoefte aan woonwagenstandplaatsen geraamd. De cijfers zijn afgeleid van de in de regio uitgevoerde behoefteonderzoeken. Kanttekening hierbij is, dat lang niet alle gemeenten onderzoek gedaan hebben. Het is een vertaling van de geraamde behoefte bij een aantal gemeenten naar een norm voor alle gemeenten.

Voor Wijchen is in het woonbehoefteonderzoek van de Groene Metropoolregio een aanvullende behoefte geraamd van 12 woonwagenstandplaatsen (peiljaar 2022).

Het regionaal woonbehoefteonderzoek wordt geactualiseerd. De resultaten worden begin 2026 verwacht. Het is nu nog niet bekend wat dit betekent voor de regionale behoefteraming voor woonwagenstandplaatsen.

In de woonvisie wordt gerefereerd aan het regionaal woonbehoefteonderzoek als een eerste beeld van de toekomstige behoefte naar extra woonwagenstandplaatsen. De

[3] Er zijn nu ongeveer 19.000 woningen. In de woonvisie is de ambitie opgenomen om in ieder geval 2.060 woningen toe te voegen. Dat geeft een totaal van ongeveer 21.000 woningen.

inventarisatie behoefte woonwagenstandplaatsen geeft het nader beeld voor gemeente Wijchen.

## 3.4 Monitoren van de kwantitatieve behoefte

### *3.4.1 Woonbehoefteonderzoek Groene Metropoolregio*

In de Groene Metropoolregio Arnhem-Nijmegen wordt eens per drie jaar een woonbehoefteonderzoek uitgevoerd. De doelgroep woonwagenbewoners wordt hierin meegenomen. Naar verwachting zijn de resultaten van het eerstvolgende woonbehoefteonderzoek begin 2026 beschikbaar. Dat is een eerste moment om de in het woonwagenbeleid opgenomen behoefte opnieuw te vergelijken met de behoefteraming uit het regionaal woonbehoefteonderzoek.

### *3.4.2 Herhaalmeting Woonwagenstandplaatsen in Nederland*

Iedere twee jaar laat het ministerie van BZK de 'Herhaalmeting Woonwagenstandplaatsen in Nederland' opstellen. Daarin is het gemiddeld aantal woonwagenstandplaatsen per 1.000 woningen opgenomen. In 2021 was de eerste herhaalmeting. De derde herhaalmeting (van 2025) wordt later dit jaar of begin volgend jaar verwacht. Het is een meting van de stand van zaken, afgemeten aan de inspanningen die er landelijk gedaan worden om te voldoen aan de vraag om woonwagenstandplaatsen.

### *3.4.3 In gesprek met afvaardiging van de Wijchense doelgroep*

We blijven in gesprek met een afvaardiging van de woonwagenbewoners van gemeente Wijchen om trends en ontwikkelingen te monitoren.

# 4 Kwalitatieve opgave

Uit het woonbehoefteonderzoek en uit gesprekken zijn diverse wensen naar voren gekomen. Zo is er de wens om woonwagenstandplaats en woonwagen in eigendom te hebben. Ook zijn er wensen om met meerdere huishoudens op dezelfde woonwagenstandplaats te kunnen wonen en dan niet alleen in het kader van mantelzorg maar ook met andere familie of vrienden. Als gemeente willen we tegemoetkomen aan de wensen en tegelijkertijd ook een gevarieerd aanbod aan woonwagenstandplaatsen realiseren.

## 4.1 Het programma voor de extra woonwagenstandplaatsen en woonwagens

In de wet Versterking regie volkshuisvesting zijn kaders opgenomen voor het woningbouwprogramma. In iedere regio moet twee derde van de te bouwen woningen betaalbaar zijn, waarvan dertig procent sociaal. Voor woonwagens en woonwagenstandplaatsen zijn in de wet geen kaders opgenomen.

Omdat ook onder woonwagenbewoners huishoudens zijn met verschillende inkomens en financiële mogelijkheden, gaan een gedifferentieerd programma realiseren met minimaal twee derde betaalbaar en maximaal een derde duur. Het gaat dan om ongeveer 20 woonwagenstandplaatsen (zie paragraaf 3.5), onderverdeeld in:

- Minimaal 30% goedkope woonwagenstandplaatsen voor mensen met een laag inkomen;
- Ongeveer 35% middeldure woonwagenstandplaatsen voor mensen met een middeninkomen en/of voldoende vermogen om woonwagenstandplaats en woonwagen te kopen;
- Maximaal 35% dure woonwagenstandplaatsen voor mensen met een hoog inkomen en/of voldoende vermogen om woonwagenstandplaats en woonwagen te kopen.

## 4.2 De gewenste eigendomsvorm van woonwagenstandplaats en woonwagen

In de 'Inventarisatie behoefte woonwagenstandplaatsen' is gevraagd naar de gewenste eigendomsvorm van de woonwagenstandplaats en de woonwagen. Van de Wijchense doelgroep hebben drie huishoudens aangegeven een huurwoonwagenstandplaats te willen hebben. De meerderheid wil woonwagenstandplaats en woonwagen in eigendom. Uit gesprekken is gebleken dat de voorkeur uit gaat naar eigendom en dat huur vooral een alternatief is als koop echt niet mogelijk is. Het gaat dus niet om de voorkeur voor huur maar om de noodzaak.

## 4.3 Verkoop van woonwagenstandplaatsen

In aansluiting op de wens tot het eigendom van woonwagenstandplaats en woonwagens, worden alle woonwagenstandplaatsen in principe te koop aangeboden.

De woonwagenstandplaatsen worden verkocht met een realisatieplicht om binnen twee jaar een woonwagen op de woonwagenstandplaats te bouwen/plaatsen en een zelfbewoningsplicht/vervreemdingsverbod van vijf jaar.

De verkoopprijzen voor bouwrijpe woonwagenstandplaatsen worden afgeleid van de oppervlakte, de doelgroep (qua inkomen) en de bij verkoop geldende grondprijzenbrief. De afwerking (fundering, bestrating, erfafscheiding) en berging/sanitaire unit zijn daar dan nog niet bij meegenomen.

### *4.3.1 Nationale Hypotheekgarantie voor woonwagenstandplaats en woonwagen*

Voor woonwagens en woonwagenstandplaatsen is het mogelijk om gebruik te maken van de Nationale Hypotheekgarantie. Met de NHG heeft de koper een vangnet als men door omstandigheden de hypotheek niet meer kan betalen.

Op dit moment is er naast de reguliere NHG-grens voor een bestaande of nieuwbouwwoning ook een specifieke grens voor woonwagens (€ 172.000) en woonwagenstandplaatsen (€ 61.000). Deze specifieke NHG-grens voor woonwagens en woonwagenstandplaatsen vervalt per 2026. Per 2026 hanteert NHG één NHG-grens voor alle type woningen. Door deze wijziging zal in 2026 de NHG-grens € 470.000 zijn voor de woonwagen en standplaats tezamen.

## 4.4 Huurkoop woonwagenstandplaatsen voor lage en middeninkomens

Voor koopstarters van woningen zijn er diverse instrumenten die ingezet worden om de woning betaalbaar te maken. Zo is het in Wijchen mogelijk om een starterslening te krijgen. Ook zijn in Wijchen woningen verkocht met Koopstart.

Startersleningen en Koopstart zijn niet mogelijk bij woonwagens en woonwagenstandplaatsen.

Voor koopstarters met een laag of midden inkomen voor wie koop (nog) geen optie is, worden de woonwagenstandplaatsen met een huurkoopovereenkomst aangeboden. De woonwagen dient door de bewoner zelf aangeschaft te worden. Dit kan, in het kader van betaalbaarheid, ook een kleine, tweedehands woonwagen zijn.

Huurkoop is een vorm van uitgestelde betaling, in maandelijkse termijnen en een afgesproken aantal jaar. Huurkoop wordt uitsluitend toegepast bij woonwagenstandplaatsen tot ongeveer 220 $m^2$ en voor huishoudens met een laag of middeninkomen waarbij we aansluiten op de inkomensgrenzen van de Rijksoverheid.

## 4.5 Sociale huur voor woonwagenbewoners met een laag inkomen

Voor woonwagenbewoners die qua inkomen behoren tot de primaire doelgroep van de woningcorporaties ligt de verantwoordelijkheid bij woningcorporaties. Zij moeten voorzien in voldoende huurwoonwagens.

### *4.5.1 Huurwoonwagens als (huur)koop financieel niet haalbaar is*

Vooralsnog worden er geen woonwagenstandplaatsen met huurwoonwagens gerealiseerd. We gaan de doelgroep in eerste instantie faciliteren met (huur)koop van de woonwagen-standplaats (zie paragraaf 4.4).

Met Talis worden afspraken gemaakt over het plaatsen en verhuren van huurwoonwagens als blijkt, dat er kandidaten met een laag inkomen zijn voor wie koop of huurkoop echt niet mogelijk is.

Voordracht van kandidaten voor de huurwoonwagens vindt plaats op basis van het registratie- en aanbodsysteem van de gemeente. Bij Entree, het platform waar corporaties in de regio woningen te huur aanbieden, is het voor woonwagenzoekenden namelijk (nog) niet mogelijk om zich in te schrijven voor een huurwoonwagen.

### *4.5.2 Woningen De Geer (1158 tot en met 1168) in Wijchen*

Er staan zes woningen in De Geer (1158 t/m 1168) in Wijchen die eerder al aan woonwagenbewoners verhuurd zijn. Als een van deze woningen vrijkomt, wordt deze in

eerste instantie aangeboden aan woonwagenbewoners. Met Talis zijn we hierover in gesprek. Vier van de zes woningen zijn nog altijd bewoond door woonwagenbewoners.

Afgelopen vijf jaar zijn er twee woningen vrijgekomen en opnieuw verhuurd. Het is dan ook geen structureel aanbod. De woningen zijn wel een mooie eerste stap voor woonwagenbewoners met een laag inkomen. De woningen voldoen weliswaar niet aan de wensen en culturele identiteit voor wat betreft de woonvorm (woonwagen op woonwagenstandplaats) maar het wonen in familieverband is er wel mogelijk.

Voordracht van kandidaten voor de woningen de Geer 1158 t/m 1168 vindt plaats op basis van het registratie- en aanbodsysteem van de gemeente. Toewijzing vindt plaats door Talis met bemiddeling volgens artikel 6, lid 9 van de huisvestingsverordening gemeente Wijchen 2024.

### 4.6 Dubbelbewoning en zorg voor elkaar

In gemeente Wijchen is het mogelijk om een tijdelijke woonunit op het eigen perceel te plaatsen voor familie of vrienden. Daar zijn de 'Beleidsregels zorg-voor-elkaar-woning gemeente Wijchen' voor opgesteld.

Zorg voor elkaar maakt onderdeel uit van de cultuur van woonwagenbewoners. Nu al wonen meer generaties in één woonwagen. Deels is dit noodgedwongen omdat er geen eigen woonwagenstandplaats beschikbaar was.

In aansluiting op de cultuur van woonwagenbewoners waarin familieleden zorgen voor elkaar, bieden de beleidsregels de mogelijkheid om extra woonruimte, zoals een kleine, extra woonwagen, op een woonwagenstandplaats te plaatsen mits er voldoende ruimte op de woonwagenstandplaats is.

# 5 Kaders voor het locatieonderzoek

Bij de huidige locatie zijn geen mogelijkheden meer voor uitbreiding. We gaan dan ook op zoek naar een of meer nieuwe locaties. Hiervoor is het nodig om ruimtelijke kaders te hebben.

De in dit hoofdstuk beschreven kaders volgen uit de specifieke cultuur van woonwagenbewoners, de woonwensen uit het woonbehoefteonderzoek en gesprekken met bewoners.

Na vaststelling van het woonwagenbeleid, en daarmee de kaders voor het locatieonderzoek, wordt onderzoek gedaan naar geschikte locatie(s) voor extra woonwagenstandplaatsen.

## 5.1 Locatie en omgeving

Landelijk verschillen de wensen voor woonwagenlocaties. Soms gaat het om het opnemen van woonwagenstandplaatsen in een woonbuurt. Er zijn ook locaties die meer geïsoleerd liggen of aan de rand van een woonbuurt.

We hebben aan Wijchense woonwagenbewoners gevraagd wat de wensen zijn voor de ligging van nieuwe woonwagenlocaties. Door hen is de wens geuit om de nieuwe locatie(s) in de buurt van de huidige locatie aan de Ravensteinseweg te maken.

De bewoners hechten ook waarde aan een gevoel van vrijheid. Locaties die net buiten of aan de rand van een dorp liggen, kunnen dat gevoel van vrijheid geven. Anderzijds is het ongewenst om woonwagenlocaties te geïsoleerd, te ver weg van dorpen, te realiseren. Woonwagenbewoners maken net als ieder ander onderdeel uit van de samenleving.

Uit het locatieonderzoek moet blijken of er één of meer locaties nodig zijn om 20 woonwagenstandplaatsen op te realiseren en wat de mogelijkheden zijn in de buurt van de huidige woonwagenlocatie.

## 5.2 Ontwerp en inrichting van de locatie

In de bijlage zijn de wensen opgenomen over de inrichting van locatie(s) en de woonwagenstandplaatsen. De inrichting worden uiteindelijk mede bepaald door de omvang, afmetingen en vorm van de locatie en de woonwagenstandplaatsen die er gerealiseerd worden.

Bij de in potentie geschikte locaties wordt altijd bekeken of er andere plannen in de omgeving zijn waar in ontwerp en uitvoering op aangesloten kan worden.

## 5.3 De grootte van de woonwagenstandplaatsen

In het onderzoek ‘kosten woonwagenstandplaatsen’ van het ministerie van BZK (2022) is een indicatie gegeven van woonwagenstandplaatsen van verschillende groottes die afgeleid zijn van de verschillende groottes van woonwagens. De oppervlaktes van de woonwagenstandplaatsen bieden ruimte voor de woonwagen, ruimte tussen woonwagens in het kader van brandveiligheid, een berging/sanitaire unit en een privé buitenruimte. Als richtlijn voor de nieuwe woonwagenstandplaatsen, houden we een aantal afmetingen aan uit het onderzoek van het ministerie.

Als leidraad voor het locatieonderzoek, gaan we uit van:

- Goedkope woonwagenstandplaatsen: ongeveer 180 m$^2$;
- Middeldure woonwagenstandplaatsen: ongeveer 220 m$^2$;
- Dure woonwagenstandplaatsen: ongeveer 260 m$^2$.

De werkelijk afmetingen van de nieuwe woonwagenstandplaatsen zijn afhankelijk van de locatie(s), de wensen en de financiële mogelijkheden bij aankoop van de woonwagen-standplaats. Als er ruimte is en er kandidaten zijn die een grotere woonwagenstandplaats kunnen kopen, worden er ook woonwagenstandplaatsen verkocht waar voldoende ruimte is voor dubbelbewoning (zie 4.6).

## 5.4 Fasering

Nieuwe woonwagenstandplaatsen ontwikkelen kost tijd. De zoektocht naar een of meer locaties start na vaststelling van voorliggend beleid. Als er een geschikte locatie gevonden is, moeten procedures doorlopen worden en bestaat de mogelijkheid tot het indienen van zienswijzen. En er spelen nog meer dilemma's zoals netcongestie en stikstofproblematiek.

We gaan ervan uit dat we binnen een jaar geen extra woonwagenstandplaatsen hebben en dat het ook nog lastig wordt om binnen twee jaar woonwagenstandplaatsen te realiseren.

De woonwagenstandplaatsen worden gefaseerd aangelegd. Fasering is onder andere van belang om goed aan te kunnen sluiten op verhuiswensen van de beoogde Wijchense doelgroep. Niet iedereen kan en wil direct verhuizen. Een verhuizing is onder andere afhankelijk van de levensfase en de financiële mogelijkheden. We hebben de ambitie om de totale opgave binnen tien jaar te realiseren.

## 5.5 Kosten van de ontwikkeling en aanleg van woonwagenlocaties

We houden er rekening mee dat de ontwikkeling en aanleg van een woonwagenlocatie niet kostenneutraal zal zijn. De kosten voor de realisatie van nieuwe woonwagenstandplaatsen liggen grofweg tussen de € 210.000 en € 230.000 per standplaats (uit: Onderzoek kosten woonwagenstandplaatsen, ministerie van BZK, oktober 2022). Deze kosten kunnen niet volledig doorbelast worden in de koopprijs. Factoren die de hoogte van de kosten mede bepalen zijn het relatief grote ruimtebeslag van woonwagenstandplaatsen en de lage bebouwingsdichtheid.

# 6 Registratie- en aanbodsysteem voor woonwagenstandplaatszoekenden

Er is nog geen officiële wachtlijst voor kandidaten die een woonwagenstandplaats willen kopen. Ook bij Entree kun je je niet inschrijven voor een woonwagenstandplaats of woonwagen. Om die reden gaan we een registratie- en aanbodsysteem opstellen. Daarbij wordt rekening gehouden met de cultuur van woonwagenbewoners, sociale samenhang en familiebanden.

## 6.1 Voorrang voor eigen inwoners en terugkerende (eerstegraads) familieleden

In Nederland geldt het recht op vrije vestiging. Bij woonwagenbewoners kunnen we wel sturen op de volgorde waarin woonwagenstandplaatsen en/of woonwagens aangeboden worden omdat sprake is van een beschermde cultuur waarbij wonen in familieverband onderdeel van de identiteit is.

In het aanbodsysteem bepalen we een volgorde waarin een woonwagenstandplaats aangeboden wordt. Daarbij wordt voorrang gegeven aan de eigen inwoners (zie 2.2.1), de terugkerende familie (zie 2.2.2) en andere, directe familie (zie 2.2.3).

Zijn er in deze categorieën geen kandidaten, dan worden standplaatsen aangeboden aan overige woonwagenbewoners (zie 2.2.4).

## 6.2 Didam-arrest

De gemeente mag een woonwagenstandplaats niet 1-op-1 verkopen als er meer geïnteresseerden zijn. Op basis van objectieve, toetsbare en redelijke criteria moet de lijst (potentieel) gegadigden vastgesteld zijn. Een eventuele verkoop moet bekend gemaakt worden aan alle (potentieel) gegadigden. Dit alles moet transparant zijn en duidelijk gecommuniceerd worden met de doelgroep.

Het registratie- en aanbodsysteem geeft duidelijkheid over in welke volgorde de woonwagenstandplaats aan gegadigden aangeboden wordt en voldoet daarmee aan het Didam-arrest.

## Bijlage 1 Wensen voor de inrichting van de locatie

Met bewoners is besproken wat de wensen zijn voor de inrichting van de locatie.

Ingrediënten voor het ontwerp van de locatie(s) zijn:

- In- en uitgang, ook in het kader van veiligheid en vluchtwegen;
- De bereikbaarheid voor red-voertuigen (brandweer, ambulance) moet gegarandeerd zijn;
- Ontsluitingsweg van de locaties wordt, als dat mogelijk is, aangesloten op straten van een dorp/woonbuurt. Dit is om te voorkomen dat de locatie en de bewoners van de locatie, te geïsoleerd, los van de samenleving, wonen;
- Het aantal parkeerplaatsen wordt bepaald door het parkeerbeleid van Wijchen;
- Bestrating waarin weg en parkeerplaatsen duidelijk zijn;
- Als er ruimte voor is, dan een plek waar kinderen kunnen spelen. De inrichting kan wellicht samen met de bewoners bedacht en aangelegd worden;
- Groen in en om de locatie inzetten voor een gevoel van vrij wonen.

Het ontwerp voor de locatie en de inrichting worden uiteindelijk ook bepaald door de omvang, afmetingen en vorm van de locatie.

## Bijlage 2 Wensen voor het opleverniveau van de standplaatsen

In het woonbehoefteonderzoek is aan bewoners gevraagd of ze een berging willen en, zo ja, dan met of zonder sanitaire unit. Ook is gevraagd naar de behoefte aan een werkruimte.

Van de twintig woonwagenstandplaatszoekenden heeft de helft aangegeven graag een berging met sanitair te willen. Een kwart van de mensen wil wel een berging maar dan zonder sanitair. Zo'n 15% wil wel een berging maar geeft geen voorkeur voor met of zonder sanitair. 10% geeft aan ook geen behoefte te hebben aan een berging.

Een kwart van de mensen zou graag een werkruimte willen hebben. Voor een beroep aan huis is geen vergunning nodig. Een bedrijf aan huis heeft wel een vergunning nodig. De regels hiervoor zijn vergelijkbaar met die voor woningen. De regels worden vastgelegd in het omgevingsplan.

In het onderzoek kosten woonwagenstandplaatsen zijn de kosten voor de inrichting van een woonwagenstandplaats en een berging met sanitair opgenomen. Omdat het vooralsnog gaat om koopwoonwagenstandplaatsen en koopwoonwagens, is het voor de gemeente niet verplicht om een berging, al dan niet met sanitair, te plaatsen.

In een volgende fase, als de locaties bekend zijn en er kandidaten geselecteerd zijn voor de aankoop van de woonwagenstandplaatsen, gaan we met deze kandidaten in overleg over het gewenste opleverniveau. Overwegingen om de bewoners de berging/sanitaire unit zelf te laten aanschaffen en plaatsen, zijn de kosten. Gaat een bewoner zelf aan de slag, dan zijn de kosten mogelijk lager en kan het naar eigen wens en smaak uitgevoerd worden mits passend binnen wet- en regelgeving.