

Woonwagendstandplaatsenbeleid gemeente Nijkerk 2024

Maart 2024



Woonwagenstandplaatsenbeleid gemeente Nijkerk 2024

Inhoudsopgave

1. Inleiding	4
1.1 Aanleiding	4
1.2 Doel	4
1.3 Status	4
2. Achtergronden	5
2.1 Uitspraken rechtscolleges	5
2.2 Landelijk beleidskader	5
2.3 Een thuis voor iedereen	6
2.4 Huidige situatie in Nijkerk	6
2.5 Herhaalmeting	6
2.6 Woonvisie gemeente Nijkerk 2020+	6
2.7 Totstandkoming, participatie en input	7
3. Rechten en uitgangspunten	8
3.1 Mensenrechtelijk kader	8
3.2 Een standplaats binnen een redelijke termijn	8
3.2.1 Belangstellingsregister en voorrangregels	9
3.3 Het recht op adequate huisvesting	9
3.3.1 Wet- en regelgeving	9
3.3.2 Ontwikkeling en kaders nieuwe woonwagenlocaties	12
3.3.3 Grond, eigendom, kosten en beheer	13
3.4 Eerbieding van privé, familie- en gezinsleven	16
3.5 Het recht op gelijke behandeling	16
4. Rollen, verantwoordelijkheden en stappenplan	18
4.1 Rollen en verantwoordelijkheden	18
4.2 Stappenplan	19
BIJLAGEN	
1. Woonwagenstandplaatsenbeleid in relatie tot landelijke wet- en regelgeving, programma's en gemeentelijk woonbeleid	20
2. Aantal standplaatsen in de regio's Amersfoort en Foodvalley	21
3. Participatie en input – resultaten 2023 *	22
4. Uitvoeringsprogramma en planning	23

* Separaat bijgevoegd

Hoofdstuk 1. Inleiding

1.1 Aanleiding

In verscheidene nationale en internationale gerechtelijke uitspraken is geoordeeld dat het leven in een woonwagen essentieel is voor de culturele identiteit van woonwagenbewoners. De overheid heeft – onder meer op grond van Europese en internationale verdragen en de Grondwet – de verplichting om deze cultuur te beschermen en te faciliteren. Dit betekent onder andere dat de overheid ervoor moet zorgen dat woonwagenbewoners binnen afzienbare tijd zicht hebben op een woonwagendstandplaats (hierna: standplaats); zie hoofdstuk 3, paragraaf 3.2 (pagina 8).

Sinds 2019 worden doorlopend verzoeken om nieuwe standplaatsen neergelegd bij de gemeente Nijkerk. Al langere tijd blijkt dat het huidige aantal standplaatsen van 20 niet volstaat. Uit een eerste inventarisatie in 2019 is gebleken dat behoefte is aan tenminste vijf nieuwe standplaatsen. Echter, dit aantal is niet afdoende om in de huidige en toekomstige vraag naar standplaatsen te voorzien.

De gemeente Nijkerk heeft tot dusver geen specifiek beleid gevoerd ten aanzien van woonwagens en standplaatsen. In de 'Woonvisie gemeente Nijkerk 2020+' is wel een paragraaf opgenomen waarin het aantal standplaatsen op termijn met vijf wordt uitgebreid, maar de locatie nader moet worden bepaald.

In 2018 is in opdracht van de minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties (BZK) het 'Beleidskader gemeentelijk woonwagen- en standplaatsenbeleid' opgesteld. Dit beleidskader roept gemeenten op lokaal beleid vast te stellen waarin de rechten en culturele identiteit van woonwagenbewoners is geborgd. Daarnaast zijn woonwagenbewoners door de Rijksoverheid, vanuit het nationale programma *Een thuis voor iedereen*, aangemerkt als één van de "aandachtsgroepen" op de woningmarkt.

Eind december 2022 heeft het college de 'Ontwikkelagenda 2023-2026' ter kennisgeving aangeboden aan de gemeenteraad. In de Ontwikkelagenda heeft het college meegedeeld dat de gemeente Nijkerk een eigen beleid op woonwagens en standplaatsen zal ontwikkelen.

1.2 Doel

Met dit 'Woonwagendstandplaatsbeleid gemeente Nijkerk 2024' wordt gehoor en invulling gegeven aan het 'Beleidskader gemeentelijk woonwagen- en standplaatsenbeleid'. Het beleid is erop gericht te voorzien in de kwantitatieve en kwalitatieve behoefte aan standplaatsen bij de primaire doelgroep. Het doel van het 'Woonwagendstandplaatsenbeleid gemeente Nijkerk 2024' is driedelig, te weten:

1. het faciliteren van het wonen in woonwagens en het leven in familieverband;
2. kaders stellen voor de ontwikkeling van nieuwe standplaatsen en woonwagenlocaties;
3. vormen van eerlijke en transparante voorrangsregels voor de volgorde van de toewijzing bij (sociale huur)standplaatsen.

1.3 Status

Het 'Woonwagendstandplaatsenbeleid gemeente Nijkerk 2024' wordt integraal onderdeel van het gemeentelijke volkshuisvestingsbeleid, onder de Omgevingsvisie, en wordt geïntegreerd in:

- de Woonvisie en diens opvolger het Volkshuisvestingsprogramma; zie hoofdstuk 3, paragraaf 3.3.1, pagina 10 en 11;
- de 'Huisvestingsverordening Nijkerk 2024-2028' (voorrangsregels); zie hoofdstuk 3, paragraaf 3.2.1, pagina 9.

Hoe het lokale woonwagendstandplaatsenbeleid zich tot het bovenstaande en aanverwant(e) beleid, wet- en regelgeving verhoudt, is te vinden in bijlage 1. In bijlage 4 is het uitvoeringsprogramma en de bijbehorende planning van het voorliggende beleid opgenomen.

Hoofdstuk 2. Achtergronden

2.1 Uitspraken rechtscolleges

In 1999 is de Woonwagenwet ingetrokken en het woonwagenbeleid gedecentraliseerd van het Rijk naar de gemeenten. De wettelijke verplichting voor gemeenten om een woonwagenlocatie in stand te houden is hiermee komen te vervallen. Het wonen in een woonwagen werd met het intrekken van deze wet juridisch gelijk gesteld aan het wonen in een 'reguliere' woning.

In 2017/2018 hebben verscheidene rechtscolleges, waaronder het Europees Hof voor de Rechten van de Mens (hierna: EHRM), het College voor de Rechten van de Mens (hierna: CRM) en de Nationale Ombudsman, zich uitgesproken over het mensenrechtelijk kader dat voor woonwagenbewoners geldt.¹ Het EHRM heeft geoordeeld dat woonwagenbewoners een minderheidsgroep vormen met een eigen culturele identiteit. Het CRM heeft op diens beurt geoordeeld dat het gevoerde beleid, het verminderen van het aantal woonwagenstandplaatsen na het intrekken van de Woonwagenwet, in strijd is met het grondwettelijke recht op gelijke behandeling. Samen met de Nationale Ombudsman heeft het CRM eveneens gesteld dat het recht van woonwagenbewoners te leven volgens hun culturele identiteit onvoldoende wordt erkend en gefaciliteerd. Daarnaast is de woonwagencultuur ook op de UNESCO-lijst voor immaterieel erfgoed geplaatst.²

2.2 Landelijk beleidskader

Naar aanleiding van de uitspraken van de rechtscolleges en de Nationale Ombudsman, heeft het ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties (hierna: BZK) samen met de Vereniging van Nederlandse Gemeenten (hierna: VNG), Aedes – de vereniging van woningcorporaties – en met vertegenwoordigers van woonwagenbewoners in 2018 een visie op woonwagenstandplaatsen ontwikkeld. Een visie die in lijn is met het mensenrechtelijk kader voor de culturele identiteit van Roma, Sinti en woonwagenbewoners. Dit heeft geleid tot de komst van het 'Beleidskader gemeentelijk woonwagen- en standplaatsenbeleid' (hierna: landelijk beleidskader).³

Vanuit het landelijk beleidskader wordt van gemeenten verwacht dat zij zelf beleid ontwikkelen dat het woonwagenleven voldoende faciliteert en beschermt en dat zij de voorwaarden scheppen waardoor woonwagenbewoners binnen afzienbare tijd zicht hebben op een standplaats. Uitgangspunt van het landelijk beleidskader is dat de gemeente verantwoordelijk is voor het volkshuisvestingsbeleid en daarmee ook voor het woonwagenstandplaatsenbeleid. Het landelijk beleidskader biedt bewust ruimte aan gemeenten om nadere invulling te geven, passend bij de lokale behoefte en situatie.

De voornaamste uitgangspunten van het landelijk beleidskader zijn nader beschreven in hoofdstuk 3. Samengevat gaat het om de volgende aspecten:

- een standplaats binnen een redelijke termijn;
- het recht op adequate huisvesting;
- eerbieding van privé-, familie- en gezinsleven;
- het recht op gelijke behandeling.

In algemene zin geldt dat de afbouw van het aantal standplaatsen (behoudens uitzonderlijke omstandigheden) niet is toegestaan, zolang er behoefte is aan standplaatsen.

¹ CRM: Mensenrechten van woonwagenbewoners, d.d. april 2018;

[Advies College versterkt mensenrechten van woonwagenbewoners | Nieuwsbericht | College voor de Rechten van de Mens.](#)

² Kenniscentrum Immaterieel Erfgoed Nederland; [Woonwagencultuur - Immaterieel Erfgoed.](#)

³ Ministerie van BZK: Beleidskader gemeentelijk woonwagen- en standplaatsenbeleid, d.d. juli 2018;

[Beleidskader gemeentelijk woonwagen- en standplaatsenbeleid | Rapport | Home | Volkshuisvesting Nederland.](#)

2.3 Een thuis voor iedereen

In 2022 is door het ministerie van BZK het programma *Een thuis voor iedereen* opgesteld.⁴ In dit programma zijn woonwagendbewoners aangemerkt als één van de aandachtsgroepen op de woningmarkt. Onder 'aandachtsgroep' wordt verstaan: een groep die extra aandacht verdient vanwege hun specifieke huisvestingsvraag. Gemeenten zijn volgens het programma verplicht om in hun woonbeleid, en de toekomstige Woonzorgvisie, aandacht te hebben voor de huisvestingsbehoefte van onder andere de woonwagendbewoners in de gemeente. Via de landelijke Regeling Huisvesting Aandachtsgroepen (RHA) kan bij de Rijksdienst voor Ondernemend Nederland (RvO) subsidie worden aangevraagd voor de ontwikkeling van onder meer woonruimte voor de aandachtsgroepen uit het programma, waaronder woonwagendstandplaatsen voor woonwagendbewoners.⁵

2.4 Huidige situatie in Nijkerk

Tot de komst van dit woonwagendstandplaatsenbeleid, heeft de gemeente Nijkerk geen specifiek beleid gehad, dan wel gevoerd, ten aanzien van woonwagens en standplaatsen. Dit geldt eveneens voor de manier en volgordelijkheid waarop de toewijzing van (nieuwe) standplaatsen plaatsvindt.

Aantal standplaatsen in de gemeente Nijkerk

Op 1 januari 2024 telt de gemeente Nijkerk 20 standplaatsen, verdeeld over twee locaties. 15 van deze standplaatsen bevinden zich in de kern Nijkerk (locatie Watergoorweg). Dit betreffen allemaal koopplaatsen en koopwagens, volledig in eigendom van de bewoners. In Hoevelaken zijn 5 sociale huurstandplaatsen met koopwagens (locatie Weidelaan). De huurstandplaatsen in Hoevelaken zijn in eigendom van woningcorporatie de Alliantie en worden beheerd door Nijbod Consultancy B.V.

Tabel 1. Aantal standplaatsen in de gemeente Nijkerk

Kern	Aantal locaties	Aantal standplaatsen	Eigendom
Nijkerk	1 (Watergoorweg)	15	particulier
Hoevelaken	1 (Weidelaan)	5	de Alliantie
Totaal aantal locaties: 2		Totaal aantal standplaatsen: 20	

Peildatum: 1 januari 2024

2.5 Herhaalmeting

Sinds het verschijnen van het landelijk beleidskader laat het ministerie van BZK periodiek onderzoek doen naar de ontwikkeling van het aantal standplaatsen in Nederland. In 2018 is door Companen een nulmeting gedaan. In 2020 en 2022 is een herhaalmeting uitgevoerd.⁶ De herhaalmeting biedt een actueel overzicht van het aantal standplaatsen en de ontwikkeling van nieuwe standplaatsen ten opzichte van de vorige meting. De tweede herhaalmeting geeft ook inzicht in de implementatie van het landelijk beleidskader en de ontwikkeling van gemeentelijk woonwagendstandplaatsenbeleid. De gemeente Nijkerk heeft aan zowel de nulmeting als de herhaalmetingen deelgenomen. In bijlage 2 is een overzicht opgenomen van het aantal standplaatsen in de regio's Amersfoort en Foodvalley.

2.6 Woonvisie gemeente Nijkerk 2020+

In navolging op de uitspraken van de rechtscollages en de publicatie van het landelijke beleidskader, hebben in 2019 een aantal woonwagendbewoners zich tot de gemeente gewend en het verzoek voor een standplaats neergelegd. De belangstellenden behoren voornamelijk tot de jongere generatie woonwagendbewoners. Zij wonen, bij gebrek aan standplaatsen, in een 'reguliere' woning of verblijven in de woonwagen van (groot)ouders.

⁴ Ministerie van BZK: Programma 'Een thuis voor iedereen', d.d. mei 2022, pagina 6, 7 en 15;

[Programma 'Een thuis voor iedereen' | Rapport | Rijksoverheid.nl](#).

⁵ RVO: Regeling huisvesting aandachtsgroepen; [Regeling huisvesting aandachtsgroepen \(RHA\) \(rvo.nl\)](#).

⁶ Companen: Woonwagendstandplaatsen in Nederland – Herhaalmeting 2023, d.d. 15 september 2023; [Woonwagendstandplaatsen in Nederland - Herhaalmeting 2023 | Rapport | Rijksoverheid.nl](#).

Op basis van de voornoemde geluiden, heeft een eerste behoefte-inventarisatie plaatsgevonden. Dit heeft ertoe geleid dat in de 'Woonvisie gemeente Nijkerk 2020+' (hierna: Woonvisie) een paragraaf is opgenomen over woonwagendstandplaatsen en behoefte is aan tenminste vijf nieuwe standplaatsen. In diezelfde paragraaf staat beschreven dat nader wordt onderzocht op welke locatie in Nijkerk deze extra standplaatsen kunnen worden gerealiseerd.⁷

"De Woonvisie 2020+ is leidend kader voor de woningbouwprogrammering (...) we streven bewust naar een diversiteit in woonvormen en het uitgangspunt is om vijf woonwagendstandplaatsen te realiseren".

Op 22 april 2021 heeft de gemeenteraad een besluit genomen over de kaderstelling van het project 'Doornsteeg fase 3'. Hierin is de mogelijkheid opgenomen om binnen de wijk Doornsteeg enkele standplaatsen te realiseren. De toenmalige portefeuillehouder heeft de toezegging gedaan dat, conform de Woonvisie, de komende jaren vijf nieuwe standplaatsen worden gerealiseerd, maar niet op voorhand is uitgesloten dat het er één of twee meer kunnen zijn.⁸

2.7 Totstandkoming, participatie en input

Bij de totstandkoming van het 'Woonwagendstandplaatsenbeleid 2024' zijn de woonwagendbewoners, de woningcorporaties en interne specialisten van de gemeente betrokken geweest. Overeenkomstig het landelijk beleidskader, is participatie van belang voor een gebalanceerd beleid.

Woonwagendbewoners

Nadat een aantal belangstellenden zich in 2019 bij de gemeente hebben gemeld, hebben doorlopend (informele) gesprekken plaatsgevonden. De inzichten die de verscheidene contactmomenten hebben opgeleverd, zijn betrokken bij de 'woonwagendparagraaf' in de Woonvisie. Daarnaast is de input van de doelgroep gebruikt als bouwstenen voor het plan van aanpak dat ten grondslag ligt aan dit beleid.

Om naast de belangstellenden die in beeld zijn ook andere belangstellenden in de gelegenheid te stellen input te leveren, heeft de gemeente samen met Woningstichting Nijkerk (hierna: WSN) op 29 augustus 2023 een informatiebijeenkomst georganiseerd. Per e-mail en via een bericht in het (digitale) huis-aan-huisblad is de uitnodiging breed uitgezet.⁹ Voor de bijeenkomst hebben 24 belangstellenden zich aangemeld. Hiervan waren er 18 aanwezig. De bijeenkomst heeft tot doel gehad om enerzijds informatie te geven over de achtergronden en strekking van het beleid. Anderzijds is bij de doelgroep opgehaald wat zij belangrijk vinden. In het bijzonder als het gaat om de volgordelijkheid van toewijzing van (sociale huur)standplaatsen. Gedurende de bijeenkomst is ook een enquête afgenomen. Voor zover mogelijk zijn de resultaten verwerkt in het voorliggende beleid. De opgehaalde input is verwerkt in het participatiedocument dat separaat is bijgevoegd onder bijlage 3.

Woningcorporaties

Ook de input van de woningcorporaties, in het bijzonder WSN, is van belang. Dit omdat een deel van de belangstellenden behoort tot de primaire doelgroep van de woningcorporaties. De ontwikkeling van, en uitvoering van toewijzing bij, eventuele sociale huurstandplaatsen en/of -woonwagens is dan ook belegd bij de woningcorporaties. Tijdens diverse overleggen zijn keuzes in het voorliggende beleid besproken. Daarnaast zijn de corporaties in de gelegenheid gesteld te reageren op concepten.

Vakinhoudelijke specialisten

Tot slot zijn ook interne specialisten van de gemeente geraadpleegd. Het gaat hierbij om specifieke deskundigheid met betrekking tot het omgevingsrecht, de omgevingsvisie, grondzaken, planeconomie en gebiedsontwikkeling. Daarnaast zijn gesprekken gevoerd met andere gemeenten in de regio over hoe het lokale woonwagendstandplaatsenbeleid aldaar is vormgegeven.

⁷ Woonvisie gemeente Nijkerk 2020+, Thema 4: Alternatieve en flexibele woonvormen, paragraaf 4.4, pagina 33.

⁸ Toezegging: 'Bestemmingsplan Doornsteeg fase 3 (woonwagendstandplaatsen)', nr. 167, d.d. 22 april 2021; [Bestemmingsplan Doornsteeg, fase 3 \(woonwagendstandplaatsen\) Nijkerk - iBabs Publieksporaal \(bestuurlijkeinformatie.nl\)](#).

⁹ Publicatie in StadNijkerk(.nl): Bijeenkomst over toewijzing van standplaatsen voor woonwagens, d.d. 2 augustus 2023; digitale editie: [Digitale editie stadnijkerk.nl 2 augustus 2023](#) / nieuwsartikel: [Bijeenkomst over toewijzen nieuwe standplaatsen voor woonwagens in Nijkerk - StadNijkerk.nl Nieuws uit de regio Nijkerk](#).

Hoofdstuk 3. Rechten en uitgangspunten

3.1 Mensenrechtelijk kader

Het mensenrechtelijk kader, zoals in 2017/2018 door de rechtscolleges is gedefinieerd, is niet voor iedereen van toepassing. Ook niet voor iedereen die in een woonwagen woont. Het CRM definieerde nader in maart 2018 de te beschermen culturele identiteit van woonwagenbewoners, te weten: “Het leven en wonen in familieverband”. Dit is het onderscheidende kenmerk van de woonwagencultuur. Het mensenrechtelijk kader is van toepassing op Roma, Sinti en woonwagenbewoners die afstammen van de ‘reizigers’. Laatstgenoemde zijn personen met een van oudsher reizend beroep, bijvoorbeeld messenslijpers, kermisexploitanten en circusbewoners.¹⁰

Primaire doelgroep

Het ‘Woonwagendstandplaatsenbeleid 2024’ richt zich expliciet op woonwagenbewoners met een sociale en/of maatschappelijke binding met de gemeente Nijkerk. Het gaat hierbij om eerste- en tweedegraads familieleden, zoals (klein-)kinderen, van de huidige woonwagenbewoners. Een deel van de woonwagenbewoners is bij gebrek aan standplaatsen, in een ‘reguliere’ woning gaan wonen. Voor de borging van de rechten, is het niet van belang of een woonwagenbewoner (tijdelijk) in een ‘reguliere’ woning heeft gewoond. Het (weer) in familieverband kunnen leven vormt de belangrijkste grondslag.

3.2 Een standplaats binnen een redelijke termijn

De uitspraak van het EHRM en het landelijke beleidskader geven geen antwoord op de vraag wat ‘een redelijke termijn’ is. Doorgaans is het uitgangspunt dat de wachttijd voor een standplaats ongeveer gelijk is aan de wachttijd voor een sociale huurwoning.¹¹ De gemeente Nijkerk volgt hierin de regio Eemvallei, waarin de gemiddelde wachttijd voor een sociale huurwoning momenteel tussen de 7 en 8 jaar is.¹² Dit is ook het uitgangspunt voor de beschikbaarheid van nieuwe standplaatsen.

Huidige en toekomstige behoefte

In de gemeente Nijkerk zijn, in tegenstelling tot veel andere gemeenten, geen standplaatsen verdwenen. Tegelijkertijd zijn er ook geen standplaatsen bijgekomen. Gelet hierop moet de komende jaren een inhaalslag worden gemaakt. In 2019 heeft een eerste inventarisatie plaatsgevonden en is behoefte gebleken aan ten minste vijf nieuwe standplaatsen. Inmiddels zijn we vijf jaar verder in de tijd en is de belangstelling groter. Er zijn kinderen van woonwagenbewoners die in deze periode de leeftijd hebben bereikt dat zij, al dan niet op termijn, willen ‘uitvliegen’. Zij zitten op de wip tussen enerzijds *het kopen van een ‘reguliere’ woning* en anderzijds *wachten op een standplaats*.

De exacte behoefte aan standplaatsen wordt bepaald en doorlopend gemonitord aan de hand van het belangstellingsregister. In dit register kunnen belangstellenden zich inschrijven voor een standplaats en wordt door middel van voorrangsregels de volgorde van toewijzing geregeld; zie paragraaf 3.2.1. Er zullen belangstellenden zijn die zich bij meerdere gemeenten inschrijven. Dit omdat zij geen of minder binding hebben met een specifieke gemeente; of omdat zij hun kans op een standplaats willen vergroten. Van belang is dat binnen de regio's Amersfoort en Foodvalley de lokale behoeftes met regelmaat worden gedeeld. Op die manier kan de ontwikkeling van nieuwe standplaatsen in de regio's adequaat en evenredig plaatsvinden; zie bijlage 2. Alleen op die manier kunnen de volgende generaties woonwagenbewoners (weer) zoveel mogelijk in familieverband leven, in de gemeente waarmee ook sociale en/of maatschappelijke binding is.

¹⁰ Ministerie van BZK: Beleidskader gemeentelijk woonwagen- en standplaatsenbeleid, d.d. juli 2018; [Beleidskader gemeentelijk woonwagen- en standplaatsenbeleid | Rapport | Home | Volkshuisvesting Nederland](#).

¹¹ Inmiddels hebben diverse rechters uitspraak gedaan over de redelijke termijn, maar is hier geen duidelijke lijn uit op te maken. Hieraan liggen verschillende oorzaken ten grondslag. Bijvoorbeeld de conjunctuur, de economische omstandigheden en de situatie op de woningmarkt. Voornoemde verschilt ook per gemeente en geldt voor de huidige woningmarkt als geheel.

¹² Wachttijd voor een sociale huurwoning op basis van het regionale woon-verdeelsysteem (Woningnet) binnen regio Eemvallei.

3.2.1 Belangstellingsregister en voorrangsregels

Uit de herhaalmeting van Companen blijkt dat in heel het land schaarste is aan standplaatsen. Dit geldt overigens voor meer 'bijzondere' woonproducten en woonvormen, bijvoorbeeld ligplaatsen voor woonboten. Ook in de gemeente Nijkerk is de vraag naar standplaatsen momenteel groter dan het huidige aanbod. Belangstellenden voor een standplaats hebben daarom behoefte aan duidelijkheid. Duidelijkheid over hun rechten en binnen welke termijn nieuw aanbod wordt gerealiseerd.

Vanuit het mensenrechtelijk kader, dat de primaire doelgroep nader definieert, komt niet iedereen in aanmerking voor een standplaats. Het kader geldt expliciet voor Roma, Sinti en personen die afstammen van 'de reiziger'. Daarnaast moet sprake zijn van een sociale en/of maatschappelijke binding met de gemeente Nijkerk. Immers, het beleid is erop gericht om het leven in familieverband onder woonwagendbewoners in de gemeente Nijkerk zoveel mogelijk te faciliteren. Door middel van voorrangsregels wordt de volgorde van toewijzing geregeld. Oftewel: wie komt (als eerste) in aanmerking voor een (sociale huur)standplaats. Het uitgangspunt is dat de toewijzing op een eerlijke en transparante manier geschiedt.

De gemeente stelt nadere regels op die de voorrang bij de toewijzing van sociale huurstandplaatsen bepalen. Deze regels gelden ook ten dele voor koopstandplaatsen. De regionaal geharmoniseerde 'Huisvestingsverordening Nijkerk 2024-2028' (hierna: Verordening) regelt de toewijzing van sociale huurwoningen.¹³ In deze Verordening zijn ook de urgentie- en voorrangscategorieën opgenomen. Gelet hierop is het logisch om ook de voorrangsregels op te nemen in de Verordening. Tijdens de informatiebijeenkomst op 29 augustus 2023 hebben belangstellenden hun opvattingen gedeeld over de volgorde van toewijzing; zie bijlage 3. Deze inzichten worden betrokken bij de vorming van de voorrangsregels. De herziening van de Verordening vindt plaats in de loop van 2024; zie bijlage 4.

De gemeente heeft op dit momenteel geen formele wachtlijst voor standplaatsen. Belangstellenden kunnen zich, na vaststelling van de voorrangsregels, inschrijven in een belangstellingsregister. De gemeente beheert het register en monitort aan de hand van het aantal inschrijvingen de behoefte aan koop- en sociale huurstandplaatsen. De behoefte aan sociale huurstandplaatsen en/of -woonwagens wordt doorgegeven aan de woningcorporatie. De woningcorporatie gaat over de ontwikkeling en het uitvoeren van de toewijzing van eventuele sociale huurstandplaatsen/-woonwagens.

3.3 Het recht op adequate huisvesting

Gemeenten hebben, onder andere vanuit meerdere door Nederland geratificeerde verdragen en de Grondwet, een inspanningsverplichting om voor iedere inwoner te voorzien in adequate huisvesting. Deze inspanningsverplichting heeft onder meer betrekking op: 1) Veilige huisvesting; 2) Passende huisvesting; 3) Betaalbare huisvesting; en 4) Rekening houden met de culturele identiteit van de woningzoekende(n) bij het huisvesten. Adequate huisvesting is altijd onderhevig aan wettelijke voorschriften, ruimtelijke inpasbaarheid en financiële kaders.

3.3.1 Wet- en regelgeving

Bij het ontwikkelen van nieuwe standplaatsen is verschillende wet- en regelgeving van toepassing die van invloed is op de inrichting, realisatie en exploitatie van de woonwagenlocatie. Het gaat hierbij om onder meer de Woningwet, het Besluit bouwwerken leefomgeving, de Omgevingswet, omgevingsvisie en het omgevingsplan. Onderstaand een uiteenzetting van het wettelijk kader dat van toepassing is.

Woningwet

In de Woningwet zijn de definities opgenomen van een 'woonwagen' en een 'standplaats', te weten:

- een **woonwagen** is een voor bewoning bestemd gebouw dat is geplaatst op een standplaats en dat in zijn geheel of in delen kan worden verplaatst;

¹³ Huisvestingsverordening Nijkerk 2024-2028; [Huisvestingsverordening Nijkerk 2024 – 2028 | Lokale wet- en regelgeving \(overheid.nl\)](#).

- een **standplaats** is een kavel die is bestemd voor het plaatsen van een woonwagen, waarop voorzieningen aanwezig zijn die op het leidingnet van de openbare nutsbedrijven, van andere instellingen of van gemeenten kunnen worden aangesloten.¹⁴

Besluit bouwwerken leefomgeving

In het 'Besluit bouwwerken leefomgeving' (hierna: Bbl; voorheen: 'Bouwbesluit 2012'), staan de eisen die gelden voor het verkrijgen van een omgevingsvergunning voor de *activiteit bouwen*.¹⁵

Brandveiligheid:

De brandveiligheid van woonwagens en woonwagenlocaties als geheel, dienen te voldoen aan de bouwtechnische eisen conform het Bbl. Naast de minimale prestatie-eisen die worden gesteld aan de woonwagens zelf, speelt ook de onderlinge afstand tussen de woonwagens. Dit om te voorkomen dat een brand kan overslaan naar een naastgelegen perceel. Nieuwe woonwagens bestaan voornamelijk uit houtskeletbouw met een kunststof gevelbekleding. In de praktijk wordt een (theoretische) afstand van vijf meter tussen de woonwagens gehanteerd. Echter, dit is niet altijd haalbaar. Het clusteren van woonwagens, waarbij tussen groepjes van woonwagens voldoende afstand wordt gehouden, is toegestaan maar niet wenselijk. Clustering is een noodgedwongen oplossing die afwijkt van de eisen die gelden voor 'reguliere' woningen.¹⁶

Het Bbl stelt aan nieuwe woonwagens de volgende brandveiligheidseisen:

- In een brandcompartiment liggen ten hoogste vier woonwagens en nevenfuncties daarvan met een totale gebruiksoppervlakte van ten hoogste 1.000 m².¹⁷
- Een brandcompartiment strekt zich uit over niet meer dan een perceel.¹⁸
- De weerstand tegen branddoorslag en brandoverslag van een woonwagen naar een andere woonwagen is tenminste 30 minuten.¹⁹ Bij de bepaling van deze weerstand wordt uitgegaan van een identieke maar spiegelsymmetrisch op een afstand van vijf meter geplaatste woonwagen.²⁰
- Als het gaat om de branddoorslag en brandoverslag zit verschil tussen nieuwbouw en bestaande bouw. Voor nieuwbouw geldt dat de weerstand tegen branddoorslag en -overslag van een brandcompartiment naar: 1) een ander brandcompartiment; en 2) een vluchtroute – al dan niet besloten – minimaal 60 minuten dient te zijn. Bij bestaande bouw is dat minimaal 20 minuten (oftewel: een afstand van minimaal vijf meter).²¹

Omgevingswet

Op 1 januari 2024 is de Omgevingswet in werking getreden. De Omgevingswet heeft tot doel om wetten voor de fysieke leefomgeving te bundelen en te vereenvoudigen. Hierbij gaat het onder meer om wet- en regelgeving met betrekking tot woningbouw, milieu, water, ruimtelijke ordening en natuur. Lokale instrumenten die kunnen worden ingezet op basis van de Omgevingswet zijn bijvoorbeeld de omgevingsvisie, het omgevingsplan en beleidsprogramma's.²²

Omgevingsvisie en Woonvisie

In de Omgevingsvisie is de strategische ruimtelijke visie van de gemeente op lange termijn bepaald. De gemeente Nijkerk heeft sinds 24 november 2022 een eigen Omgevingsvisie (1.0).²³ De komende periode werkt de gemeente, vanuit de geest van de Omgevingswet, aan een Omgevingsvisie 2.0.²⁴ Een 'programma' onder de Omgevingsvisie is de Woonvisie/het Volkshuisvestingsprogramma; zie pagina 11. Het Woonwagendstandplaatsenbeleid wordt onderdeel van de Woonvisie; zie bijlage 4.

¹⁴ Artikel 1, eerste lid, van de Woningwet.

¹⁵ Besluit bouwwerken leefomgeving; [wetten.nl - Regeling - Besluit bouwwerken leefomgeving - BWBR0041297 \(overheid.nl\)](https://wetten.nl/Regeling-Besluit%20bouwwerken%20leefomgeving-BWBR0041297%20(overheid.nl)).

¹⁶ Companen: Onderzoek kosten woonwagendstandplaatsen, d.d. 7 oktober 2022, pagina 6 en 7;

[Onderzoek kosten woonwagendstandplaatsen | Rapport | Rijksoverheid.nl](#).

¹⁷ Artikel 3.38., tweede lid, van het Besluit bouwwerken leefomgeving.

¹⁸ Artikel 3.38., derde lid, van het Besluit bouwwerken leefomgeving.

¹⁹ Artikel 4.53., achtste lid, van het Besluit bouwwerken leefomgeving.

²⁰ Artikel 4.54., vierde lid, van het Besluit bouwwerken leefomgeving.

²¹ Companen: Onderzoek kosten woonwagendstandplaatsen, d.d. 7 oktober 2022, pagina 7;

[Onderzoek kosten woonwagendstandplaatsen | Rapport | Rijksoverheid.nl](#).

²² Companen: Onderzoek kosten woonwagendstandplaatsen, d.d. 7 oktober 2022, pagina 7;

[Onderzoek kosten woonwagendstandplaatsen | Rapport | Rijksoverheid.nl](#).

²³ Omgevingsvisie (1.0) gemeente Nijkerk 2024: [Omgevingsvisie \(1.0\) Gemeente Nijkerk 2040 | Nijkerk](#).

²⁴ Ontwikkelagenda gemeente Nijkerk 2023-2026, paragraaf 3.4, pagina 10; [College presenteert ontwikkelagenda 2023-2026 aan gemeenteraad | Nijkerk](#)

Het ministerie van BZK vindt het, vanuit het landelijk beleidskader, wenselijk dat de gemeente in de Woonvisie beschrijft welke rol zij wil (blijven) vervullen ten aanzien van het voorzien in de huisvesting van woonwagendbewoners.

Volkshuisvestingsprogramma:

Op dit moment is het 'Wetsvoorstel versterking regie volkshuisvesting' in behandeling. Dit wetsvoorstel geeft het Rijk, de provincies en gemeenten de wettelijke instrumenten om samen – en met regionale afstemming – meer regie te voeren op de volkshuisvesting. Een onderdeel van deze wet is dat het lokale woonwagendstandplaatsenbeleid onderdeel wordt van het Volkshuisvestingsprogramma: de opvolger van de huidige Woonvisie. Nadat de wet in de Eerste en Tweede Kamer is aangenomen, zijn gemeenten verplicht om vóór 1 januari 2026 een eigen Volkshuisvestingsprogramma te hebben vastgesteld. Vanaf dan moet ook de woonbehoefte van de aandachtsgroepen, vanuit het programma *Een thuis voor iedereen* en de regionaal afgestemde Woonzorgvisie, een plek krijgen in het Volkshuisvestingsprogramma.²⁵

Prestatieafspraken:

Iedere twee jaar maken de gemeente, woningcorporaties en huurdersorganisaties Prestatieafspraken. Met deze Prestatieafspraken wordt gezamenlijk (mede)uitvoering gegeven aan de doelstellingen in de Woonvisie rondom sociale woningbouw.²⁶ Het Rijk roept gemeenten en woningcorporaties op om ook in de Prestatieafspraken vast te leggen welke bijdrage zij leveren om het noodzakelijke aantal sociale huurstandplaatsen te realiseren.²⁷ De uitgangspunten met betrekking tot sociale huurstandplaatsen/-woonwagens zullen structureel worden vastgelegd in de Prestatieafspraken (2025-2026, e.v.).

Omgevingsplan

Naast het Bbl is vooral het omgevingsplan (voorheen: bestemmingsplan) dat de ruimtelijke kaders stelt. In het omgevingsplan wordt bepaald welke functies in een gebied voorkomen en wat de maximale hoogte en breedte van bouwwerken mag zijn. De bouwhoogte bepaalt of er wel/niet boven het maaiveld mag worden gebouwd. Tevens worden hierin de niet-bouwtechnische eisen geregeld rondom het bouwen. Bijvoorbeeld de stedenbouwkundige voorschriften (ruimtelijke kwaliteit) en de bestemming van gebouwen. Daarnaast kan in het omgevingsplan worden aangegeven waar (uitbreiding van) standplaatsen zijn toegestaan en hoeveel.²⁸ In Bijlage 1 van het Bbl is opgenomen dat onder een *geluidsgevoelig terrein* wordt verstaan: "een locatie die in het omgevingsplan is aangewezen als ligplaats voor woonschepen of als standplaats voor woonwagens".²⁹

Omgevingsvergunning en duurzaamheidseisen

Iedereen die vanaf 1 januari 2021 een omgevingsvergunning (voorheen: bouwvergunning) aanvraagt voor een 'reguliere' woning of woonwagen, moet aan de Bijna Energieneutrale Gebouwen (hierna: BENG)-eisen voldoen. Dit betekent dat de energie die wordt verbruikt, voor een deel zelf wordt opgewerkt. BENG bestaat uit drie onderdelen:

- BENG 1: De energiebehoefte van het gebouw (schil) in kWh per m². De maximale energiebehoefte in kWh per m² gebruiksoppervlak moet langer zijn dan 140 kWh/m².
- BENG 2: Het maximale primair (fossiele) energieverbruik in kWh per m² gebruiksoppervlak per jaar. Deze is gemaximeerd op 60 kWh/m².
- BENG 3: Het minimale aandeel hernieuwbare energie in procenten. Het minimale aandeel hernieuwbare energie moet groter zijn dan 50%.

Naast de minimale BENG-eisen kunnen extra duurzaamheidseisen worden gesteld aan nieuwbouw. BENG betekent overigens niet dat een nieuwe woonwagen per definitie gasloos moet zijn. Voor nieuwe woonwagenlocaties geldt dat deze niet langer worden aangesloten op het gasnet. In geval van uitbreiding op een bestaande locatie, kan gebruik worden gemaakt van de bestaande gasaansluiting. Dit geldt ook voor het plaatsen van een bestaande woonwagen op een bestaande standplaats.

²⁵ Wetversterking regie op de Volkshuisvesting; [Wet versterking regie volkshuisvesting | Overheid.nl](#) | [Wetgevingskalender](#).

²⁶ Toekomstbestendig wonen in de gemeente Nijkerk – Prestatieafspraken 2023-2023, d.d. 2 februari 2023; [Prestatieafspraken gemeente woningcorporaties Nijkerk - iBabs RIS \(bestuurlijkeinformatie.nl\)](#).

²⁷ Ministerie van BZK: Beleidskader gemeentelijk woonwagen- en standplaatsenbeleid, d.d. juli 2018, pagina 23; [Beleidskader gemeentelijk woonwagen- en standplaatsenbeleid | Rapport | Home | Volkshuisvesting Nederland](#).

²⁸ Companen: Onderzoek kosten woonwagendstandplaatsen, d.d. 7 oktober 2022, pagina 7 en 8; [Onderzoek kosten woonwagendstandplaatsen | Rapport | Rijksoverheid.nl](#).

²⁹ Bijlage I. bij artikel 1.1. van het Besluit bouwwerken leefomgeving; [wetten.nl - Regeling - Besluit bouwwerken leefomgeving - BWBR0041297 \(overheid.nl\)](#).

3.3.2 Ontwikkeling en kaders nieuwe woonwagenlocaties

Ontwikkelmogelijkheden

Nieuwe woonwagenlocaties zijn kleinschalig van aard en worden bij voorkeur in clusters van 3 tot 6 standplaatsen ontwikkeld. In beginsel worden geen solo standplaatsen gerealiseerd, met uitzondering van eventuele uitbreiding op bestaande woonwagenlocaties. Het aantal standplaatsen per nieuwe woonwagenlocatie is mede afhankelijk van de behoefte, de beschikbare ruimte en de mogelijkheid om (zoveel mogelijk) in familieverband te kunnen leven. Aan de hand van het aantal inschrijvingen in het belangstellingsregister, wordt de mogelijkheid aan potentiële ontwikkellocaties geïnventariseerd. Voor uitbreiding van het aantal standplaatsen zijn de onderstaande varianten mogelijk.

Uitbreiding van bestaande woonwagenlocatie:

Om nieuwe generaties woonwagenbewoners zoveel mogelijk in familieverband te laten leven, is een eventuele toekomstige uitbreidingsmogelijkheid nodig. In dat geval worden op onbenutte plekken op – of aangrenzend aan – een bestaande woonwagenlocatie extra standplaatsen gerealiseerd. In vergelijking tot herstructurering of de realisatie van een geheel nieuwe locatie, zijn de kosten voor uitbreiding doorgaans lager.

Herstructurering bestaande woonwagenlocatie:

Herstructurering van een bestaande woonwagenlocatie is alleen aan de orde als een locatie sterk verouderd is of wanneer herinrichting noodzakelijk is vanwege de brandveiligheid, in combinatie met eventuele uitbreiding van het aantal standplaatsen.

Aanleg van nieuwe woonwagenlocatie:

Bij de realisatie van een nieuwe woonwagenlocatie moet met verschillende zaken rekening worden gehouden. De grond moet worden verworven en bouw- en woonrijp worden gemaakt. Daarnaast moet de kavel worden ingericht en de woonwagend worden geplaatst. De kosten voor de aanleg van nieuwe locaties zijn afhankelijk van de omvang van de locatie, ligging en mogelijkheid om aansluiting te vinden op nabijgelegen infrastructuur en nutsvoorzieningen.

Beheerplan

Voor iedere nieuw te ontwikkelen woonwagenlocatie wordt, naast het algemene plan voor de gehele woningbouwlocatie, een beheerplan opgesteld. De totstandkoming van het beheerplan vindt plaats nadat de kaderstelling heeft plaatsgevonden en het stedenbouwkundig plan is opgesteld. In het beheerplan worden onder andere de eigendomsvormen – koop/(sociale) huur – en praktische zaken vastgelegd. Het beheerplan wordt gezamenlijk opgesteld door de gemeente, de potentiële bewoners (op onderdelen) en de – al dan niet de betrokken – woningcorporatie en projectontwikkelaar(s). De gemeente is penvoerder. De uitkomsten van het ‘Onderzoek kosten woonwagendplaatsen’ van Companen, biedt richtlijnen voor het beheerplan.³⁰

Inrichting:

Bij de ontwikkeling van nieuwe woonwagenlocaties is een open en groen karakter het uitgangspunt, met bij voorkeur een groene erfafscheiding. In elk geval zijn deze niet omheind met muren, zoals in het verleden gebruikelijker was bij ‘parkachtige’ woonwagenlocaties. Belangrijk is dat de locatie fysiek verbonden oogt met de leefomgeving. Afspraken over groenonderhoud kunnen onderdeel uitmaken van de leefregels. De inrichting van de openbare en/of gemeenschappelijke ruimte om de kavels en de plaatsing van de woonwagend op de kavels, gaat conform de wettelijke eisen.

Bedrijfsactiviteiten:

Woonwagenbewoners werken, vaak van oudsher, als zelfstandig ‘reizende’ ondernemer. Veel van hen zijn vandaag de dag in loondienst bij een onderneming die niet op een woonwagenlocatie is gevestigd. Nieuw te ontwikkelen woonwagenlocaties hebben uitsluitend een woonbestemming, conform het omgevingsplan. Dit om te voorkomen dat er grootschalige bedrijvigheid op een locatie plaatsvindt die niet past in een woonwijk. Het plaatsen van opstallen op een woonwagenlocatie zonder omgevingsvergunning is niet toegestaan.

³⁰ Companen in opdracht van het ministerie van BZK: Onderzoek kosten woonwagendstandplaatsen, d.d. 7 oktober 2022; [Onderzoek kosten woonwagendstandplaatsen | Rapport | Rijksoverheid.nl](#).

Duurzaamheid:

De gemeente heeft de ambitie om in 2050 klimaat-neutraal te zijn. Voor 2035 is het tussendoel CO₂-neutraal.³¹ De gemeente kan aanvullende duurzaamheidseisen stellen aan nieuwbouw, waaronder woonwagens. Zoals in paragraaf 3.3.1 beschreven, moeten sinds 2021 bouwwerken aan de BENG-normering voldoen. De ontwikkeling van duurzaam bouwen staat niet stil. Ook niet als het gaat om duurzamere woonwagens. De mogelijkheden zijn vrijwel identiek aan die van een 'reguliere' woning. Voorbeelden van duurzaamheidsmaatregelen zijn een zwaardere isolatiepakket en constructie, zonnepanelen op de dakplaat en een warmtepomp in combinatie met lage-temperatuur-radiatoren of vloerverwarming. Bij het doorvoeren van (extra) duurzaamheidsmaatregelen is sprake van een gelijke prijsstijging, zoals in de 'reguliere' woningbouw. In geval van verduurzamingsinvesteringen bij sociale huurwoningen, moet de huur betaalbaar blijven voor de bewoner(s) net als bij 'reguliere' sociale huurwoningen. Een indicatie van de (extra) duurzaamheidskosten is opgenomen in paragraaf 3.3.3.

Voorzieningen:

Veel woonwagenlocaties zijn voorzien van een aparte stenen gemetselde berging. In deze berging is veelal ruimte voor een sanitaire unit (douche en toilet) en aansluiting voor een wasmachine. Dit komt voort uit de vroegere traditie binnen de woonwagencultuur waar gasten, doorreizigers en familie gebruik konden maken van de sanitaire voorzieningen buiten de woonwagen. Nieuwe woonwagens zijn doorgaans voorzien van een badkamer, separaat toilet en bieden ruimte voor een wasmachine of droger.³² Onder de belangstellenden is in 2019 (vooralsnog) geen behoefte geuit aan een externe sanitaire unit. Gelet hierop is dit bij de ontwikkeling van nieuwe standplaatsen ook geen standaard vereiste, maar zal hierin bij de totstandkoming van het beheerplan – en in overleg met de (beoogde) bewoners – een afweging moeten worden gemaakt.

3.3.3 Grond, eigendom, kosten en beheer**Grondbeleid**

De gemeente, maar ook WSN, heeft op dit moment beperkte grondposities. Alleen binnen de projecten Doornsteeg fase 3 (70%) en Stadshaven fase 1a (100%) heeft de gemeente een aanzienlijk deel grond in eigendom. Gelet hierop is het aantal potentiële ontwikkellocaties voor nieuwe standplaatsen op voorhand beperkt. Anders dan bij 'reguliere' woningbouw, moet nieuw aanbod actief tot stand worden gebracht. Voor de verkoop van gemeentelijke gronden, zijn de bijbehorende prijzen vastgelegd in de 'Nota grondprijnsbeleid gemeente Nijkerk' (hierna: Nota). De prijzen in de Nota kennen verschillende categorieën en worden jaarlijks geïndexeerd.

Bij koopstandplaatsen is het van belang om te waarborgen dat deze ook in de toekomst beschikbaar blijven voor de doelgroep. Zolang er behoefte is aan standplaatsen bij de primaire doelgroep, is het onwenselijk bestaande standplaatsen te gebruiken voor 'reguliere' woningbouw. Om dit te waarborgen wordt in omgevingsplannen een specifieke bestemming voor woonwagens opgenomen. Bij eventuele doorverkoop van standplaatsen moet deze eerst worden aangeboden aan woonwagenbewoners die vanwege hun culturele identiteit een andere woonbehoefte hebben dan andere woningzoekenden. Indien mogelijk wordt hiertoe bij de verkoop een bepaling opgenomen in de koopovereenkomst.

Collectief particulier opdrachtgeverschap:

Een ontwikkelinitiatief, in geval van koopstandplaatsen (en woonwagens), kan ook via een collectief particulier opdrachtgeverschap (hierna: CPO) worden aangewend. Middels een CPO kan een groep bewoners zelf het plan voor een nieuw te ontwikkelen woonwagenlocatie initiëren en voorleggen aan de Omgevingstafel.³³ Het voordeel van een CPO is de schaal waarop de ontwikkeling plaatsvindt, omdat het geen onderdeel is van een grote en meerjarige planontwikkeling. Echter, in de praktijk zal een CPO zich sporadisch voordoen.

³¹ Ontwikkelagenda gemeente Nijkerk 2023-2026, paragraaf 3.6, pagina 11; [College presenteert ontwikkelagenda 2023-2026 aan gemeenteraad | Nijkerk](#)

³² Companen: Onderzoek kosten woonwagendstandplaatsen, d.d. 7 oktober 2022, pagina 9; [Onderzoek kosten woonwagendstandplaatsen | Rapport | Rijksoverheid.nl](#)

³³ Vooroverleg en Omgevingstafel: [Vooroverleg | Nijkerk](#)

Eigendomsvormen (koop/huur)

Er zijn verschillende eigendomsvormen van woonwagens en standplaatsen. Deze kunnen ook per locatie verschillen. De eigendomsvormen die veelal voorkomen zijn:

- de standplaats en de woonwagen zijn in eigendom van de bewoner(s). Hierbij kan het voorkomen dat de standplaats in erfpacht is uitgegeven door de gemeente ('variant 1');
- de standplaats wordt verhuurd door een woningcorporatie en de woonwagen is in eigendom van de bewoner(s) ('variant 2');
- zowel de standplaats als de woonwagen wordt verhuurd door de woningcorporatie ('variant 3').

Tabel 2. Eigendomsvormen woonwagens en standplaatsen

Variant 1. Volledig in particulier eigendom (koop)	Variant 2. In semi-particulier eigendom (koop/sociale huur)	Variant 3. Volledig in eigendom van de woningcorporatie (sociale huur)
Koopwoonwagen op een koopstandplaats	Koopwoonwagen op een sociale huurstandplaats	Sociale huurwoonwagen op een sociale huurstandplaats

Bij de ontwikkeling van nieuwe woonwagenlocaties ligt het voor de hand om een gedifferentieerd aanbod te realiseren, op basis van de primaire lokale behoefte. Het gaat hierbij om differentiatie in sociale huur en koop. Op die manier wordt het beter mogelijk om (weer) in familieverband te leven en wordt rekening gehouden met de woonwensen van verschillende inkomensgroepen. Het merendeel van de belangstellenden (circa 60%) heeft de voorkeur voor een koopstandplaats/-woonwagen. Er is geen vereiste als het gaat om de verdeling van koop-/huurstandplaatsen. Wel adviseert Platform31 een verdeling van 3/5 koop en 2/5 sociale huur per locatie.³⁴ Om enige mate van flexibiliteit te houden, wordt de eventuele verdeling van het aantal koop- en sociale huurstandplaatsen pas vastgelegd in het beheerplan. Gestreefd wordt naar een gezonde balans, maar mag dit niet ten koste gaan van de financiële haalbaarheid van de ontwikkeling.

Sociale huur:

De woningcorporaties zijn verantwoordelijk voor de huisvesting van woonwagenbewoners die behoren tot de sociale doelgroep. De primaire doelgroep van de woningcorporaties zijn huishoudens met een inkomen beneden de DAEB-inkomensgrens.³⁵ Een deel van de belangstellenden behoort niet tot de primaire doelgroep van de woningcorporaties, omdat het (gezamenlijk) inkomen te hoog is. Tegelijkertijd zijn er ook belangstellenden die al in een woning huren van één van de twee corporaties.

De behoefte aan sociale huurstandplaatsen en -woonwagens wordt bepaald aan de hand van het belangstellingsregister. Bij iedere huurstandplaats en/of -woonwagen hoort een maximale huurprijs, conform het aantal punten uit het woningwaarderingstelsel. Bij een standplaats speelt voor de beoordeling mee: de oppervlakte, de aanwezigheid van een berging (met of zonder sanitair) en de locatie. Net als bij 'reguliere' sociale huurwoningen gelden bij huurwoonwagens met een sociale huurprijs de regels van het passend toewijzen.³⁶ De gezamenlijke huur van de woonwagen en de standplaats in het sociale segment, mag niet hoger zijn dan de aftoppingsgrenzen of de huurtoeslaggrens.³⁷

Maatvoering en kostenraming

Woonwagens zijn er in verschillende maten, waarbij onderscheid wordt gemaakt in 'enkele' en 'dubbele' modellen. Een 'enkel' model heeft een breedte tot circa 5,5 meter en een lengte variërend van 13 tot 15 meter. Woonwagens hebben doorgaans een bruto vloeroppervlak van 44 tot 90 m².³⁸ Voor het bepalen van de kavelgrootte, kunnen de onderstaande indicatieve afmetingen worden aangehouden. In het omgevingsplan wordt de kavelgrootte bepaald. De uiteindelijke kavelgrootte is afhankelijk van de beschikbare ruimte op de (nieuwe) woonwagenlocatie. In 2021 hebben enkele belangstellenden de voorkeur uitgesproken voor een standplaats van 150 tot 200 m².

³⁴ Platform31: Woonwagens en woningcorporaties, d.d. 7 mei 2021; [Woonwagens en woningcorporaties - Platform31 | Kennis en netwerk voor stad en regio](#).

³⁵ Aedes: Toewijzingsregels sociale huur voor 2024; [De toewijzingsregels voor 2024 | Aedes](#).

³⁶ Companen: Onderzoek kosten woonwagenstandplaatsen, d.d. 7 oktober 2022, pagina 18; [Onderzoek kosten woonwagenstandplaatsen | Rapport | Rijksoverheid.nl](#).

³⁷ Aedes: Aftoppingsgrenzen per 2024; [De toewijzingsregels voor 2024 | Aedes](#).

³⁸ Companen: Onderzoek kosten woonwagenstandplaatsen, d.d. 7 oktober 2022, pagina 8; [Onderzoek kosten woonwagenstandplaatsen | Rapport | Rijksoverheid.nl](#).

Tabel 3. Indicatieve omvang kavel bij verschillende maten woonwagens

Omvang woonwagen bruto vloeroppervlak (b.v.o.)	Oppervlakte kavel (indicatie)*
4 x 11 meter (44 m ²)	10 x 18 meter (180 m ²)
4 x 15 meter (60 m ²)	10 x 22 meter (220 m ²)
5 x 15 meter (75 m ²)	11 x 22 meter (242 m ²)
6 x 15 meter (90 m ²)	12 x 22 meter (264 m ²)

Bron: Companen, 2022 / Kraaikamp chalet- en woonwagendbouw, 2021.

*Aan de afmetingen in deze tabel kunnen geen rechten worden ontleend.

De kosten voor de realisatie van een nieuwe standplaats liggen grofweg tussen de € 210.000 en € 230.000. Deze kosten zijn onderverdeeld in de aanschaf van de woonwagen, de grond en de inrichting van de standplaats. De kosten voor de inrichting van de standplaats ligt bij de meeste locaties tussen de € 50.000 en € 75.000 (inclusief BTW). Dit zijn de kosten voor het plaatsen van de fundering, bestrating, aansluitingen, plaatsing van de berging en de begeleiding.

De kosten van de woonwagen zijn afhankelijk van de maatvoering, het afwerkingsniveau en de wijze waarop de warmtevoorziening is geregeld, variërend van € 130.000 tot € 170.000 (prijsspeil: 2021/22). Dit komt enerzijds omdat woonwagens moeten voldoen aan de minimale BENG-eisen en anderzijds door de stijging van de bouwkosten. De extra investering om een woonwagen te voldoen aan de BENG-normering (gasloos) bedraagt tussen de € 30.000 en € 40.000. In 2020 zijn de kosten van een woonwagen met circa 8% gestegen. De verwachting is dat ook de komende jaren de prijzen van woonwagens, net als de prijzen van 'reguliere' woningen, verder zullen stijgen.³⁹

Beheer en onderhoud

Omdat er verschillende eigendomsvormen zijn wordt in de exploitatie onderscheid gemaakt tussen beheer- en onderhoudskosten voor de standplaats, en beheer- en onderhoudskosten van de woonwagen. Voor wat betreft onderhoud gaat het om klachten en planmatig onderhoud. Onder het beheer vallen de kosten voor technisch, sociaal en financieel beheer (en huurincasso).

Woningcorporaties kunnen de exploitatie en het beheer uitbesteden aan een externe partij. De jaarlijkse kosten voor het beheer en onderhoud van standplaatsen varieert tussen de € 1.250 en € 3.725 per standplaats. De totale kosten van beheer en onderhoud van een huurstandplaats met een huurwagen liggen tussen de € 4.700 en € 5.750 per jaar, inclusief belastingen en verzekeringen.⁴⁰

Financieringsmogelijkheden

Voor woonwagendbewoners is het lastig een hypotheek te krijgen voor een koopwoonwagen. Voor zover bekend is nog maar één bank die hypothecaire leningen verstrekt voor koopwoonwagens en -standplaatsen. Hierbij geldt dat het niet mogelijk is een hypotheek te krijgen voor een woonwagen als deze op een huurstandplaats staat. Dit kan alleen als de standplaats in eigendom is of als hier erfpacht op rust. In de praktijk betekent dit dat een standplaats en/of woonwagen veelal uit eigen middelen betaald moet worden of door middel van het afsluiten van een persoonlijke lening.

Nationale Hypotheek Garantie:

Voor woonwagens en standplaatsen is het mogelijk om gebruik te maken van Nationale Hypotheek Garantie (hierna: NHG). Met de NHG wordt een vangnet geboden als de koper door omstandigheden de hypotheek niet meer kan betalen.⁴¹ Per 1 januari 2024 bedraagt de NHG-grens voor de aankoop van een woonwagen € 176.600. Dit is aanzienlijk lager dan de huidige NHG-grens van € 435.000 voor 'reguliere' woningen (peildatum: 1 januari 2024). De kosten voor de aanschaf van een nieuwe woonwagen en standplaats liggen beduidend hoger. Hierdoor is het in de praktijk vrijwel onmogelijk gebruik te maken van NHG. Gelet hierop is tijdens de Algemene Leden Vergadering (hierna: ALV) van de VNG op 1 december 2023 is een motie aangenomen om de NHG-grens voor woonwagens en standplaatsen te verhogen.⁴² Het ministerie van BZK en de VNG gaan in gesprek met Stichting Waarborgfonds Eigen Woningen om de mogelijkheden hiertoe te bezien.

³⁹ Companen: Onderzoek kosten woonwagendstandplaatsen, d.d. 7 oktober 2022, pagina 13, 14 en 21;

[Onderzoek kosten woonwagendstandplaatsen | Rapport | Rijksoverheid.nl](#).

⁴⁰ Companen: Onderzoek kosten woonwagendstandplaatsen, d.d. 7 oktober 2022, pagina 17;

[Onderzoek kosten woonwagendstandplaatsen | Rapport | Rijksoverheid.nl](#).

⁴¹ Stichting Waarborgfonds Eigen Woningen; [Nationale Hypotheek Garantie \(NHG\) | Home | Volkshuisvesting Nederland](#).

⁴² Gemeente Land van Cuijk: 'Verhogen NHG-norm voor woonwagens en standplaatsen', ALV VNG, d.d. 1 december 2023; [Agenda en stukken Najaars ALV 1 december 2023 | VNG](#).

Starterslening:

De gemeente Nijkerk heeft, net als ongeveer 250 andere gemeenten, een Starterslening. De Nijkerkse Starterslening biedt koopstarters tot en met 40 jaar de mogelijkheid een extra bedrag te lenen (tot een maximum van € 30.000) bij de verwerving van een eerste woning. De Starterslening vult het verschil op tussen de aankoopssom – tot de NHG-grens – en het maximale leenbedrag bij de bank.⁴³

Het Stimuleringsfonds Volkshuisvesting (hierna: SVn) voert namens alle gemeenten de Starterslening-regeling uit.⁴⁴ Vanuit de voorwaarden die SVn stelt, is het niet mogelijk een Starterslening te krijgen voor de aanschaf van een woonwagen. Dit omdat een woonwagen wordt aangemerkt als een 'roerend goed'. In toenemende mate worden woonwagens wel als onroerend goed beschouwd. Zij zijn niet altijd meer voorzien van wielen en vaker naar aard en inrichting bestemd om duurzaam ter plaatsen te blijven. Wanneer een koper zowel de woonwagen als standplaats koopt, wordt het eigendom overgedragen via de notaris inclusief registratie bij het Kadaster. Gedurende dezelfde voornoemde ALV van de VNG, is ook een motie aangenomen die oproept de Starterslening mogelijk te maken voor de koop van een eerste woonwagen. De VNG gaat eveneens hierover in gesprek met SVn.⁴⁵ Indien SVn de voorwaarden zal wijzigen, zal ook de Nijkerkse Starterslening-regeling worden aangepast.⁴⁶

3.4 Eerbieding van privé-, familie- en gezinsleven

Om het leven in familieverband zoveel mogelijk te waarborgen, wordt voor leegkomende woonwagens met de huidige woonwagenbewoners overlegd over de huishoudens die zich op de betreffende locatie kunnen vestigen. Niet voor iedere familie kan een eigen locatie worden ontwikkeld. Dit is immers ook niet het geval op de huidige woonwagenlocaties in de gemeente. Daar leven, net als in veel andere gemeenten, verschillende families met elkaar. Wanneer personen van verschillende families samen op een nieuwe locatie gaan wonen, is het van belang dat er een onderlinge 'match' is. Een gesprek tussen de (beoogde) bewoners maakt onderdeel uit de procedure. De gemeente initieert het gesprek en kan, indien noodzakelijk, (een) derde(n) partij(en) uitnodigen voor deelname.

3.5 Het recht op gelijke behandeling

Woonwagenbewoners hebben dezelfde rechten en plichten als andere inwoners. Tegelijkertijd zijn er onderdelen van de culturele identiteit en samenhangende woonbehoefte, die om een specifieke behandeling vragen. De gemeente Nijkerk blijft graag in verbinding met de doelgroep en biedt waar nodig (praktische) ondersteuning. Woonwagenbewoners zijn trots op hun culturele identiteit. Tegelijkertijd zijn er bij die te maken hebben (gehad) met stigmatisering. Belangrijk is dat alle partijen zorgvuldig omgaan met de culturele identiteit van woonwagenbewoners. Dit is ook van belang bij de eerder genoemde 'match' die tussen de bewoners van een nieuwe woonwagenlocatie moet zijn. De leefbaarheid op de huidige woonwagenlocaties in de gemeente is goed. Dit is ook de inzet bij nieuwe locaties. Ten behoeve hiervan kunnen eventuele leefregels worden opgesteld.

Gelijkheidsbeginsel sociale huur:

Vanuit het gelijkheidsbeginsel past een woningcorporatie de volgende regels toe, die voor het sociale huursegment gelden:

- inkomensgrenzen/regels passend toewijzen (bij verhuur woonwagens);
- verhuurdersverklaring;
- historie met betrekking tot huurachterstanden, e.d.

Voorkeuren en haalbaarheid:

Volgens het landelijk beleidskader moet "een woningzoekende woonwagenbewoner die dit wenst, binnen een redelijke termijn kans hebben op een standplaats". Vanuit het landelijk beleidskader moet ook een veilige, passende en betaalbare standplaats en/of woonwagen worden aangeboden, waarbij

⁴³ Starterslening gemeente Nijkerk: [Starterslening | Nijkerk](#).

⁴⁴ Stimuleringsfonds Volkshuisvesting: [Wat als je toch je eerste huis kan kopen? - Starterslening \(svn.nl\)](#).

⁴⁵ Gemeente Hoorn: 'Starterslening voor woonwagenbewoners', ALV VNG, d.d. 1 december 2023; [Agenda en stukken Najaars ALV 1 december 2023 | VNG](#).

⁴⁶ Verordening Starterslening Nijkerk 2023: [Verordening Starterslening Nijkerk 2023 | Lokale wet- en regelgeving \(overheid.nl\)](#).

aandacht is voor het recht om in familieverband te leven. Voor de definitie van wat een ‘redelijke termijn’ is, hanteert de gemeente Nijkerk de gemiddelde wachttijd voor een sociale huurwoning binnen de regio Eemvallei. De wachttijd is op dit moment tussen de 7 en 8 jaar.

De zoektocht naar geschikte locaties is complex. Gezocht wordt naar een goede balans tussen de locatiewensen en de (financiële) haalbaarheid van de realisatie. Er zijn geen duidelijke richtlijnen vanuit het Rijk over omgaan met specifieke (locatie)wensen. Ook is er geen jurisprudentie beschikbaar dat handvatten biedt. De gemeente Nijkerk onderstreept het belang om goed en gericht onderzoek te doen naar de mogelijkheid om enerzijds de voorkeuren van belangstellenden voor ogen te houden en anderzijds de termijn waarbinnen de realisatie van nieuwe standstandplaatsen plaatsvindt.

Hoofdstuk 4. Rollen, verantwoordelijkheden en stappenplan

In dit hoofdstuk wordt nader ingegaan op de rolverdeling van de betrokken partijen. Deze rolverdeling is in overeenstemming met het landelijk beleidskader. Tevens is in paragraaf 4.2 een (samenvattend) overzicht opgenomen van alle te doorlopen stappen bij de ontwikkeling van nieuwe standplaatsen.

4.1 Rollen en verantwoordelijkheden

Rijksoverheid

Het ministerie van BZK heeft samen met de VNG, vertegenwoordigers van de woonwagendbewoners en Aedes een visie op woonwagend en standplaatsen ontwikkeld. Deze visie is vastgelegd in het landelijk beleidskader. De minister van BZK roept gemeenten op een eigen beleid op woonwagend en standplaatsen vast te stellen. Daarnaast moeten gemeenten vanuit het landelijke programma *Een thuis voor iedereen* in hun woonvisies aandacht hebben voor de woonbehoefte van onder meer woonwagendbewoners. Tweejaarlijks peilt Companen in opdracht van het ministerie het aantal standplaatsen, de ontwikkelopgave en de implementatie van het landelijk beleidskader.

Provincie

De provincie Gelderland ziet, vanuit het Interbestuurlijk Toezicht (IBT), toe op de uitvoering van de wettelijke taken door de Gelderse gemeenten. Deze hebben onder andere betrekking op de fysieke leefomgeving/het Omgevingsrecht en de huisvesting van statushouders. De provincie Gelderland ziet ook toe op de voortgang van de regionale Woondeals (Amersfoort en Foodvalley) en bijbehorende uitvoeringsprogramma's. Een onderdeel van de Woondeals zijn de afspraken die zijn gemaakt rondom de woonbehoefte en huisvesting van aandachtsgroepen.⁴⁷

Gemeente

De gemeente Nijkerk is verantwoordelijk voor het lokale woonbeleid en volkshuisvestelijke opgave. De uitgangspunten hieromtrent zijn vastgelegd in de Omgevingsvisie en Woonvisie. Hieronder valt ook het Woonwagendstandplaatsenbeleid. Dit beleid dient voldoende rekening te houden met, en ruimte te geven aan, de woonbehoefte van woonwagendbewoners in de gemeente Nijkerk. Aan de hand van het voorliggende beleid wordt invulling gegeven aan het landelijk beleidskader en het programma *Een thuis voor iedereen*.

De gemeente kan voorzieningen treffen in het belang van de volkshuisvesting, voor zover dit niet onder de verantwoordelijkheid van de woningcorporatie valt. Daaronder valt onder meer het peilen van de behoefte aan standplaatsen en het stimuleren van de inventarisatie naar mogelijke nieuwe woonwagendlocaties. De gemeente is tevens verantwoordelijk voor de (beleids-)kaders voor de ontwikkeling van nieuwe standplaatsen en het vaststellen van omgevingsplannen.

Tot slot draagt de gemeente zorg voor het belangstellingsregister en het contact met de doelgroep. Laatstgenoemde omvat ook heldere communicatie. Dit zodat de strekking van het beleid, de voorrangregels en de procedures duidelijk zijn voor de doelgroep.

Woningcorporatie

De woningcorporaties leveren een bijdrage aan de sociale volkshuisvestelijke opgaven die zijn vastgelegd in de Woonvisie en de Prestatieafspraken. Woonwagendbewoners die een inkomen hebben beneden de DAEB-inkomsgrens, zoals genoemd in artikel 48 van de Woningwet, behoren tot de primaire doelgroep van de woningcorporaties. Het ontwikkelen, verhuren en exploiteren van eventuele sociale huurstandplaatsen en/of -woonwagend behoort tot de taak van de corporaties. De corporaties zijn ook verantwoordelijk voor de uitvoering van de toewijzing bij sociale huur.

⁴⁷ Regionale Woondeals: [Woondeals](#) | [Home](#) | [Volkshuisvesting Nederland](#).

Woonwagendbewoners

De huidige en toekomstige bewoners van de woonwagenlocaties hebben dezelfde rechten en plichten als alle andere inwoners van de gemeente Nijkerk. Woonwagendbewoners zijn (mede)verantwoordelijk voor de leefbaarheid, de uitstraling van de locaties en het contact met de omgeving. Ten behoeve hiervan kunnen leefregels worden opgesteld. Voor alle toekomstige standplaatsen en opstallen moet een omgevingsvergunning worden aangevraagd.

4.2 Stappenplan

Bij de ontwikkeling van nieuwe standplaatsen en woonwagenlocaties worden de onderstaande stappen doorlopen. Hierbij worden de bijbehorende uitgangspunten in acht genomen.

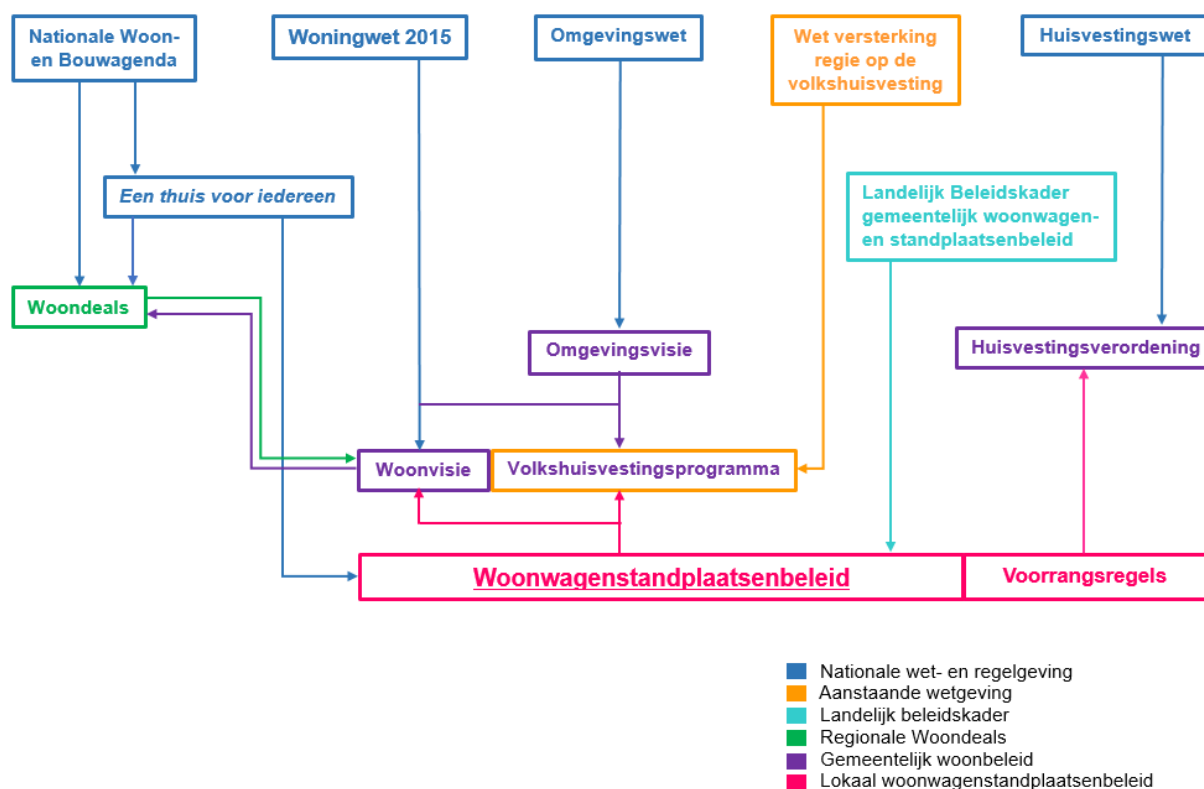
Algemeen:

- Stap 1.** Belangstellenden voor een standplaats en/of woonwagen schrijven zich in bij het belangstellingsregister van de gemeente en overleggen de benodigde gegevens. Inschrijven kan doorlopend. Bij de inschrijving wordt vermeld of de inschrijver(s) belangstelling heeft voor een koopstandplaats/-woonwagen of voor een sociale huurstandplaats/-woonwagen.
- Stap 2.** De gemeente geeft aan de corporatie door wanneer en hoe groot de belangstelling is voor sociale huurstandplaatsen en/of -woonwagens.
- Stap 3.** Op basis van het aantal inschrijvingen in het belangstellingsregister wordt de lokale behoefte aan nieuwe standplaatsen onder de primaire doelgroep bepaald.
- Stap 4.** De gemeente inventariseert de mogelijkheid aan locaties voor de ontwikkeling van nieuwe standplaatsen. Het streven is dat een belangstellende binnen 8 acht jaar zicht heeft op een standplaats.

Per locatie:

- Stap 5.** Voor geschikte locaties wordt in de kaderstelling meegenomen dat hier standplaatsen komen. Na deze kaderstelling worden de standplaatsen uitgewerkt in het stedenbouwkundig plan en later meegenomen in het omgevingsplan.
- Stap 6.** De toewijzing van sociale huurstandplaatsen en/of -woonwagens vindt plaats op basis van de inschrijving in het belangstellingsregister. De voorrangsregels bepalen de volgorde van wie (als eerste) in aanmerking komt. Hierbij wordt rekening gehouden met het recht om in familieverband te kunnen leven. Een gesprek maakt onderdeel uit van de procedure, om te bepalen of sprake is van een 'match' tussen de (beoogde) bewoners. Voor koopstandplaatsen en/of -woonwagens gelden andere voorwaarden.
- Stap 7.** Voor nieuw te ontwikkelen standplaatsen/woonwagenlocatie wordt een beheerplan opgesteld. In het beheerplan worden onder meer afspraken gemaakt over de inrichting, het beheer en onderhoud, de eigendomsvorm(en) en de financiële kaders. De inrichting van de openbare en/of gemeenschappelijke ruimte om de kavels en de plaatsing van de woonwagens op de kavels, gaat conform de wettelijke eisen van het van toepassing zijnde gemeentelijk beleid en het geldende omgevingsplan. Voor het plaatsen van een woonwagen is een omgevingsvergunning vereist.
- Stap 8.** De bewoners dragen de verantwoordelijkheid voor de leefbaarheid en uitstraling van de locatie. Ten behoeve hiervan kunnen leefregels worden opgesteld. De corporatie is verantwoordelijk voor het beheer en onderhoud van sociale huurstandplaatsen en/of -woonwagens. Het beheer kan worden uitbesteed aan een externe partij.

Bijlage 1. Woonwagendstandplaatsenbeleid in relatie tot landelijke wet- en regelgeving, programma's en gemeentelijk woonbeleid



Bijlage 2. Aantal standplaatsen in de regio's Amersfoort en Foodvalley

Tabel 1. Aantal standplaatsen in de regio Amersfoort⁴⁸

Gemeente (regio AMF)	Aantal inwoners (afgerond) ⁴⁹	Aantal standplaatsen	Aantal locaties	Standplaatsen per 1.000 woningen
Amersfoort	160.800	142	12	2,0
Baarn	25.000	24	2	2,0
Barneveld	61.700	11	2	0,5
Bunschoten	22.500	5	1	0,6
Eemnes	9.600	1	1	0,1
Leusden	31.500	-	-	-
Nijkerk	45.000	20	2	1,1
Soest	47.400	25	1	1,2
Woudenberg	14.400	-	-	-
Totaal aantal woonwagenlocaties: 21			Gemiddelde aantal standplaatsen per 1.000 woningen: 0,8 (=7,5:9)	
Totaal aantal standplaatsen: 228				

Bron: Companen (peildatum: 15 september 2023).

Tabel 2. Aantal standplaatsen in de regio Foodvalley⁵⁰

Gemeente (regio FV)	Aantal inwoners (afgerond) ⁵¹	Aantal standplaatsen	Aantal locaties	Standplaatsen per 1.000 woningen
Barneveld	61.700	11	2	0,5
Ede	122.000	24	5	0,5
Nijkerk	45.000	20	2	1,1
Renswoude	5.700	2	1	0,9
Rhenen	20.300	18	1	2,4
Scherpenzeel	10.400	-	-	-
Veenendaal	68.500	39	3	1,3
Wageningen	41.000	22	2	1,2
Totaal aantal woonwagenlocaties: 16			Gemiddelde aantal standplaatsen per 1.000 woningen: 1,0 (=7,9:8)	
Totaal aantal standplaatsen: 136				

Bron: Companen (peildatum: 15 september 2023).

⁴⁸ Companen: Woonwagendstandplaatsen in Nederland – Herhaalmeting 2023, d.d. 15 september 2023; [Woonwagendstandplaatsen in Nederland - Herhaalmeting 2023 | Rapport | Rijksoverheid.nl](#).

⁴⁹ Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS): Inwoners per gemeente – 2023; [Inwoners per gemeente | CBS](#).

⁵⁰ Companen: Woonwagendstandplaatsen in Nederland – Herhaalmeting 2023, d.d. 15 september 2023;

[Woonwagendstandplaatsen in Nederland - Herhaalmeting 2023 | Rapport | Rijksoverheid.nl](#).

⁵¹ Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS): Inwoners per gemeente – 2023; [Inwoners per gemeente | CBS](#).

Bijlage 3. Participatie en input – resultaten 2023

Separaat bijgevoegd

Bijlage 4. Uitvoeringsprogramma en planning

In het onderstaande overzicht staan de opgaven die voortkomen uit het voorliggende beleid. Per actiepunt is weergegeven binnen welke (streef)termijn de actie wordt uitgevoerd en welke partijen betrokken zijn.

Acties	Planning 2024				Betrokken partijen
	Q1	Q2	Q3	Q4	
'Woonwagendstandplaatsenbeleid 2024' opnemen in herziening 'Woonvisie gemeente Nijkerk 2020+'.			x		Gemeente
Vorrangsregels opnemen in herziening 'Huisvestingsverordening Nijkerk 2024-2028'.			x	x	Gemeente
Vorming belangstellingsregister en implementatie voorrangsregels.			x	x	Gemeente, Woningcorporaties
Uitgangspunten met betrekking tot sociale huurstandplaatsen opnemen in de Prestatieafspraken (2025-2026).*				x	Gemeente, Woningcorporaties, Huurdersorganisaties
Inventariseren mogelijke nieuwe ontwikkellocaties voor standplaatsen.				x	Gemeente, Particulieren, Grondeigenaren, (Woningcorporatie)
Actie	Planning 2025				Betrokken partijen
	Q1	Q2	Q3	Q4	
Inventariseren mogelijke nieuwe ontwikkellocaties voor standplaatsen.	x	x	x		Gemeente, Particulieren, Grondeigenaren, (Woningcorporatie)
Acties	Planning				Betrokken partijen
Opstellen beheerplan voor nieuw te ontwikkelen standplaatsen/ woonwagenlocaties.	Doorlopend				Gemeente, Toekomstige bewoners, (+ woningcorporatie)
Grondprijzen sociale huurstandplaatsen en koopstandplaatsen vastleggen.	Doorlopend				Gemeente
Monitoren behoefte aan sociale huurstandplaatsen.	Doorlopend				Gemeente, (+ woningcorporatie)
Monitoren behoefte aan koopstandplaatsen.	Doorlopend				Gemeente

* Ondertekening Prestatieafspraken 2025-2026 geagendeerd 10 december 2024.