

WOONWAGENBELEID MIDDEN-DRENTHE 2020



GEMEENTE MIDDEN-DRENTHE

Inhoudsopgave

1.	Voorwoord	4
2.	Inleiding	5
2.1.	Aanleiding	5
2.2.	Huidige situatie	5
2.3.	Achtergrond algemeen	5
2.4.	Achtergrond lokaal	6
2.5.	Landelijk beleidskader 'Gemeentelijk woonwagen- en standplaatsenbeleid'	6
2.6.	Inventarisatie woonbehoefte	6
2.7.	Begripsbepalingen	7
2.8.	Juridische verplichting	7
2.9.	Gevolgen beleidskader 'gemeentelijk woonwagen- en standplaatsenbeleid' van BZK	7
2.10.	Moreel verplicht - beoogd maatschappelijk effect/doelstelling	8
2.11.	Rol gemeente	8
3.	Doelstelling 'Woonwagenbeleid Midden-Drenthe 2020'	9
3.1	Doelstelling	9
3.2	Meetbare resultaten eind 2022	10
4.	Beleid en beleidskaders	10
4.1	Brandveiligheid	10
4.2	Huurafhankelijk recht van opstal	10
4.3	Bestemmingsplan	11
4.4	Omgevingsvergunning	11
4.5	Uitgangspunten illegaal in gebruik genomen gemeenteground en terugvordering	12
4.6	Relatie met overig beleid, projecten en processen	12
5.	Uitvoering woonwagenbeleid	12
5.1	Uitvoeringsplan woonwagenlocatie Klateringerweg te Beilen	12
5.2	Uitvoering woonwagenbeleid	12
6.	Beleidskeuzes	13

1. Voorwoord

Geachte lezer,

Voor U ligt het 'Woonwagenbeleid Midden-Drenthe 2020' geldend voor de woonwagencentra gelegen binnen de gemeente Midden-Drenthe. In het derde kwartaal van 2019 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.

De gemeente blijft wel een duidelijke taak op het gebied van het handhaven van regelgeving houden. Tevens wil de gemeente bevorderen dat woonwagenbewoners volwaardig deelnemen aan de Midden-Drenthe samenleving. Daartoe is de uitdaging voor de gemeente om hiervoor initiatieven te ontwikkelen. Dit zal op een later moment in overleg met het Sociale Domein in een separaat 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 Midden-Drenthe 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 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 aan de slag te gaan. Zorgvuldig, gefaseerd, maar ook zichtbaar!

.....
Mieke Damsma
Portefeuillehouder Woonwagenzaken
gemeente Midden-Drenthe

2. Inleiding

2.1. Aanleiding

De woonwagendstandplaatsen van de gemeente maken onderdeel uit van het gemeentelijk vastgoed.

Veel woonwagens zijn in het verleden overgedragen aan de bewoners, maar tegelijkertijd zijn er geen opstalrechten gevestigd. Daarnaast ontbreken bij diverse opstallen op de woonwagenlocatie Klateringerweg nog de benodigde omgevingsvergunningen.

De verhuur van standplaatsen zou niet anders mogen zijn dan de verhuur van een huurwoning van een corporatie. 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 de woningcorporatie(s).

'Normalisatie' wil zeggen dat woonwagenbewoners niet alleen dezelfde rechten hebben als de overige inwoners van de gemeente Midden-Drenthe, 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 twee woonwagenterreinen op haar grondgebied met in totaal 12 standplaatsen en 1 gedoogde standplaats. Het gaat om de volgende woonwagenlocaties:

Locatie standplaatsen	Kern	standplaats	huurwoonwagen	eigen woonwagen
Klateringerweg	Beilen	10/11*	0	10
Rolhof	Westerbork	2	0	2
		12/13	0	12

* De 11^e plek is een gedoogde standplaats...

- Alle standplaatsen met eventuele bergingen c.q. sanitaire units zijn eigendom van de gemeente;
- De gemeente heeft geen huurwoonwagens in eigendom.
- Er zijn 12 - 13 woonwagens in particulier bezit.

2.3. Achtergrond algemeen

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.

2.4. Achtergrond lokaal

Aan vier gedoogde bewoners werd op 17 juli 2016 een tijdelijke omgevingsvergunning verleend voor het plaatsen van vier woonwagens op tijdelijk gecreëerde standplaatsen. Deze tijdelijke omgevingsvergunning liep af op 1 augustus 2019. Tijdens deze periode zou uitbreiding plaatsvinden, zo was de bewoners toegezegd.

Gezien de diverse besluiten die in het verleden zijn genomen, in combinatie met de opdracht om het gesprek aan te gaan met de bewoners en om de integraliteit te bevorderen, is besloten tot het opstellen van woonwagenbeleid. Het uitgangspunt is dat de in het verleden genomen besluiten worden gerespecteerd, maar worden herijkt voor zover nodig.

Middels het vastleggen van woonwagenbeleid wil de gemeente aangeven hoe zij een genormaliseerde situatie willen bereiken en wat hieronder wordt verstaan.

2.5. Landelijk 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*) in juli 2018 met een begeleidende brief naar de Tweede Kamer heeft gestuurd. Het document is opgesteld in samenspraak met de Vereniging Nederlandse Gemeenten (VNG), het Interprovinciaal Overleg (IPO), Aedes, vertegenwoordigers van gemeenten 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 de minister gemonitord.

2.6. Inventarisatie woonbehoefte

Het op te stellen woonwagenbeleid moet aansluiten op het mensenrechtelijk kader. De doelgroep moet echter geen uitzonderingspositie krijgen ten opzichte van anderen. Als uit de inventarisatie woonbehoefte blijkt dat er behoefte is aan meer standplaatsen, dan zal men net als anderen moeten wachten; er geldt een redelijke termijn¹. Een standplaats is immers een schaars goed.

Er zal naar aanleiding van de inventarisatie woonbehoefte een lijst met geregistreerde standplaatszoekenden worden opgesteld, waarbij voor nu en in de toekomst niet alleen de eigen lokale lijst, maar ook die vanuit de regio zal worden gemonitord.

Het College voor de Rechten van de Mens (CRM) hanteert in zijn oordelen de volgende definitie van woonwagenbewoners: *"woonwagenbewoners die zich van generatie op generatie als zodanig manifesteren en die zich beschouwen als een bevolkingsgroep met een van andere bevolkingsgroepen te onderscheiden cultuur"*. Onder genoemde definitie rekent het CRM zowel woonwagenbewoners die afstammen van Roma en Sinti, als afstammelingen van klassieke 'reizigers'. De groep 'kermisexploitanten' komt weer voort uit de groep 'reizigers'.

De gemeente kiest in het kader van de afbakening van de 'doelgroep' voor een meer pragmatische oplossing. In essentie, zo laat ook de definitie van woonwagenbewoners van het CRM zien, verwijst afstamming in dit verband naar mensen die in een woonwagen wonen en deel uitmaken van een familie die van generatie op generatie in een woonwagen woont of heeft gewoond. De gemeente kan daarom

¹ Wat er precies wordt bedoeld met een 'redelijke termijn' is nergens gedefinieerd. Landelijk is hier veel discussie over. Gemiddeld genomen gaat men uit van zeven jaar.

voor de peiling van de woonbehoeften van deze groep en voor het aanbrengen van een rangorde op de wachtlijst volstaan met het vaststellen van het woonadres van betrokkene, zijn ouders en/of grootouders.

Zowel tijdens de individuele gesprekken als middels een schriftelijke enquête is de woonbehoefte geïnventariseerd. Hieruit blijkt dat er 13 standplaatszoekenden zijn binnen de gemeente, waarvan vier personen een omgevingsvergunning hebben voor een tijdelijke standplaats en enkele personen samen zullen wonen op één standplaats.

Conclusie: Er is een behoefte aan tien extra standplaatsen op de Klateringerweg te Beilen.

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*);
- *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

Met het ontbreken van afdoende adequate bestemmingsplanregels (*diverse 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 uitvoeringsplan per individueel woonwagencentrum dient een einde te maken aan eventuele ongewenste situaties en de zo gewenste uitbreiding mogelijk gemaakt.

2.9. Gevolgen beleidskader ‘gemeentelijk woonwagen- en standplaatsenbeleid’ van BZK

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 Midden-Drenthe zal grotendeels de adviezen in dit beleidskader volgen, maar loopt ook tegen beperkingen aan. Zo kan zij de corporaties niet dwingen tot overname.

Concreet

1. De gemeente stelt het beleid voor woonwagens en standplaatsen vast als onderdeel van het volkshuisvestingsbeleid;
2. Het beleid zal voldoende rekening te houden met en ruimte te geven voor het woonwagenleven van woonwagenbewoners;
3. Hiervoor is nodig dat de behoefte aan standplaatsen helder is²;
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.

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

² Eind oktober 2019 zijn met standplaatszoekenden individuele gesprekken gevoerd aan de hand van een vaste vragenlijst. De ingevulde vragenlijst is door de geïnterviewde standplaatszoekenden ondertekend.

A. Vanuit het landelijk beleidskader: bij een eventueel benodigde uitbreiding van het aantal standplaatsen bestemt de gemeente een stuk grond als 'Wonen-Woonwagendplaats'. De woningcorporaties 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 dienen te 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. Vooralsnog heeft de gemeente hier echter nog geen plannen toe.

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. De woonwagencultuur is al lange tijd met Midden-Drenthe 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 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 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 Koninkrijksrelaties 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 Midden-Drenthe 2020’

De gemeente Midden-Drenthe 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 aanzicht;
- 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 bereikbaarheid 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 de gemeente mag worden verwacht.

Voor bewoners die in woonwagens wonen gelden dezelfde rechten, maar ook plichten conform die gelden voor iedere andere burger binnen de gemeente Midden-Drenthe. 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. De op termijn vrijkomende standplaatsen worden toegewezen volgens de wachtlijst/lijst geregistreerde standplaatszoekenden.

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, worden de woonwagenlocaties 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 2022, zal de verbijzondering van deze doelgroep worden beëindigd.

3.2 Meetbare resultaten eind 2022

Gewenste resultaten eind 2022

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

Aanvullend gewenste resultaten (loopt na 2022 verder)

10. De woningcorporaties zorgen voor de exploitatie, het beheer en het onderhoud van de huurstandplaatsen op de woonwagencentra;
11. Uitkeringsgerechtigden worden actief begeleid, zoals gebruikelijk;
12. 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.

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

4. Beleid en beleidskaders

4.1 Brandveiligheid

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

D. De woonwagenlocaties voldoen aan de regels brandveiligheid Bouwbesluit 2012.

4.2 Huurafhankelijk recht van opstal

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 OZB³ belastingen rechtstreeks aan de eigenaar van de woonwagen kunnen worden opgelegd en ook om verticale natrekking te voorkomen ('*de eigenaar van de grond is ook eigenaar van de hierop geplaatste opstallen c.q. woonwagens*').

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

³ OZB = Onroerendezaakbelasting

E. Op huurstandplaatsen met een eigen woonwagen wordt notarieel een huurafhankelijk recht van opstal gevestigd.

4.3 Bestemmingsplan

Locatie standplaatsen	Kern	Toegestaan aantal	Bestemmingsplan
Klateringeweg	Beilen	10	NL.IMRO.1731.Beilen-VST1
Rolhof	Westerbork	2	NL.IMRO.1731.Westerbork-VST1
Totaal		12	

Indien gekozen wordt voor een uitbreiding van het aantal standplaatsen aan de Klateringeweg te Beilen, zal het desbetreffende bestemmingsplan dienen te worden aangepast.

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 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.

Aan de hand van deze inventarisatie zullen de benodigde omgevingsvergunningen worden aangevraagd door het College, 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 moeten worden uitgevraagd, behoudens die woonwagens die er al voor 1995⁴ stonden.
2. Voor de bijgebouwen die aanwezig zijn op het ijkmoment zal voor het maximaal 36 m² 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 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 soms onvoldoende 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 2003 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 een aanvraag omgevingsvergunning door de

⁴ In 1995 werd het ook voor woonwagens verplicht om over een bouwvergunning te beschikken.

eigenaar van de woonwagons 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 Relatie met overig beleid, projecten en processen

Landelijk

- WABO beleid;
- Vigerend Bouwbesluit;
- Huisvestingswet;
- Woningwet;
- Wet Milieubeheer;
- Rapport 'Woonwagengebruiker 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 Koninkrijksrelaties d.d. 12-07-2018;

Regionaal

- Afstemming gewenst met de omringende gemeenten;
- Zo mogelijk eenduidig beleid met kleine lokale verschillen.

Lokaal

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

5. Uitvoering woonwagenbeleid

5.1 Uitvoeringsplan woonwagenlocatie Klateringerweg te Beilen

Voor de woonwagenlocatie Klateringerweg te Beilen wordt een uitvoeringsplan opgesteld. De basis voor het uitvoeringsplan is dit beleidsdocument. Het is de bedoeling om aan te geven wat er moet gebeuren en wat de verwachte kosten zijn.

Er wordt een schetsontwerp gemaakt waarbij (indien mogelijk) rekening wordt gehouden met wensen vanuit de omwonenden. De benodigde kosten voor de benodigde herinrichting / renovatie worden inzichtelijk gemaakt.

Het uitvoeringsplan (inclusief financiële paragraaf) wordt in het 1^e kwartaal van 2020 aan het College ter besluitvorming aangeboden.

5.2 Uitvoering woonwagenbeleid

In grote lijnen kan het projectteam dat 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. Beleidskeuzes

- A. Vanuit het landelijk beleidskader: bij eventueel benodigde uitbreiding van het aantal standplaatsen bestemt de gemeente een stuk grond als 'Wonen-Woonwagenstandplaatsen'. De woningcorporaties 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 meetbare resultaten (§ 3.2) zijn eind 2022 bereikt.
- D. D woonwagenlocaties voldoen aan de regels brandveiligheid Bouwbesluit 2012.
- E. Op huurstandplaatsen met een eigen woonwagen wordt notarieel een huurafhankelijk recht van opstal gevestigd.