




## ADVIESNOTA HUISVESTING WOONWAGENBEWONERS

		
<b>Toen</b>	<b>Vorstengrafdonk</b>	<b>Nu</b>

### 1. Inleiding

Deze adviesnota is een vervolg op de Opinienota die op 14 januari 2016 is besproken. Daarin is de inzet van het College voor een nieuw woonwagenbeleid op hoofdlijnen besproken. De Opiniecommissie heeft richting gegeven aan de nadere uitwerking. In de afgelopen periode is dit in brede kring van in- en externe betrokkenen besproken en is hierover overleg gevoerd met de vertegenwoordiging van woonwagenbewoners.

### 2. Aanleiding

#### 2.1. Waarom is in 2006 gekozen voor het afbouwbeleid?

In 2006 heeft de gemeenteraad van Oss het huidige beleid voor de huisvesting van woonwagenbewoners vastgesteld. Dit beleid is gericht op het afbouwen van alle standplaatsen door natuurlijk verloop. Op termijn is er dan geen woonwagenbewoning meer. Veel andere gemeenten kennen eenzelfde of vergelijkbaar beleid.

In 2006 waren er 77 standplaatsen op 14 locaties (inclusief van de toenmalige gemeenten Lith en Maasdonk) en in 2016 zijn er 69 standplaatsen op 14 locaties (zie bijlage 1 voor overzicht) en 196 bewoners (zie bijlage 3).

Door de leeftijdsopbouw van woonwagenbewoners was van meet af aan duidelijk dat het nog vele jaren zou duren voordat de laatste woonwagen zou zijn verdwenen en de doelstelling van afbouw is gerealiseerd. In de praktijk zijn de bewoners uit 2006 nog steeds bewoners van woonwagens en zijn hun kinderen of nog thuiswonend of in reguliere woningen gaan wonen. Er zijn in totaal 8 standplaatsen in de afgelopen 10 jaar opgeheven.

Deze beleidskeuze werd in 2006 gemaakt vanuit het streven om de integratie van woonwagenbewoners in de Osse samenleving te bevorderen. Het werd niet wenselijk geacht dat woonwagenbewoners zich afzijdig houden van de rest van de samenleving. Met het opheffen van standplaatsen bij natuurlijk verloop zouden woonwagenbewoners en hun kinderen vanzelf in reguliere woningen, straten en wijken terecht komen. Dit is in de kern de reden van het gekozen afbouwbeleid. Het gemeentebestuur zag daarin toen het middel om de beoogde integratie te bevorderen.

#### 2.2. Uitspraak van het College voor de Rechten van de Mens: Osse beleid is discriminerend

Woonwagenbewoners hebben zich verzet tegen het afbouwbeleid. In 2014 hebben enkele Osse woonwagenbewoners een procedure bij het College voor de Rechten van de Mens (CRM) aangespannen tegen de gemeente Oss. Het CRM heeft in haar uitspraak van december 2014 geconcludeerd dat woonwagenbewoners een cultuur vormen<sup>1</sup>:

*'Door het beleid van de gemeente kunnen de kinderen van de woonwagenbewoners niet zelfstandig in een woonwagen wonen. Gevolg is dat steeds minder mensen in woonwagens kunnen wonen en de woonwagencultuur uiteindelijk verdwijnt. Dit is in strijd met de gelijkebehandelingswetgeving en het Internationale Verdrag inzake de uitbanning van alle vormen van rassendiscriminatie.'*

<sup>1</sup> <http://www.mensenrechten.nl/berichten/gemeente-oss-discrimineert-met-uitsterfbeleid-woonwagenbewoning>

Het afbouwbeleid tast de kern van de woonwagencultuur aan. Leven in woonwagens als woonvorm wordt gezien als een essentieel onderdeel van deze cultuur. Daarom wordt het afbouwbeleid als discriminerend beschouwd.

Deze opvatting wordt in steeds bredere kring van (inter)nationale mensenrechtenorganisaties gedeeld. En onlangs is aangekondigd dat klachten over het afbouwbeleid aanleiding zijn voor de Nationale Ombudsman om te gaan onderzoeken hoe gemeenten omgaan met de mensenrechten van woonwagengebewoners. De verwachting is dat dit onderzoek begin 2017 zal zijn afgerond.

Deze uitspraak lijkt tevens het beleid van andere gemeenten te raken. Daardoor wordt de wijze waarop Oss daarmee omgaat, nauwlettend gevolgd.

### **2.3. Bespreking in Opiniecommissie van 14 januari**

Hoewel de uitspraak van het College van de Rechten van de Mens niet bindend is, hebben wij van meet af aan aangegeven dat wij deze serieus nemen. Wij zijn nog steeds van mening dat het niet gewenst is dat woonwagengebewoners zich afzijdig houden van hun omgeving. Toch zien wij in de uitspraak van CRM aanleiding om het afbouwbeleid los te laten.

Ook op termijn willen wij de voor de cultuur van woonwagengebewoners bepalende woonvorm mogelijk blijven maken als daaraan behoefte bestaat bij onze inwoners. De gevolgen daarvan hebben wij geschetst in de Opinienota. Dit voorstel kreeg brede steun van de Opiniecommissie. In meerderheid deelde de Commissie de voorkeur voor scenario 2b te weten het loslaten van het afbouwbeleid, en op basis van ruimtelijk-planologische criteria en van woonkwaliteit bepalen welke locaties geschikt zijn voor behoud op langere termijn.

Dit betekent een drastische wijziging van beleid en een nieuwe start van de toekomst van woonwagens als blijvende woonvorm in Oss.

Ons streven is om het huidige afbouwbeleid om te buigen naar een beleid dat recht doet aan de uitspraak van het College voor de Rechten van de Mens, die inhoudt dat deze specifieke woonvorm onderdeel is van een cultuur. Nederland biedt ruimte aan allerlei culturen om hun eigen invulling daaraan te geven. Uiteraard met in achtname van de algemeen, voor iedere inwoner geldende normen en waarden. Zo willen wij ook omgaan met woonwagengebewoners. Dat betekent gelijke behandeling, tenzij bijzondere cultuuraspecten een andere behandeling noodzakelijk maken.

### **2.4. Inbreng van woonwagengebewoners**

Door de Opiniecommissie werd er op aangedrongen om de nadere uitwerking in samenspraak met de woonwagengebewoners vorm te geven. Dit past binnen ons algemene beleid gericht op participatie van en door betrokken inwoners.

In gesprekken van medewerkers en de betrokken wethouder met de afvaardiging van woonwagengebewoners zijn de thema's besproken die hierbij een rol spelen. Kort voor de zomer is gezamenlijk vastgesteld dat deze voldoende zijn besproken om het voorstel te kunnen maken. Afsproken is toen dat dit in concept voor commentaar voorgelegd zou worden aan de delegatie van woonwagengebewoners. Dit is gebeurd op 20 oktober jl. Wij hebben toen de inhoud geschetst van het voorstel dat wij in gedachten hadden.

De afvaardiging van woonwagengebewoners heeft daarop haar reactie gegeven. Wij hebben afgesproken dat wij deze opmerkingen meewegen in het voorstel aan de Adviescommissie.

Aan de woonwagengebewoners is aangegeven dat zij zelf onder meer door inspraak hun reactie kunnen geven op het voorstel aan de Adviescommissie. Over de communicatie is afgesproken dat wij alle woonwagengebewoners schriftelijk informeren voordat het voorstel openbaar wordt gemaakt.

### **2.5. Multiculturele integratie**

Ook Oss is in de loop der jaren multicultureel geworden. Respect voor andere culturen en gelijkheid van rechten is een groot goed waar wij pal voor staan. Keerzijde is dat wij verlangen dat ook inwoners van andere culturen zich houden aan de regels, normen en waarden van onze gemeenschap. Dat geldt voor "nieuwe Nederlanders" maar evenzeer voor "oude Nederlanders" zoals de woonwagengebewoners.

Aandacht voor het behouden van de noodzakelijke verbinding met de rest van onze samenleving heeft voor alle culturen permanent onze aandacht. De zorg daarvoor voor woonwagengebewoners speelt al lang in Oss en breder elders in ons land. Over

de wereld van woonwagenbewoners doen veel verhalen de ronde. In Oss vinden deze mede hun oorsprong in de voormalige grote woonwagenlocatie op Vorstengrafdonk. Sinds midden jaren '70 is het rijksbeleid om grote locaties te verdelen over kleinere. In 1996 vertrok de laatste bewoner van locatie Vorstengrafdonk naar een locatie elders in Oss.

In 2006 is met het afbouwbeleid een volgende stap gezet. Doel daarvan was om de integratie te bevorderen. Dit blijft ons streven. Iedereen moet binnen zijn cultuur kunnen meedoen aan onze samenleving en zijn verantwoordelijkheid als inwoner voor de gemeenschap nemen. Dat is ook in het belang van de woonwagengemeenschap. Alleen dan kunnen zij een adequaat antwoord geven op het negatieve beeld dat hen omgeeft.

## **2.5. Negatieve beeldvorming**

In een lange reeks van jaren heeft zich het beeld gevormd dat onderdeel van de cultuur van woonwagenbewoners is dat zij het niet zo nauw nemen met wettelijke regels en algemeen aanvaarde maatschappelijke normen en waarden. Grote en kleine incidenten met woonwagenbewoners, die er ook nu nog zijn, net zoals binnen alle andere bevolkingsgroepen, houden dat beeld levend. De herkenbaarheid als woonwagenbewoner en het etiket dat regelmatig wordt meegegeven in de media versterken dat. Des te belangrijker is het dat de woonwagengemeenschap zelf eraan werkt om dit beeld te veranderen.

Het is een gedeeld belang van enerzijds de woonwagengemeenschap en anderzijds de overheid dat in de aanpak van incidenten niet anders wordt gehandeld dan in geval van andere bevolkingsgroepen. Woonwagenbewoners hebben er recht op dat zij worden behandeld zoals elke Nederlander. En de overheid kan zich niet permitteren dat de indruk ontstaat dat zij strenger of toleranter optreedt tegen woonwagenbewoners dan jegens anderen. Dit geldt ook voor onze gemeente. De aanpak van crimineel gedrag, de handhaving op illegaal handelen en het optreden tegen overlast door woonwagenbewoners is dan ook niet anders dan in geval van andere bevolkingsgroepen.

## **3. Nieuw beleid**

### **3.1. Nieuwe start**

Met het loslaten van het afbouwbeleid maken wij een nieuwe start. Kern van het nieuwe beleid is dat woonwagenbewoners niet anders behandeld worden dan andere inwoners tenzij dat geboden is om hun specifieke cultuur te respecteren. Uitgaande van de uitspraak van het CRM spitst de uitzondering zich toe op de specifieke woonvorm. Met het loslaten van het afbouwbeleid blijft het ook op langere termijn mogelijk dat woonwagenbewoners die dat willen, in een woonwagen op een woonwagenlocatie in gemeente Oss kunnen blijven wonen.

### **3.2. Normalisering**

Normalisering van de opstelling naar en de relatie met woonwagenbewoners is ons streven. Behoudens de woonvorm is er geen reden voor een andere behandeling dan voor andere inwoners. Bij elk thema is zoveel mogelijk aansluiting gezocht bij wat normaal gebruikelijk is. Dat kan niet altijd. Soms moet rekening worden gehouden met de specifieke cultuur en gewoonten van woonwagenbewoners. Daarom hanteren wij als vertrekpunt het motto: pas toe wat gebruikelijk is of leg uit waarom afwijking gerechtvaardigd is.

### **3.3. Nieuw kader**

In de Opinionota hebben wij het kader aangegeven waarbinnen wij het nieuwe beleid willen vorm geven :

1. Respecteren van de woonwagencultuur
2. Gelijke behandeling met mogelijk uitzonderingen als dat nodig is om te voorkomen dat de woonwagencultuur onder druk komt
3. Onderlinge relatie normaliseren
4. Integratie zoals voor alle inwoners: iedereen doet mee in onze samenleving
5. De gemeente vervult zijn normale rol in huisvesting
6. Ruimtelijk-planologisch verantwoorde locaties voor woonwagens
7. Goed en duurzaam wonen
8. Redelijke (beheers)kosten in relatie tot het doel
9. Imagoverbetering

### 3.4. Aantal standplaatsen

#### Huidige situatie

Er zijn nu 69 standplaatsen verdeeld over 14 locaties. Toen in 2006 het afbouwbeleid werd vastgesteld, waren er 77 standplaatsen, inclusief die in de toenmalige gemeenten Lith en Maasdonk. Dat betekent dat er in de afgelopen 10 jaar 8 standplaatsen zijn vervallen.

#### Nieuwe situatie

Wij willen in eerste instantie het huidige aantal standplaatsen beschikbaar houden voor woonwagenbewoning. Dit aantal willen wij verdelen over de locaties die wij geschikt achten om ook op langere termijn te willen handhaven. Wij willen dit maximaal aantal niet in beton gieten. Periodiek willen wij dit bezien en bepalen in hoeverre aanpassing van het nu voorgestelde beleid nodig is om voldoende standplaatsen aan te bieden, zoals we dat ook doen met de normale woningvoorraad.

Vergelijken we dit met het landelijk gemiddelde (per inwoner) dan blijkt dat we hiermee beschikken over ruim 1,5 maal zo veel standplaatsen.

### 3.5. Locaties

#### Huidige situatie

Er zijn nu 14 locaties. In bijlage 1 is het aantal standplaatsen verdeeld over de verschillende locaties te zien.

#### Nieuwe situatie

In de Opiniecommissie van 14 januari heeft de meerderheid van de commissie zich uitgesproken voor variant 2b

#### *2.B. Verandering van ruimtelijk-planologische keuzes en van woonkwaliteit*

*Naar de maatstaven van nu zouden wij vanuit ruimtelijk-planologisch perspectief en onze visie op woonkwaliteit andere keuzes maken voor de bestaande locaties. Dit wordt vertaald in een aanpak- op maat die per locatie gericht is op het zoveel mogelijk bereiken van de gewenste situatie.*

*Dat kan leiden tot aanpassingen per locatie. Daar waar aanpassing niet mogelijk is, is afbouwen een optie. Dat kan op de huidige wijze: vrijkomende standplaatsen niet opnieuw uitgeven. Alternatief is om in overleg met de bewoners een locatie versneld af te bouwen en hen elders een standplaats aan te bieden.*

#### *Afbouw over langere termijn*

Op basis van in variant 2b genoemde criteria, aangevuld met effectief en efficiënt beheer (aandacht voor kosten), hebben wij de individuele locaties beoordeeld. De uitkomst daarvan voor alle locaties is weergegeven in bijlage 2.

Hieronder geven wij een toelichting van de locaties die voor verder afbouwen in aanmerking komen.

#### **Joost van den Vondellaan (Oss) – 3 standplaatsen**

Locatie ligt geïsoleerd t.o.v. andere woningen in de nabij gelegen woonwijken ten zuiden en oosten van het centrum. Van de oorspronkelijke 4 standplaatsen is er inmiddels één gesaneerd. De locatie ligt aan de straat en er is een in/uitrit. Ofschoon de locatie niet in de weg ligt voor het gebruik van de directe omgeving als het park, zal de ondergrond bij herbestemming onderdeel worden van het park, ondanks dat er aan de zijde van de Coornhertstraat ook (bijzondere) bebouwing aanwezig is. Dit zijn echter geen woon- maar maatschappelijke bestemmingen zonder woonfunctie. De 'harde' grenzen (de straten J. van de Vondellaan en Coornhertstraat en park aan de noord en westzijde) geven daarnaast voldoende argumentatie om deze locatie (ruimtelijk) af te bouwen.

Vanuit oogpunt van beheer door gemeente Oss is het wenselijk deze kleine locatie op te heffen.

#### **Hoogheuvelstraat (Oss) – 7 standplaatsen**

De locatie ligt direct grenzend aan een bedrijventerrein. Vanuit het aspect Bedrijven en milieuzonering heeft een locatie hier geen voorkeur. Ze ligt daarnaast geïsoleerd en ver buiten de aaneengesloten bestaande woonbebouwing. Er is in geen enkele zin sprake van een geïntegreerde ligging. Deze locatie heeft daarnaast een negatieve uitstraling, veroorzaakt door de ouderdom, de opslag van sloopmaterialen en de vervuilde en verrommelde omgeving. Bij herbestemming zou de locatie een bestemming voor bedrijven of openbaar groen

krijgen. Het heeft de voorkeur deze locatie te ontmantelen met name vanwege een slecht woon – en leefklimaat.

#### **Singel 1940-1945 (Oss) – 5 standplaatsen**

Ofschoon de locatie tegen een woonbuurt aan ligt, is toch sprake van een geïsoleerde ligging, aan de rand van een groenstrook. Er is geen sprake van integratie in de bestaande bebouwing. Uit een oogpunt van leefbaarheid/milieu ligt de locatie ongunstig. Vanuit het aspect Bedrijven en milieuzonering heeft een locatie hier geen voorkeur. Aan de noordkant grenst de locatie direct aan de aansluiting van Singel 1940-1945 op de N329, aan de oostkant aan de N329 en een goederenspoorlijn. Verder ligt dit in de directe nabijheid van een hoogspanningsleiding en een verkooppunt van brandstoffen waaronder LPG en risicovolle bedrijvigheid. Bij hergebruik wordt aan deze locatie geen woonbestemming gegeven, maar wordt deze toegevoegd aan het openbaar groen. Sprake is van een potentiële afbouwlocatie met name vanwege een slecht woon – en leefklimaat.

#### **Maasstraat (Lith) – 5 standplaatsen**

Deze locatie ligt volledig geïsoleerd, buiten de bestaande woonomgeving (in het buitengebied van Lith) en aan de rand van een bedrijventerrein. Bij eventueel hergebruik ligt hier de bestemming bedrijf of landbouw meer voor de hand dan wonen. De locatie en de ligging is niet gericht op de integratie van de bewoners in de maatschappij. Ook is de locatie verrommeld.

#### **Kerkesteeg (Geffen) – 3 standplaatsen**

Locatie ligt volledig geïsoleerd in het buitengebied. Bij hergebruik zou hier een bestemming landbouw/natuur aan gegeven worden. Vanuit oogpunt van beheer door gemeente Oss is het wenselijk deze kleine locatie toe te voegen aan de te handhaven locaties.

Handhaving van het afbouwbeleid op de genoemde locaties betekent dat er niets verandert in de huidige situatie. Bewoners kunnen blijven wonen maar standplaatsen vervallen door natuurlijk verloop of andere dringende redenen. Daarmee komen deze locaties op termijn vrij. Dit zal gezien de historie nog vele jaren duren. Door natuurlijk verloop zal het aantal bewoners op deze locaties in de loop der tijd kleiner worden. Mogelijk dat dit voor bewoners op enig moment aanleiding kan zijn om de voorkeur te geven aan verhuizing naar een andere woonwagenlocatie die wel wordt gehandhaafd. Daar willen wij ruimte voor bieden.

Als het beleid is vastgesteld gaan wij per locatie in overleg met de bewoners. Dat zullen wij ook nadien doen als standplaatsen vervallen.

### **3.6 Hoe vullen wij de vrijkomende plaatsen op tot het totaal aantal?**

We gaan uit van het huidige aantal standplaatsen: 69. De plaatsen die door het afbouwbeleid vervallen, zullen elders worden opgevuld. In eerste instantie denken wij dit te kunnen realiseren door de terreinen die voor daghandel worden gebruikt om te vormen tot standplaatsen, zie bijlage 2. Die ruimte kan op vrijwillige basis worden verkregen, door natuurlijk verloop, door de huurcontracten niet te verlengen of door ontbinding.

Het blijkt dat daghandelterreinen nog maar beperkt actief worden gebruikt voor het doel waarvoor ze zijn ingericht: de stalling van een auto, met eventueel daarop sloopmateriaal dat men die dag nog niet kwijt kan. Het gebruik als standplaats maakt de locatie geschikt voor meer woonwagens.

Op sommige locaties is eventueel ruimte voor uitbreiding. Het ligt in sommige gevallen voor de hand om de locatie als geheel opnieuw in te richten bij uitbreiding. Door regelmatig, jaarlijks, te bezien of de sanering van daarvoor aangewezen standplaatsen en de omvorming van daghandelterreinen in de pas lopen met de vraag naar nieuwe standplaatsen kan de uitbreiding worden ingeschat.

### **3.7 Tijdelijke uitbreiding van het maximum aantal**

Wij onderkennen dat het op deze wijze lang kan duren voordat er nieuwe standplaatsen ter beschikking komen. Daaraan willen wij tegemoet komen door tijdelijk het aantal standplaatsen uit te breiden. In de komende periode kunnen zo nodig 7 nieuwe standplaatsen worden ontwikkeld, zes op de Brasem en één op Weemse Hof. Deze standplaatsen zijn eerder opgeheven en dus na ruimtelijke procedure weer geschikt te maken. Dit komt tegemoet aan de wens van woonwagenbewoners voor standplaatsen voor hun kinderen die zelfstandig in een woonwagen willen gaan wonen. Sommigen wachten daar al een aantal

jaren op. In de loop der jaren zullen er op de locaties die voor afbouw in aanmerking komen standplaatsen vervallen. Deze worden dan tot een aantal van zeven niet gecompenseerd. Daarmee komen we dan op termijn weer op het geschetste maximum aantal van 69.

### **3.8. Gemeente en woningcorporaties: elk hun rol in eigendom, verhuur en beheer**

#### Huidige situatie

Gemeente Oss is nu eigenaar en verhuurder van 63 standplaatsen en 5 woonwagens. Woningcorporatie Mooiland is eigenaar en verhuurder van 6 standplaatsen op de locatie Rister in Berghem. Er worden geen “sociale huurwoonwagens” aangeboden.

#### Nieuwe situatie

In het kader van normalisatie willen wij toe naar een met woningen vergelijkbare aanbodverantwoordelijkheid.

Taak voor de gemeente is primair dat er voldoende ruimtelijk-planologische mogelijkheden zijn voor de huisvesting van woonwagenbewoners in Oss.

Voor die woonwagenbewoners die qua inkomen behoren tot de doelgroep van de woningcorporaties en voor huisvesting een beroep op hen doen, is de woningcorporatie verantwoordelijk. Beide woningcorporaties hebben met deze verdeling ingestemd. Voor die woonwagenbewoners die daar niet toe behoren of die de beschikking hebben over een eigen woonwagen, blijft dat de gemeente.

#### *Verhuur van standplaatsen*

De woningcorporaties voelen er niet voor om de standplaatsen over te nemen van de gemeente. Evenmin willen zij meer standplaatsen gaan aanbieden dan de huidige 6 van Mooiland. Over het eigendom van deze 6 standplaatsen zal nog nader door gemeente en Mooiland worden overlegd. De overdracht indertijd aan Mooiland was namelijk gebaseerd op het afbouwbeleid.

Een mogelijkheid zou zijn dat de gemeente de beschikbare standplaatsen ter verkoop aan de bewoners aanbiedt. Daar kiezen wij niet voor. Dat zou namelijk betekenen dat deze standplaatsen aan het vrije aanbod worden onttrokken en niet meer beschikbaar zijn voor alle woonwagenbewoners in Oss. Daarom blijft de gemeente Oss eigenaar en verhuurder van alle standplaatsen. Daarmee gaat de gemeente dus verder dan haar primaire taak in huisvesting.

#### *Verhuur van woonwagens*

Het ligt niet op de weg van de gemeente om verhuurder te zijn van woonwagens. Woonwagens zijn of eigendom van de woonwagenbewoners of worden voor de doelgroep van de woningcorporaties aan hen verhuurd. De huidige huurwoonwagens zullen worden verkocht aan de bewoners dan wel worden overgedragen aan de woningcorporaties.

#### *Rol van de woningcorporaties*

BrabantWonen en Mooiland beschouwen woonwagenbewoners als reguliere klanten, daar waar het gaat om de primaire doelgroep (inkomen tot maximaal ca.€ 35.000.--). Zij zijn ingericht op het beheer van huurwoningen, niet op koop of het in eigendom hebben van standplaatsen. Een rol bij het beheren en verhuren van de woonwagens zien zij alleen voor huurwoonwagens in het sociale segment.

Bij investeringen in huurwoonwagens bepalen zij de kwaliteit en prijs. Zij zullen hierin niet anders investeren dan zij doen voor reguliere huurwoningen. Verder moet op de locaties sprake zijn van genormaliseerde situaties. Dat betekent dat er sprake is van schriftelijke huurovereenkomsten met de gebruikers van de standplaatsen, er geen sprake is van illegale situaties en de standplaatsen in een goede staat van onderhoud verkeren. Wij als gemeente moeten zorgen voor een juiste bestemming. Als vertrekpunt wil men aansluiting zoeken bij de verhouding huur resp. koop in de kern Oss, t.w. 25% resp. 75% .

Aandacht vraagt het gegeven dat we momenteel over een zeer beperkt aantal standplaatsen met een huurwoonwagen beschikken. Wat te doen als iemand in aanmerking komt voor zowel een standplaats als een huurwoonwagen, maar er op die standplaats geen huurwoonwagen staat? In dergelijke gevallen willen de woningcorporaties binnen de verhouding 25% - 75% huurwoonwagens aanschaffen en verhuren.

Dit wordt met de woningcorporaties verder uitgewerkt nadat het nieuwe beleid is vastgesteld.

### **3.9. Toewijzen van standplaatsen**

#### Huidige situatie

In het huidige afbouwbeleid komen er geen nieuwe woongelegenheden bij maar vervallen zij geleidelijk. Dus speelt het onderwerp toewijzing niet.

#### Nieuwe situatie

Wij kiezen ervoor om het toewijzen van standplaatsen op vergelijkbare wijze uit te voeren als woningcorporaties voor hun woningen doen. Qua wachttijden willen wij aansluiten bij de woningnormen. Aan de hand van op te stellen selectiecriteria van belangstellenden wordt bepaald wie in aanmerking komt voor een standplaats.

Conform landelijk beleid met betrekking tot woningen kan iedere Nederlander die een standplaats wil huren op een aanbod reageren. Standplaats en woonwag en zijn echter een essentieel onderdeel van de woonwagencultuur. Het ligt dan ook voor de hand juist om de woonwag enbewoners, en met name zij die een binding hebben met de gemeente Oss, in eerste instantie in staat te stellen om een standplaats te huren.

Daarbij richten we ons primair op de jeugd vanaf 18 jaar die nog bij de ouders inwoont in de woonwag en. Ook de uitspraak van CRM legt nadruk op de gelegenheid die jongeren binnen de woonwagencultuur moeten krijgen om zelfstandig in een woonwag en te gaan wonen.

Verder houden we rekening met bijzondere omstandigheden zoals het vrijmaken van een standplaats op een locatie die wordt afgebouwd.

Vrijkomende standplaatsen willen wij als volgt toewijzen:

1. In eerste instantie worden vrijkomende standplaatsen toegewezen aan jongeren van 18 tot 30 jaar die nog bij hun ouders in de woonwag en wonen;
2. Zijn deze er niet, dan kunnen bewoners die een standplaats vrijmaken op een van de locaties die op termijn worden ontmanteld, voor een standplaats op een van de overige locaties in aanmerking komen;
3. Zijn deze er evenmin, dan kan voorrang worden verleend aan woonwag enbewoners vanwege de aanwezigheid van familiebanden op de locatie van de vrijgekomen standplaats (zij maken dan een andere standplaats vrij);
4. Zijn deze er niet, dan kunnen de overige, nu in woningen wonende, woonwag enbewoners in Oss voor een standplaats in aanmerking;
5. Zijn ook deze er niet, dan kunnen niet- woonwag enbewoners voor een standplaats in Oss in aanmerking komen.

### **3.10. Beheer van standplaatsen en huurwoonwagens**

#### Huidige situatie

De gemeente is verantwoordelijk voor het woonwag enbeleid. Voor de uitvoering maakt de gemeente gebruik van daarin gespecialiseerde bedrijven. Het beheer is voor standplaatsen en huurwoonwagens uitbesteed aan Nijbod en AWS. Firma Nijbod heeft specifiek het beheer van woonwag enlocaties tot haar prof essie gemaakt. Zij kennen de gebruiken en gewoonten van woonwag enbewoners. Gemeente Oss heeft deze ervaring niet. En de omvang van de doelgroep maakte het niet logisch dit intern te beleggen. Nijbod doet de uitvoering ook voor andere gemeenten, woningcorporaties en stichtingen in Nederland (ca. 150 opdrachtgevers). Primair is de beheerder vanuit Nijbod de vooruitgeschoven post voor de gemeente en vormt hij/zij de verbinding tussen de bewoners en de medewerkers van de gemeente. Naast de uitvoering adviseert Nijbod de gemeente over het te voeren beheer en onderhoud aan de standplaatsen en de huurwoonwagens en over juridische en financiële aangelegenheden. AWS verzorgt de huuradministratie en de huurincasso.

#### Nieuwe situatie

Wij zijn tevreden over de wijze waarop beide bedrijven hun taak invullen. En zowel qua doelmatigheid als qua kostenbatenanalyse verdient het de voorkeur om ook als het afbouwbeleid wordt losgelaten de uitvoering uit te besteden.

In gesprekken met woonwagenbewoners is kritiek op het handelen van firma Nijbod een terugkerend onderdeel. Bij nadere beschouwing van klachten van individuele bewoners over firma Nijbod blijkt veelal, net als bij woningcorporaties, verschil van inzicht over reparatie of vernieuwing van onderdelen van het verhuurde te spelen. De geuite kritiek is verifieerbaar en verklaarbaar gebleken. Heldere kaders en goede aansturing van Nijbod blijven uiteraard onze verantwoordelijkheid.

In de inspraakreactie van woonwagenbewoner Angelino Smits op 14 januari jl. kwam het begrip Right to Challenge ter sprake. Hij gaf aan dat onderhoud door de woonwagengemeenschap zelf een mogelijkheid is om de kosten van onderhoud terug te brengen. Wij hebben dit onderzocht. Onze conclusie is dat dit nauwelijks het geval zal zijn. Bovendien is het lastig als medebewoner te beslissen of een bepaalde reparatie al dan niet het gevolg is van slecht huurdersgedrag waardoor de betreffende huurder bijgevolg zelf de reparaties dient te bekostigen. Dit kan tot onenigheid tussen bewoners leiden. Het verdient daarom de voorkeur als gemeente en corporatie zelf het beheer uit te voeren.

### **3.11. Beheer van de openbare ruimte**

#### Huidige situatie

Elke locatie kent een toegangsweg en plantsoenen die door gemeente Oss als openbaar terrein worden beheerd. In het overleg hebben de bewoners aangegeven dat er sprake is van achterstallig onderhoud. Dit hebben wij onderzocht. Op enkele plaatsen is dat inderdaad het geval. Enerzijds is er door het afbouwbeleid verminderde aandacht geweest met name voor investeringen. Anderzijds hebben er zich vervelende gebeurtenissen voorgedaan met bewoners die niet bevorderlijk zijn geweest voor de uitvoering van het periodiek onderhoud.

#### Nieuwe situatie

Gelet op het gewijzigde beleid en om een nieuwe start van beleid en uitvoering van het woonwagenbeleid te maken, zijn wij aan het inventariseren wat in het beheer en de inrichting van de openbare ruimte verbeterd kan worden. Dit wordt vervolgens in overleg met woonwagenbewoners besproken en in nieuwe of verbeterde afspraken over gebruik en verantwoordelijkheden vastgelegd. Inmiddels is op enkele plaatsen het beheer en onderhoud al aangepakt.

### **3.12. Toezicht en handhaving**

#### Huidige situatie

Het is van belang dat op de locaties een acceptabel woon- en leefklimaat heerst en voldaan wordt aan de geldende wet- en regelgeving zoals bijvoorbeeld het tijdig aanvragen van een omgevingsvergunning voor een bouwwerk, het niet-illegaal plaatsen van een toercaravan en het niet-illegaal in gebruik nemen van gemeentelijke gronden.

Het algemene jaarplan voor toezicht en handhaving is het kader van waaruit dit wordt ingevuld.

#### Nieuwe situatie

Toezicht en handhaving zullen met de eerdergenoemde criteria als uitgangspunt in de lijn van deze nota vorm worden gegeven.

### **3.13. Periodiek overleg**

#### Huidige situatie

Het overleg met de woonwagenbewoners verloopt nagenoeg uitsluitend via Nijbod. Er bestaat geen bestuurlijk overleg met een vertegenwoordiging van woonwagenbewoners. Op het ontbreken van goede, open communicatielijnen is in de loop der jaren al vaker kritiek geuit door de woonwagenbewoners. In het afgelopen jaar is in het proces om te komen tot nieuw beleid het overleg anders vormgegeven. Gemeente en vertegenwoordiging van woonwagenbewoners willen hier graag mee verder.

#### Nieuwe situatie

In de opinienota van 14 januari is het belang van een goede relatie tussen woonwagenbewoners en gemeente al benadrukt:

#### *3. Onderlinge relatie*

*In deze aanpassing van beleid past ook een heroriëntatie op de relatie tussen woonwagenbewoners en de gemeente. Van*



oudsher is in Nederland de relatie tussen woonwagenebewoners en gemeenten moeizaam, mede als gevolg van onbegrip, vooroordelen en wantrouwen. De woonwagenebewoners laten zich kritisch uit over de relatie van de gemeente met hen in de voorbije jaren. Wij streven ernaar om met de nadere uitwerking van dit beleid ook de relatie tussen de gemeente en de woonwagenebewoners te verbeteren.

Wij hebben de afgelopen periode, zowel ambtelijk als bestuurlijk, overlegd met een delegatie van de woonwagenebewoners over het nieuw te formuleren beleid. Wij zijn ook op locatie te gast geweest.

In de normalisering van onderlinge verstandhouding past dat de relatie tussen gemeente en woonwagenebewoners ook structureel anders wordt vorm gegeven. Wij gaan jaarlijks, of indien daartoe aanleiding is halfjaarlijks, bestuurlijk met de vertegenwoordiging van de bewoners in overleg over woonwagenezaken.

### 3.14. Financiële consequenties van het nieuwe beleid

#### Huidig beleid

Er is sprake van een jaarlijks exploitatietekort. Dit is het saldo van inkomsten uit huur en uitgaven aan kapitaallasten en beheerskosten.

kosten	2010	2011	2012	2013	2014	2015
standplaatsen*	66	65	63	61	60	63
huurwoonwagens	20	19	11	9	7	7
saldo	- € 206.256	-€ 129.240	-€ 133.242	-€ 147.775	-€ 94.903	-€ 106.366

*\*exclusief 6 standplaatsen van woonwagenlocatie Rister, in eigendom van woningcorporatie Mooiland. Huurwoonwagens in eigendom van gemeente (in 2016: 5 stuks) staan verspreid over de 63 standplaatsen.*

De kosten worden niet goedge maakt door de huurinkomsten. De huren voor standplaatsen zijn verschillend en vergeleken met elders in het land laag. Verhoging van de huurinkomsten wordt bemoeilijkt door de langlopende huurcontracten en de landelijke voorschriften over huurverhoging.

Door de inzet van AWS sinds 1 september 2013 het incassobeleid aangescherpt.

#### Nieuw beleid

De voorgestelde beleidswijziging met betrekking tot het afbouwbeleid heeft financiële consequenties. Bij ongewijzigd financieel beleid zal het exploitatietekort ook op termijn blijven bestaan en door de noodzakelijke investeringen en verbeteringen groter worden. Er wordt nu een Meerjaren Onderhoudsplan (MOP) opgesteld om daar een goed beeld van te krijgen.

Wij willen de huurprijs op een reëel niveau brengen. Ook dat past in normalisering. Voor de lopende huurcontracten kan dat maar in beperkte mate. Wettelijke voorschriften limiteren huurverhoging. Voor nieuwe verhuur ligt dit anders. Daarvoor zal een nieuwe huurprijs worden bepaald.

Er zal een aantal standplaatsen (opnieuw) moeten worden ingericht. Wij schatten in dat dit al gauw €70.000,- per standplaats kost. Voor de komende jaren is in de begroting al een post PM hiervoor opgenomen. Voorgesteld wordt bij nadere uitwerking een bedrag in de begroting voor investeringen op te nemen.

## 4. Vervolg

Samengevat betekent de voorgestelde beleidswijziging dat de cultuur van woonwagenebewoners als woonvorm blijvend ruimte krijgt in de gemeente Oss. Die nieuwe start geeft aanleiding om een aantal aspecten van woonwagens op standplaatsen en op locaties te herijken. Normalisering is het doel. Na vaststelling van het nieuwe beleid zullen we dit samen met de woningcorporaties en in overleg met de vertegenwoordiging van woonwagenebewoners volgens de in deze nota genoemde uitgangspunten verder uitwerken.