

Woonwagen- en Standplaatsenbeleid

September 2024



Voorwoord

Het is de ambitie van de gemeente Beesel om voor al onze inwoners een goed thuis te kunnen bieden. In de Woonzorgvisie 2023-2033 spraken we deze ambitie al nadrukkelijk uit door te benoemen dat we graag passende woningen willen realiseren voor onze inwoners. Als gemeente kunnen we deze realisatie niet alleen waarmaken. Hiervoor hebben we samenwerking nodig om hier de nodige handen en voeten aan te kunnen geven zodat we daadwerkelijk samen het verschil kunnen maken.

"Het meest waardevolle dat wij hebben, is elkaar. Zonder samenwerken en samen leren is onze groei gelimiteerd door ons eigen perspectief"...

- Robert John Meehan -

Voor u ligt het woonwagen- en standplaatsenbeleid van de gemeente Beesel wat tot stand is gekomen in samenwerking met de in de gemeente actieve woningcorporaties Nester en Woonwenz. Samen hebben wij dit beleid vormgegeven waarbij we, ieder vanuit het eigen perspectief, inbreng en inzicht hebben geleverd. De woningbouwopgave voor de gemeente Beesel is een opgave die vraagt om nauwe samenwerking en strategische keuzes vanuit alle betrokken partijen. Naar aanleiding van de in september 2023 uitgevoerde behoeftepeiling is gebleken dat er een behoefte is aan woonwagens in de gemeente. Met het beleid dat u voorligt geven we kaders, richtlijnen en ruimte om in deze behoefte te voorzien en in een gezamenlijke verantwoordelijkheid naar realisatie te streven.

Woonwagengewoning is in 2014 opgenomen op de lijst van Immaterieel Cultureel Erfgoed Nederland. De cultuur van woonwagengewoners komt vooral naar voren in hechte familiebanden en grote onderlinge solidariteit. De woonvorm is die van een woonwagen. Woonwagens zijn, zoals u in de toelichting zult lezen, relatief dure woonproducten. De fondsen die we hebben om in te zetten voor de realisatie van nieuwe woningen in de gemeente zijn niet onuitputtelijk en vergt van ons een goede gezamenlijk afweging. In het onderliggende beleid zien we voldoende ruimte om deze afweging te kunnen maken en ons gezamenlijk in te zetten om woonwagengewoning in de gemeente Beesel vorm te geven.

Dit woonwagen- en standplaatsenbeleid biedt ons de kaders om, in samenwerking met de potentiële woonwagengewoners, inwoners en overige betrokkenen realisatie mogelijk te maken en voor deze bijzondere doelgroep passende huisvesting te realiseren.

Anouk Huijs
Wethouder

Harrie Oosterlee
Directeur-Bestuurder Nester

Frank van Engelen
Directeur-Bestuurder Woonwenz

Inleiding

Het is december 2022 als de beleidsmedewerker Wonen van de gemeente Beesel een jongedame aan de telefoon krijgt die vraagt of er een mogelijkheid bestaat dat zij de kans kan krijgen om, net als vroeger, weer in een woonwagen te kunnen wonen in de gemeente Beesel. Ze legt tijdens het telefoongesprek, en in latere gesprekken, uit dat ze opgegroeid is op een voormalig woonwagenkamp in Reuver en hier zeer goede herinneringen aan heeft. Ze vertelt dat zij, met haar familie, vertrokken is vanaf het woonwagenkamp omdat de woonwagenwet werd afgeschaft en zij, met het hele gezin, in een reguliere woning zijn gaan wonen. Destijds was ze nog een puber vertelde ze, en overkwam hetgeen bovenstaand geschetst meerdere bewoners van het kamp. Zo zag ze dat ooms en tantes, neefje en nichtjes een voor een het kamp moesten verlaten. Tot slot kregen de twee laatst overgebleven bewoners van het voormalige woonwagenkamp ieder een nieuwe woonwagenwoning aangeboden en, nadat zij dit aanbod aanvaard hadden, was er van een traditionele woonwagenlocatie geen sprake meer. Ze had gelezen dat er in diverse gemeenten in Nederland weer woonwagenlocaties werden ontwikkeld naar aanleiding van uitspraken van, onder andere, het Europese hof voor de rechten van de mens. Hierin zag ze aanleiding om ook bij de gemeente waar zij met haar familie samen had gewoond de vraag neer te leggen of wonen in een woonwagen, in familieverband voor haar en haar familie ook in de gemeente Beesel weer mogelijk gemaakt kon worden.

Bovenstaand verzoek sloot naadloos aan bij het door het Ministerie van Binnenlandse zaken en Koninkrijksrelaties (hierna: BZK) geformuleerde advies aan gemeenten om te zorgen voor gemeentelijk woonwagen- en standplaatsenbeleid wat recht doet aan de culturele identiteit van woonwagenbewoners. Dit advies is in onze gemeentelijke woonzorgvisie 2023-2033 al omgezet naar een belofte om woonwagen- en standplaatsenbeleid te formuleren. Bij deze lossen we deze belofte in en leggen we u hierbij ons woonwagen- en standplaatsenbeleid voor.

Aan de hand van het door BZK geadviseerde beleidskader analyseren en formuleren we ons gemeentelijk woonwagen- en standplaatsenbeleid dat enerzijds aansluit bij de wensen van de voormalige woonwagenbewoners uit onze gemeente en anderzijds past bij onze identiteit als kleine, groene gemeente in Noord-Limburg.

Stapsgewijs beschrijven we de analyse, de daaropvolgende gestelde kaders en de toelichting op ons beleidskader.

Inhoud

1.	Van verleden naar heden	5
1.1.	Gevolgen intrekking Woonwagenwet	5
1.2.	Geldende wet- en regelgeving.....	6
1.3.	De Beeselse situatie	7
2.	Nieuwe beleidskaders	9
2.1.	Landelijk beleidskader Woonwagen- en Standplaatsenbeleid vanuit BZK	9
2.3.	Grondwet: (on)gelijke gevallen (on)gelijk behandelen	10
2.4.	Gemeentelijke woonzorgvisie	10
2.5.	Onze uitgangspunten voor het opstellen van beleid	10
3.	Basis voor het beleid in gemeente Beesel	12
3.1.	Behoeftepeiling, afstammingsbeginsel	12
3.2.	Analyse belangstellenden.....	13
3.3.	Conclusie behoeftepeiling na analyse en beleidsuitgangspunten.....	13
3.4.	Redelijke termijn	14
3.5.	Herhaling behoeftepeiling	14
4.	Waar, wat en wie	16
4.1.	Locatie en omvang	16
4.2.	Omvang	17
4.3.	Toewijzingsbeleid	17
5.	Kwaliteit en betaalbaarheid	19
5.1.	Eisen aan de woonwagen	19
5.2.	Huur of koop	20
6.	Grond, kosten en financiering.....	23
6.1.	Grondoverdracht.....	23
6.2.	Kosten en financiering	23
7.	Tot slot	25
7.1.	Borging	25
7.2.	Slotwoord	25

Bijlagen:

Bijlage 1: Beleidsregel 'Toewijzen huurstandplaatsen woonwagens gemeente Beesel 2024'

Bijlage 2: Beleidskader Gemeentelijk Woonwagen- en standplaatsenbeleid, BZK

Bijlage 3: Wegwijzer Gemeentelijk Woonwagen- en standplaatsenbeleid, VNG

Bijlage 4: Onderzoek kosten woonwagens en standplaatsen, BZK

1. Van verleden naar heden

De woonwagencultuur kent een lange en bewogen geschiedenis. Erkenning van de cultuur als immaterieel erfgoed is echter pas sinds 2014¹ in Nederland een feit.

Naar schatting zijn er in Nederland zo'n 50.000 mensen die deel uitmaken van deze culturele groep. Dit kunnen (voormalig) woonwagenbewoners zijn die afstammen van Roma of Sinti of afstammen van de klassieke 'reizigers' zoals bijvoorbeeld kermisexploitanten. Om zicht te krijgen in de culturele waarden en normen binnen de woonwagencultuur, is het van belang om de geschiedenis en achtergrond van de cultuur te kennen. Het reikt voor dit beleidskader te ver om hier uitgebreid op in te gaan maar onderstaand schetsen we de belangrijkste historische feitelijkheden.

1.1. Gevolgen intrekking Woonwagenwet

Een belangrijk keerpunt in de geschiedenis van woonwagenbewoning in Nederland is het in 1999 intrekken van de Woonwagenwet uit 1918. Dit gebeurde voornamelijk omdat men de woonpositie van woonwagenbewoners wilde normaliseren. Beleid werd geïntegreerd in het reguliere gemeentelijk volkshuisvestingsbeleid. Met het afschaffen van de Woonwagenwet verviel de verplichting voor gemeenten om plaatsen specifiek in te richten voor woonwagens. Ook werden de regelingen uit de Woningwet en het Bouwbesluit plots van toepassing ook op de resterende standplaatsen en woonwagens. Met name de woonwagenbewoners met een eigendomspositie kregen hierdoor de mogelijkheid om, mede door de afwezigheid van duidelijke (beleids)regels, op hun eigen standplaatsen chaletachtige bouwwerken van houtskelet, met meerdere verdiepingen en afgewerkt met steenstrip, te laten verrijzen. De ouderwetse VROM-woonwagen² verdween uit het straatbeeld.



(Links: VROM Woonwagen Bron: www.woonwagenwijzer.nl)

Rechts: Kraaijkamp woonwagen, Kraaijkampwagenbouw)

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

² Deze VROM-wagen ontleende zijn naam aan het Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer dat sinds de jaren tachtig medeverantwoordelijk was voor het woonwagenbeleid. De woonwagens waren maximaal 15 bij 3,5 meter en de gemeenten boden de wagen aan woonwagenbewoners te huur aan. Voor meer info zie: Godrie-van Gils, *Woonwagenbewoners laten zich niet afschaffen*. Eburon: Delft 2018, vanaf p. 148.

Gemeenten kozen in grote getalen voor een uitsterfbeleid waardoor zich geen nieuwe woonwagenbewoners konden vestigen omdat plaatsen die vrijkwamen niet meer mochten worden opgevuld. Landelijk nam het aantal huurstandplaatsen enorm af.

In de jaren die volgden vroegen woonwagenbewoners bij diverse instanties op landelijke niveau aandacht voor de voor hen aanwezige hiaten in het gemeentelijke woonwagenbeleid. Hun focus lag op het naleven van de mensenrechten. Gemeentelijk beleid bleek vaak niet in overeenstemming te zijn met het Europees Verdrag voor de Rechten van de Mens (EVRM) en de Algemene Wet Gelijke Behandeling (AWGB). De Nationale Ombudsman beaamde dat; hij stelde dat gemeenten tekortschoten in hun betrouwbaarheid ten aanzien van woonwagenbewoners. Ook vond hij dat gemeenten het recht van woonwagenbewoners om te leven volgens hun culturele identiteit onvoldoende erkenden en faciliteerden. Hij schreef er het rapport 'Woonwagenbewoner zoekt standplaats' ³over.

1.2. Geldende wet- en regelgeving

Specifieke wetgeving ten aanzien van woonwagenbewoning bestaat sinds de intrekking van de Woonwagenwet niet meer. De generieke regelingen als de Huisvestingswet 2014, de Woningwet en de Omgevingswet zijn, daar waar relevant, van toepassing. Gemeenten zijn primair, op grond van de Huisvestingswet 2014, verantwoordelijk voor het beleid ten aanzien van, en het toezicht op, woonruimteverdeling. De zorg voor verdeling en het voorzien in passende woonruimte behelst het treffen van de nodige maatregelen ten behoeve van een goede huisvesting voor de ingezetenen, ongeacht of zij in een woning of een woonwagen willen wonen. De Woningwet schrijft voor dat gemeenten de taak hebben om te zorgen voor voldoende en passende woonruimte voor haar inwoners. De volkshuisvestelijke opgave binnen de gemeente wordt onder andere vastgelegd in de prestatieafspraken met de in de gemeente aanwezige woningcorporaties.

Ten aanzien van het opstellen van woonwagen- en standplaatsenbeleid is het Rijk internationaalrechtelijk het aanspreekpunt voor de naleving van mensenrechten. Het is haar taak om de ontwikkeling van het aantal standplaatsen door de jaren heen te bewaken maar het opstellen van huisvestingsbeleid is de primaire verantwoordelijkheid van de gemeente.

³ www.nationaleombudsman.nl rapportnummer 2017/060 (17 mei 2017)

1.3. De Beeselse situatie

Formeel is er binnen de gemeente Beesel anno 2024 één enkele standplaats geregistreerd in de Basisregistratie Adressen en Gebouwen (Hierna: BAG). Deze standplaats is een kermisstandplaats gelegen aan de Broeklaan in Offenbeek. Er zijn geen andere standplaatsen geregistreerd.

In de archieven is terug te vinden dat vanaf eind jaren '70 tot 2014 er een woonwagenlocatie gelegen was aan de Wederikstraat in Reuver. Zover we hebben kunnen achterhalen, hebben hier zo'n zevental woonwagens gestaan in het verleden.



(Foto woonwagenkamp Reuver anno 1984. Bron: https://server.collectionny.nl/beeldbank-heemkunde/mediaviewer/assets_list.php)

Na het afschaffen van de Woonwagenwet zijn de woonwagens in gemeente Beesel één voor één ontmanteld en weggehaald. Er waren geen woonwagenstandplaatsen in particulier eigendom. De oorspronkelijke bewoners zijn verhuisd naar reguliere woningen in Limburg en Brabant. De laatste twee woonwagenbewoners hebben in 2014 een woonwagenhuurwoning aangeboden gekregen gelegen bij het voormalige woonwagenterrein.



De aan de Wederikstraat gelegen woonwagenwoningen staan als reguliere woning geregistreerd vanwege hun verschijningsvorm en zijn niet als standplaats geregistreerd in de BAG. In de volksmond wordt deze locatie wel aangeduid als het 'woonwagenkamp'.

Deze woonwagenwoningen worden sinds 2014 bewoond door woonwagenbewoners. Woningcorporatie Nester verhuurt deze woonwagenwoningen, het beheer wordt uitgevoerd door Nijbod.

Daarmee is de betrokkenheid van zowel de woningcorporatie als de beheerorganisatie bij het lokale woonwagen- en standplaatsenbeleid groot. Zij zijn dan ook actief betrokken bij de totstandkoming en formulering van dit beleid.

2. Nieuwe beleidskaders

Het rapport van de Nationale ombudsman uit 2017 gaf de aanzet tot een ander beleidsperspectief. De centrale overheid gebruikte het rapport naast het advies van het College voor de rechten van de mens om in juli 2018 het beleidskader ‘gemeentelijk woonwagen- en standplaatsenbeleid’⁴ te publiceren. Dit beleidskader, opgesteld door het Ministerie van Binnenlandse zaken en Koninkrijksrelaties (BZK), bevat landelijke uitgangspunten en richtlijnen. Het geeft gemeenten handvatten voor de formulering van nieuw gemeentelijk woonwagenbeleid. Deze handvatten hebben geen dwingend karakter en bezitten niet de kracht van wet. Naast deze handvatten heeft elke gemeente ook nog eens eigen beleidsrichtingen en kaders ten aanzien van het woonbeleid in de eigen gemeente. Ook deze wegen mee in de formulering van passend beleid.

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

2.1. Landelijk beleidskader Woonwagen- en Standplaatsenbeleid vanuit BZK

In dit beleidskader formuleert het Ministerie richtlijnen waartussen het te formuleren beleid volgens hen als passend gezien kan worden. Zoals eerder aangegeven, deze kaders zijn als richtlijn bedoeld en hebben verder geen dwingend karakter zoals een wettelijk kader dit wel heeft. BZK vraagt gemeenten om in haar beleid;

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

De Vereniging van Nederlandse Gemeenten (VNG) bracht in navolging van het beleidskader in mei 2021 een speciale ‘Wegwijzer gemeentelijk woonwagen- en standplaatsenbeleid’ uit⁵. De wegwijzer biedt gemeenten meer inzicht in het mensenrechtelijk kader dat van belang is binnen het woonwagen- en standplaatsenbeleid. De uitspraken van het Europese hof voor de rechten van mens vormen de grondslag hiervoor. Verder geeft deze wegwijzer een stap voor stap toelichting hoe gemeenten, samen met woningcorporaties, woonwagenbewoners en beheerorganisaties, woonwagen- en standplaatsenbeleid kunnen ontwikkelen en uitvoeren dat in lijn is met het beleidskader. Bij het formuleren van het beleid voor de gemeente Beesel hebben we dit stappenplan als leidraad aangehouden voor de te nemen stappen en acties.

2.2. Relevant landelijk beleid ten aanzien van wonen en woonwagens

Het Rijk heeft met de Nationale Woon- en Bouwagenda ingezet om ruim 900.000 woningen in Nederland toe te voegen aan de huidige voorraad. Vanuit de nog vast te stellen Wet Versterking regie Volkshuisvesting geeft de overheid sturing aan deze groei.

⁴https://vng.nl/sites/default/files/publicaties/2018/beleidskader_gemeentelijk_woonwagen-en_standplaatsenbeleid_002.pdf.

⁵ VNG, mei 2021.

Nu veel mensen op zoek zijn naar passende woonruimte is het van groot belang dat ook aandachtsgroepen, die vaak meer dan alleen een woning nodig hebben, niet vergeten worden. In het adviesrapport 'een thuis voor iedereen'⁶ van voormalig minister Hugo de Jonge worden handvatten gegeven om ook voor deze groep mensen passend wonen mogelijk te maken. Woonwagendwoners vormen, door hun specifieke vorm van wonen, namelijk het wonen in familieverband en het wonen in een woonwagen, een specifieke aandachtsgroep die als zodanig ook in het adviesrapport is benoemd.

2.3. Grondwet: (on)gelijke gevallen (on)gelijk behandelen

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

2.4. Gemeentelijke woonzorgvisie

In juli 2023 is de gemeentelijke woonzorgvisie door uw gemeenteraad vastgesteld. In de woonzorgvisie 2023-2033 heeft de gemeente als actiepunt opgenomen om woonwagen- en standplaatsenbeleid vast te stellen. In deze zelfde woonzorgvisie is de ambitie uitgesproken om 500 woningen toe te voegen aan de woningvoorraad voor 2033.

Gemeente Beesel streeft naar het realiseren van een divers woningaanbod. Zo zorgen we ervoor dat passend wonen voor elke doelgroep mogelijk is in de gemeente, waarbij we ook oog hebben voor bijzondere doelgroepen die huisvesting nodig hebben. De specifieke wooneisen nemen we, daar waar nodig, mee in locatiestudies om te kijken waar, op welke plaats, er passende woonruimte kan worden gerealiseerd.

2.5. Onze uitgangspunten voor het opstellen van beleid

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

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

⁶ <https://open.overheid.nl/documenten/ronl-dfe59a4dce3367cfe84d95284838a8b69af70d4d/pdf>

Aan de hand van dit gedachtegoed hebben we beleidsuitgangspunten geformuleerd die u opgesomd ziet in een kader aan het einde van elk volgend hoofdstuk.

3. Basis voor het beleid in gemeente Beesel

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

Het past bij gemeente Beesel om het soms ook net even anders te doen. Dit is niet voor niets ons gemeentelijk motto; “gewoon anders”. Het geheel aan regels, voorschriften en adviezen vraagt juist daarom om een genuanceerde blik vanuit het gemeentelijke perspectief. Binnen het stappenplan van VNG hebben we vanuit dit perspectief gehandeld om tot ons beleid te komen. Onderstaand schetsen we de basis waarop het beleid is gebaseerd.

3.1. Behoeftetepeiling, afstammingsbeginsel

Het beleidskader van BZK schrijft voor dat gemeenten in eerste instantie een behoeftetepeiling moeten uitvoeren om vast te stellen of er in de desbetreffende gemeente überhaupt behoefte is aan woonwagendplaatsen. In 2020 heeft een onderzoeksbureau een behoeftetepeiling⁷ uitgevoerd ten aanzien van de vraag naar woonwagendplaatsen in de provincie Limburg. Voor gemeente Beesel bleek destijds uit dit onderzoek geen behoefte aan de toevoeging van woonwagendplaatsen. Eind 2022 meldde zich, zoals in de inleiding vermeld, een belangstellende die haar behoefte kenbaar maakte. Om te peilen of er meerdere belangstellenden waren voor een woonwagendplaats in de gemeente Beesel is in de zomer van 2023 een oproep geplaatst via sociale media en gemeenteinfo via PUIK lokaal, gericht aan potentieel belangstellenden om hun belangstelling kenbaar te maken middels een persoonlijk gesprek. De oproep was gericht aan woonwagendbewoners die interesse in een woonwagendplaats in de gemeente Beesel én een woonwagendverleden in gemeente Beesel hadden.

Woonwagendbewoner; (College voor de Rechten van de Mens)

Een woonwagendbewoner is iemand die zich van generatie op generatie als zodanig manifesteert en die zich beschouwt als deel van een bevolkingsgroep met een van andere bevolkingsgroepen te onderscheiden cultuur.

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

Afstammingsbeginsel⁸; (College voor de Rechten van de Mens)

Woonwagendbewoners die afstammen van Roma. Sinti, of afstammelingen zijn van klassieke ‘reizigers’ waarbij diens ouders dan wel grootouders in een woonwagen wonen dan wel moeten hebben gewoond, waarbij sprake moet zijn van een generatie op generatie doorlopende en intensieve beleving van de woonwagencultuur.

⁷ [Behoeftetepeiling woonwagendplaatsen - bijlagen \(2020\) \(sim-cdn.nl\)](#)

⁸ Bij de invoering van het afstammingsbeginsel in 1968 kon afstamming alleen worden aangetoond als men zelf, de partner/echtgenoot of de ouders in een woonwagen woonden/hadden gewoond. Afstamming van grootouders viel daar niet onder. Inmiddels wordt ook afstamming van grootouders onder het afstammingsbeginsel geschaard, aldus het Beleidskader, p. 20.

Van de dertien personen die zich vooraf hadden aangemeld zijn er enkele personen niet verschenen. Enkele geïnterviewde belangstellenden die wel waren verschenen voldeden niet aan het afstammingsbeginsel en zijn daarom niet in het verdere onderzoek meegenomen.

Van de overige belangstellenden zijn interviews afgenomen die hebben geresulteerd in het invullen van het *registratieformulier*. Het registratieformulier is geen inschrijving en ook geen bewijs daartoe; het is een bevestiging van registratie van de kenbaar gemaakte behoefte aan een woonwagenstandplaats. Er zijn in totaal een achttal registratieformulieren ingevuld.

3.2. Analyse belangstellenden

De acht belangstellenden die voldeden aan het afstammingsbeginsel zijn in kaart gebracht. Het overgrote deel van deze belangstellenden bleek een woonwagenverleden in de gemeente Beesel te hebben en *spijtoptant* te zijn.

Spijtoptant; (Wegwijzer gemeentelijk woonwagen en standplaatsenbeleid -VNG)

Mensen die in het verleden vanuit een woonwagen zijn verhuisd naar een reguliere (stenen) woning maar graag opnieuw een woonwagen zouden willen betrekken.

Naast wonen in een woonwagen, kenmerkt de cultuur van de woonwagenbewoners zich door het wonen in familieverband. Het beleid moet er, aldus het College voor de Rechten van de Mens (CRM) en het beleidskader BZK, op geënt zijn dat beide kenmerken gewaarborgd zijn. Ook op de woonwagenlocatie in Reuver was dit het geval. Een groot deel van de belangstellenden hebben een directe familierelatie tot elkaar en een eigen woonverleden op de woonwagenlocatie in de gemeente Beesel.

Een deel van de belangstellenden bleken desgevraagd een inkomen te genereren waarmee zij vallen onder de doelgroep van de woningcorporaties. Een tweetal belangstellenden hebben een inkomen waarmee zij niet tot de primaire doelgroep van de woningcorporaties behoren.

3.3. Conclusie behoeftepeiling na analyse en beleidsuitgangspunten

Naar aanleiding van de in 2023 uitgevoerde behoeftepeiling is een behoefte vastgesteld aan een achttal woonwagenstandplaatsen. Het College voor de Rechten van de Mens en het beleidskader van BZK schrijft voor dat gemeenten de culturele kenmerken moeten eerbiedigen in hun beleid door wonen in een woonwagen, alsmede het wonen in familieverband voor woonwagenbewoners mogelijk te maken.

Van de acht belangstellenden hebben er zeven een familierelatie met elkaar. Deze zeven belangstellenden hebben allen een familierelatie met de huidige bewoners van de woonwagenwoningen in de gemeente Beesel. Eén persoon heeft geen familierelatie met de huidige woonwagenbewoners.

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

woonwagenbewoners (Wederikstraat 60 en 62). Om recht te doen aan de invulling van de gepeilde behoefte en het daarop gevolgde onderzoek en de uitgangspunten rondom afstamming en familierelaties, wil gemeente Beesel zeven (7) woonwagenstandplaatsen toevoegen in de gemeente Beesel.

3.4. Redelijke termijn

Om vast te stellen binnen welk tijdsbestek deze woonwagenstandplaatsen gerealiseerd moeten worden hanteert het beleidskader van BZK de redelijke termijn norm. De definitie van deze redelijke termijn wordt gelijkgesteld met de gemiddelde wachttijd die een reguliere woningzoekende moet betrachten voor een eengezins-huurwoning. In de gemeente Beesel ligt deze wachttijd gemiddeld op circa zeven (7) jaar. Uitgaande van het jaartal dat de behoeftepeiling is uitgevoerd, 2023, spant de gemeente zich in om uiterlijk in 2030 de standplaatsen te hebben gerealiseerd.

3.5. Herhaling behoeftepeiling

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

Gemeente Beesel zal, na de uitvoering van de huidige behoefte, in 2030 een hernieuwd onderzoek instellen naar de behoefte aan de toevoeging van standplaatsen in de gemeente Beesel. Indien blijkt dat deze behoefte er is, dan zullen we hier nadere invulling aan geven.

Beleidskader 1

(Basis voor het beleid in gemeente Beesel)

Afstammingsbeginsel en familierelatie

- Gemeente Beesel maakt, met inachtneming van de culturele kenmerken van de woonwagenbewoner, wonen in een woonwagen in familieverband voor woonwagenbewoners, die voldoen aan het afstammingsbeginsel en een familierelatie hebben met huidige woonwagenbewoners, mogelijk in de gemeente Beesel.

Toevoeging woonwagenstandplaatsen

- Gemeente Beesel voegt zeven (7) woonwagenstandplaatsen toe.

Redelijke termijn

- Gemeente Beesel zet zich in om realisatie mogelijk te maken, binnen een redelijke termijn van zeven jaar, van deze zeven woonwagenstandplaatsen met als peiljaar 2023 (behoeftepeiling).

Uitvoeren behoeftepeiling

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

4. Waar, wat en wie

Woonwagen- en standplaatsenbeleid heeft betrekking op een (vaak) relatief kleine doelgroep met een zeer specifieke woningbehoefte. Het vergt de nodige uitwerking om alle beleidsregels rondom beheer, aanleg nieuwe standplaatsen, technische vereisten aan woonwagens, toewijzing van standplaatsen etc. toe te lichten. Middels dit beleid worden de kaders en randvoorwaarden geschept. Bij de praktische uitwerking geven deze kaders de bandbreedte aan waar binnen het college uitvoering geeft aan het beleid.

Gemeente Beesel gaat woonwagenstandplaatsen toevoegen aan haar woningvoorraad. Onderstaand worden de randvoorwaarden beschreven aan de hand van de geldende regels en adviezen. We beschrijven welke regels er van toepassing zijn bij een locatiebepaling en de invulling hiervan en spiegelen dit aan de Beeselse situatie.

Om te bepalen wie in aanmerking kan komen voor een woonwagenstandplaats, is er een toewijzingsbeleid opgesteld waarbij we rekening hebben gehouden met de mensenrechtelijke kaders en het door de woningcorporaties toegepaste toewijzingsbeleid bij de toewijzing van woonwagenstandplaatsen. Hoe we in dit beleid voorzien, leest u onderstaand.

4.1. Locatie en omvang

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

Veel standplaatsen hebben een kaveloppervlakte van 250 tot 300 m². In vergelijking, het gemiddelde kaveloppervlak van een eengezinswoning in Nederland is ongeveer 130 m². Standplaatsen hebben een groot ruimtebeslag. In de loop der jaren is deze groter geworden door onder andere regelgeving rondom brandveiligheid waardoor woonwagens op gepaste afstand van elkaar geplaatst moeten worden. Bij de realisatie van een (solitaire) woonwagenlocatie met een klein aantal woonwagenstandplaatsen zijn de kosten voor de aanleg van infrastructuur en voorzieningen relatief duur. Bij realisatie van een wijk- of gebiedsontwikkeling waarbij naast de woonwagenlocatie ook reguliere woningbouw wordt gerealiseerd gaat de aanleg van de nodige infrastructuur in verhouding doorgaans met minder kosten gepaard.

Het College voor de rechten van de Mens gaf in haar advies t.a.v. het woonwagen- en standplaatsenbeleid mee dat bij het bepalen van de locatie het belang voor families om bij

elkaar te kunnen wonen niet over het hoofd moet worden gezien. In bepaalde gevallen kan het wenselijk zijn om een locatie in te richten voor één bepaalde groep.

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

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

De Beeselse situatie

De woningbouwopgave die is voorzien in de woonzorgvisie behelst een flinke toevoeging van woningen aan de huidige woningvoorraad. Deze woningen zijn bestemd voor verschillende doelgroepen die, in sommige gevallen, ook specifieke eisen hebben zoals nultredenwoningen voor ouderen of minder validen.

Het realiseren van zeven woonwagenstandplaatsen is onderdeel van de totale gemeentelijke woningbouwopgave. Bij de zoektocht naar woningbouwlocaties wordt ook deze opgave meegenomen. Ook de corporaties zullen hierbij betrokken worden. Door de realisatie van woonwagenstandplaatsen mee te nemen in een nieuwbouwontwikkeling van een wijk of gebiedsontwikkeling waar ook andere (sociale) huur en/of koop mogelijkheden worden gerealiseerd, is er sprake van kostenvermindering in de aanleg van de nodige infrastructuur ten opzichte van een solitaire locatie uitsluitend bestemd voor woonwagenstandplaatsen.

4.2. Omvang

Qua grootte van de woonwagenlocatie hanteren we het advies vanuit het beleidskader van BZK door de locatiegrootte vast te stellen aan de hand van, deels de behoefte, en daarnaast ook te opteren voor kleine(re) locaties. Een grote woonwagenlocatie past niet bij de aard en omvang van een kleine gemeente als Beesel en zijn kleinschaligheid. We hanteren daarom de randvoorwaarde dat woonwagenlocaties in de gemeente Beesel niet groter zijn dan tien (10) woonwagenstandplaatsen, woonwagens of woonwagenwoningen. Dit maximale aantal wordt afgewogen aan de hand van de locatie en de inpasbaarheid in de ruimte. We achten deze maximale grootte passend bij de Beeselse identiteit.

4.3. Toewijzingsbeleid

Woningzoekenden die in de gemeente Beesel in aanmerking willen komen voor een huurwoning van een van de dienstdoende woningcorporaties kunnen zich inschrijven bij het overkoepelend inschrijvingsplatform 'Thuis in Limburg'. Indien de ingeschreven woningzoekende een woonwagenbewoner is die belangstelling heeft voor een woonwagenstandplaats kan deze, naast de standaard inschrijving, een aanvullend formulier invullen om deze belangstelling kenbaar te maken⁹. Bij de inschrijving is het afstammingsbeginsel een vereiste wat inhoudt dat alleen die mensen in hun belangstelling

⁹ [Inschrijven voor standplaats of woonwagen \(thuisinlimburg.nl\)](https://thuisinlimburg.nl)

worden erkend waarvan familie (bijvoorbeeld (groot)ouders) op een woonwagen locatie wonen of gewoond hebben. Het Ministerie BZK adviseert in het ‘Beleidskader gemeentelijk woonwagen- en standplaatsenbeleid’ om in ieder geval voorrang te verlenen aan volwassen kinderen (op volgorde van leeftijd) van dezelfde woonwagenlocatie die nog bij hun ouders wonen, en vervolgens aan eerstegraads familieleden van bewoners van de locatie¹⁰. Dit komt voort uit uitspraken van het Hof voor de Rechten van de Mens dat in beleid rekening gehouden moet worden met de culturele wens om in familieverband samen te leven¹¹.

Voor de toewijzing van woonwagenstandplaatsen is een beleidsregel opgesteld waarin is vastgelegd wie, en op welke wijze, belangstellenden in aanmerking kunnen komen voor de toewijzing van een huurwoonwagen in de gemeente Beesel. Deze beleidsregel is in samenspraak met de woningcorporaties en standplaatsbeheerder Nijbod tot stand gekomen en zal door hen als zodanig worden uitgevoerd. Deze beleidsregel is zoveel als mogelijk in overeenstemming met het beleid van de omliggende gemeenten ten aanzien van de toewijzing van woonwagenstandplaatsen en heeft tot doel om schaarse woonwagenstandplaatsen, met het oog op het wonen in familieverband, zoveel als mogelijk toe te wijzen aan die personen die een familierelatie tot de (oud) bewoners van de woonwagenlocatie in de gemeente Beesel hebben. Alleen zo kan wonen in familieverband worden geborgd.

Beleidskader 2 (Waar, wat en wie)	
Locatie	- Gemeente Beesel neemt de opgave van de realisatie van zeven woonwagenstandplaatsen mee in de totale nieuwbouw woningbouwopgave van wijk- of gebiedsontwikkeling. - Gemeente Beesel wijst ontwikkelaars erop dat het toevoegen van woonwagenstandplaatsen in de gemeente deel uitmaakt van de bouwopgave.
Redelijke termijn clausule	Gemeente spant zich in om binnen de redelijke termijn van zeven (7) jaar (<i>peildatum 2023</i>) te voorzien in nieuwe woonwagenstandplaatsen.
Maximale omvang	Woonwagenlocaties binnen de gemeente Beesel hebben een maximale grootte van tien (10) woonwagenstandplaatsen, woonwagens of woonwagenwoningen mits inpasbaar in de ruimte.
Toewijzingsbeleid	- De woningcorporaties zijn primair verantwoordelijk voor de toewijzing van de woonwagens, met inachtneming van de voorrangsregeling als vermeld in het door het college van B&W vastgestelde toewijzingsbeleid. - Afspraken voor woonwagens worden vastgelegd in prestatieafspraken met corporaties en huurdersbelangenverenigingen

¹⁰ <https://www.platform31.nl/artikelen/woonwagenwachtljsten-naar-een-transparant-toewijzingsbeleid/>

¹¹ EHRM 17 oktober 2013, appl.no. 27013/07 (Winterstein/Frankrijk); EHRM 24 april 2012, appl.no 25446/06 (Yordanova e.a./Bulgarije) EHRM 18 januari 2001, appl.no. 27238/95 (Chapman/VK).

5. Kwaliteit en betaalbaarheid

De uiterlijke verschijningsvorm van woonwagens is in de loop der jaren flink veranderd. Van de Rolleman woonwagen, ook wel aangeduid als ‘Pipowagen’ naar de ‘VROM-woonwagen’ gevolgd door de ‘Kraaijkamp’ om vervolgens naar woonwagenwoningen voorzien van meerderen bouwlagen. Ten aanzien van duurzaamheid en energiezuinigheid is de woonwagen de laatste jaren aanzienlijk verbeterd en zijn er zelfs woonwagens die volledig elektrisch zijn. Het begrip woonwagen verdient dan ook de nodige aandacht om te definiëren.

Zoals eerder aangegeven, de woonwagenbewoner heeft de wens om in een woonwagen te wonen in familieverband. Voor die bewoners die aangewezen zijn op de sociale huur, kijken we naar de mogelijkheden hiertoe. Voor de woonwagenbewoners met een inkomen boven de DAEB¹²-inkomensgrens bespreken we de mogelijkheden om ook voor hen wonen in een huurwoonwagen mogelijk te maken in de gemeente Beesel.

5.1. Eisen aan de woonwagen

De wettelijke definitie wat we verstaan onder woonwagen is te vinden in de Woningwet;

Woonwagen; (Woningwet art. 1 lid 1 onder woongelegenheid onder b.)

Zijnde een voor bewoning bestemd gebouw dat is geplaatst op een standplaats en dat in zijn geheel of in delen kan worden verplaatst,

In de volksmond noemen we de woonwagenchalets of woonwagenwoningen eveneens een woonwagen en volgens bovenstaande wettelijke definitie is dat vaak ook kloppend, maar voor de traditionele woonwagenbewoners is het vaak belangrijk dat hun woning een fundering op staal heeft en de vloer boven het maaiveld ligt met een opstapje bij de voordeur. In de praktijk zien we in verschillende gemeenten allerhande variaties, van traditioneel tot zelfs varianten voor eenpersoonshuishoudens. Er zijn ook woonwagens die drempelloos toegankelijk zijn en geen opstapje voor de deur hebben.

In 2019 is er een gerechtelijke uitspraak gedaan ten aanzien van een geschil, waarbij een gemeente woonwagenchalets gereed had gemaakt voor woonwagenbewoners, maar dat zij deze niet als woonwagen aan wilden merken. De rechter heeft de woonwagenbewoners hierin in het gelijk gesteld.¹³ Het strekt tot de aanbeveling om bij de productkeuze de woonwagenbewoners te betrekken. De formering van een klankbordgroep is hiervoor een goed middel.

Levensduur

De levensduur van woonwagens is, mede door technologische ontwikkelingen, in de loop der jaren verlengd. Toch blijft het appels met peren vergelijken als woonwagens vergeleken worden met reguliere stenen woningen. Daar waar stenen woningen met een tussentijdse renovatie een eeuw, of langer, bewoond kunnen worden, is de levensduur van de nieuwe generatie woonwagens zo’n 50 jaar bij normaal gebruik. In het verleden was dit 20 tot 25 jaar. De levensduur is ook relevant voor de betaalbaarheid. (zie *betaalbaarheid*)

¹² Dit zijn de in de Woningwet omschreven diensten van algemeen economisch belang (DAEB);

¹³ [Zaak Waddinxveen: woonwagenwoning geen alternatief - Het Wiel](#)

Energiezuinigheid

Voor alle nieuwbouw in Nederland geldt vanaf 1 juli 2018 dat deze (in principe) gasloos moet zijn¹⁴. Daarnaast gelden er eisen voor ‘bijna energie neutrale gebouwen’ (BENG). Woonwagens zijn daar niet van uitgezonderd. Burgemeester en wethouders hebben, mits onderbouwd, de bevoegdheid om te besluiten een uitzondering¹⁵ te maken voor particuliere woonwageneigenaren en hen een ontheffing voor een gasaansluiting te verlenen. De reden hiervoor is gelegen in het feit dat als een eigendomswoonwagen nog niet afgeschreven is en deze nog goed bewoonbaar op de standplaats geplaatst kan worden het kapitaalvernietigend zou werken als de maximale levensduur van de woonwagen niet kan worden benut.

In de gemeente Beesel zijn er geen woonwagenstandplaatsen met eigendomswoonwagens in particulier eigendom.

Schoon, heel, veilig en legaal

We hanteren het principe ‘schoon, heel en veilig’. Een woonomgeving die zowel schoon, heel als veilig is, wordt ervaren als prettig en aangenaam. Plekken waar het vies, stuk en onveilig is roepen deze gevoelens niet direct op. Vanuit de het oogpunt van leefbaarheid is het fijn en prettig als een woonomgeving schoon, heel en veilig is. Dit geldt eveneens voor een woonwagenlocatie. De plek waar de woonwagens samen staan, dient schoon te zijn en te blijven, net als elke andere wijk en/of buurt in een gemeente. Een woonwagen die kapot is, of er kapot uitziet geeft geen prettig en uitnodigend aanzicht. Hetzelfde geldt voor een woning die niet of slecht wordt onderhouden. Het veiligheidsgevoel kent een subjectieve maatstaf en is afhankelijk van meerdere factoren. Doorgaans wordt een omgeving waar veel criminaliteit is als onveilig ervaren. Goede openbare verlichting kan er aan bijdragen dit veiligheidsgevoel te vergoten.

Met ‘legaal’ wordt in dit verband bedoeld dat een bouwwerk en/of bedrijvigheid in een gebied ook met toestemming gerealiseerd moet zijn. Illegaal geplaatste woonwagens, caravans of andersoortige (verblijfs)objecten dienen te worden verwijderd. Ook bedrijven die gevestigd zijn in een wijk of buurt dienen hiervoor toestemming te hebben om op die locatie handel te drijven. Gemeente Beesel dient hier actief op te controleren en te handhaven.

5.2. Huur of koop

Huurwoonwagens

Naast de woningbouwopgave voor woonwageneigenaren zijn er nog tal van andere woningbouwopgaven en doelgroepen waar gemeenten en woningcorporaties voor aan de lat staan. In de afgelopen jaren is het landelijke woningtekort enorm opgelopen en om dit in te lopen moeten er flink wat woningen worden toegevoegd. De wegwijzer ‘Woonwagen- en standplaatsenbeleid’ van VNG schetst dan ook duidelijk het dilemma waar gemeenten en corporaties voor staan. Woonwagens zijn namelijk, ten opzichte van reguliere (stenen)

¹⁴ Wet Voortgang Energietransitie

¹⁵ Ontheffing van de Wet Voortgang Energietransitie

woningen enorm prijzig waardoor de financiële investering voor de aanschaf van woonwagens de druk op de reguliere woningbouw doet toenemen.

Bovenstaande laat onverlet dat woningcorporaties voor de woonwagenbewoner die afhankelijk is van een sociale huurwoning in een woonvoorziening moeten voorzien die past bij de culturele beleving van de woonwagenbewoner.

Woonwagen in de koopsector

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

Ook de VNG-wegwijzer schrijft voor dat het duidelijk moet zijn welke maatregelen worden getroffen om in voldoende standplaatsen voor andere (hogere) inkomensgroepen te voorzien en wat hierin de rol van de gemeente is.¹⁶ De wegwijzer omschrijft ook de constructie van een huurstandplaats met een eigen woonwagen, welke tot veel afspraken, waarborgen en dilemma's kan leiden. Bij koopstandplaatsen is een eventuele aanwezige huisvestingsverordening niet van toepassing. Eigenaren van de standplaatsen kunnen in de basis eigenhandig beslissen aan wie zij het eigendom overdragen bij verkoop, dit hoeft dus niet direct een familielid of zelfs woonwagenbewoner te zijn. Gemeenten die uitsluitend koopstandplaatsen hebben, behouden de positieve verplichting, vanuit het beleidskader BZK, om goede voorwaarden te scheppen voor woonwagenbewoners om binnen een redelijke termijn kans te maken op een standplaats.¹⁷ Privaatrechtelijk kunnen er afspraken gemaakt worden over zelfbewoningsplicht en het recht van eerste terugkoop bij verkoop, maar deze houden in rechte niet immer stand.

De Beeselse situatie

De woonwagenwoningen gelegen aan de Wederikstraat worden verhuurd door woningcorporatie Nester. De grond waarop de woningen staan, is eigendom van de woningcorporatie. In de gemeente Beesel zijn geen woonwagenstandplaatsen in particulier eigendom.

Uit de behoeftepeiling 2023 is gebleken dat er een vijftal belangstellenden in de realisatie van hun woonwens afhankelijk zijn van de woningcorporaties. Zij opteren voor een huurwoonwagen. Er zijn twee belangstellenden die een midden tot hoog inkomen genieten, zij komen niet in aanmerking voor een huurwoonwagen in het sociale segment.

Analyse

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

¹⁶ Wegwijzer VNG Woonwagen- en Standplaatsenbeleid, pag. 37

¹⁷ Wegwijzer VNG Woonwagen- en Standplaatsenbeleid, pag. 50

Er rust geen verplichting op gemeenten om eigendom van standplaatsen mogelijk te maken voor woonwagenbewoners. De optie huurkoop wordt als complex en risicovol omschreven en wordt derhalve niet geadviseerd.

Met de verantwoordelijke woningcorporaties, kan gekeken worden naar huurproducten die voldoen aan de criteria Woonwagengereguleerwet en geschikt zijn voor het midden- en hoge huursegment. De standplaatsen blijven derhalve beschikbaar voor de doelgroep en de toewijzing en het beheer in handen van de woningcorporatie.

Uit de behoeftepeiling is gebleken dat meeste belangstellenden behoefte hebben aan een huurwoonwagen. Verkoop van gronden voor het plaatsen van eigendomswoonwagens draagt risico. Het eigendomsrecht strekt immers zover dat de woonwagenbewoner de grond en wagen mag verkopen aan wie hij wil, waarbij het niet altijd ten goede komt van de doelgroep en er ook buiten de familie verkocht kan worden.

Daarbij, door eventuele (door)verkoop ontstaat versnippering van bezit/grond dat het dagelijks beheer en handhaving bemoeilijkt.

Beleidskader 3 (kwaliteit en betaalbaarheid)

Woonwagengereguleerwet

- Gemeente Beesel verstaat onder Woonwagengereguleerwet:
Een voor bewoning bestemd gebouw dat op een standplaats is geplaatst en in zijn geheel of in delen kan worden verplaatst als omschreven in de Woningwet, artikel 1 onder woongelegenheden, sub C. Een prefab woning, chalet of houtskeletbouwwoning wordt in dit beleid ook gezien als woonwagen.
- Gemeente Beesel ziet erop toe dat woonwagengereguleerwet en/of woonwagenlocaties schoon, heel, veilig en legaal zijn.

Verbod op afbouw

- Afbouw van woonwagenstandplaatsen is niet toegestaan zolang er behoefte is aan standplaatsen

Energiezuinig/Duurzaam

- Woonwagengereguleerwet zijn BENG (Bijna Energie Neutrale Gebouwen).

Huur

- Gemeente en woningcorporaties zijn verantwoordelijk voor de realisatie van woonwagenstandplaatsen met huurwoonwagen voor zover deze bestemd zijn voor woonwagenbewoners die in de huisvesting afhankelijk zijn van sociale huur.
- Gemeente en woningcorporatie stellen standplaatsen met huurwoonwagen beschikbaar voor woonwagenbewoners met een midden- of hoger inkomen.
- Woonwagenbewoners kunnen in de gemeente Beesel geen standplaats in eigendom krijgen.

Klankbordgroep

- Er wordt na vaststelling van het beleid een klankbordgroep geformeerd met een afvaardiging van woonwagenbewoners welke zal participeren in het opstellen van het uitvoeringsplan.

6. Grond, kosten en financiering

Een standplaats voor woonwagens is als volgt omschreven in de wet;

Standplaats; (Woningwet art. 1 lid 1 onder woongelegenheid onder c.)

Zijnde 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.

Voor de totstandkoming van een standplaats is grond nodig. Als een gemeente zelf niet veel grond bezit, zal dit dus moeten worden aangekocht. Vervolgens moet op de grond de juiste bestemming kunnen worden gevestigd. Een gemeente bouwt vaak niet zelf en maakt daarom afspraken met een ontwikkelende partij over de wijze en staat waarin de grond wordt geleverd waarna een bouwproject van start kan. Gemeente Beesel werkt momenteel aan een grondnota, naar verwachting is deze in 2025 gereed voor besluitvorming.

6.1. Grondoverdracht

We nemen de realisatie van standplaatsen in de gemeente Beesel mee in de totale nieuwbouwopgave. Als een locatie voor nieuwbouw bekend is, worden de verkoop- en levervoorwaarden per (verkoop)transactie besproken en vastgelegd met partijen.

6.2. Kosten en financiering

Het realiseren van woonwagenstandplaatsen met woonwagens is, in verhouding tot de realisatie van reguliere (huur) eengezinswoningen, duur. Zo heeft de specifieke woonvorm een relatief groot ruimtebeslag zoals ook in paragraaf 4.1. van dit beleid omschreven. Een kavel is twee tot drie keer zo groot als bij een reguliere sociale huurwoning. Daarnaast zorgt de lage bebouwingsdichtheid ervoor dat de kosten van o.a. civieltechnische werkzaamheden, aanleg van leidingwerk, riolering en afwatering, relatief hoog zijn omdat deze kosten verdeeld worden over een lager aandeel eenheden. De BENG normeringen zorgen voor betere, maar ook duurdere woonwagens.

Bovenstaande blijkt uit het onderzoek kosten woonwagenstandplaatsen¹⁸ van oktober 2022. De conclusie van dit onderzoek luidt dat, op basis van de toen beraamde kosten en uitgaven, er geen sprake is van een rendabele en kostendeckende exploitatie.

Om verschillende partijen te helpen bij het sneller creëren van huisvesting voor woonwagenbewoners, heeft het ministerie van BZK financiële ondersteuning beschikbaar gesteld. Deze Regeling Huisvesting Aandachtsgroepen (RHA) is opengesteld voor gemeenten. In het jaar 2023 heeft het ministerie een bedrag van € 52 miljoen beschikbaar gesteld.

¹⁸ [file:///H:/Downloads/Onderzoek%20kosten%20woonwagenstandplaatsen%20\(1\).pdf](file:///H:/Downloads/Onderzoek%20kosten%20woonwagenstandplaatsen%20(1).pdf) Zie bijlage 5.

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

De Beeselse situatie

Met de totale woningbouwopgave is gemeente Beesel volop op zoek naar locaties om deze opgave te kunnen realiseren. Zodra concreet in beeld is waar woonwagenrealisatie in de gemeente plaats kan vinden gaan we met de corporaties in gesprek om afspraken te maken over de wijze en omvang van de realisatie en financiering. Met de in de gemeente Beesel actieve woningcorporaties hebben we afspraken gemaakt over de realisatie van de woonwagenstandplaatsen en het plaatsen van de woonwagens en de verhuur van deze woonvorm.

Beleidskader 4 (Grond en financiering)

Grond;

- Gemeente en woningcorporaties maken afspraken over beoogde locaties en de inrichting van de standplaats(en).
- Gemeente en woningcorporaties maken afspraken over de beschikbaarheid en wijze van levering van grond bestemd voor de inrichting van standplaatsen.

Financiering;

- Gemeente Beesel maakt nadere afspraken over de financiering en verdeling van eventuele kosten met de corporaties zodra er meer zicht is op een mogelijke woonwagenlocatie.

7. Tot slot

7.1. Borging

De wegwijzer adviseert gemeenten om in hoofdlijnen de verantwoordelijkheden vast te leggen van de, bij de uitvoering van woonwagen- en standplaatsenbeleid, betrokken partijen. Woonwagen- en standplaatsenbeleid vergt doorgaans de nodige uitwerking om alle beleidsregels rondom onder andere het beheer, de aanleg van nieuwe standplaatsen, de technische vereisten aan woonwagens en de toewijzing van standplaatsen toe te lichten. Het strekt tot de aanbeveling van VNG om dit in een separaat beleidsplan¹⁹ op te nemen wat zich specifiek richt op het woonwagen- en standplaatsenbeleid.

Ten aanzien van de te voorziene opgave voor de sociale huursector, maken gemeenten, woningcorporaties en huurdersbelangenverenigingen afspraken in de prestatieafspraken. In het jaarlijkse activiteitenoverzicht geven ze weer welke opgave ze voor ogen hebben. De geboden bijdrage van de woningcorporatie dient naar redelijkheid te zijn; de investeringen dienen in verhouding te staan tot het vermogen van de corporatie en tot de volkshuisvestelijke doelstellingen in de gemeente. In onze samenwerking verdelen we zoals we dat noemen ‘het zoet en het zuur’.

In de prestatieafspraken maken we middels de jaarschijven nadere afspraken met de corporaties en de huurdersbelangenverenigingen. We nemen hierin ook de monitoring op van de uitvoering van het beleid en evalueren jaarlijks de voortgang van deze uitvoering.

7.2. Slotwoord

Als gemeente willen we het beleid op orde hebben om wonen voor iedereen mogelijk te kunnen maken. Het vaststellen van woonwagen- en standplaatsenbeleid is een eerste stap om ook voor de doelgroep woonwagenbewoners wonen in onze gemeente mogelijk te maken. Het beleid vormt de basis voor de toekomst. De voortgang wordt gemonitord en indien nodig wordt het beleid bijgesteld of aangevuld.

Uitvoeringsplan;

- Gemeente maakt, in samenspraak met de woningcorporaties en de klankbordgroep, een uitvoeringsplan waarin nadere afspraken zijn vastgelegd over de uitvoering van
 - Aanleg van nieuwe standplaatsen;
 - Beheer van standplaatsen en woonwagens;
 - Programma van eisen ten aanzien van woonwagens;
 - Toewijzing met inachtneming van voorrangregeling.

¹⁹ Wegwijzer VNG Woonwagen- en Standplaatsenbeleid, pag.37

