gemeente Steenbergen

WOONWAGENBELEID 2019

GEMEENTE STEENBERGEN

projectgegevens:

Locaties: Woonwagencentra Steenbergen, Nieuw-Vossemeer en Dinteloord

Datum: 4 maart 2019

Versienummer: 11

Inhoudsopgave

1. Voorwoord 4
2. Inleiding 5
2.1. Aanleiding 5
2.2. Huidige situatie 5
2.3. Achtergrond 5
2.4. Beleidskader 'Gemeentelijk woonwagen- en standplaatsenbeleid' 6
2.5. Inventarisatie woonbehoefte 7
2.6. Beleid en het benodigde draagvlak onder de doelgroep 7
2.7. Begripsbepalingen 8
2.8. Juridische verplichting 8
2.9. Gevolgen beleidskader 'gemeentelijk woonwagen- en standplaatsenbeleid' van BZK 9
2.10. Moreel verplicht - beoogd maatschappelijk effect/doelstelling 10
2.11. Rol gemeente 11
3. Doelstelling 'Woonwagenbeleid 2019' 12
3.1 Doelstelling 12
3.2 Meetbare resultaten eind 2022 13
4. Beleid en beleidskaders 14
4.1 Rechtstreekse verkoop aan zittende huurders 14
4.2 Brandveiligheid 14
4.2.1 Brandveiligheidseisen voor woonwagens 14
4.2.2 Clusteren in brandcompartimenten 14
4.2.3. Vigerende bestemmingsplannen en brandveiligheid 15
4.3 Huurafhankelijk recht van opstal 15
4.4 Bestemmingsplan 16
4.5 Omgevingsvergunning 16
4.6 Uitgangspunten illegaal in gebruik genomen gemeentegrond en terugvordering 17
4.7 In gebruik genomen gemeentegrond 18
4.8 Relatie met overig beleid, projecten en processen 18
5. Huur en verkoop standplaatsen 19
5.1 Aanleiding 19
5.2 Huur, koop en koop op afbetaling 19
5.3 Huurschuld 20
5.4 'Wachtlijst' / Lijst geregistreerde standplaatszoekenden 20
5.5 Koop op afbetaling 20
5.6 Eisen aan de aspirant koper 22
5.7 Eisen aan koper in geval van toekomstige doorverkoop 22
5.8 Verkoop 22
5.8.1 Verkoopprijs standplaats 22
5.8.2 Maandelijkse kosten voor de koper op afbetaling gedurende 10, 15 of 20 jaar 23
5.9 Woonlasten 23
5.10 Te regelen zaken bij verkoop 23
5.11 Te regelen zaken bij geen verkoop 23
6. Uitvoering woonwagenbeleid 24
6.1 Uitvoeringsplan per woonwagenlocatie 24
6.2 Uitvoering woonwagenbeleid 24
6.3 Projectbeheersing 24
6.4 Taken ambtelijk opdrachtgever 24

6.5 Organisatie 24

7. Communicatie 25
8. Gewenste overdracht aan de woningcorporaties 26

8.1 Inleiding 26
8.2 Fasering in overdracht 26
8.3 Eisen die de woningcorporaties waarschijnlijk stellen ten aanzien van overdracht 26

9. Beleidskeuzes 288

BIJLAGE A – De woonwagenlocaties in beeld 29
BIJLAGE B – Onderhoud openbaar gebied 31

1. Voorwoord

Geachte lezer,

Voor U ligt het 'Woonwagenbeleid 2019' geldend voor de woonwagencentra gelegen binnen de gemeente Steenbergen. In 2017-2018 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 beheren 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 Woonwagenbeheer Zuid-West Nederland (*een stichting die namens de woningcorporaties woonwagens en woonwagenstandplaatsen beheert en verhuurt*). 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 wordt gekozen; de gemeente blijft wel een duidelijke taak op het gebied van het handhaven van regelgeving houden. Tevens zal de gemeente moeten bevorderen dat woonwagenbewoners volwaardig deelnemen aan de Steenbergse samenleving. Daartoe is de uitdaging voor de gemeente om hiervoor initiatieven te ontwikkelen. Dit zal later in een ander beleidsdocument verder worden uitgewerkt.

Voor het opstellen van het woonwagenbeleid 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 woonwagencultuur is al lange tijd met Steenbergen 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!

Het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Steenbergen

2. Inleiding

2.1. Aanleiding

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

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 woningcorporaties, of aan de 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. Huidige situatie

De gemeente heeft drie woonwagenterreinen op haar grondgebied met in totaal 26 standplaatsen. Het gaat om de volgende woonwagenlocaties:

Locatie standplaatsen	Kern	Aantal
Westlandse Langeweg	Steenbergen	13 (*Volgens bestemmingsplan mogen er max. 15 plaatsen worden gerealiseerd binnen het bestemmingsvlak*)
De Weel	Dinteloord	9
Tolsedijk	Nieuw-Vossemeer	4

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

2.3. 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 woningcorporaties.

De woningcorporaties 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 Zuid-West Nederland, een stichting die namens de woningcorporaties in de regio de woonwagenstandplaatsen en woonwagens beheert en verhuurt in verschillende gemeenten. Dit is toen echter niet gelukt omdat de gemeente een 'bruidsschat' moest betalen in plaats van dat zij geld zou ontvangen bij verkoop c.q. overdracht.

Gedurende het proces om te komen tot nieuwe prestatieafspraken, gepland voor 2020, is het onderwerp overdracht van woonwagenstandplaatsen weer naar voren gebracht vanuit de gemeente en is hier niet afwijzend op gereageerd vanuit de woningcorporaties. Voorwaarde vanuit de woningcorporaties 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.

2.4. Beleidskader 'Gemeentelijk woonwagen- en standplaatsenbeleid'

Bij de vaststelling van het lokale woonbeleid moeten gemeenten meer rekening houden met de wensen van woonwagenbewoners en voorzien in voldoende standplaatsen. Woonwagenbewoners moeten zo vaker binnen een redelijke termijn kans maken op een standplaats. In gemeenten waar behoefte is aan standplaatsen kan van een afbouwbeleid van standplaatsen geen sprake zijn.

Dat staat in het 'Beleidskader gemeentelijk woonwagen- en standplaatsenbeleid' dat minister Ollongren (Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties) donderdag 12 juli 2018 met een brief naar de Tweede Kamer heeft gestuurd. Het document is opgesteld in samenspraak met de Vereniging Nederlandse Gemeenten (VNG), het Interprovinciaal Overleg (IPO), Aedes en vertegenwoordigers van Roma, Sinti en woonwagenbewoners ('reizigers').

Het beleidskader volgt op oordelen en aanbevelingen van het College van de Rechten van de Mens en de Nationale Ombudsman. Die stelden dat beleid waarin het aantal standplaatsen tot nul wordt teruggebracht, in strijd is met het recht op gelijke behandeling. Ook zouden Rijk en gemeenten onvoldoende erkenning hebben voor het streven van woonwagenbewoners om volgens hun eigen culturele identiteit te leven.

Het kader helpt gemeenten bij een invulling van het lokale woonwagenbeleid die recht doet aan de cultuur van woonwagenbewoners, hen beschermt tegen discriminatie en voldoende rechtszekerheid biedt. De ontwikkeling van het aantal standplaatsen wordt door minister

Ollongren gemonitord.

Op 12 juli 2018 is vanuit het Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijkrelaties een beleidskader 'gemeentelijk woonwagen- en standplaatsenbeleid' uitgevaardigd. Hierin zijn de adviezen van de Nationale Ombudsman *('Woonwagenbewoner zoek standplaats' d.d. 17-06-2017*) en van het College van de Rechten van de Mens (*d.d. 28-03-2018*) opgenomen. Hierin wordt aangegeven:

- De gemeente stelt het beleid voor woonwagens en standplaatsen vast als onderdeel van het volkshuisvestingsbeleid;
- Het beleid dient voldoende rekening te houden met en ruimte te geven voor het woonwagenleven van woonwagenbewoners;
- Hiervoor is nodig dat de behoefte aan standplaatsen helder is;
- Woningcorporaties voorzien in de huisvesting van woonwagenbewoners voor zover deze tot de doelgroep behoren;
- De afbouw van standplaatsen is niet toegestaan (behoudens uitzonderlijke omstandigheden) zolang er behoefte is aan standplaatsen;
- Een woningzoekende woonwagenbewoner die dit wenst, heeft binnen een redelijke termijn kans op een standplaats.

2.5. Inventarisatie woonbehoefte

Zowel tijdens de individuele gesprekken als middels een schriftelijke enquête is de woonbehoefte geïnventariseerd:

Locatie standplaatsen	Kern	Huidig aantal	Gewenst aantal
Westlandse Langeweg	Steenbergen	13	13
De Weel	Dinteloord	9	9
Tolsedijk	Nieuw-Vossemeer	4	7

Er staan per 20-02-2019 tien personen geregistreerd als standplaatszoekende. Het gewenste aantal bij Nieuw-Vossemeer is gebaseerd op de urgentie vanwege het feit dat hier volwassen kinderen nog thuis wonen die hebben aangegeven een eigen woonwagen/standplaats te willen.

2.6. *Beleid en het benodigde draagvlak onder de doelgroep*

In juli 2017 heeft het college van burgemeester en wethouders een eerste 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.

Tijdlijn

December 2017	College stelt woonwagenbeleid en verhuurbeleid vast en stemt in met verkoop van de standplaatsen aan de individuele huurders;
Januari 2018	Gemeenteraad houdt het vaststellen van het woonwagenbeleid en verhuurbeleid aan tot er aantoonbaar draagvlak voor is onder de doelgroep. Draagvlak voor het beleid is cruciaal voor de succesvolle uitwerking hiervan;
Februari 2018	Motie van Lijst Sociaal Steenbergen wordt aangenomen waardoor er een éénmalig bedrag van € 166.000,- beschikbaar komt om te werken aan het verwerven van draagvlak alsook aan de verdere uitwerking van het woonwagenbeleid;
Maart 2018	Gemeenteraadsverkiezingen;
April 2018	Wethouder Lepolder wordt opnieuw de portefeuillehouder 'woonwagenzaken';
Mei 2018	Raadsmededeling voortgang woonwagenzaken;
Augustus 2018	Start werkzaamheden aangesteld extern projectleider en nieuwe intern projectleider; tweede gespreksronde met individuele huurders – vrijwel alle huurders stemmen

	volledig in het in te voeren beleid.
Maart 2018	Collegebesluit woonwagenbeleid en verhuurbeleid;
April 2019	Aanbieding beleidsdocumenten aan de Gemeenteraad ter besluitvorming.

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 01-08-2018, de doorstartsituatie voor het project c.q. het nulmoment.

2.7. 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*);

- *Woonwagenbewoner(s)*
  Persoon(personen) die zich van generatie op generatie als woonwagenbewoner hebben gemanifesteerd, hieronder vallen Roma, Sinti, 'reizigers' en rondreizende kermisexploitanten en circusartiesten. (Deze begripsomschrijving is overgenomen uit het beleidskader 'Gemeentelijk woonwagen- en standplaatsenbeleid' van het Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijkrelaties d.d. 12 juli 2018). In geval van huwelijk of samenlevende volwassen partners dient minimaal één van de partners een woonwagenbewoner te zijn;

- *Afstammingsbeginsel*
  Het beginsel dat een standplaats, zowel koop als huur, die vrijkomt weer wordt verhuurd of verkocht aan mensen die afstammen van mensen die van oudsher woonwagenbewoners zijn. Men moet aantonen van generatie op generatie woonwagenbewoners te zijn (ouders en grootouders). Of men op dit moment wel of niet woont op een woonwagenlocatie is niet van belang;

- *Huurovereenkomst*
  de overeenkomst tussen de huurder en de verhuurder van de standplaats met toebehoren, waarin de huurbepalingen voor de standplaats zijn geregeld;

2.8. *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 woonschepen-regelgeving (*de Intrekkingswet*), 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 Intrekkingswet 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 bestemmingsplanregels (*veel van de huidige woonwagens en opstallen kunnen onder de vigerende regels niet worden vergund*) en omgevingsvergunningen ten aanzien van woonwagens wordt hieraan niet voldaan. Uitvoering van dit beleid in combinatie met een plan van aanpak per individueel woonwagencentrum dient een einde te maken aan de huidige ongewenste situaties.

2.9. Gevolgen beleidskader 'gemeentelijk woonwagen- en standplaatsenbeleid' van BZK

Ten gevolge van het beleidskader 'Gemeentelijk woonwagen- en standplaatsenbeleid' van het Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijkrelaties d.d. 12 juli 2018 is het in januari 2018 aan de raad aangeboden beleid ('dit document') aangepast.

Dit betreft een 'beleidskader', maar is geen 'beleidsregel'. Het stuk is dan ook geen wet c.q. heeft dus geen juridische gevolgen. Maar geeft wel richting en bevat landelijke uitgangspunten, waardoor opvolging wenselijk is.

De gemeente Steenbergen zal echter wel zoveel als mogelijk de adviezen in dit beleidskader volgen, maar loopt ook tegen beperkingen aan. Zo kan zij de corporaties niet direct dwingen tot overname.

Concreet

1. De gemeente stelt het beleid voor woonwagens en standplaatsen vast als onderdeel van het volkshuisvestingsbeleid;
2. Het beleid dient voldoende rekening te houden met en ruimte te geven voor het woonwagenleven van woonwagenbewoners;
3. Hiervoor is nodig dat de behoefte aan standplaatsen helder is;
4. Woningcorporaties voorzien in de huisvesting van woonwagenbewoners voor zover deze tot de doelgroep behoren;
5. De afbouw van standplaatsen is niet toegestaan (behoudens uitzonderlijke omstandigheden) zolang er behoefte is aan standplaatsen;
6. Een woningzoekende woonwagenbewoner die dit wenst, heeft binnen een redelijke termijn kans op een standplaats.

Een door de woningcorporaties in het leven geroepen BV of stichting is aan dezelfde regels gebonden als de woningcorporatie zelf. In de regio Markiezaat betreft dit de 'Stichting Woonwagenbeheer Zuid-West Nederland'.

A. Bij een eventueel benodigde uitbreiding van het aantal standplaatsen bestemt de gemeente een stuk grond als 'Wonen-Woonwagenstandplaatsen'. De woningcorporaties (Stadlander/Woonkwartier) dragen vervolgens zorg voor de aanleg van de standplaatsen en de levering van eventuele huurwoonwagens.

Aangezien het beheer en de exploitatie van woonwagenlocaties slechts beperkt afwijkt van het beheer en de exploitatie van reguliere woningen ligt het voor de hand dat van een woningcorporatie dit zelf ter hand neemt. Op die manier wordt voorkomen dat alle expertise op het gebied van standplaatsenbeleid verdwijnt en wordt juist bewerkstelligd dat er een band tussen huurder en verhuurder kan worden opgebouwd.

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

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

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

2.10. 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.

2.11. *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’.

Uit het beleidskader ‘Gemeentelijk woonwagen- en standplaatsenbeleid’ van het Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijkrelaties d.d. 12 juli 2018 valt het volgende te concluderen:

1. De gemeente zorgt voor een stuk grond waar de bestemming ‘woonwagenbewoning’ op zit;
2. De woningcorporaties zorgen voor de aanleg van de standplaatsen, het verstrekken van huurwoonwagens en de exploitatie ervan.

Hierbij dient de kanttekening te worden gemaakt dat de woningcorporaties alleen hoeven te zorgen voor diegenen die tot haar doelgroep behoren, dus mensen beneden de sociale inkomensgrens.

3. Doelstelling 'Woonwagenbeleid 2019'

De gemeente Steenbergen gaat voor een gemeente waar het prettig wonen, werken en recreëren is. Dit project gericht op de woonwagencentra moet hier aan bijdragen. Hierbij werken we nauw samen met alle partners, zowel intern als extern en bovenal met de bewoners. We streven naar een gezamenlijk doel.

B. Het doel is dat de woonwagenlocaties schoon, heel en veilig zijn én ook blijven.

Schoon:
- De woonwagenlocaties hebben een netjes en verzorgd aangezicht;
- Het onderhoud en beheer van de openbare ruimte is geoptimaliseerd en is in de lijnorganisatie opgenomen;

Heel:
- Het eventueel aanwezig achterstallig onderhoud bij de huurstandplaatsen is in beeld gebracht en weggewerkt;
- Kwalitatief goede huisvestingsmogelijkheden voor de doelgroep die op woonwagencentra woont en wil wonen.

Veilig:
- Een prettige leefomgeving waar men zich veilig voelt en is;
- Toegankelijkheid en bereik geregeld is;
- Bestaande huurhuisvesting upgraden naar geldende wet- en regelgeving en, voor zover nodig, in goede staat van onderhoud brengen (o.a. brandveiligheid);
- (Sociale) ondersteuning die nodig is en vanuit gemeente mag worden verwacht.

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

Uiteindelijk is het de bedoeling dat het beheer van de woonwagencentra in de lijnorganisatie wordt opgenomen. Dit betekent dat de inzet erop is gericht dat de woonwagencentra vergelijkbaar zijn met elke andere wijk in de gemeente, maar wel in een bijzondere woonvorm. Ook het beheer moet uiteindelijk op eenzelfde wijze worden opgepakt en worden uitgevoerd zoals in elke andere woonwijk.

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 de standplaatsen (inclusief berging) 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 op termijn vrijkomende standplaatsen worden toegewezen volgens de wachtlijst/lijst geregistreerde standplaatszoekenden.
4. De na verkoop resterende huurstandplaatsen vormen samen de sociale kernvoorraad, welke zal worden overgedragen aan de lokale woningcorporatie(s) c.q. de Stichting Woonwagenbeheer Zuid-West Nederland.

Door het vaststellen van woonwagenbeleid (publiekrecht) en verhuurbeleid (privaatrecht) ontstaan er duidelijke beleidsmatige en juridische kaders voor het voeren van adequaat beleid ten aanzien van de woonwagenlocaties. Tussen de publiek- en privaatrechtelijke rol is een

heldere scheiding aangebracht. Door het uitvoeren van het voorgestelde woonwagenbeleid wordt de woonwagenlocatie en haar bewoners 'genormaliseerd'. Dit wil zeggen, zij worden gelijk behandeld als elke andere burger binnen de gemeente, met gelijke rechten, maar ook met gelijke plichten. Na afronding van het voorgestelde woonwagenbeleid, met als streefdatum eind 2021, zal de verbijzondering van deze doelgroep worden beëindigd.

C. De standplaatsen worden aan de huurders te koop aangeboden. De niet-verkochte standplaatsen vormen de sociale kernvoorraad welke zal worden overgedragen aan de woningcorporaties.

3.2 Meetbare resultaten eind 2022

Gewenste resultaten eind 2022

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

1. Er wordt door alle bewoners huur betaald voor standplaatsen en er zijn geen hogere huurachterstanden dan gebruikelijk is bij een woningcorporatie;
2. Er bevindt zich uitsluitend gelegaliseerde bebouwing op de woonwagenlocaties; voor alle opstallen is een omgevingsvergunning verleend;
3. De standplaatsen zijn helder afgebakend, er is geen sprake van niet legale ingebruikname van terreinen;
4. Het eventueel achterstallig onderhoud bij huurstandplaatsen is in beeld gebracht en weggewerkt;
5. Waar nodig heeft de gemeente het onderhoud, beheer en handhaving van de openbare ruimte geoptimaliseerd;
6. Er vinden geen bedrijfsmatige activiteiten plaats op de woonwagencentra behoudens datgene wat middels het bestemmingsplan is toegestaan en waar uitdrukkelijk toestemming voor is verleend;
7. Er is geen sprake van milieuoverlast in welke vorm dan ook;
8. Er wordt een lijst geregistreerde standplaatszoekenden opgesteld; er is inzicht in de behoefte aan standplaatsen binnen de gemeente Steenbergen.

Aanvullend gewenste resultaten (loopt na 2022 verder)

9. De huurstandplaatsen zijn in eigendom van de residerende hoofdbewoners, of de huurstandplaatsen zijn in eigendom van en worden verhuurd door een woningcorporatie(s), resultaat is bereikt na afloop van de 'koop op afbetaling'-termijn;
10. De woningcorporaties (of Stichting Woonwagenbeheer Zuid-West Nederland) zorgen voor de exploitatie, het beheer en het onderhoud van de huurstandplaatsen op de woonwagencentra;
11. Geïnteresseerden voor een standplaats dienen zich op reguliere wijze in te schrijven bij de corporaties. Er is geen separate wachtlijst;
12. Uitkeringsgerechtigden worden actief begeleid, zoals gebruikelijk;
13. 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.

D. De meetbare resultaten (§ 3.2) zijn eind 2022 bereikt.

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 m².

In 2018 is door de vrijwillige verwijdering van een woonwagen en de verplaatsing van een andere woonwagen de brandveiligheid conform de regels van het Bouwbesluit op alle woonwagenlocaties gerealiseerd.

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 formeel 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.

E. Alle drie de woonwagenlocaties voldoen aan de regels brandveiligheid Bouwbesluit.

4.3 Huurafhankelijk recht van opstal/notariële huurakte

Het vestigen van een huurafhankelijk recht van opstal op die huurstandplaatsen waarop een eigendomswoonwagen is geplaatst, vloeit voort uit een arrest van de Hoge Raad en is nodig zodat OZB[1] 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’). Het college is hiervoor het bevoegde gezag en moet hiervoor een afzonderlijk huurbeleid vaststellen. Dit huurbeleid moet worden opgesteld voor de periode tot aan de overdracht van de standplaatsen aan de woningcorporaties. Een andere optie is het vestigen van een notariële huurakte. De voor en nadelen van beide opties worden onderzocht. Uit de eerste inventarisatie blijkt dat het waarschijnlijk slechts van toepassing zal zijn op 2 standplaatsen.

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.

[1] *OZB = Onroerendezaakbelasting*

eigenaar van een eigendomswoonwagen na de vestiging van dit recht OZB zal moeten gaan betalen. De kosten voor het vestigen van een notariële huurakte zijn aanzienlijk minder.

F. Op huurstandplaatsen met een eigen woonwagen wordt een huurafhankelijk recht van opstal gevestigd of een notariële huurakte.

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

Voor de drie woonwagenlocaties gelden op basis van de geldende bestemmingsplannen verschillende bouwregels. Bij de herziening van de vigerende (=huidig geldende) bestemmingsplannen zullen voor alle woonwagenlocaties dezelfde bouwregels gelden. Omdat het herzien van bestemmingsplannen langdurige procedures met zich meebrengt geeft de wetgever op basis van artikel 2.12, eerste lid, onder a, onder 2°, Wet algemene bepalingen omgevingsrecht in samenhang met artikel 4 van bijlage II behorend tot het Besluit omgevingsrecht burgemeester en wethouders de bevoegdheid om van het bestemmingsplan af te wijken en daarmee al via een reguliere vergunningsprocedure de nieuwe bouwregels toe te passen. Aan de hand van de nieuwe beleidsregels (=bouwregels) om af te wijken van het bestemmingsplan worden de aanvragen consistent beoordeeld.

G. De woonwagenlocaties voldoen aan de nieuwe beleidsregels/bouwregels om af te wijken van het bestemmingsplan

4.5 Omgevingsvergunning

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

In het kader van de handhaving zal steeds moeten worden bepaald of de overtreding legaliseerbaar is door het verlenen van een omgevingsvergunning of dat er op een andere manier concreet zicht op legalisatie bestaat. Ook kan van handhaving worden afgezien als handhaving onevenredig is in verhouding tot het daarmee te dienen belang.

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 zal als nulmeting voor legalisatie worden gebruikt. Bij het beoordelen van de legalisatiemogelijkheden worden de regels zoals opgenomen in bijlage C van dit woonwagenbeleid als uitgangspunt gehanteerd.

Tot aan het ijkmoment is geen uitvoering gegeven aan de beginselplicht tot handhaving en zijn de bewoners niet gewezen op hun plicht tot het aanvragen van een omgevingsvergunning. Gezien deze situatie is het onredelijk om met het vaststellen van het woonwagenbeleid de bewoners voor de kosten van de legalisatie van de bestaande situatie op te laten draaien.

Aan de hand van deze inventarisatie zullen de benodigde omgevingsvergunningen worden aangevraagd door het College van burgemeester en wethouders, als eigenaar van de gronden. Het College zal voor de benodigde stukken voor de aanvragen zorgen, zoals een

situatietekening per locatie. De volgende uitgangspunten zullen hierbij in acht worden genomen:

1. Voor alle op het ijkmoment bestaande woonwagens zal een omgevingsvergunning worden verleend.
2. Voor de bijgebouwen die aanwezig zijn op het ijkmoment zal voor het maximaal 50 m^2 een omgevingsvergunning worden verleend. Deze bijgebouwen moeten ook aan de overige eisen van het bestemmingsplan/bouwregels bijlage C voldoen. In overleg met de bewoner van de standplaats zal de situatietekening worden opgesteld voor wat betreft de bijgebouwen die gelegaliseerd worden. Voor enkele locaties is een omgevingsvergunning verleend voor een groter oppervlakte aan bijgebouwen. Deze bestaande rechten zullen worden gerespecteerd, voor zover de feitelijke situatie in overeenstemming is met de vergunde situatie.
3. Voor het overige worden de bijgebouwen niet gelegaliseerd. Dit houdt in dat deze bijgebouwen moeten worden verwijderd door de bewoners. Mocht dit niet gebeuren, zal hierop worden gehandhaafd.

Voor woonwagens 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 niet heeft gehandhaafd op het niet hebben van een omgevingsvergunning, 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.

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

H. Alle woonwagens en opstallen zijn vergund.

4.6 Uitgangspunten illegaal in gebruik genomen gemeentegrond en terugvordering

Nagenoeg bij elke standplaats is er sprake van illegaal grondgebruik. Deze gronden zijn overwegend in eigendom van de gemeente.

1. Uitgangspunt is dat de standplaatsen worden verkocht;
2. De gronden die illegaal in gebruik zijn worden toegevoegd aan de standplaats, en worden verkocht indien:
   a. De gronden vrij zijn van kabels en leidingen en indien de grond niet voor eigen (gemeentelijk) gebruik nodig is, nu of in de toekomst en indien er een andere plausibele reden is om niet te verkopen, zoals bijvoorbeeld dat de grond niet aangrenzend aan de standplaats is of onderdeel uitmaakt van de gewenste openbare ruimte;
   b. Mochten er kabels en leidingen aanwezig zijn, wordt verhuur overwogen. Dat is afhankelijk van de soort leiding;
   c. Indien de illegaal in gebruik genomen gemeentegrond niet wordt verhuurd of verkocht, gaat de gemeente deze terugvorderen.

Ook in andere gevallen in de gemeente wordt op voorgaande wijze gehandeld.

J. Er is geen illegaal in bezit genomen gemeentegrond.

4.7 In gebruik genomen gemeentegrond

Vrijwel elke standplaats is door de (voormalige) huurder(s) uitgebreid op naast of achtergelegen gemeentegrond. Indien dit stukken grond zijn waar de gemeente geen direct belang bij heeft c.q. er geen (nuts)leidingen in liggen en geen onderdeel uitmaken van de toekomstige openbare ruimte, kunnen deze worden mee gekocht door de huidige huurder.

K. Grond zonder kabels en leidingen grenzend aan een standplaats, geen onderdeel uitmakend van de openbare ruimte, kan worden gekocht.

Als er sprake is van én illegale bouwsels én illegaal in gebruik genomen grond, zal de gemeente eerst het publiekrechtelijke spoor bewandelen: waarschuwing versturen voor wat betreft illegale bouwwerken en hierin meenemen dat de grond zal worden teruggevorderd.

De gemeente zal aanbieden om de illegale bouwwerken op te laten ruimen (slopen) op kosten van de gemeente.

L. Eenmalige aanbieding: illegale, niet te legaliseren opstallen kunnen op kosten van de gemeente worden gesloopt.

Indien bewoners hier niet mee akkoord gaan, zal het formele handhavingstraject worden doorlopen waarbij het slopen op kosten van de betreffende huurder gebeurt, met voor hen de mogelijkheid van bezwaar en beroep.

4.8 Relatie met overig beleid, projecten en processen

Landelijk

- WABO beleid;
- Vigerend Bouwbesluit;
- Huisvestingswet;
- Woningwet;
- Wet Milieubeheer;
- Rapport ‘Woonwagenbewoner zoekt standplaats’ – Nationale Ombudsman d.d. 17-05-2017;
- ‘Advies inzake Woonwagen- en Standplaatsenbeleid’ – College van de Rechten van de Mens d.d. 28-03-2018;
- ‘Beleidskader gemeentelijk woonwagen- en standplaatsenbeleid’ van het Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijk Relaties d.d. 12-07-2018;

Regionaal

- Regio Markiezaat;
- Afstemming gewenst met de Brabantse Wal-gemeenten en Tholen;
- Zo mogelijk eenduidig beleid met kleine lokale verschillen.

Lokaal

- Vigerende bestemmingsplanen;
- Woonvisie;
- Prestatieafspraken met woningcorporaties.

5. Huur en verkoop standplaatsen

NB: Er is een separaat 'Verhuurbeleid woonwagenstandplaatsen 2019', waarin de privaatrechtelijke rol van de gemeente als 'verhuurder' verder wordt vormgegeven. Dit is een bevoegdheid van het college van burgemeester en wethouders. De hoofduitgangspunten van het gewenste huurbeleid zijn vanwege nadrukkelijke samenhang met het woonwagenbeleid in het Woonwagenbeleid opgenomen.

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.

Bij het besluit tot verkoop zowel op afbetaling als reguliere verkoop zal wel worden gekeken naar de financiële draagkracht van de koper, waarbij ook in oog wordt genomen de reguliere onderhoudskosten van een woonwagen.

Daarnaast zal bij verkoop op basis van het rijksbeleid in het koopcontract een verplichting worden opgenomen dat er alleen kan worden verkocht aan een woonwagenbewoner die voldoet aan het afstammingsbeginsel. Deze verplichting geldt ook weer bij een volgende toekomstige verkoop. Dit wordt een kettingbeding genoemd. Indien wenselijk/noodzakelijk zal er een Bibob-toets plaatsvinden en zal gewaarborgd worden dat men nooit eigenaar mag zijn van meer dan twee standplaatsen.

M. Standplaatsen mogen alleen worden doorverkocht aan woonwagenbewoners conform het afstammingsbeginsel; men mag niet meer dan twee standplaatsen in bezit hebben.

Uit de inventarisatie blijkt dat een aantal bewoners niet voldoen aan het afstammingsbeginsel en dus conform deze beleidsuitgangspunten geen woonwagenbewoners zijn. Deze mogen in het kader van het overgangsrecht blijven wonen in hun woonwagen en hun standplaats kopen. Bij doorverkoop kunnen zij net als de woonwagenbewoners de standplaats en woonwagen enkel verkopen aan een woonwagenbewoner.

De bestaande woonwagenstandplaatsen zijn allen in eigendom van de gemeente en worden verhuurd. Op de standplaatsen bevinden zich koopwoonwagens. Voor het huren van de standplaats zijn huurcontracten afgesloten. Uit een gehouden inventarisatie van de woonbehoefte blijkt dat er 8 standplaatszoekenden zijn (*personen die een standplaats willen blijven huren*). Vier van de huidige huurders hebben behoefte aan een huurwoonwagen.

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

5.3 Huurschuld

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

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.

Na vaststelling van het verhuurbeleid zal de extern projectleider ook ingezet worden om bewoners door te leiden naar de juiste ondersteuning. Dit komt de integrale aanpak ten goede, met als resultaat minder kosten op termijn, etc.

5.4 '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 Stichting Woonwagenbeheer Zuid-West Nederland) aan wie de standplaats wordt toegewezen op basis van een 'wachtlijst': de lijst geregistreerde standplaatszoekenden.

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. Je kunt alleen op de lijst komen indien voldaan wordt aan het afstammingsbeginsel.

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 voor een reguliere woning 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:

1. de culturele identiteit van woonwagenbewoners als mensenrecht behoeft bijzondere bescherming en wordt door ons erkend;
2. 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 oudsher woonwagenbewoners*)
3. 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;
4. 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 woonwagenbewoners met hogere inkomens principieel worden uitgesloten van de mogelijkheid om volgens hun cultuur te leven.

5. zoals in paragraaf 2.5 al is aangegeven, is in de gemeente Steenbergen de gevraagde ‘inventarisatie woonbehoefte’ uitgevoerd.

N. Op de wachtlijst worden alleen woonwagenbewoners ingeschreven volgens het afstammingsbeginsel.

5.5 Koop op afbetaling

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

In den lande is gebleken dat veel woonwagenbewoners geen hypotheek kunnen krijgen voor de aanschaf van een standplaats c.q. woonwagen, ondanks de mogelijkheid tot een Nationale Hypotheek Garantie 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 vanaf het moment van koop de eigendom verkrijgt van de standplaats en deze in 10, 15 of 20 jaar kan aflossen waarbij de eigen woonwagen in onderpand wordt gegeven. De afspraken uit de koop op afbetaling overeenkomst moeten strikt worden nagekomen (‘goed huurgedrag’).

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 huurgedrag’. Van ‘goed huurgedrag’ 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 bij plaatsing 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.

De exacte voorwaarden voor de koop op afbetalingsregeling worden nog nader door het college uitgewerkt en vastgesteld in het kader van de op te stellen uitvoeringsplannen. De voorwaarden worden juridische getoetst.

O. Standplaatsen kunnen direct worden gekocht of via een regeling ‘koop op afbetaling’.

5.6 Eisen aan de aspirant koper

a. Aspirant koper staat ingeschreven op het betreffende adres bij de BRP [2];
b. Aspirant koper is in het bezit van een rechtsgeldige huurovereenkomst voor de te kopen standplaats;
c. Er bevindt zich uitsluitend gelegaliseerde bebouwing op de standplaats; voor alle opstallen is een omgevingsvergunning verleend;
d. De standplaats is helder afgebakend, er is geen sprake van illegale ingebruikname van (omliggende) terreinen;
e. 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;
f. Er zijn geen huurachterstanden;
g. 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;
h. Verkoop en doorverkoop kan alleen plaatsvinden indien er sprake is van een woonwagenbewoner die voldoet aan het vereiste van het afstammingsbeginsel;
i. Om te kunnen aantonen dat voldaan wordt aan het afstammingsbeginsel moet worden aangetoond dat de toekomstig bewoner of in geval van samenwonende of getrouwde personen, één van de bewoners aantoont dat zij behoren tot de doelgroep door het verstrekken van een uittreksel uit het BRP (Basis Registratie Personen) van zichzelf en ouders of grootouders.
j. Verkoop en doorverkoop kan alleen plaatsvinden als er sprake is de Bibob toets dit toelaat;
k. Verkoop en doorverkoop van een standplaats met bijbehorende woonwagen mag alleen plaatsvinden als de koper over niet meer dan twee woonwagenstandplaatsen beschikt.

Let op: Een huurder die een uitkering ontvangt op basis van de Wet Werk en Bijstand, kan ook een 'koop op afbetaling'-overeenkomst' sluiten.

5.7 Eisen aan koper in geval van toekomstige doorverkoop

a. Er bevindt zich uitsluitend gelegaliseerde bebouwing op de standplaats; voor alle opstallen is een omgevingsvergunning verleend;
b. De standplaats is helder afgebakend, er is geen sprake van illegale ingebruikname van (omliggende) terreinen;
c. 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;
d. Verkoop en doorverkoop kan alleen plaatsvinden indien er sprake is van een woonwagenbewoner die voldoet aan het vereiste van het afstammingsbeginsel;
e. Verkoop en doorverkoop van een standplaats met bijbehorende woonwagen mag alleen plaatsvinden als de koper over niet meer dan twee woonwagenstandplaatsen beschikt.

5.8 Verkoop

5.8.1 Verkoopprijs standplaats

De verkoopprijs van een standplaats wordt als volgt bepaald:

a. De prijs per m^2. De gronden zijn getaxeerd op € 85 per m^2;
b. Bijkomende kosten, waaronder notariskosten, overdrachtsbelasting, kadastrale inmeting, administratiekosten en dergelijke;
c. De verkoopprijs per individuele standplaats bedraagt de optelsom van a + b;

[2] *BRP = Basis Registratie Personen (vroeger het GBA – Gemeentelijke Basis Administratie geheten)*

Daar standplaatsen verschillen in grootte, zullen er ook gedifferentieerde koopprijzen zijn.

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

- De koop op afbetalingsprijs voor de onroerende zaak wordt als volgt berekend: Getaxeerde m^2 prijs x aantal m^2 = subtotaal + bijkomende kosten = totaalbedrag + 2,5% rente per jaar.
- De maandelijkse lasten voor de aspirant koper worden bepaald door de totale verkoopprijs inclusief rente te delen door 120 (*= 10 jaar*), 180 (*= 15 jaar*) of 240 (*= 20 jaar*);

5.9 Woonlasten

Bij huurstandplaatsen heeft de gemeente als eigenaar of mogelijk in de woningcorporaties 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).

5.10 Te regelen zaken bij verkoop

- Kadastrale splitsing afzonderlijke standplaatsen;
- Op te stellen:
  - Nieuwsbrief verkoop standplaatsen;
  - Overeenkomst koop op afbetaling;
  - Akte van verpanding woonwagen;
  - Overeenkomst ontbinding huurovereenkomst;
  - Doorlopende machtiging;
  - Kadasterkaart overzicht woonwagenlocatie;
  - Taxatierapport oktober 2018;
  - Voorwaarden verkoop huurstandplaatsen;
  - Kadasterkaart individuele standplaats;
  - Individuele aflossingstabel 10 jaar;
  - Individuele aflossingstabel 15 jaar;
  - Individuele aflossingstabel 20 jaar.

5.11 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 Uitvoeringsplan per woonwagenlocatie

Voor elke woonwagenlocatie wordt een uitvoeringsplan opgesteld. De basis voor de uitvoeringsplannen is dit beleidsdocument. Het is de bedoeling om per woonwagenlocatie aan te geven wat er moet gebeuren, maar ook wat de verwachte opbrengsten zijn.

Er is per woonwagenlocatie een schetsontwerp gemaakt waarop alle wensen van de residerende bewoners zijn ingetekend. Deze schetsen worden nu intern bestudeerd en omgezet naar wat er daadwerkelijk mogelijk is. De benodigde kosten per woonwagenlocatie worden inzichtelijk gemaakt. Er is al wel een globale inschatting gemaakt van de kosten die gemaakt moeten worden in de openbare ruimte. Hiervoor wordt gekoppeld aan de vaststelling van dit woonwagenbeleid een budget beschikbaar gesteld. Tevens is een inschatting gemaakt van de verwachte opbrengsten aan de hand van een uitgevoerde taxatie en de eerste inventarisatieronde wie zijn standplaats wil kopen of huren.

Op basis van dit budget worden de uitvoeringsplannen gemaakt (inclusief financiële paragraaf) en in het 3e kwartaal van 2019 aan het College ter besluitvorming aangeboden. De gemeenteraad zal hiervan in kennis worden gesteld.

6.2 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.

6.3 Projectbeheersing

Het projectmanagement is ondergebracht bij de afdeling ‘Wonen, Werken en Beleven’. 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 intern 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.

6.4 Taken ambtelijk opdrachtgever

De opgaveregiseur 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.

6.5 Organisatie

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

- Voorbereiden overdracht

7. Communicatie

In dit woonwagenbeleid staan zaken en maatregelen die niet altijd leuk zijn voor de bewoners van de woonwagencentra: we gaan als gemeente alle regels, bestemmingsplannen en veiligheidseisen op orde brengen en voor iedere inwoner van Steenbergen zoveel als mogelijk dezelfde regels hanteren. Of inwoners nu in een stenen huis of in een woonwagen wonen, dat maakt niet uit. Het vaststellen van het 'Woonwagenbeleid 2019' is daar de basis voor.

Centrale boodschap in de communicatie over het nieuwe beleid

"De gemeente Steenbergen investeert in het op orde brengen en houden van de woonwagencentra om er zo voor te zorgen dat deze schoon, heel en veilig zijn en ook blijven. Hiervoor vragen wij wat van de bewoners, maar daarvoor krijgen ze ook iets terug."

In gesprek zijn en blijven voor begrip en gedragenheid

In 2018 hebben we veel energie gestoken om in overleg te gaan met de bewoners van de drie woonwagenlocaties om zo begrip en gedragenheid te krijgen voor het woonwagenbeleid. De ervaring bij de gemeente Steenbergen en ook andere gemeenten is dat één-op-één gesprekken de beste manier zijn om contact te maken met bewoners van woonwagencentra. Grote plenaire bijeenkomsten zijn niet effectief.

Er is een coördinator woonwagenzaken aangesteld als contactpersoon namens de gemeente. Deze contactpersoon heeft met de bewoners van alle standplaatsen individueel gesproken, uitgelegd wat het woonwagenbeleid is, wat het doel ervan is en wat de consequenties en kansen hiervan zijn voor de bewoners. Ook heeft de contactpersoon in deze gesprekken in kaart gebracht wat de wensen en behoeften zijn van de huidige woonwagenbewoners. Verder hebben we in februari alle bewoners uitgenodigd voor een bewonersbijeenkomst waarbij wij nogmaals een toelichting hebben gegeven op het woonwagen- en verhuurbeleid. Resultaat hiervan is dat de verwachtingen en afspraken over en weer helder zijn en ook op papier zijn gezet en ondertekend .

Andere communicatiemiddelen

- Afspraken tussen de gemeente en de bewoners zijn vastgelegd in een map en deze map is ook overhandigd aan de bewoners;
- Bewoners hebben een folder ontvangen waarin het communicatiebeleid in begrijpelijke taal wordt uitgelegd. De coördinator woonwagenzaken heeft mondelinge uitleg gegeven bij de folder en bij bewoners die deze niet kunnen lezen, de folder voorgelezen;
- De coördinator woonwagenzaken heeft een schriftelijke enquête woonwagen-behoefte uitgedeeld en weer opgehaald bij de bewoners;
- Er is een mailadres waar bewoners vragen kunnen stellen: woonwagen@gemeente-steenbergen.nl. Dit mailadres is bekend bij de bewoners;
- Met enige regelmaat deelt de coördinator woonwagenzaken een nieuwsbrief uit, waarin een update wordt gegeven over de laatste stand van zaken. Waar wenselijk, wordt deze nieuwsbrief toegelicht en/of voorgelezen.

8. Gewenste overdracht aan de woningcorporaties

Ongeveer 10 jaar geleden is tevergeefs getracht met woningcorporaties tot overeenstemming te komen over eigendomsoverdracht van woonwagenlocaties. Met woningstichting Stadlander als woordvoerder en deelnemer van de Stichting Woonwagenbeheer Zuid West Nederland hebben in 2018 eerste verkennende gesprekken plaatsgevonden. Uit deze overleggen vallen nu nog geen conclusies te geven. De vaststelling van het Woonwagenbeleid en hiermee ook inzicht in de omvang van de opgave van de corporaties is een belangrijk ijkpunt voor verder overleg om tot overdracht van de huurstandplaatsen te komen.

8.1 Inleiding

Om de door de gemeente gewenste overdracht naar de woningcorporaties (Stadlander en Woonkwartier) of de Stichting Woonwagenbeheer Zuid-West 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 handhavingsprocedures, met toewerken naar een zicht op een oplossing.

8.3 Eisen die de woningcorporaties 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*);
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. Beleidskeuzes

A. Bij benodigde uitbreiding van het aantal standplaatsen bestemt de gemeente voor zover noodzakelijk een stuk grond als 'Wonen-Woonwagenstandplaatsen'. De woningcorporaties (Stadlander / Woonkwartier) dragen vervolgens zorg voor de aanleg van de standplaatsen en de levering van eventuele huurwoonwagens.
B. Het doel is dat de woonwagenlocaties schoon, heel en veilig zijn én ook blijven.
C. De standplaatsen worden aan de huurders te koop aangeboden. De niet-verkochte standplaatsen vormen de sociale kernvoorraad welke zal worden overgedragen aan de woningcorporaties.
D. De meetbare resultaten (3.2) zijn eind 2022 bereikt.
E. Alle drie de woonwagenlocaties voldoen aan de regels brandveiligheid Bouwbesluit.
F. Op huurstandplaatsen met een eigen woonwagen wordt een huurafhankelijk recht van opstal gevestigd.
G. De woonwagenlocaties voldoen aan de nieuwe beleidsregels om van de bestemmingsplannen af te wijken.
H. Alle woonwagens en opstallen zijn vergund.
I. Er is geen illegaal in bezit genomen gemeentegrond.
J. Grond zonder kabels en leidingen grenzend aan een standplaats, niet gelegen op openbaar gebied kan worden gekocht.
K. Eenmalige aanbieding: illegale, niet te legaliseren opstallen kunnen op kosten van de gemeente worden gesloopt.
L. Standplaatsen mogen alleen worden doorverkocht aan woonwagenbewoners; men mag niet meer dan twee standplaatsen in bezit hebben.
M. Op de wachtlijst worden alleen woonwagenbewoners ingeschreven volgens het afstammingsbeginsel.
N. Standplaatsen kunnen direct worden gekocht of via een regeling 'koop op afbetaling'.

BIJLAGE A – De woonwagenlocaties in beeld

Locatie standplaatsen	Kern	Huidig aantal	Gewenst aantal
Westlandse Langeweg	Steenbergen	13	13
De Weel	Dinteloord	9	10
Tolsedijk	Nieuw-Vossemeer	4	8
TOTAAL		**26**	**31**

Woonwagenlocatie Westlandse Langeweg te Steenbergen met 13 standplaatsen

Woonwagenlocatie De Weel te Dinteloord met 9 standplaatsen

Woonwagenlocatie Tolsedijk te Nieuw-Vossemeer met 4 standplaatsen

BIJLAGE B – Onderhoud openbaar gebied

– Veegwagen	1 x per week
– Groen: maaien, snoeien, kappen, e.d.	aantal x per jaar; afhankelijk van het soort groen
– Rioolreiniging: reinigen kolken	2 x per jaar
– Onderhoud Gemaal De Weel	2 x per jaar
– Sloot maaien	2 x per jaar
– Sloot korven	1 x per jaar
– Wassen verkeersborden	1 x per jaar
– Weginspectie + versterken levensduur wegdek	1 x per 2 jaar
– Baggeren sloot	1 x per 10 jaar
– Rioolinspectie	1 x per 12 jaar
– Vervangen verkeersbord	1 x per 15 jaar