

# Woonwagen- en standplaatsenbeleid Molenlanden 2025

*Geldend vanaf 01-01-2025*

## Inhoud

Woonwagen- en standplaatsenbeleid.....	1
gemeente Molenlanden 2025 .....	1
Inhoud .....	2
1. Inleiding .....	3
2. Achtergrond.....	3
Wat is de achtergrond van de huidige woonwagewoners in Molenlanden? .....	3
Wat is de achtergrond van de woonwagewoners landelijk?.....	3
3. Visie .....	4
Wat is de gemeentelijke visie op wonen in relatie tot woonwagens? .....	4
4. Behoeft.....	4
Welke behoefte is er in de gemeente aan woonwagens en standplaatsen? .....	4
5. Eisen .....	5
Wat zijn de eisen aan een toekomstige locatie? .....	5
Aansluiting bij bestaande kernen .....	5
Uitnodigend karakter.....	5
Kleinschalige locatie .....	6
Wat zijn de eisen aan de woonwagens/standplaatsen? .....	6
6. Rolverdeling.....	6
7. Verkoop en verhuur.....	6
Hoe gaat de gemeente om met grondverkoop? .....	7
Hoe gaan we om met huur en verhuur? .....	7
Welke (eigendoms)constructies zijn mogelijk? .....	8
8. Duurzaamheid .....	8
Welke eisen worden aan de woonwagens gesteld op het gebied van duurzaamheid? .....	8
Bijlage 1: Verdere informatie woonwagencultuur en oorsprong.....	10
Woonwagencultuur .....	10
Waar komen we vandaan? .....	10

## 1. Inleiding

Voor u ligt het woonwagen- en standplaatsenbeleid van de gemeente Molenlanden. Dit document bevat een korte omschrijving van de geschiedenis van woonwagencultuur en bevat de inhoud van het nieuwe beleid. Het maakt concreet hoe we op praktische punten aan de slag gaan met het uitvoeren en opvolgen van het woonwagen- en standplaatsenbeleid. Erkenning en waardering voor de woonwagencultuur is hierin de leidraad.

### Totstandkoming beleid

Dit beleid is opgesteld in overleg met de huidige woonwagenbewoners en de drie woningcorporaties. Volledige participatie heeft daarom plaatsgevonden.

### Definities

#### *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. De onderscheidende cultuur verwijst naar mensen die in een woonwagen wonen (specifieke woonwijze) en deel uitmaken van een familie die van generatie op generatie bij elkaar op een locatie en in een woonwagen woont of heeft gewoond (in familieverband samenwonen op een woonwagenlocatie). Bron: College voor de Rechten van de Mens. Advies aan BZK d.d. 23-03-2018.

#### *Woonwagenstandplaats*

Een kavel dat bestemd is 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, zoals omschreven in artikel 1, laatste gedachtestreep, sub C van de Woningwet.

#### *Woonwagen*

Een voor bewoning bestemd zijnde gebouw dat is geplaatst op een standplaats en dat in zijn geheel of in delen kan worden verplaatst, zoals omschreven in artikel 1, laatste gedachtestreep, sub B van de Woningwet. Een prefab woning, chalet of houtskeletbouwwoning wordt in dit beleid ook gezien als woonwagen.

## 2. Achtergrond

### ***Wat is de achtergrond van de huidige woonwagenbewoners in Molenlanden?***

Nederland telt naar schatting 50.000 woonwagenbewoners, die bestaan uit Sinti en Roma (twee etnische groepen, die oorspronkelijk uit het buitenland komen) en nakomelingen van Jeniche reizigers uit de ons omringende landen die ooit met een reizend beroep in hun onderhoud voorzagen (zoals scharenslijpers, venters, kermisexploitanten, circusartiesten en seizoenarbeiders). Deze laatste groep wordt daarom ook wel aangeduid als 'reizigers' en omvat het grootste deel van de woonwagenbewoners. Precieze aantallen zijn lastig te geven, omdat ook veel mensen die zich woonwagenbewoner voelen in de loop der jaren, al dan niet gedwongen, in een gewoon huis zijn gaan wonen.

Binnen Molenlanden bevindt zich 1 woonwagenlocatie. De familie in Molenlanden behoort tot de groep Jeniche en wonen sinds 1976 in Arkel. In Arkel zijn op het moment van vaststelling van dit beleid 9 standplaatsen.

### ***Wat is de achtergrond van de woonwagenbewoners landelijk?***

Nederland telt zo'n 1.150 woonwagencentra (met in totaal bijna 9.000 standplaatsen) in 370 gemeenten. Het tekort aan standplaatsen wordt geschat op minimaal 4.000. In 1999 is de Woonwagenwet ingetrokken en werd het woonwagenbeleid gedecentraliseerd. In de jaren die volgden, hanteerden veel gemeenten een afbouwbeleid ook wel 'uitsterfbeleid' genoemd: steeds minder standplaatsen voor woonwagens, bewoners moesten naar gewone woonhuizen

verhuizen. Dit beleid was niet in overeenstemming met de rechten van de mens. Een aanpassing was noodzakelijk. In 2014 oordeelde het Europees Hof voor de Rechten van de Mens dat de eigen cultuur van woonwagenebewoners gerespecteerd moet worden en dat overheden verplicht zijn om die levensstijl te faciliteren. Eind 2014 uitte ook het Nederlandse College voor de Rechten van de Mens scherpe kritiek op het uitsterfbeleid. Het verklaarde zelfs dat gemeenten en woningcorporaties zich discriminerend gedragen jegens 'een etnische groep die zich onderscheidt vanwege hun cultuur'. Woonwagenebewoners klaagden bij de Nationale Ombudsman over het tekort aan standplaatsen, voor henzelf en hun kinderen. Die riep de overheid in 2017 in een kritisch rapport op de fundamentele rechten van woonwagenebewoners te respecteren. Al die kritiek leidde ertoe dat de minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties (BZK) in 2018 een nieuw beleidsplan voor gemeenten lanceerde over het waarborgen van de culturele identiteit van woonwagenebewoners, getiteld 'Landelijk beleidskader gemeentelijk woonwagene en standplaatsenbeleid'. Dit beleidskader geeft gemeenten handvatten om lokaal c.q. regionaal beleid te maken.

### **3. Visie**

#### ***Wat is de gemeentelijke visie op wonen in relatie tot woonwagene?***

De gemeentelijke visie staat voor prettig wonen, werken en recreëren in een inclusieve samenleving. De Toekomstvisie 2030 heeft hier nadrukkelijk aandacht voor. In onze samenleving staat gezondheid voorop en zijn alle inwoners even belangrijk. In Nederland streven wij ernaar een inclusieve samenleving te zijn; iedereen doet -binnen de eigen cultuur- mee in onze maatschappij én neemt zijn of haar verantwoordelijkheid als inwoner. Om hieraan bij te dragen en te realiseren werkt de gemeente nauw samen met interne en externe belanghebbenden. We staan in verbinding met bewoners in alle kernen, waaronder ook woonwagenebewoners en omwonenden. Door woonwagenebewoners goed te leren kennen en regelmatig contact met hen te onderhouden, krijgen wij meer inzicht in hun specifieke woonbehoefte. De kennis en ervaring van de woonwagencultuur die wij in dit bewustwordingsproces opdoen, is belangrijk en bepalend voor een juiste omslag in het beleid. Het uitgangspunt bij het opstellen van beleid is namelijk dat voor woonwagenebewoners dezelfde rechten, maar ook dezelfde plichten gelden als voor iedere andere inwoner binnen de gemeente Molenlanden. Gemeente Molenlanden biedt de ondersteuning die nodig is en die inwoners mogen verwachten van de gemeente. Onderdeel daarvan is een woonwagenebeleid dat in overeenstemming is met mensenrechtelijke uitgangspunten en de voorwaarden vanuit het landelijk beleid door het Ministerie BZK.

Het woonwagenebeleid moet bijdragen aan de gemeentelijke visie zoals hierboven genoemd en wordt daarom onderdeel van het huisvestingsbeleid. We voegen het woonwagene- en standplaatsenbeleid toe aan ons reguliere huisvestingsbeleid. Het beleid houdt rekening met mensenrechten en heeft aandacht voor de culturele identiteit van Roma, Sinti, reizigers en woonwagenebewoners. Het woonwagenebeleid is gebaseerd op het beleidskader BZK en is aangevuld met aanbevelingen voortkomend uit het adviesrapport 'Een thuis voor iedereen'. En de wegwijzer van de VNG. Dat rapport is opgesteld door de interbestuurlijke werkgroep 'versterking beleid huisvesting aandachtsgroepen' (BZK). Hierin staat onder andere dat er een integraal beleid nodig is dat over méér dan alleen standplaatsen gaat.

### **4. Behoefte**

#### ***Welke behoefte is er in de gemeente aan woonwagene en standplaatsen?***

##### ***Behoefteonderzoek in 2017***

In 2017 is in opdracht van de gezamenlijke bestuurders van gemeente Molenlanden en woningcorporatie KleurrijkWonen gestart met een onderzoek naar de behoefte aan woonwagene en standplaatsen in de gemeente Molenlanden. Het behoefteonderzoek is de opmaat geweest naar nieuw woonwagene- en standplaatsenbeleid. Hiermee gaven de gemeente en woningcorporatie gehoor aan de oproep van het ministerie van BZK om meer ruimte te geven aan de woonwagencultuur. Het ministerie verwacht van

gemeenten dat zij voorzien in voldoende woonwagendstandplaatsen. De gemeenten hebben een zorgplicht voor de huisvesting van inwoners waaronder ook woonwagendbewoners. Het beleidskader geeft aan dat corporaties voorzien in de huisvesting van woonwagendbewoners voor zover deze tot de doelgroep behoren. Corporaties dragen zorg voor de aanleg van standplaatsen en de bouw van woonwagens.

De uitgangspunten uit het Woonwagendbeleid van corporatie KleurrijkWonen zijn verwerkt in dit beleidsplan. De gemeente heeft een duidelijke taak, namelijk op het gebied van het vaststellen van gemeentelijk (woonwagend)beleid en het handhaven van regelgeving. Daarnaast zal de gemeente moeten bevorderen dat woonwagendbewoners hun culturele identiteit kunnen blijven beleven en tegelijkertijd volwaardig deelnemen aan de Molenlandse samenleving. Het behoefteonderzoek, dat in 2017 is uitgevoerd, laat een behoefte zien van in totaal 16 standplaatsen. Op korte termijn ging het om een behoefte van 6 nieuwe standplaatsen (op dat moment waren er 6 standplaatsen). In 2020 is met de woonwagendbewoners afgesproken dat aan de Dorpsweg in Arkel (huidige locatie) uitgebreid wordt naar niet meer dan 12 standplaatsen en specifiek voor de kinderen en kleinkinderen van de huidige bewoners. In de Woonzorgvisie 2024-2028 staat de ambitie beschreven om op korte termijn te komen tot uitbreiding met 6 standplaatsen om tegemoet te komen aan de behoefte. Inmiddels zijn er in september 2023 3 standplaatsen gerealiseerd, waardoor gekomen wordt tot in totaal 9 standplaatsen Dit zijn woonwagendbewoners die voldoen aan het afstammingsbeginsel.

De gemeente Molenlanden heeft de ambitie om binnen de kortst mogelijke tijd, conform het gedane behoefteonderzoek, te voldoen aan de opdracht van BZK. Te weten: “het leveren van een bovenmatige inspanning om voldoende plaatsen te realiseren.

De huidige wachtlijst bedraagt 7 woonwagendbewoners. De laatste 3 standplaatsen van de in totaal 6 standplaatsen moeten nog gerealiseerd worden. De gemeente gaat hierover vanaf september 2024 en op basis van de wachtlijst in gesprek met de woningcorporaties om in 2024 te komen tot realisatie. Na realisatie bestaat de wachtlijst uit 4 standplaatszoekenden.

### ***Nieuw behoefteonderzoek in 2027***

Gezien de in kaart gebrachte behoefte op dit moment is te voorzien dat nieuwe woonwagens en standplaatsen nodig zijn in de toekomst. In 2027 zal opnieuw een behoefte onderzoek worden gedaan om te bekijken welke acties wel al dan niet moeten worden genomen. Tot in ieder geval 2027 wordt geen nieuwe locatie ontwikkeld. De uitkomst van het behoefteonderzoek zal (waar nodig) gebruikt worden om in 2028 tot een herijking van het beleid te komen.

## **5. Eisen**

### ***Wat zijn de eisen aan een toekomstige locatie?***

#### **Aansluiting bij bestaande kernen**

Bij het aanwijzen en inrichten van eventuele nieuwe locaties gaan we uit van een inclusieve samenleving. Waarbij huidige omwonenden en nieuwe bewoners goed met elkaar samenleven. Daarom realiseren we nieuwe locaties binnen de bestaande dorpen/kernen. Bij de afweging om te komen tot een nieuwe locatie is de landschappelijke kwaliteit een belangrijk element.

#### **Uitnodigend karakter**

Bij de ontwikkeling van een nieuwe woonwagendlocatie wordt rekening gehouden met het open karakter van de locatie en het liefst met een groene erfafscheiding. Dus geen nieuw park aan een doodlopende weg, maar in verbinding met de kern. Het moet voor omwonenden normaal en uitnodigend voelen om op de woonwagendlocatie te komen.

## **Kleinschalige locatie**

Nieuwe woonwagenlocaties zijn kleinschalig en kennen een maximale grootte van 3 tot maximaal 6 woonwagens. Het concrete aantal plekken per locatie is mede afhankelijk van de familiebanden. Bij nieuwe locaties kijken we, waar mogelijk, ook naar het alvast reserveren van ruimte om toekomstige uitbreiding mogelijk te maken. Hierdoor wordt bij gezinsuitbreiding of uittrekkende kinderen het ‘in familieverband wonen’ niet doorbroken. Nieuw te ontwikkelingen woonwagenlocatie(s) worden alleen gerealiseerd voor meerdere woonwagens en voor de huidige woonwagenbewoners of spijtoptanten, als de behoefte hierom vraagt. Bij spijtoptanten gaat het om bewoners (en hun nakomelingen) die in het verleden zijn verhuisd vanuit een woonwagen naar een reguliere woning en die de wens hebben om terug te keren naar een woonwagen.

### ***Wat zijn de eisen aan de woonwagens/standplaatsen?***

- De standplaatsen en de woonwagens zijn zonder gebreken, veilig en voldoet aan de geldende wet- en regelgeving.
- Woonwagenbewoners met een eigen koopwoonwagen kunnen waar ruimtelijk mogelijk een wooncarrière c.q. groei-model doormaken op een standplaats. Dit wil zeggen dat zij hun woonwagen moeten kunnen aanpassen aan hun vermogenspositie binnen de mogelijkheden van de wet- en regelgeving. De verhuurder of de erfpachter van de standplaats moet goedkeuring geven op deze aanpassingen;
- De nieuwe woonwagenstandplaatsen worden zoveel mogelijk energie neutraal ingericht (volgt uit Regionale Energiestrategie en Transitievisie Warmte). Voor alle nieuwbouw in Nederland geldt dat deze vanaf 1 juli 2018 in principe aardgasloos moet zijn (Wet VET). Daarnaast gelden er steeds strengere eisen voor ‘bijna energie neutrale gebouwen’ (Besluit Bouwwerken Leefomgeving). Woonwagens en standplaatsen zijn daar niet van uitgesloten. Als het niet mogelijk is om aan deze voorwaarden te voldoen, dan wordt het gesprek gevoerd over mogelijke alternatieven (zie kopje ‘duurzaamheid’).

## **6. Rolverdeling**

De gemeente is verantwoordelijk voor het lokale woonbeleid. Het daadwerkelijk realiseren en exploiteren van (sociale) woonruimten (in welke vorm dan ook) is geen kerntaak van gemeenten. De gemeente is natuurlijk wel verantwoordelijk voor de ruimtelijke ordeningskant van het standplaatsenbeleid. Via het Omgevingsplan wordt vastgelegd waar de kavels voor standplaatsen liggen en hoeveel dat er zijn. Ook is de gemeente verantwoordelijk voor het beheer en onderhoud van de openbare ruimte en voor handhaving van bijvoorbeeld bouwvoorschriften (brandveiligheid).

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 voor deze doelgroep behoort daarmee tot een gezamenlijke kerntaak van de drie woningcorporaties in de gemeente. Woonwagenbewoners op de wachtlijst, die buiten deze kaders vallen, behoren dus niet tot de doelgroep van de woningcorporaties en hoeven zij niet te huisvesten. De gemeente houdt de actuele wachtlijsten bij met inkomensinformatie van de woonwagenzoekenden, zodat de wachttijd van de woonwagenzoekenden vergeleken kan worden met de wachttijd van een sociale huurwoning. Gemeente en woningcorporatie(s) maken concrete afspraken over de realisatie van voldoende huurstandplaatsen met huurwoonwagens voor de woningcorporatie-doelgroep en leggen die afspraken vast in de prestatieafspraken. Bij de toewijzing van standplaatsen geldt het door de gemeente vastgestelde toewijzingsbeleid.

## **7. Verkoop en verhuur**

Voor nieuwe locaties is grond nodig. Dit kan grond zijn van de gemeente, de woningcorporaties, maar er mogen ook gronden worden aangedragen vanuit de samenleving.

## ***Hoe gaat de gemeente om met grondverkoop?***

De gemeente verkoopt de (bouw- en woonrijpe) grond aan individuele woonwagenbewoners (kopers) of aan een woningcorporatie. De corporatie kan de grond verhuren aan woonwagenbewoners inclusief een huurwoonwagen.

Verkoop van gronden door de gemeente moet aan een aantal eisen voldoen:

- Voorafgaand aan de overdracht is de verkoop openbaar bekend gemaakt, zodat iedereen er kennis van kan nemen.
- We verkopen alleen standplaatsen aan mensen die hier op basis van de toewijzingsbeleid voor in aanmerking komen. Zijn er meer gegadigden die vanuit de lijst met standplaatszoekenden in aanmerking komen voor de standplaats, dan wordt gehandeld volgens het gelijkheidsbeginsel, zodat iedereen gelijke kansen heeft op de koop.
- De beschikbaarheid, selectieprocedure, het tijdschema en de selectiecriteria dienen voor iedereen inzichtelijk te zijn, waarbij de selectiecriteria objectief, toetsbaar en redelijk moeten zijn. Vooral bij onderhandse verkopen is dit belangrijk. De opgestelde beleidsstukken, eventueel aangevuld met specifieke voorwaarden voor de betreffende locatie, helpen bij het maken van toewijzingskeuzes en zorgen ervoor dat de gemeente naar vertrouwen kan handelen. Alle belanghebbenden (gemeente, standplaatszoekenden, derden, etc.) zijn gebaat bij een transparant verdeelsysteem van schaarse woonwagenstandplaatsen.
- In het toewijzingsbeleid is aangegeven welke uitzonderingen gelden op deze verordening. Uitzonderlijke gevallen kunnen worden voorgelegd aan het college via de hardheidsclausule die opgenomen is in het beleid.
- Bij grondverkoop vanuit de gemeente geldt het vigerende grondbeleid. Dit betekent dat voor transacties met de woningcorporaties een sociale grondprijs wordt gehanteerd. Door de ongelijke behandeling van woonwagenbewoners door banken, waarbij woonwagenbewoners alleen een hypotheek kunnen krijgen bij de Rabobank op basis van een maximale NHG-norm die onvoldoende hoog is voor het kopen van een volledig ingerichte standplaats c.q. woonwagen, wordt de gemeente gedwongen de grond voor een lagere prijs te verkopen dan een grondprijs o.b.v. een reguliere taxatie. In afwijking van het vigerende grondbeleid wordt een kavelprijs à €153,50 per m<sup>2</sup> incl. BTW (prijspeil 2022) en een jaarlijkse indexatie conform de Nota Grondprijzen en Parameters gehanteerd.
- Tijdens het VNG-congres in juni jl. zijn twee moties unaniem aangenomen. De moties hebben als doel om de financiële haalbaarheid van het kopen van een standplaats en woonwagen te verbeteren. De ene motie pleit voor een verhoging van de NHG-norm voor woonwagens en standplaatsen en de andere motie stelt voor om startersleningen ook beschikbaar te maken voor woonwagens. Hierdoor worden energiezuinige (dus duurzame) woonwagens ook voor hen bereikbaar.
- De gemeente regelt het omgevingsplan en verkoopt de bouw- en woonrijpe grond op basis van de kosten voor het bouw- en woonrijp opleveren van een standplaats in combinatie met een vastgesteld maximumbedrag, afhankelijk van de NHG-norm. Inrichting als standplaats is voor rekening van de nieuwe eigenaar.

## ***Hoe gaan we om met huur en verhuur?***

Het verhuren van standplaatsen en/of woonwagens is geen wettelijke taak van de gemeente Molenlanden.

Een woningcorporatie zorgt voor het bouwen, verhuren en beheren van huurwoningen aan specifieke doelgroepen. Daarnaast voorzien corporaties in de huisvesting van woonwagenbewoners voor zover deze tot de doelgroep behoren. Woonwagenbewoners die qua inkomen niet tot de primaire doelgroep van de woningcorporatie behoren, kunnen terecht bij de gemeente Molenlanden voor een standplaats. Het gaat dan om woonwagenbewoners die genoeg financiële middelen hebben om een eigen standplaats en woonwagen te kopen.

Door zowel huur- als koopplaatsen aan te bieden, kunnen woonwagenbewoners uit verschillende inkomensgroepen samenwonen met hun families. Ook andere aanbiedingsvormen worden in de toekomst niet uitgesloten. De corporatie bepaalt in overleg de beste optie. Dat is belangrijk, omdat het wonen in

familieverband het hoogste goed is binnen de woonwagencultuur. Daarnaast is deze situatie wenselijk omdat het de samenwerking met corporaties bevordert en het beheer toegankelijker maakt. Zodra er sprake is van (nieuwe) locatie met zowel koop- als huurplaatsen, te weten gemengd bezit, zullen de woningcorporatie en de gemeente voorafgaand nadere afspraken maken over het beheer en eigendom van de openbare en algemene ruimte. Zo nodig kan dit worden ondergebracht in een VVE of een mandeligheid.

### ***Welke (eigendoms)constructies zijn mogelijk?***

Binnen het nieuwe woonwagen- en standplaatsenbeleid zijn, met de opties huur of koop, de volgende eigendomsconstructies mogelijk:

- **Huur-huur**  
Dit betreft een huurstandplaats met een huurwoonwagen, bestemd voor huishoudens die behoren tot de primaire doelgroep van een woningcorporatie.
- **Huur-koop**  
Dit betreft een huurstandplaats, zonder huurwoonwagen, bestemd voor huishoudens die behoren tot de primaire doelgroep van een woningcorporatie. Ook kan een woningcorporatie in voorkomende gevallen de standplaatsen te koop of in erfpacht aanbieden. Hierbij gelden wel aanvullende voorwaarden, in ieder geval een terugkoopbeding en een eis tot zelfbewoning.
- **Koop-koop**  
De koop-koopconstructie is bedoeld voor de woonwagenbewoners met midden- en hoge inkomens, die zelf een standplaats én een woonwagen kunnen kopen. Deze combinatie komt de leefbaarheid van een woonwagenlocatie ten goede en maakt het wonen in familieverband makkelijker. Wel gelden er aanvullende voorwaarden, omdat het streven is om de verkochte standplaatsen te behouden voor de doelgroep (woonwagenbewoners). Deze voorwaarden worden opgenomen in de koopovereenkomst, in ieder geval het recht van eerste koop van de gemeente. Doorverkoop van standplaatsen is niet zonder meer mogelijk. In de koopovereenkomst wordt opgenomen dat de te verkopen grond een standplaats voor een woonwagen moet blijven, met daaraan verbonden een kettingbeding met boete als daar niet aan wordt voldaan. De standplaats dient te worden verkocht of verhuurd aan kandidaten om deze zelf te gaan bewonen (en voldoen aan de overige verkoopvoorwaarden). Aan deze kopers zal de eis tot zelfbewoning worden opgelegd.

## **8. Duurzaamheid**

### ***Welke eisen worden aan de woonwagens gesteld op het gebied van duurzaamheid?***

Voor nieuwbouw van woningen gelden op het gebied van duurzaamheid verschillende eisen en zijn er verschillende ambities. Uit de Regionale Energiestrategie en de Transitievisie warmte volgt de ambitie dat nieuwbouw in principe energieneutraal moet zijn. Voor alle nieuwbouw in Nederland geldt dat deze vanaf 1 juli 2018 in principe aardgasloos moet zijn (Wet VET). Daarnaast gelden steeds strengere eisen voor 'bijna energie neutrale gebouwen' (BENG) op het gebied van maximale energiebehoefte, maximaal fossiel energiegebruik en het minimale aandeel hernieuwbare energie.

Woonwagens en standplaatsen zijn daar niet van uitgesloten, maar de eisen zijn in bepaalde gevallen financieel moeilijk haalbaar voor deze specifieke woonvorm. Dat komt onder andere doordat de hypotheekmogelijkheden en NHG voor een woonwagenbewoner veel beperkter zijn dan voor reguliere woningbezitters. Dit betekent in de praktijk dat standplaatsen die gerealiseerd worden volgens de nieuwe normen, vervolgens niet worden bewoond. Bewoners kunnen zich namelijk over het algemeen geen BENG-woonwagens veroorloven, noch daar een financiering voor krijgen. Dit is een landelijk probleem. In dit woonwagenbeleid staat beschreven hoe de gemeente omgaat met de (landelijke) eisen in relatie tot de realisatie van nieuwe standplaatsen.

Bij de realisatie van nieuwe standplaatsen geldt het volgende:



- Woonwagens zijn Bijna Energie Neutraal (BENG) & Gasloos. Dit is het uitgangspunt en in principe de ondergrens. Mocht de woningcorporatie of particulieren aangeven dat het niet mogelijk is om aan deze voorwaarden te voldoen, dan is een gedegen onderbouwing nodig en gaat de gemeente in eerste instantie met woningcorporatie of particulier in gesprek over alternatieven (hybride systeem met biogas, all-electric verwarming etc.). In het uiterste geval heeft het college van B&W, mits goed onderbouwd, de bevoegdheid om te besluiten een uitzondering te maken voor woonwageneigenaren en een ontheffing voor een gasaansluiting te vragen (ontheffing van de wet Voortgang Energietransitie). Dit volgt uit Artikel 10, lid 7 onderdeel A van de gaswet).

Met de recent aangenomen VNG-moties is er mogelijk meer perspectief voor woonwageneigenaren op een duurzame woonwagen.

## **Bijlage 1: Verdere informatie woonwagencultuur en oorsprong**

### ***Woonwagencultuur***

De woonwagencultuur is immaterieel erfgoed dat nauw verbonden is met de culturele identiteit van groepen woonwagenbewoners in Nederland. Naar schatting maken 50.000 mensen deel uit van één van deze culturele groepen. Dit zijn zowel woonwagenbewoners die afstammen van Roma en Sinti, als afstammelingen van klassieke 'reizigers' zoals 'kermisexploitanten'. Woonwagenbewoners hebben een eigen manier van denken, taal en een eigen cultuur. De cultuur van de woonwagenbewoners is vanuit hun voorgeschiedenis een cultuur van overleven. Vanwege het reisverbod (1968) reizen de woonwagenbewoners niet meer met hun woonwagens door het land. De wagens en caravans lijken tegenwoordig vaak op gewone huizen, maar zijn dat niet. Voor de woonwagenbewoners is het belangrijk dat hun wagen geen stenen rijtjeshuis is met fundering én dat de vloer boven het maaiveld ligt met een opstapje naar de voordeur. In de laatste tien tot vijftien jaar is in meerdere uitspraken de bescherming van deze culturele woonwagenidentiteit herleid uit bepalingen in internationale verdragen, waar diverse rechten uit voortvloeien; o.a. eerbieding van privéleven, discriminatieverbod en huisvesting. Deze rechten gelden ook voor woonwagenbewoners en vanwege hun specifieke cultuur betekent dit iets voor hun manier van wonen en de inzet van gemeenten en woningcorporaties. Nederland ondertekende deze verdragen ook. Dit brengt voor Nederland de verplichting mee om voldoende standplaatsen te realiseren en om ervoor te zorgen dat de woonwagenbewoners kunnen leven volgens hun culturele identiteit, namelijk:

- Wonen in familieverband;
- Wonen in een woonwagen.

De gemeente Molenlanden en woningcorporatie erkent en waardeert de woonwagencultuur en haar maatschappelijke waarde. De gemeente heeft 1 woonwagenlocatie op haar grondgebied met nu nog 9 standplaatsen.

### ***Waar komen we vandaan?***

Tot 1999 was in Nederland de Woonwagenwet van kracht; daarna is het woonwagenbeleid geïntegreerd in het reguliere, gemeentelijke volkshuisvestingsbeleid (tegenwoordig Woonbeleid). De belangrijkste reden om deze wet in te trekken in 1999, was het normaliseren van de woonpositie van woonwagenbewoners. Door de intrekking:

- hadden woonwagenbewoners niet langer een uitzonderingspositie binnen de woningmarkt;
- vervielen bijzondere rechten van woonwagenbewoners, bijvoorbeeld het recht op een standplaats;
- kregen gemeenten de volledige vrijheid (zonder landelijke verplichtingen) over het beleid met betrekking tot woonwagenlocaties en standplaatsen;
- na intrekking van de Woonwagenwet werden standplaatsen, waar mogelijk, overgedragen van gemeenten naar woningcorporaties. Het verhuren van standplaatsen en/of woonwagens aan woonwagenbewoners die onder de sociale inkomensgroep vallen, is namelijk geen wettelijke taak van de gemeente maar van de corporaties;
- bij wetgeving voor woonwagenbewoning – nu de Woonwagenwet er niet meer is – zal teruggevallen moeten worden op overige regels uit de hieronder genoemde wetten: de Huisvestingswet 2014, de Woningwet, of de Omgevingswet.

Na de intrekking gingen veel gemeenten c.q. corporaties over tot een afbouwbeleid, in de volksmond ook wel 'uitsterfbeleid' genoemd. Vrijkomende standplaatsen werden niet langer verhuurd, maar opgeheven, gesloopt of uit functie ontzet. De gemeente Molenlanden heeft toen 2 plaatsen opgeheven en er zijn ook geen extra standplaatsen gerealiseerd. Deze situatie had uiteindelijk hetzelfde effect als het 'uitsterfbeleid'. Door tekortkomingen in gemeentelijk beleid in de jaren die volgden vroegen woonwagenbewoners in het gehele land bij diverse instanties aandacht voor de tekortkomingen in het woonwagenbeleid. Hun focus lag op het naleven van mensenrechten. Gemeentelijk beleid bleek namelijk vaak niet in overeenstemming te zijn met het Europees Verdrag voor de Rechten van de Mens (EVRM) en de Algemene Wet Gelijke Behandeling (AWGB). De Nationale Ombudsman bevestigde dat; hij stelde dat gemeenten tekortschoten in hun betrouwbaarheid ten aanzien van woonwagenbewoners. Ook vond hij dat gemeenten het recht van woonwagenbewoners om te

leven volgens hun culturele identiteit onvoldoende erkennen en faciliteren. De bevindingen van de ombudsman zijn neergelegd in het rapport 'Woonwagenebewoner zoekt standplaats' uit 2017. Tijd voor nieuw beleid. Het rapport bleek de start van een ander beleidsperspectief. Het ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties (BZK) stelde het beleidskader 'gemeentelijk woonwagen- en standplaatsenbeleid' op (juli 2018). Dit gebeurde op basis van het advies van onder andere het College voor de Rechten van de Mens uit maart 2018.

Het nieuwe beleidskader BZK bevat landelijke uitgangspunten, is richtinggevend en bepalend. Het is geen nieuwe woonwagenwet maar gestoeld op reeds bestaande Europese en Nederlandse wetgeving. Opvolging is wenselijk en geeft handvatten voor nieuw gemeentelijk woonwagenbeleid dat:

- rekening houdt met de specifieke woonbehoeften van woonwagenebewoners;
- voorziet in voldoende en binnen een redelijke termijn aangelegde standplaatsen;
- aandacht heeft voor de cultuur van woonwagenebewoners;
- woonwagenebewoners beschermt tegen discriminatie;
- voldoende rechtszekerheid biedt voor de doelgroep;
- ruimte biedt om in familieverband samen te leven.

Het ministerie monitort sinds het uitbrengen van het beleidskader BZK de ontwikkeling van het aantal standplaatsen. Ook bracht de Vereniging van Nederlandse Gemeenten (VNG) in mei 2021 een speciale 'Wegwijzer woonwagenbeleid' uit. De Wegwijzer is een nadere invulling van het in 2018 door het ministerie van BZK uitgebrachte landelijk beleidskader. De Wegwijzer:

- schetst het mensenrechtelijk kader in relatie tot het woonwagen- en standplaatsenbeleid;
- licht stap voor stap toe hoe gemeenten, samen met woningcorporaties, woonwagenebewoners en beheerorganisaties, woonwagen- en standplaatsenbeleid kunnen ontwikkelen en uitvoeren dat in lijn is met het beleidskader.

Mede op basis van het beleidskader BZK en het adviesrapport zijn onderstaande voorwaarden voor het uitwerken van het woonwagenbeleid opgesteld: De gemeente stelt het beleid voor woonwagens en standplaatsen vast.

Het beleid dient voldoende rekening te houden met en ruimte te geven voor het woonwagenleven van woonwagenebewoners. Hiervoor is nodig dat de behoefte aan standplaatsen helder is. Corporaties voorzien in de (sociale) huisvesting van woonwagenebewoners voor zover deze tot hun primaire doelgroep behoren. De gemeente zorgt voor koopstandplaatsen voor geïnteresseerde standplaatszoekenden die de kosten voor koop én een eigen woonwagen kunnen financieren. De afbouw van standplaatsen is niet toegestaan (behoudens uitzonderlijke omstandigheden) zolang er behoefte is aan standplaatsen; Een woningzoekende woonwagenebewoner die dit wenst, heeft binnen een redelijke termijn kans op een standplaats. De op termijn vrijkomende standplaatsen worden toegewezen volgens de toewijzingsverordening. De gemeente beheert de lijst met standplaatszoekenden, houdt de inschrijvingen bij en kent de standplaatsen toe.