Onderbouwing Woonwagenbeleid

BIJLAGE BIJ

‘WOONWAGEN- EN STANDPLAATSENBELEID’



Pater de Leeuwstraat te Beek en Donk

MAART 2025

CONCEPT

Inleiding

De gemeente Laarbeek telt drie woonwagenlocaties 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 stellen we woonwagen- en standplaatsenbeleid vast.

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 deze Onderbouwing Woonwagenbeleid, welke een bijlage is bij het vast te stellen woonwagenbeleid, beschrijven we stapsgewijs de analysering, de daaropvolgende gestelde kaders en de toelichting op ons beleids. De geschiedenis van woonwagenbewoning in Nederland is beschreven in het eerste hoofdstuk om u te voorzien van de nodige achtergrondinformatie. Vervolgens leest u in hoofdstuk twee welke (landelijke en lokale) beleidskaders van belang zijn voor de formulering van ons beleid. In hoofdstuk drie leggen we de basiskaders voor onze gemeente vast die aangeven wat we gaan doen om vervolgens in hoofdstuk 4 de kaders te formuleren hoe we dit gaan doen. In hoofdstuk vijf beschrijven we de vorm en de financiële kaders.

CONCEPT

Inhoudsopgave

1. Waar komen we vandaan? 5

1.1. *Gevolgen intrekking Woonwagenwet*
1.2. *Geldende wet- en regelgeving*
1.3. *De Laarbeekse situatie*
1.4. *Huidige registratie standplaatsen*

2. Nieuwe beleidskaders 7

2.1. *Landelijk beleidskader Woonwagen- en Standplaatsenbeleid vanuit BZK*
2.2. *Relevant landelijk beleid ten aanzien van Wonen.*
2.3. *(On)gelijke gevallen (on)gelijk behandelen*
2.4. *Relevant lokaal beleid*
2.5. *Uitgangspunten*

3. **Basis voor het beleid in Gemeente Laarbeek 10**

3.1. *Behoeftepeiling en afstammingsbeginsel*
3.2. *Analyse belangstellenden*
3.3. *Conclusie behoeftepeiling na analyse en beleidsuitgangspunten*
3.4. *Redelijke termijn*
3.5. *Herhaling behoeftepeiling*

4. **Waar, wat en wie 14**

4.1. *Locatie en omvang*
4.2. *Toewijzingsbeleid*
4.3. *Schoon, heel, veilig, legaal en bereikbaar*
4.4. *Duurzaam/BENG*

5. **Woonwagens, eigendom, huur en financiering 17**

5.1. *Eisen aan de woonwagen*
5.2. *Huren of kopen*
5.3. *Grondoverdracht, aankoop en verkoop*
5.4. *Kosten en financiering*

6. Tot slot 24

6.1. *Slotwoord*

Bijlagen

A. Beleidskader Gemeentelijk Woonwagen- en Standplaatsenbeleid, BZK (2018);
B. Beleidsregels inschrijving wachtlijst en toewijzing woonwagenstandplaatsen (2024);
C. Rapport inventarisatie woonbehoefte 2024;
D. Wegwijzer gemeentelijk woonwagen- en standplaatsenbeleid, VNG (2021);
E. Onderzoek kosten woonwagenstandplaatsen, BZK (2022).

CONCEPT

1. Waar komen we vandaan

De woonwagencultuur kent een lange en bewogen geschiedenis. Erkenning van de cultuur als immaterieel erfgoed is echter pas sinds 2014[1] in Nederland een feit.

Naar schatting zijn er in Nederland zo'n 50.000 mensen die deel uitmaken van deze culturele groep. Dit kunnen (voormalig) woonwagenbewoners zijn die afstammen van Roma of Sinti of afstammen van de klassieke 'reizigers' zoals bijvoorbeeld kermisexploitanten. Om zicht te krijgen in de culturele waarden en normen binnen de woonwagencultuur, is het van belang om de geschiedenis en achtergrond van de cultuur te kennen. Het reikt voor dit document te ver om hier uitgebreid op in te gaan maar in een van de bijlagen treft u een verkorte weergave van de geschiedenis van woonwagenbewoning en haar bewoners.

1.1. *Gevolgen intrekking Woonwagenwet*

Een belangrijk keerpunt in de geschiedenis van woonwagenbewoning in Nederland is het in 1999 intrekken van de 1e Woonwagenwet uit 1918 en de 2e Woonwagenwet uit 1968. Dit gebeurde voornamelijk omdat men de woonpositie van woonwagenbewoners wilde normaliseren. Beleid werd geïntegreerd in het reguliere gemeentelijk volkshuisvestingsbeleid. Met het afschaffen van de Woonwagenwet verviel de verplichting voor gemeenten om plaatsen specifiek in te richten voor woonwagens. Gemeenten kozen in grote getalen voor een uitsterfbeleid waardoor zich geen nieuwe woonwagenbewoners konden vestigen, omdat plaatsen die vrijkwamen niet meer mochten worden opgevuld. Landelijk nam het aantal standplaatsen enorm af. Woonwagenbewoners waren voor wonen aangewezen op reguliere huisvesting.

In de jaren die volgden vroegen woonwagenbewoners bij diverse instanties op landelijke niveau aandacht voor de voor hen aanwezige hiaten in het gemeentelijke woonwagenbeleid. Hun focus lag op het naleven van de mensenrechten. Gemeentelijk beleid bleek vaak niet in overeenstemming te zijn met het Europees Verdrag voor de Rechten van de Mens (EVRM) en de Algemene Wet Gelijke Behandeling (AWGB). De Nationale Ombudsman beaamde dat; hij stelde dat gemeenten tekortschoten in hun betrouwbaarheid ten aanzien van woonwagenbewoners. Ook vond hij dat gemeenten het recht van woonwagenbewoners om te leven volgens hun culturele identiteit onvoldoende erkenden en faciliteerden. Hij schreef er het rapport 'Woonwagenbewoner zoekt standplaats'[2] over.

1.2 *Geldende wet- en regelgeving*

Specifieke wetgeving ten aanzien van woonwagenbewoning 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 woningcorporaties.

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.

---

[1] *De woonwagencultuur is in 2014 door het Nederlands Centrum voor Volkscultuur en Immaterieel Erfgoed aangewezen als immaterieel erfgoed.*

[2] *www.nationaleombudsman.nl rapportnummer 2017/060 (17 mei 2017)*

CONCEPT

1.3. De Laarbeekse situatie

De gemeente Laarbeek telt drie woonwagenlocatie met in totaal 22 standplaatsen met woonwagens. De standplaatsen op 2 van de 3 locaties worden verhuurd door de woningcorporatie WoCom. De locatie Havenweg in Aarle-Rixtel wordt nog door de gemeente geëxploiteerd, waarbij de standplaatsen worden verhuurd.

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**



Schutsstraat te Lieshout

2. Nieuwe beleidskaders

Het rapport van de Nationale ombudsman uit 2017 gaf de aanzet tot een ander beleidsperspectief. De centrale overheid gebruikte het rapport naast het advies van het College voor de rechten van de mens om in juli 2018 het beleidskader 'gemeentelijk woonwagen- en standplaatsenbeleid'[3] te publiceren. Dit beleidskader, opgesteld door het Ministerie van Binnenlandse zaken en Koninkrijksrelaties (BZK), bevat landelijke uitgangspunten en richtlijnen. Het geeft gemeenten handvatten voor de formulering van nieuw gemeentelijk woonwagenbeleid. Deze handvatten hebben geen dwingend karakter en bezitten niet de kracht van wet. Naast deze handvatten heeft elke gemeente ook nog eens eigen beleidsrichtingen en kaders ten aanzien van het woonbeleid in de eigen gemeente. Ook deze wegen mee in de formulering van passend beleid.

Aan de hand van de diverse beleidskaders belichten we in dit hoofdstuk de van belang zijnde richtlijnen die nodig zijn voor de totstandkoming van het woonwagenbeleid voor de gemeente Laarbeek.

2.1. *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. Zoals eerder aangegeven, deze kaders zijn als richtlijn bedoeld en hebben verder geen dwingend karakter zoals een wettelijk kader dit wel heeft. BZK vraagt gemeenten om in haar beleid:

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

De Vereniging van Nederlandse Gemeenten (VNG) bracht in navolging van het beleidskader in mei 2021 een speciale 'Wegwijzer gemeentelijk woonwagen- en standplaatsenbeleid' uit[4]. De Wegwijzer biedt gemeenten meer inzicht in het mensenrechtelijk kader dat van belang is binnen het woonwagen- en standplaatsenbeleid. De uitspraken van het Europese hof voor de rechten van mens vormen de grondslag hiervoor. Verder geeft deze Wegwijzer een stap voor stap toelichting hoe gemeenten, samen met woningcorporaties, woonwagenbewoners en beheerorganisaties, woonwagen- en standplaatsenbeleid kunnen ontwikkelen en uitvoeren dat in lijn is met het beleidskader. Bij het formuleren van het beleid voor de gemeente Laarbeek hebben we dit stappenplan als leidraad aangehouden voor de te nemen stappen en acties.

2.2. *Relevant landelijk beleid ten aanzien van Wonen*

Het thema wonen staat anno 2025 hoog op de agenda van landelijke en lokale overheid. Er is een enorm tekort aan (passende) woonruimte en de krapte op de woningmarkt was nog nooit zo nijpend. Er moet enorm veel gebouwd worden om het woningtekort op te lossen. Het Rijk heeft met de Nationale Woon- en Bouwagenda ingezet om ruim 900.000 woningen in Nederland toe te voegen aan de huidige voorraad. Vanuit de Wet Versterking regie volkshuisvesting geeft de overheid sturing aan deze groei. Diverse samenwerkende partners als woningcorporaties, gemeenten en bouwbedrijven hebben Woondeals gesloten om hiermee hun opgave vast te leggen en af te spreken welk aandeel van de opgave zij voor hun rekening nemen in de sociale- en middenhuur sector. Gemeenten hebben in gemeentelijke en regionale Woonzorgvisies hun ambities vastgelegd om ook langs die weg zicht te houden op de benodigde groei binnen een hun werkgebied.

[3] *https://vng.nl/sites/default/files/publicaties/2018/beleidskader_gemeentelijk_woonwagen-_en_standplaatsenbeleid_002.pdf.*
[4] *VNG, mei 2021.*

CONCEPT

Nu veel mensen op zoek zijn naar passende woonruimte, is het van groot belang dat ook aandachtsgroepen, die vaak meer dan alleen een woning nodig hebben, niet vergeten worden. In het adviesrapport ‘een thuis voor iedereen’[5] worden handvatten gegeven om ook voor deze groep mensen passend wonen mogelijk te maken. Woonwagenbewoners vormen, door hun specifieke vorm van wonen, namelijk het wonen in familieverband en het wonen in een woonwagen, een specifieke aandachtsgroep die als zodanig ook in het adviesrapport is benoemd.

2.3. (On)gelijke gevallen (on)gelijk behandelen

Artikel 1 van de Grondwet geeft aan dat allen die zich in Nederland bevinden, in gelijke gevallen, gelijk worden behandeld. In de rapportage ‘Woonwagenbewoner zoekt standplaats’ van de Nationale Ombudsman wordt gewezen op het devies om juist ‘ongelijke gevallen ongelijk te behandelen’. Centraal bij het schrijven van het gemeentelijk woonwagen- en standplaatsenbeleid staat dan ook het vinden van de balans tussen beiden. Concreet betekent het dat daar waar woonwagenbewoners gelijk zijn aan andere inwoners, zij gelijk behandeld worden. Daar waar zij ongelijk zijn -op basis van de erkende woonwagenidentiteit en cultuur- worden zij anders behandeld dan andere inwoners.

2.4. Relevant lokaal beleid

Op 20 oktober 2023 is het Beleidskader Wonen vastgesteld. In dit beleidskader is uitgesproken dat we voor diverse doelgroepen, waaronder woonwagenbewoners, bouwen naar behoefte.

Voor de woonwagenstandplaatsen is het uitgangspunt om te onderzoeken of bestaande woonwagenlocaties kunnen worden uitgebreid voor de standplaatszoekenden van de Havenweg in Aarle-Rixtel (6) en de standplaatszoekende van de Pater de Leeuwweg in Beek en Donk (1). Daarnaast wordt gezocht naar een locatie voor de aanleg van een vierde woonwagenlocatie voor de Sinti verbonden aan de familie in Lieshout (7). Hierbij wordt ook gekeken wat de aangrenzende mogelijkheden zijn.



Luchtfoto van de Schutsstraat in Lieshout

[5] https://open.overheid.nl/documenten/ronl-dfe59a4dce3367cfe84d95284838a8b69af70d4d/pdf

2.5. *Uitgangspunten*

Bij het opstellen van het gemeentelijk woonwagen- en standplaatsenbeleid hebben we naast bovenstaande kaders en richtlijnen onze overwegingen en keuzes getoetst aan een drietal uitgangspunten:

1. *Juridisch;*
   Waar zijn we als gemeente binnen het juridisch en mensenrechtelijk kader toe verplicht? Met andere woorden, Wat moeten we?
2. *Moreel;*
   Waar voelen we ons als gemeente toe verplicht? Met andere woorden, wat past bij ons als gemeente?
3. *Financieel;*
   Hebben we inzichtelijk wat de gemiddelde realisatie van een woonwagenstandplaats met woonwagen kost? Welke eventuele consequenties zijn hieraan verbonden?

Aan de hand van deze toetsing hebben we beleidsuitgangspunten geformuleerd die u opgesomd ziet in een kader.



Pater de Leeuwstraat te Beek en Donk

3. Basis voor het beleid in gemeente Laarbeek

Wettelijke normen, jurisprudentie, beleidskaders vanuit de overheid, richtlijnen vanuit de VNG, eigen beleidslijnen en daarbovenop ook nog het bewaken van de eigen identiteit, zijn de onderdelen waar beleid mee wordt gemaakt. Door de juiste nuance toe te voegen maken we beleid wat specifiek bij ons als gemeente past. Een van die specifieke kenmerken is dat gemeente Laarbeek een verzameling kleine kernen is met een overwegend hechte gemeenschap. De kleinschaligheid en het feitelijk dorpse karakter is kenmerkend voor onze gemeente. Klein en familiair is wat bij ons past.

Het past bij Laarbeek om het soms net even anders te doen. Het geheel aan regels, voorschriften en adviezen vraagt wat ons betreft juist daarom om een genuanceerde blik vanuit ons gemeentelijk perspectief. Binnen het stappenplan van VNG wat is gehanteerd, hebben we vanuit dit perspectief gehandeld om tot ons beleid te komen. Onderstaand schetsen we u de basis waarop ons beleid is gebaseerd.

3.1. *Behoeftepeiling, afstammingsbeginsel*

Het beleidskader BZK schrijft voor dat gemeenten in eerste instantie een behoeftepeiling uitvoeren om vast te stellen of er in de desbetreffende gemeente überhaupt behoefte is aan woonwagenstandplaatsen. In het vierde kwartaal van 2024 heeft een onderzoeksbureau een behoeftepeiling[6] uitgevoerd ten aanzien van de vraag naar woonwagenstandplaatsen voor de gemeente Laarbeek. Hiertoe hebben we een oproep geplaatst via sociale media gericht aan potentieel belangstellenden om hun belangstelling kenbaar te komen maken in een persoonlijk gesprek.

De oproep was gericht op woonwagenbewoners die interesse hebben in een woonwagenstandplaats in de gemeente Laarbeek én een woonwagenverleden in de gemeente Laarbeek hadden.

Woonwagenbewoner; (College voor de Rechten van de Mens)
Een woonwagenbewoner is iemand die zich van generatie op generatie als zodanig manifesteert en die zich beschouwt als deel van een bevolkingsgroep met een van andere bevolkingsgroepen te onderscheiden cultuur.

In de gesprekken met de belangstellenden hebben we besproken of er in hun geval sprake was van het *afstammingsbeginsel*.

Afstammingsbeginsel[7]; (College voor de Rechten van de Mens)
Woonwagenbewoners die afstammen van Roma. Sinti, of afstammelingen zijn van klassieke 'reizigers' waarbij diens ouders dan wel grootouders in een woonwagen wonen dan wel moeten hebben gewoond, waarbij sprake moet zijn van een generatie op generatie doorlopende en intensieve beleving van de woonwagencultuur.

Van de belangstellenden zijn interviews afgenomen die hebben geresulteerd in het invullen van het *registratieformulier*. Het registratieformulier is geen inschrijving en ook geen bewijs daartoe, het is een bevestiging van registratie van de kenbaar gemaakte behoefte aan een woonwagenstandplaats. Van elk interview is een verslag opgesteld dat door de geïnterviewde is ondertekend. Er zijn in totaal 15 registratieformulieren ingevuld.

3.2. *Analyse belangstellenden*

De 15 belangstellenden die voldeden aan het afstammingsbeginsel zijn in kaart gebracht. Het overgrote deel van deze belangstellenden bleek een kind van de huidige hoofdbewoners op onze drie woonwagenlocaties te zijn en één persoon een *spijtoptant*[8].

---

[6] Behoeftepeiling woonwagenstandplaatsen - bijlagen (2020) (sim-cdn.nl)

[7] *Bij de invoering van het afstammingsbeginsel in 1968 kon afstamming alleen worden aangetoond als men zelf, de partner/echtgenoot of de ouders in een woonwagen woonden/hadden gewoond. Afstamming van grootouders viel daar niet onder. Inmiddels wordt ook afstamming van grootouders onder het afstammingsbeginsel geschaard, aldus het Beleidskader, p. 20.*

[8] *Hij had een standplaats met woonwagen maar is na scheiding bij zijn dochter tegenover gaan wonen.*

CONCEPT

Spijtoptant; (Wegwijzer gemeentelijk woonwagen en standplaatsenbeleid -VNG)
Mensen die in het verleden vanuit een woonwagen zijn verhuisd naar een reguliere (stenen) woning maar graag opnieuw een woonwagen zouden willen betrekken.

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

Tabel 1: Samenvattende uitkomst van de gesprekken

Naast het wonen in een woonwagen, kenmerkt de cultuur van de woonwagenbewoners 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 woonwagenlocaties is dit het geval. Een groot deel van de belangstellenden hebben een directe familierelatie tot elkaar en een eigen woonverleden op de woonwagenlocatie in de gemeente Laarbeek.

Een deel van de belangstellenden bleken desgevraagd een inkomen te genereren beneden de betaalbarheidsinkomensgrens. Zij vallen onder de doelgroep van de woningcorporaties. Een zestal belangstellenden hebben een inkomen boven de inkomensgrens en hebben aangegeven graag een standplaats en woonwagen in eigendom te willen hebben.

3.3. Conclusie behoeftepeiling na analyse en beleidsuitgangspunten

Gemeente Laarbeek heeft naar aanleiding van de in 2024 uitgevoerde behoeftepeiling een behoefte vastgesteld aan 14-15 nieuwe woonwagenstandplaatsen. 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 woonwagen, alsmede het wonen in familieverband voor woonwagenbewoners 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.

Gemeente Laarbeek conformeert zich aan de voorgeschreven kaders en hanteert het voorgeschreven beleidskader waarbij de culturele kenmerken van woonwagenbewoners worden gewaarborgd. Gemeente Laarbeek hanteert het beleidsuitgangspunt dat wonen in een woonwagen voor woonwagenbewoners die voldoen aan het afstammingsbeginsel mogelijk is als er sprake is van een familierelatie met de overige woonwagenbewoners.

CONCEPT

Om recht te doen aan de invulling van de gepeilde behoefte en het daarop gevolgde onderzoek wil gemeente Laarbeek 14-15 woonwagenstandplaatsen toevoegen in de gemeente Laarbeek.

3.4. Redelijke termijn

Om vast te stellen binnen welk tijdsbestek deze woonwagenstandplaatsen 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.

3.5 Herhaling behoeftepeiling

Het beleidskader BZK stelt dat, indien de behoefte toeneemt, ook hieraan, binnen een redelijke termijn, gevolg aan wordt gegeven. Het adviseert gemeenten om regelmatig een behoeftepeiling uit te voeren. Aan de hand van een behoeftepeiling kan beoordeeld worden of er een toename is.

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. Indien blijkt dat deze behoefte er dan is, zullen we hier nadere invulling aan geven.

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

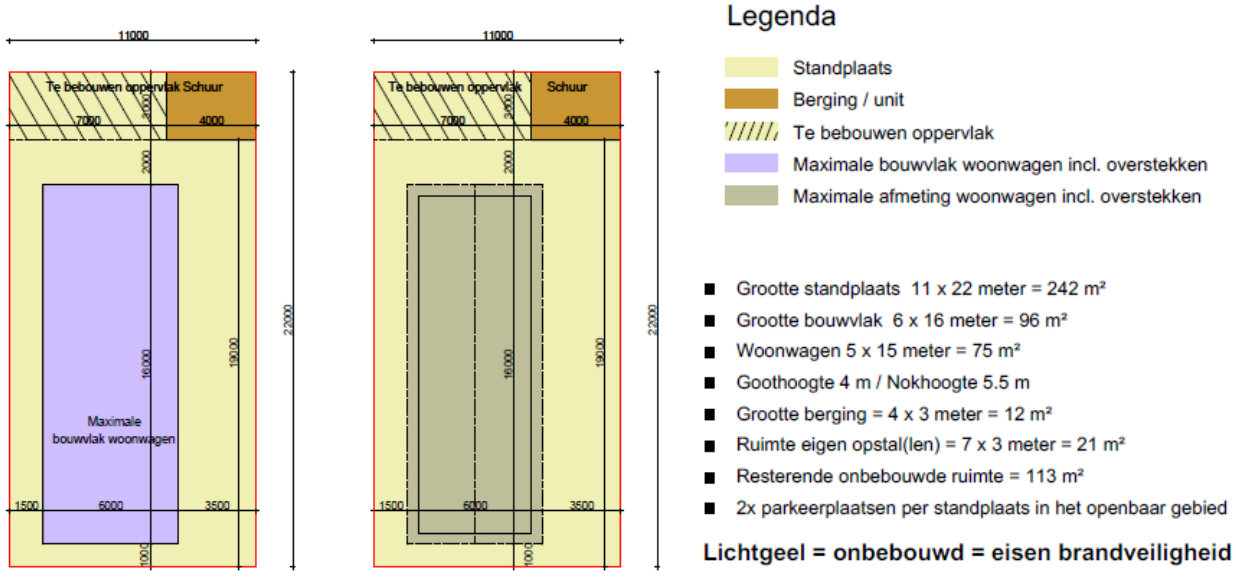
- **Gemeente Laarbeek voegt naar de huidige behoefte woonwagenstandplaatsen toe welke is vastgesteld op 14-15 woonwagenstandplaatsen. (Peiljaar 2024)**

Redelijke termijn

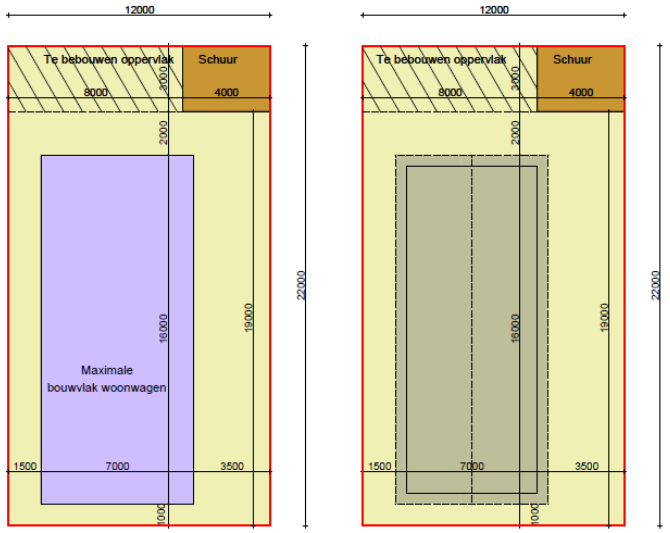
- **Gemeente Laarbeek hanteert een redelijke termijn van tien jaar voor de realisatie van deze woonwagenstandplaatsen met als peiljaar 2024 (behoeftepeiling).**

Nieuwe behoeftepeiling

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



Voorbeeld van maatvoering huurstandplaats + huurwoonwagen in relatie tot en brandveiligheidsregels



Legenda

- Standplaats
- Berging / unit
- Te bebouwen oppervlak
- Maximale bouwvlak woonwagen incl. overstekken
- Maximale afmeting woonwagen incl. overstekken

- Grootte standplaats 12 x 22 meter = 264 m²
- Grootte bouwvlak 7 x 16 meter = 112 m²
- Woonwagen 6 x 15 meter = 90 m²
- Goothoogte 4 m / Nokhoogte 5.5 m
- Grootte berging = 4 x 3 meter = 12 m²
- Ruimte eigen opstal(len) = 8 x 3 meter = 24 m²
- Resterende onbebouwde ruimte = 116 m²
- 2x parkeerplaatsen per standplaats in het openbaar gebied

Lichtgeel = onbebouwd = eisen brandveiligheid

Voorbeeld van maatvoering koopstandplaats + eigen woonwagen in relatie tot en brandveiligheidsregels



Luchtfoto van de Pater de Leeuwstraat in Beek en Donk

4 Waar, wat en wie

Woonwagen- en standplaatsenbeleid heeft betrekking op een (vaak) relatief kleine doelgroep met een zeer specifieke woningbehoefte binnen de gemeente. Het vergt de nodige uitwerking om alle beleidsregels rondom beheer, aanleg nieuwe standplaatsen, technische vereisten aan woonwagens, toewijzing van standplaatsen etc. toe te lichten. We volstaan in dit kader met de randvoorwaarden. Bij de praktische uitwerking geven deze randvoorwaarden de bandbreedte waarbinnen we uitvoering geven aan het beleid.

Gemeente Laarbeek gaat woonwagenstandplaatsen toevoegen aan haar woningvoorraad. Onderstaand beschrijven we de randvoorwaarden aan de hand van de geldende regels en adviezen. We beschrijven welke regels er van toepassing zijn bij een locatiebepaling en de invulling hiervan. We spiegelen dit aan onze Laarbeekse situatie.

Om te bepalen wie in aanmerking kan komen voor een woonwagenstandplaats, hanteren we toewijzingsbeleid wat in overeenstemming is met de mensenrechtelijke kaders. Hoe we in dit beleid voorzien leest u onderstaand.

4.1. Locatie en omvang

Gemeenten spelen bij het invullen van de woningbouwopgave in op verschillende maatschappelijke opgaven. Vanwege de schaarste op de woningmarkt gaat het ook om betaalbare huur- en koopwoningen voor starters en middeninkomens. Daarnaast ligt er een grote opgave om het woningaanbod voor bijzondere doelgroepen te vergroten. Al deze opgaven zetten het verdienvermogen bij locatieontwikkeling onder druk, zeker ook gezien de gestegen bouwkosten. Op eigen grond kan een gemeente relatief eenvoudig invulling geven aan de maatschappelijke opgaven afgezien van de wenselijkheid hiervan. Op grond in eigendom van derden moeten privaatrechtelijke overeenkomsten uitkomst bieden om ontwikkeling te bewerkstelligen. De ruimtelijke afweging kent nog fysiek aspect, die van de kavelgrootte van de gemiddelde standplaats.

Veel standplaatsen hebben een kaveloppervlakte van 242 tot 264 m^2. In vergelijking, het gemiddelde kaveloppervlak van een eengezinswoning is ongeveer 130 m^2. 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.

Het College voor de rechten van de Mens gaf in haar advies t.a.v. het Woonwagen- en standplaatsenbeleid mee dat bij het bepalen van de locatie het belang voor families om bij elkaar te kunnen wonen niet over het hoofd moet worden gezien. In bepaalde gevallen kan het wenselijk zijn om een locatie in te richten voor één bepaalde groep. Zo adviseren wij om een woonwagenlocatie van acht standplaatsen (7 conform behoefte en 1 als reserve) in te richten voor de kinderen van de familie die woont op de Schutsstraat in Lieshout: ‘Het Wagnerpleintje’.

Het beleidskader BZK geeft aan dat de ideale grootte van een woonwagenlocatie naast de totale behoefte aan standplaatsen in de gemeente ook aan de hand van andere factoren wordt bepaald. Zo wordt onder andere gekeken naar mogelijkheden om verschillende doelgroepen bij elkaar te plaatsen, naar de mogelijkheden voor meerdere kleine woonwagenlocaties of een uitbereiding van eventueel bestaande locaties.

Tot slot geniet het de aanbeveling vanuit de landelijke vertegenwoordigers van de woonwagengemeenschap om woonwagenlocaties als onderdeel van een wijk of buurt te beschouwen en ze als zodanig te ontsluiten en niet los te situeren aan de rand van een kern.

4.2 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 rolstoeldoorgankelijkheid een vereiste kan zijn.

De bouw van 14-15 woonwagenstandplaatsen nemen we mee in de totale gemeentelijke woningbouwopgave.

CONCEPT

Qua afmeting van de woonwagenlocatie hanteren we het advies vanuit het beleidskader van BZK door de locatiegrootte vast te stellen aan de hand van, deels de behoefte, en daarnaast ook te opteren voor kleine(re) locaties. Hierbij formuleren we de randvoorwaarde dat de woonwagenlocaties in de gemeente Laarbeek niet groter mogen zijn dan vijftien (15) woonwagenstandplaatsen. We achten deze maximale grootte (liever kleiner dus) passend bij ons als kleine gemeente. Een grotere woonwagenlocatie past niet bij de aard en omvang van ons als kleine gemeente en gezien de ruimte die standplaatskavels innemen is deze omvang passend.

Beleidskader 2 (Locatie en omvang)

Locatie

- **Gemeente Laarbeek neemt de opgave van de realisatie van 14-15 woonwagenstandplaatsen mee in de totale nieuwbouw woningbouwopgave van wijk- of gebiedsontwikkeling.**
- **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 realiseert woonwagenlocaties met een maximale grootte van vijftien (15) woonwagenstandplaatsen.**

4.2. Toewijzingsbeleid

Woningzoekenden die in de gemeente Laarbeek in aanmerking willen komen voor een huurwoning van een van de dienstdoende woningcorporaties kunnen zich inschrijven bij het overkoepelend inschrijvingsplatform 'Wooniezie[9]. Indien de ingeschreven woningzoekende een woonwagenbewoner is die belangstelling heeft voor een woonwagenstandplaats kan deze, naast de standaard inschrijving, een aanvullend formulier bij de gemeente invullen om deze belangstelling kenbaar te maken[10]. Bij de inschrijving is het afstammingsbeginsel van toepassing.

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.

4.3. Schoon, heel, veilig, legaal en bereikbaar

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

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

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

Legaal

[9] https://www.wooniezie.nl/inschrijven-2/inschrijven

[10] *Deze webpagina wordt na vaststelling van het beleid ingericht*

CONCEPT

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

Bereikbaar

De woonwagenlocaties moeten voor iedereen bereikbaar zijn. Denk aan bewoners en bezoekers per auto, fiets of te voet. Maar ook vrachtverkeer (zoals vuilniswagens en verhuiswagens), leveranciers, postbezorgers en hulpdiensten dienen ter plaatse te kunnen komen. Daarom moeten de ontsluitingswegen geschikt zijn om het verkeer van en naar de woonwagenlocatie vlot en veilig af te wikkelen. Dat betekent bijvoorbeeld dat er bij voorkeur geen afgesloten hofjes met één in- en uitgang worden gerealiseerd, maar er altijd een openbare doorgangsweg aan het terrein ligt. Voor de veiligheid, maar ook omdat de woonwagenlocatie onderdeel is van een woonwijk. Ook zonder hofje blijft de culturele identiteit (het wonen in familieverband en het wonen in een woonwagen) behouden. Uitgangspunt is daarom dat de wegen in de omgeving zijn ingericht (of kunnen worden aangepast) volgens de landelijke richtlijnen c.q. gemeentelijke richtlijnen op basis van CROW-normen, waarbij rekening wordt gehouden met de te verwachten verkeersdrukte. Hetzelfde geldt voor de parkeerruimte. Er moet voldoende parkeerruimte voor bewoners en bezoekers zijn op de (nieuwe) woonwagenlocatie(s). Hoeveel parkeervakken er nodig zijn, berekenen we aan de hand van de gemeentelijke Parkeernormennota.

4.4. 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.

CONCEPT

5 Woonwagens, eigendom, huur en financiering

De uiterlijke verschijningsvorm van woonwagens is in de loop der jaren flink veranderd. Van de 'Pipowagen' (Rolleman) naar de 'VROM-woonwagen' om vervolgens naar woonwagenchalets te gaan met zelfs meerderen bouwlagen. Ook in duurzaamheid en energiezuinigheid is de woonwagen verder doorontwikkeld. In dit hoofdstuk nemen we deze thema's en de navolgende onderwerpen onder de loep en formuleren we onze beleidskaders. Zoals eerder aangegeven, de woonwagenbewoner heeft de wens om in een woonwagen te wonen in familieverband. Voor die bewoners die aangewezen zijn op de sociale huur mogelijkheden kijken we naar de mogelijkheden hiertoe. Voor de woonwagenbewoners met een inkomen boven de DAEB[11]-inkomensgrens, bespreken we de mogelijkheden om een standplaats te kopen.

5.3 Eisen aan de woonwagen

Het afschaffen van de Woonwagenwet bracht met zich mee dat de regelingen uit de Woningwet en het Bouwbesluit plots ook van toepassing werden op de standplaatsen en woonwagens die nog resteerden. Met name de woonwagenbewoners met een eigendomspositie kregen hierdoor de mogelijkheid om, mede door de afwezigheid van duidelijke (beleids)regels, op hun standplaatsen chaletachtige bouwwerken van houtskelet, met meerdere verdiepingen en afgewerkt met steenstrip, te laten verrijzen. De ouderwetse VROM woonwagen[12] verdween uit het straatbeeld.



VROM Woonwagen Bron: www.woonwagenwijzer.nl



Kraaijkamp huurwoonwagen, Kraaijkampwagenbouw

***Woonwagen;* (Woningwet art 1 lid 1)**
Zijnde een voor bewoning bestemd gebouw dat is geplaatst op een standplaats en dat in zijn geheel of in delen kan worden verplaatst,

In de volksmond noemen we de woonwagenchalets of woonwagenwoningen eveneens een woonwagen en volgens de omschrijving in de Woningwet is dat veelal ook kloppend, maar voor woonwagenbewoners is het belangrijk dat hun wagen een fundering op staal heeft, wielen er onder en de vloer boven het maaiveld ligt met een opstapje voor de voordeur. In 2019 is er een gerechtelijke uitspraak gedaan ten aanzien van een geschil waarbij een gemeente woonwagenchalets gereed had gemaakt voor woonwagenbewoners, maar dat de bewoners deze niet als woonwagen aan wilden merken. De rechter heeft de woonwagenbewoners hierin in het gelijk gesteld. [13]

[11] *DAEB = Diensten van algemeen economisch belang. Woningcorporaties moeten ten minste 85% van de vrijkomende sociale huurwoningen (met een huurprijs tot € 879,66, prijspeil 2024, ook wel DAEB-woningen genoemd) toewijzen aan hun doelgroepen.*
[12] *Deze VROM-wagen ontleende zijn naam aan het Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer dat sinds de jaren tachtig medeverantwoordelijk was voor het woonwagenbeleid. De woonwagens waren maximaal 17 bij 3,5 meter en de gemeenten boden de wagen aan woonwagenbewoners te huur aan. Voor meer info zie: Godrie-van Gils, Woonwagenbewoners laten zich niet afschaffen. Eburon: Delft 2018, vanaf p. 148.*
[13] *Zaak Waddinxveen: woonwagenwoning geen alternatief - Het Wiel*



Foto: Stenen woonwagenchalets in gemeente Nijmegen, locatie Teersdijk

Levensduur

De levensduur van woonwagens is, mede door technologische ontwikkelingen, in de loop der jaren verlengd. Toch blijft het appels met peren vergelijken, als woonwagens vergeleken worden met reguliere stenen woningen. Daar waar stenen woningen met een tussentijdse renovatie een eeuw kunnen worden bewoond, is de levensduur van de nieuwe generatie woonwagens zo'n 50 jaar. In het verleden was dit 20 tot 25 jaar. Daarnaast hebben stenen woning een aanzienlijke restwaarde; woonwagens zijn echt aan het einde van hun levensduur afgeschreven.

Energiezuinigheid

Voor alle nieuwbouw in Nederland geldt vanaf 1 juli 2018 dat deze (in principe) gasloos moet zijn[14]. Burgemeester en wethouders hebben, mits onderbouwd, de bevoegdheid om te besluiten een uitzondering[15] te maken voor particuliere woonwageneigenaren en hen een ontheffing voor een gasaansluiting te verlenen. De reden hiervoor is gelegen in het feit dat als een in eigendomswoonwagen nog niet afgeschreven is en deze nog goed bewoonbaar op de standplaats geplaatst kan worden, het kapitaalvernietigend zou werken als de maximale levensduur van de woonwagen niet kan worden benut.

Daarnaast gelden er eisen voor 'bijna energie neutrale gebouwen' (BENG). Woonwagens en standplaatsen zijn daar niet van uitgezonderd.

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.[16] 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 aangezicht. 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

[14] Wet Voortgang Energietransitie

[15] Ontheffing van de Wet Voortgang Energietransitie

[16] *infographic-bouwstenen-meetinstrument-leefbaarheid (aedes.nl)*

CONCEPT

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 m^2 vergelijkbaar met de hieronder getoonde 'Kraaijkamp' woonwagen. (standplaatsgrootte = 11 x 22 meter = 242 m^2)





Voor de koopstandplaatsen is een grotere woonwagen gewenst; een woonwagen van 6 x 15 meter met een eventuele kapverdieping. (standplaatsgrootte = 12 x 22 meter = 264 m^2)



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

5.6 *Analyse*

De Woningwet geeft een ruime definitie van een Woonwagen. Een woonwagenchalet zou, ingevolge deze definitie, ook als woonwagen kunnen worden aangemerkt. Jurisprudentie leert dat woonwagenbewoners in het gelijk zijn gesteld bij hun visie dat deze woningen geen gelijkenis hebben met de traditionele woonwagen. De definitie van Woonwagen dient dus goed omschreven te worden, zodat helder is waar partijen over spreken als ze het hebben over een Woonwagen.

Leefbare buurten en wijken dragen bij aan het gevoel van veiligheid. Deze leefbaarheid is aan de hand van de bouwstenen meetbaar. Het strekt tot aanbeveling dat de gemeente, samen met de woningcorporatie, toeziet op de leefbaarheid. Samen dragen ze zorg voor het schoon, heel en veilig hebben en houden van de woonwagens en de woonwagenlocatie.

Gemeente is bevoegd te handhaven indien er sprake is van illegale activiteiten. De wettelijke normen voor duurzaamheid geleden ook voor woonwagens, mits er geen sprake is van onnodige kapitaalvernietiging.

Beleidskader 3 (Woonwagen, duurzaamheid en kwaliteitseisen)

Woonwagen:

- **Gemeente Laarbeek verstaat onder Woonwagen:**
  Een voor bewoning bestemd gebouw dat op en standplaats is geplaatst en in zijn geheel of in delen kan worden verplaatst
  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 70 cm boven het maaiveld ligt;
  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 70 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[17].**

5.4 *Huren of kopen*

Net als bij reguliere woningen kennen woonwagens ook de mogelijkheid van huur en koop. Voor de huurwoonwagens zijn in veel gevallen de in de gemeente actieve woningcorporaties verantwoordelijk, mits de woonwagenbewoner(s) tot de sociale doelgroep behoren van de woningcorporatie. Bij de eigendomswoonwagens zijn de constructies wat anders. Onderstaand beschrijven we de mogelijkheden van beide varianten. Vervolgens kijken we naar de situatie in gemeente Laarbeek en formuleren we, na analyse, de beleidsregels rondom huur en koop woonwagens.

Huurwoonwagens

Naast de woningbouwopgave voor woonwagenbewoners zijn er nog tal van andere woningbouwopgaven waar gemeenten en woningcorporaties voor aan de lat staan. In de afgelopen jaren is het woningtekort enorm opgelopen en om dit in te lopen moeten er flink wat woningen worden toegevoegd. De wegwijzer Woonwagen en standplaatsenbeleid van de VNG schetst dan ook duidelijk het dilemma waar gemeenten en corporaties voor staan. Woonwagens zijn ten opzichte van reguliere woningbouwwoningen enorm prijzig, waardoor de financiële

[17] *Wet Voortgang Energietransitie (Wet Vet)*

investering voor de bouw van woonwagens de druk op de reguliere woningbouw doet toenemen. Het simpelweg peilen van de behoefte aan woonwagens en deze behoefte vervolgens realiseren kent nog wel wat hordes.

De wegwijzer adviseert gemeenten om in hoofdlijnen de verantwoordelijkheden vast te leggen van de, bij de uitvoering van woonwagen- en standplaatsenbeleid, betrokken partijen. De kern hierbij is dat de woningcorporatie(s) verantwoordelijk dient te zijn voor het bieden van voldoende standplaatsen en woonwagens aan woonwagenbewoners die qua inkomen tot de primaire doelgroep van de woningcorporaties behoren[18].

Het woonwagen- en standplaatsenbeleid vergt doorgaans de nodige uitwerking om alle beleidsregels rondom onder andere het beheer, de aanleg van nieuwe standplaatsen, de technische vereisten aan woonwagens en de toewijzing van standplaatsen toe te lichten. Het strekt tot de aanbeveling van VNG om dit in een separaat beleidsplan[19] op te nemen wat zich specifiek richt op het woonwagen- en standplaatsenbeleid. Aspecten die hierin kunnen worden opgenomen zijn onder andere:

- Randvoorwaarden met betrekking tot locaties.
- Randvoorwaarden ten aanzien van kwaliteit van woonwagens.
- Rollen en verantwoordelijkheden ten aanzien van onderhoud en beheer wan woonwagens, standplaatsen en openbare ruimte.
- Uitgangspunten met betrekking tot de toewijzing van standplaatsen.

Ten aanzien van de te voorziene opgave voor de sociale huursector maken gemeenten, woningcorporaties en huurdersbelangenverenigingen afspraken in de prestatieafspraken. In het jaarlijkse activiteitenoverzicht geven ze weer welke opgave ze voor ogen hebben. In de financiële onderbouwing van dit overzicht laat de corporatie zien welke investeringsruimte er is om aan het lokale volkshuisvestingsbeleid te voldoen. De geboden bijdrage van de woningcorporatie dient naar redelijkheid te zijn; de investeringen dienen in verhouding te staan tot het vermogen van de corporatie(s) en tot de volkshuisvestelijke doelstellingen in de gemeente.

Koop/Eigendom woonwagens

Voor woonwagenbewoners die een inkomen hebben boven de sociale inkomensgrens en in een woonwagen willen wonen, stelt het beleidskader BZK dat ook voor hen wonen in een woonwagen, in familieverband, mogelijk moet worden gemaakt.

Ook de VNG-wegwijzer schrijft voor dat het duidelijk moet zijn welke maatregelen worden getroffen om in voldoende standplaatsen voor andere (hogere) inkomensgroepen te voorzien en wat hierin de rol van de gemeente is.[20] De wegwijzer omschrijft ook de constructie van een huurstandplaats met een eigen woonwagen, welke tot veel afspraken, waarborgen en dillema's kan leiden. Bij koopstandplaatsen is een eventuele aanwezige huisvestingsverordening niet van toepassing. Eigenaren van de standplaatsen kunnen in de basis eigenhandig beslissen aan wie zij het eigendom overdragen bij verkoop, dit hoeft dus niet direct een familielid of zelfs woonwagenbewoner te zijn. Om dit te voorkomen worden kwalitatieve verplichtingen opgenomen in de koopcontracten zoals het eerst terug leveren aan de gemeente en dat de beoogde koper moet kunnen aantonen een afstammeling te zijn van woonwagenbewoners. Gemeenten die uitsluitend koopstandplaatsen hebben behouden de positieve verplichting, vanuit het beleidskader BZK, om goede voorwaarden te scheppen voor woonwagenbewoners om binnen een redelijke termijn kans te maken op een standplaats.[21] Privaatrechtelijk kunnen er afspraken gemaakt worden over zelfbewoningsplicht en het recht van eerste terugkoop door gemeente bij verkoop maar deze houden in rechte niet immer stand.

De Laarbeekse situatie

Er zijn in Laarbeek drie woonwagenlocaties met woonwagens. Op twee van de drie worden de thans aanwezige standplaatsen worden 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.

---

[18] Wegwijzer VNG Woonwagen- en Standplaatsenbeleid, pag.37
[19] Wegwijzer VNG Woonwagen- en Standplaatsenbeleid, pag.37
[20] Wegwijzer VNG Woonwagen- en Standplaatsenbeleid, pag. 37
[21] Wegwijzer VNG Woonwagen- en Standplaatsenbeleid, pag. 50

CONCEPT

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 huurwoonwagen in het sociale segment.

Analyse

Het beleidskader schept mogelijkheden voor huurwoonwagens en woonwagens in eigendom. Met name de in de wegwijzer genoemde mogelijke eigendomsconstructies geven echter niet de garantie dat deze standplaatsen en woonwagens bestemd blijven voor de doelgroep. De kaders schrijven voor dat het ook voor de midden- en hogere inkomens mogelijk gemaakt moet worden om in een woonwagen te wonen in familieverband. Er rust geen verplichting op gemeenten om eigendom van standplaatsen mogelijk te maken voor woonwagenbewoners.

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 huurwoonwagen, 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.

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.**
- **Gemeente en woningcorporatie stellen eventueel 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 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:

- **Woonwagenbewoners kunnen in de gemeente Laarbeek een standplaats in eigendom krijgen;**
- **De gemeente levert bouwrijpe kavels aan die rechthebbende woonwagenbewoners die een inkomen hebben boven de DAEB-grens.**

5.5 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.

5.6 *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.

Bovenstaande blijkt uit het onderzoek kosten woonwagenstandplaatsen van oktober 2022[22]. De conclusie van dit onderzoek luidt dat, op basis van de toen beraamde kosten en uitgaven, er geen sprake is van een rendabele en kostendekkende exploitatie.

Corporaties staan aan de lat voor het realiseren van sociale huisvesting. Gezien de verhouding in bouw- en exploitatiekosten tussen reguliere woningbouw en woonwagenrealisatie, mag het duidelijk zijn dat zij vragen om extra financiële bijdragen voor deze bouwopgave. Collectief en individueel hebben corporaties zich bij het ministerie gemeld met de vraag om extra middelen. Men is in afwachting van antwoord.

De Laarbeekse situatie

Met de huidige woningbouwopgave is gemeente Laarbeek volop op zoek naar locaties om deze opgave te kunnen realiseren. De aankoop- en verkoop van grond speelt ook hierin en rol. Gemeente Laarbeek kan niet anders dan zich houden aan de thans geldende afspraken voor de aan- en verkoop van grond. Tegen een marktconforme prijs, op basis van taxatie. Uitzonderingen hierop kunnen we niet maken, voor geen enkele doelgroep.

Zodra we meer concreet in beeld hebben waar woonwagenrealisatie in de gemeente plaats kan vinden, gaan we met de corporatie in gesprek om afspraken te maken over de wijze en omvang van financiering van de realisatie.

Met de in de gemeente Laarbeek actieve woningcorporatie WoCom maken we afspraken over de realisatie van de nieuwe woonwagenstandplaatsen en het plaatsen van de woonwagens en de verhuur van deze woonvorm.

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

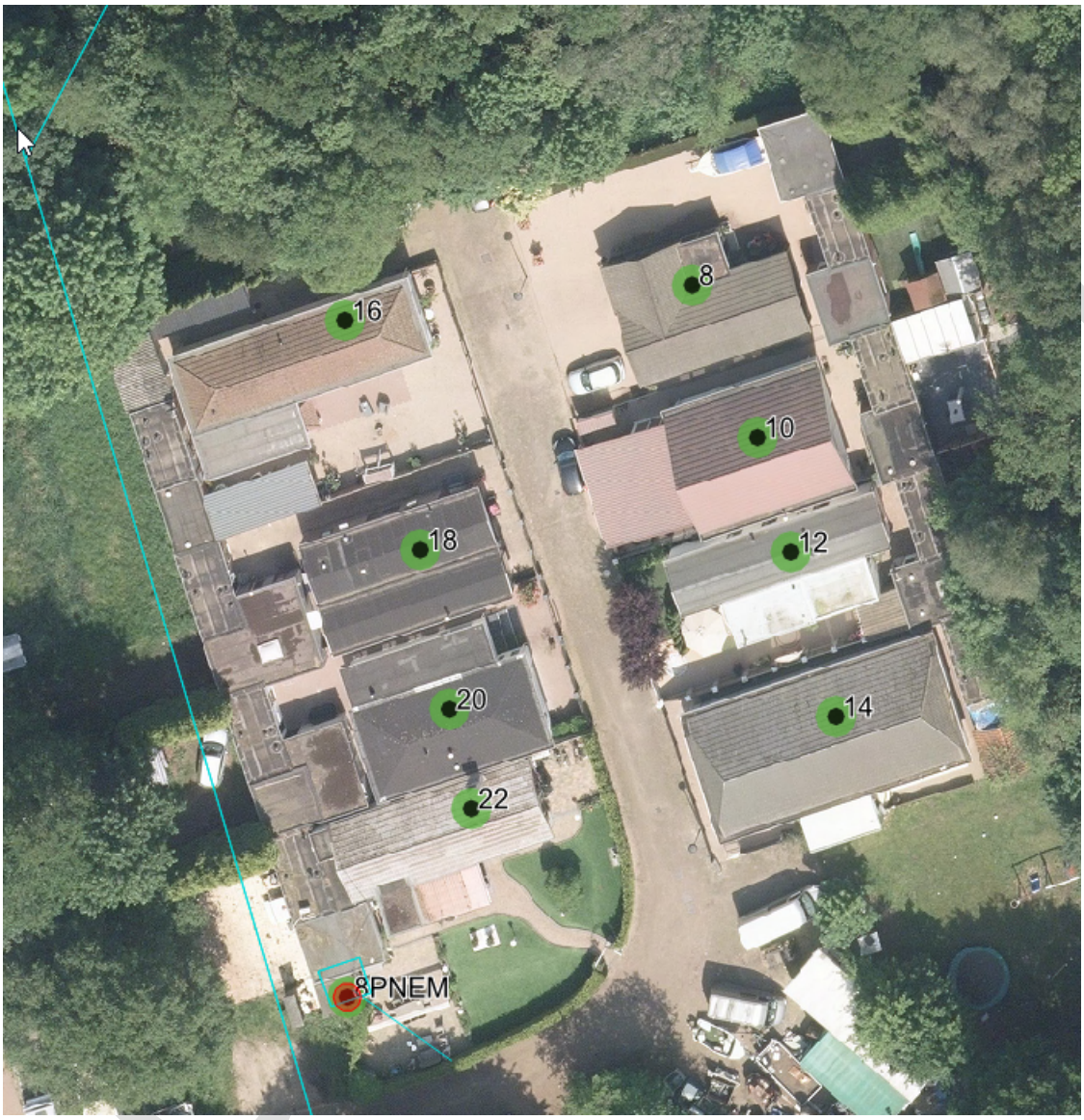
- **Gemeente Laarbeek maakt nadere afspraken over de financiering en verdeling van eventuele kosten met de corporatie WoCom zodra er meer zicht is op uitbreiding van de bestaande woonwagenlocaties en/of een mogelijk nieuwe woonwagenlocatie.**

[22] *https://www.tweedekamer.nl/downloads/document?id=2023D17606*

6 Tot slot

6.3 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 toekomt. De voortgang wordt gemonitord en indien nodig, wordt het beleid bijgesteld of aangevuld.



Luchtfoto van de Havenweg in Aarle-Rixtel