

## WOONWAGENBELEID 2018



## GEMEENTE STEENBERGEN

**projectgegevens:**

Locaties: Woonwagencentra Steenbergen, Nieuw-Vossemeer en Dinteloord

Datum: 30 oktober 2017

Versienummer:1

# Inhoudsopgave

<b>1.</b>	<b>Voorwoord</b> .....	<b>4</b>
<b>2.</b>	<b>Inleiding</b> .....	<b>5</b>
2.1.	Aanleiding .....	5
2.2.	Achtergrond .....	5
2.3.	Begripsbepalingen.....	6
2.4.	Juridische verplichting .....	6
2.5.	Moreel verplicht - beoogd maatschappelijk effect/doelstelling .....	7
2.6.	Rol gemeente .....	7
2.7.	De drie woonwagencentra binnen de gemeente Steenbergen.....	8
<b>3.</b>	<b>Doelstelling ‘Woonwagenbeleid 2018’</b> .....	<b>8</b>
3.1	Doelstelling .....	8
3.2	Meetbare resultaten eind 2020 .....	8
3.3	Inventarisatie en beleidsfase .....	9
<b>4.</b>	<b>Beleid en beleidskaders</b> .....	<b>9</b>
4.1	Rechtstreekse verkoop aan zittende huurders.....	9
4.2	Brandveiligheid .....	10
4.2.1	<i>Brandveiligheidseisen voor woonwagens</i> .....	10
4.2.2	<i>Clusteren in brandcompartimenten</i> .....	10
4.2.3	<i>Vigerende bestemmingsplannen en brandveiligheid</i> .....	11
4.3	Huurafhankelijk recht van opstal .....	11
4.4	Bestemmingsplan.....	11
4.5	Omgevingsvergunning .....	11
4.6	Overige kaders .....	12
<b>5.</b>	<b>Huur en verkoop standplaatsen</b> .....	<b>12</b>
5.1	Aanleiding .....	12
5.2	Huur, koop en koop op afbetaling .....	12
5.3	Huurschuld c.q. achterstand staangeld .....	13
5.4	Staangeld.....	13
5.5	(Mantel)zorg .....	13
5.6	‘Wachlijst’ / Lijst geregistreerde standplaatszoekenden .....	14
5.7	Koop op afbetaling.....	15
5.8	Eisen aan de aspirant koper .....	15
5.9	Verkoop.....	16
5.9.1	<i>Verkoopprijs standplaats</i> .....	16
5.9.2	<i>Maandelijke kosten voor de koper op afbetaling gedurende 10, 15 of 20 jaar ...</i>	16
5.10	Woonlasten.....	16
5.11	Te regelen zaken bij verkoop .....	16
5.12	Te regelen zaken bij geen verkoop .....	17
<b>6.</b>	<b>Uitvoering woonwagenbeleid</b> .....	<b>17</b>
6.1	Uitvoering woonwagenbeleid.....	17
6.2	Projectbeheersing .....	17
6.3	Taken ambtelijk opdrachtgever .....	17
6.4	Organisatie .....	17
<b>7.</b>	<b>Communicatie</b> .....	<b>18</b>

<b>8.</b>	<b>Gewenste overdracht aan corporaties .....</b>	<b>19</b>
8.1	Inleiding.....	19
8.2	Fasering in overdracht .....	19
8.3	Eisen die woningcorporatie(s) waarschijnlijk stellen ten aanzien van overdracht.....	19
<b>9.</b>	<b>BIJLAGEN .....</b>	<b>21</b>
I.	De woonwagenlocaties.....	21

# 1. Voorwoord

Geachte lezer,

Voor U ligt het 'Woonwagenebeleid 2018' geldend voor de woonwageneentra gelegen binnen de gemeente Steenberg. In 2017 zijn de problematiek en de mogelijke oplossingen rond dit beleidsterrein in beeld gebracht.

Het verhuren van standplaatsen en/of woonwagens is geen wettelijke taak van de gemeente. Sterker nog: het is expliciet een taak van woningcorporaties om te zorgen voor het bouwen, verhuren en beheeren van woningen ten behoeve van de onderste treden van de woonladder en specifieke doelgroepen.

Het beleid zou er op gericht moeten zijn om de woonwagenlocaties over te dragen aan de woningcorporaties. In de prestatieafspraken met de bijbehorende jaarschijf ondertekend in december 2016 is afgesproken dat er een onderzoek wordt gedaan naar de overdracht van de gemeentelijke standplaatsen naar de Stichting Woonwagenebeheer Zuidwest Nederland (een stichting die namens de corporaties woonwagens en woonwagenstandplaatsen beheerd en verhuurd). Omdat in onze gemeente alle woonwagens al verkocht zijn, is het ook een optie om de standplaatsen te verkopen aan de huurders c.q. de eigenaren van de woonwagens.

Voor welke optie ook gekozen wordt, de gemeente blijft wel een duidelijke taak op het gebied van het handhaven van regelgeving houden. Tevens zal de gemeente moeten bevorderen dat woonwagenebewoners volwaardig deelnemen aan de Steenbergse samenleving. Daartoe is de uitdaging voor de gemeente om hiervoor initiatieven te ontwikkelen.

Voor het opstellen van het woonwagenebeleid is rekening gehouden met de drie volgende uitgangspunten:

1. Moreel – waartoe voelt de gemeente zich moreel verplicht;
2. Juridisch – waar is de gemeente juridisch toe verplicht;
3. Financieel – wat zijn de financiële consequenties.

Naast fysieke maatregelen zal er ook aandacht gegeven worden op sociaal maatschappelijk terrein.

De woonwagenecultuur is al lange tijd met Steenberg verbonden en is in 2014 door het Nederlands Centrum voor Volkscultuur en Immaterieel Erfgoed aangewezen als immaterieel erfgoed. Het nieuwe beleid biedt dan ook een goede basis om samen met de bewoners te blijven bouwen aan wederzijds vertrouwen en vorm te geven aan de door beide partijen gewenste goede, schone en veilige woonomgeving.

Het is noodzakelijk om met dit beleid snel aan de slag te gaan. Zorgvuldig, gefaseerd, maar ook zichtbaar!

Petra Lepolder

Wethouder Ruimte gemeente Steenberg

## 2. Inleiding

### 2.1. Aanleiding

De woonwagendstandplaatsen van de gemeente maken onderdeel uit van het gemeentelijk Vastgoed. Het onderhoud is (en was) ondergebracht bij de afdeling Beheer.

Bij de inventarisatie van het vastgoed is duidelijk geworden dat de huurovereenkomsten verouderd zijn en geactualiseerd moeten worden. Alle woonwagens zijn in het verleden overgedragen aan de bewoners, maar tegelijkertijd zijn er geen opstalrechten gevestigd. Daarnaast ontbreken bij vrijwel alle woonwagens en opstallen de benodigde omgevingsvergunningen.

Ook ontbreekt een vast aanspreekpunt voor woonwagen-gerelateerde vragen en zijn zaken zoals wachtlijstbeheer en toewijzing nog niet geregeld.

De verhuur van standplaatsen zou niet anders mogen zijn dan de verhuur van een huurwoning van een corporatie. Het gegeven dat de gemeente dit nog steeds zelf in de verhuur heeft, geeft al aan dat dit blijkbaar toch niet helemaal hetzelfde is.

Het hebben van 'woonwagenbeleid' impliceert een verbijzondering van een groep die bij wet gelijk is aan ieder andere woningzoekende in het sociale segment. Het woonwagenbeleid is echter tijdelijk en primair bedoeld om de huidige situatie op de woonwagenlocaties te normaliseren met het oog op eigendomsoverdracht aan derden (toegelaten instellingen zoals de corporaties, of individuele huurders).

'Normalisatie' wil zeggen dat woonwagenbewoners niet alleen dezelfde rechten hebben als de overige inwoners van de gemeente Steenbergen, maar ook dezelfde plichten. Daarnaast mogen woonwagenbewoners niet anders worden behandeld dan andere burgers. Dit vergt een normalisatie aan zowel de kant van de bewoners als aan de kant van de gemeente. Anderzijds heeft de Nationale ombudsman in 2017 een rapport uitgebracht, "Woonwagenbewoner zoekt standplaats", waarin is aangegeven dat de mensenrechten van de woonwagenbewoners gewaarborgd en de culturele identiteit van woonwagenbewoners erkend moeten worden. In dit beleid is getracht met beide zaken zoveel als mogelijk rekening te houden.

### 2.2. Achtergrond

In 1999 werd de Woonwagenwet ingetrokken. Allerlei bijzondere maatregelen en voorzieningen zijn opgeheven, omdat deze in het reguliere beleidsproces een plaats (kunnen) hebben gekregen. De problematiek wordt door de landelijke overheid als afgedaan beschouwd.

Woonwagenbewoners heten voortaan gewoon 'burgers', die zich slechts onderscheiden omdat ze in een woonwagen wonen. Beleid beperkt zich tot het inrichten en beheren van standplaatsen. De overheid ziet de huisvesting niet meer als kerntaak en wenst de locaties over te dragen aan woningcorporaties. Met de afschaffing van de Woonwagenwet in 1999 zijn gemeenten formeel ontslagen van de verplichting om exclusief beleid voor woonwagenbewoners te formuleren. Ook hebben de woonwagenbewoners geen bijzondere rechten meer (bijvoorbeeld het recht op een standplaats). Door afschaffing van de Woonwagenwet hebben woonwagenbewoners niet langer een uitzonderingspositie binnen de woningmarkt. Het intrekken van de Woonwagenwet had als belangrijkste doelstelling het normaliseren van de woonpositie van woonwagenbewoners. Het woonwagenbeleid is vanaf 1999 geïntegreerd in het reguliere volkshuisvestingsbeleid.

Gemeenten hebben hiermee volledige beleidsvrijheid gekregen ten aanzien van woonwagencentra en de standplaatsen. Sindsdien bestaat er een tendens naar overdracht van de standplaatsen en centra van gemeenten naar woningbouwcorporaties.

De woningbouwcorporaties zijn over het algemeen immers beter ingesteld op het bouwen, beheren en verhuren van woonruimten; de gemeente heeft dan niet langer ook een privaatrechtelijke rol ('verhuurder').

In het verleden is getracht om de woonwagenstandplaatsen over te dragen aan de stichting Woonwagenbeheer Zuidwest Nederland, een stichting die namens de corporaties in de regio de woonwagenstandplaatsen en woonwagens beheerd en verhuurd in verschillende gemeenten. Dit is toen echter om moverende redenen niet gelukt.

Gedurende het proces om te komen tot prestatieafspraken is het onderwerp overdracht van woonwagenstandplaatsen weer naar voren gebracht vanuit de gemeente en is hier niet afwijzend op gereageerd vanuit de corporaties. Voorwaarde vanuit de corporaties is wel dat er sprake is van een genormaliseerde situatie. Dit is ook een gemeentelijk uitgangspunt, ook als gekozen wordt voor de andere optie om over te gaan tot verkoop van standplaatsen.

Middels het vastleggen van een apart woonwagenbeleid, wat tot nu ontbreekt, willen wij onder andere aangeven hoe we deze genormaliseerde situatie willen bereiken en wat hieronder wordt verstaan.

Wonen in een woonwagen is in feite een woonwens geworden. Waar de woonwagenbewoner vroeger rondtrok en om die reden was aangewezen op een mobiel huis, gaat het tegenwoordig meer om de wens in vrijheid én met name in familieverband samen te wonen.

### **2.3. Begripsbepalingen**

- *Standplaats*  
een kavel, bestemd voor het plaatsen van een woonwagen, waarop voorzieningen aanwezig zijn die op het leidingnet van de openbare nutsbedrijven, andere instellingen of van gemeenten kunnen worden aangesloten (*artikel 1, onderdeel j, van de Wet op de huurtoeslag*);
- *Woonwagen*  
een voor bewoning bestemd gebouw dat is geplaatst op een standplaats en dat in zijn geheel of in delen kan worden verplaatst (*artikel 1, onderdeel l, van de Wet de huurtoeslag*);
- *Huurovereenkomst*  
de overeenkomst tussen de huurder en de verhuurder van de standplaats met toebehoren, waarin de huurbepalingen voor de standplaats zijn geregeld;

### **2.4. Juridische verplichting**

Maar al te vaak wordt nog betoogd dat de gemeenten de juridische plicht hebben om het aantal standplaatsen uit te breiden en te zorgen voor adequate huisvesting. Zoals in 2.2 reeds aangegeven: het verhuren van standplaatsen en/of woonwagens is geen wettelijke taak voor de gemeente. Sterker nog: het is expliciet een taak van woningcorporaties om te zorgen voor het bouwen, verhuren en beheren van woningen ten behoeve van de onderste treden van de woonladder en specifieke doelgroepen. Het beleid is er dan ook op gericht om deze taak (uiteindelijk) over te dragen aan de woningcorporatie(s). Zij hebben de kennis en expertise in huis om op te treden als goede en sociale verhuurder.

Dit wordt nog eens extra onderschreven door het arrest van de Hoge Raad van 07 mei 2004.

Hierbij is aansluiting gezocht bij de Woonwagenwet, zoals deze toentertijd van kracht was. Deze wet verplichtte de gemeenten om openbare centra voor woonwagens in stand te houden en bevatte een op dit uitgangspunt voortbouwende regeling. Zoals ook door het hof is onderkend, zijn sindsdien de verdelingsregels voor woonwagenstandplaatsen geïntegreerd in het normale woonruimteverdelingsregiem, vervat in de Huisvestingswet (*Wet van 1 oktober 1992, Stb. 548, sindsdien meermalen gewijzigd*). Deze ontwikkeling is voltooid met de Wet van 1 juli 1998, Stb. 459, tot wijziging van de Huisvestingswet, de Woningwet en

enige andere wetten in verband met de integratie van de woonwagen- en woonschepenregelgeving (*de Intrekkingwet*), in werking getreden op 1 maart 1999, waarbij de Woonwagenwet is ingetrokken.

De verplichting voor gemeenten om een woonwagencentrum in stand te houden kwam daardoor te vervallen.

In de memorie van toelichting bij het voorstel voor de Intrekkingwet wordt opgemerkt:

*'De gemeenten zijn primair verantwoordelijk voor het volkshuisvestingsbeleid, waarvan de huisvesting van woonwagenbewoners onderdeel uitmaakt en waarbij alle burgers gelijk dienen te worden behandeld. Deze zorg voor het voorzien in passende woonruimte behelst het treffen van de benodigde maatregelen ten behoeve van een goede huisvesting voor de ingezetenen, ongeacht of zij in een woning, een woonwagen of een woonschip willen wonen. Deze verantwoordelijkheid houdt ook in dat een wettelijke verplichting voor een gemeente om een woonwagencentrum in stand te houden niet meer noodzakelijk is.*

*De toegelaten instellingen (woningbouwcorporaties) zijn al verantwoordelijk voor de uitvoering van de lokale huisvesting van de doelgroep woonwagenbewoners (geregeld in het Besluit beheer sociale huursector) en dienen zorg te dragen voor de aanleg van standplaatsen en het beschikbaar stellen van huurwoonwagens. Op grond van deze verantwoordelijkheden behoren gemeenten beheer en eigendom van bestaande standplaatsen en huurwagens over te dragen aan de toegelaten instellingen. Door wijziging van art. 75 lid 2 Woningwet verkrijgen de toegelaten instellingen ook het primaat bij de aanleg van standplaatsen en de bouw van huurwoonwagens '(Kamerstukken II, 1996/97, 25 333, nr. 3, p. 2)'.*

De gemeente heeft wel een taak op het gebied van het handhaven van regelgeving. Tevens zal de gemeente moeten bevorderen dat woonwagenbewoners volwaardig deelnemen aan de Steenbergse samenleving. Daartoe moet de gemeente zelf het goede voorbeeld geven. Bijvoorbeeld: Met het ontbreken van afdoende adequate bestemmingsplannen en omgevingsvergunningen ten aanzien van woonwagens wordt hieraan niet voldaan. Uitvoering van dit beleid in combinatie met een plan van aanpak per individueel woonwagencentrum (indien noodzakelijk!) dient een einde te maken aan eventueel ontstane 'gedoogde' situaties.

## **2.5. Moreel verplicht - beoogd maatschappelijk effect/doelstelling**

De woonwagenlocaties dienen te voldoen aan de gestelde eisen die van toepassing zijn in de gehele gemeente. Veiligheid in de meest brede zin van het woord, wat tevens betekent dat handhaafbaarheid geen knelpunt mag zijn.

Met het vaststellen van het woonwagenbeleid wordt er een duidelijke keuze gemaakt die ook helderheid en zekerheid geeft aan de betrokken bewoners en hun toekomst mogelijkheden. Afhankelijk van de vraag wil de gemeente standplaatsen aan kunnen bieden op basis van huur of koop of wellicht een speciale constructie van koop op afbetaling. Er wordt tegemoet gekomen aan een aanwezige behoefte en er kan aangesloten worden bij specifieke wensen van deze doelgroep.

De woonwagencultuur is al lange tijd met Steenbergen verbonden. De woonwagencultuur is in 2014 door het Nederlands Centrum voor Volkscultuur en Immaterieel Erfgoed aangewezen als immaterieel erfgoed. Het nieuwe beleid biedt ook een goede basis om samen met de bewoners te blijven bouwen aan wederzijds vertrouwen en vorm te geven aan de door beide partijen gewenste goede, schone en veilige woonomgeving.

## **2.6. Rol gemeente**

Tot op heden heeft de gemeente naast haar publiekrechtelijke rol gedwongen ook een privaatrechtelijke rol ten aanzien van de huisvesting van de doelgroep woonwagenbewoners: 'de gemeente in haar rol als verhuurder van standplaatsen'.

## 2.7. De drie woonwagencentra binnen de gemeente Steenbergen

De gemeente heeft drie woonwagenterreinen op haar grondgebied met in totaal 28 standplaatsen. Het gaat om de volgende woonwagenlocaties:

Locatie standplaatsen	Kern	Aantal
Westlandse Langeweg	Steenbergen	15
De Weel	Dinteloord	9
Tolsedijk	Nieuw-Vossemeer	4

- Alle standplaatsen met bergingen zijn eigendom van de gemeente;
- De gemeente heeft geen woonwagens in eigendom;
- Alle woonwagens zijn particulier bezit.

## 3. Doelstelling ‘Woonwagenbeleid 2018’

### 3.1 Doelstelling

1. Kwalitatief goede huisvestingsmogelijkheden bieden voor de doelgroep die op de woonwagencentra woont en wil wonen. Bestaande huisvesting upgraden naar geldende wet- en regelgeving en, voor zover nodig, in goede staat van onderhoud brengen (*goede onderhoudssituatie aan standplaatsen met bergingen en openbare ruimten en voldoen aan geldende wet- en regelgeving*).
2. Verkoop mogelijk maken van standplaatsen met bergingen aan huidige huurders.
3. Indien huurders niet bereid zijn om de standplaats te kopen of vanwege hun financiële situatie de standplaats niet kunnen kopen, zullen de vrijkomende standplaatsen worden toegewezen volgens de wachtlijst/lijst geregistreerde standplaatszoekenden.
4. Resterende huurstandplaatsen vormen samen de sociale kernvoorraad die wordt overgedragen aan de woningcorporatie.

### 3.2 Meetbare resultaten eind 2020

#### *Gewenste resultaten eind 2020*

1. Op de locaties wonen alleen personen die op een adres zijn ingeschreven;
2. De huurstandplaatsen zijn in eigendom van de residerende hoofdbewoners, of de huurstandplaatsen zijn in eigendom van en worden verhuurd door een woningcorporatie.
3. Er wordt door alle bewoners, indien van toepassing, huur betaald voor standplaatsen en er zijn geen hogere huurachterstanden dan gebruikelijk is bij een woningcorporatie;
4. Er bevindt zich uitsluitend gelegaliseerde bebouwing op de woonwagenlocaties, voor alle opstallen is een omgevingsvergunning verleend;
5. De standplaatsen zijn helder afgebakend, er is geen sprake van niet legale ingebruikname van terreinen;
6. Het eventueel achterstallig onderhoud bij de huurstandplaatsen is in beeld gebracht en weggewerkt;
7. Waar nodig heeft de gemeente het onderhoud, beheer en handhaving van de openbare ruimte geoptimaliseerd;
8. Er vinden geen bedrijfsmatige activiteiten plaats op de woonwagencentra behoudens datgene wat middels het bestemmingsplan is toegestaan en waar uitdrukkelijk toestemming voor is verleend.
9. Er is geen sprake van milieuoverlast in welke vorm dan ook.



10. Er is inzicht in de behoefte aan standplaatsen binnen de gemeente Steenbergen.
11. De corporatie zorgt voor de exploitatie, het beheer en het onderhoud van de huurstandplaatsen op de woonwagencentra.
12. Geïnteresseerden voor een standplaats dienen zich dan op reguliere wijze in te schrijven bij de corporaties. Er is geen separate wachtlijst.
13. Uitkeringsgerechtigden worden actief begeleid, waarbij de inzet is gericht op re-integratie in het arbeidsproces of het starten van een eigen onderneming.
14. Actieve inzet op het terrein van zorg, onderwijs en welzijn, zodat bewoners die daar recht op hebben, actief gebruik maken van voorzieningen op het terrein van onderwijs, gezondheidszorg, welzijn en toeleiding naar werk en daarbij ondersteund worden.

### **3.3 Inventarisatie en beleidsfase**

In juli 2017 heeft het college van burgemeester en wethouders een projectplan vastgesteld voor de aanpak van woonwagencentra in de gemeente Steenbergen. Onder leiding van de ambtelijk opdrachtgever is een projectgroep 'Aanpak woonwagencentra' ingericht. Hierin werd gezamenlijk het te volgen beleid en een stappenplan opgesteld. De vaststelling van onderhavig stuk zorgt voor helder en inzichtelijk beleid ten aanzien van woonwagenzaken.

Er is gestart met het inventariseren en actualiseren van gegevens om een juist beeld te krijgen van de huidige situatie op de diverse woonwagenlocaties. Deze informatie is digitaal in mappen opgeslagen en zal gedurende de uitvoering van het project voortdurend actueel worden gehouden. Detailinformatie wordt verzameld op het moment dat met een individuele woonwagenlocatie wordt gestart c.q. met betrokken afdelingen en externe partijen wordt gesproken.

Tegelijkertijd is met een groot aantal personen, in- en extern, overleg gevoerd om zicht te krijgen op de beleidsmatige kaders én lacunes. Aldus is er een goed beeld ontstaan van de situatie op de woonwagenlocaties per 01-09-2017, de startsituatie voor het project c.q. het nulmoment.

## **4. Beleid en beleidskaders**

### **4.1 Rechtstreekse verkoop aan zittende huurders**

Rechtstreekse verkoop van standplaatsen aan de zittende huurders wordt mogelijk gemaakt. Eigendom heeft over het algemeen een positieve invloed op het verantwoordelijkheidsgevoel voor de woonomgeving. De eigenaar kan zelf bepalen aan wie hij de standplaats en woonwagen verkoopt.

Het voordeel van verkoop is dat beheer en onderhoud en de daarmee gepaard gaande werkzaamheden en kosten niet meer voor rekening van de gemeente komen. Nadeel is dat er daardoor minder grip bestaat op dat beheer en onderhoud. Bij ongewenste ontwikkelingen zal nog via de bestuursrechtelijke weg (bestuursdwang) kunnen worden ingegrepen. In de

verhuursituatie staat daarnaast ook nog de privaatrechtelijke weg open. Tevens kunnen ongewenste ontwikkelingen door een passend lokaal handhavingsbeleid worden voorkomen.

## 4.2 Brandveiligheid

Als kader geldt hierbij het vigerende Bouwbesluit en de 'Handreiking Brandveiligheid van woonwagens en woonwagencentra' van de voormalige VROM-inspectie.

### 4.2.1 Brandveiligheidseisen voor woonwagens

Bij de brandveiligheid van woonwagens spelen diverse factoren een rol: de bouwtechnische eigenschappen van de woonwagen, de aankleding, inrichting en het gebruik van de woonwagen en het gebruik van de ruimte rond de woonwagen.

Er is een belangrijk verschil tussen de eisen voor bestaande woningen en bestaande woonwagens. Daar waar het Bouwbesluit eisen stelt aan de brandwerendheid tussen bestaande woningen (brandoverslag), stelt het Bouwbesluit geen eisen aan de brandoverslag tussen bestaande woonwagens.

Op bouwtechnische gronden kan dus niet altijd voorkomen worden dat een brand van de ene woonwagen kan overslaan naar de andere. Dit kan wel voorkomen worden door voldoende afstand tussen de woonwagens aan te houden. Als de afstand te klein is kan een brand immers via de ramen, deuren, overstekken en soms zelfs via de wanden eenvoudig overslaan van de ene naar de andere woonwagen. In de richtlijn noemt men een afstand van ongeveer vijf meter brandveilig genoeg (*bron: ministerie van VROM*).

In de praktijk is een onderlinge afstand van vijf meter echter niet altijd haalbaar. Veelal omdat het woonwagencentrum daar te klein voor is en uitbreiding niet mogelijk is danwel kostentechnisch een onevenredig grote investering vergt.

### 4.2.2 Clusteren in brandcompartimenten

Het Ministerie van VROM had tot het jaar 2009 het standpunt om vanuit de brandveiligheid tussen iedere woonwagen 5 meter vrije ruimte te hebben. Dit vanuit het idee dat dan de brand tussen twee woonwagens minder snel over zou slaan en mensen een betere kans hebben om te vluchten bij brand.

Daar meerdere gemeenten moeite hadden om aan deze kostbare eis te voldoen heeft VROM in 2009 een 'Handreiking brandveiligheid van woonwagens en woonwagencentra' uitgegeven. Hierin werd het mogelijk om van de eerder gestelde afstandseis van 5 meter tussen de woonwagens af te wijken. Een clustering van maximaal vier woonwagens naast elkaar is van daaruit mogelijk. Een woonwagen kan uitbranden tot een maximum van vier, maar de mogelijkheid om veilig te vluchten wordt hiermee vergroot voor de bewoners ten opzichte van meerdere woonwagens in de rij.

Vaak is het wel mogelijk woonwagens te clusteren in kleine groepjes, waarbij tussen de verschillende groepjes van woonwagens dan wel voldoende afstand kan worden gehouden. Door dit 'clusteren' kan een aantal woonwagens dus zó dicht op elkaar staan, dat de weerstand bij brandoverslag nihil is. Daarmee moet geaccepteerd worden dat een brand binnen dit cluster snel kan overslaan van de ene woonwagen naar de andere. Door voldoende afstand tussen de verschillende clusters aan te houden, kan de brand echter niet overslaan van het ene cluster woonwagens naar het andere cluster.

Voor een brandveilige clustering van woonwagens wordt in een bestemmingsplan het maximaal aantal toegestane woonwagens in een cluster vastgelegd. Daarbij wordt uitgegaan van een 'beperkte' clustering van twee tot ten hoogste vier woonwagens.

#### **Artikel 2.84 Omvang (Bouwbesluit 2012)**

**In een brandcompartiment liggen ten hoogste vier woonwagens en nevenfuncties daarvan met een totale gebruiksoppervlakte van ten hoogste 1000 m<sup>2</sup>.**

#### 4.2.3 Vigerende bestemmingsplannen en brandveiligheid

De brandveiligheid op de woonwagencentra kan alleen worden gegarandeerd en gehandhaafd door het vastleggen van een brandveilige afstand tussen (clusters van) woonwagens. Deze brandveilige afstand (minimaal vijf meter) kan alleen worden vastgelegd in een juridisch ruimtelijk plan, zoals een bestemmingsplan of een beheersverordening.

In de vigerende bestemmingsplannen is deze brandveilige indeling van de woonwagencentra nog niet opgenomen en kan dus in de praktijk niet worden gegarandeerd en gehandhaafd. Op basis hiervan zal een nieuw bestemmingsplan of een separaat projectbesluit voor deze woonwagencentra worden opgesteld of dit wordt meegenomen bij de tien jaarlijkse herziening van het bestemmingsplan.

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

#### 4.3 Huurafhankelijk recht van opstal

Het vestigen van een huurafhankelijk recht van opstal op die huurstandplaatsen waarop een eigendomswoonwagen (en andere opstallen) is geplaatst, vloeit voort uit een arrest van de Hoge Raad en is nodig zodat OZB<sup>1</sup> belastingen rechtstreeks aan de eigenaar van de woonwagen kunnen worden opgelegd en ook om verticale natrekking te voorkomen ('de eigenaar van de grond is ook eigenaar van de hierop geplaatste opstallen c.q. woonwagens').

De kosten van het vestigen van een huurafhankelijk recht van opstal worden pas na enige tijd terugverdiend middels de OZB. Echter in het kader van de 'normalisatie' is het vestigen van een dergelijk recht gewenst. Te meer daar dan ook de individuele woonwagenbewoner c.q. eigenaar van een eigendomswoonwagen na de vestiging van dit recht OZB zal moeten gaan betalen.

#### 4.4 Bestemmingsplan

Locatie standplaats	Kern	Aantal	Bestemmingsplan
Westlandse Langeweg	Steenbergen	15	Steenbergen Zuid
De Weel	Dinteloord	9	Buitengebied Dinteloord en Prinsenland
Tolsedijk	Nieuw-Vossemeer	4	Buitengebied Steenbergen

Bij herziening van de vigerende bestemmingsplannen zal het te bebouwen oppervlak op de standplaatsen en de brandcompartimentering worden aangegeven.

#### 4.5 Omgevingsvergunning

Normalisatie zonder permanente handhaving is in de praktijk gebleken gedoemd te mislukken. Of de woningcorporaties wel of niet de woonwagencentra overnemen; handhaving zal altijd een gemeentelijke publieke taak blijven. Het nieuwe woonwagenbeleid vormt een nieuw ijkmoment om, in die gevallen waarin een bouwwerk is gebouwd zonder of in afwijking van de omgevingsvergunning of in strijd met het bestemmingsplan, te bepalen of de gemeente als bevoegd bestuursorgaan daartegen wenst op te treden. In het kader van deze procedure zal tevens moeten worden bepaald of concreet zicht op legalisatie bestaat en alsnog een omgevingsvergunning kan worden verleend.

Indien geen vergunning kan worden verleend, volgt een last onder dwangsom of een last onder bestuursdwang.

<sup>1</sup> OZB = Onroerendezaakbelasting

Bij de handhaving zal de gemeente zorgvuldig en billijk dienen te handelen. Op basis van dossieronderzoek naar de verleende omgevingsvergunningen is geconstateerd dat voor diverse woonwagens en opstallen nog een omgevingsvergunning dient te worden aangevraagd. Een inventarisatie per woonwagencentrum kan als nulmeting voor legalisatie worden gebruikt.

Afzien van handhaving is in bijzondere gevallen geoorloofd. Daarbij zijn twee situaties te onderscheiden:

- a. indien concreet zicht op legalisatie bestaat en
- b. als handhaving onevenredig is in verhouding tot het daarmee te dienen belang.

Geconstateerd is dat diverse woonwagens zonder de vereiste omgevingsvergunning zijn geplaatst en/of zijn omgebouwd tot chalet. Er zal moeten worden bekeken of illegaal gebouwde bouwwerken alsnog kunnen worden gelegaliseerd.

Voor woonwagens is in 1995 de wettelijke verplichting ontstaan om ook een 'bouwvergunning' aan te vragen voor bouwactiviteiten. Door bij de aanvraag van een omgevingsvergunning nu strikt te gaan vasthouden aan het vigerende Bouwbesluit, voldoet waarschijnlijk geen enkele woonwagen op de woonwagenlocaties aan de eisen.

Gezien het feit dat de gemeente het niet hebben van een omgevingsvergunning passief heeft gedoogd, wordt geadviseerd om bij de aanvraag omgevingsvergunning te eisen dat deze tenminste voldoet aan de vereisten van het Bouwbesluit 1992 c.q. 'bestaande bouw'. Voldoet de woonwagen niet, dan dient de eigenaar deze op eigen kosten aan te passen. Tevens zal elke eigenaar zelf de omgevingsvergunning dienen aan te vragen.

Zodra een eigenaar zijn woonwagen vervangt dan wel verbouwt, dient deze nieuwe woonwagen c.q. de aan te brengen aanpassingen, wel geheel te voldoen aan de vereisten van het vigerende Bouwbesluit en passend binnen de mogelijkheden van de woonwagenlocatie.

#### 4.6 Overige kaders

- Het vigerend Bouwbesluit;
- De vigerende bestemmingsplannen;
- Beleidsdocument 'Verhuurbeleid standplaatsen woonwagenlocaties 2018';
- Handreikingen VROM-inspectie:
  - 'Werken aan woonwagenlocaties' (d.d. 01-10-2006)
  - 'Eigentijds omgaan met woonwagenbewoners' (d.d. 01-03-2009)
  - 'Handreiking brandveiligheid woonwagens' (d.d. 04-09-2009)
  - 'Handreiking overdracht woonwagens' (d.d. 08-09-2010)
- Rapport 'Woonwagenbewoner zoekt standplaats' d.d. 17 mei 2017 van de Nationale ombudsman

## 5. Huur en verkoop standplaatsen

### 5.1 Aanleiding

Het verhuren van standplaatsen is geen wettelijke taak van de gemeente maar expliciet van de corporatie(s). De gemeente zal in haar rol van verhuurder de aanwezige standplaatsen zoveel als mogelijk zien te vervreemden aan de zittende huurders van standplaatsen. Hier worden overigens wel stringente voorwaarden aan verbonden. Om als huurder in aanmerking te kunnen komen voor de verkoopregeling, dienen de standplaats, woonwagen en opstallen geheel te voldoen aan de geldende wet- en regelgeving. Daarnaast mag er geen sprake zijn van huurachterstand.

### 5.2 Huur, koop en koop op afbetaling

De gemeente wil standplaatsen die voldoen aan de brandveiligheidseisen, al dan niet opgenomen in een brandcompartiment, aanbieden in huur, koop of koop op afbetaling. Dit is afhankelijk van de behoefte, waarbij van gemeentewege de voorkeur uitgaat naar een

constructie van koop of koop op afbetaling. Van iedere constructie zijn de woonlasten in beeld gebracht. Bij koop of koop op afbetaling heeft de bewoner zelf zeggenschap over het doorgeven van de standplaats, analoog aan huiseigenaren waarbij de gemeente toestemming moet geven op basis van de vereisten die aan de betreffende bewoners zijn gesteld. De bestaande wagens zijn al eigendom van de bewoners.

De bestaande woonwagenstandplaatsen zijn alle in eigendom van de gemeente en worden verhuurd. Op de standplaatsen bevinden zich koopwoonwagens. Voor het huren van de standplaats zijn huurcontracten afgesloten.

De koopmogelijkheden worden alleen aan hen verstrekt die beschikken over een geldig huurcontract.

### **5.3 Huurschuld c.q. achterstand staangeld**

Er zijn op sommige adressen achterstanden in de betaling van de huur.

In het geval een huurcontract ontbreekt en er een sluitende regeling kan worden afgesproken, zal de betreffende bewoner een huurcontract krijgen aangeboden. Indien er onwil is om een regeling te treffen, zal worden overgegaan tot toepassing van de 'Verordening staangeld 2018'.

Ook met bewoners met een huurcontract en een betalingsachterstand moet een betalingsregeling worden getroffen. In dit geval geldt bij onwil, dat aan de rechter ontbinding van de huurovereenkomst zal worden gevraagd. Met als gevolg ontruiming van de standplaats.

Indien er na het afspreken van een betalingsregeling nieuwe schulden ontstaan, zal er door de gemeente worden opgetreden volgens het invorderingsbeleid dat voor iedere burger geldt.

### **5.4 Staangeld**

Indien eigenaren van woonwagens wel een standplaats gebruiken, hier maandelijks een bedrag voor betalen maar niet over een rechtsgeldige huurovereenkomst beschikken, dan spreken we van 'betaling staangeld'.

Aan alle gebruikers van standplaatsen zonder geldige huurovereenkomst zal een huurovereenkomst worden aangeboden met een huurbedrag dat gelijk is aan het per 01-09-2017 betaalde staangeld.

Voor die gebruikers die géén huurovereenkomst wensen af te sluiten zal een 'Verordening staangeld 2018' worden opgesteld. Het staangeld zal minimaal €50,- per maand hoger zijn dan het bedrag dat tot nu toe wordt betaald.

Daarom wordt voorgesteld de tarieven voor staangeld dusdanig te verhogen zodat er een stimulans van uitgaat om een huurovereenkomst aan te gaan. Want dat is dan voordeliger. Doordat het tarief dusdanig hoger wordt is tussentijdse indexatie niet nodig. Bij de volgende herziening kunnen de tarieven worden verhoogd.

Let op: het betreft een verordening waartegen dus geen beroep- en bezwaar mogelijk is. De gebruiker ontvangt maandelijks een aanslag / heffing voor het gebruik van de grond.

### **5.5 (Mantel)zorg**

Sinds 1 november 2014 is het volgens het nieuwe Besluit Omgevingsrecht mogelijk om bij reguliere woningen ten behoeve van het verlenen van mantelzorg vergunningsvrij een unit op het perceel van de woning te plaatsen.

Voor woonwagens wordt een uitzondering gemaakt. Artikel 2 Bijlage II van het besluit Omgevingsrecht geeft aan dat er vergunningsvrij geen mantelzorgwoningen bij woonwagens kunnen worden geplaatst. De onbebouwde ruimte van de woonwagenstandplaats is te beperkt om een dergelijke unit te kunnen plaatsen. Dit is vanuit (brand)veiligheid en handhaafbaarheid dan ook een onwenselijke oplossing.

Om toch ook voor deze doelgroep mantelzorg mogelijk te maken, wordt aansluiting gezocht bij de bestaande traditie dat een (klein)kind voor zijn (groot)ouders zorgt. Dit kan veelal omdat zowel (groot)ouder als (klein)kind over het algemeen in familieverband op een zelfde locatie woont, al dan niet op direct naast elkaar gelegen standplaatsen. Om te borgen dat ook voor de toekomst het (klein)kind weer voor zijn (groot)ouders kan zorgen, moet het mogelijk zijn om de standplaats van de (groot)ouder toe te wijzen aan het (klein)kind ongeacht de wachtlijst.

Er dient dus sprake te zijn van een eerste lijn familieverband van grootouder - ouder – (klein)kind, waarbij het (klein)kind eerste recht krijgt op de standplaats van de (groot)ouder om zo op termijn (mantel)zorg te kunnen verlenen aan zijn of haar (groot)ouders.

Let wel, dit recht geldt alleen voor die standplaatsen waarvoor een rechtsgeldige huurovereenkomst is gesloten.

## 5.6 'Wachtlijst' / Lijst geregistreerde standplaatszoekenden

Omdat de woonwagens al in eigendom zijn van de woonwagenbewoners, is het wenselijk de standplaatsen ook te verkopen aan de bewoners. Anders kan namelijk de vervelende situatie ontstaan dat de gemeente bepaalt aan wie ze een standplaats toewijst, terwijl de eigenaar van de woonwagen deze woonwagen wellicht aan iemand anders wil verkopen op de huidige standplaats. Een woonwagen zonder standplaats is immers veel minder waard. Wil, of kan een woonwagenbewoner de standplaats niet kopen, dan bepaalt de verhuurder (gemeente of woningcorporatie) aan wie de standplaats wordt toegewezen op basis van een 'wachtlijst': de lijst geregistreerde standplaatszoekenden. De persoon, aan wie een standplaats wordt toegewezen, is niet verplicht de woonwagen over te nemen. De eigenaar van de woonwagen dient er dan ook rekening mee te houden dat bij beëindiging van de huurovereenkomst, de woonwagen van de standplaats gehaald moet worden.

In 2012 is voor het laatst een poging ondernomen om een goede wachtlijst te krijgen. Onduidelijk is wat de status is van deze lijst en in hoeverre deze nog actueel is. Na vaststelling van dit beleid zal daarom een nieuwe lijst geregistreerde standplaatszoekenden worden opgesteld.

Aan de inschrijving zijn kosten verbonden. Ook verlenging van de inschrijving is niet kosteloos. Hiermee wordt voorkomen dat mensen zich inschrijven zonder daadwerkelijke interesse. De hoogte van inschrijving en verlenging van de inschrijving wordt jaarlijks bepaald. Per 1 januari 2018 bedragen deze € 17,50 voor de eerste inschrijving en € 17,50 voor de verlenging van een inschrijving analoog aan de inschrijving bij de woningcorporatie.

Om recht te doen aan het onderzoek van de Nationale Ombudsman, 'Woonwagenbewoner zoekt standplaats' van 17 mei 2017, zal de lijst geregistreerde standplaatszoekenden met inachtneming van de aanbevelingen uit dit onderzoek worden opgesteld. Dit houdt het volgende in:

- de culturele identiteit van woonwagenbewoners als mensenrecht behoeft bijzondere bescherming en wordt door ons erkend;
- we zetten ons in om voor standplaatsen te zorgen, zodat woonwagenbewoners volgens hun tradities en culturele identiteit kunnen leven. Dit doen we door de behoefte aan standplaatsen onder woonwagenbewoners te inventariseren en bij de toewijzing van standplaatsen het afstammingsbeginsel als uitgangspunt te nemen;

*(afstammingsbeginsel: het beginsel dat een standplaats die vrijkomt weer beschikbaar komt, maar alleen voor mensen die afstammen van oude woonwagenbewoners)*

- we sluiten ons aan bij de definitie die in het onderzoek voor woonwagenbewoners wordt gehanteerd: Roma, Sinti en reizigers, inclusief ieder van hen die geen woonwagen bewonen, maar wel daartoe de wens hebben;
- we passen niet de criteria toe uit het beleid voor sociale huurwoningen, aangezien dit bijdraagt aan een afname van standplaatsen voor woonwagenbewoners. Ook leidt dit

ertoe dat woonwagenebewoners met hogere inkomens principieel worden uitgesloten van de mogelijkheid om volgens hun cultuur te leven.

## 5.7 Koop op afbetaling

De gemeente is in haar rol als verhuurder bereid de standplaatsen aan de residerende huurders te verkopen.

De mogelijkheid bestaat echter dat veel woonwagenebewoners geen hypotheek kunnen krijgen voor de aanschaf van een standplaats c.q. woonwagen, ondanks de mogelijkheid tot een Nationale Hypotheek Garantie<sup>2</sup> van de Stichting Waarborgfonds Eigen Woningen.

De mogelijkheden voor het verstrekken van een starterslening voor standplaats en/of woonwagen zijn door de gemeente Bergen op Zoom nader onderzocht. Hiertoe heeft overleg plaatsgevonden met stichting Stimuleringsfonds Volkshuisvesting Nederlandse gemeenten (SVn). Deze stichting voert voor een groot aantal gemeenten in Nederland de startersregeling uit. SVn geeft haar kredietbeoordeling voor startersleningen op basis van hypothecaire toetsen. Het probleem met het financieren van woonwagens is dat Nationale Hypotheek Garantie (NHG) voorschrijft dat er pandrecht op de woonwagen wordt gevestigd en hypotheekrecht op de grond. Tevens geschiedt de vaststelling van de bijkomende kosten op een andere basis dan bij onroerend goed. Deze drie punten tezamen maakt dat de kredietbeoordeling voor de starterslening voor woonwagens niet past in het standaardproduct van SVn. Om die reden kan de SVn 'starterslening aanvragen' voor standplaatsen c.q. woonwagens niet in behandeling nemen.

Om voor beide partijen tot een goede oplossing te komen, kiest de gemeente ervoor om een koop op afbetaling constructie toe te passen waarbij de huurder de eigendom verkrijgt van de standplaats en deze in na 10, 15 of 20 jaar kan aflossen waarbij de woonwagen in onderpand wordt gegeven. De afspraken uit de koop op afbetaling overeenkomst moeten strikt worden nagekomen ('goed huurbedrag').

Bij overlijden van de huurder in bovengenoemde termijn van 10, 15 of 20 jaar, loopt de termijn slechts door voor zover een erfgenaam in de eerste lijn de overeenkomst overneemt. Indien het gehuurde niet door een erfgenaam in de eerste lijn wordt overgenomen, eindigt de koop op afbetaling overeenkomst en moet het gehuurde leeg worden opgeleverd.

Slechts en alleen verhuurder bepaalt op haar gegronde redenen of er sprake is van 'goed huurbedrag'. Van 'goed huurbedrag' is in ieder geval geen sprake indien huurder alle verplichtingen uit de te sluiten overeenkomst niet volledig en steeds nakomt (*bijvoorbeeld: bouwen zonder vergunning, kweken van hennep, betalen termijnbedrag bijplaatsing caravans (al dan niet bewoond, e.d.)*).

Bovengenoemd kooprecht is niet overdraagbaar en eindigt bij beëindiging of ontbinding van de koop op afbetaling overeenkomst.

Aspirant koper betaalt een vast bedrag per maand gedurende de looptijd.

Let wel, dit recht geldt alleen voor die standplaatsen waarvoor een geldige huurovereenkomst is gesloten.

## 5.8 Eisen aan de aspirant koper

- a. Aspirant koper staat ingeschreven op het betreffende adres bij de BRP<sup>3</sup>;
- b. Aspirant koper heeft inkomsten uit reguliere arbeid (uitkering mag ook);
- c. Aspirant koper is in het bezit van een rechtsgeldige huurovereenkomst voor de te kopen standplaats;
- d. Er bevindt zich uitsluitend gelegaliseerde bebouwing op de standplaats; voor alle opstallen is een omgevingsvergunning verleend;
- e. De standplaats is helder afgebakend, er is geen sprake van illegale ingebruikname van (omliggende) terreinen;

<sup>2</sup> NHG-norm d.d. 01-01-2015: Woonwagen maximaal €136.570,- en een standplaats maximaal €50.000,-

<sup>3</sup> BRP = Basis Registratie Personen (vroeger het GBA – Gemeentelijke Basis Administratie geheten)

- f. Er vinden geen bedrijfsmatige activiteiten plaats op de standplaats en/of opstallen behoudens datgene wat middels het bestemmingsplan is toegestaan en waar uitdrukkelijk toestemming voor is verleend;
- g. Er zijn geen huurachterstanden;
- h. Er zijn in het recente verleden (afgelopen 5 jaar) geen overtredingen van de contractuele en wettelijke verplichtingen geweest die naar het oordeel van de gemeente onaanvaardbaar zijn om een koop op afbetaling overeenkomst aan te gaan.

Let op: Een huurder die een uitkering ontvangt op basis van de Wet Werk en Bijstand, kan ook een 'koop op afbetaling'-overeenkomst sluiten, mits het gezamenlijk bezit niet hoger is dan de maximale vrijlating waarde van de eigen woning = € 49.700,00<sup>4</sup>.

## 5.9 Verkoop

### 5.9.1 Verkoopprijs standplaats

De verkoopprijs van een standplaats wordt als volgt bepaald:

- a. De prijs per m<sup>2</sup>. Deze prijs zal aan de hand van een taxatie bepaald worden.
- b. De prijs van de berging bedraagt € 3.500 (*de berging is onlosmakelijk verbonden aan de standplaats en zal altijd voor het vaste bedrag in de verkoopprijs worden meegenomen, ongeacht de staat van onderhoud*);
- c. Bijkomende kosten, waaronder notariskosten, overdrachtsbelasting, kadastrale inmeting, administratiekosten en dergelijke;
- d. De verkoopprijs per individuele standplaats bedraagt de optelsom van a + b + c;
- e. Daar standplaatsen verschillen in grootte, zullen er ook gedifferentieerde kooprijzen zijn;

### 5.9.2 Maandelijkse kosten voor de koper op afbetaling gedurende 10, 15 of 20 jaar

- De maandelijkse lasten voor de aspirant koper worden bepaald door de totale verkoopprijs te delen door 120 (10 jaar), 180 (15 jaar) of 240 (20 jaar);
- De verkoopprijs is samengesteld op basis van de waarde van de grond, grootte van de grond in m<sup>2</sup>, en bijkomende kosten, waaronder notariskosten, rente, en overdrachtsbelasting. De verkoopprijs is derhalve een totaalbedrag;
- De koop op afbetalingsprijs voor de onroerende zaak wordt als volgt berekend: Getaxeerde m<sup>2</sup> prijs x aantal m<sup>2</sup> = sub totaal + kosten = totaalbedrag + 2,5% rente per jaar.  
Onder kosten wordt o.a. verstaan: kadastrale inmeting, notariskosten, administratiekosten, en dergelijke.

## 5.10 Woonlasten

Bij huurstandplaatsen heeft de gemeente als eigenaar (of woningcorporatie) de verantwoordelijkheid voor de exploitatie, het beheer en onderhoud van de standplaatsen en bijgebouwen.

Bij de koop en 'koop op afbetaling'-standplaatsen verkrijgt de aspirant koper respectievelijk de eigenaar die verantwoordelijkheid. Ook is de bewoner, zodra deze eigenaar is, belastingplichtig voor de WOZ-belastingen/OZB (inclusief eigenaarsdeel).

## 5.11 Te regelen zaken bij verkoop

- Kadastrale splitsing afzonderlijke standplaatsen;
- Op te stellen:
  - Nieuwsbrief verkoop standplaatsen;
  - Overeenkomst koop op afbetaling;

<sup>4</sup> Maximum eigen vermogen d.d. 01-07-2015



- Akte van verpanding woonwagen;
- Overeenkomst ontbinding huurovereenkomst;
- Doorlopende machtiging;
- Kadasterkaart overzicht woonwagenlocatie;
- Taxatierapport 2017;
- Voorwaarden verkoop huurstandplaatsen;
- Kadasterkaart individuele standplaats;
- Individuele aflossingstabel 10 jaar;
- Individuele aflossingstabel 15 jaar;
- Individuele aflossingstabel 20 jaar.

### 5.12 Te regelen zaken bij geen verkoop

Indien een standplaats niet kan worden ‘verkocht’ volgens hetgeen in 5.7 is bepaald, blijft de standplaats verhuurd worden door de gemeente of corporatie(s).

- Het maken van ‘verhuur’- en ‘recht van opstal’-tekeningen per individuele standplaats;
- vestigen huurafhankelijk recht van opstal.

## 6. Uitvoering woonwagenbeleid

### 6.1 Uitvoering woonwagenbeleid

In grote lijnen kan de projectgroep die was belast met het opstellen van het beleidsplan, overeind blijven in de fase van de uitvoering. Daarnaast zullen vanaf de start de werkzaamheden in de organisatie moeten worden verankerd. Dit houdt in dat zoveel mogelijk bij de medewerkers intern wordt neergelegd en zo min mogelijk zaken worden uitbesteed. Immers, alleen dan bestaat de garantie dat verankering ook werkelijk aanslaat.

### 6.2 Projectbeheersing

Het projectmanagement is ondergebracht bij de afdeling Beheer. Vanuit deze afdeling vindt de centrale aansturing plaats. Beoogd is een integrale aanpak. Dit betekent dat binnen de projectgroep de verschillende vakdisciplines en eventuele externe dienstverleners zijn vertegenwoordigd. De projectleider is belast met de bewaking van de voortgang, de kwaliteit, het budget en de aansturing van de projectgroep, het opstellen van beleidsdocumenten en het overleg met ambtelijk en bestuurlijke opdrachtgever.

### 6.3 Taken ambtelijk opdrachtgever

De teamleider Beleid is opdrachtgever voor het project. Hij geeft de inhoudelijke kaders aan, waarbinnen de projectleider uitvoering geeft aan het project. Tevens stelt de opdrachtgever mensen en middelen beschikbaar aan de projectleider.

### 6.4 Organisatie

Organisatie	Taak	Bemensing	Frequentie
<b>Bestuurlijk Overleg (BO)</b>	- Voorbereiden besluitvorming	Portefeuillehouder woonwagenzaken	1 x 6 weken
	B&W	Ambtelijk opdrachtgever	
	- Aansturing projectgroep	Projectleider	
	- Voorbereiden overdracht	Communicatie	
<b>Projectgroep</b>	- Coördinatie uitvoering woonwagenbeleid en verhuurbeleid	Projectleider	1 x 3 weken
		Ambtelijk opdrachtgever	
	- Voorbereiden overleg BO	Projectondersteuning	
	- Voorbereiden overdracht	Diverse vakdisciplines	

## 7. Communicatie

In dit woonwagenebeleid worden een aantal beslissingen genomen. Beslissingen die niet altijd leuk zijn voor de residerende bewoners, maar er uiteindelijk wel voor zorgen dat we toe gaan naar eenduidigheid en een prettig en veilig woon- en leefklimaat. De gemeente wil graag alle regels, bestemmingsplannen en veiligheidseisen op orde brengen en voor iedere burger van Steenbergen zoveel als mogelijk dezelfde regels hanteren. Daarvoor wordt als eerste het 'Woonwagenebeleid 2018' vastgesteld.

Vervolgens wordt er per woonwagencentra een plan van aanpak voor herinrichting opgesteld. Om de residerende bewoners hierover te informeren, verwachtingen met elkaar te delen en input te halen vanuit de bewoners zelf, is communicatie een belangrijk onderdeel van dit traject. Na vaststelling van het beleid wordt intensief met de bewoners gecommuniceerd.

### Belangrijke uitgangspunten:

#### *Verwachtingen, duidelijkheid en eenduidigheid*

Het is belangrijk dat verwachtingen worden uitgesproken en afspraken worden nagekomen. Het is verstandig om één boodschap af te spreken over het nieuwe woonwagenebeleid. Op deze wijze is de gemeente eenduidig.

#### *Boodschap:*

De gemeente Steenbergen investeert in het op orde brengen en houden van de woonwagencentra om te zorgen voor een prettig en veilig woon- en leefklimaat. Hiervoor vragen wij wat van de bewoners, maar daarvoor krijgen ze ook iets terug.

### **Communicatie over het nieuwe beleid**

#### *Mondelinge communicatie:*

Uit ervaringen bij de gemeente Steenbergen en ook bij andere gemeenten, is gebleken dat een-op-een gesprekken de beste methode is om contact te leggen met de bewoners van woonwagencentra. De ervaring leert dat grote plenaire bijeenkomsten niet effectief zijn. De gemeente wil dan ook investeren in (betere) mondelinge communicatie. Alle afspraken tussen de gemeente en de bewoners worden vastgelegd in een dossier en dit dossier krijgt ook de bewoner. Uitleg over het nieuwe beleid verloopt via een-op-een contact met als aanvulling nieuwsbrieven.

#### *(Telefonisch) spreekuur*

Bij veel vragen kan dit ook worden gestroomlijnd, door na vaststellen van het beleid en tijdens de eventuele herinrichtingsfase, een (telefonisch) spreekuur te organiseren.

#### *E-mail*

Voor de vragen van de huurders is een eigen e-mailadres aangemaakt:

[woonwagen@gemeente-steenbergen.nl](mailto:woonwagen@gemeente-steenbergen.nl)

#### *Nieuwsbrief*

Om plenair de bewoners te informeren over het nieuwe beleid, komt er een nieuwsbrief per woonwagencentrum. In de nieuwsbrief komt een verwijzing naar een aanspreekpunt binnen de gemeente, zodat een-op-een contact wordt gestimuleerd.

De gemeente Steenbergen heeft nieuw beleid vastgesteld voor de woonwagencentra met als doel alle regels, bestemmingsplannen en veiligheidseisen op orde brengen om te komen tot een prettig woon- en leefklimaat. Dit laatste 'een prettig woon en leefklimaat' symboliseert dat de

gemeente wil investeren in de toekomst van woonwagencentra en hierbij staat contact met de residerende bewoners centraal. We slaan een weg in waarin we samen verder willen komen.

## 8. Gewenste overdracht aan corporaties

Afgelopen jaren is tevergeefs getracht met woningcorporaties tot overeenstemming te komen over eigendomsoverdracht van woonwagenlocaties. Middels de vaststelling van de prestatieafspraken is er in ieder geval een positief signaal gegeven vanuit de corporaties dat er bereidheid aanwezig is om te bekijken of overname door de Stichting Woonwagencentra Zuidwest Nederland mogelijk is.

### 8.1 Inleiding

Om de door de gemeente gewenste overdracht<sup>5</sup> naar de woningcorporatie(s)/Stichting Woonwagencentra Zuidwest Nederland, te kunnen realiseren, dient eerst toegewerkt te worden naar een overdraagbare situatie. Hiervoor dient het bereiken van een genormaliseerde situatie te worden nagestreefd. Van een dergelijke genormaliseerde situatie kan gesproken worden indien sprake is van:

- a. een strikt handhavingsbeleid;
- b. een inzichtelijk huurincassobeleid;
- c. een regulier betalingsgedrag;
- d. een 'nulsituatie' ten aanzien van het onderhoud.

### 8.2 Fasering in overdracht

In dit proces zijn twee fasen te onderscheiden:

1. Het opstellen van een overeenkomst tussen Gemeente en corporatie(s);
2. De feitelijke overdracht van de sociale kernvoorraad c.q. huurstandplaatsen nadat de woonwagenlocaties zijn genormaliseerd.

Ad 1: In deze overeenkomst worden o.a. afspraken gemaakt over:

- a. de juridische vorm en de participanten;
- b. de koopsom en hoe die tot stand komt (*bijvoorbeeld via methodiek bedrijfswaardeberekening*), waarbij in de overeenkomst de parameters worden opgenomen;
- c. moment van overdracht;
- d. verdeling publieke en private taken;
- e. het toekomstige beheer;
- f. de onderhoudssituatie;
- g. de exploitatie;
- h. de situatie m.b.t. normalisatie en handhaving op het moment van overdracht.

Ad 2: De overdracht zou kunnen plaatsvinden als:

- a. de woonwagencentra zijn beschreven en gedocumenteerd;
- b. de situatie op de woonwagencentra is genormaliseerd;
- c. de handhavingssituatie bekend is, in zoverre dat er inzicht bestaat in de nog te voeren handhavingprocedures, met toewerken naar een zicht op een oplossing;

### 8.3 Eisen die woningcorporatie(s) waarschijnlijk stellen ten aanzien van overdracht

- a. De overgang van privaat naar publiek dient helder in het straatbeeld zichtbaar en herkenbaar te zijn;
- b. De beeldkwaliteit voor de zone bijgebouwen, terreinafscheiding, en dergelijke is vastgelegd in de huurovereenkomst (privaatrechtelijk);

---

<sup>5</sup> Let op: een corporatie kan niet gedwongen worden tot overname van standplaatsen c.q. huurwoonwagens.

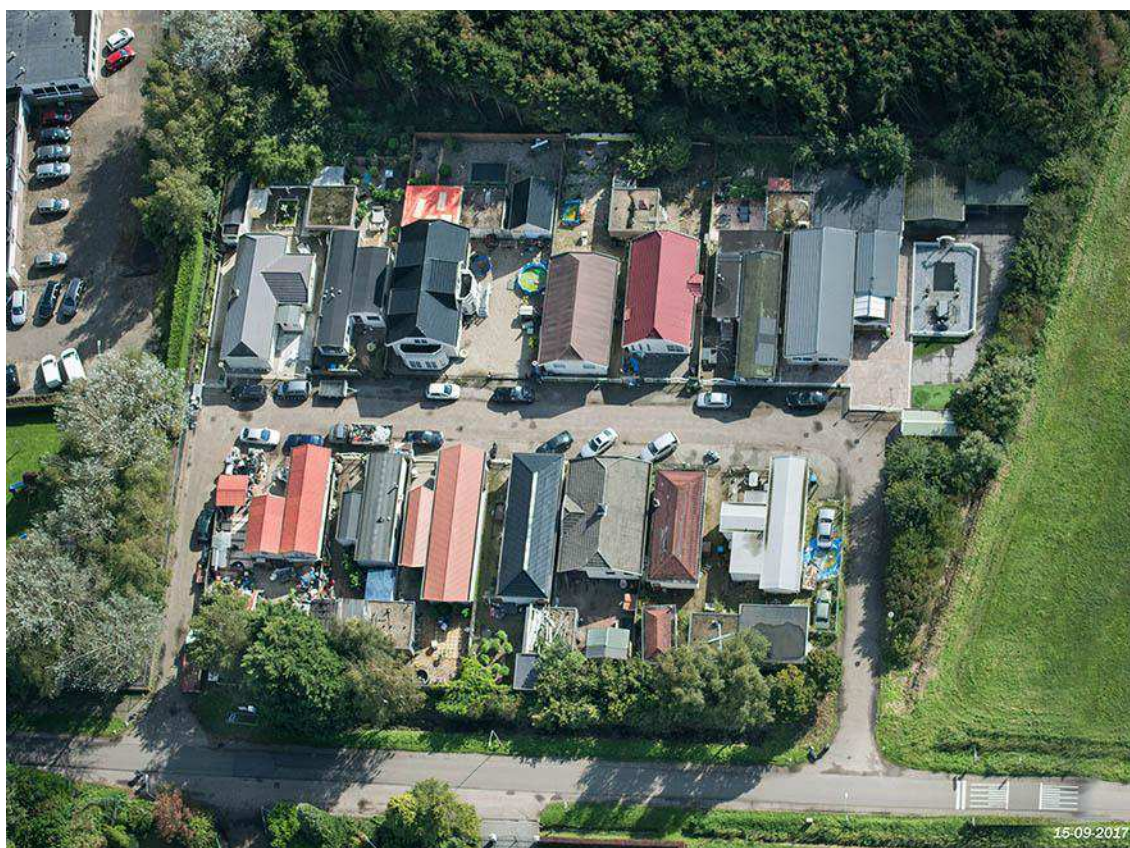
- c. De woonwagencentra moeten overzichtelijk, goed te beheren én handhaafbaar zijn;
- d. De woonwagencentra dienen zoveel als mogelijk te worden geïntegreerd in de directe omgeving.
- e. Huurders kunnen alleen een huurstandplaats betrekken als er geen huurachterstanden zijn.
- f. Er zal per huurstandplaats waarop een eigendomswoonwagen wordt geplaatst een huurafhankelijk recht van opstal worden gevestigd.

*NB: Een gedeeltelijke eigendomsoverdracht aan individuele huurders kan wellicht de mogelijkheid van overdracht aan toegelaten instellingen bemoeilijken, daar er dan gemengd eigendom ontstaat: gemeente en eigenaren.*

## 9. BIJLAGEN

### I. De woonwagenlocaties

Locatie standplaatsen	Kern	Aantal
Westlandse Langeweg	Steenbergen	15
De Weel	Dinteloord	9
Tolsedijk	Nieuw-Vossemeer	4



*Woonwagenlocatie Westlandse Langeweg te Steenbergen met 15 standplaatsen*



*Woonwagenlocatie De Weel te Dinteloord met 9 standplaatsen*



*Woonwagenlocatie Tolsedijk te Nieuw-Vossemeer met 4 standplaatsen*