Initiatiefvoorstel –
Progressief Akkoord

Woonwagenbeleid 2022, gemeente Montfoort`

Progressief Akkoord
03-01-2022

Inhoudsopgave

1. Inleiding....2
1.1. Aanleiding....2
1.2. Geschiedenis van het woonwagenbeleid in Nederland....2
1.3. Beleidskader 'Gemeentelijke woonwagen- en standplaatsenbeleid'....3

2. Juridische grondslag....4
2.1. Mensenrechtelijk kader....4
Recht op huisvesting....4
Recht op gelijke behandeling en verbod op discriminatie....5
Recht op eerbiedigen van privé-, familie-, en gezinsleven....5
2.2. Huisvestingswet 2014....6
2.3. Woningwet....6

3. Doelstelling van het woonwagenbeleid....7
3.1. Belangenafweging met regulier woningzoekenden....7

4. Huidige situatie in gemeente Montfoort....8
4.1. Geschiedenis en huidige situatie kamp in Linschoten....8
4.2. Toewijzingsregels en belangstellendenregistratie....8

5. Behoefte aan (woonwagen)standplaatsen in beeld....9
5.1. Hoe groot is de behoefte aan (woonwagen)standplaatsen?....9
5.2. Afbakening van de doelgroep belangstellenden....10
5.3. Bepalen redelijke wachttijd....10

6. Rollen en verantwoordelijkheden....12
Rijksoverheid....12
Provincie Utrecht....12
Gemeente Montfoort....12
De woningcorporatie....12
Bewoners....13

7. Hoe faciliteert de gemeente Montfoort de behoefte aan (woonwagen)standplaatsen?....14
7.1. Mogelijke locaties voor nieuwe woonwagenplaatsen....14
7.2. Overleg met bewoners....15

8. Randvoorwaarden en uitgangspunten voor nieuw te ontwikkelen locaties....16
8.1. Brandveiligheid....16
8.2. Toewijzing bij nieuw te ontwikkelen locaties....16
8.3. Beheer....16
8.4. Toezicht en handhaving....17
8.5. Koopstandplaatsen en koopwoonwagens....17

9. Verantwoording....18

1. Inleiding

1.1. Aanleiding

Op 15 december 2020 stemde het college van burgemeester en wethouders (hierna: college van B&W) van de gemeente Montfoort in met het realiseren van twee (woonwagen) standplaatsen. Dit besluit vloeide voort uit de ruimte in de vigerende woonvisie voor twee tot zes nieuwe (woonwagen)standplaatsen en de belangstellendenregistratie. Omdat de belangstellendenregistratie het aantal van twee nieuw te realiseren plaatsen overtrof, besloot het college van B&W tevens tot het ontwikkelen van woonwagenbeleid, dat haar in staat stelt in de toekomst beslissingen te nemen over aanvragen voor woonwagenstandplaatsen.
Het uitgewerkte woonwagenbeleid is tijdens de raadsvergadering 28 September in stemming gebracht en verworpen.
Gezien het belang van het onderwerp heeft het Progressief Akkoord Montfoort een initiatief voorstel uitgewerkt voor een woonwagenbeleid. Dit voorstel is gebaseerd is op het eerste concept, maar met een aantal wezenlijke aanpassingen om tegemoet te komen aan de door partijen naar voren gebrachte bezwaren.
In dit initiatiefvoorstel leest u waarom de gemeente Montfoort woonwagenbeleid vaststelt en welk resultaat we willen bereiken. Het beleid stelt kaders voor het beschermen en faciliteren van de woonwagencultuur in de gemeente en doet uitspraken over het aantal nieuw te realiseren woonwagenplekken. Het beleid is onderdeel van het gemeentelijk woonbeleid, vastgelegd in de woonvisie.

1.2. Geschiedenis van het woonwagenbeleid in Nederland

Op 1 maart 1999 is de Woonwagenwet ingetrokken en werd het woonwagenbeleid gedecentraliseerd. Gemeenten werden formeel ontslagen van de verplichting om exclusief beleid voor woonwagenbewoners[1] te formuleren. Hierdoor werden allerlei bijzondere maatregelen en voorzieningen opgeheven die woonwagenbewoners en standplaatsen hadden om in het reguliere beleidsproces een plaats te krijgen. Met afschaffing van de Woonwagenwet hadden woonwagenbewoners geen uitzonderingspositie meer op de woningmarkt. Bijzondere rechten vervielen zoals het recht op een standplaats. Ook waren de woonwagenbewoners voortaan gewoon ‘burgers’, die zich slechts onderscheiden omdat ze in een woonwagen wonen. Wonen in een woonwagen was een wens geworden en geen recht.
Na het intrekken van de Woonwagenwet is het aantal woonwagenstandplaatsen in Nederland sterk verminderd. Dit was aanleiding voor woonwagenbewoners om hun positie bij verschillende instanties te agenderen. Hierop hebben nationale en Europese (rechtelijke) instanties zich uitgesproken over de invulling van mensenrechten en de huisvesting van woonwagenbewoners.
Op 12 juli 2018 heeft de minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties een brief en een beleidskader ‘Gemeentelijke woonwagen- en standplaatsenbeleid’ (hierna: beleidskader (2018) naar de Tweede kamer gezonden. Dit beleidskader is een handreiking waarvan de minister verwacht dat het aanleiding is voor gemeenten om woonwagenbeleid op te stellen c.q. aan te passen.

---

[1] **De term Woonwagenbewoners is een overkoepelende term voor Roma, Sinti en reizigers, hoewel deze groepen onderling culturele verschillen hebben, wordt de term woonwagenbewoners gebruikt om aan te geven dat zij behoren tot een gemeenschap waarvoor het leven in een woonwagen behoort tot hun culturele identiteit.**

1.3. Beleidskader ‘Gemeentelijke woonwagen- en standplaatsenbeleid’

De visie van de rijksoverheid die ten grondslag ligt aan het nieuwe beleidskader (2018) heeft als kern het beschermen van woonwagenbewoners tegen discriminatie, het waarborgen van hun mensenrechten en het bieden van rechtszekerheid en duidelijkheid. Concreet betekent dit:

- het beleid voor woonwagens en standplaatsen is vast onderdeel van het volkshuisvestingsbeleid, zijnde de woonvisie;
- het beleid dient voldoende rekening te houden met en ruimte te geven voor het woonwagenleven van woonwagenbewoners;
- hiervoor is nodig dat de behoefte aan standplaatsen helder is;
- woningcorporaties voorzien in de huisvesting van woonwagenbewoners voor zover deze tot de doelgroep behoren;
- de afbouw van standplaatsen is niet toegestaan (behoudens uitzonderlijke omstandigheden) zolang er behoefte is aan standplaatsen;
- een woonwagenzoekende woonwagenbewoner die dit wenst, heeft binnen een redelijke termijn kans op een standplaats. Vergelijkbaar met de wachttijd voor een sociale huurwoning.

Met voorliggend woonwagenbeleid wil de gemeente Montfoort voldoen aan de visie van de Rijksoverheid, zoals vastgelegd in het beleidskader (2018).

2. Juridische grondslag

2.1. Mensenrechtelijk kader

Het Ministerie van Binnenlandse zaken en Koninklijkrelaties heeft in 2018 het beleidskader uitgebracht. Het doel van dit beleidskader is het waarborgen van de specifieke woonbehoefte van woonwagenbewoners. Dit beleidskader (2018) fungeert als grondslag voor het onderhavige beleid en is gebaseerd op de adviezen van zowel het College voor de Rechten van de Mens als de Nationale Ombudsman en op uitspraken van het Europese Hof voor de Rechten van de Mens.
Het beleidskader (2018) dwingt juridisch geen extra standplaatsen af. Maar de Rijksoverheid, provincies en gemeenten dienen wel te voldoen aan de mensenrechtelijke verplichtingen, zoals vastgelegd in het Europees Verdrag voor de Rechten van de Mens en onze Grondwet2. Het Europees Hof voor de Rechten van de Mens heeft tevens bepaald dat leven in een woonwagen een essentieel onderdeel is van de cultuur van Roma, Sinti en woonwagenbewoners. Deze woonwagencultuur is in Nederland inmiddels benoemd tot immaterieel cultureel erfgoed en wordt door mensenrechten beschermd. Het juridisch mensenrechtelijk kader wordt gevormd door drie grondbeginselen: recht op huisvesting, recht op gelijke behandeling en recht op gezinsleven. Onderstaand worden deze drie grondbeginselen kort toegelicht.

Recht op huisvesting[3]

Op grond van artikel 22 van de Grondwet heeft de overheid een inspanningsverplichting om voor iedereen te voorzien in adequate huisvesting. De overheid heeft een inspanningsverplichting om te voorzien in onder meer veilige, passende en betaalbare huisvesting, waarbij ook rekening wordt gehouden met culturele identiteit. Hierdoor heeft het recht op huisvesting ook gevolgen voor de wijze waarop wordt voorzien in de huisvesting van woonwagenbewoners.
Het beleidskader (2018) stelt: “Het grondrecht geeft echter geen recht op woonruimte, maar het beleid moet erop gericht zijn dat slechts in noodgevallen een situatie van onvoldoende aantal wooneenheden zou bestaan. Er is bewust voor gekozen om de nadere uitwerking op lokaal niveau over te laten aan de wetgevende en besturende organen[4]”. Het is vervolgens aan gemeenten om op lokaal niveau invulling te geven aan de huisvestings- en woningwet in hun gemeentelijk woonbeleid.

---

[2] in het bijzonder de artikelen 8 EVRM (recht op gezinsleven) en 14 EVRM (verbod van discriminatie) en artikel 22 Grondwet (recht op huisvesting).

[3] Internationaal Verdrag inzake economische, sociale en culturele rechten (artikel 11, eerste lid), Herzien Europees Sociaal Handvest (artikel 31), Handvest van de Grondrechten van de Europese Unie (artikel 31, lid 3), Grondwet (artikel 22, lid 2).

[4] Beleidskader ‘Gemeentelijke woonwagen- en standplaatsenbeleid’ 2018, pag 14.

Recht op gelijke behandeling en verbod op discriminatie[5]

Het gelijkheidsbeginsel houdt in dat woonwagenbewoners niet nadeliger mogen worden behandeld vanwege het feit dat zij woonwagenbewoners zijn. Het materiële gelijkheidsbeginsel houdt in dat ongelijke gevallen ongelijk behandeld mogen worden naarmate hun verschil. Bij woonwagenbewoners gaat het om ongelijke gevallen, omdat deze specifieke woonvorm (een woonwagen) voor hen een wezenlijk onderdeel is van hun cultuur en identiteit. Daarom kan hun woonbehoefte niet gelijk gesteld worden aan bewoners van reguliere woningen.
De bijzondere beschermingspositie van woonwagenbewoners vloeit voort uit het gelijkheidsbeginsel. Het College voor de Rechten van de Mens heeft hierover geoordeeld dat een uitsterfbeleid, dat gericht is op het laten verdwijnen van woonwagenbewoning in een gemeente, discriminerend is. Tevens heeft het College voor de Rechten van de Mens bepaald dat gemeentelijk beleid dat gericht is op het reduceren van standplaatsen strijdig kan zijn met het discriminatieverbod en de mensenrechten; zeker wanneer daarbij geen rekening wordt gehouden met de behoefte aan standplaatsen.

Recht op eerbiedigen van privé-, familie-, en gezinsleven[6]

In het Europees Verdrag van de Rechten van de Mens (EVRM) is in artikel 8 bepaald dat een ieder recht heeft op respect voor zijn privé leven, zijn familie- en gezinsleven, zijn woning en zijn correspondentie. Voor het bepalen of een woonwagen valt aan te merken als een woning is bepalend dat de bewoner een voldoende en voortdurende band heeft met een specifieke woonwagen(standplaats). Ook als een woonwagenbewoner niet officieel ingeschreven staat op een woonwagenlocatie, de wagen wordt gehuurd of illegaal bewoond, deze toch aangemerkt kan worden als zijn of haar ‘home’.
Woonwagenbewoners hebben een van generatie op generatie overgedragen cultuur waarbij het wonen in onderlinge verbondenheid in een woonwagen bepalend is. Daarom is het onvoldoende om woonwagenbewoners reguliere huisvesting te bieden en geen rekening te houden met hun specifieke woonbehoefte. Dit betekent niet dat iedere woonwagenbewoner per direct een standplaats moet krijgen, maar wel dat er binnen afzienbare termijn kans op een standplaats moet zijn. Niet van belang is of een woonwagenbewoner tijdelijk in een reguliere woning heeft gewoond. Zolang de bewoner de intentie had om terug te keren naar het woonwagenleven, dient rekening gehouden te worden met deze woonbehoefte.

---

[5] Internationaal Verdrag inzake de uitbanning van alle vormen van rassendiscriminatie (artikel 5, onderdeel e, onder iii), Europees verdrag voor de Rechten van de Mens (artikel 14), handvest van de Grondrechten van de Europese Unie (artikel 21), Richtlijn nr. 2000/43/EG houdende toepassing van het beginsel van gelijke behandeling van personen ongeacht ras of etnische afstamming, Grondwet (artikel 1), Algemene wet gelijke behandeling.

[6] Europees verdrag voor de Rechten van de Mens (artikel 8), Grondwet (artikel 10).

2.2. Huisvestingswet 2014

De gemeenten zijn op grond van de Huisvestingswet primair verantwoordelijk voor het beleid ten aanzien van, en het toezicht op, woonruimteverdeling. Dit behelst het treffen van de benodigde maatregelen ten behoeve van een goede huisvesting voor ingezetenen, ongeacht of zij in een woning, een woonwagen of een woonschip willen wonen[7].
Een gemeente kan op grond van artikel 2, eerste lid van de Huisvestingswet gebruik maken van de bevoegdheid om 'voorrang' te geven aan bepaalde groepen die te maken hebben met schaarste aan woonruimte. De VNG stelt: "Dit wordt gelegitimeerd indien sprake is van onevenwichtige en onrechtvaardige effecten van schaarste aan woonruimte. Deze exclusieve regeling van overheidsinterventie betekent in het geval van gebleken schaarste van woonwagenstandplaatsen voor woonwagenbewoners, en overeenkomstig met het mensenrechtenkader, dat huisvestingsbeleid voor deze groep gericht moet zijn op de bevordering van het kunnen wonen in een woonwagen, als onderdeel van de culturele identiteit, waarbij de gemeente een specifieke regeling mag treffen voor deze groep[8]."
Daarnaast bevat de Huisvestingswet mogelijkheden om in de gemeentelijke huisvestingsverordening specifieke regels voor woonwagens te treffen.

2.3. Woningwet

De Woningwet bevat naast de term standplaats ook de specifieke term woonwagen. Een voor bewoning bestemd gebouw kan ingevolge artikel 1 eerste lid van de Woningwet, als woonwagen worden aangemerkt als deze is geplaatst op een standplaats als bedoeld in artikel 1 eerste lid van deze wet. Hieruit blijkt dat standplaatsen en woonwagens een erkende woonvorm zijn.
De Woningwet beschrijft de taken en verantwoordelijkheden van woningcorporaties en gemeenten. Artikel 42 van de Woningwet stelt dat gemeenten een woonbeleid dienen vast te stellen. Dit woonwagenbeleid is onderdeel van het gemeentelijk woonbeleid, vastgelegd in een woonvisie. In de woonvisie kan de gemeente aangeven welke volkshuisvestelijke opgave er wordt gezien voor woningcorporaties, ook op het gebied van woonwagens en standplaatsen.

[7] Wegwijzer gemeentelijk woonwagen- en standplaatsenbeleid, VNG, pag. 19.
[8] Wegwijzer gemeentelijk woonwagen- en standplaatsenbeleid, VNG, pag. 19.

3. Doelstelling van het woonwagenbeleid

Het beleidskader (2018) is leidend geweest bij het opstellen van voorliggend woonwagenbeleid. Het doel van dit beleid is om vraag en aanbod voor de komende tien jaar zo goed mogelijk op elkaar af te stemmen om te voldoen aan mensenrechten van deze doelgroep. Hierbij worden de woningcorporatie GroenWest en de woonwagenzoekende bewoners uitdrukkelijk betrokken.
Het opstellen van het woonwagenbeleid is een lastig vraagstuk gebleken. Niet in de laatste plaats omdat er anno 2021 nog onvoldoende geput kan worden uit voorbeelden in den lande. Ook speelt de grote druk op de woningmarkt een rol. De gemeente Montfoort is gelegen in een omgeving met veel regionale druk op de woningmarkt.

3.1. Belangenafweging met regulier woningzoekenden

De gemeente Montfoort wil in deze nota ook aandacht besteden aan de belangenafweging van woonwagenzoekende woonwagenbewoners tegen die van regulier woningzoekenden. Want als in een gespannen woningmarkt de gemeente woonwagenbewoners het voorrecht gunt om op een eigen locatie in woonwagens te wonen, lijkt dat op gespannen voet te staan met het gelijkheidsbeginsel, dat juist vergt dat burgers gelijk behandeld worden.
De Nationale Ombudsman heeft dit dilemma in 2017 al gesignaleerd. Hij stelt dat het gelijkheidsbeginsel een bredere uitleg vergt, waarin ook plaats is voor ongelijke behandeling van ongelijke gevallen: “De behoefte van woonwagenbewoners aan standplaatsen is uitdrukking van een eigen culturele identiteit die zij met familie op woonwagenlocaties willen voortzetten. Deze culturele identiteit is door diverse mensenrechtenorganisaties inmiddels erkend als een mensenrecht. Een speciaal woonbeleid is dan ook, via een recht op culturele identiteit, een uitwerking van het idee: ‘ongelijke gevallen, ongelijk behandelen’ omdat de woonwagenbewoners, voor hun behoefte aan standplaatsen althans, op grond van hun culturele identiteit niet zonder meer gelijk gesteld kunnen worden aan andere burgers” [9].
De belangenafweging tussen woonwagenbewoners en reguliere woningzoekenden overstijgt het reguliere woonvraagstuk. Het mensenrechtelijk kader weegt zwaarder, evenals de benoeming van de woonwagencultuur tot immaterieel cultureel erfgoed. De bescherming van de culturele identiteit van woonwagenbewoners vergt dat het aanbod van standplaatsen in redelijke verhouding moet staan tot de daadwerkelijke vraag[10] en dat de wachttijd vergelijkbaar is met die voor een sociale huurwoning.
Met voorliggend woonwagenbeleid wil de gemeente Montfoort voldoen aan de veranderde en versterkte positie van woonwagenbewoners. Daar waar in het verleden het beleid gericht was om woonwagenbewoners te integreren in de samenleving, is het er nu op gericht om de woonwagencultuur te beschermen en te faciliteren.

[9] Pag 43, ‘Woonwagenbewoner zoekt standplaats, een onderzoek naar de betrouwbaarheid van de overheid voor woonwagenbewoners’ (17 mei 2017), Nationale Ombudsman.

[10] Pag 29, ‘Woonwagenbewoner zoekt standplaats, een onderzoek naar de betrouwbaarheid van de overheid voor woonwagenbewoners’ (17 mei 2017), Nationale Ombudsman.

4. Huidige situatie in gemeente Montfoort

4.1. Geschiedenis en huidige situatie kamp in Linschoten

In de gemeente Montfoort is thans één woonwagenlocatie gevestigd, aan de Jacob van Barneveldstraat 48 t/m 54 te Linschoten. De locatie en de vier woonwagens zijn eigendom van GroenWest en worden in het sociale segment verhuurd. Sinds 2012 hebben zich geen mutaties voorgedaan.
Tot 2012 waren de wagens in eigendom van de bewoners en sterk verouderd. In de loop der jaren waren er illegaal wagens bij geplaatst voor familieleden. De gemeente Montfoort zocht in 2011 contact met de woonwagenbewoners. Door de ontwikkeling van het naastgelegen woningbouwproject Zorgvliet was een herstructurering of verplaatsing van het kamp gewenst. Na een uitvoerig overlegproces tussen de bewoners, de gemeente en GroenWest besloten de huidige bewoners van het kamp om niet te verhuizen naar een andere, grotere locatie. Hun woonwagens werden in 2012 afgekocht door GroenWest, met een bijdrage van de gemeente Montfoort. GroenWest bouwde voor hen vier nieuwe, versteende en energiezuinige woonwagens.
De consequentie van de keuze voor herstructurering was dat de illegaal geplaatste wagens werden verwijderd. Via GroenWest werden de bewoners bemiddeld naar een huurwoning of kochten zelf een woning. Sinds 2018 hebben zij aangegeven terug te willen naar een woonwagen en zich geregistreerd op de belangstellendenlijst.

4.2. Toewijzingsregels en belangstellendenregistratie

De regionale huisvestingsverordening is een instrument voor eerlijke en rechtvaardige verdeling van schaarse sociale woonruimte. Na publicatie van het beleidskader (2018) heeft de gemeente Montfoort haar huisvestingsverordening aangepast. Er zijn toewijzingsregels voor woonwagenstandplaatsen opgenomen, evenals dat de woningcorporatie en de gemeente een belangstellendenregistratie bijhouden.
De vigerende toewijzingsregels voor standplaatsen zijn opgenomen in de Huisvestingsverordening regio Utrecht 2019, gemeente Montfoort onder artikel 2.6.3b. Uitgangspunt van de toewijzing is het afstammingsbeginsel. Toewijzing geschiedt via het woongroepmodel. Bij de toewijzing van een vrijkomende standplaats geldt niet de plek op de wachtlijst maar in welke mate de belangstellende familiebanden heeft met de vertrekkende huurder. Familiebanden in de eerste lijn hebben voorrang.
Bij GroenWest hebben zich sinds 2015 belangstellenden gemeld. Zowel in 2018 als na het collegebesluit d.d.15 december 2020 meldden zich meer belangstellenden aan. Daarop heeft een ambtenaar van de gemeente telefonisch[11] contact met hen opgenomen en actief uitgevraagd of er belangstellenden zijn in de familie. Inmiddels bestaat er één belangstellendenregistratielijst, die wordt beheerd door GroenWest en de gemeente Montfoort.

[11] Door de Covid 19 crisis zijn geen huisbezoeken afgelegd, maar zijn telefonisch gesprekken gevoerd.

5. Behoefte aan (woonwagen)standplaatsen in beeld

Om woonwagenbeleid op te stellen is het nodig dat de behoefte aan standplaatsen helder is, zodat de gemeente het aantal standplaatsen en woonwagens in verhouding kan brengen tot de daadwerkelijke vraag. Niet van belang is of een woonwagenbewoner tijdelijk in een reguliere woning heeft gewoond. Zolang men de intentie had om terug te keren naar het woonwagenleven, dient rekening gehouden te worden met de woonbehoefte.

5.1. Hoe groot is de behoefte aan (woonwagen)standplaatsen?

Er is telefonisch contact gezocht met verschillende woonwagenzoekende bewoners uit de gemeente Montfoort. Binnen de gemeenschap is bekend geworden dat Montfoort een inventarisatie deed naar de lokale behoefte aan standplaatsen. Geïnteresseerden konden contact opnemen met de gemeente en vervolgens door een formulier in te vullen hun interesse voor een standplaats kenbaar maken. De belangstellendenregistratielijst bestaat uit inwoners van de gemeente Montfoort met een afstammingsbeginsel tot het kamp in Linschoten. Daarnaast zijn er twee inwoners met een afstammingsbeginsel tot een kamp buiten de gemeente Montfoort. Zij wonen sinds 1998 in Montfoort. De inventarisatie naar de behoefte aan standplaatsen geeft het volgende beeld:

- De grootste vraag komt van (klein)kinderen van de huidige bewoners van het kamp in Linschoten. Zij wonen zelfstandig, doch niet in familieverband en niet in een wagen. Zij wensen terug te keren naar een woonwagenleven.
- Er is een vraag van inwonende kinderen en familieleden naar een eigen woonwagen. Sommigen zijn (deels) opgegroeid in een woonwagen. Anderen hebben nooit in een woonwagen gewoond. Allen hebben de wens om te verhuizen naar een eigen woonwagen.
- Er is een vraag van spijtoptanten, die zijn opgegroeid in een woonwagen buiten de gemeente, maar nu woonachtig en geworteld in de gemeente Montfoort. De spijtoptanten wonen in een reguliere woning, maar hebben de behoefte om terug te keren naar een woonwagen.
- Binnen 5 tot 10 jaar is er ook een vraag te verwachten van kinderen, die nu jonger dan 18 jaar zijn.

Opgave gemeente Montfoort	Vraag
Inwonende kinderen en familie van 18 jaar of ouder	5
Zelfstandig wonende kinderen van de huidige bewoners kamp Linschoten	3
Spijtoptanten met een band kamp Linschoten	1
Spijtoptanten zonder een band kamp Linschoten	1
Vraag van kinderen jonger dan 18 jaar binnen 5 jaar	2
Totale vraag	12 plaatsen
Vraag van kinderen jonger dan 18 binnen 10 jaar	2

- Bij het realiseren van twaalf nieuwe plaatsen, komen er vier sociale huurwoningen vrij.
- De belangstellenden geven prioriteit aan het wonen in familieverband met ouders en kinderen. Er bestaat ook een wens om met broers en zussen en hun kinderen samen te leven.

De leeftijdsopbouw en wensen van de hoofdbewoners van het kamp in Linschoten hebben tot gevolg dat er tot op heden geen (natuurlijk) verloop is. Derhalve is er thans behoefte aan 12 woonwagenplaatsen, waarvan maximaal 10 met een woonwagen in de sociale huur. Daarnaast is er binnen tien jaar een vraag te verwachten van nu nog minderjarige kinderen.

5.2. Afbakening van de doelgroep belangstellenden

De huidige belangstellenden hebben een relatie met de gemeente Montfoort. Zij zijn

- opgegroeid op of woonachtig geweest het kamp in Linschoten; *of*
- familie van de kampbewoners in Linschoten; *of*
- spijtoptanten die meer dan tien jaar woonachtig zijn in de gemeente .

Gezien de schaarste op de regionale woningmarkt hanteert de gemeente Montfoort het afstammingsbeginsel als voorwaarde om in aanmerking te komen voor de nieuw te realiseren woonwagenstandplaatsen. De gemeente Montfoort wil zich inspannen voor belangstellenden met een familiaire relatie tot het huidige kamp in Linschoten. Daarnaast wil de gemeente Montfoort zich inzetten voor spijtoptanten met een afstammingsbeginsel, die meer dan tien jaar in de gemeente woonachtig zijn. Dit betekent dat belangstellenden, die aan één van deze criteria voldoen, aanspraak kunnen maken op een nog nieuw te realiseren woonwagenstandplaats in de gemeente Montfoort..

5.3. Bepalen redelijke wachttijd

De gemeente Montfoort ligt in een uitermate gespannen woningmarkt, waar (economische) daklozen geen uitzondering zijn en een urgentieregeling is beperkt tot de meest schrijnende gevallen. Voor woningzoekenden die uiteindelijk een sociale huurwoning bemachtigen, is het niet vanzelfsprekend dat de fel begeerde woning aan al hun wensen voldoet. En hoe beperkter het budget, hoe groter de kans dat de woning niet alle wensen vervult.
In de woningmarktregio Utrecht, waar de gemeente Montfoort deel van uitmaakt, worden de begrippen wacht- en zoektijd gehanteerd om aan te geven hoe lang een woningzoekende naar een sociale huurwoning zoekt. Het begrip wachttijd lijkt te suggereren dat woningzoekenden op een wachtlijst staan tot ze aan de beurt zijn voor een corporatiewoning. Dat is echter een misvatting. De corporaties in de regio Utrecht bieden hun woningen aan via advertenties op www.woningnet.nl. Woningzoekenden die in aanmerking willen komen voor deze woningen, moeten zelf op deze woningen reageren. De term wachttijd wordt in de woonruimteverdeling gebruikt om aan te geven hoe lang woningzoekenden erover hebben gedaan sinds hun inschrijving om een woning te vinden. De inschrijfduur wordt gemeten vanaf de datum waarop de woningzoekende zich heeft ingeschreven bij www.woningnet.nl. De zoekduur wordt gemeten vanaf de datum waarop de woningzoekende voor het eerst op een woning heeft gereageerd. Bij de meeste verhuringen is de zoekduur aanzienlijk korter dan de inschrijfduur. Woningzoekenden staan vaak eerst een tijd passief ingeschreven, om inschrijfduur (wachttijd) op te bouwen, en gaan daarna pas actief reageren op een woning.

Onderstaande de wacht- en zoektijd voor een sociale huurwoning in de gemeente Montfoort.

	2019	2020
Wachttijd	8,3 jaar	8,4 jaar
Zoektijd	4,9 jaar	3,9 jaar

De vraag is of een gemiddelde wachttijd voor een sociale huurwoning een reële vergelijking is voor de wachttijd voor een doorgaans zeer specifiek product als een standplaats. De gemiddelde mutatiegraad van een standplaats (waar men soms wel het hele leven blijft wonen) ligt aanzienlijk lager dan bij een gemiddelde sociale huurwoning. Dat geldt zeker als het een gemeente betreft in een regio met een zeer krappe woningmarkt. De wachttijd voor een standplaats kan beter met een ander woonproduct met een vergelijkbare mutatie- en reactiegraad worden vergeleken. Voor specifieke, schaarse woningen is de gemiddelde wachttijd langer dan 8,4 jaar.
Het beleidskader en de Nationale Ombudsman stellen dat een woonwagenzoekende woonwagenbewoner binnen een redelijke termijn uitzicht dient te hebben op een standplaats; vergelijkbaar met de wachttijd voor een sociale huurwoning[12]. De gemeente Montfoort gaat ervan uit dat een standplaats vergelijkbaar is met een specifieke en schaarse sociale huurwoning. Als een woonwagenzoekende zich heeft ingeschreven op de belangstellendenregistratielijst voor woonwagens, mag hij er van uitgaan dat er in de gemeente Montfoort na acht tot tien jaar een woonwagenplaats en/of woonwagen beschikbaar is. Hierbij is niet van belang of het een huur- of koopplaats betreft.

[12] Pag 12, 'Woonwagenbewoner zoekt standplaats, een onderzoek naar de betrouwbaarheid van de overheid voor woonwagenbewoners' (17 mei 2017), Nationale Ombudsman. En pag. 15 beleidskader (2018).

6. Rollen en verantwoordelijkheden

Rijksoverheid

De rijksoverheid is (inter)nationaal rechtelijk aanspreekpunt voor naleving van de mensenrechten. Ook wanneer zij de verantwoordelijkheid voor het (woon)beleid heeft overgedragen aan gemeenten. Vanuit de systeemverantwoordelijkheid die de rijksoverheid heeft, bewaakt zij de ontwikkeling van het aantal standplaatsen door de jaren heen en is zij verantwoordelijk voor de nakoming van internationale (mensenrechten-)verdragen. Binnen de interbestuurlijke verhoudingen houdt de rijksoverheid toezicht op de provincies en op gemeenten voor die terreinen waar de provincies geen taak en expertise hebben, zoals mensenrechten.

Provincie Utrecht

De provincie Utrecht houdt toezicht op de gemeenten in haar provincie. Het gaat om de kerntaken in het ruimtelijk-fysieke domein, zoals nieuwbouw, ruimtelijke ordening, huisvesting. Ook de huisvesting van woonwagenbewoners valt hier onder. Tevens kan de provincie een rol spelen bij de inventarisatie van de behoefte aan standplaatsen en/of locaties. Gemeenten voeren bij de voorbereiding van het bestemmingsplan onder meer overleg met de provincie. Hierbij kan ook de regionale behoefte aan woonwagenstandplaatsen besproken worden.

Gemeente Montfoort

De gemeente Montfoort is verantwoordelijk voor het lokale woonbeleid, dat is vastgelegd in de woonvisie. Het woonwagenbeleid is, na vaststelling door de gemeenteraad, onderdeel van de woonvisie. De gemeente is verantwoordelijk voor de ruimtelijke ordening. Via het bestemmingsplan (in de toekomst het omgevingsplan) dient de gemeente vast te leggen waar de kavels voor standplaatsen zijn en hoeveel dat er zijn. Voor woonwagenbewoners met een huishoudinkomen boven de € 44.655 (peildatum 1 januari 2021) kan de gemeente vrije sector huur of koopkavels aanwijzen in het bestemmingsplan. Ook is de gemeente verantwoordelijk voor het beheer van de openbare ruimte en voor de handhaving van o.a. bouwvoorschriften.

De woningcorporatie

(Meer)jaarlijks maken woningcorporaties, huurdersvertegenwoordigers en de gemeente prestatieafspraken over het gemeentelijk woonbeleid, zoals vastgelegd in de woonvisie. Van woningcorporaties wordt verwacht dat zij in redelijke mate een bijdrage leveren aan dat woonbeleid. De exacte opgave van de corporatie wordt op basis van het tripartite overleg tussen gemeente, corporatie en huurders vastgelegd in de prestatieafspraken. Woningcorporaties zijn verantwoordelijk voor de huisvesting van huishoudens met een inkomen tot de sociale inkomensgrens van € 40.024 (peildatum 1 januari 2021), zoals vastgelegd in art. 48 van de Woningwet. Ook woonwagenbewoners met een inkomen tot die grens behoren tot de doelgroep van woningcorporaties. Ook woningcorporaties hebben onder de Algemene wet gelijke behandeling een verplichting om te voldoen aan de non-discriminatie standaarden.

Woonwagens met een huurprijs vanaf € 633,25 tot de liberalisatiegrens van € 752,33 mogen worden toegewezen aan huishoudens met een inkomen tot € 44.655 (peildatum 1 januari 2021)[13].

Bewoners

Woonwagenzoekende woonwagenbewoners die in aanmerking willen komen voor een woonwagen in de sociale huur dienen zich in te schrijven bij www.woningnet.nl. Alleen met een geldig woningnetnummer kan men zich als belangstellende registreren bij de woningcorporatie. Woonwagenbewoners die niet in aanmerking komen voor sociale huur kunnen zich als belangstellende registreren bij de gemeente.

[13] Zie huisvestingsverordening regio Utrecht 2019 voor de gemeente Montfoort.

7. Hoe faciliteert de gemeente Montfoort de behoefte aan (woonwagen)standplaatsen?

De gemeente heeft een mensenrechtelijke inspanningsverplichting voor woonwagenzoekende woonwagenbewoners. Hoewel er geen sprake is geweest van een officieel vastgesteld afbouwbeleid van standplaatsen in de gemeente Montfoort, is het beleid er sinds 2011 vooral op gericht geweest om de status quo van vier woonwagens te handhaven. Vóór 2011 was het officieuze beleid om woonwagenbewoners te stimuleren tot verhuizing naar een reguliere woning.
Het college van B&W heeft op 15 december 2020 ingestemd met de realisatie van twee[14], (woonwagen)plaatsen. Om aan de doelstelling van deze nota te voldoen, spant de gemeente Montfoort zich in om binnen acht tot tien jaar nog maximaal 10 extra woonwagenplekken te realiseren. Daarnaast is er binnen circa tien jaar een nieuwe vraag van twee - nu nog minderjarige kinderen - te verwachten. Totaal zal op basis van de huidige vraag de gemeente Montfoort zich inspannen om binnen de komende 10 jaar locaties te vinden voor al deze (woonwagen)plaatsen.
Na realisatie van deze opgave zal de toekomstige vraag worden opgevangen binnen de huidige woonwagenlocaties. Door de uitbreiding neemt immers de kans op verloop toe.

7.1. Mogelijke locaties voor nieuwe woonwagenplaatsen

Wonen in familieverband is een belangrijk kenmerk van het woonwagenleven. Om het leven in familieverband te borgen, wil de gemeente Montfoort zorgen voor een gemengde locatie met een mix van standplaatsen. Van huurwagens waarvoor een inkomensgrens voor sociale huur geldt tot koopwagens en vrije sector huur.
In eerste instantie is gedacht aan uitbreiding van het huidige kamp in Linschoten. Maar in het verleden hebben bewoners van omliggende woningen zich verzet tegen het plan om sociale huurwoningen te bouwen in de nabijheid van het kamp. Dat plan heeft het college van B&W onder druk van de omwonenden en de gemeenteraad toen ingetrokken. Vervolgens is een prijsvraag uitgeschreven voor een alternatief plan. Een plan voor 17 koopwoningen is daarbij als winnaar uit de bus gekomen. Er is veel belangstelling voor deze woningen en het plan gaat naar verwachting nog dit jaar (2022) in aanbouw. Naast omwonenden kunnen ook de kersverse kopers zich verzetten tegen uitbreiding van het bestaande kamp. Dit zal de plantontwikkeling vertragen en onder druk zetten.
Het is realistischer om nieuwe standplaatsen op te nemen in plannen die nog 'in ontwikkeling' zijn en waarbij het programma van eisen en het bestemmingsplan nog vastgesteld moet worden. Vanuit de ambtelijke organisatie wordt gedacht aan de mogelijk nieuwe uitbreidingslocatie (Bleek, IJsselvreugd, Doeldijk). Hierbij zal per locatie maximaal één cluster van zes worden ontwikkeld. Het voordeel van een uitbreidingslocatie is dat dit de mogelijkheid biedt om een optimale invulling te realiseren van zowel aan de woonwensen van de bewoners, als aan de integratie in de omgeving. Verder zorgt de koppeling aan uitbreidingslocatie voor logische planning van de plaatsen.
Om recht te doen aan leven in familieverband worden de plekken verdeeld over twee clusters van zes.

[14] In de Woonvisie heeft de gemeenteraad reeds ingestemd met realisatie van twee nieuwe plekken. De gemeenteraad wordt derhalve gevraagd in te stemmen met tien nieuwe plekken binnen acht jaar.

7.2. Integratie Woonvisie

Uitgangspunt van deze woonwagenvisie is dat het een integraal onderdeel gaat vormen van de woonvisie zoals vastgesteld in december 2020. In deze woonvisie is vastgesteld dat er in de gemeente Montfoort 430 woningen gebouwd gaan worden tot 2030. Het in deze woonwagenbeleid genoemde aantal plaatsen komt bovenop de geplande 430 woningen en heeft dus geen invloed op de huidige woningbouw plannen. Door doorstroming komen er zelf een aantal woningen extra ter beschikking.

7.3. Overleg met bewoners

De realisatie van nieuwe standplaatsen is maatwerk en woonwagenbewoners dienen de mogelijkheid te krijgen om te participeren in de besluitvormingsprocedure ten aan zien van het woonwagenbeleid, zodat zij hun belangen naar voren kunnen brengen[15]. De gemeente Montfoort wil in samenspraak met belangstellenden en de woningcorporatie de mogelijkheden, de woonwensen en de locaties te bespreken. Bewonerswensen, de ruimtelijke en financiële mogelijkheden worden in openheid besproken, evenals een rangorde en verdeling van de nieuwe plaatsen. Ook is er aandacht voor de prijs-kwaliteitverhouding van de sociale huurwagens.
Tijdens deze gesprekken kunnen specifieke woonwensen inzichtelijk worden. Tevens biedt het gesprek gelegenheid om deze woonwensen te prioriteren en aan te geven hoe specifieke woonwensen tot praktische bezwaren bij de realisatie kunnen leiden en gevolgen kunnen hebben voor de termijn waarop de opgave gerealiseerd wordt.

[15] Pag 18. Wegwijzer gemeentelijk woonwagen en standplaatsenbeleid 2021, VNG.

8. Randvoorwaarden en uitgangspunten voor nieuw te ontwikkelen locaties

Nieuw te ontwikkelen locaties worden alleen ontwikkeld voor meerdere woonwagens. Er worden geen soloplekken gerealiseerd. Volgens de Woningwet is een woonwagen een bouwwerk, net als een reguliere woning. Woonwagens moeten derhalve ook voldoen aan de regels van het bouwbesluit, bestemmingsplan en de gemeentelijke bouwverordening. Daarnaast moet worden voldaan aan redelijke eisen van welstand om te voorkomen dat er een wildgroei aan stijlen ontstaat. De voorkeur gaat uit naar twee clusters van zes woningen per cluster, met moeilijk te verplaatsen woonwagens. De woonwagens dienen bij plaatsing nieuw te zijn en de afbakening van de twee clusters dient te passen in de groene, landelijke omgeving van de gemeente Montfoort

8.1. Brandveiligheid

Over de brandveiligheid van woonwagenlocaties bestaat soms onduidelijkheid want diverse factoren spelen een rol: de bouwtechnische eigenschappen van de woonwagen, de aankleding, inrichting, het cluster, het gebruik van de woonwagen en het gebruik van de ruimte rond de woonwagen. De voormalige VROM-inspectie heeft een bruikbare handleiding opgesteld, ‘Handreiking Brandveiligheid van woonwagens en woonwagencentra’.
Als kader voor brandveiligheid van nieuw te ontwikkelen woonwagenlocaties in de gemeente Montfoort geldt het vigerend Bouwbesluit en de handreiking van de voormalige VROM-inspectie. Met deze handreiking kan een gemeente de brandveiligheid goed regelen. De VROM-inspectie geeft hiervoor praktische tips en voorbeelden. Tevens wordt ingegaan op vigerende wet- en regelgeving.

8.2. Toewijzing bij nieuw te ontwikkelen locaties

In de Huisvestingsverordening regio Utrecht 2019, gemeente Montfoort, artikel 2.6.3b. is de toewijzing van vrijgekomen woonwagen(plaatsen) geregeld via het woongroep model, waarbij zittende bewoners een nieuwe bewoner voordragen. Maar bij een nieuwe locatie kan niet worden voorgedragen door zittende bewoners. Dan heeft de langste wachtduur op de belangstellendenregistratie voorrang. Er kunnen redenen zijn om af te wijken van het toewijzingsproces en te kiezen voor maatwerk. Burgemeester en wethouders behouden het recht om in te grijpen in het toewijzingsproces.

8.3. Beheer

Het beheer en onderhoud van de woonwagenstandplaats (en woonwagen) wordt uitgevoerd door de eigenaar. Dit kan een particuliere eigenaar of een corporatie zijn. Deze partijen en de huurders van een woonwagenstandplaats staan gezamenlijk voor het doel dat de woonwagenlocaties schoon, heel en veilig zijn én ook blijven..

8.4. Toezicht en handhaving

Gemeenten hebben een rol in de handhaving van wet- en regelgeving op woonwagenlocaties. Het gaat om handhaven op het gebied van bouwregelgeving en regels op het gebied van ruimtelijke ordening. De toezicht en handhaving op openbare orde en veiligheid is conform het integraal veiligheidsplan 2019-2022 van de gemeente Montfoort. Een woonwagenlocatie dient te voldoen aan alle wettelijke kaders. Als wettelijke regels of vergunningvoorschriften niet worden nageleefd bieden de Gemeentewet en de Algemene wet bestuursrecht de mogelijkheden om sanctionerend op te treden met een last onder bestuursdwang en/of het opleggen van een last onder dwangsom.

8.5. Koopstandplaatsen en koopwoonwagens

De gemeente maakt het mogelijk dat woonwagenbewoners, die een standplaats willen kopen, hiertoe de gelegenheid krijgen. Hierbij hanteert de gemeente de volgende kaders:

- Gronden worden beschikbaar gesteld volgens het vigerende grondprijsbeleid van de gemeente Montfoort.
- Koop, erfpacht, verkoop en doorverkoop van een standplaats (met eventuele woonwagen) kan alleen aan personen die voldoen aan het vereiste van het afstammingsbeginsel, het woonwagenbeleid 2021 en de beleidsregel in de huisvestingsverordening.
- Koop en erfpacht van de gemeente Montfoort kan alleen plaatsvinden als het BiBob advies positief is,
- De standplaats en woonwagen zijn beide in bezit of in erfpacht van dezelfde persoon.

9. Verantwoording

Deze beleidsnota kwam tot stand door literatuuronderzoek en gesprekken met woonwagenzoekende woonwagenbewoners. Als basis is het beleidskader van de rijksoverheid gebruikt: ‘Gemeentelijk woonwagen- en standplaatsenbeleid’ (2018). Daarnaast is geput uit het rapport van de Nationale Ombudsman uit 2017, ‘Woonwagenbewoner zoekt standplaats, een onderzoek naar de betrouwbaarheid van de overheid voor woonwagenbewoners’, uitspraken van het College voor de Rechten van de Mens en het Europees Verdrag voor de Rechten van de Mens. In mei 2021 publiceerde de VNG “Wegwijzer gemeentelijk woonwagen en standplaatsenbeleid”. Dit rapport is ook van nut geweest bij het opstellen van voorliggend beleid.