

Vught



WOONWAGENBELEID 2023 BIJLAGE 1.A HET GEMEENTELIJK BELEIDSKADER

Inhoudsopgave

1.	Beleidskader gemeentelijk woonwagen- en standplaatsenbeleid – BZK	2
2.	Financiële plicht – middelen voor standplaatsen	3
2.1.	Rol gemeente.....	3
2.2.	Begripsbepalingen	3
3.	Handelingsperspectief Regio Noordoost Brabant	4
3.1.	Standplaatsen in Noordoost Brabant, nul inventarisatie	5
3.2.	Rol gemeente.....	6
4.	Beleid en beleidskaders	7
4.1.	Brandveiligheid	7
4.2.	Huurafhankelijk recht van opstal.....	8
4.3.	Bestemmingsplan	8
4.4.	Omgevingsvergunning	8
4.5.	Uitgangspunten illegaal in gebruik genomen gemeentegrond en terugvordering.....	9
4.6.	Wooncarrière.....	9
4.7.	Oplossing 1: biogas of warmtenet op het nieuwe gedeelte van de woonwagenlocatie	9
4.8.	Oplossing 2: ontheffing wet VET	10
4.9.	Huur, koop en erfpacht met recht van koop	10
4.10	Woonwagenstandplaatsen en het 'Didam arrest'	10
4.11	Omvang standplaatsen	11
4.12	Gelijke omvang standplaatsen.....	11
4.13	Handhaving.....	12
4.14	Gereserveerde Mantelzorg.....	13
4.15	Communicatie met de woonwagenbewoners.....	14
4.16	Aanduiding provincie: 'Beleidsregel maatwerk omgevingskwaliteit'	14

1. Beleidskader gemeentelijk woonwagen- en standplaatsenbeleid – BZK

Het beleidskader ‘Gemeentelijk woonwagen- en standplaatsenbeleid’ geeft een visie op het standplaatsenbeleid dat in lijn is met het mensenrechtelijk kader voor de culturele identiteit van Roma, Sinti en woonwagenbewoners. Dit document is tot stand gekomen in samenspraak met de Vereniging Nederlandse Gemeenten (VNG), het Interprovinciaal Overleg (IPO), Aedes en vertegenwoordigers van Roma, Sinti en woonwagenbewoners. Het betreft een ‘beleidskader’ en is dus geen ‘beleidsregel’. Het stuk is dan ook geen wet c.q. heeft (vooralsnog) geen juridische gevolgen. Het beleidskader geeft richting en bevat landelijke uitgangspunten, waardoor opvolging wenselijk is. De gemeente Vught zal grotendeels de adviezen in dit beleidskader volgen, maar loopt ook tegen beperkingen aan. Zo kan zij de corporatie niet dwingen tot overname.

Concreet geeft het beleidskader aan:

1	De gemeente stelt het beleid voor woonwagens en standplaatsen vast als onderdeel van het volkshuisvestingsbeleid.	Opstellen woonwagenbeleid
2	Het beleid dient voldoende rekening te houden met en ruimte te geven voor het woonwagenleven van woonwagenbewoners.	Implementeren mensenrechtelijk kader
3	De behoefte aan standplaatsen moet in kaart worden gebracht.	Inventarisatie woonbehoefte
4	Corporaties voorzien in de huisvesting van woonwagenbewoners voor zover deze tot de doelgroep behoren.	woningcorporatie
5	De afbouw van standplaatsen is niet toegestaan (behoudens uitzonderlijke omstandigheden) zolang er behoefte is aan standplaatsen.	De leeggevallen standplaatsen worden opnieuw ingevuld
6	Een woningzoekende Roma, Sinti of woonwagenbewoner die dit wenst, moet binnen redelijke termijn kans maken op een standplaats.	Landelijk gemiddelde benodigde inschrijftijd is zo’n 7 jaar

NB: Een door de woningcorporaties in het leven geroepen BV of stichting is aan dezelfde regels gebonden als de woningcorporaties zelf.

Het beleidskader helpt gemeenten bij de invulling van het lokale woonwagenbeleid die let op de cultuur van woonwagenbewoners, de bewoners beschermt tegen discriminatie en voldoende rechtszekerheid biedt. De ontwikkeling van het aantal standplaatsen wordt door de minister gemonitord. De Vereniging van Nederlandse Gemeenten (VNG) heeft in mei 2021 een speciale Wegwijzer woonwagenbeleid uitgebracht.

BZK: ‘Programma een thuis voor iedereen’: Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening 24-05-2022

Accent op woonruimte

De aandachtsgroep woonwagenbewoners heeft vaak minder tot geen behoefte aan zorg en ondersteuning, wel hebben zij specifieke woonwensen. Voor deze groep zijn er ook aanvullende programma’s vanuit de stakeholders. Naar schatting betreft dit 60.000 – 70.000 mensen die - in termen van het Europese Hof voor de Rechten van de Mens (EHRM) - deel uitmaken van één van de culturele groepen waarbij de woonwagen onderdeel is van de culturele identiteit. De ministeries van BZK, VWS, SZW, J&V en OCW, de VNG, het IPO en Aedes pakken samen de huisvestingsproblematiek van aandachtsgroepen op. Het programma legt hiermee het brede fundament voor het verbeteren van de huisvesting voor kwetsbare mensen en mensen die hun leven (opnieuw) willen opbouwen. Diverse acties uit dit programma, zoals het invoeren van integrale woonzorgvisies voor alle aandachtsgroepen, zijn ook ondersteunend voor studenten, arbeidsmigranten en woonwagenbewoners.

2. Financiële plicht – middelen voor standplaatsen

De gemeente zal, indien uitbreiding wenselijk is, in eerste instantie onderzoeken of dit mogelijk is op de reeds bestaande woonwagenlocaties. Mocht dit niet het geval zijn dan zal de gemeente een locatieonderzoek (laten) uitvoeren voor locaties waar de nog benodigde woonwagenstandplaatsen kunnen worden gerealiseerd. De gemeente gaat met Charlotte van Beuningen in gesprek om huurstandplaatsen met huurwoonwagens aan te leggen en te exploiteren voor die mensen uit de doelgroep woonwagenbewoners die qua inkomen tot de primaire doelgroep van de corporaties behoren. Het betreft de huishoudens met een inkomen tot aan de huurtoeslaggrens.

Voor woonwagenbewoners die qua inkomen niet tot de doelgroep van de corporaties behoren, zal de gemeente in standplaatsen moeten voorzien. Daar de gemeente geen verhuurder wil zijn van woonruimte, wordt geadviseerd om aan de rechthebbenden de grond bouwrijp in erfpacht aan te bieden of te verkopen, opdat zijzelf voor de aanleg en inrichting van de standplaats zorgen.

2.1. *Rol gemeente*

Uit het beleidskader 'Gemeentelijk woonwagen- en standplaatsenbeleid' van het Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties d.d. 12 juli 2018 (bijlage 1.d) valt het volgende te concluderen:

- De gemeente zorgt voor een stuk grond waar de bestemming 'woonwagenbewoning' op zit;
- De woningcorporatie zorgt voor de aanleg van de standplaatsen, het verstrekken van huurwoonwagens en de exploitatie ervan.
- De gemeente zal zorgen voor voldoende participatiemogelijkheden voor bewoners en omwonenden.

Hierbij dient de kanttekening te worden gemaakt dat de woningcorporatie alleen hoeft te zorgen voor diegenen die tot haar doelgroep behoren, dus mensen beneden de sociale inkomensgrens. Dit betekent dat de gemeente zorg zal moeten dragen voor de levering van een standplaats voor deze mensen. Dit zal alsdan gebeuren op basis van koop-koop of erfpacht met recht van koop.

2.2. *Begripsbepalingen*

- a. Afstammingsbeginsel – het beginsel dat een standplaats die vrijkomt weer beschikbaar komt, maar in voorrang verstrekt wordt aan mensen die afstammen van oudsher woonwagenbewoners. Standplaatszoekenden die aantonen dat zij van generatie op generatie woonwagenbewoner zijn, krijgen bij de toewijzing voorrang op niet-woonwagenbewoners.

Bij de integratie van de regelgeving inzake de huisvesting van woonwagenbewoners in de Huisvestingswet per 1 maart 1999, zijn op uitdrukkelijk verzoek van de Tweede Kamer in die wet bepalingen opgenomen (artikel 2, derde en vierde lid, van die wet) op grond waarvan woonwagenbewoners tot 1 januari 2003 voorrang kregen bij de toewijzing van standplaatsen.

Reden hiervoor was de vrees dat het vervallen van het zogenoemde afstammingsbeginsel de woonwagenbewoners - door de schaarste aan nieuwe standplaatsen - in een ongunstige positie zou brengen. Zij zouden immers concurrentie vanuit de 'burgerbevolking' kunnen krijgen. Deze tijdelijke voorrangsregeling op basis van de Huisvestingswet liep met ingang van 1 januari 2003 van rechtswege af.

De gemeente Vught voert, mede naar aanleiding van het rapport van de Nationale Ombudsman (mei 2017) dit afstammingsbeginsel weer in. Er zijn immers in verhouding minder standplaatsen beschikbaar dan reguliere huurwoningen. Het respecteren van het afstammingsbeginsel is daarmee verschoven van een wettelijke plicht (tot 2003) naar beleidspraktijk anno 2017. Deze praktijk waarborgt dus in beginsel dat standplaatsen in principe behouden blijven voor woonwagenbewoners.

- b. Beheerder – degene die namens de verhuurder contactpersoon is voor de huurders/. De beheerder verzorgt het beheer en onderhoud van de standplaatsen en huurwoonwagens.
- c. Huishouden – een alleenstaande, dan wel twee of meer personen die een (duurzame) gemeenschappelijke huishouding voeren of willen gaan voeren.
- d. Huurder – persoon aan wie een verhuurder tegen betaling en voor bepaalde of onbepaalde tijd huurgenot

- van een zaak (standplaats met voorzieningengebouw en eventueel een huurwoonwagen) verschaft.
- e. Huurovereenkomst – de overeenkomst tussen de huurder en de verhuurder van de standplaats al dan niet met huurwoonwagens en toebehoren, waarin de huurbepalingen voor de standplaats zijn geregeld.
 - f. Mantelzorg – intensieve zorg of ondersteuning, die niet in het kader van een hulpverlenend beroep wordt geboden aan een hulpbehoevende, ten behoeve van zelfredzaamheid of participatie, rechtstreeks voortvloeiend uit een tussen personen bestaande sociale relatie, die de gebruikelijke hulp van huisgenoten voor elkaar overstijgt, en waarvan de behoefte met een verklaring van een door de gemeente aangewezen sociaal-medisch adviseur kan worden aangetoond.
 - g. Medehuurder – andere huisgenoten van huurder, als medehuurder erkend door verhuurder, zoals partners die samenwonen maar niet getrouwd zijn en geen geregistreerd partnerschap hebben.
 - h. Lijst geregistreerde standplaatszoekenden – een vorm van ‘wachtlIJst’ van geregistreerde standplaatszoekenden binnen de gemeente Vught, zoals bedoeld in paragraaf 3.2.
 - i. Locatie – elk van de woonwagencentra in de gemeente Vught.
 - j. Standplaats – een kavel die is bestemd voor het plaatsen van een woonwagen, waarop voorzieningen aanwezig zijn die op het leidingnet van de openbare nutsbedrijven, van andere instellingen of van gemeenten kunnen worden aangesloten (*artikel 1, laatste gedachtestreep, sub C van de Woningwet.*).
 - k. Standplaatszoekende – een persoon, die op de lijst geregistreerde standplaatszoekenden staat.
 - l. Verhuurder – de gemeente Vught.
 - m. WachtlIJst – de lijst geregistreerde standplaatszoekenden.
 - n. Woningcorporaties – woningcorporaties spelen bij de huisvesting van deze bewonersgroep een belangrijke rol vanwege de overdracht van standplaatsen en woonwagens door gemeente aan de corporatie(s). Afhankelijk van de individuele vraag kan op diverse wijzen aan de woonwensen van woonwagenbewoners tegemoet worden gekomen, variërend van woonwagens op standplaatsen tot (andere) vormen van wonen in groeps- of familieverband.
 - o. Woonwagens – voor bewoning bestemd gebouw dat is geplaatst op een standplaats en in zijn geheel of in delen kan worden verplaatst, zoals omschreven in artikel 1, laatste gedachtestreep, sub B van de Woningwet. Een versteende woonvorm geplaatst op een woonwagenstandplaats, een prefabwoning, chalet of houtskeletbouwwoning wordt in dit beleid ook gezien als woonwagens.

3. Handelingsperspectief Regio Noordoost Brabant

In 2019 hebben in de regio Noordoost Brabant 17 gemeenten en 10 corporaties samen ervoor gekozen (naar aanleiding van het beleidskader van BZK) een regionaal handelingsperspectief op te stellen met betrekking tot inschrijving, toewijzing en het realiseren van standplaatsen. Zij proberen te komen tot één centraal inschrijfpunt: ‘Woonservice’ om dubbele inschrijving te voorkomen zodat er daadwerkelijk inzicht ontstaat in de behoefte aan standplaatsen en woonwagens. Hierbij is het afstammingsbeginsel leidend. Zij streven naar 1,3 standplaats per 1.000 woningen.

In Noordoost Brabant is gekozen voor een regionale aanpak omdat:

- dit voor transparantie zorgt voor de standplaatszoekenden;
- de grotere gemeenten de kleinere gemeenten kunnen helpen, samen staan de gemeenten sterk(er);
- de veronderstelling is dat een groot deel van de behoefte regionaal is georiënteerd en dat dit dus vraagt om een regionale aanpak;
- daarmee een waterbedeffect tussen de gemeenten voorkomen kan worden;
- één centraal inschrijfpunt voor woonwagenstandplaatszoekenden (en eenduidige toewijzingscriteria) transparant en efficiënt is;
- daarmee niet elke gemeente zelf het wiel hoeft uit te vinden;
- daarmee kennis en ervaring ten aanzien van specifieke aspecten van deze doelgroep met elkaar kan worden gedeeld.



Figuur 1 - Kaartje van de gemeenten in de Regio Noordoost Brabant (maart 2020)

Ook de corporaties in Noordoost Brabant hebben dus deelgenomen aan de opstelling van het regionaal handelingsperspectief, te weten: Area, Brabant Wonen, JOOST, Mooiland, Peelrand Wonen, Stichting Woonveste, Wonen Vlieringsbeek, Woonmeij, Woonwijze, Charlotte van Beuningen en Zayaz.

3.1. Standplaatsen in Noordoost Brabant, nul inventarisatie

De eerste stap in de implementatie van het woonwagenbeleid was een nul inventarisatie in de regio. De gemeenten hebben in 2019 hun informatie over het op dat moment aanwezige aantal locaties en standplaatsen aangeleverd. Zie de onderstaande tabel.

Aantal locaties en standplaatsen per gemeente (maart 2020):

Gemeente	Aantal woonwagenlocaties	Aantal beschikbare standplaatsen	Aantal standplaatsen per 1.000 woningen
Bernheze	4	18	1,4
Boekel	1	1	0,2
Boxmeer	0	0	0,0
Boxtel	1	14	1,0
Cuijk	2	9	0,8
Grave	1	5	0,9
Haaren	2	6	1,0
Heusden	4	24	1,3
Landerd	1	3	0,5
Meierijstad	3	7	0,2
Mill en Sint Hubert	1	6	1,3
Oss	14	69	1,7
's-Hertogenbosch	14	190	2,6
St Anthonis	2	6	1,3
St Michielsgestel	1	10	0,8
Uden	1	3	0,2
Vught	2	16	1,4
Totaal	54	387	1,3

In Noordoost Brabant zijn in 2019 totaal 387 standplaatsen, een gemiddelde van 1,3 standplaatsen per 1.000 woningen. Enkel in de toenmalige gemeente Boxmeer waren geen woonwagenlocaties meer aanwezig. In 60% van de gemeenten is meer dan één woonwagenlocatie.

Gemeente Vught na herindeling	Aantal woonwagenlocaties	Aantal standplaatsen
Huidige aantal	3	19
Totaal		19

Mocht de gemeten behoefte aanleiding zijn voor het realiseren van extra standplaatsen, dan zal in eerste instantie gekeken worden of op de bestaande woonwagenlocaties nog extra standplaatsen mogelijk zijn. Mocht dat niet het geval zijn en is er dus behoefte aan een nieuwe woonwagenlocatie, dan zal eerst gekeken worden of dit binnen de eigen gemeente c.q. kern mogelijk is. Lukt dit niet dan wordt in regionaal verband gekeken naar gemeenten waar het aantal standplaatsen nu lager is dan gemiddeld in de regio.

Voor Noordoost Brabant wordt uitgegaan van 1,3 standplaatsen per 1.000 woningen. Pas nadat lokale invulling niet mogelijk is gebleken zal het regio breed besproken worden. Daarbij wordt rekening gehouden met de familieverbanden van woonwagenbewoners op de huidige en toekomstige woonwagenlocaties.

3.2. *Rol gemeente*

Tot op heden heeft de gemeente naast haar publiekrechtelijke rol ook een privaatrechtelijke rol ten aanzien van de huisvesting van de doelgroep woonwagenbewoners: 'de gemeente in haar rol als verhuurder van standplaatsen'. Hiervoor is separaat 'Verhuurbeleid woonwagens en standplaatsen 2023' opgesteld.

Uit het beleidskader 'Gemeentelijk woonwagen- en standplaatsenbeleid' van het Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties d.d. 12 juli 2018 (bijlage 1.d) valt het volgende te concluderen:

- De gemeente zorgt voor een stuk grond waar de bestemming 'woonwagenbewoning' op zit;
- De woningcorporatie zorgt voor de aanleg van de standplaatsen, het verstrekken van huurwoonwagens en de exploitatie ervan.

Hierbij dient de kanttekening te worden gemaakt dat de woningcorporatie alleen hoeft te zorgen voor diegenen die tot haar doelgroep behoren, dus mensen beneden de sociale inkomensgrens. Dit betekent dat de gemeente zorg zal moeten dragen voor de levering van een standplaats voor deze mensen. Dit zal alsdan gebeuren op basis van koop-koop of erfpacht met recht van koop.

4. Beleid en beleidskaders

4.1. Brandveiligheid

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

De brandveiligheid van woonwagens en woonwagenlocaties dient te voldoen aan de bouwtechnische eisen zoals geformuleerd in het vigerende Bouwbesluit/BBL. Zowel voor nieuwbouw als bestaande bouw geldt dat er maximaal vier woonwagens en nevenfuncties met een totale gebruiksoppervlakte van maximaal 1.000 m² in een brandcompartiment (een duidelijk gekaderd gebied) mogen liggen.

Als het gaat om de branddoorslag en brandoverslag zit er veel verschil tussen nieuwbouw en bestaande bouw. Voor nieuwbouw geldt dat de weerstand tegen branddoorslag en brandoverslag van een woonwagen naar een andere woonwagen ten minste 30 minuten is. Bij de bepaling van deze weerstand wordt uitgegaan van een identieke maar spiegel symmetrisch op een afstand van 5 meter geplaatste woonwagen (BB2012 artikel 2.84 lid 9). Ook geldt er een weerstand tegen branddoorslag en brandoverslag van een brandcompartiment naar een ander brandcompartiment van tenminste 30 minuten of de afstand tussen een brandcompartiment en een ander brandcompartiment is tenminste 5 meter. (BB2012 artikel 2.84 lid 10).

Bij bestaande bouw is de weerstand tegen branddoorslag en brandoverslag van een brandcompartiment naar een ander brandcompartiment tenminste 20 minuten of is de afstand tussen een brandcompartiment en een ander brandcompartiment tenminste 5 meter. (BB2012 artikel 2.90 lid 3)

Woonwagens zijn in de loop de jaren vergroot (bijvoorbeeld door twee zogeheten VRO-woonwagens tegen elkaar te plaatsen) of zijn vervangen door grotere chalets. Dit lijkt in eerste instantie een eenvoudige manier om meer standplaatsen en woonwagens binnen dezelfde locatie te realiseren. Het vergroot echter in hoge mate het risico op brandoverslag, omdat lang niet altijd de benodigde afstand tussen woonwagens wordt behouden.

Een dergelijke clustering van woonwagens is enkel een reële optie als ter compensatie extra aandacht wordt gegeven aan brandveiligheidsmaatregelen (bijvoorbeeld het gebruik van brandwerend materiaal, opstellen zorgvuldig brandbestrijdingsplan en ontruimingsplan). De situatie op de huidige woonwagenlocaties wordt verder besproken. De nadruk ligt hier op het waar nodig toevoegen van brandveiligheidszones en het opdelen van een locatie in brandveiligheidscompartimenten.

Vigerende bestemmingsplannen en brandveiligheid

Er kan een nieuw (paraplu)bestemmingsplan of een separaat projectbesluit voor de bestaande woonwagencentra worden opgesteld of dit wordt meegenomen bij de nieuwe omgevingsvisie.

Op basis van deze voorgenoemde bestemmingsplanwijziging kan een brandveilige plaatsing van (clusters van) woonwagens in de praktijk nog beter worden afgedwongen. Maar ook met de huidige bestemmingsplannen kan in de meeste gevallen al 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 zonder dat daarvoor de benodigde brandveiligheidsvoorzieningen zijn getroffen.

In een brandcompartiment liggen maximaal 4 woonwagens met bijbehorende nevenfuncties. Het gebruiksoppervlakte van de wagens inclusief de nevenfuncties bedraagt niet meer dan 1000m². Tussen 2 brandcompartimenten (2 clusters van maximaal 4 woonwagens) geldt er een weerstand tegen brandoverslag en branddoorslag van tenminste 30 minuten, of de afstand tussen deze 2 clusters is 5 meter. Daarnaast geldt dat tussen 2 woonwagens (gezien tussen de 2 clusters) een afstand zit van 5 meter waarbij deze afstand wordt bepaald op basis van spiegelsymmetrie. Kortom:

De eis die een verzekering oplegt om ook binnen een brandcompartiment tussen woonwagens tenminste 5 meter afstand te behouden is niet iets waar de gemeente op hoeft/kan handhaven. In een

bestemmingsplan kunnen wij hier alleen qua positionering van de bouwvlakken rekening mee houden. Als we dat doen kan de gemeente wel handhavend optreden¹.

4.2. Huurafhankelijk recht van opstal

Het vestigen van een huurafhankelijk recht van opstal door de gemeente op die huurstandplaatsen waarop een eigendomswoonwagen is geplaatst, is noodzakelijk voor een heldere scheiding van verplichtingen en verantwoordelijkheden, bijvoorbeeld op het gebied van verzekeringen en belastingen. Dit vloeit ook voort uit een arrest van de Hoge Raad en is mede nodig zodat OZB² belastingen rechtstreeks aan de eigenaar van de woonwagens kunnen worden opgelegd en ook om verticale natrekking te voorkomen (*'de eigenaar van de grond is ook eigenaar van de hierop geplaatste opstallen c.q. woonwagens'*).

De kosten van het notarieel vestigen van een huurafhankelijk 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 woonwageneigenaar c.q. eigenaar van een eigendomswoonwagen na de vestiging van dit recht OZB zal moeten gaan betalen.

4.3. Bestemmingsplan

Het bestemmingsplan is tot de inwerkingtreding van de Omgevingswet (1-1-2024) het gemeentelijk instrument, waarin de gebruiks- en bouwmogelijkheden van alle openbare en particuliere gronden binnen de gemeentegrenzen zijn geregeld. Het uitgangspunt is dat aanvragen om een omgevingsvergunning in principe aan het bestemmingsplan moeten voldoen. Na de inwerkingtreding van de Omgevingswet vormen alle geldende bestemmingsplannen van de gemeente Vught, samen met de Bruidsschat van het Rijk, het tijdelijk Omgevingsplan. Dit wordt dan het toetsingskader, totdat het nieuwe Omgevingsplan wordt vastgesteld.

De gronden van de bestaande woonwagenlocaties zijn opgenomen in bestemmingsplannen en hebben daarin hun eigen bepalingen. Bij uitbreiding van het aantal woonwagenstandplaatsen op bestaande locaties zal nader bekeken worden of er een wijziging van het bestemmingsplan noodzakelijk is, of dat dit mogelijk is met een (uitgebreide) vergunningprocedure.

Voor eventuele nieuwe woonwagenlocaties zal de gemeente één of meerdere stukken grond specifiek bestemmen voor de woonwagenstandplaatsen. Voor deze nieuwe woonwagenlocaties zullen (nieuwe) planregels worden opgesteld over de bouw- en gebruiksmogelijkheden. Deze regels worden vastgelegd in een nieuw omgevingsplan. Daarna volgt het de ontwikkeling en inrichting van de locatie(s).

4.4. Omgevingsvergunning

Het nieuwe woonwagenbeleid vormt een nieuw ijkmoment om, in die gevallen waarin een bouwwerk is gebouwd zonder of in afwijking van de omgevingsvergunning of in strijd met het bestemmingsplan, te bepalen of de gemeente als bevoegd bestuursorgaan daartegen wenst op te treden.

Handhaving is – ongeacht de eigendomssituatie – een gemeentelijke publieke taak, waarbij de beginselplicht tot handhaving voorop staat.

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

Indien een omgevingsvergunning dient te worden aangevraagd zal de benodigde omgevingsvergunning worden aangevraagd door het College, als eigenaar van de gronden. Het College zal voor de benodigde stukken voor de aanvragen zorgen, zoals een situatietekening van de locatie. De volgende uitgangspunten zullen hierbij in acht worden genomen:

¹ Om de brandveiligheid conform het Bouwbesluit 2012 te kunnen garanderen dient de gedoogde situatie op 'Olmenlaan 17A' zo spoedig mogelijk beëindigd te worden.

² OZB = Onroerendezaakbelasting

1. Voor alle op het ijkmoment bestaande woonwagens zal een omgevingsvergunning moeten worden uitgevraagd, behoudens die woonwagens die er al voor 1995³ stonden of woonwagens van na 1995 waarvoor reeds een omgevingsvergunning is verleend.
2. Voor de bijgebouwen die aanwezig zijn op het ijkmoment zal voor het maximaal 33m² (4 x 3 = 12 m² berging, en 7 x 3 = 21 m² bebouwingszone eigen opstallen) een omgevingsvergunning dienen te worden aangevraagd. Deze bijgebouwen moeten ook aan de overige eisen van het bestemmingsplan voldoen. In overleg met de huurder van de standplaats zal de situatietekening worden opgesteld voor wat betreft de bijgebouwen die al dan niet gelegaliseerd kunnen worden.
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 en bijgebouwen die na het ijkmoment worden gebouwd, verbouwd of waarvoor anderszins vergunningsplichtige activiteiten plaatsvinden, zal een aanvraag omgevingsvergunning door de eigenaar van de woonwagen moeten worden gedaan. Deze aanvragen worden getoetst aan het dan geldende bestemmingsplan en aan de dan geldende eisen van het Bouwbesluit.

4.5. *Uitgangspunten illegaal in gebruik genomen gemeentegrond en terugvordering*

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

Indien huurders de niet te vergunnen opstallen niet zelf verwijderen, zal een formele handhavingstraject worden doorlopen waarbij het slopen op kosten van de betreffende huurder gebeurt, met voor hen de mogelijkheid van bezwaar en beroep.

4.6. *Wooncarrière*

Huizenbewoners kopen een huis. Eerst beginnen ze met huren, huren vervolgens iets groters, kopen dan hun eerste (starters)woning en groeien door naar de koop van een reguliere eengezinswoning of vrijstaande woning.

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

Echter, sinds 01-01-2021 zijn de BENG-eisen verplicht c.q. worden alleen nog maar standplaatsen aangelegd die aardgas vrij zijn. Een bestaande woonwagen ombouwen is én zeer lastig (de constructie is hier niet op berekend) én zeer kostbaar. Het hele systeem van de wooncarrière stort in. Bestaande (tweedehands)woonwagens kunnen niet meer worden doorverkocht en zijn dus feitelijk weinig tot niets meer waard.

Hoe moet een starter dan beginnen? Als hij geluk heeft kan hij een standplaats met huurwoonwagen huren, maar zal vanaf dat moment nooit meer zelf een kapitaal kunnen opbouwen voor een eigen woonwagen, omdat er simpelweg geen standplaatsen beschikbaar zijn. En de corporatie zit er ook niet op te wachten dat een huurder na vijf jaar zegt: "neem de woonwagen maar terug, ik ga een eigen woonwagen kopen". Een dilemma dus.

4.7. *Oplossing 1: biogas of warmtenet op het nieuwe gedeelte van de woonwagenlocatie*

Als de gemeente de woonwagencultuur en de hierbij passende vorm van wooncarrière wil respecteren, dan is de oplossing gelegen in maken van een uitzondering. Ongelijke gevallen, ongelijk behandelen. Als de nieuwe woonwagenstandplaatsen worden aangesloten op biogas, het warmtenet of stadsverwarming, dan kan het systeem van de wooncarrière blijven bestaan en zijn er veel minder huurwoonwagens benodigd.

³ In 1995 werd het ook voor woonwagens verplicht om over een bouwvergunning te beschikken.

4.8. **Oplossing 2: ontheffing wet VET**

Een ander alternatief is als er een ontheffing wordt aangevraagd op de wet VET (= *Wet Voortgang Energietransitie*). Alleen het college van burgemeester en wethouders van de gemeente mag, als daar goede redenen voor zijn, bepalen dat er voor een bepaald perceel of een bepaald gebied een uitzondering wordt gemaakt en dat daar wel een gasaansluiting mag komen. De hoofdregel is dat de gasaansluitplicht niet geldt voor nieuwbouw. Hierop zijn twee uitzonderingen. De gasaansluitplicht geldt toch wel als:

- Voor het bouwwerk vóór 1 juli 2018 de aanvraag voor een vergunning is ingediend;
- Het bouwwerk in een gebied komt dat een college van burgemeester en wethouders heeft aangewezen als een gebied waar aansluiting op het gastransportnet strikt noodzakelijk is om zwaarwegende redenen van algemeen belang.

Let wel, de plaatsen woonwagens zijn in de regel van voor 2018, dus golden toen nog niet de BENG-eisen (= *Bijna Energie Neutraal Gebouw*) c.q. het gasloos maken van de woonwagens.

De ACM (= *Autoriteit Consument & Markt*) houdt het gasregister bij waar nieuwbouw als uitzondering toch op verzoek op gas aangesloten moet worden.

4.9. **Huur, koop en erfpacht met recht van koop**

Variant 1. Huur

Huurstandplaats met huurwoonwagen via de woningcorporatie=> Deze behoort tot de sociale kernvoorraad => kan nooit worden gekocht.

Variant 2. Koop

Bouwrijpe kavel / zelf inrichten standplaats => eigen woonwagen + berging plaatsen.

Voorwaarden voor verkoop nieuwe standplaatsen

1. De standplaats wordt verkocht in bouwrijpe staat, voor een marktconforme waarde die wordt bepaald door taxatie. De taxateur wordt door de gemeente aangewezen.
2. Bewoner regelt de financiering (spaargeld, lening via bank of familie/vrienden).
3. Alle (te plaatsen) opstallen dienen uiteindelijk te zijn vergund of kunnen worden gelegaliseerd.
4. De standplaats blijft het hoofdverblijf van de koper (zelfbewoningsplicht);
5. Als men de standplaats in eigendom heeft en men deze wil doorverkopen, dan moet deze de eerste 10 jaar eerst te koop worden aangeboden aan de gemeente ('kwalitatief beding / kettingbeding'). Dit is bedoeld om te voorkomen dat de verkoopprijzen enorm stijgen. Na de periode van 10 jaar mag de bewoner de standplaats alleen verkopen aan standplaatszoekenden uit de wachtlijst van Vught, en indien dit niet tot verkoop leidt, mag alleen doorverkocht worden aan kopers die voldoen aan het afstammingsbeginsel in lijn van de toewijzingsverordening. Dit wordt vastgelegd in de koopakte middels een kwalitatief beding dan wel kettingbeding. Doel van deze voorwaarden is om de culturele identiteit op een woonwagenlocatie zo veel als mogelijk te behouden.

4.10 **Woonwagenstandplaatsen en het 'Didam arrest'**

De Hoge Raad heeft in het zogeheten Didam arrest geconcludeerd dat als een overheidslichaam het voornemen heeft een aan hem toebehorende onroerende zaak te verkopen, er ruimte moet worden geboden aan (potentiële) gegadigden om mee te dingen naar deze onroerende zaak indien er meerdere gegadigden zijn voor de aankoop van de desbetreffende onroerende zaak of redelijkerwijs te verwachten is dat er meerdere gegadigden zullen zijn (gebaseerd op het gelijkheidsbeginsel).

Gelijkheidsbeginsel en objectieve, toetsbare en redelijke criteria

De Hoge Raad stelt dat het vaststellen van het aantal (potentiële) gegadigden moet gebeuren met inachtneming van objectieve, toetsbare en redelijke criteria. Algemeen geldende beleidsdocumenten die zijn bekendgemaakt, al dan niet aangevuld met specifieke voorwaarden voor de betreffende locatie, maken deel uit van die selectiecriteria.

In de uitspraak concludeert de Hoge Raad verder dat een overheidslichaam vanwege het gelijkheidsbeginsel, teneinde gelijke kansen te realiseren, een passende mate van openbaarheid moet verzekeren met betrekking tot de beschikbaarheid van de onroerende zaak, de selectieprocedure, het

tijschema en de toe te passen selectiecriteria. Het overheidslichaam moet zijn voornemen tot verkoop tijdig voorafgaand aan de verkoop op zodanige wijze bekend te maken dat eenieder daarvan kennis kan nemen, waarbij het dient te motiveren waarom naar zijn oordeel op grond van de hiervoor bedoelde criteria (*zie de toewijzingsverordening*) bij voorbaat vaststaat of redelijkerwijs mag worden aangenomen dat er slechts één serieuze gegadigde in aanmerking komt.

Omdat de uitspraak is gebaseerd op een algemeen beginsel van behoorlijk bestuur, het gelijkheidsbeginsel, is de uitspraak mede van toepassing op andere uitgiftevormen zoals uitgifte in erfpacht, verhuur en verkoop.

Belang van zorgvuldig beleid en transparantie daarover

Wat betekent deze uitspraak voor de gemeente Vught die mogelijk in extra woonwagendstandplaatsen wil voorzien? Vooral voor onderhandse verkopen worden de criteria objectief, toetsbaar en redelijk nog belangrijker. Beleidsstukken kunnen helpen bij het maken van keuzes voor onderhandse verkopen.

Het zorgvuldig opstellen en uitvoeren van beleid, binnen de kaders van de wet en volgens eerder vastgestelde beginselen en met duidelijke communicatie met de doelgroep (in principe de geïnteresseerden), zorgt ervoor dat de gemeente naar vertrouwen kan handelen. Alle belanghebbenden (gemeente, standplaatszoekenden, derden) zijn gebaat bij een transparant verdeelsysteem van schaarse woonwagendstandplaatsen.

Het voorliggende Woonwagenbeleid gemeente Vught dient dit doel. Zoals gezegd is er bij het opstellen uitvoerig gebruik gemaakt van diverse handreikingen, zoals 'Beleidskader gemeentelijk woonwagen- en standplaatsenbeleid' (Ministerie BZK) en 'Wegwijzer gemeentelijk woonwagen- en standplaatsenbeleid' (VNG). De daarin vastgestelde beginselen worden in dit beleidsdocument verder geduid, gewogen en opvolging aan gegeven.

4.11 Omvang standplaatsen

De gemiddelde standplaats in Nederland heeft een aanzienlijk groter kaveloppervlak dan de gemiddelde betaalbare huurwoning. Veel standplaatsen hebben een oppervlakte van ongeveer 250 tot 300 m², het gemiddelde kaveloppervlak van een tussenwoning is ongeveer 130 m² en van een appartement 75 m². Daar komt bij dat de doelgroep woonwagenbewoners in Nederland, vergeleken bij de groep reguliere woningzoekenden, relatief beperkt is; in totaal tussen de 30.000 tot 40.000 woonwagenbewoners.

Het verschil in kaveloppervlak kent meerdere redenen. Ten eerste hebben de meeste woonwagens slechts één bouwlaag, waardoor meer ruimte nodig is voor dezelfde gebruiksruimte. Een woonwagen is uitgelegd over één verdieping; alles is gelijkvloers, dus de slaapkamers en badkamer bevinden zich ook op de begane grond. Tegenwoordig ziet men ook meer woonwagens met een kapverdieping verschijnen. In deze kap zitten alsdan de kinderslaapkamers annex studeerkamers, waardoor zij hun huiswerk e.d. niet in de woonkamer hoeven te maken waar de TV meestal aanstaat.

Ten tweede verschillen woonwagens bouwtechnisch van reguliere woningen. Woonwagens kunnen in zijn geheel of in delen worden verplaatst. Woonwagens zijn feitelijk houtskeletbouw en daardoor brandgevoeliger dan woningen die uit steen en/of beton zijn opgetrokken. De bijkomende brandveiligheidseisen uit het bouwbesluit resulteren in grotere onderlinge afstanden. Zo moet worden voorzien in brandgangen en is 5 meter afstand tussen woonwagens verplicht. Ook gaat een deel van het kaveloppervlak op aan de benodigde draai-ruimte voor de plaatsing van de woonwagen.

Het bouwbesluit staat toe dat vier woonwagens in een brandcompartiment staan, met een kleinere afstand tot elkaar dan de genoemde 5 meter. De aanbeveling is dit echter niet te doen omdat woonwagenbewoners hun woonwagen in dit geval niet kunnen verzekeren tegen brandschade.

4.12 Gelijke omvang standplaatsen

De behoefte van de erkende cultuur van de woonwagenbewoners kenmerkt zich door het wonen in een woonwagen en door het in familieverband samenwonen op een woonwagenlocatie. Het wonen in familieverband is het hoogste goed binnen de woonwagencultuur. In deze cultuur groeit de koopwoonwagen mee met de levensfase en/of het vermogen van de bewoner. Een starter begint met een

eenvoudige en/of tweedehands woonwagengroeit in stappen door naar een grotere en/of nieuwere woonwageng.

De aanbeveling is om nieuw aan te leggen standplaatsen even groot te laten zijn als reeds aanwezige standplaatsen of, in het geval van een nieuwe locatie, deze allen even groot te maken. Er wordt geen onderscheid gemaakt in koop- of huurstandplaatsen. Hierdoor wordt het wonen in familieverband geborgd. Dit betekent dat bijvoorbeeld opa en oma, de ouders en de kinderen, ooms en tantes, neven en nichten naast elkaar / bij elkaar wonen. Hierbij wordt niet gekeken naar inkomen. Dit houdt in dat de ene een standplaats koopt, en dat de ander een huurstandplaats krijgt toegewezen.

4.13 Handhaving

Onvergonde opstallen, legalisatie

Het nieuwe woonwagengbeleid vormt een nieuw ijkmoment om, in die gevallen waarin op de vier bestaande woonwagenglocaties een bouwwerk is gebouwd zonder en/of in afwijking van de omgevingsvergunning of in strijd met het bestemmingsplan, te bepalen of de gemeente als bevoegd bestuursorgaan daartegen wenst op te treden.

Handhaving is – ongeacht de eigendomssituatie – een gemeentelijke publieke taak, waarbij de beginselplicht tot handhaving voorop staat. In het kader van de handhaving zal steeds moeten worden bepaald of de overtreding te legaliseren 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 of er sprake is van bijzondere omstandigheden die het afzien van handhaven rechtvaardigen.

De volgende uitgangspunten zullen hierbij in acht worden genomen:

1. Voor alle op het ijkmoment bestaande woonwagens zal een omgevingsvergunning moeten worden uitgevraagd, behoudens die woonwagens die er al voor 1995 stonden of woonwagens van na 1995 waarvoor reeds een omgevingsvergunning is verleend.
2. Voor de onvergonde bijgebouwen die aanwezig zijn op het ijkmoment zal een omgevingsvergunning dienen te worden aangevraagd. Deze bijgebouwen moeten ook voldoen aan de overige eisen van het bestemmingsplan en bouwbesluit 2012/Bbl. In overleg met de huurder van de standplaats zal de situatietekening worden opgesteld voor wat betreft de bijgebouwen die al dan niet kunnen worden gelegaliseerd.
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.
4. Voor woonwagens en bijgebouwen die na het ijkmoment worden gebouwd, verbouwd of waarvoor anderszins vergunningsplichtige activiteiten plaatsvinden, zal een aanvraag omgevingsvergunning door de eigenaar van de woonwagen moeten worden gedaan. Deze aanvragen worden getoetst aan het dan geldende bestemmingsplan en aan de dan geldende eisen van het Bouwbesluit.
5. Tevens zal er worden gehandhaafd bij herhaaldelijk geconstateerde overlast.

Onvergonde opstallen, verwijdering

Indien legalisatie van onvergonde opstallen op bestaande woonwagenglocaties niet wenselijk of mogelijk is, zal de gemeente het publiekrechtelijke spoor bewandelen: bewoners waarschuwing versturen voor de onvergonde opstallen. Indien bewoners de niet te vergunnen opstallen zelf niet verwijderen, zal een formeel handhavingstraject worden doorlopen waarbij het slopen op kosten van de bewoner gebeurt, met voor hen de mogelijkheid van bezwaar en beroep. Indien nodig zal in de toekomst hetzelfde spoor worden bewandeld op nieuwe woonwagenglocatie(s).

In het Woonwagengbeleid gemeente Vught worden toercaravans en andere kampeermiddelen zoals omschreven in artikel in APV Artikel 4:17, niet gezien als woonwagens. Voor het bewonen van toercaravans op woonwagengstandplaatsen zal daarom geen omgevingsvergunning worden afgegeven. Indien een woonwagengbewoner in een toercaravan op een van de woonwagenglocaties woont, zal ook in deze de gemeente het publiekrechtelijke spoor bewandelen, zoals hierboven is uiteengezet. Bij handhaving van een situatie waarbij sprake is van strijdigheid met de APV geldt dat het bestuursorgaan onder meer een redelijke belangenafweging moet verrichten. Dat houdt in dat bij de vraag of bevoegdheid tot handhaving bestaat er ook wordt gekeken of het bestuursorgaan in algemene zin inspanningen verricht om standplaatsen te

creëren. Indien echter sprake is van een gedoogsituatie door het bestaan van een mantelzorgrelatie, dan zal de gemeente dit belang afwegen tegen andere belangen, bijvoorbeeld het waarborgen van de bouwtechnische kwaliteit van een woonruimte (Bouwbesluit), brandveiligheid, openbare veiligheid, bescherming van de gezondheid en het al dan niet toestaan van vergelijkbare woonvormen (zoals Tiny Houses op wielen, flexwoningen, e.d.).

Terugvordering van illegaal in gebruik genomen gemeentegrond

Bij sommige standplaatsen op de drie bestaande woonwagenlocaties is mogelijk sprake van illegaal grondgebruik. Deze gronden zijn overwegend in eigendom van de gemeente. Indien werkelijk sprake is van illegaal in gebruik genomen gemeentegrond, dan zal de gemeente het privaatrechtelijke spoor bewandelen en de bewoners mededelen dat de grond zal worden teruggevorderd. Indien nodig zal in de toekomst hetzelfde spoor worden bewandeld op nieuwe woonwagenlocaties.

4.14 Gereserveerde Mantelzorg

- *Wanneer staat geregistreerd dat een standplaatshuurder (met een eigendoms-woonwagen) wordt verzorgd door een van zijn familieleden (kind of kleinkind), dan spreken we van gereserveerde mantelzorg. Indien de huurder van de standplaats waaraan de gereserveerde mantelzorg is toegekend komt te overlijden of vanwege gezondheidsredenen moet vertrekken uit zijn of haar woonwagen, zal de standplaats eenmalig worden toegewezen aan de bij de gemeente geregistreerde mantelzorger. Daarbij wordt niet gekeken naar de wachtlijst. Dit voorkomt dat een eigen woonwagen dient te worden ontmanteld en verwijderd. Dat zou namelijk kapitaalvernietiging voor de nabestaanden zijn. Deze uitzondering geldt alleen bij de eigendomsconstructie huurstandplaats met eigendomswoonwagen;*
- *De corporatie kan een door de gemeente aangewezen kandidaat alleen afwijzen als deze kandidaat bij een corporatie een woning huurt, de vrijgekomen huurstandplaats wenst te huren maar geen positieve verhuurdersverklaring kan afgeven (maximaal 3 maanden oud).*

De term Mantelzorg is in de Wet Maatschappelijke Ondersteuning (WMO) als volgt gedefinieerd: “Hulp ten behoeve van zelfredzaamheid, participatie, beschermd wonen, opvang, jeugdhulp, het opvoeden en opgroeien van jeugdigen en zorg en overige diensten als bedoeld in de Zorgverzekeringswet, die rechtstreeks voortvloeit uit een tussen personen bestaande sociale relatie en die niet wordt verleend in het kader van een hulpverlenend beroep”.

Bij woonwagens mag echter geen bouwwerk opgericht worden als mantelzorgvoorziening. Deze bepaling staat in het Besluit omgevingsrecht (Bor artikel 2, lid 3, sub 3g van bijlage II). Wel mag er een mantelzorgvoorziening plaatsvinden vanuit een vergund gebouw op hetzelfde perceel (artikel 2, lid 22 van het Bor). Een nieuwe, bebouwde mantelzorgvoorziening op hetzelfde perceel mag wel vergunningsvrij voor bouwen worden geplaatst, onder voorwaarde dat dit gebouw in overeenstemming is met het bestemmingsplan (artikel 3, lid 1 Bor).

Ook hier geldt ook het adagium van de Nationale Ombudsman: “Ongelijke gevallen dienen ongelijk te worden behandeld”. Aangezien bij woonwagens geen bouwwerk mag opgericht worden als mantelzorgvoorziening, wordt gekozen voor ‘gereserveerde mantelzorg’. Deze term heeft geen wettelijke basis.

De gemeente Vught verstaat er het volgende onder: “Mantelzorg, anders bedoeld dan hetgeen hier boven staat beschreven, geboden door de ouder of het (klein)kind van de direct of in de toekomst hulpbehoevende bewoner, ten behoeve van de zelfredzaamheid, die de gebruikelijke hulp van huisgenoten overstijgt. De huurder van een standplaats waarop een eigen woonwagen is geplaatst kan een (klein)kind of ouder aanwijzen die als mantelzorger fungeert. Deze verklaring dient bij de verhuurder geregistreerd te zijn”.

Waarom is het systeem van gereserveerde mantelzorg nodig?

De term gereserveerde mantelzorg is door enkele gemeentes geïntroduceerd in beleidstukken om huurstandplaatsen met eigendomswoonwagens als het ware ‘in aanvulling op’ het reguliere huurrecht, te beschermen en toe te laten komen aan kinderen en/of kleinkinderen van woonwagenbewoners (die dus grond huren en een eigen woonwagen erop hebben staan). Normaliter zou bij het einde van de huur van de standplaats, de familieleden of nabestaanden de standplaats schoon en leeg moeten opleveren. De

eigendomswoonwagen dient dan te worden verwijderd terwijl de wagen een opgebouwd kapitaal vertegenwoordigt dat bij verwijdering weinig meer waard is.

In de praktijk gebeurde dit nooit omdat de wagen (en de onderliggende huurovereenkomst van de standplaats) werd overgenomen door een van de nabestaanden. Dit werd onderling geregeld. Aangezien tegenwoordig alles onderbouwd en vastgelegd dient te worden, zijn gemeentes op zoek gegaan naar alternatieven zodat het oude overdraag-systeem aan familieleden wel kan doorgaan, met behoud van bestuurlijke/juridische dekking. Dit alternatief is dus het 'gereserveerde mantelzorg' systeem.

Wat houdt gereserveerde mantelzorg concreet in?

De huurder van de standplaats waarop een eigendomswoonwagen is geplaatst en een van zijn familieleden (kind of kleinkind) komen schriftelijk overeen dat de een de gereserveerde mantelzorger is van de ander. Indien de huurder van de standplaats waaraan de gereserveerde mantelzorg is toegekend komt te overlijden of om moverende redenen vertrekt, zal de standplaats eenmalig met voorrang worden toegewezen aan de bij de verhuurder geregistreerde mantelzorger, ongeacht zijn of haar rangorde op de Lijst geregistreerde standplaatszoekenden. Dit voorkomt dat een eigendomswoonwagen dient te worden ontmanteld en verwijderd, wat kapitaalvernietiging tot gevolg heeft voor de erven (familieleden of nabestaanden).

4.15 Communicatie met de woonwagenbewoners

In gesprek zijn en blijven voor begrip en gedragenheid

De ervaring bij de gemeente Vught en ook andere gemeenten is dat een-op-een gesprekken de beste manier zijn om contact te maken met bewoners van woonwagenlocatie. Grote plenaire bijeenkomsten zijn niet effectief.

Er is een coördinator woonwagenzaken als contactpersoon namens de gemeente. Deze contactpersoon heeft met vrijwel alle bewoners van de standplaatsen en ingeschrevenen op de belangstellendenlijst individueel gesproken. De coördinator heeft in kaart gebracht wat de wensen en behoeften zijn van de huidige woonwagenbewoners. Resultaat hiervan is dat de verwachtingen en afspraken over en weer helder zijn.

4.16 Aanduiding provincie: 'Beleidsregel maatwerk omgevingskwaliteit'

Beleidsregel tot het vaststellen van uitgangspunten voor de beoordeling van de fysieke tegenprestatie voor het versterken van omgevingskwaliteit zoals opgenomen in de Interim omgevingsverordening Noord-Brabant.

Standplaats woonwagen

Als fysieke tegenprestatie, qua omvang gelijk aan de tegenprestatie van een ruimte voor ruimte kavel, gelden voor de standplaats van een woonwagen, de volgende criteria:

1. Voor een standplaats van een woonwagen binnen een bestaand woonwagencentrum is geen tegenprestatie vereist;
2. Voor een standplaats in het landelijk gebied, tegen het bestaand woonwagencentrum, geldt per standplaats een bijdrage in het versterken van omgevingskwaliteiten ter hoogte van €20.000,-;
3. Er is geen sprake van een stedelijke ontwikkeling;
4. Als tegenprestatie kunnen fysieke maatregelen worden ingezet zoals benoemd in hoofdstuk 3 van deze beleidsregel.

Een woonwagen valt onder de definitie 'woning', maar is wel voorzien voor een speciale doelgroep. Op zichzelf beschouwd betreft een woonwagencentrum een woonvoorziening, er is geen sprake van een collectieve woonvorm. Als sprake is van een groot aantal (>11 woningen) gelden de regels voor stedelijke ontwikkelingen. Zo niet, betreft het de bouw van een woning in het landelijk gebied, waarvoor een tegenprestatie is vereist.

Voor deze doelgroep is er een bijzondere taakstelling vanuit de gemeente. Het betreft ook een afwijkende marktwaarde. Tot slot betreft het een geringe standplaats in vergelijking met een woonbestemming (vaak 1000 m² of groter) en een geringe inhoudsmaat. Vanuit de doelgroep en zorgvuldig ruimtegebruik is het logisch dat de mogelijkheden worden gezocht op of aansluitend bij een bestaand woonwagencentrum (in plaats van het inrichten van een nieuw woonwagencentrum). Voor de realisatie van een standplaats voor

een woonwagen in het landelijk gebied is maatwerk met betrekking tot de omgevingskwaliteit opgenomen in deze beleidsregel. De tegenprestatie bedraagt €20.000,- per standplaats, te betalen door de gemeente.