



# Woonwagenbeleid Gemeente Amstelveen

Januari 2025

# Inhoud

<b>1. Inleiding</b>	<b>3</b>	<b>5. Ruimtelijke kaders</b>	<b>11</b>
1.1 Aanleiding	3	5.1 Kosten realisatie woonwagenstandplaats	12
1.2 Doel	3	5.2 Onderhoud en staat van de huidige locaties	12
1.3 Begripsbepaling	3		
1.4 Uitgangspunten	4		
<b>2. Context</b>	<b>5</b>	<b>6. WachtlIJst en toewijzing</b>	<b>13</b>
2.1 Historie	5	6.1 Toewijzing bestaande standplaats met koopwoonwagens	13
2.2 Doelgroep	5	6.2 Toewijzen nieuwe standplaatsen en (sociale) huurwoonwagens	13
2.3 Juridische kaders	6	6.3 Overgangsrecht oude wachtlIJst voor standplaatsen en (sociale) huurwoonwagens	14
<b>3. Regionale ontwikkelingen</b>	<b>7</b>		
3.1 Verantwoordelijkheden	7		
<b>4. Locaties, standplaatsen en woonwagens</b>	<b>8</b>		
4.1 Huidige situatie	8		
4.2 Behoeftenonderzoek	8		
4.3 Realiseren nieuwe standplaatsen	9		
4.4 Verkoop standplaatsen	9		



# 1. Inleiding

Amstelveen heeft vier woonwagenlocaties. Het aantal woonwagenstandplaatsen is al decennia lang vrij stabiel op 54 plaatsen. De vraag naar nieuwe standplaatsen is de afgelopen jaren gegroeid. Daarom is het van belang dat er nieuwe standplaatsen worden gerealiseerd. Daarnaast is er een nieuwe manier van toewijzen nodig. Op dit moment geldt alleen inschrijftijd. Hieraan gaat binding aan Amstelveen worden toegevoegd. Uiteraard worden de rechten van de personen op de bestaande wachtlijst gerespecteerd. Met deze beleidswijzigingen krijgen de lokale woonwagenbewoners weer perspectief en kunnen zij hun cultuur en tradities behouden.

De gemeente Amstelveen verhuurt en beheert zelf alle woonwagenlocaties, de standplaatsen en een aantal woonwagens (sociale huur). Hierdoor hebben wij veel controle en invloed op de uitvoering van het woonwagenbeleid. Dit maakt dat de kaders die in dit stuk worden beschreven soepel geïmplementeerd kunnen worden.

## 1.1 Aanleiding

Uit onze contacten met vertegenwoordiging van de woonwagenbewoners blijkt dat er een grote behoefte is aan de herziening van het woonwagenbeleid. Het

huidige beleid wordt als beklemmend en oneerlijk ervaren. Verschillende instanties hebben aangegeven dat Nederlands woonwagenbeleid aan vernieuwing toe is. Deze nota gaat daar handen en voeten aan geven voor de gemeente Amstelveen.

Het ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties heeft in 2018 het Beleidskader Gemeentelijk woonwagen- en standplaatsenbeleid (het 'Beleidskader') gepresenteerd. In dit Beleidskader staan aanknopingspunten voor het ontwikkelen van gemeentelijk beleid, dat voldoet aan het mensenrechtelijk kader dat kan worden afgeleid uit de (Europese) rechtspraak en de oordelen van het College voor de Rechten van de Mens. Dit Beleidskader is de basis voor het gemeentelijke woonwagenbeleid.

## 1.2 Doel

Het Amstelveense woonbeleid heeft tot doel om te voorzien in de woonbehoefte van woonwagenbewoners in overeenstemming met beleidskaders. Het geeft weer wat de belangrijkste opgaven zijn en op welke manier de gemeente die invult. Woonwagenbeleid blijft onderdeel van het woonbeleid.

## 1.3 Begripsbepaling

**Afstammingsbeginsel:** het afstammingsbeginsel bepaalt wie er binnen de groep woonwagenbewoners valt. Eerste graads- (ouders, kinderen) en tweedegraadsfamilieleden (broers, zussen, kleinkinderen, grootouders) van woonwagenbewoners vallen binnen het afstammingsbeginsel.

**Eigendomssituatie:** de standplaats en de woonwagen kan zowel in eigendom zijn van de bewoner of van een verhuurder.

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

**Repatrianten:** woonwagenbewoners die in een 'reguliere' woning wonen en weer in een woonwagen willen wonen.

**Woonwagenstandplaats:** 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 I, van de Wet de huurtoeslag).

## 1.4 Uitgangspunten

In deze paragraaf staan de uitgangspunten van het nieuwe woonwagenbeleid. Alle onderdelen worden in samenspraak met de woonwagengemeenschap aangepakt. Hiervoor wordt gekozen, omdat wonen in familieverband een belangrijk cultureel element is.

- Opstellen van een wachtlijst met toewijzingsafspraken, zodat nieuwe of vrijkomende standplaatsen met voorrang toegewezen worden aan woonwagenbewoners die een binding met de gemeente Amstelveen hebben.
- Uitbreiden van het aantal standplaatsen waardoor er circa 10 nieuwe standplaatsen worden gecreëerd. Hiervan worden 2 tot 4 standplaatsen met sociale huurwoonwagens gerealiseerd.
- Het creëren van de mogelijkheid om standplaatsen via een opstalrecht te kunnen kopen.
- Woonwagenbeleid onderdeel maken van de woonvisie 2023-2030 als er in 2025 een evaluatie plaatsvindt.



## 2. Context

### 2.1 Historie

Woonwagenbewoners komen oorspronkelijk uit Nederland en de omliggende landen. De geschiedenis van de woonwagenbewoners gaat terug naar de Gouden Eeuw. Woonwagenbewoners reisden om te voorzien in hun bestaan. Zij werkten als seizoenarbeiders, handwerkslieden en kooplieden en fungeerden als nieuwsverbrengers. In de loop van de eeuwen verminderde de behoefte aan deze diensten en raakten de woonwagenbewoners steeds meer in een isolement. Vanaf de tweede helft van de negentiende eeuw wonen de meesten in woonwagens. In 1918 werd de Woonwagenwet ingevoerd, die eisen stelde aan de woonwagens en de bewoners daarvan.

Tijdens de Tweede Wereldoorlog is een deel van de woonwagenbewoners, de Roma en Sinti systematisch opgespoord, vervolgd, gevangengenomen en vernietigd door de Nazi's. Deze vervolging wordt de Porajmos genoemd.

In 1968 werd de woonwagenwet aangepast. Het werd verboden om met een woonwagen te reizen. De woonwagenbewoners moesten in grote centra gaan wonen. In de jaren 80 werden er steeds meer kleine woonwagenlocaties opgericht ter vervanging van de grote centra. Na de afschaffing van de woonwagenwet in 1999 zijn woonwagenbewoners voor de huisvesting



*Inrichting woonwagenlocatie aan de Doorweg in 1983. Foto in noordwestelijke richting.*

FOTO: GEMEENTE WERKEN

afhankelijk geworden van de gemeente. Zij kozen voor de nuloptie of het uitsterfbeleid. In Amstelveen is er gekozen voor de nuloptie.

In 2014 is de woonwagencultuur aangemerkt als immaterieel cultureel erfgoed. Ook zijn er gerechtelijke

uitspraken, bijvoorbeeld door het Europees Hof van de Rechten van de Mens, die het belang van de cultuur van woonwagenbewoners bevestigen.



## 2.2 Doelgroep

Dit beleid is van toepassing op:

- huidige woonwagenebewoners in de gemeente Amstelveen;
- eerste- en tweedegraads, familieleden van huidige woonwagenebewoners in de gemeente Amstelveen voor zoverre deze zich identificeren als woonwagenebewoners en voldoen aan het afstammingsbeginsel;
- Voormalige woonwagenebewoners uit de gemeente Amstelveen voor zover deze zich identificeren als woonwagenebewoners en voldoen aan het afstammingsbeginsel;
- Woonwagenebewoners buiten de gemeente Amstelveen voor zover deze zich identificeren als woonwagenebewoners en voldoen aan het afstammingsbeginsel;

Een deel van de woonwagenebewoners is in het verleden, soms noodgedwongen, verhuisd naar een reguliere woning. Voor de bescherming van de rechten is het niet van belang of een woonwagenebewoner (tijdelijk) in een reguliere woning woont of heeft gewoond.

Dit beleid richt op woonwagenebewoners met binding met de gemeente Amstelveen.

Landelijk gezien is er een tekort aan het standplaatsen en woonwagens. In Amstelveen is er ook een

tekort. Op basis van de beschikbare ruimte en de huidige wachtlijst is het van belang dat er 10 extra standplaatsen worden gerealiseerd. Het tekort en woningen en woonwagens is helaas niet volledig op te lossen. Er zal altijd sprake blijven van een zekere schaarste.

Het wonen in familieverband maakt deel uit van de cultuur van de woonwagenebewoners. We kiezen er daarom voor om nieuwe of vrijkomende standplaatsen in eerste instantie met voorrang toe te wijzen aan woonwagenebewoners met een binding met de gemeente Amstelveen. Het gaat dan om familieleden van de huidige bewoners.

## 2.3 Juridische kaders

Het leven in een woonwagen wordt beschermd. Dit is vastgelegd in verschillende (internationale) verdragen. Het betreft de volgende (mensen)rechten:

- **Het recht op huisvesting:** de overheid heeft een inspanningsverplichting om te voorzien in veilige, passende en betaalbare huisvesting waarbij rekening wordt gehouden met de culturele identiteit.
- **Het recht op de eerbiediging van het privé-, familie- en gezinsleven:** ieder heeft het recht op

respect voor zijn privé-, familie- en gezinsleven, woning en correspondentie. Een woonwagen wordt hierbij aangemerkt als woning en het leven in en rond een woonwagen als wezenskenmerk van de identiteit van woonwagenebewoners.

- **Het recht op gelijke behandeling:** Het gelijkheidsbeginsel houdt in dat woonwagenebewoners niet nadeliger mogen worden behandeld vanwege het feit dat zij woonwagenebewoner zijn. Daarnaast houdt het gelijkheidsbeginsel óók in dat ongelijke gevallen ongelijk behandeld moeten worden. Bij woonwagenebewoning gaat het om een ongelijk geval, omdat de woonvorm voor woonwagenebewoners een wezenlijk onderdeel is van hun cultuur en identiteit.

Hieruit volgen verschillende taken voor de gemeente:

- De gemeente Amstelveen ontwikkelt beleid dat het woonwageneleven voldoende faciliteert en beschermt.
- Woonwagens moeten zicht hebben wanneer zij kans maken op een standplaats.
- Bij het bepalen of iemand een woonwagenebewoner is, wordt gebruik gemaakt van het afstammingsbeginsel. Het maakt daarbij niet uit of een woonwagenebewoner (tijdelijk) in een reguliere woning heeft gewoond.



## 3. Regionale ontwikkelingen

In het programma een thuis voor iedereen worden de nationale ambities voor de huisvesting van verschillende groepen beschreven, waaronder woonwagenbewoners. In de metropoolregio Amsterdam en in de gemeenten wordt dit nader uitgewerkt.

### 3.1 Verantwoordelijkheden

De verschillende overheden hebben ieder een eigen rol bij de huisvesting van woonwagenbewoners. In het landelijke beleidskader gemeentelijk woonwagen- en standplaatsenbeleid staan deze rollen beschreven. Daarnaast hebben de woonwagenbewoners uiteraard ook een rol bij de totstandkoming van dit beleid.

#### 3.1.1 Rijk

Het is aan het Rijk om de visie op het woonwagen- en standplaatsenbeleid vast te stellen. Deze visie is vastgesteld in het landelijke 'Beleidskader gemeentelijk woonwagen- en standplaatsenbeleid'. Daarnaast is het Rijk internationaal rechtelijk het aanspreekpunt voor de naleving van mensenrechten. Dit geldt ook wanneer de primaire verantwoordelijkheid is overgedragen aan gemeenten. Het Rijk houdt toezicht op de provincies en op de gemeente op de naleving van de mensenrechten.

#### 3.1.2 Provincie

De provincies houden toezicht op gemeenten op het ruimtelijk-fysieke domein. Hierbij gaat het onder meer over bouwen, ruimtelijke ontwikkeling en huisvesting. Hier vallen woonwagenlocaties ook onder. De provincie Noord-Holland ziet woonwagenbeleid als gemeentelijke verantwoordelijkheid.

#### 3.1.3 Gemeente

De gemeente is verantwoordelijk voor het lokale woonbeleid. In de gemeente Amstelveen is dit beschreven in de woonvisie 2023-2030. Het gemeentelijk woonbeleid moet rekening houden met en ruimte geven voor het woonwagenleven van woonwagenbewoners. Daarnaast kan de gemeente voorzieningen treffen in het belang van de volkshuisvesting. De gemeente heeft een zorgplicht om een beleid te ontwikkelen dat het

woonwagenleven voldoende faciliteert en beschermt. Om die reden dient de lokale overheid te voorzien in woonwagenstandplaatsen. Tot slot is de gemeente verantwoordelijk voor de ruimtelijke ontwikkelingskant van de woonwagenstandplaatsen, onder andere door het vaststellen van omgevingsplannen. Met dit woonwagenbeleid geeft de gemeente Amstelveen hier nadere invulling aan.

#### 3.1.4 woonwagenbewoners

De gemeente zoekt actief verbinding met de woonwagengemeenschap. Dit beleid is ook tot stand gekomen in participatie met woonwagenbewoners. Waar voorheen werd ingezet op de nullijn wordt er nu actief gewerkt aan het vergroten van woonwagenlocaties op basis van behoefte en de ruimte die geboden kan worden.



*Woonwagens langs de Ringvaart of de Amstel in 1915.*



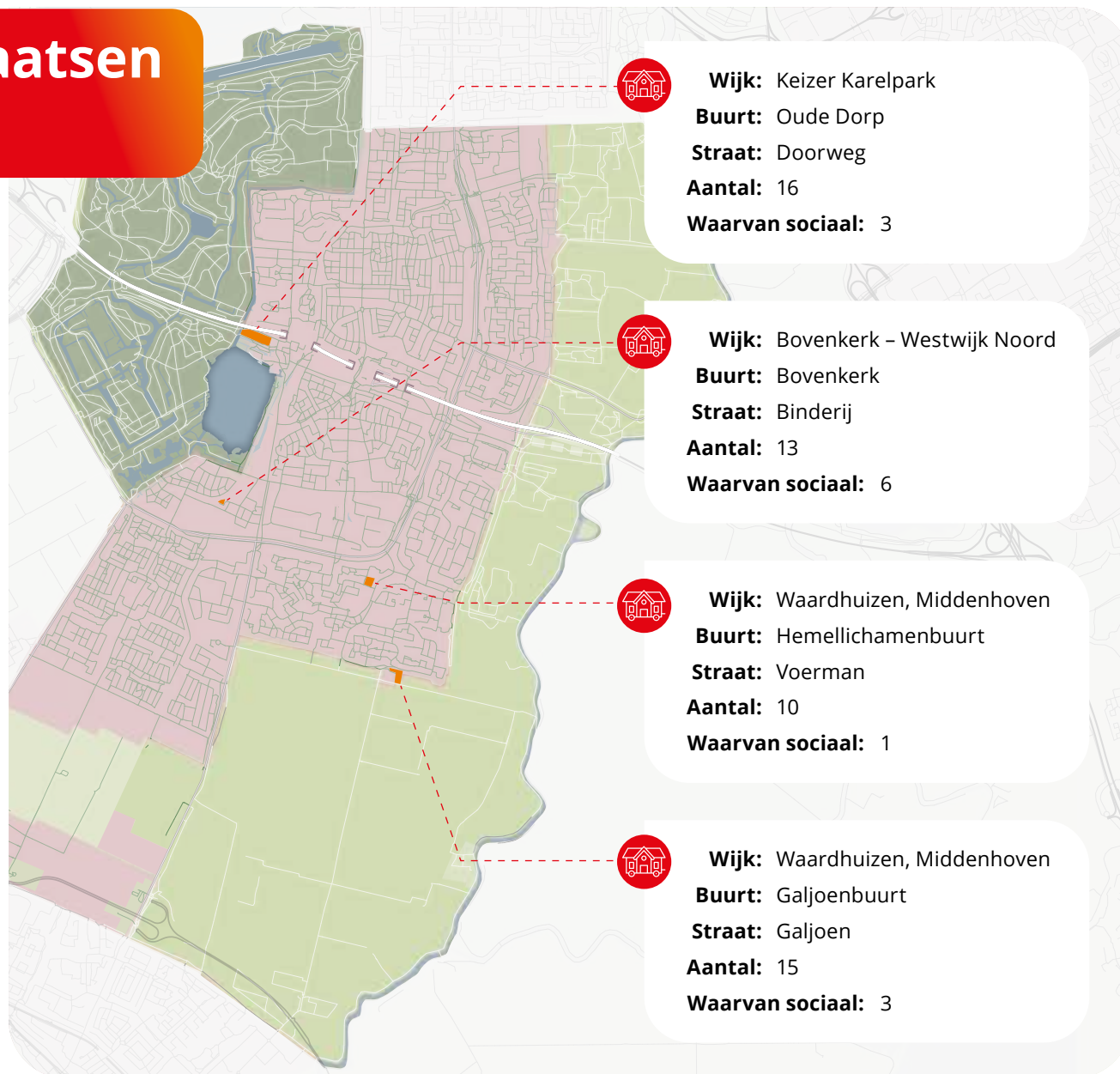
## 4. Locaties, standplaatsen en woonwagens

### 4.1 Huidige situatie

In de gemeente Amstelveen zijn 54 standplaatsen op 4 verschillende locaties. De standplaatsen zijn allemaal in eigendom van de gemeente Amstelveen. De gemeente bezit ook 13 woonwagens in de sociale huur. Op de andere standplaatsen zijn de woonwagens in eigendom van de bewoners waarbij de gemeente eigenaar is van de standplaatsen.

### 4.2 Behoeftenonderzoek

In Amstelveen wordt al lange tijd gewerkt met een wachtlijst voor woonwagenstandplaatsen. Op 30 mei 2024 staan er 27 personen op de wachtlijst. De gemiddelde wachttijd bedraagt tussen 10 en 12 jaar. Dit is lager dan de wachttijd voor een sociale huurwoning in Amstelveen (in 2023 19 jaar). De afgelopen jaren zijn er geen standplaatsen bijgekomen, terwijl de behoefte wel is gegroeid. Hierdoor is uitbreiding van de locaties noodzakelijk. Op basis van de bestaande wachtlijst wordt voorgesteld om ongeveer 10 woonwagenstandplaatsen te realiseren. Hier wordt nader onderzoek naar uitgevoerd. In het geval dat er 10 nieuwe standplaatsen worden





gerealiseerd, zakt de wachttijd terug naar ongeveer 7 jaar. Daarnaast wordt er een behoeftenonderzoek uitgevoerd. Op basis daarvan wordt gekeken hoeveel plekken er voor een langere periode gerealiseerd kunnen worden. Dit hangt ook af van de ruimte die er beschikbaar is om de standplaatsen te realiseren.

De mensenrechtelijke kaders geven aan dat woonwagenbewoners binnen afzienbare tijd kans moeten maken op een standplaats. Er is geen verdere kwantificering van deze regel. In het landelijke 'Beleidskader gemeentelijk woonwageng- en standplaatsenbeleid' staat dat de wachttijd voor een standplaats ongeveer hetzelfde moet zijn aan de wachttijd voor een sociale huurwoning. Op dit moment is de wachttijd voor een woonwagen al lager dan een sociale huurwoning. Echter, de wachttijd voor een sociale huurwoning in de gemeente Amstelveen is bovengemiddeld hoog in vergelijking met andere gemeenten. Daarom wordt ervoor gekozen om dit niet te gebruiken voor het vaststellen van de behoefte aan woonwagenstandplaatsen.

### 4.3 Realiseren nieuwe standplaatsen

Om ongeveer 10 standplaatsen te realiseren wordt er een behoeftenonderzoek uitgevoerd naar de mogelijkheden hiervan. Het heeft de voorkeur om de extra standplaatsen bij de bestaande woonwagenlocaties te ontwikkelen.

### 4.4 Verkoop standplaatsen

Op dit moment is het alleen mogelijk om de grond (standplaats) onder een woonwagen te huren van de gemeente. Deze huurconstructie is voor de banken in Nederland een van de redenen die zij geven om geen hypotheek af te geven voor een woonwagen. Om deze beperking weg te nemen wordt er ingezet op een opstalrecht voor de woonwagenstandplaatsen. Er zijn drie mogelijkheden om woonwagenstandplaatsen op een andere manier van verhuur aan te bieden. Dat zijn:

- Opstalrecht;
- Erfpacht;
- Volledige verkoop.

Voor zowel opstal af erfpacht geldt dat de grond in eigendom van de gemeente blijft, bij volledige verkoop verkoopt de gemeente de grond aan woonwagenbewoner. Om tot een keuze te komen is een aantal zaken afgewogen:

- Welke optie neemt bezwaren bij de banken om een hypotheek te verlenen weg?
- Welke optie doet het meest recht aan het gelijktrekken van de rechten van woonwagenbewoners ten opzichte van Amstelveners die in een woning wonen.
- Welke optie zorgt ervoor dat de woonwagencultuur voldoende beschermd wordt?

- Kan er met de wachtlijst gewerkt worden?
- Worden de gemeentelijke belangen voldoende beschermd?

	Opstalrecht	Erfpacht	Volledige verkoop
a.	-	+	+
b.	-	+/-	+
c.	+/-	+	+
d.	+	+	+
e.	+	+	+/-

- Uit veldonderzoek blijkt dat een opstalrecht voor banken onvoldoende is om een woonwagen te financieren. Dit heeft ermee te maken dat een woonwagen verplaatsbaar is. Als het opstalrecht afloopt vervalt daarmee de opstal aan de grondeigenaar. Als de woonwageneigenaar geen nieuwe plaats voor de woonwagen kan vinden, is de woonwagen zo goed als waardeloos. Daardoor is het risico op verlies van het onderpand voor de bank te groot en kan er onder zo'n constructie geen hypotheek afgesloten worden. Bij zowel erfpacht als volledige verkoop van een woonwagenstandplaats is dit risico er niet. Mocht om wat voor reden de erfpacht aflopen, dan is de grondeigenaar verplicht om een vergoeding voor de opstal te betalen. Dit verkleint het risico voor banken. Bij volledige verkoop hebben banken altijd de mogelijkheid om het onderpand in beslag te nemen als er



- forse achterstanden zijn ontstaan bij het betalen van de hypotheek. Dit maakt dat zowel erfpacht als volledige verkoop voldoende zekerheid bieden voor banken om een hypotheek op een woonwagenstandplaats en woonwagen te vestigen.
- b. In Amstelveen worden nauwelijks woningen verkocht via een opstalrecht of erfpachtconstructie. In bijna alle gevallen is de grond onder de woning in volledige eigendom de woningbezitter. Dit betekent dat volledige verkoop van de woonwagenstandplaatsen de beste gelijke situatie creëert ten opzichte van Amstelveners die woningen in een reguliere woning.
- c. Doordat het financieren van een opstalrecht met woonwagenstandplaats lastiger is, bestaat de kans dat niemand van de eerste- of tweedegraadsfamilie of de wachtlijst de woonwagenstandplaats kan overnemen. Hierdoor wordt de kans groter dat er kopers van buiten de gemeenschap komen. Bij erfpacht of volledige verkoop is beter gewaarborgd, omdat de financierbaarheid vanuit de banken gemakkelijker is.
- d. Het is in alle opties mogelijk om regels op te nemen zodat de woonwagenstandplaatsen alleen aan eerste- en tweedegraadsfamilieleden of aan iemand op de wachtlijst worden verkocht.
- e. Bij zowel opstal als erfpacht blijft de grond in bezit van de gemeente. Hierdoor blijft de gemeente als eigenaar directe invloed houden op het eigendom van de woonwagenstandplaatsen en kan er altijd voor worden gekozen om het opstalrecht of de

erfpacht niet te verlengen, bijvoorbeeld bij eenerschikking van een locatie om meer plekken te creëren. Bij volledige verkoop is dat niet meer mogelijk. De enige mogelijkheid van de gemeente is dan om woonwagenstandplaatsen terug te kopen als ze vrijkomen, bijvoorbeeld door een recht van eerste koop in te bouwen.

Uit bovenstaande analyse blijkt dat erfpacht en volledige verkoop ongeveer gelijk scoren op de 5 indicatoren. Opstalrecht valt af, omdat het banken onvoldoende comfort geeft en de rechten ten opzichte van andere Amstelveners onvoldoende gelijktrekt. Om de gemeentelijke belangen voldoende te waarborgen gaat de voorkeur uit naar erfpacht waarbij eeuwigdurende afkoop niet mogelijk is. Hiermee blijft er ruimte om een herschikking van een locatie mogelijk te maken als er meer standplaatsen nodig zijn. Daarnaast biedt erfpacht de gemeente voordelen in het beheer van de woonwagenlocaties, omdat er nog geen gespikkelde situatie ontstaat.

De exacte voorwaarden voor het verkrijgen van erfpacht worden nader uitgewerkt. Het is mogelijk dat de voorwaarden per woonwagenlocatie verschillen. De bestaande huurder van een standplaats krijgt ook de mogelijkheid om hun standplaats in erfpacht te verwerven. Als de woonwagen ook wordt gehuurd van de gemeente, blijft deze standplaats in de verhuur.



## 5. Ruimtelijke kaders

Bij woonwagendstandplaatsen zijn dezelfde ruimtelijke criteria van belang als bij reguliere woningen. Dit betekent dat ook nieuwe woonwagendstandplaatsen moeten voldoen aan geldend beleid op het gebied van parkeren, verkeer, groen en milieu. Voor geluid geldt dat volgens het Besluit kwaliteit leefomgeving (Bal) woonwagendstandplaatsen gelden als geluidsgevoelige terreinen. Dat heeft tot gevolg dat de geluidhinder wordt gemeten op de grens van de bestemming (in plaats van de gevel op de woning). Ook gelden de binnenwaarden voor een woning voor de grens van de bestemming het idee hierachter is dat woonwagens minder goed te isoleren zijn tegen geluid.

We verkennen de mogelijkheden voor het realiseren van woonwagendstandplaatsen binnen de grens van de beperkingsgebieden van het Luchthavenindelingsbesluit (LIB). Belangrijk uitgangspunt is dat het realiseren van nieuwe woonwagendstandplaatsen niet tot ongezonde situaties leidt. Daarnaast dienen woonwagendstandplaatsen zorgvuldig te worden ingepast in haar omgeving.

Woonwagens zijn meestal ingericht op een vak van 200m<sup>2</sup> (10 bij 20 meter). Hiermee ontstaat er voldoende ruimte tussen de woonwagens, onder andere vanwege brandveiligheid. Ook op de tweedehandsmarkt voor woonwagens is deze maat



FOTO: GOOGLE MAPS



het uitgangspunt. We gaan uit van maatwerk. In overleg met woonwagengewoners kan er afgeweken worden van de grootte van een standplaats. Daarnaast wordt er onderzocht of de goot en nokhoogte van woonwagens in het omgevingsplan verruimd kunnen worden. Hierdoor ontstaan er mogelijkheden om woonwagens te vergroten met een extra etage. Zo'n verhoging van een woonwagen moet wel passen binnen de stedenbouwkundige context en de relatie met de directe omgeving. Als aan die voorwaarde wordt voldaan, dan zou hier ruimte voor moeten zijn.

## 5.1 Kosten realisatie woonwagenstandplaats

Kanttekening bij het realiseren van nieuwe standplaatsen, zijn de hoge ontwikkelingskosten. In 2022 heeft Companen in opdracht van het ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties een onderzoek gedaan naar de kosten voor de realisatie en exploitatie van woonwagenstandplaatsen. Uit dit onderzoek blijkt dat de kosten voor zowel de ontwikkeling van standplaatsen als de aanschaf van woonwagens sterk gestegen zijn. De kosten zijn onderverdeeld in de aanschaf van de woonwagens, de kosten van de grondverwerving en de inrichting van de kavel. Uit de analyse blijkt dat op basis van de

huidige kosten en uitgaven het lastig is om te komen tot een rendabele, kostendekkende exploitatie bij de realisatie van nieuwe standplaatsen mét woonwagens. Dat komt doordat de lage bebouwingsdichtheid zorgt voor relatief hoge inrichtingskosten, door de stijging van de bouwkosten, de BENG-norm, de bergingen en het gasloos bouwen. Dit is met name het geval wanneer een woonwagenstandplaats met sociale huurwoningen wordt gerealiseerd.

De realisatie van extra standplaatsen is maatwerk. Denk bijvoorbeeld aan de omvang van de locatie, de ligging ten opzichte van uitvalswegen en de nabijheid van riolering en andere nutsvoorzieningen. Grote kostenposten zijn het plaatsen van een berging, de BENG-norm en een woonwagen op de standplaats. Wanneer een kansrijke locatie in beeld is, brengen we de kosten in beeld. Daarbij kijken we met de bewoners welke woonvormen passend zijn bij de cultuur en kan de gemeente bij hoge uitzondering overwegen aansluiting van nieuwbouw op aardgas toestaan.

## 5.2 Onderhoud en staat van de huidige locaties

Op dit moment is de leefbaarheid op de woonwagenlocaties redelijk. De woonwagengewoners

geven aan de onderhoudssituatie onder de maat vinden. Een inzichtelijk en voorspelbaar jaarlijks onderhouds- en beheerplan komt hieraan tegemoet, evenals een eenmalige actie om tot een aanvaardbare nulsituatie te komen. Hieronder valt ook de handhaving op onrechtmatige bebouwing of bewoning. Daarnaast staan de woonwagens op de Voerman dicht tegen elkaar aan. Dit kan brandveiligheidsgevaar opleveren.



## 6. Wachtlijst en toewijzing

In de Huisvestingsverordening van de gemeente Amstelveen staan de regels uitgewerkt voor de verhuur van woonwagendstandplaatsen en woonwagens. Wanneer er een standplaats vrijkomt wordt deze aan de langstingeschrevene aangeboden. Mocht die geen interesse hebben dan is de eerstvolgende aan de beurt. Op deze manier wordt er gezocht totdat iemand op de wachtlijst de vrijgekomen standplaats accepteert. Deze manier van toewijzen houdt geen rekening met familiebanden of binding aan de gemeente Amstelveen. Er wordt alleen gekeken naar inschrijftijd.



Om te komen tot een nieuwe wachtlijst worden alle woonwagendbewoners vanaf 18 jaar bekend bij de gemeente aangeschreven en krijgen een aanmeldingsformulier. Bij de uitvraag voor de wachtlijst wordt het volgende onderscheid gemaakt: een huurstandplaats met sociale huurwoonwagend of een huurstandplaats waarop een eigen woonwagend kan worden geplaatst. Daarnaast wordt de behoefte aan het uitgeven van een standplaats in opstal gepeild.

### 6.1 Toewijzing bestaande standplaats met koopwoonwagens

Huurstandplaatsen met koopwoonwagens worden verhuurd volgens een voordrachtstelsel. Komt er een standplaats vrij dan dragen de vertrekkende bewoners of de nabestaanden in het geval van overlijden een nieuwe kandidaat voor.

De toewijzing van de standplaats vindt plaats in onderling overleg binnen de kaders van dit woonwagendbeleid, zoals het voldoen aan het afstammingsbeginsel. Hiervoor worden de volgende stappen doorlopen:

1. De gemeente treedt in overleg met bewoners en nabestaanden. De gemeenschap wordt geïnformeerd

dat er een wijziging gaat plaatsvinden.

2. Belangstellenden reageren met vermelding van eventuele familierelaties (1e en 2e, graads) op de locatie waar de standplaats vrij komt.
3. Familierelaties worden gecontroleerd, waarbij het de verantwoordelijkheid van de belanghebbende is om de familierelatie aan te tonen.
4. De kandidaat-koper levert de vereiste gegevens aan bij de gemeente. De gemeente controleert de gegevens. Na akkoord volgt een definitieve toewijzing.
5. Diegene die een definitieve toewijzing krijgt, wordt uitgeschreven uit de wachtlijst.

### 6.2 Toewijzen nieuwe standplaatsen en (sociale) huurwoonwagens

Nieuwe standplaatsen en (sociale) huurwoonwagens worden toegewezen op basis van een wachtlijst die is opgebouwd volgens onderstaand puntensystematiek. De rangorde van de inschrijvers op de wachtlijst wordt bepaald op basis van het aantal toegerekende punten. Alle inschrijvers ontvangen bij aanvang punten. Vervolgens ontvangt de inschrijver na de maand van de inschrijving 1 punt per maand.



<b>Starters</b> iemand die vanaf 18 tot en met 28 jaar minimaal 11 jaar inwonend bij familie die woont op een woonwagenlocatie in de gemeente Amstelveen.	<b>100</b>
<b>Starters</b> vanaf 18 jaar tot en met 28 jaar, inwonend in een reguliere woning in de gemeente Amstelveen, maar geboren en getogen op een woonwagenlocatie en binnen een periode van 10 jaar geleden op een woonwagenlocatie in de gemeente Amstelveen heeft gewoond.	<b>85</b>
<b>Repatriant</b> Woningzoekende die in de gemeente Amstelveen in een woonwagen heeft gewoond en graag weer op een standplaats in de gemeente Amstelveen wil wonen.	<b>70</b>
<b>Woonwagenebewoner wonend buiten de gemeente Amstelveen</b>	<b>20</b>
<b>Overige woningzoekenden</b>	<b>1</b>

### 6.3 Overgangsrecht oude wachtlijst voor standplaatsen en (sociale) huurwoonwagens

De rechten van degenen die op de bestaande wachtlijst staan moeten worden gerespecteerd. Vanaf het moment dat iemand van oude wachtlijst inschreven staat krijgt hij 1 punt per volledige maand. Dit wordt opgeteld bij het puntenaantal van de puntensystematiek van de nieuwe wachtlijst. Degenen

die op de oude wachtlijst staan moeten wel zelf aangeven dat ze op de nieuwe wachtlijst willen. Tot 24 maanden na de invoering van de nieuwe wachtlijst kunnen ze gebruik maken van hun overgangsrecht. Bij aanmeldingen na 24 maanden na invoering van de nieuwe wachtlijst wordt de verrekening van het aantal punten niet meer toegepast. Degenen die in het verleden zijn uitgeschreven en wel op de wachtlijst wensen te staan, kunnen zich opnieuw inschrijven.



Woonwagenlocatie aan de Galjoen in Waardhuizen

FOTO: GOOGLE MAPS

