

Brondocument woonwagenstandplaatsen

2021



GEMEENTE HARDERWIJK

1. Inleiding

De gemeente vindt dat de woonwagencultuur blijvend aandacht en erkenning verdient. Wie woonwagenbewoners echt leert kennen en regelmatig contact onderhoud, krijgt meer inzicht in hun specifieke woonbehoefte en meer begrip voor de woonwagencultuur. Dat bewustwordingsproces kost tijd maar biedt ook perspectief.

Vanaf 2020 zijn we in gesprek met de werkgroep bestaande uit de Harderwijkse Vereniging voor het behoud van de Woonwagen Cultuur (HVWC), woningcorporaties UWOON en Omnia Wonen en een extern adviseur. Gezamenlijk hebben we gesproken over de verschillende aspecten die samenhangen met de huisvestingopgave voor woonwagenbewoners. Voortbordurend op het beleidskader van BZK is het doel te komen tot nieuw woonwagenbeleid voor Harderwijk. Tijdens de raadscommissie van december 2020 is het onderwerp woonwagenzaken uitvoerig aan bod gekomen. Dit alles heeft geleid tot het koersdocument *Woonwagens Harderwijk 2020*, welke nu ter besluitvorming wordt voorgelegd aan college en raad. De bron voor alle punten uit het koersdocument ligt in de besprekingen van de werkgroep. Voorliggend brondocument is een weergave van alle onderwerpen die in de werkgroep de revue zijn gepasseerd. Dit document schetst de problematiek en de mogelijke oplossingen rondom de huisvestingsopgave.

Een aantal onderwerpen is al ver uitgezocht, over een aantal onderwerpen is nog discussie en een aantal onderwerpen heeft nader onderzoek. Het brondocument moet worden gelezen als een werkdokument. De komende periode worden de onderwerpen verder uitgewerkt tot zij uiteindelijk landen in nieuw woonwagenbeleid.

2. Landelijke context

Voorgeschiedenis

Op 1 maart 1999 is de Woonwagenwet opgeheven. Woonwagenbewoners werden 'gewone' burgers met gelijke rechten en plichten en waren geen aparte huisvestingsdoelgroep meer. Het afstammingsbeginsel verviel. Een woonwagen en standplaats werd gelijk gesteld aan een woning. Tussen 2006 en 2009 verschenen diverse handreikingen vanuit de VROM-Inspectie. De aanbevelingen waren feitelijk gericht op verhuizing naar reguliere woningen. Corporaties werkten immers niet tot onvoldoende mee aan de overname van de woonwagenlocaties en/of de realisatie van nieuwe standplaatsen; bovendien konden zij niet gedwongen worden. In de handreikingen werden termen als 'uitsterfbeleid' en 'nuloptie' geïntroduceerd. De inhoud van de handreikingen was veelal gericht op handhaving en repressie (*aanleiding Vinkenslag 2003*); het einde van de woonwagenbewoning werd mogelijk. Veel gemeenten gingen over tot ontmanteling van standplaatsen die vrij kwamen. Het verhuren van standplaatsen en/of woonwagens is immers geen wettelijke taak van de gemeente. Sterker nog: het is de taak van woningcorporaties om te zorgen voor het bouwen, verhuren en beheren van 'woningen' voor mensen onder de sociale inkomensgrens en voor bijzondere doelgroepen.

In mei 2017 verscheen het rapport 'Woonwagewoner zoekt standplaats' van de Nationale Ombudsman en er volgde een aanklacht naar de minister: het geïntroduceerde 'uitsterfbeleid' moest komen te vervallen. Gemeenten moeten weer nieuwe standplaatsen gaan aanleggen op basis van een woonbehoefteonderzoek. Gelijke gevallen gelijk behandelen en ongelijke gevallen ongelijk behandelen. Uitsterfbeleid levert direct onderscheid; het treft alleen woonwagewoners. Ook als men kiest voor geen uitbreiding dan is dit uitsterfbeleid, daar de jongeren hun cultuur niet kunnen voortzetten. Er worden sinds 1999 immers geen nieuwe standplaatsen aangelegd.

In maart 2018 volgde hierop een advies van het College van de Rechten van de Mens. Zij stellen dat het leven in een woonwagen een essentieel onderdeel is van de cultuur; een cultuur die door mensenrechten wordt beschermd en als erfgoed is bestempeld. Het Rijk, lokale overheden en woningcorporaties zijn verplicht om de cultuur van woonwagewoners niet alleen te beschermen, maar ook te faciliteren. Gemeenten moeten daarom bij het huisvestingsbeleid rekening houden met woonbehoeften van woonwagewoners. Al naar gelang de behoefte, moeten gemeente en corporaties zorgen voor voldoende standplaatsen die het leven in familieverband mogelijk maken. Op 12 juli 2018 verscheen vanuit het Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties het 'Beleidskader gemeentelijk woonwagen- en standplaatsenbeleid'. Hierin wordt aangegeven dat de gemeente in samenwerking met de corporaties nieuwe standplaatsen moet aanleggen conform de uitkomsten van een inventarisatie naar de woonbehoefte van de woonwagewoners. Dit geldt ook voor woonwagewoners die willen terugkeren vanuit reguliere woningen ('spijtoptanten'). De eventuele uitbreiding van standplaatsen moet zijn opgenomen in de Woonvisie en de Prestatieafspraken. Een woningzoekende woonwagewoner die dit wenst, dient binnen redelijke termijn¹ kans te maken op een standplaats.

Het College voor de Rechten van de Mens (CRM) hanteert in zijn oordelen de volgende definitie van woonwagewoners: "*woonwagewoners die zich van generatie op generatie als zodanig manifesteren en die zich beschouwen als een bevolkingsgroep met een van andere bevolkingsgroepen te onderscheiden cultuur*".

Onder genoemde definitie rekent het CRM zowel woonwagewoners die afstammen van Roma en Sinti, als afstammelingen van klassieke 'reizigers'. De groep 'kermisexploitanten' komt weer voort uit de groep 'reizigers'. De gemeente kiest in het kader van de afbakening van de 'doelgroep' voor een meer pragmatische oplossing. In essentie, zo laat ook de definitie van woonwagewoners van het CRM zien, verwijst afstamming in dit verband naar mensen die in een woonwagen wonen en deel uitmaken van een familie die van generatie op generatie in een woonwagen woont of heeft gewoond. De gemeente kan daarom voor de peiling van de woonbehoeften van deze groep en voor het aanbrengen van een rangorde op de wachtlijst volstaan met het vaststellen van het woonadres van betrokkene, zijn ouders en/of grootouders.

Culturele identiteit

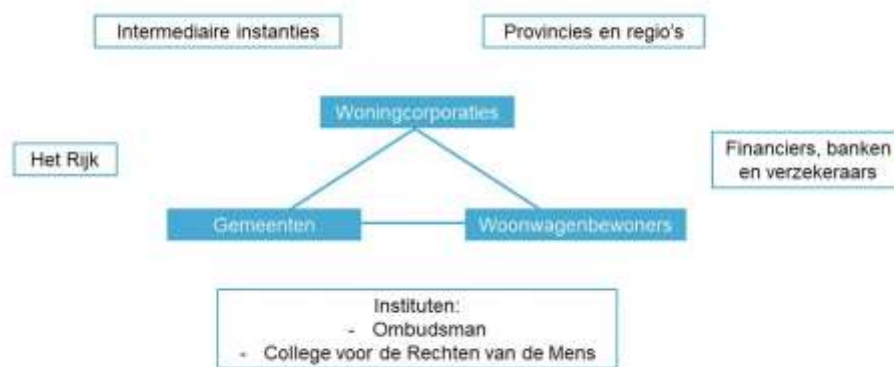
Een belangrijk aspect van de culturele identiteit van de woonwagewoner betreft de sterke sociale en familieverbanden. Dit uit zich in het gegeven dat woonwagewoners, van oudsher, veelal in families bij elkaar op één woonwagenlocatie wonen. Op die manier kan men dagelijks contact met elkaar onderhouden, op elkaars kinderen passen en voor ouderen zorgen als dat nodig is. Daardoor maken woonwagewoners niet of nauwelijks gebruik van geïnstitutionaliseerde voorzieningen².

² College voor de rechten van de mens, oordeelnummers 2019-58 en 2017-106; Huijbers, L. (2015), 'Het woonwagenbeleid in Nederland vanuit mensenrechtelijk perspectief,' NTM/NJCM-bull, 40 (4), p. 1-24.

Voor het verlenen van bijvoorbeeld mantelzorg aan familieleden is het daarom van belang dat woonwagenebewoners de mogelijkheid hebben om dichtbij elkaar te kunnen wonen. Ook hier geldt dat de Nederlandse staat een positieve verplichting heeft, indien daar behoefte aan is, om het leven in familieverband te faciliteren door voldoende standplaatsen op een woonwagenlocatie beschikbaar te stellen. Het begrip 'voldoende' is daarbij niet nader juridisch gedefinieerd, maar moet gelezen worden als het aantal standplaatsen dat nodig is om het traditionele familie- en gemeenschapsleven voort te zetten.

Een veelgehoord misverstand daarbij is dat een zeer kleine groep een voorkeursbehandeling zou krijgen ten opzichte van reguliere inwoners van de gemeente. Een groot verschil met reguliere inwoners is echter, dat het reguliere woonbeleid hier doorgaans niet in strijd is met mensenrechten en dat er sinds 1999 veel reguliere woningen zijn gebouwd, maar geen enkele standplaats.

Een woonwagen is niet alleen een woning. Het woonwagenleven dient erkend te worden als onderdeel van de identiteit en cultuur van de woonwagenebewoner en moet niet louter worden gekwalificeerd als een wens ten aanzien van de woning, maar vooral ook als het wonen in familieverband.



Beleidskader gemeentelijk woonwagen- en standplaatsenbeleid BZK

Het beleidskader 'Gemeentelijk woonwagen- en standplaatsenbeleid' van BZK geeft een visie op het standplaatsenbeleid dat in lijn is met het mensenrechtelijk kader voor de culturele identiteit van Roma, Sinti en woonwagenebewoners. Dit document is tot stand gekomen in samenspraak met de Vereniging Nederlandse Gemeenten (VNG), het Interprovinciaal Overleg (IPO), Aedes en vertegenwoordigers van Roma, Sinti en woonwagenebewoners.

Woonwagenebewoners hebben het recht om in een woonwagen te leven en gemeenten worden aangespoord om dat mogelijk maken. Hiermee omarmt de Rijksoverheid de visie van het Europese Hof voor de Rechten van de Mens (EHRM) en de aanbevelingen van de Nationale Ombudsman. Het beleidskader helpt gemeenten bij de invulling van het lokale woonwagenbeleid die let op de cultuur van woonwagenebewoners, de bewoners beschermt tegen discriminatie en voldoende rechtszekerheid biedt. De ontwikkeling van het aantal standplaatsen wordt door de minister

gemonitord. De Vereniging van Nederlandse Gemeenten (VNG) heeft in mei 2021 een speciale Wegwijzer woonwagenbeleid uitgebracht.

Concreet geeft het beleidskader van BZK aan:

1	De gemeente stelt het beleid voor woonwagens en standplaatsen vast als onderdeel van het volkshuisvestingsbeleid.	Opstellen woonwagenbeleid
2	Het beleid dient voldoende rekening te houden met en ruimte te geven voor het woonwagenleven van woonwagenbewoners.	Implementeren mensenrechtelijk kader
3	De behoefte aan standplaatsen moet in kaart worden gebracht.	Inventarisatie woonbehoefte
4	Corporaties voorzien in de huisvesting van woonwagenbewoners voor zover deze tot de doelgroep behoren.	Lokale corporaties
5	De afbouw van standplaatsen is niet toegestaan (behoudens uitzonderlijke omstandigheden) zolang er behoefte is aan standplaatsen.	Heeft niet in Harderwijk plaats gevonden
6	Een woningzoekende Roma, Sinti of woonwagenbewoner die dit wenst, moet binnen redelijke termijn kans maken op een standplaats ³ .	De gemiddeld benodigde inschrijftijd als woningzoekende voor een reguliere eengezinswoning in Harderwijk bedraagt 8 tot 14 jaar

Mensenrechtelijke (juridische) plicht

Woonwagenbewoners hebben een eigen culturele identiteit. In de laatste tien tot vijftien jaar is de bescherming van deze culturele identiteit vastgelegd in verschillende verdragen. Nederland heeft deze verdragen ook ondertekend. Dit brengt voor Nederland de verplichting mee om voor voldoende standplaatsen te zorgen en om ervoor zorg te dragen dat woonwagenbewoners kunnen leven volgens hun tradities en culturele identiteit. Een betrouwbare overheid die zich bindt aan verdragen, moet zich ook inzetten om de mensenrechten te waarborgen. De betrouwbare inzet moet zien op het inventariseren van de behoefte aan standplaatsen, het correct toewijzen van standplaatsen en door bij de ontwikkeling van woonwagenlocaties rekening te houden met het recht van woonwagenbewoners om volgens hun culturele identiteit te wonen.⁴

Met welke mensenrechten moet rekening worden gehouden bij woonwagen- en standplaatsenbeleid? Het mensenrechtelijk kader wordt onder meer gevormd door een aantal uitspraken van het Europees Hof voor de Rechten van de Mens ('EHRM') en komt op het volgende neer:

- De overheid heeft een inspanningsverplichting om te voorzien in adequate huisvesting, waarbij rekening wordt gehouden met de (erkende) specifieke wooncultuur van woonwagenbewoners.

³ Dit zou bijvoorbeeld bereikt kunnen worden door als gemeenteraad te kiezen voor 65-85 standplaatsen, waarbij jaarlijks in 20 nieuwe standplaatsen met eventueel huurwoonwagens wordt voorzien.

⁴ Woonwagenbewoner zoekt standplaats, rapport 2017/060 van de ^{N1ationale} ombudsman

- Het is niet geoorloofd om het aantal standplaatsen af te bouwen of niet uit te breiden, terwijl er sprake is van een duidelijke behoefte vanuit de woonwagenbewoners (dit is in strijd is met de Algemene wet gelijke behandeling (AWGB).
- De behoefte aan standplaatsen en woonwagens dient te worden geïnventariseerd. Als hieruit een aantoonbare behoefte naar voren komt, moet het woonwagen- en standplaatsenbeleid zodanig worden vormgegeven dat het voor een woonwagenbewoner binnen redelijke termijn⁵ mogelijk is om voor een standplaats in aanmerking te komen.

Het juridische kader voor een woonwagenstandplaats wordt gevormd door vier grondbeginselen:

- ***Recht op huisvesting***

Het recht op huisvesting houdt in 'een bevordering van voldoende woongelegenheid is voorwerp van zorg der overheid', aldus artikel 22, tweede lid van de Grondwet. Dit ziet op het aantal woningen, de kwaliteit en de veiligheid en de betaalbaarheid van de woningen. Het recht op huisvesting geeft geen recht op een woonruimte, maar het woonwagenbeleid moet erop gericht zijn dat slechts in noodgevallen een situatie van onvoldoende wooneenheden zou bestaan.

- 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).

- ***Recht op gelijke behandeling***

Het recht op een gelijke behandeling houdt in dat woonwagenbewoners niet nadeliger mogen worden behandeld vanwege het feit dat zij woonwagenbewoners zijn. Om die reden heeft het College voor de Rechten van de Mens geoordeeld dat een uitsterfbeleid, zoals veel gemeenten hanteerde, van woonwagenstandplaatsen discriminerend is als dit uitsterfbeleid is gericht op het laten verdwijnen van woonwagenbewoning. Gelukkig heeft de gemeente Harderwijk nooit bewust een uitsterfbeleid gevoerd ten aanzien van de standplaatsen. Echter, ook als men kiest voor geen uitbreiding van het aantal standplaatsen, dan is dit uitsterfbeleid, daar de jongeren geen eigen standplaats krijgen en dus hun cultuur niet kunnen voortzetten.

- 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.

- ***Recht op vrijheid van vestiging***

- Internationaal verdrag inzake burgerrechten en politieke rechten (artikel 12);

⁵ Het landelijk gemiddelde voor een reguliere eengezinswoning ligt op zo'n 7 jaar. De wachttijd voor een reguliere eengezinswoning bedraagt in Harderwijk en omgeving zo'n 8 tot wel 14 jaar.

- Europees Verdrag voor de Rechten van de Mens (artikel 2 van het Vierde Protocol).
- ***Recht op eerbiediging privé-, familie- en gezinsleven***
 Eenieder heeft recht op respect voor zijn privéleven, zijn familie- en gezinsleven, zijn woning en zijn correspondentie, aldus artikel 8 van het Europees Verdrag van de Rechten van de Mens (EVRM). Een woonwagen is aan te merken als een 'woning' en valt hierdoor onder de bescherming van artikel 8 EVRM. Hiervoor is het o.a. bepalend dat de bewoner een 'voldoende en voortdurende band heeft met een specifieke woonwagen(standplaats)'. Van belang is een kenmerk van de identiteit van woonwagenbewoners: 'het wonen in een woonwagen waarbij familiebanden in onderlinge verbondenheid een belangrijke rol spelen'. Uit jurisprudentie van het EHRM blijkt dat de overheid een positieve verplichting heeft om de cultuur te beschermen en het woonwagenleven te faciliteren.
 - Europees Verdrag voor de Rechten van de Mens (artikel 8);
 - Grondwet (artikel 10).

Uitspraken Europees Hof voor de Rechten van de Mens (EVRM)

Vanaf midden jaren '90 van de vorige eeuw tot aan heden, heeft het Europese Hof van de Rechten van de Mens diverse uitspraken gedaan om het woonwagenleven te beschermen. Het EVRM heeft onder andere uitgesproken dat bewoning van een woonwagen een onderdeel van de cultuur is, dat een woonwagen een woning is, en dat woonwagenlevensstijl betrekking heeft op sociale en familiebanden.

Door deze uitspraken heeft de overheid een zekere positieve verplichting om het wonen in woonwagens mogelijk te maken en te behouden. Een gemeente houdt in zijn woonbeleid rekening met de specifieke woonbehoefte van woonwagenbewoners en voorziet in voldoende standplaatsen, zodat woonwagenbewoners binnen een redelijke termijn een standplaats kunnen krijgen. Bij het bepalen van het woonwagenbeleid dient een afweging gemaakt te worden tussen de algemene belangen van de gemeente en de belangen van de woonwagenbewoners.

In de Huisvestingswet 2014 en de Woningwet 2015 is de woonwagenstandplaats opnieuw opgenomen. Het is woningcorporaties toegestaan om woongelegenheden (dus ook woonwagens en standplaatsen) te bouwen, toe te wijzen en te verhuren. Een mensenrechten-proof woonwagen- en standplaatsenbeleid vergt een omslag in denken en doen van de gemeente en samenwerkingspartners. Om hier op een goede manier invulling aan te kunnen geven moet de gemeente investeren in de bewustwording en erkenning van de woonwagencultuur, zowel binnen de eigen organisatie, alsook in de samenwerking met externe partijen (corporaties, beheerorganisaties, omwonenden) die betrokken zijn bij het woonwagenbeleid. Investeer in bewustwording over het belang en de waarde van het materiele gelijkheidsbeginsel en de mensenrechten van woonwagenbewoners.

Tegelijkertijd is het van belang dat aan woonwagenbewoners dezelfde rechten toekomen als aan niet-woonwagenbewoners, of het nu gaat om het verkrijgen van een hypotheek, verzekeringen, een baan, het beheer van de openbare ruimte op een woonwagenlocatie of de handhaving van de openbare orde. Banken, verzekeraars en andere partijen in het financieel-economisch verkeer worden door woonwagenbewoners als een groot struikelblok ervaren. Veel woonwagenbewoners

lopen tegen problemen aan bij het afsluiten van verzekeringen en hypotheek. Verzekeraars en hypotheekverstrekkers behandelen aanvragen voor standplaatsen en woonwagens anders dan die voor reguliere woningen en dat belemmert het eigenwoningbezit van woonwagenbewoners, wat hun economische en maatschappelijke positie in de samenleving beïnvloedt.

3. Lokale context

Geschiedenis van de woonwagencultuur in Harderwijk

Al meer dan 100 jaar wonen de woonwagenbewoners al in Harderwijk. Het eerste kamp lag op de plek waar nu de A28 ligt. Hierna zijn ze verplaatst naar de Zandlaan. Dit was ongeveer zeventig jaar geleden. Het woonwagenkamp lag afgelegen, waardoor er amper contact was met de inwoners van Harderwijk. Nieuwsgierigen klommen op de dijk om te kijken hoe het kamp er uit zag. Voorzieningen waren er niet; men moest zich redden door in het bos de behoeftes te doen. Later werden er latrines gebouwd met een balk er boven om op te zitten en je behoefte te doen. De relatie met de gemeente was minimaal. Kosten om daar te staan bedroegen toen € 0,75 cent p/week.

Mensen verdienden hun centen met venten, scharen slijpen, stoelen matten, autosloop en verder verhuurden ze zich op grote schaal aan boeren, agrariërs om aardappels te rooien, vlas te trekken, erwten te dorsen, suikerbieten, enz. Kinderen werkten hier ook aan mee en in de winter verhuurde men zich aan de hoogovens, suikerbietenfabriek, kolenmijnen in Limburg, kersen, appels en perenboomgaarden.

In principe deden ze alles wat nodig was in Nederland zoals venten met galanterie. Dit zijn naalden, garen, elastiek, mesjes, scharen, knijpers, scheerzeep, scheermesjes. Alles wat een mens nodig had voor zijn dagelijkse onderhoud. Vooral op het platteland verzorgde zij in een behoefte omdat deze winkels daar niet waren.

In die tijd waren er ook reizigers die schoorstenen veegden, pannenzappers waren en er waren die tuitenwassers maakten. Paraplumakers waren er ook. Een hele bekende paraplumaker was oude Lou Vermanen. Ook waren er reizigers in die tijd die een aapje hadden waar ze dan mee optraden en de aap kunstjes lieten doen. Muzikaal waren de reizigers ook. Velen konden goed accordeon of gitaar spelen en gaven optreden in cafés, feestzalen en restaurants. Draaiorgels hadden ze ook en gingen met deze op weg naar plekken waar veel mensen bij elkaar kwamen om zo centen te verdienen. In die tijd waren er nog reizigers die met paard en wagen reden en hierdoor ook veel kennis hadden over paarden.

Stroom was er minimaal, als het er al was. De wagen werd dicht bij een bestaande stroomleiding gezet. Men gooide over deze draad een koperdraad met haak heen en zo pakte men stroom. Eigenlijk kon er geen aanspraak gemaakt worden op bijstand van de gemeente. Als er al iets kon, dan was het een klein bedrag en moest je wegrijden naar een andere plaats. Wat je wel kreeg in Harderwijk was een dokterskaart zodat je toch nog medische verzorging kon krijgen.

De samenstelling van de bewoners op het kamp aan de Zandlaan en later aan de Kleine Mheenweg bestond uit reizigers uit heel Nederland. In de jaren 70 is het kamp aan de Zandlaan onder dwang opgeheven en zijn ze met zijn allen verplaatst naar de Kleine Mheenweg, waar een groot regionaal woonwagencentrum gebouwd was.

Toen begon in Nederland het uitsterfbeleid grote vormen aan te nemen. Mensen werden uit verschillende regio's onder dwang bij elkaar geplaatst. Vrij reizen werd vanaf dat moment verboden. In 1985 is het woonwagencentrum aan de Kleine Mheenweg in Hierden opgeheven ook in verband met de deconcentratie. Woonwagengewoners mochten alleen nog verblijven in locaties van maximaal 15 standplaatsen. Er kwamen toen meerder kleine woonwagencentra in Harderwijk en de regio. De rest die geen plek kreeg moest naar een stenen huis tegen hun wil.

Deze laatste gebeurtenis heeft vele gevolgen opgeleverd voor de bewoners van het woonwagencentrum aan de Kleine Mheenweg, doordat ze gedwongen werden om in een stenen huis te gaan wonen. Op dit moment is de woonwagencultuur als cultureel erfgoed bestempeld; iets wat door de gemeente Harderwijk positief wordt opgepakt om ervoor te zorgen dat er een inhaalslag wordt gemaakt voor al die jaren dat er niet aan hen is gedacht.

De doelgroep woonwagengewoners

Onze woonwagengewoners stammen af van nomadische handelaren, marskramers, ambachtslieden, meestal van oorsprong afkomstig uit Duitsland, België en Frankrijk. Hiertoe worden doorgaans ook de Jenische gerekend; een nomadisch volk uit West-Europa. Voor woonwagengewoners inclusief Jenische geldt dat zij respectievelijk hun eigen cultuur, gebruiken en taal kunnen hebben. Vanwege dit nomadische bestaan wordt er door deze groep de voorkeur aan gegeven om zichzelf 'reiziger' te noemen. Een deel van de reizigers stamt af van in huizen wonende Nederlanders die haverwege de 19e / begin 20e eeuw om economische redenen in woonwagens zijn gaan leven. Onderling zijn deze verschillende groepen reizigers sterk met elkaar geïntegreerd⁶.

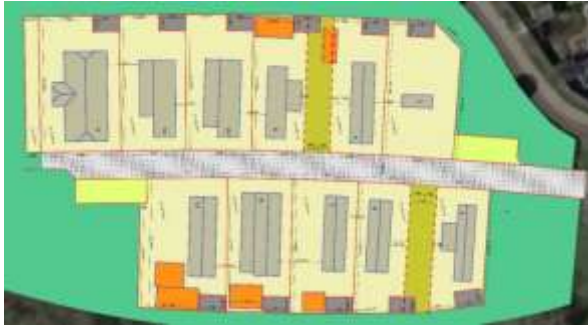
De bestaande woonwagenlocaties

Nr.	Straatnaam	Huur standplaatsen	Huur woonwagens	Eigen woonwagens	Verhuurder corporaties
1	Ariadreef	11 (+1)	4	7 (+1)	Uwoon
2	Boomkamp	7	1	6	Uwoon
3	Deventerweg	12	2	10	Uwoon
4	Slauerhoffstraat	10	5	5	Uwoon
5	Sypel	6	2	4	OmniaWonen
6	Wikkemeen	9	6	3	OmniaWonen
		55 (+1)	20	35 +1)	

Eigendom

- 0 standplaatsen zijn eigendom van de gemeente;
- 40 (+1) standplaatsen zijn eigendom van de woningcorporatie UWOON;
- 15 standplaatsen zijn eigendom van de woningcorporatie Omnia Wonen.
- De huidige 54 standplaatsen vormen de sociale kernvoorraad aan standplaatsen binnen de gemeente Harderwijk.

A. Ariadreef



B. Deventerweg



C. Boomkamp



Legenda

- Standplaats
- Parkeren
- Woonwagen
- Schuren / unit
- Brandgang
- Diverse opstallen
- In gebruik genomen grond

D. Slauerhoffstraat



E. Sypel



F. Wikkemeen



5. Behoefte

Inventarisatie behoefte

De gemeente wilde graag weten of het huidige aantal standplaatsen in de gemeente volstaat voor de lokale behoefte en of huishoudens interesse hebben in het kopen van hun standplaats. De gemeente heeft daarom in 2019 het bedrijf Companen een inventarisatie naar de woonbehoefte laten uitvoeren. Het onderzoek werd uitgevoerd middels het opsturen van een schriftelijke enquête onder inwonenden van 16 jaar en ouder (niet zijnde hoofdbewoner en partner), de hoofdbewoners en woonwagenbewoners die niet meer in een woonwagen wonen ('spijtoptanten'). Er werden vragen gesteld over verhuisplannen, woonwensen en locatievoorkeur. Zo hoopte men inzicht te krijgen in de omvang van de groep woningzoekenden, het zoekgedrag en de woonvoorkeuren van mensen die momenteel op een woonwagenlocatie wonen.

Iedereen werd per brief aangeschreven. De brief was voorzien van een toelichting op het onderzoek. Hierbij kregen respondenten de mogelijkheid om deel te nemen via internet of via een schriftelijke vragenlijst. De brief was voorzien van een (persoonlijk) gebruikersnaam en inlogcode en een internetlink naar de vragenlijst. Separaat bij de brief ontving men een schriftelijke vragenlijst (en antwoordenvolp) die men kosteloos terug kon sturen. De vragenlijst was beknopt en had een lengte van circa 10 a 15 vragen.

De uitkomst van onderzoek Companen

- Actuele uitbreidingsbehoefte: 13 tot 14 standplaatsen
- Vraag na 5 jaar: 2 standplaatsen
- Totale vraag: 16 standplaatsen

De uitkomst van onderzoek HVWC

Deze uitkomsten hebben geleid tot de oprichting van de HVWC. Het dagelijks bestuur van deze vereniging heeft met elke individuele woonwagenbewoner gesproken aan de hand van een vaste vragenlijst. Zij komen uit op een behoefte van zo'n 65 - 85 standplaatsen.

Raadscommissie december 2020

Tijdens de raadscommissie is het onderdeel 'woonwagenzaken' uitvoerig aan bod gekomen. Ieder raadslid sprak zijn grote waardering uit voor het werk van de HVWC en gaf aan de inventarisatie van de HVWC boven die van Companen te stellen. De uitkomst van het debat was dat de raadscommissie verwacht dat er 65 - 85 standplaatsen dienen te worden gerealiseerd, zo mogelijk op één nieuwe locatie inclusief een verenigingsgebouw. Hierbij werden de Zandlaan en de Kleine Mheenweg met naam en toenaam genoemd.

Uitbreidingsopgave

Uitgangspunt is om kwalitatief goede huisvestingsmogelijkheden bieden voor de doelgroep die op de woonwagenlocatie woont en wil wonen. Vanuit de inventarisatie woonbehoefte blijkt er een inhaalslag benodigd van 65 - 85 nieuwe standplaatsen.

De ontwikkeling van een nieuwe woonwagenlocatie

Het ontwikkelen van nieuwe standplaatsen komt nauw. Samenwerking met woonwagenbewoners en andere betrokkenen is noodzakelijk om te komen tot een juiste locatiekeuze, kwaliteit, eigendom en exploitatie van de te realiseren woonwagens. Met woonwagenbewoners en woningcorporaties kan een programma van eisen opgesteld worden. De gemeentelijke extern projectleider zal hierbij fungeren als procesbegeleider.

Bij het bepalen van het programma van eisen zal een optimum gevonden moeten worden tussen wensen (kwaliteit, grootte, ruimtelijke inpassing, relatie met bedrijvigheid, huurprijs, realisatie van aparte berging met sanitaire aansluitpunten) en haalbaarheid (op locatie en naar een sluitende exploitatie, inclusief aandacht voor financiering bij woonwagens in eigendom). Onderwerpen die terug moeten komen in het programma van eisen zijn:

- Een belangrijk punt is de inrichting van de woonwagenlocatie. Belangrijke aandachtspunten daarbij zijn: voldoende parkeergelegenheid, voldoende ruimte tussen woonwagens en standplaatsen (in het kader van brandveiligheid en het onderhoud aan woonwagens). Ook is het goed om oog te hebben voor de mogelijkheden van voorzieningen zoals openbaar groen, speelplekken voor kinderen, bedrijfsruimte aan huis, ontmoetingsruimten.
- Bij het programma van eisen is ook aandacht nodig voor de exploitatie. Voor de sociale huurwoonwagens zijn de corporaties in beginsel de aangewezen partij (mits de potentiële bewoner behoort tot hun doelgroep). Voor de woonwagen is dan de verhuurder verantwoordelijk. Voor de huurder boven de sociale inkomensgrens is de gemeente investeerder. De investering in een huurwoonwagen voor deze groep past niet bij de taak van de corporaties en doorgaans ook niet in een eventuele niet-DAEB tak, gelet op de risico's en waarschijnlijk beperkte rendementen (hoge investering tot € 236.000 voor een standplaats met woonwagen en korte afschrijvingstermijn).
- De vraag is of de toekomstige bewoner een hypotheek kan krijgen. Dit betekent wel dat de woonwagen pas gerealiseerd kan worden als de bewoner het geld hiervoor beschikbaar heeft. Om de woonruimte betaalbaar te houden kan de gemeente de standplaats voorfinancieren. De gemeente onderzoekt of erfpacht daar een oplossing voor kan bieden.
- Parallel aan de vorige stappen kan een planinventarisatie plaatsvinden: op welke locaties is er ruimte voor uitbreiding, binnen de bestaande locaties of direct aangrenzend eraan.
- Maar ook zal naar nieuwe locaties gekeken worden. Selectie van kansrijke locaties gebeurt niet anders dan bij andere bouwplannen, waarbij een goede ruimtelijke ordening randvoorwaardelijk is. Er wordt onder andere gekeken naar milieuzonering rond industrie- en bedrijventerreinen.
- Vervolgens moet dit verankerd worden in een bestemmingsplan of omgevingsplan. In deze inventarisatie worden dus ook de wensen van de woonwagenbewoners betrokken. Zij hebben vaak een voorkeur voor een locatie aan de rand van een woonplaats, in een groene omgeving waarbij het ook mogelijk is om bedrijvigheid / werkruimte bij huis te hebben. Daarnaast is het goed om rekening te houden met de cultuur van veel buitenleven en muziek maken. Het aanleggen van een woonwagenlocatie direct grenzend aan een reguliere

woonwijk kan daardoor tot een botsing van leefstijlen leiden. De HVWC heeft haar voorkeur uitgesproken voor de Zandlaan en de Kleine Mheenweg. Er is onderzocht of aan de Zandlaan een woonwagencentrum zou kunnen komen. Wonen op deze plek tussen de A28 en de spoorlijn is echter afgeraden door de Omgevingsdienst. Bovendien willen de grondeigenaren daar niet aan meewerken en dat zou dan een heel kostbare zaak worden voor de gemeente. Deze locatie valt dus af.

- Bij de planvorming rond de aanleg van nieuwe standplaatsen worden ook omwonenden (van stenen woningen) betrokken in de directe omgeving van de beoogde locatie. De ervaring leert dat er bij veel burgers een (bevooroordeeld) negatief beeld bestaat van woonwagengewoners. Veel nimby-gedrag wordt voorzien.
- Uitbreiding van het aantal standplaatsen kan daardoor op weerstand van omwonenden stuiten, waarbij omwonenden mogelijk een verzoek om planschade zullen aanvragen bij de gemeente vanwege waardevermindering van hun woning als gevolg van uitbreiding van het aantal standplaatsen in hun omgeving.
- Hierna volgt de concrete realisatie van de standplaatsen en woonwagens.

6. Huur en koop

Uitgangspunten

- Woningcorporaties dragen (na aankoop van de bouwrijpe grond) zorg voor de aanleg van de standplaatsen en de levering van huurwoonwagens voor zover de huurders tot hun doelgroep behoren. Deze standplaatsen vormen tezamen de sociale kernvoorraad. We gaan voorsnog uit van 40% huur en 60% koop (wellicht erfpacht)
- Op huurstandplaatsen of standplaatsen uitgegeven in erfpacht waarop een eigen woonwagen is geplaatst, zal notarieel een huuraafhankelijk of een erfpachtafhankelijk recht van opstal worden gevestigd

Mix van huur- en koopstandplaatsen

Voor woonwagengewoners die qua inkomen behoren tot de primaire doelgroep van de woningcorporaties ligt de verantwoordelijkheid bij woningcorporaties. Zij dienen te voorzien in voldoende huurwoonwagens en -standplaatsen. Voor andere woonwagengewoners verplicht het mensenrechtelijk kader dat de gemeente aanvullende maatregelen treft om te voorzien in voldoende (koop-)standplaatsen. Dit vloeit voort uit artikel 75 van de Woningwet.

Het voordeel van verkoop of erfpacht is dat beheer en onderhoud en de daarmee gepaard gaande werkzaamheden en kosten niet meer voor rekening van de verhuurder komen. Nadeel is echter dat er daardoor minder grip bestaat op dat beheer en onderhoud. Bij ongewenste ontwikkelingen zal via de bestuursrechtelijke weg (*bestuursdwang*) kunnen worden ingegrepen. In de verhuursituatie staat daarnaast ook nog de privaatrechtelijke weg open. Tevens kunnen ongewenste ontwikkelingen door een passend lokaal handhavingsbeleid worden voorkomen.

NB: Bij koopstandplaatsen is een kwalitatief- dan wel kettingbeding wenselijk om te voorkomen dat een standplaats aan een hoogste bidder – die niet tot de doelgroep behoort – wordt

(door)verkocht. Bij een erfpachtconstructie zijn mogelijk meer kwalitatieve bepalingen op te nemen zoals alleen verkoop aan mensen die staan ingeschreven op de gemeentelijke wachtlijst.

Verkoop van bestaande standplaatsen

Let wel, de huidige, bestaande standplaatsen zijn allen in eigendom van de corporaties Uwoon en OmniaWonen. De gemeente kan in dezen dus alleen adviseren tot verkoop. Het is aan de corporaties om te besluiten of zij aan de verkoop aan de zittende huurders willen meewerken of niet. Voor zover huurders van de corporaties niet behoren tot de sociale (huur)doelgroep, kunnen corporaties bestaande standplaatsen verkopen aan deze bewoners. Corporaties dienen daartoe het initiatief te nemen. Hiermee wordt bevorderd het terugdringen van 'scheefhuur'. Deze ambitie is onderdeel van de prestatieafspraken die de gemeente maakt met corporaties in het kader van de woonvisie. De gemeente heeft tijdens de overdracht van de huidige 54 standplaatsen met eventuele huurwoonwagens met de corporaties UWoon en OmniaWonen afgesproken dat deze standplaatsen niet mogen worden vervreemd en tot de sociale kernvoorraad behoren. Nu echter sprake is van een uitbreiding van het aantal huurstandplaatsen zal vanuit gemeentewege aan de beide corporaties worden verzocht om de standplaatsen waarop huurders wonen die niet tot de doelgroep van de woningcorporaties behoren, deze alsnog te verkopen aan deze groep huurders. Een goed alternatief is dat de corporaties de bestaande 54 standplaatsen met eventuele huurwoonwagens terug verkopen aan de gemeente, waarna de gemeente deze standplaatsen in erfpacht zal uitgeven.

Verkoop van nieuw aan te leggen standplaatsen

Indien nieuwe standplaatsen worden aangelegd, is de rol van de gemeente in ieder geval het aanwijzen van te ontwikkelen locaties en het vaststellen van het bestemmingsplan om ontwikkeling mogelijk te maken.

Levert de gemeente de grond aan een corporatie, die vervolgens overgaat tot realisatie, exclusief de daarbij behorende openbare ruimte, dan wordt deze grond in bouwrijpe staat verkocht aan de corporatie voor een grondprijs die is vastgesteld binnen de betreffende grex c.q. de Nota Grondbeleid. In de verkoop is de realisatieverplichting voor woonwagens en bijbehorende opstallen inbegrepen. Een en ander kan in prestatieafspraken met corporaties worden vorm gegeven, met aandacht voor de volgende aspecten:

- Een minimale voorraad aan te verhuren standplaatsen en woonwagens = kernvoorraad;
- Het afstammingsbeginsel borgen in toewijzingscriteria;
- Monitoring capaciteit van het aantal standplaatsen in de gemeente (vraag en aanbod, behoefteonderzoek).

De standplaatsen kunnen door de gemeente ook in erfpacht worden gegeven aan inschrijvers van de wachtlijst, mits dit afstammelingen van woonwagenbewoners zijn. Verkoop aan koopkrachtige afstammelingen van woonwagenbewoners past binnen het beleidskader van BZK en levert inkomsten op die dekking geven aan kosten voor het opleveren van een nieuwe locatie. Een mogelijkheid is ook medewerking te verlenen aan CPO-initiatieven. De grondprijs is vastgesteld binnen de betreffende grex.

Voorwaarden voor verkoop zijn:

- Er is gemeente breed een goede balans tussen huur- en koopstandplaatsen;

- Kandidaat-koper is een particulier;
- Kandidaat-koper dient te beschikken over een rechtsgeldige omgevingsvergunning voor zijn woonwagen en andere bouwwerken (realisatieverplichting).;
- De standplaats is helder afgebakend, er is geen sprake van illegale ingebruikname van (omliggende) terreinen;
- Er vinden geen bedrijfsmatige activiteiten plaats op de standplaats en/of opstellen behoudens datgene wat middels het bestemmingsplan is toegestaan en waar uitdrukkelijk toestemming voor is verleend;
- Er zijn geen huurachterstanden;
- Er zijn in het recente verleden (afgelopen 5 jaar) geen overtredingen van de contractuele en wettelijke verplichtingen geweest die naar het oordeel van de gemeente onaanvaardbaar zijn om een koopovereenkomst aan te gaan;
- Kandidaat-koper conformeert zich aan een anti-speculatiebeding van 10 jaar. Binnen die periode is toestemming van de gemeente nodig bij doorverkoop om te voorkomen dat een standplaats wordt doorverkocht aan een niet-afstammeling en om prijsopdrijving te voorkomen.
- Verkoop en doorverkoop van een standplaats met bijbehorende woonwagen mag alleen plaatsvinden als de koper over niet meer dan twee woonwagenstandplaatsen beschikt.

Bij verkoop kan een kettingbeding worden opgenomen dat de verkoop aan 'niet-woonwagenbewoners' voorkomt de komende 10 jaar, maar na die periode is men vrij te verkopen aan wie men wil. Aangezien het zowel de wens van de bewoners als de gemeente is dat de standplaatsen alleen aan afstammelingen van woonwagenbewoners, en liefst nog alleen aan ingeschrevenen op de wachtlijst worden vervreemd, onderzoekt de gemeente of uitgifte in erfpacht mogelijk is met o.a. de kwalitatieve verplichting dat de erfpacht alleen kan worden overgegeven als het een ingeschreven persoon op de gemeentelijke wachtlijst betreft.

Vormen van eigendomsconstructie

In totaal zijn er vier verschillende vormen van eigendomsconstructies aan de orde geweest:

HUUR–HUUR

Huurstandplaats-huurwoonwagen (huur-huur); dit is passend voor huishoudens die tot de primaire doelgroep van een woningcorporatie behoren.

HUUR–KOOP

Huurstandplaats-koopwagen (huur-koop): dat betekent dat de verhuurder een 'kale' standplaats verhuurt en de bewoner hier een eigen woonwagen op plaatst. De verantwoordelijkheid voor de aanschaf en het onderhoud van de woonwagen rust daarmee op de bewoner. De scheiding in standplaats en woonwagen maakt een meer rendabele exploitatie mogelijk, omdat het vanuit financieel oogpunt gunstiger is om een standplaats zonder woonwagen te verhuren. Dit kost minder beheer- en onderhoudskosten en dat komt de exploitatie voor de corporaties ten goede. Er dient aldan wel een huurafhankelijk recht van opstal te worden gevestigd.

LET OP

Indien iemand ervoor kiest om een eigen woonwagen op een huurstandplaats te plaatsen, dan dient de huurder er rekening mee te houden dat alleen in zeer uitzonderlijke situaties op een later moment een huurwoonwagen kan worden aangevraagd bij een corporatie. Het uitgangspunt is dat men tijdens de huur van een standplaats en het plaatsen van een eigen woonwagen, er op een later moment géén huurwoonwagen meer kan worden aangevraagd.

KOOP-KOOP

Koopstandplaats-koopwagen (koop-koop): dit als aanvulling op het aanbod in de sociale huursector, omdat het aanbod de woonwagengewoners met midden- en hoge inkomens bedient. De koop-koopcombinatie komt ten goede aan de leefbaarheid van een woonwagenlocatie. Een alternatief is om mogelijkheden te verkennen om zelfstandig standplaatsen te ontwikkelen, bijvoorbeeld in een CPO-constructie (collectief particulier opdrachtgeverschap).

ERFPACHT

Uitgifte in erfpacht kan ook een oplossing zijn. Op die manier hoeft de grond niet in één keer te worden gefinancierd. Dit is relatief nieuw voor de gemeente. Een dergelijke regeling moet goed worden uitgezocht en ingericht. Dit wordt onderdeel van het uitvoeringsplan. Feitelijk geldt dit ook voor de bestaande woonwagenlocaties waar een deel van de bewoners de wens heeft om de standplaats te kopen. De gemeente zou graag zien dat er een duidelijker onderscheid komt tussen huurstandplaatsen met daarop een huurwagen en koopstandplaatsen met daarop een koopwagen.

Op die manier blijft de rol van de woningcorporaties zuiver. Zij zijn in principe alleen verantwoordelijk voor de huisvesting van woonwagengewoners met een inkomen onder de huurtoeslaggrens. Omdat zij nu nog de enige aanbieder zijn, verhuren zij wellicht ook standplaatsen aan een groep die een hoger inkomen heeft. De woningcorporaties zouden een deel van de standplaatsen (terug) kunnen verkopen aan de gemeente. De gemeente kan deze wellicht op basis van erfpacht beschikbaar stellen aan woonwagengewoners die graag een eigen woonwagen willen plaatsen. Wel dienen de woningcorporaties een sociale kernvoorraad aan standplaatsen met huurwoonwagens beschikbaar houden. Zowel op de bestaande locaties als op de nieuw aan te leggen locatie(s). We gaan hierbij vooralsnog uit van 40% huur en 60% 'koop' (*wellicht erfpacht*).

LET OP

De rol van de gemeente blijft mogelijk beperkt tot verpachter van standplaatsen met hierop een koopwoonwagen. De vier verschillende eigendomsconstructies brengen verschillende vormen van eigenaarschap en verantwoordelijkheid met zich mee. De vraag is in welke mate verkoop van huurstandplaatsen wenselijk is. Dit komt weliswaar tegemoet aan de behoefte van de individuele bewoner, maar kan lokaal leiden tot uitdunning van het sociale huurbestand. Lokale tekorten aan standplaatsen kunnen daarmee verschuiven van de huur- naar de koopsector. We raken hier een bijzonder onderwerp wat betreft de verkoop en het afstammingsbeginsel. Immers, verkoop lijkt goed omdat het voorbehouden blijft aan hen die voldoen aan het afstammingsbeginsel, maar wanneer dat ook een voorwaarde wordt in het koopcontract dan wel de eigendomsakte, wordt het eigendom 'bezwaard' met de voorwaarde dat (door)verkoop alleen wordt toegestaan aan een gegadigde die voldoet aan het afstammingsbeginsel. Hierdoor zou de verkoper worden beperkt in het kopers-potentieel en daarmee de verkoopprijs. Mogelijk dat het hanteren van een termijn hier uitkomst biedt.

Huurafhankelijk recht van opstal

Het vestigen van een huurafhankelijk recht van opstal op die huurstandplaatsen waarop een eigendomswoonwagen is geplaatst, is noodzakelijk voor een heldere scheiding van eigendom, verplichtingen en verantwoordelijkheden, bijvoorbeeld op het gebied van verzekeringen en

belastingen. Dit vloeit ook voort uit een arrest van de Hoge Raad en is mede nodig zodat OZB⁷ belastingen rechtstreeks aan de eigenaar van de woonwagen kunnen worden opgelegd en ook om verticale natrekking te voorkomen (*'de eigenaar van de grond is ook eigenaar van de hierop geplaatste opstallen c.q. woonwagens'*).

De kosten van het notarieel vestigen van een huurafhankelijk dan wel erfpachtafhankelijk recht van opstal worden pas na enige tijd terugverdiend middels de OZB, die voor de eigen woonwagen door de huurder van de standplaats wordt betaald in plaats van door de corporaties.

7. Betaalbaarheid en beschikbaarheid

Kosten aanleg standplaatsen en aanschaf BENG⁸-huurwoonwagens (excl. Btw)

- | | | |
|----|---|---------------------------------|
| a. | Globale inschatting kosten aanleg 1 standplaats + voorzieningengebouw | € 35.000 |
| | (excl. funding) | |
| b. | Globale inschatting kosten aanschaf 1 BENG-woonwagen 5,3 x 15 m | € <u>160.000</u> ⁹ + |
| | | € 195.000 |
| | | (excl. Btw) |
| | | € 235.950 |
| | | (incl. Btw) |

Globale inschatting van de kosten

Zie separate bijlage.

Hypotheek en NHG

Hypotheek

Tot 2007 konden woonwagenbewoners een hypotheek krijgen. Meestal alleen bij de Rabobank. Tussen 2007 en 2018, de 'periode van het afbouwbeleid', was het in theorie wel mogelijk een hypotheek te krijgen, maar werd slechts sporadisch verstrekt. Een woonwagenlocatie kon immers plots worden opgeheven. Sinds het beleidskader van BZK en het verbieden van het afbouwbeleid, kunnen woonwagenbewoners met moeite weer een hypotheek krijgen bij de Rabobank (*andere banken bieden dit product niet aan*). Hieraan gekoppeld zit een verzekering van Interpolis.

NHG-norm

Helaas is het in de praktijk niet zo glashelder. Men kan alleen een hypotheek krijgen tot aan de maximum bedragen van de NHG:

- De kostengrens voor woonwagens bedraagt € 145.000,-.

⁷ OZB = Onroerendezaakbelasting

⁸ BENG = Bijna Energie Neutraal Gebouw => woonwagens die voorzien zijn van maatregelen om op een gasloze plek te worden geplaatst. Deze maatregel is wettelijk verplicht per 01-01-2021 en verhogen de aanschaf van een woonwagen met gemiddeld €40.000 exclusief Btw.

⁹ Rekening houdend met de explosieve stijging van materiaalkosten sinds 01-01-2021.

- De kostengrens voor woonwagendstandplaatsen bedraagt € 52.000,-.

In de praktijk blijkt er een addertje of wat onder het gras te zitten:

- De bankkosten (zo'n €2.500,-) dienen in het hypotheekbedrag te zitten en mogen niet via bijvoorbeeld spaargeld worden gefinancierd;
- De getaxeerde waarde van de woonwagen mag niet hoger zijn dan het resterende bedrag van €142.500,-;
- Er mag geen eigen spaargeld worden gebruikt om hogere kosten af te dekken. Voorbeeld: in Bergen op Zoom mogen woonwagendbewoners hun standplaats kopen. Sommigen hebben een stuk grond destijds in bruikleen gekregen voor een tuin. De totale kosten in dit voorbeeld voor de aankoop kwamen op €70.000,-. De bewoner wilde €35.000,- eigen spaargeld inleggen en €35.000,- via een hypothecaire lening. Dit mocht niet van de NHG. De gemeente heeft vervolgens de standplaats en de hieraan gekoppelde tuin kadastraal moeten splitsen om zo twee duidelijk gescheiden percelen te krijgen. De bewoner kocht vervolgens de standplaats via een hypotheek en de tuin rechtstreeks van de gemeente;

Koop op afbetaling (het Alphense model)

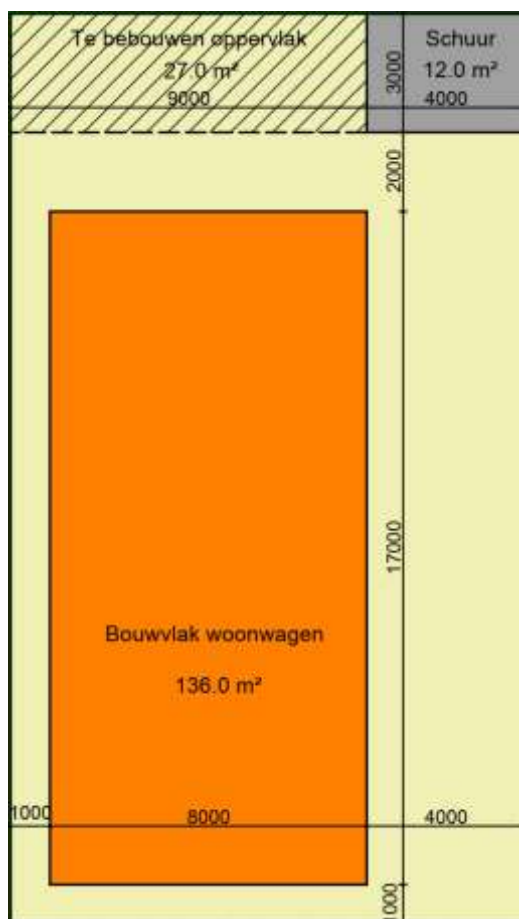
- Voor de standplaatsen kan ook het Alphense model gevolgd worden. De Gemeente Alphen aan den Rijn heeft in het kader van 'ongelijke gevallen, ongelijk behandelen' de bewoners een 'koop op afbetaling'-regeling aangeboden waar massaal gebruik van is gemaakt. De standplaatsen worden getaxeerd. Het bedrag van de taxatie per m² wordt vermenigvuldigd met het aantal m² = sub totaal I. Hier komt 15% van het sub totaal bedrag aan kosten bij (notaris, afdrachtsbelasting, kadaster, enz.) = sub totaal II. Voor de gemeenteberging betaalt men €2.500. Het totaal bedrag wordt contant gemaakt per maand berekend over 10-15-20 jaar (2,5% rente). De gemeente vestigt een hypotheekrecht op de grond en krijgt de woonwagend in onderpand. De bewoner mag kosteloos 1 x per jaar een extra aflossing doen. Voorbeeld verkoop huidige standplaats: getaxeerde waarde = €125 per m².
Standplaatsgrootte = 240 m². €30.00 + €4.500 (kosten) + €2.500 (berging) = €37.000 totaal.
 - Looptijd 20 jaar = € 196,06 per maand gedurende de hele looptijd;
 - Looptijd 15 jaar = € 246,71 per maand gedurende de hele looptijd;
 - Looptijd 10 jaar = € 348,80 per maand gedurende de hele looptijd.
- Maar hoe doe je dat met een nieuw aan te schaffen woonwagen? Deze valt niet splitsen. Voorbeeld: de gemeente Mill en Sint Hubert heeft in januari 2021 vijf huurwoonwagend aangeschaft. Deze dienen te voldoen aan de BENG-normen, aangezien deze huurwoonwagend op een nieuwe standplaats worden geplaatst die gasloos zijn aangelegd. Deze woonwagend (5 x 15 meter) kosten €145.000,- excl. Btw = €175.450,- inclusief Btw. Een bewoner zal dus geen hypotheek krijgen voor deze standaardwoonwagen, ook al verdient hij een goed salaris en heeft hij voldoende spaargeld. Een dilemma dus.

7. Kavelgrootte

Het wonen in familieverband is het hoogste goed binnen de woonwagencultuur. Bij de nieuw aan te leggen standplaatsen gaan we uit van gemiddelde kavelgroottes. Er wordt geen onderscheid gemaakt in koop of huur: $13 \times 23 \text{ m} = 299 \text{ m}^2$. (de gemiddelde grootte van de huidige standplaatsen in Harderwijk = $294,45 \text{ m}^2$). Het nieuwe bouwvlak bedraagt $8 \times 17 \text{ m} = 136 \text{ m}^2$. Maximale hoogte = 7m.

Groote standplaatsen

De gemeente gaat voorsnog uit van een gemiddelde kavelgrootte ongeacht of het huur, erfpacht of koop betreft (zie ook onderstaande voorbeeld tekening van een standplaats). De werkgroep heeft zich uitgesproken voor even grote kavels.



Inrichting

- Standplaats
- Bouwvlak woonwagen
- Schoor
- Te bebouwen vlak

- * Groote standplaats = $13 \times 23 \text{ m} = 299 \text{ m}^2$
- * Groote bouwvlak = $8 \times 17 \text{ m} = 136 \text{ m}^2$;
- * Groote voorzieningenunit = $4 \times 3 \text{ m} = 12 \text{ m}^2$;
- * Ruimte eigen opstal(len) = $9 \times 3 = 27 \text{ m}^2$;
- * Resterende onbebouwde ruimte = 124 m^2 .

HUUR STANDPLAATS (d.d. 01-07-2021)¹⁰
Standplaatsgrootte = $299 \text{ m}^2 = € 315,84$
Geen huurtoeslag mogelijk!

STANDPLAATS + HUURWOONWAGEN
Standplaatsgrootte = $299 \text{ m}^2 = € 315,84$
Huurwoonwagen $5,3 \times 15,0 \text{ m} = € 693,09$

Maximale huur = $€ 752,33$ (d.d. 01-07-2021)

Huurtoeslag = mogelijk afhankelijk van inkomen.

Groeimodel

Huizenbewoners kopen een huis. Eerst beginnen ze met huren, kopen een starterswoning en groeien door naar de koop van een reguliere eengezinswoning. Feitelijk is het bij de woonwagenebewoners

¹⁰ Conform de puntentelling en behorende huurprijzen van de Huurcommissie: www.huurcommissie.nl

niet anders. Kinderen 'lopen weg' (= gaan samenwonen), huren een standplaats (als deze beschikbaar is!), trouwen, kopen een kleine oude woonwagen, groeien door en kopen uiteindelijk een reguliere woonwagen. Anders dan bij huizenbewoners, hebben zij een 'mobiele' woning. Zij kunnen hun woning meenemen of kunnen deze verkopen aan een startend stel. Zo verhuizen vele woonwagens jaarlijks in Nederland, van standplaats naar standplaats. Prima.

Echter, sinds 01-01-2021 zijn de BENG-eisen verplicht c.q. worden alleen nog maar standplaatsen aangelegd die aardgas vrij zijn. Een bestaande woonwagen ombouwen is én zeer lastig (de constructie is hier niet op berekend) én zeer kostbaar. Het hele systeem van het 'groeimodel' stort in. Bestaande woonwagens kunnen niet meer worden doorverkocht en zijn dus feitelijk weinig meer waard. En hoe moet een starter dan beginnen? Als hij geluk heeft kan hij een standplaats met huurwoonwagen huren, maar zal vanaf dat moment nooit meer zelf een kapitaal kunnen opbouwen voor een eigen woonwagen omdat er simpelweg geen standplaatsen beschikbaar zijn. En de corporatie zit er ook niet op te wachten dat een huurder na vijf jaar zegt: "neem de woonwagen maar terug, ik ga een eigen woonwagen kopen". Een dilemma dus.

8. Schoon, heel veilig

Het doel is dat woonwagencentra schoon, heel, veilig en legaal zijn én ook blijven.

Bestaande huisvesting, voor zover nodig, upgraden naar geldende wet- en regelgeving en in goede staat van onderhoud brengen (*goede onderhoudssituatie aan standplaatsen met bergingen en openbare ruimten en voldoen aan geldende wet- en regelgeving*).

- De woonwagenlocaties zijn schoon, én we zorgen ervoor dat dit ook zo blijft.
 - De locaties hebben een netjes en verzorgd aanzicht;
 - Het onderhoud en beheer van de openbare ruimte is geoptimaliseerd en is in de lijnorganisatie opgenomen.
- De woonwagenlocaties zijn heel, én we zorgen ervoor dat dit ook zo blijft.
 - Het eventueel aanwezig achterstallig onderhoud bij de huurstandplaatsen is in beeld gebracht en weggewerkt;
 - Kwalitatief goede huisvestingsmogelijkheden voor de doelgroep die op woonwagencentra woont en wil wonen.
- De woonwagenlocaties zijn veilig,, én we zorgen ervoor dat dit ook zo blijft.
 - Een prettige leefomgeving waar men zich veilig voelt en is;
 - Toegankelijkheid, ook voor hulpdiensten => tweezijdige ontsluiting;
 - Bestaande huurhuisvesting upgraden naar geldende wet- en regelgeving en, voor zover nodig, in goede staat van onderhoud brengen (o.a. brandveiligheid).
- De woonwagenlocaties zijn legaal, én we zorgen ervoor dat dit ook zo blijft.
 - De regels van bestaande bestemmingsplannen zijn, voor zoveel nodig, geactualiseerd naar een niveau dat (beter) aansluit bij de huidige woonwensen en marktaanbod van woonwagens, waarbij zoveel mogelijk aansluiting kan worden gezocht bij de bestemmingsplanregels voor "wonen";

- Alle woonwagens en opstallen zijn voorzien van een omgevingsvergunning;
- Voor alle ‘eigendomswoonwagens’ op huurstandplaatsen is een zogeheten notarieel ‘huurafhankelijk recht van opstal’ gevestigd.

Het uitgangspunt is dat voor de bewoners die in woonwagens wonen dezelfde plichten, maar ook dezelfde rechten gelden als voor iedere andere burger binnen de gemeente Harderwijk. Belangrijk hierbij is het dat de gemeente in verbinding staat met de bewoners, zoals dat ook in andere wijken het geval is en de ondersteuning biedt die nodig is en men mag verwachten.

Bij het verkrijgen van omgevingsvergunningen voor opstallen, eigendom van de betreffende bewoners, kan in beleidsregel voor bebouwingsregels, direct of later in te passen in het bestemmingsplan, worden voorzien in een mogelijkheid om bestaande bebouwing te legaliseren. Aansluiting zoeken bij bestemmingsplanregels voor “wonen” sluit aan bij de ingezette inhaalslag.

Het beheer en onderhoud van de openbare ruimte op en rond de woonwagenlocaties is in de lijnorganisatie opgenomen. Dit betekent dat de inzet erop is gericht dat de woonwagencentra vergelijkbaar zijn met elke andere wijk in de gemeente, maar wel in een bijzondere woonvorm.

Brandveiligheid

Als kader geldt hierbij het vigerende Bouwbesluit en de ‘Handreiking Brandveiligheid van woonwagens en woonwagenlocatie’ van de voormalige VROM-inspectie. De brandveiligheid van woonwagens en woonwagenlocaties dient te voldoen aan de bouwtechnische eisen zoals geformuleerd in het Bouwbesluit (2012). Zowel voor nieuwbouw als bestaande bouw geldt dat er maximaal vier woonwagens en nevenfuncties met een totale gebruiksoppervlakte van maximaal 1.000 m² in een brandcompartiment mogen liggen. Daarnaast mag een brandcompartiment zich over niet meer dan een perceel uitstrekken. Als het gaat om de branddoorslag en brandoverslag zit er veel verschil tussen nieuwbouw en bestaande bouw. Voor nieuwbouw geldt dat de weerstand tegen branddoorslag en -overslag van een brandcompartiment naar (1) een ander brandcompartiment, (2) een vluchtroute (al dan niet besloten) minimaal 60 minuten dient te zijn. Bij bestaande bouw is dat minimaal 20 minuten (ofwel een afstand van minimaal 5 meter).

Op veel woonwagenlocaties zijn woonwagens op bestaande standplaatsen in de loop de jaren vergroot (*bijvoorbeeld door twee zogeheten VRO-woonwagens tegen elkaar te plaatsen*) of zijn vervangen door grotere chalets. Hierdoor wordt lang niet altijd de benodigde afstand tussen woonwagens behouden.

Dit lijkt in eerste instantie een eenvoudige manier om meer standplaatsen en woonwagens binnen dezelfde locatie te realiseren, maar vergroot in hoge mate het risico op brandoverslag. Een dergelijke clustering van woonwagens is enkel een reële optie als ter compensatie extra aandacht is voor brandveiligheidsmaatregelen (bijvoorbeeld het gebruik van brandwerend materiaal, opstellen zorgvuldig brandbestrijdingsplan en ontruimingsplan).

Vigerende bestemmingsplannen en brandveiligheid

De brandveiligheid op de woonwagencentra kan alleen worden gegarandeerd en gehandhaafd door het vastleggen van een brandveilige afstand tussen (clusters van) woonwagens. Deze brandveilige

afstand (minimaal vijf meter) kan alleen worden vastgelegd in een juridisch ruimtelijk plan, zoals een bestemmingsplan of een beheersverordening.

In de vigerende bestemmingsplannen is deze brandveilige indeling van de woonwagencentra nog niet opgenomen en kan dus in de praktijk niet worden gegarandeerd en gehandhaafd. Op basis hiervan zal een nieuw (paraplu)bestemmingsplan of een separaat projectbesluit voor deze woonwagencentra dienen te worden opgesteld of dit wordt meegenomen bij de nieuwe omgevingsvisie.

Op basis van deze voorgenoemde bestemmingsplanwijziging kan een brandveilige plaatsing van (clusters van) woonwagens in de praktijk worden afgedwongen. Ook kan handhavend worden opgetreden tegen het niet naleven van de regels van het bestemmingsplan, waaronder (een groep) te dicht op elkaar geplaatste woonwagens of het dichtbouwen van de ruimten tussen de (clusters van) woonwagens.

- Alle woonwagenlocaties voldoen aan de regels brandveiligheid Bouwbesluit
- De woonwagenlocaties voldoen aan de nog op te stellen nieuwe bestemmingsplanregels.

Omgevingsvergunning

Het nieuwe woonwagenbeleid vormt een nieuw ijkmoment om, in die gevallen waarin een bouwwerk is gebouwd zonder of in afwijking van de omgevingsvergunning of in strijd met het bestemmingsplan, te bepalen of de gemeente als bevoegd bestuursorgaan daartegen wenst op te treden. Handhaving is – ongeacht de eigendomssituatie – een gemeentelijke publieke taak, waarbij de beginselplicht tot handhaving voorop staat.

In het kader van de handhaving zal steeds moeten worden bepaald of de overtreding legaliseerbaar is door het verlenen van een omgevingsvergunning of dat er op een andere manier concreet zicht op legalisatie bestaat. Ook kan van handhaving worden afgezien als handhaving onevenredig is in verhouding tot het daarmee te dienen belang. Indien een omgevingsvergunning dient te worden aangevraagd zal de benodigde omgevingsvergunning worden aangevraagd door het College, als eigenaar van de gronden. Het College zal voor de benodigde stukken voor de aanvragen zorgen, zoals een situatietekening van de locatie.

De volgende uitgangspunten zullen hierbij in acht worden genomen:

- Voor alle op het ijkmoment bestaande woonwagens zal een omgevingsvergunning moeten worden uitgevraagd, behoudens die woonwagens die er al voor 1995¹¹ stonden of woonwagens van na 1995 waarvoor reeds een omgevingsvergunning is verleend.
- Voor de bijgebouwen die aanwezig zijn op het ijkmoment zal een omgevingsvergunning dienen te worden aangevraagd. Deze bijgebouwen moeten ook aan de overige eisen van het bestemmingsplan voldoen. In overleg met de huurder van de standplaats zal de situatietekening worden opgesteld voor wat betreft de bijgebouwen die al dan niet kunnen worden gelegaliseerd.

¹¹ In 1995 werd het ook voor woonwagens verplicht om over een bouwvergunning te beschikken.

- Voor het overige worden de bijgebouwen niet gelegaliseerd. Dit houdt in dat deze bijgebouwen moeten worden verwijderd door de bewoners. Mocht dit niet gebeuren, zal hierop worden gehandhaafd.

Voor woonwagens en bijgebouwen die na het ijkmoment worden gebouwd, verbouwd of waarvoor anderszins vergunningplichtige activiteiten plaatsvinden, zal een aanvraag omgevingsvergunning door de eigenaar van de woonwagen moeten worden gedaan. Deze aanvragen worden getoetst aan het dan geldende bestemmingsplan en aan de dan geldende eisen van het Bouwbesluit.

- Alle woonwagens en opstallen zijn vergund

Omgevingswet

De Omgevingswet die op 1 juli 2022 in werking moet treden, heeft als doel om wetten voor de leefomgeving te bundelen en te moderniseren. Hierbij gaat het onder meer om wet- en regelgeving over bouwen, milieu, water, ruimtelijke ordening en natuur.

Instrumenten die ingezet kunnen worden op basis van deze wet zijn onder meer de omgevingsvisie, het omgevingsplan en programma's. Inzet van deze instrumenten kan bijvoorbeeld betekenen dat gemeentelijk woonwagen- en standplaatsenbeleid onderdeel wordt van de gemeentelijke Omgevingsvisie. Hierin wordt de strategische visie van de gemeente op lange termijn bepaald. In het Omgevingsplan kan worden aangegeven waar woonwagenstandplaatsen zijn toegestaan binnen een gemeente, hoeveel er zijn toegestaan, de mogelijkheden voor doortrekkersplaatsen en werkruimten op de woonwagenlocaties en welke eisen er gelden voor bouwhoogtes, bijgebouwen en percentage bebouwd oppervlakte. Dit is vergelijkbaar met de functie van het huidige bestemmingsplan.

Bij de omgevingsvergunning voor de 'technische bouwactiviteit' wordt het bouwplan getoetst aan de regels voor de technische bouwkwaliteit, waaronder brandveiligheid. Deze regels worden opgenomen in het Besluit bouwwerken leefomgeving (Bbl): toets die thans te vergelijken is met de toets die in het kader van een omgevingsvergunning voor de activiteit bouwen onder de Wabo plaatsvindt aan de eisen uit het Bouwbesluit 2012. De toets van het bouwen van een bouwwerk voor het ruimtelijk bouwen, in stand houden en gebruiken van een bouwwerk aan het omgevingsplan wordt een 'omgevingsplanactiviteit' genoemd. Voorbeelden zijn de functietoedeling in het bestemmingsplan (nu nog: bestemming volgens het bestemmingsplan), de bouwhoogte, het bebouwingspercentage en regels over welstand.

Tevens is het belangrijk om als gemeente helderheid te scheppen over de rol die bewoners hebben in het proces. Zij vormen een belangrijk klankbord voor de gemeente en hebben een adviesrol. Maar de gemeente is verantwoordelijk voor de uiteindelijke keuzes met betrekking tot het gemeentelijk beleid. Aandachtspunt bij koopwagens is ook het verzekeren van de woonwagens. De gemeente kan hieraan een bijdrage leveren door de mogelijkheid van een collectieve verzekering mogelijk te maken. Dat is vaak voordeliger¹².

¹² *Let op: het uitgangspunt is wel om de private verbinding zo veel mogelijk minimaliseren en de publieke taak zo veel mogelijk normaliseren.*

Ontsluiting en bereikbaarheid

Problemen op het vlak van beheer ontstaan soms op woonwagenlocaties gelegen aan een doodlopende weg. Dit maakt het lastiger voor vuilniswagens en andere grote vrachtwagens om te keren. Daarnaast kan een doodlopende weg voor medewerkers van gemeente (en andere bezoekers) het gevoel geven van een afgesloten terrein, waardoor zij er soms niet willen komen. In de eerste plaats is het dan zaak om mogelijke vooroordelen weg te nemen en gemeenteambtenaren ervan te overtuigen net als elders in de gemeente op een zorgvuldige en frequente wijze het onderhoud aan de openbare ruimte te verrichten. In de tweede plaats kan worden gekeken hoe de inrichting en de bereikbaarheid van woonwagenlocaties zodanig kan worden ingericht, zodat het voor vuilniswagens, vrachtwagens, maar zeker ook hulpdiensten eenvoudiger wordt om de woonwagenlocatie te bereiken en ook weer te keren. Door woonwagenbewoners zelf wordt hierbij vaak de voorkeur gegeven aan een cirkelvormige of U-vormige ontsluitingsweg (hofje).

Hoe omgaan met caravans?

Een veelgehoord aandachtspunt bij het beheer van standplaatsen is de aanwezigheid van illegale bebouwing, zoals bergingen, tuinhuisjes en caravans. Een deel van de woonwagenbewoners woont in een toercaravan. Er kan daarbij sprake zijn van een gedoogsituatie (bijvoorbeeld als er sprake is van een mantelzorgrelatie of als het niet mogelijk is om binnen afzienbare tijd extra standplaatsen te creëren, terwijl woonwagenbewoners al lang staan ingeschreven), maar dat is niet altijd het geval. Zeker als caravans tegen andere woonwagens geplaatst zijn, kan dit tot mogelijk extra brandveiligheidsrisico's leiden.

In de basis is het aan gemeenten om te toetsen of de invulling van een standplaats voldoet aan het bestemmingsplan, ook als daar een caravan op staat. De gemeente zal de behoefte aan het wonen in een toercaravan moeten afwegen tegen andere belangen, bijvoorbeeld het waarborgen van de bouwtechnische kwaliteit van een woonruimte (Bouwbesluit), de openbare veiligheid, bescherming van de gezondheid en het al dan niet toestaan van vergelijkbare woonvormen (zoals Tiny Houses op wielen).

Belangrijk daarbij is dat er een zorgvuldige afweging is gemaakt tussen de belangen van het individu (in dit geval de bewoner van de toercaravan) enerzijds en de belangen van de maatschappij anderzijds. Bij handhaving van een situatie waarbij sprake is van strijdigheid met de APV geldt dat het bestuursorgaan onder meer een redelijke belangenafweging moet verrichten. Dat houdt in dat bij de vraag of bevoegdheid tot handhaving bestaat er ook wordt gekeken of het bestuursorgaan in algemene zin inspanningen verricht om standplaatsen te creëren¹³.

APV - Artikel 4:17 Begripsbepaling

Een kampeermiddel is een voertuig of onderkomen waar geen bouwvergunning voor nodig is, en waarin je kunt verblijven voor recreatief nachtverblijf. Denk hierbij aan een tent, kampeerwagen (camper) of caravan.

¹³ Zie in dit verband onder meer: ABRvS 15 juli 2020, ECLI:NL:RVS:2020:1618, m. nt. T.N. Sanders. In dit geval acht de Afdeling de inspanningen van gemeente Amsterdam toereikend waardoor gehandhaafd mocht worden.

Uitgangspunten illegaal in gebruik genomen gemeenteground en terugvordering

Bij sommige standplaatsen is er wellicht sprake van illegaal grondgebruik. Deze gronden zijn overwegend in eigendom van de gemeente. Als er sprake is van én illegale bouwsels én illegaal in gebruik genomen grond, zal de gemeente het publiekrechtelijke en privaatrechtelijke spoor bewandelen: waarschuwing versturen voor wat betreft illegale bouwwerken (publiekrechtelijk) en mededelen dat de grond zal worden teruggevorderd (privaatrechtelijk).

Indien huurders de niet te vergunnen opstallen niet zelf verwijderen, zal een formele handhavingstraject worden doorlopen waarbij het slopen op kosten van de betreffende huurder gebeurt, met voor hen de mogelijkheid van bezwaar en beroep. Indien het niet een doel op zich is om de illegaal in gebruik genomen grond in gemeentelijke handen terug te brengen, en de huurder behoort niet tot de sociale doelgroep van corporaties, is een alternatief de standplaats en de grond onder voorwaarden te koop aan te bieden aan de betreffende huurder, mits:

- De gronden vrij zijn van kabels en leidingen en indien de grond niet voor eigen (gemeentelijk) gebruik nodig is, nu of in de toekomst en indien er een andere plausibele reden is om niet te verkopen, zoals bijvoorbeeld dat de grond niet aangrenzend aan de standplaats is;
- Mochten er kabels en leidingen aanwezig zijn, wordt verhuur overwogen. Dat is afhankelijk van de soort leiding;
- Indien de illegaal in gebruik genomen gemeenteground niet wordt verhuurd of verkocht, gaat de gemeente deze terugvorderen.

Ook in andere gevallen in de gemeente wordt op voorgaande wijze gehandeld. Als er sprake is van én illegale bouwsels én illegaal in gebruik genomen grond, zal de gemeente eerst het publiekrechtelijke spoor bewandelen: is een en ander te legaliseren? Zo niet, dan zal de gemeente een waarschuwing versturen voor wat betreft illegale bouwwerken en hierin meenemen dat de grond zal worden teruggevorderd.

Indien bewoners hier niet mee akkoord gaan, zal het formele handhavingstraject worden doorlopen waarbij het slopen op kosten van de betreffende huurder gebeurt, met voor hen de mogelijkheid van bezwaar en beroep. Na vaststelling van onderhavig beleid zal de gemeente starten met een nulmeting. Op basis daarvan kan een aanvaardbare norm worden vastgesteld. Voor de gevallen die binnen die norm vallen is de gemeente bereid een generaal pardon af te spreken. Voor de excessen moeten maatwerkafspraken worden gemaakt. Hierbij kan worden gedacht aan een termijn waarbinnen de situatie wordt teruggebracht naar de norm.

- Er is geen illegaal in bezit genomen gemeenteground.

9. Duurzaam

Ook bij het wonen op een woonwagenlocatie is duurzaamheid, energiebesparing en –opwekking een speerpunt.

Groeimodel

Huizenbewoners kopen een huis. Eerst beginnen ze met huren, kopen een starterswoning en groeien door naar de koop van een reguliere eengezinswoning. Feitelijk is het bij de woonwagenbewoners niet anders. Kinderen 'lopen weg' (= gaan samenwonen), huren een standplaats (als deze beschikbaar is!), trouwen, kopen een kleine oude woonwagen, groeien door en kopen uiteindelijk een reguliere woonwagen. Anders dan bij huizenbewoners, hebben zij een 'mobiele' woning. Zij kunnen hun woning meenemen of kunnen deze verkopen aan een startend stel. Zo verhuizen vele woonwagens jaarlijks in Nederland, van standplaats naar standplaats. Prima.

Echter, sinds 01-01-2021 zijn de BENG-eisen verplicht c.q. worden alleen nog maar standplaatsen aangelegd die aardgas vrij zijn. Een bestaande woonwagen ombouwen is én zeer lastig (de constructie is hier niet op berekend) én zeer kostbaar. Het hele systeem van het 'groeimodel' stort in. Bestaande woonwagens kunnen niet meer worden doorverkocht en zijn dus feitelijk weinig meer waard. En hoe moet een starter dan beginnen? Als hij geluk heeft kan hij een standplaats met huurwoonwagen huren, maar zal vanaf dat moment nooit meer zelf een kapitaal kunnen opbouwen voor een eigen woonwagen omdat er simpelweg geen standplaatsen beschikbaar zijn. En de corporatie zit er ook niet op te wachten dat een huurder na vijf jaar zegt: "neem de woonwagen maar terug, ik ga een eigen woonwagen kopen". Een dilemma dus. Om dit dilemma te slechten stellen wij u het navolgende voor.

Biogas of warmtenet onmisbaar op de nieuwe woonwagenlocatie(s)

Als de gemeente de woonwagencultuur met het 'groeimodel' wil respecteren en de kosten van de aanleg van zoveel nieuwe standplaatsen wil reduceren, dan is de oplossing gelegen in maken van een uitzondering. Ongelijke gevallen, ongelijk behandelen. Als de nieuwe woonwagenstandplaatsen worden aangesloten op biogas, het warmtenet of stadsverwarming, dan kan het systeem van het groeimodel blijven bestaan en zijn er veel minder huurwoonwagens benodigd.

- De nieuwe woonwagenlocatie(s) worden aangesloten op biogas, het warmtenet of stadsverwarming zodat de traditionele leefwijze en het verhandelen en aankopen van woonwagens conform het omschreven 'groeimodel' kunnen blijven plaats vinden. Daarnaast zijn corporaties dan ook niet meer verplicht om zogeheten 'BENG-woonwagens' aan te schaffen en kunnen volstaan met een traditionele huurwoonwagen van 5,30 x 15 meter. Dit scheelt €40.000 exclusief btw per aan te kopen huurwoonwagen

10. Rollen en verantwoordelijkheden

Morele plicht – beoogd maatschappelijk effect / doelstelling

Met het vaststellen van het woonwagenbeleid wordt er een duidelijke keuze gemaakt die ook helderheid en zekerheid geeft aan de betrokken bewoners en hun toekomst mogelijkheden. De woonwagencultuur is al lange tijd met Harderwijk verbonden. De woonwagencultuur is in 2014 door het Nederlands Centrum voor Volkscultuur en Immaterieel Erfgoed aangewezen als immaterieel erfgoed. Het nieuwe beleid biedt ook een goede basis om samen met de bewoners te bouwen aan

wederzijds vertrouwen en vorm te geven aan de door beide partijen gewenste goede, schone en veilige woonomgeving.

Ook in Harderwijk streven we naar een inclusieve samenleving. Iedereen moet binnen zijn cultuur kunnen meedoen aan onze samenleving en zijn verantwoordelijkheid als inwoner voor de gemeenschap nemen. Daarbij is veiligheid in de meest brede zin van het woord een belangrijke pijler. Met het vaststellen van het woonwagengebeleid wordt er een duidelijke keuze gemaakt die ook helderheid en zekerheid geeft aan de betrokken bewoners en hun toekomstmogelijkheden.

Financiële plicht – middelen voor standplaatsen

De gemeente kan een stuk grond aanwijzen waar via een bestemmingsplanwijziging de bestemming 'Wonen-Woonwagenge' op komt. De gemeente gaat met corporaties in gesprek om standplaatsen met huurwoonwagens aan te leggen en te exploiteren voor die mensen die qua inkomen tot de doelgroep van de corporaties behoren. Voor diegenen die qua inkomen niet tot de doelgroep van de corporaties behoren, zal de gemeente in standplaatsen moeten voorzien. Om de standplaatsen betaalbaar en beschikbaar te houden voor de beoogde doelgroep, onderzoekt de gemeente of erfpacht een oplossing is.

Taak gemeente

Het succes van het lokale woonwagengebeleid en de realisatie van (nieuwe) standplaatsen en woonwagens staat of valt met een goede onderlinge rol- en taakverdeling en samenwerking tussen gemeente én de woningcorporaties.

Op basis van de uitkomsten van de behoeften (inventarisatie) dient de gemeente te zorgen voor voldoende standplaatsen (zowel koop als huur) voor woonwagengebewoners. Dit betekent dat het voor woonwagengebewoners mogelijk is om binnen afzienbare tijd¹⁴ kans te maken op een standplaats, vergelijkbaar met reguliere woningzoekenden. Op die manier worden de rechten van woonwagengebewoners in de praktijk beschermd.

Het is de taak van corporaties om te voorzien in de huisvesting van woonwagengebewoners voor zover zij qua inkomen tot de doelgroep van de woningcorporaties behoren¹⁵. Voor andere woonwagengebewoners verplicht het mensenrechtelijk kader volgens het Beleidskader dat de gemeente aanvullende maatregelen treft om te voorzien in voldoende (koop- of particuliere huur)standplaatsen¹⁶. Het moet dus duidelijk zijn welke maatregelen worden getroffen om in voldoende standplaatsen voor andere (hogere) inkomensgroepen te voorzien en wat daarbij de rol van de gemeente is.

Daarnaast zijn er twee mogelijkheden voor de plaatsing van een woonwagen. Indien de bewoner een eigen wagen plaatst, sluit hij een opstalovereenkomst met de eigenaar. Indien de bewoner gebruik wil maken van een huurwoonwagen, kan de eigenaar (indien de bewoner voor een huurwagen in aanmerking komt) een huurwagen beschikbaar stellen. Hiervoor wordt eveneens een huurcontract gesloten.

¹⁴ De gemiddeld benodigde inschrijftijd als woningzoekende voor een reguliere eengezinswoning in Harderwijk bedraagt 8 tot 14 jaar.

¹⁵ Een en ander zal worden besproken bij het opstellen van de prestatieafspraken.

¹⁶ Artikel 75 Woningwet; Beleidskader gemeentelijk woonwagen- en standplaatsengebeleid 2018, p. 22-23.

Het is een feit dat de gemiddelde standplaats een aanzienlijk groter kaveloppervlak heeft dan de gemiddelde betaalbare huurwoning. Het gemiddelde kaveloppervlak van de huidige standplaatsen in Harderwijk bedraagt 294,45 m²; het gemiddelde kaveloppervlak van een tussenwoning is ongeveer 130 m² en van een appartement 75 m². Daar komt bij dat de doelgroep woonwagengewoners in Nederland, vergeleken bij de groep reguliere woningzoekenden, relatief beperkt is; in totaal tussen de 30.000 tot 40.000 woonwagengewoners.

Het verschil in kaveloppervlak kent meerdere redenen. De meeste woonwagens hebben slechts een bouwlaag, waardoor meer ruimte nodig is voor dezelfde gebruiksruimte. Daarnaast gaat een deel van het kaveloppervlak op aan: de benodigde draairuimte voor de plaatsing van de woonwagen en brandgangen.

Rol gemeente volgens beleidskader BZK

Het Rijk vindt het wenselijk dat de gemeente in de woonvisie beschrijft welke rol zij zelf wil (blijven) vervullen ten aanzien van het voorzien in huisvesting voor woonwagengewoners die willen wonen in een woonwagen. Voor woonwagengewoners die qua inkomen behoren tot de primaire doelgroep van de woningcorporaties ligt de verantwoordelijkheid bij woningcorporaties. Zij moeten voorzien in voldoende huurwoonwagens en -standplaatsen. Voor andere woonwagengewoners verplicht het mensenrechtelijk kader dat de gemeente aanvullende maatregelen treft om te voorzien in voldoende (koop-)standplaatsen. Dit vloeit voort uit artikel 75 van de Woningwet

Uit het beleidskader valt het volgende te concluderen:

- De gemeente zorgt voor bouwrijpe grond(en) waar de bestemming 'Wonen-Woonwagen' op zit;
- Een woningcorporatie zorgt (na aankoop van de bouwrijpe grond) voor de aanleg van de standplaatsen, het verstrekken van huurwoonwagens en de exploitatie ervan voor die mensen die qua inkomen tot hun doelgroep behoren.

Hierbij dient de kanttekening te worden gemaakt dat een woningcorporatie alleen hoeft te zorgen voor diegenen die tot haar doelgroep behoren, dus mensen beneden de sociale inkomensgrens. De mensen boven de sociale inkomensgrens moeten daarom de mogelijkheid krijgen om een standplaats te gaan bewonen zodat het 'leven in familieverband' kan worden gerealiseerd. Dit betekent dat de gemeente zorg zal moeten dragen voor de aanleg van een standplaats voor deze mensen. Het daadwerkelijk realiseren en exploiteren van (sociale) woonruimten (in welke vorm dan ook) is geen kerntaak van gemeenten.

De gemeente is wel verantwoordelijk voor de ruimtelijke ordeningskant van het woonwagenbeleid. Via het bestemmingsplan wordt vastgelegd waar standplaatsen liggen en hoeveel dat er zijn. Ook is de gemeente verantwoordelijk voor het beheer van de openbare ruimte en voor handhaving van bijvoorbeeld bouwvoorschriften (brandveiligheid).

Taak en rol corporaties

Woningcorporaties hebben onder de Algemene wet gelijke behandeling een zelfstandige verplichting om te voldoen aan de non-discriminatie standaarden. Woonwagengewoners die een

huishoudinkomen hebben tot aan de inkomensgrenzen, genoemd in artikel 48 van de Woningwet, behoren tot de doelgroep van woningcorporaties¹⁷. Het ontwikkelen, verhuren en exploiteren van woonwagenlocaties, standplaatsen en woonwagens behoort daarmee tot de kerntaak van de woningcorporaties.

Bij de verhuur van een nieuw aangelegde standplaatsen zullen er reguliere huurwoningen vrijkomen of in het geval van een verhuizing vanuit het ouderlijk 'huis' naar een nieuwe standplaats zal er geen vraag zijn naar een reguliere huurwoning.

Rol woningcorporaties volgens beleidskader BZK

Vanuit het landelijk beleidskader: bij een eventueel benodigde uitbreiding van het aantal standplaatsen bestemt de gemeente een stuk grond als 'Wonen-Woonwagenstandplaats'.

Woningcorporaties dragen vervolgens zorg voor de aanleg van de standplaatsen en de levering van huurwoonwagens.

11. Toewijzingsbeleid

De op termijn vrijkomende standplaatsen worden toegewezen volgens de lijst geregistreerde standplaatszoekenden ('wachtlisjt').

Wachtlisjt: inschrijvings- en toewijzingsregels

Nationale Ombudsman: "Ongelijke gevallen dienen ongelijk te worden behandeld." ¹⁸

De Algemene Wet Gelijke Behandeling (AWGB):

De AWGB ziet op de gelijke behandeling van personen ongeacht hun godsdienst, levensovertuiging, politieke gezindheid, ras, geslacht, nationaliteit, hetero- of homoseksuele gerichtheid of burgerlijke staat.

Artikel 2 lid 1 AWGB stelt echter:

'Het in deze wet neergelegde verbod van onderscheid geldt niet ten aanzien van indirect onderscheid indien dat onderscheid objectief gerechtvaardigd wordt door een legitiem doel en de middelen voor het bereiken van dat doel passend en noodzakelijk zijn.'

BZK: Beleidskader gemeentelijk woonwagen- en standplaatsenbeleid

'Het gelijkheidsbeginsel houdt in dat woonwagenbewoners niet nadeliger mogen worden behandeld vanwege het feit dat zij woonwagenbewoner zijn. Het (materiële) gelijkheidsbeginsel houdt in dat ongelijke gevallen ongelijk behandeld moeten worden naarmate van hun verschil. Bij woonwagenbewoning gaat het om ongelijke gevallen, omdat deze woonvorm voor woonwagenbewoners 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 dus ook voort uit het gelijkheidsbeginsel.'

Inkomensgrens sociale huur (Advies College voor de Rechten van de Mens d.d. 28-02-2018)

¹⁷ Primair zijn dat de huishoudens met een inkomen tot €39.055, in tweede instantie gaat het ook om de huishoudens die tot de middeninkomens behoren (€39.055 tot €43.574) – d.d. 01-03-2021. Huren Noord-Veluwe hanteert hierbij de grens van €48.000.

¹⁸ Rapport Nationale Ombudsman: 'Woonwagenbewoner zoekt standplaats' d.d. 17-04-2017

Uit de verplichtingen die voortvloeien uit het wezenskenmerk van hechte familiebanden volgt ook dat de inkomensgrens voor sociale huur, die nu gehanteerd wordt voor de toewijzing van woonwagenstandplaatsen en huurwagens, hier niet aan in de weg mag staan. Er moet dus niet alleen een aanbod van 'voldoende' (plekken voor) koop- en huurwagens beschikbaar zijn om in familieverband te kunnen wonen, ook mag het hanteren van de sociale huurwoninggrens er niet toe leiden dat een woonwagenbewoner die 'teveel verdient' gedwongen is het woonwagenleven op te geven en niet meer volgens eigen traditie en cultuur kan leven. Waar het om gaat is dat gemeenten, al gelang naar de behoefte van woonwagenbewoners, dienen te zorgen voor een gemiddelde locatie met een mix van standplaatsen, van huurwagens waarvoor een inkomensgrens geldt (sociale huur) en huur- en koopwagens in de vrije sector.

a. Inschrijvingscriteria

1. Afstammingsbeginsel

Bij inschrijving wordt getoetst of de inschrijvende persoon een 'woonwagenbewoner' is. Dit gebeurt door het vaststellen of het adres van de inschrijver zelf, diens ouders en grootouders gelegen is/was op een woonwagenlocatie. Zo ja, dan kan de standplaatszoekende worden aangemerkt als een standplaatszoekende conform het afstammingsbeginsel. Een woonwagenbewoner is immers iemand die van generatie op generatie op een woonwagenstandplaats woont en de woonwagencultuur intensief heeft beleefd. Een kind wiens ouders niet, maar de grootouders wel op een woonwagenlocatie wonen dan wel hebben gewoond¹⁹, wordt vaak ook gezien als woonwagenbewoner. Niet 'woonwagenbewoner' zijnde personen kunnen zich wel inschrijven, maar komen bij toewijzing pas als laatsten aan de beurt. (*toewijzingscriteria en voorrangsregeling*).

2. Kosten van inschrijving en verlenging

Aan de inschrijving zijn kosten verbonden. Ook de jaarlijkse verlenging van de inschrijving is niet kosteloos. Hiermee wordt voorkomen dat mensen zich inschrijven zonder daadwerkelijke dringende behoefte. De hoogte van inschrijving en verlenging van de inschrijving wordt jaarlijks bepaald. Per 1 september 2021 bedragen deze €15,- voor de eerste inschrijving en €15,- voor de jaarlijkse verlenging van een inschrijving.

b. Rangordebepaling toewijzing standplaats op een BESTAANDE woonwagenlocatie

Bij de toewijzing van een standplaats op een bestaande woonwagenlocatie dient men ingeschreven te zijn als standplaatszoekende en geldt de navolgende volgorde:

1. Kinderen of kleinkinderen, ingeschreven als standplaatszoekende, die nog onafgebroken op de betreffende woonwagenlocatie bij hun (groot)ouders inwonen. Deze kinderen of kleinkinderen moeten volgens de Basisregistratie personen (BRP) nog op de betreffende woonwagenlocatie inwonend zijn bij hun eerste- of tweedegraads familie;

Let op:

Een terugkerend kind van elders (bijvoorbeeld na een scheiding) dient minimaal drie jaar al weer inwonend te zijn bij de ouders.

2. De standplaatszoekende die bij een derde op dezelfde woonwagenlocatie verblijft, woont en ingeschreven staat, omdat hij/zij noodgedwongen niet meer bij de ouders of grootouders inwoont;

én

kinderen van de woonwagenlocatie die wegens het gebrek aan vrije standplaatsen noodgedwongen in een reguliere woning zijn gaan wonen;

én

¹⁹ Let wel: zij dienen ook aantoonbaar in de 2^e helft van de 20^e eeuw op een woonwagenlocatie te hebben gewoond.

kinderen van de woonwagenlocatie die wegens hun studie tijdelijk elders wonen.

3. Indien de eerste twee voornoemde voorwaarden geen kandidaat opleveren, geldt dat alsdan de ingeschrevene met een eerstegraads familieverband met een van de overige bewoners in aanmerking komt, vervolgens degene met een tweedegraads familieverband en daarna andere familieleden;
4. Indien de onder lid 1 tot en met 3 voornoemde voorwaarden geen kandidaat opleveren, komt de eerstvolgende op de wachtlijst ingeschrevene persoon in aanmerking die:
 - a. van oorsprong woonwagenbewoner is (en derhalve aan het afstammingsbeginsel voldoet);
 - b. aantoonbaar eerder in de gemeente Harderwijk op een woonwagenlocatie heeft gewoond.
5. Indien de onder lid 1 tot en met 4 voornoemde voorwaarden geen kandidaat opleveren, komt de eerstvolgende op de wachtlijst ingeschrevene persoon in aanmerking die:
 - a. van oorsprong woonwagenbewoner is (en derhalve aan het afstammingsbeginsel voldoet).
6. Overige standplaatszoekenden conform het afstammingsbeginsel;
7. Overige standplaatszoekenden, welke niet voldoen aan afstammingsbeginsel;
8. Voor lid 1 tot en met 7 geldt dat bij gelijke kandidaten, dat de degene met de hoogste leeftijd voorrang heeft.

Let op: Zodra er een standplaats vrij komt onder de reeds bewoonde standplaatsen op een nieuwe locatie, dan worden de toewijzingsregels van een bestaande woonwagenlocatie toegepast.

c. Rangordebepaling toewijzing standplaats op een NIEUWE woonwagenlocatie

Bij de toewijzing van een standplaats op een nieuwe woonwagenlocatie geldt de wachtlijst op basis van inschrijving en puntentoekenning. Degene met het hoogste aantal punten gaat voor. Vervolgens wordt gekeken naar de leeftijd.

d. Eenmalige puntentoekenning bij inschrijving

De woonsituatie van de ingeschrevene 3 jaar voorafgaand aan inschrijving, geldt hierbij als ijkpunt.

	DE WOONSITUATIE 3 JAAR VOORAFGAAND AAN DE INSCHRIJVING, GELDT ALS IJKPUNT VOOR DE EENMALIGE PUNTENTOEKENNING		Punten aantal
A	Bijzondere situaties volgens HVWC	Eenmalig bij eerste inschrijving	120
B	Inschrijver is nog onafgebroken inwonend bij zijn ouders op een standplaats op een woonwagenlocatie in Harderwijk	Eenmalig bij eerste inschrijving	100
C	inschrijver die bij een derde op een woonwagenlocatie verblijft, woont en ingeschreven staat, omdat hij/zij noodgedwongen niet meer bij de ouders of grootouders kan wonen <u>of</u> woont in een reguliere woning in Harderwijk, maar is geboren en getogen op een woonwagenlocatie. Door gebrek aan standplaatsen is hij/zij noodgedwongen naar een reguliere woning verhuist (dit geldt ook in geval van studie elders).	Eenmalig bij eerste inschrijving	80
D	Inschrijver woont in een reguliere woning in Harderwijk, maar is geboren en getogen op een woonwagenlocatie. Door verhuizing ouders noodgedwongen wonend in een woning (= inwonend kind)	Eenmalig bij eerste inschrijving	70
F	Inschrijver woont onafgebroken op een standplaats in Harderwijk (= niet zijnde inwonend kind, maar hoofdbewoner)	Eenmalig bij eerste inschrijving	60

G	Inschrijver woont in een reguliere woning in Harderwijk (= spijtoptant)	Eenmalig bij eerste inschrijving	30
I	Inschrijver woont onafgebroken op een standplaats buiten Harderwijk, maar in de Regio Noord-Veluwe*	Eenmalig bij eerste inschrijving.	15
J	Inschrijver woont in een reguliere woning buiten Harderwijk, maar in de Regio Noord-Veluwe*	Eenmalig bij eerste inschrijving	10
K	Inschrijver woont buiten de Regio Noord-Veluwe*	Eenmalig bij eerste inschrijving	1
L	Inschrijver voldoet NIET aan het afstammingsbeginsel	Eenmalig bij eerste inschrijving	1
M	Inschrijvers die WEL voldoen aan het afstammingsbeginsel	Maandelijks	1
N	Inschrijvers die NIET voldoen aan het afstammingsbeginsel	Jaarlijks	1

*Regio Noord-Veluwe (RNV) is het samenwerkingsverband van de gemeenten Elburg, Ermelo, Harderwijk, Nunspeet, Oldebroek en Putten

Let op:

- De punten zijn niet overdraagbaar.
- Uitzondering: indien de inschrijver overlijdt, dan kunnen de opgebouwde punten worden overgeheveld op een eventueel aanwezige geregistreerde partner van deze inschrijver. Deze geregistreerde partner dient overigens wel te voldoen aan het afstammingsbeginsel.

Het aantal behaalde punten wordt als volgt samengesteld:

‘Eenmalige punten’ + ‘aantal punten op basis van inschrijfduur’ = totaal aantal behaalde punten

Voorbeeld A:

Persoon X woont nog bij haar ouders in. Eenmalige punten = 100. Zij staat drie jaar ingeschreven op de wachtlijst = 36 punten. Totaal aantal behaalde punten = 100 + 36 = 136 punten.

Voorbeeld B:

Persoon Y is noodgedwongen verhuist van de woonwagenlocatie naar een reguliere woning, omdat er geen standplaats op de locatie beschikbaar kwam. Eenmalige punten = 80. Hij staat vijf jaar ingeschreven op de wachtlijst = 60 punten. Totaal aantal behaalde punten = 80 + 60 = 140 punten.

Voorbeeld C:

Persoon Z is vrijwillig verhuisd naar een reguliere woning. Nu heeft hij echter spijt en wil dolgraag terug naar een woonwagenlocatie. Eenmalige punten = 30. Hij staat elf jaar ingeschreven op de wachtlijst = 132 punten. Totaal aantal behaalde punten = 30 + 132 = 162 punten.

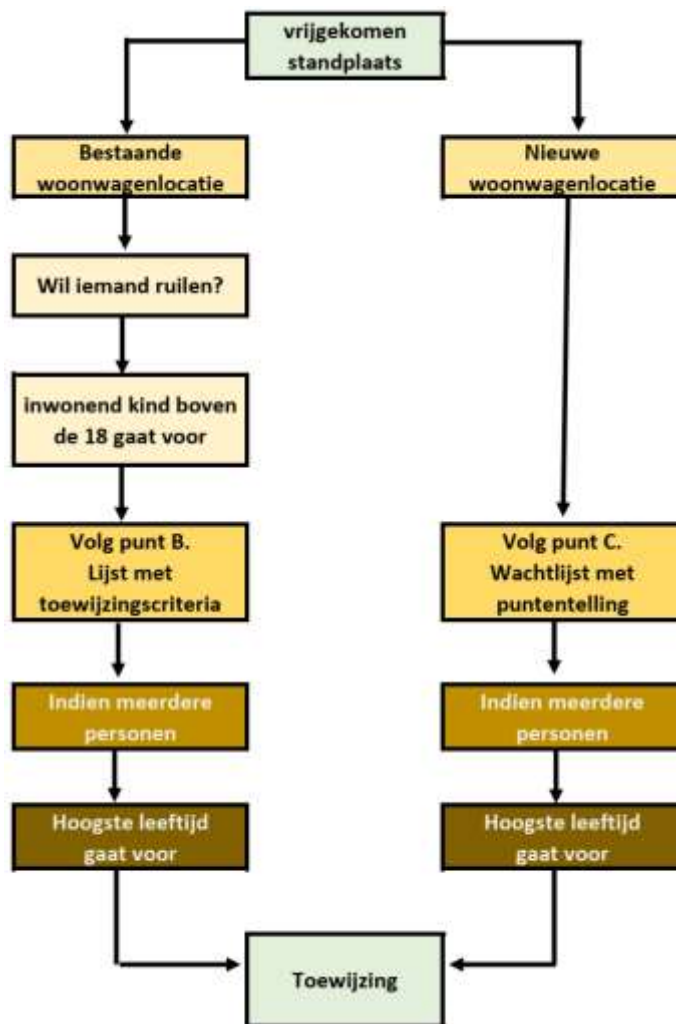
Er mogen voorrangregels gesteld worden ten aanzien van woonwagenbewoners die afkomstig zijn van de woonwagenlocatie of de gemeente waar de standplaats beschikbaar komt, zolang hierdoor geen verdringing van overige woningzoekenden ontstaat.

LET OP – Juridisch advies BZK

Elke woonwagenstandplaatszoekende moet zich in kunnen schrijven. Vervolgens kan voorrang worden verleend aan die standplaatszoekende die via het afstammingsbeginsel aan kan tonen dat hij of zij van origine woonwagenbewoner is. Iemand zonder het 'woonwagen-afstammingsbeginsel' krijgt bij inschrijving 1 punt en bouwt per jaar 1 punt op.

Dus ook mensen zonder aantoonbare connectie met het woonwagenleven kunnen reageren op vrijkomende standplaatsen. Daarbij geldt dat aan deze doelgroep pas een standplaats wordt toegewezen als mensen die tot de woonwagendoelgroep behoren geen interesse hebben. In de praktijk is het de vraag in hoeverre deze situatie zich veel zal voordoen. De vraag naar standplaats onder woonwagenbewoners is doorgaans groot, terwijl reguliere woningzoekenden voornamelijk op zoek zijn naar een stenen woning. Toch bestaat de kans dat incidenteel een niet-woonwagenbewoner een standplaats krijgt aangeboden. In dat geval is het goed om als corporatie eerst een intakegesprek met een potentiële huurder te hebben; past hij of zij op deze woonplek? Daarnaast kan nagedacht worden om in zo'n situatie een tijdelijk huurcontract (van bijvoorbeeld 1 of 2 jaar af te geven) aan een niet-woonwagenbewoner. Na deze periode kan bezien worden of er inmiddels wel behoefte is aan een standplaats onder de doelgroep woonwagenbewoners. Op die manier kan voorkomen worden dat een standplaats voor langere tijd leeg blijft, terwijl er wel (onder meerdere doelgroepen) behoefte naar woonruimte is.

e. Schema toewijzing



LET OP:

Als een reeds bewoonde standplaats op de nieuwe locatie vrijkomt, dan gelden de toewijzingsregels voor een 'bestaande' woonwagenlocatie.

f. Uitzondering bij overlijden beide ouders / huurder

Indien de huurder en zijn geregistreerde partner (*huwelijk, samenlevingscontract via de notaris*) of medehuurder beiden zijn overleden en er is nog sprake van inwonend kind(eren) boven de 18 jaar, dan zal het huurcontract worden overgeschreven op het oudste nog inwonende kind. De huur zal echter opnieuw worden berekend conform de puntentelling en de daaraan gekoppelde huur conform de berekening van de Huurcommissie.

g. Hardheidsclausule

Burgemeester en wethouders zijn bevoegd, in gevallen waarin toepassing van deze toewijzingsregels naar hun oordeel tot een bijzondere hardheid leidt, ten gunste van de standplaatszoekende af te wijken van deze regels. De casus wordt aangedragen door de HVWC. Het college kan in overleg met de corporaties besluiten om af te wijken van deze toewijzingsregels, mits:

- Er een schriftelijk verzoek voorhanden is waarin beroep wordt gedaan op de hardheidsclausule;
- De afwijking van de toewijzingsregels schriftelijk en deugdelijk gemotiveerd is;

- De afwijking vooraf ter raadgevend advisering is voorgelegd aan de Vereniging HVWC²⁰;
- De afwijking naar algemene maatstaven van redelijkheid en billijkheid is beoordeeld, er een gedegen belangenafweging heeft plaatsgevonden en het in de gegeven omstandigheden acceptabel is om de hardheidsclausule toe te passen.

h. Ruilen standplaats

Indien een standplaats vrijkomt hebben de bewoners van de locatie de mogelijkheid om intern van standplaats te ruilen met de vrijkomende standplaats, mits er daardoor op dezelfde locatie een verhuurbare standplaats vrijkomt. De alsdan vrijkomende standplaats wordt vervolgens aangeboden aan de eerstvolgende op de wachtlijst, als in deze toewijzingsregels is vastgesteld.

De voorwaarden voor ruil zijn:

- Bij het vrijkomen van een standplaats lichten partijen (corporatie en bewoners) elkaar tijdig in;
- De bewoners van de betreffende woonwagenlocatie hebben veertien dagen de tijd om een ruilverzoek in te dienen;
- Er mag maximaal één ruilverzoek worden ingediend;
- Bij meerdere ruilverzoeken bepalen de bewoners onderling via loting welke ruilverzoek geldig is;
- De na ruil vrijkomende standplaats dient te voldoen aan de eisen van de verhuurder (leeg en schoon opgeleverd, vrij van illegale opstallen, geen achterstallige huur)
- De kosten die gepaard gaan met deze ruil zijn voor de voor 'ruiler', evenals de kosten voor het gereed maken voor de verhuur van de achter te laten standplaats;

i. Systeem van 'passend toewijzen'

Corporaties kiezen ervoor om het systeem van 'passend toewijzen', conform het beleid voor sociale huurwoningen, standaard toe te passen bij toewijzing van standplaatsen. Een mogelijke verklaring hiervoor is dat de sociaaleconomische achterstand die woonwagenbewoners van oudsher hebben (gehad), in het verleden een uitgangspunt was voor specifiek beleid voor woonwagenbewoners. Het onderzoek van de Nationale ombudsman geeft aanleiding te geloven dat die achterstand niet meer voor alle woonwagenbewoners geldt. Het automatisme om een beleid voor sociale huurwoningen onverkort over te hevelen naar standplaatsenbeleid, is in zoverre niet meer te rechtvaardigen. Het leidt ertoe dat woonwagenbewoners met hogere inkomens principieel worden uitgesloten van de mogelijkheid om volgens hun cultuur te leven.

j. Raadgevend advies

De verhuurder stelt bij het vrijkomen van een standplaats de Vereniging HVWC in de gelegenheid om binnen veertien dagen een schriftelijk raadgevend advies te verstrekken. De verhuurder is niet gehouden om het advies te volgen.

Wonen en zorg: 'gereserveerde mantelzorg'

Onder mantelzorg wordt verstaan de hulp die niet beroepsmatig wordt verstrekt aan bejaarden, zieken en andere hulpbehoevenden, zoals inwonende ouders, lichamelijk of verstandelijk gehandicapte kinderen.

Bij woonwagens mag er geen bouwwerk opgericht worden als mantelzorgvoorziening. Deze bepaling staat in het Besluit omgevingsrecht (*Bor artikel 2, lid 3, sub 3g van bijlage II*). Wel mag er een mantelzorgvoorziening plaatsvinden vanuit een vergund gebouw op hetzelfde

²⁰ HVWC = Vereniging voor behoud van de woonwagencultuur Harderwijk

perceel (*artikel 2, lid 22 van het Bor*). Een nieuwe, bebouwde mantelzorgvoorziening op hetzelfde perceel mag wel vergunningsvrij voor bouwen worden geplaatst, onder voorwaarde dat dit gebouw in overeenstemming is met het bestemmingsplan (*artikel 3, lid 1 Bor*).

Hierbij geldt ook het adagium van de Nationale Ombudsman: “Ongelijke gevallen dienen ongelijk te worden behandeld”.

Aangezien bij woonwagens geen bouwwerk mag opgericht worden als mantelzorgvoorziening en een woonwagen een opgebouwd kapitaal vertegenwoordigt dat bij verwijdering weinig meer waard is, wordt gekozen voor ‘gereserveerde mantelzorg’. Dit houdt in dat de huurder van een standplaats waarop een eigen woonwagen is geplaatst, een (klein)kind of ouder kan aanwijzen die als mantelzorger fungeert.

Hier zijn de navolgende randvoorwaarden aan verbonden:

1. De standplaatszoekende moet opgenomen zijn in de lijst geregistreerde standplaatszoekenden (wachtlust);
2. De standplaatszoekende moet met het formulier 'Gereserveerde mantelzorg' zijn aangemeld en geregistreerd door de verhuurder voor de betreffende standplaats;
3. Het inkomen van de standplaatszoekende dient in redelijke verhouding te staan tot de woonlast van de standplaats en de woonwagen tezamen;
4. Indien op de standplaats reeds een mantelzorgovereenkomst aanwezig is, kan geen aanspraak meer worden gemaakt op gereserveerde mantelzorg.

Indien de huurder van de standplaats waaraan de gereserveerde mantelzorg is toegekend komt te overlijden of om moverende redenen vertrekt, zal de standplaats eenmalig met voorrang worden toegewezen aan de bij de verhuurder geregistreerde mantelzorger, ongeacht zijn of haar rangorde op de Lijst geregistreerde standplaatszoekenden.

Toelichting:

a. *Mantelzorg:*

Intensieve zorg of ondersteuning, die niet in het kader van een hulpverlenend beroep wordt geboden aan een hulpbehoevende, ten behoeve van zelfredzaamheid of participatie, rechtstreeks voortvloeiend uit een tussen personen bestaande sociale relatie, die de gebruikelijke hulp van huisgenoten voor elkaar overstijgt, en waarvan de behoefte met een verklaring van een door de gemeente aangewezen sociaal-medisch adviseur kan worden aangetoond.

b. *Gereserveerde mantelzorg*

Mantelzorg anders bedoeld dan hetgeen hier boven staat beschreven, geboden door het (klein)kind van de direct of in de toekomst hulpbehoevende (groot)ouder, ten behoeve van zelfredzaamheid, die de gebruikelijke hulp van huisgenoten overstijgt.

11. Monitoring

Meetbare resultaten eind 2026 en verder– concreet en uitvoerbaar

- Op de woonwagenlocaties wonen alleen personen die op een adres zijn ingeschreven;

- Er wordt door alle bewoners huur betaald voor standplaatsen en er zijn geen hogere huurachterstanden dan gebruikelijk is bij een woningcorporatie;
- Er bevindt zich uitsluitend gelegaliseerde bebouwing op de woonwagenlocaties; voor alle opstellen is een omgevingsvergunning verleend;
- De standplaatsen zijn helder afgebakend; er is geen sprake van niet legale ingebruikname van terreinen;
- De bestemmingsplannen voor woonwagenlocaties zijn toekomstbestendig.
- Het eventueel achterstallig onderhoud bij huurstandplaatsen is in beeld gebracht en weggewerkt;
- Waar nodig heeft de gemeente het onderhoud, beheer en handhaving van de openbare ruimte geoptimaliseerd;
- Er vinden geen bedrijfsmatige activiteiten plaats op de woonwagencentra behoudens datgene wat middels het bestemmingsplan is toegestaan en waar uitdrukkelijk schriftelijke toestemming voor is verleend.
- Er is geen sprake van milieuoverlast in welke vorm dan ook.
- Er wordt een lijst geregistreerde standplaatszoekenden opgesteld; er is inzicht in de behoefte aan standplaatsen binnen de gemeente Harderwijk.
- In het kader van de benodigde inhaalslag worden er 65 - 85 nieuwe standplaatsen aangelegd.

Aanvullend gewenst resultaat (loopt na 2026 verder)

- De 'huurstandplaatsen' zijn in eigendom van de residerende hoofdbewoners, of de huurstandplaatsen zijn in eigendom van en worden verhuurd door een woningcorporatie.
- Een corporatie zorgt voor de exploitatie, het beheer en het onderhoud van de huurstandplaatsen op de woonwagencentra.
- De meetbare resultaten zijn eind 2026 bereikt. Vervolgens volgt een evaluatie en wordt bepaald welk aanvullend beleid er nog benodigd is.
- Om een inhaalslag te maken vanwege 40 jaar geen standplaatsaanleg, worden er 65-85 nieuwe standplaatsen aangelegd binnen nu en vijf jaar.

12. Communicatie

De gemeente zal alle regels, bestemmingsplannen en veiligheidseisen op orde brengen rondom de bestaande en nieuwe woonwagenlocaties. De gemeente zal voor iedere inwoner van Harderwijk zoveel als mogelijk dezelfde regels en procedures hanteren. Of inwoners nu in een stenen huis of in een woonwagen wonen, dat maakt niet uit.

Het bestuur van de HVWC verzorgt de communicatie met de leden van de doelgroep. Zij overleggen met de gemeente en de corporaties, leggen de wensen c.q. bedenkingen vanuit de doelgroep woonwagenbewoners voor en koppelen terug wat er uiteindelijk is besloten. Zij vormen zo de onmisbare schakel tussen de gemeente en corporaties aan de ene kant en de woonwagenbewoners aan de andere kant.

13. Begrippen en afkortingen

Afkortingen

Bbl	Besluit bouwwerken leefomgeving
Bor	Besluit omgevingsrecht
BRP	Basis Registratie Personen, voorheen GBA (=Gemeentelijke Basis Registratie)
BZK	het Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties
CRM	het College voor de Rechten van de Mens
EHRM	Europese Hof voor de Rechten van de Mens
HVWC	Vereniging voor behoud van de woonwagencultuur Harderwijk
IPO	het Interprovinciaal Overleg
NHG	Nationale Hypotheek Garantie
VNG	Vereniging Nederlandse Gemeenten;
VWBN	Vereniging voor behoud van de woonwagencultuur Nederland

Begrippen

– Standplaats

een kavel, bestemd voor het plaatsen van een woonwagen, waarop voorzieningen aanwezig zijn die op het leidingnet van de openbare nutsbedrijven, andere instellingen of van gemeenten kunnen worden aangesloten (*artikel 1, onderdeel j, van de Wet op de huurtoeslag*);

– Woonwagen

een voor bewoning bestemd gebouw dat is geplaatst op een standplaats en dat in zijn geheel of in delen kan worden verplaatst (*artikel 1, onderdeel l, van de Wet de huurtoeslag*).

4. Aanpalend beleid

Landelijk

- WABO beleid;
- Vigerend Bouwbesluit;
- Huisvestingswet;
- Woningwet;
- Wet Milieubeheer;
- Rapport 'Woonwagengewoner zoekt standplaats' – Nationale Ombudsman d.d. 17-05-2017;
- 'Advies inzake Woonwagen- en Standplaatsenbeleid' – College van de Rechten van de Mens d.d. 28-03-2018;
- 'Beleidskader gemeentelijk woonwagen- en standplaatsenbeleid' van het Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijk Relaties d.d. 12-07-2018;
- Rapport 'Woonwagens en woningcorporaties' – Platform31 d.d. 17-05-2021;
- Wegwijzer gemeentelijk woonwagen- en standplaatsenbeleid –VNG d.d. 15-05-2021.

Regionaal

- Afstemming gewenst met de omringende gemeenten;
- Zo mogelijk eenduidig beleid met kleine lokale verschillen.

Lokaal

- Vigerende bestemmingsplan;
- Huisvestingsverordening gemeente Harderwijk 2020;
- Inventarisatie woonbehoefte – Companen;
- Inventarisatie woonbehoefte – HVWC;
- Woonvisie;
- Prestatieafspraken met de woningcorporaties.