

Regionaal woonwagen- en woonwagenstandplaatsenbeleid

Gemeenten Oldambt, Pekela, Stadskanaal, Veendam en Westerwolde

Inhoud

1	Inleiding	3
1.1	Doel	4
1.2	Status	4
1.3	Participatie doelgroep	4
2	Achtergrond.....	4
2.1	Historie.....	4
2.2	Beleidskader 2018	5
2.3	Huidig beleid gemeenten.....	5
3	Huidige woonwagenlocaties.....	6
4	Inventarisatie van de behoefte.....	6
4.1	Onderzoek.....	6
4.2	Volkshuisvestelijke opgave	6
4.3	Wachtlijst	7
4.4	Toewijzingsregels.....	7
5	Kaders bij (eventuele) uitbreiding woonwagenstandplaatsen	9
5.1	Locaties	9
5.2	Verhouding tussen huur en koop	9
5.3	Sociale huur	9
6	Rollen en verantwoordelijkheden	10
6.1	Het Rijk.....	10
6.2	De gemeenten	10
6.3	Woningcorporaties	10
7	Participatie en communicatie.....	10
8	Actualisatie	10
9	Risico's	11
9.1	Mogelijkheden woningcorporaties	11
9.2	Ruimteclaim en bouwkosten	11
	Bijlagen I – III.....	12-15

1 Inleiding

Vanaf ongeveer het midden van de vorige eeuw veranderde het Rijksbeleid ten aanzien van de woonwagenbewoners in Nederland regelmatig. Van een verbod op het reizen met de woonwagen, via grote woonwagencentra naar kleine woonwagenlocaties, tot aan het opheffen van de Woonwagenwet door de Tweede Kamer (1999). De onzekerheid die dit voor de woonwagenbewoners bracht, veranderde vanaf 2014. De woonwagencultuur krijgt dan weer erkenning en bescherming van de overheid.

Dat leidt in 2018 tot het *Rijksbeleidskader gemeentelijk woonwagen- en standplaatsenbeleid*. Met dit kader geeft de minister aan hoe gemeenten woonwagenstandplaatsenbeleid kunnen ontwikkelen zodat in overeenstemming met de geldende mensenrechtelijke kaders voldoende recht wordt gedaan aan het woonwagenleven en de woonwagencultuur. Opgemerkt moet worden dat de uitgangspunten uit het Rijksbeleidskader een inspanningsverplichting betreffen en geen resultaatverplichting. Gemeenten beschikken over beleidsvrijheid tot het maken van een belangenafweging.¹

In 2021 is door de colleges van burgemeester en wethouders van de gemeenten Oldambt, Pekela, Stadskanaal, Veendam en Westerwolde besloten om samen te werken op het gebied van woonwagenbeleid. Onderdeel van het besluit is het laten opstellen van toewijzingsregels en het inrichten van een wachtlijst voor woonwagens en -standplaatsen.

Deze samenwerking is in overeenstemming met het advies van het ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties (BZK) om zoveel mogelijk in regionaal verband samen te werken. De vraag naar woonwagens en woonwagenstandplaatsen houdt immers niet op bij een gemeentegrens. Woonwagenfamilies wonen vaak bij elkaar dan wel op korte afstand van elkaar. Het bij elkaar wonen in familieverband is een belangrijk onderdeel van de, als immaterieel cultureel erfgoed erkende, woonwagencultuur.

In onderliggend document geven de Oost-Groninger gemeenten aan hoe zij invulling geven aan de richtlijnen zoals deze gesteld zijn door de Nationale ombudsman (2017) en het beleidskader van BZK (2018).

Bij beleid rond Woonwagens en Woonwagenstandplaatsen is het vinden van balans tussen 'gelijke gevallen gelijk behandelen en ongelijke gevallen ongelijk behandelen' een belangrijke factor. Daar waar woonwagenbewoners gelijk zijn aan andere inwoners worden zij gelijk behandeld. Daar waar zij op basis van de erkende woonwagenidentiteit en cultuur anders zijn, worden zij anders behandeld dan andere inwoners.

Opmerking: In dit beleidsstuk wordt de overkoepelende term woonwagenbewoners gebruikt; daarmee worden bedoeld Reizigers, Roma, Sinti en kermisexploitanten (zie bijlage II).

¹ Om te volgen in hoeverre dat door gemeenten wordt uitgevoerd wordt iedere twee jaar een getalsmatige herhaalmeting woonwagenstandplaatsen uitgevoerd. Daarbij wordt niet gekeken naar het beleid en de uitvoering van individuele gemeenten. Het realiseren van standplaatsen is door het Rijk niet juridisch afdwingbaar.

1.1 Doel

Door het vaststellen van woonwagen- en woonwagenstandplaatsenbeleid (publiekrecht) ontstaan duidelijke beleidsmatige en juridische kaders voor het voeren van adequaat beleid ten aanzien van de woonwagenlocaties. Tussen de publiekrechtelijke en de privaatrechtelijke rol (van woningcorporaties) wordt zo een heldere scheiding aangebracht. Met het vaststellen van het beleid worden duidelijke keuzes gemaakt die helderheid geven aan woonwagenbewoners en hun toekomstmogelijkheden.

1.2 Status

Dit beleid vervangt of is een nadere uitwerking van het woonwagenbeleid zoals opgenomen in de Woonvisies van Stadskanaal en Veendam. Oldambt, Pekela en Westerwolde hadden tot nu geen beleid. Dit regionale beleid is ook voor hen van toepassing.

In het wetsvoorstel Wet versterking regie volkshuisvesting krijgen gemeenten een expliciete verantwoordelijkheid voor het huisvesten van aandachtsgroepen, waaronder woonwagenbewoners. Hiermee worden gemeenten geacht de woonbehoefte van woonwagenbewoners expliciet te maken als deel van de totale gemeentelijke woonbehoefte. Ook provincies en Rijk nemen in hun Volkshuisvestingsprogramma's een beschrijving op van de actuele en verwachte woonbehoefte van aandachtsgroepen, waaronder woonwagenbewoners. Gemeenten dienen in het gemeentelijk Volkshuisvestingsprogramma te beschrijven op welke wijze ze in die opgave willen voorzien.

Rijk en provincies kunnen met instructie(regel)s zorgen voor juridische doorwerking van het beleid. Bijvoorbeeld in het geval een gemeente de maatregelen, opgenomen in het volkshuisvestingsprogramma, ten aanzien van woonwagenbewoners onvoldoende ten uitvoering brengt.

1.3 Participatie doelgroep

In 2021 is een regionale behoefte-inventarisatie uitgevoerd (zie hoofdstuk 4). Daarbij zijn individuele gesprekken gevoerd met belangstellenden voor een woonwagenstandplaats en met bewoners van de woonwagenlocaties in de regio. Verder zijn er twee bijeenkomsten georganiseerd waar belangstellenden en bewoners van woonwagenlocaties vragen hebben kunnen stellen en input hebben geleverd. De opbrengsten van de gesprekken en bijeenkomsten is, waar mogelijk en van toepassing, meegenomen bij het opstellen van het hier beschreven beleid.

2 Achtergrond

2.1 Historie

In de jaren '60 van de vorige eeuw werden woonwagenbewoners beperkt in het reizen met de woonwagen en gehuisvest in grote regionale woonwagencentra. Niet lang daarna, vanaf eind jaren '70, begon de overheid echter met het ontmantelen van deze grote regionale centra en kwamen er kleinere centra, met gemiddeld 15 woonwagenstandplaatsen voor in de plaats. Dit was onderdeel van het "deconcentratiebeleid" waarbij gemeenten genoodzaakt werden te zoeken naar nieuwe locaties voor deze kleinere centra.

In de gemeente Westerwolde heeft dit geleid tot het opheffen van de woonwagenlocatie Sellingen, waarbij de woonwagenbewoners verhuisden naar andere centra (Emmen, Wagenborgen) of naar reguliere woningen.

In 1999 werd de Woonwagenwet ingetrokken door de Tweede Kamer. De speciale positie van woonwagenbewoners kwam daarmee te vervallen en ontstond het zogenaamde "uitsterfbeeld". Een gehekelde term onder de woonwagenbewoners en niet alleen omdat het leidde tot het afbreken van standplaatsen waardoor woonwagenbewoners hun toevlucht moesten zoeken in de reguliere woningbouw.

Vanaf 2014 vindt een kentering plaats en spreken diverse instanties zich uit over het mensenrechtelijk kader dat voor woonwagenbewoners geldt. Zo oordeelde het Europees Hof voor de Rechten van de Mens (EHRM) dat het wonen in een woonwagen een essentieel onderdeel is van de cultuur en traditie van de

woonwageneigenaren en dat zij een minderheidsgroep vormen met een eigen culturele identiteit die bescherming van de overheid verdient.

Deze uitspraak van het EHRM heeft een bindende kracht naar de lidstaten, waaronder Nederland.

Daarnaast spreken ook andere organisaties zich uit. Zo oordeelt het College voor de Rechten van de Mens dat het zogeheten “uitsterfbeleid” in strijd is met het grondwettelijk recht op gelijke behandeling. Ook wordt in 2014 de woonwagencultuur aangewezen als immaterieel erfgoed door het Centrum voor Volkscultuur en Immaterieel Erfgoed.

Naar aanleiding van deze kentering brengt de Nationale ombudsman in mei 2017 een rapport uit: “*Woonwageneigenaar zoekt standplaats*”. Hierin stelt hij dat het Rijk en de gemeenten tekortschieten in hun betrouwbaarheid ten aanzien van woonwageneigenaren. Het recht van woonwageneigenaren om te leven volgens hun culturele identiteit wordt onvoldoende erkend en gefaciliteerd.

In bijlage II staat een uitgebreide omschrijving van de woonwageneigenaren en de woonwagencultuur.

2.2 Beleidskader 2018

In reactie op de hierboven beschreven ontwikkelingen en publicaties heeft toenmalig Minister Ollongren van het ministerie van BZK een beleidskader laten ontwikkelen, in overeenstemming met de mensenrechtelijke uitgangspunten: “*Beleidskader gemeentelijk woonwagen- en standplaatsenbeleid*” (Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties, juli 2018).

De Vereniging van Nederlandse Gemeenten, het Interprovinciaal Overleg, Aedes (koepel woningcorporaties) en vertegenwoordigers uit de woonwagencultuur waren betrokken bij het opstellen van dit beleidskader.

De belangrijkste aanbevelingen van het kader zijn:

- Gemeenten stellen het beleid voor woonwagens en -plaatsen vast als onderdeel van het huisvestingsbeleid/woonvisie;
- Gemeenten dienen voldoende rekening te houden met, en ruimte te geven aan, het woonwageneven van woonwageneigenaren;
- De behoefte aan woonwagenstandplaatsen moet in kaart worden gebracht door gemeenten;
- Woningcorporaties zijn in beeld voor de huisvesting van woonwageneigenaren voor zover deze tot hun doelgroep behoren;
- Het “uitsterfbeleid” van woonwagenstandplaatsen is in strijd met de wet vanwege het recht op gelijke behandeling. Er mogen geen woonwagenstandplaatsen worden afgebouwd zolang er behoefte is aan woonwagenstandplaatsen;
- Een woningzoekende woonwageneigenaar die dit wenst, heeft binnen een redelijke termijn kans op een woonwagenstandplaats.

Het wonen op een standplaats en in een woonwagen is als huisvestingsvorm erkend. Het willen wonen in een woonwagen mag niet gezien worden als woonwens, maar maakt deel uit van de identiteit en cultuur van de woonwageneigenaar.

2.3 Huidig beleid gemeenten

In de woonvisies van Stadskanaal en Veendam is aandacht voor woonwagenbeleid. De andere drie gemeenten noemen de doelgroep woonwageneigenaren niet in hun Woonvisie.

De woonvisie van Stadskanaal (2020-2025) refereert aan het landelijk beleidskader en geeft aan dat er gewerkt wordt aan een regionaal kader waarbij zij zal aansluiten². Veendam noemt in haar woonvisie (2023-2027) dat zij aansluit bij het landelijk beleid, en het programma “*Een thuis voor iedereen*”. Daarin staan

² De gemeente Stadskanaal werkt aan een nieuwe woonvisie.

woonwagenbewoners als aandachtsgroep benoemd. Veendam schrijft in de woonvisie haar aanpak te gaan concretiseren met de regio.

3 Huidige woonwagenlocaties

In Stadskanaal zijn twee woonwagenlocaties met in totaal zeven standplaatsen: locatie Julianastraat met vier en locatie Berkenstraat met drie standplaatsen.

In Veendam is één locatie; Wiedehoek met 20 standplaatsen.

In Oldambt, Pekela en Westerwolde zijn geen standplaatsen. Wel was er in het verleden een locatie bij Sellingen. Tabel 1 geeft een overzicht van de koop en huur verdeling.

Bij de koopstandplaatsen is zowel de standplaats als de woonwagen in het bezit van de bewoner. De huurwoonwagenstandplaatsen, inclusief de bijbehorende sanitaire units, zijn het eigendom van de betreffende woningcorporatie. De woonwagens op de huurwoonwagenstandplaatsen zijn eigendom van de bewoners. Op dit moment worden er geen huurwoonwagens aangeboden (door de woningcorporaties).

Gemeente	Locatie	Koopstandplaatsen	Huurstandplaatsen
Veendam	Wiedehoek	17	3 (in eigendom en beheer Acantus.)
Stadskanaal	Julianastraat	0	4 (in eigendom en beheer Lefier)
	Berkenstraat	0	3 (in eigendom en beheer Lefier)

TABEL 1

4 Inventarisatie van de behoefte

4.1 Onderzoek

Conform het landelijk Beleidskader moeten gemeenten de lokale behoefte aan standplaatsen inventariseren. In 2021 is deze inventarisatie door de Oost-Groningen gemeenten samen opgepakt, in samenwerking met het programmabureau Regionaal Woon- en Leefbaarheidsplan Oost-Groningen (RWLP).

De gemeenten hebben een brede oproep via sociale en lokale media gedaan aan belangstellenden om zich te melden. Daarnaast zijn de bewoners van de bestaande woonwagenlocaties gevraagd een inschrijfformulier in te vullen. Ook belangstellenden die al bekend waren, zijn benaderd.

In 2025 is de inventarisatie verder geactualiseerd. Iedereen die in 2021 heeft gereageerd is gevraagd om aan te tonen afkomstig te zijn uit de woonwagencultuur. Dit gaat om het zogenoemde afstammingsbeginsel.

Dit houdt in dat de woonwagenstandplaatszoekende, diens ouders of grootouders in een woonwagen wonen, of hebben gewoond. Dit kan worden vastgesteld aan de hand van de adresgegevens van de zoekende, diens ouders of grootouders. Via de Basisregistratie Personen kan worden getoetst of het genoemde adres een woonwagenlocatie betreft. Waar toetsing middels de BRP niet mogelijk blijkt, bestaat de mogelijkheid dat de woonwagenstandplaatszoekende op een andere wijze het afstemmingsbeginsel aantoont. Bijvoorbeeld door het overleggen van een (oud) huurcontract of geadresseerde poststukken waarop een adres van de woonwagenlocatie vermeld staat.

Niet alle belangstellenden van 2021 hebben gereageerd op de inventarisatie van 2025.

4.2 Volkshuisvestelijke opgave

Om de volkshuisvestelijke opgave in beeld te krijgen is gebruik gemaakt van het behoefteonderzoek uit 2021 en de aanvullende uitvraag uit 2025. In Tabel 2 zijn de uitkomsten hiervan opgenomen. Er kan sprake zijn van dubbelingen, omdat een aantal geïnteresseerden zich bij meerdere gemeenten heeft gemeld, dit is met een asterisk aangegeven.

Bij de uitvraag in 2025 is rekening gehouden met het afstammingsbeginsel: volwassen inwonende kinderen van de bestaande woonwagenlocatie(s), spijtoptanten en kinderen van spijtoptanten, personen uit de woonwagencultuur zonder aantoonbare regionale binding.

	Woonwagenbewoners en Spijtoptanten	Woonwagenbewoners zonder lokale binding*	Geen herkomst (aangetoond)*
Veendam	10	1	16
Stadskanaal	2	3	15
Westerwolde	2	1	12
Pekela	0	0	2
Oldambt	0	2	2

TABEL 2 PEILDATUM 30-3-2025

Van woonwagenstandplaatsen is bekend dat er weinig mutaties zijn; meestal komen ze alleen vrij na overlijden van de bewoner(s). In uitzonderlijke gevallen is er sprake van een verhuizing naar een andere woning of bij trouwen/samenwonen. Soms is dit noodgedwongen door een gebrek aan voldoende woonwagens; dat verklaart deels ook het aantal spijtoptanten.

4.3 Wachtlijst

Woonwagenbewoners hebben de wens (en het is onderdeel van hun cultuur) om in familieverband te wonen. Dit zorgt voor lokale binding en pleit voor een lokale wachtlijst.³ Daarom is besloten dat elke gemeente een eigen wachtlijst bijhoudt. Deze wachtlijst geldt voor woonwagens en standplaatsen in de betreffende gemeente en is bepalend voor het inschatten van de volkshuisvestelijke opgave.

Om in te kunnen schrijven op de wachtlijst gelden de volgende criteria:

- a. De ingeschrevene is minimaal 18 jaar oud (meerderjarig en handelingsbevoegd);
- b. Inschrijving gedaan via een door de gemeenten opgesteld inschrijfformulier.
- c. Datum van inschrijving is de datum waarop de gemeente het volledig ingevulde inschrijfformulier heeft ontvangen - en bepaalt de inschrijfduur.

Het is aan de ingeschrevene om aan te tonen tot de doelgroep te behoren. Degenen die tot de doelgroep behoren hebben voorrang ten opzichte van mensen die niet uit tot de woonwagencultuur behoren.

4.4 Toewijzingsregels

Vanwege het grote belang van het familieverband zoekt men doorgaans een woonwagenstandplaats op de locatie waar de (groot)ouders wonen. Ook spijtoptanten en hun kinderen hebben die wens. Daarom wordt bij toewijzing, op basis van het afstammingsbeginsel, de volgende volgorde gehanteerd:

1. Volwassen kinderen van de woonwagenlocatie(s)
2. Spijtoptanten van de woonwagenlocatie(s)
3. Volwassen kinderen van spijtoptanten van de woonwagenlocatie(s), die op de locatie(s) gewoond hebben
4. Mensen uit de woonwagencultuur met binding aan de regio Oost-Groningen niet behorend tot de hiervoor genoemde categorieën a, b of c
5. Mensen uit de woonwagencultuur zonder binding aan de regio Oost-Groningen
6. Overige personen

³ Het werken met gemeentelijke wachtlijsten maakt dat, vanwege de sterke nadruk op het familieverband van de doelgroep, in gemeenten zonder woonwagenstandplaatsen zijn die er hoogstwaarschijnlijk niet zullen komen.

Toelichting: wanneer een woonwagenstandplaats vrij komt wordt eerst gekeken of er kandidaten zijn in categorie 1. Alleen als die er niet zijn (of men geen belangstelling heeft) komt categorie 2 aan bod, enzovoort. Zijn er meerdere kandidaten binnen een categorie, dan bepaalt de inschrijfdatum de volgorde van toewijzing.

In de gesprekken met betrokkenen is gebleken dat deze aanpak op instemming kan rekenen.

Verschil huur en koop

- Voor huurwagens en huurstandplaatsen neemt de gemeente in haar huisvestingsverordening op dat de bovengenoemde regels van toepassing zijn.
- Waar sprake is van koop, is een huisvestingsverordening niet van toepassing. De huidige eigenaar/bewoner kan in basis zelf bepalen aan wie men wil verkopen. Omdat we het belangrijk vinden dat standplaatsen en woonwagens ook bij verkoop aan een woonwagenbewoner worden toegewezen (vanwege de schaarste aan deze woonvorm en de complexiteit bij de aanleg van nieuwe standplaatsen) wordt bij verkoop van standplaatsen of woonwagens door de gemeente - in de situatie dat de gemeente een koopstandplaats of koopwoonwagen in bezit zou krijgen (en doorverkopen) of als een nieuwe koopstandplaats wordt uitgegeven of nieuwe koopwoonwagen wordt verkocht - altijd een voorwaarde (kettingbeding) opgenomen met daarin de bepaling dat de standplaats of woonwagen bij mutatie wordt verkocht aan iemand die voldoet aan het afstammingsbeginsel of wordt verkocht aan een toegelaten instelling (woningcorporatie).

Het college van burgemeester en wethouders kan in bijzondere omstandigheden afwijken van de toewijzingsregels.

De toewijzingsregels worden, na het vaststellen van dit beleid, vastgelegd in de nog op te stellen huisvestingsverordening van de betrokken gemeenten.

5 Kaders bij (eventuele) uitbreiding woonwagendstandplaatsen

5.1 Locaties

Als blijkt dat uitbreiding van het aantal woonwagendstandplaatsen lokaal noodzakelijk is, bepaalt de betreffende gemeente op welke locatie(s) uitbreiding kan plaatsvinden. Het is belangrijk dat hierbij zowel woonwagendbewoners als andere belanghebbenden worden betrokken.

Eventuele uitbreiding van standplaatsen is maatwerk op basis van de omvang van wachtlijst en in verhouding tot het huisvestingsvraagstuk van andere doelgroepen en aandachtsgroepen, afgezet tegen ruimtelijke mogelijkheden. Gemeenten houden bij de bepaling van de behoefte rekening met de ingeschrevenen uit de categorieën 1 tot en met 3 van de lokale wachtlijst.⁴

5.2 Verhouding tussen huur en koop

Gezien de inkomensverdeling in Oost-Groningen en het momenteel vrijwel ontbreken van huurwagens en huurstandplaatsen, ligt het voor de hand bij uitbreiding te kiezen voor sociale huur.

Exploitatie zou dan uitgevoerd kunnen worden door de woningcorporatie.

Waar sprake is van koopwoonwagendstandplaatsen, moet geprobeerd worden bepalingen in het koopcontract op te nemen die aansluiten bij dit beleid.

5.3 Sociale huur

Voor uitbreiding van locaties voor woonwagendbewoners die behoren tot de primaire doelgroep van de sociale huur, ligt de verantwoordelijkheid primair bij woningcorporaties. Mogelijk kunnen ze een rol spelen bij het aankopen van bestaande woonwagens en standplaatsen, indien deze in de verkoop komen.

De gemeenten bespreken dit onderwerp bij de prestatieafspraken met de betrokken woningcorporaties.

Uit de gesprekken met bewoners blijkt bij ongeveer de helft interesse te zijn voor het kopen van een woonwagendstandplaats. Het is raadzaam om een zelfbewoningsplicht op te nemen in de koopakte om te voorkomen dat woonwagens worden onderverhuurd, mogelijk aan mensen van buiten de cultuur.

⁴ De huisvestingswet gaat uit van vrijheid van vestiging, maar als schaarste hiervoor aanleiding geeft, kan voorrang worden gegeven aan regionale of lokale binding.

6 Rollen en verantwoordelijkheden

6.1 Het Rijk

Het is aan het Rijk om de visie op en het landelijk beleidskader voor woonwagendplaatsen- en woonwagendbeleid vast te stellen. Het Rijk is het internationaalrechtelijk aanspreekpunt voor de naleving van de mensenrechten, ook wanneer de primaire verantwoordelijkheid is overgedragen aan gemeenten.

6.2 De gemeenten

Gemeenten zijn regisseur van het lokale huisvestingsbeleid. Zij stelt daarom ook het beleid vast voor woonwagens en woonwagendplaatsen. Het beleid dient voldoende rekening te houden met en ruimte te geven aan het woonwagendleven van woonwagendbewoners. Hiervoor is het nodig dat de behoefte aan woonwagendplaatsen helder is.

Het daadwerkelijk realiseren en exploiteren van (sociale) woonruimten (in welke vorm dan ook) is geen kerntaak van gemeenten. De gemeente is verantwoordelijk voor de ruimtelijke ordeningskant van het woonwagendplaatsenbeleid. Ook is zij verantwoordelijk voor het beheer van de openbare ruimte en voor handhaving van bouwvoorschriften.

6.3 Woningcorporaties

Woningcorporatie zijn de eerste aangewezen partij om te voorzien in de huisvesting van woonwagendbewoners voor zover zij tot de doelgroep van de sociale huursector behoren. (bron: Wegwijzer gemeentelijk woonwagendbeleid)

7 Participatie en communicatie

Contact tussen gemeenten en de woonwagendbewoners blijft een belangrijk aandachtspunt. Wanneer wordt nagedacht over uitbreiding van het aantal woonwagendplaatsen, verloopt het participatie- en communicatietraject zoals bij andere ruimtelijke initiatieven.

8 Actualisatie

Dit beleid wordt na vijf jaar geëvalueerd en geactualiseerd in regionaal verband door de gemeenten in Oost-Groningen. Of zoveel eerder als daartoe aanleiding is.

9 Risico's

9.1 Mogelijkheden woningcorporaties

De samenwerking met de woningcorporaties die bezit hebben op de bestaande woonwagenlocaties verloopt goed. Met name voor een (of meerdere) nieuwe locatie(s) zijn we voor wat betreft verhuren van woonwagenstandplaatsen en huurwoonwagens van woningcorporaties afhankelijk aangezien we in dit beleid hebben opgenomen dat het realiseren en exploiteren van huurwoonwagens en huurwoningen geen kerntaak is van de gemeente.

Het risico bestaat dat woningcorporaties het aantal sociale huur woonwagens/standplaatsen niet kan of wil uitbreiden.

9.2 Ruimteclaim en bouwkosten

Voor eventuele uitbreiding van het aantal standplaatsen zijn waarschijnlijk nieuwe locaties benodigd. Dat vraagt om beschikbare ruimte en financiële dekking. Gezien de grote ruimteclaim, de woningnood en de gestegen bouwkosten vormt dit een risico.

Begrippenlijst

Woonwagengewoner

Een woonwagengewoner is iemand die zich van generatie op generatie als zodanig manifesteert en die zich beschouwt als een deel van een bevolkingsgroep met een van andere bevolkingsgroepen te onderscheiden cultuur (College van de Rechten van de Mens). Hieronder vallen zowel woonwagengewoners die afstammen van Roma en Sinti, als afstammelingen van klassieke “reizigers”. Afstamming verwijst in dit verband naar mensen die in een woonwagen wonen en deel uitmaken van een familie die van generatie op generatie in een woonwagen woont of heeft gewoond. Het maakt hierbij geen verschil of men in een huis woont of heeft gewoond.

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, sub 2 c Woningwet).

Woonwagen

Een voor bewoning bestemd 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.

Afstammingsbeginsel

In het vonnis van de rechtbank Noord-Nederland (kantongerecht) tussen een bewoner en de gemeente Tynaarlo van 15 december 2022 is bepaald dat het afstammingsbeginsel als volgt wordt omschreven: “Hantering van het afstammingsbeginsel brengt met zich mee, dat iemand in de doelgroep Woonwagengewoners valt, als diegene afstamt van (groot)ouders, die ook al in een woonwagen wonen of woonden. Niet van belang is of een woonwagengewoner tijdelijk in een reguliere woning heeft gewoond”.

Spijtoptanten

Woonwagengewoners die tijdelijk in een reguliere woning wonen met de dringende behoefte om naar een standplaats met woonwagen terug te keren bij de familie op de woonwagenlocatie (bron: “Beleidskader gemeentelijk woonwagen- en standplaatsenbeleid”).

Regionale binding

De huisvestingswet gaat uit van vrijheid van vestiging, maar als de schaarste hier aanleiding voor geeft, kan voorrang worden gegeven aan regionale of lokale binding. Regionale binding voor wonen betekent dat een woningzoekende een sterke band heeft met een bepaalde regio. Deze binding kan zowel economisch, maatschappelijk of op woongebied (woonhistorie) zijn. Hoe een gemeente regionale binding definieert wordt vastgelegd in de huisvestingsverordening.

Achtergrondinformatie Woonwagengewoners en -cultuur

Reizen

Vrij reizen is de gemene deler van de woonwagengewoners, niet voor niets wordt een deel van de woonwagengewoners ook reiziger genoemd. Paradoxaal genoeg luidde de komst van woonwagens, eind 19e eeuw, het einde in van het vrije reizen en ontstonden er vaste woonwagewandplaatsen, veelal door de woonwagengewoners zelf gevonden en gecreëerd. Woonwagengewoners werden gezien als vreemdelingen en door burgers soms ook als bedreigend ervaren. Er kwam wetgeving om het vrije reizen te beteugelen. Dit varieerde van verbod op vrij reizen of vrije kampementen tot beleid gericht op integratie of juist segregatie. Het grootste dieptepunt hierbij is de vervolging van woonwagengewoners tijdens de Tweede Wereldoorlog, waarbij velen in concentratiekampen stierven.

Het bestaan als reiziger, het trekken om de kost te verdienen, ontstond in de vroege middeleeuwen toen groepen uit India richting Europa trokken. Tot eind 19e eeuw, verplaatste men zich veelal te voet of per schip (bijvoorbeeld met kermisattracties).

Met de verschijning van woonwagens in de tweede helft van de 19e eeuw - mede mogelijk gemaakt door betere wegen - werd de brede doelgroep aangeduid als "woonwagengewoners".

Doelgroep Woonwagengewoners

Er zijn verschillende groepen uit de woonwagencultuur op de huidige bestaande locaties die vanuit de historie een nomadisch bestaan hebben. De regio Oost-Groningen verschilt hierin niet met veel verschillende gemeenten in Nederland. Er zit een klein onderscheid in het samenwonen op woonwagelocaties. De diverse subgroepen (hieronder genoemd) wonen gemengd op de bestaande locaties. In andere (grotere) gemeentes is er veelal sprake van woonwagelocaties voor reizigers, Roma en Sinti en afzonderlijke locaties voor kermisexploitanten.

We onderscheiden de volgende (sub)groepen:

Reizigers: Dit zijn de woonwagengewoners die afstammen van nomadische handelaren, marskramers en ambachtlieden, meestal van oorsprong afkomstig uit Duitsland, België en Frankrijk. Hiertoe worden doorgaans ook de Jenischen gerekend; een nomadisch volk uit West-Europa. Vanwege het reizen voor het werk wordt deze groep Reizigers genoemd. De woonwagengewoners zelf noemen zich "één van de Rolleman" (een Rolleman is een woonwagen). Binnen de cultuur zijn eigen gewoontes en tradities en, met name door de oudere generatie, wordt een eigen taal gesproken: het Bargoens.

Kermis- en circusfamilies: Een andere groep binnen de woonwagengewoners wordt gevormd door de kermis- en circusfamilies. Minder dan bij andere subgroepen is bij deze groep sprake van een eigen cultuur of tradities. Wel zijn ze de meest nog actieve reizigers vanwege het reizen gedurende het kermisseizoen, doorgaans met een caravan of salonwagen (rijdende uitschuifbare woonwagen) van plaats naar plaats. Buiten het kermisseizoen woont men in een vaste woonwagen of in de salonwagens op een vaste woonwagewandplaats op een woonwagelocatie of kermisexploitantenterrein.

Roma: Roma hebben hun herkomst in India. Ze verbleven (en verblijven nog) vooral in Oost- en Zuid-Europa. Een deel van deze Oost-Europese Roma is vanaf de 19e eeuw naar Nederland gekomen. De Roma hebben eigen tradities en een eigen taal die onderling wordt gesproken, het Romanes. Roma (en ook Sinti) hebben zwaar geleden onder het naziregime in de Tweede Wereldoorlog.

Sinti: De eeuwenoude nomadische traditie van de Sinti is in ieder geval terug te herleiden tot het oude Perzië en Pakistan, maar gaat mogelijk nog verder terug. Sinti hebben eigen tradities die afwijken van die van de reizigers en/of Roma en een eigen taal die alleen onderling wordt gesproken.

De huidige groep woonwagenbewoners is dus van gevarieerde samenstelling en komaf. Wat de bevolkingsgroep woonwagenbewoners bindt, is het (oorspronkelijk) nomadisch leven in familieverband, met de zorg voor elkaar en uiteraard het wonen in een woonwagen.

De eigen identiteit uit zich ook in de eigen talen, de behoefte aan vrijheid, de cultuur (bijvoorbeeld muziek), zedelijkheid, gastvrijheid, respect voor ouderen en natuurlijk de woonwagen. De woonwagenbewoners zijn een trots volk; trots op hun afkomst en op de cultuur.

In het verleden waren woonwagenbewoners (met uitzondering van de kermisexploitanten) met name vertegenwoordigd in oude beroepen zoals mandenmakers en scharenslijpers. In de jaren zeventig is een grote groep zich gaan toespitsen op de ijzer- en autohandel. Tegenwoordig zien we nog altijd veel zelfstandige beroepen onder de woonwagenbewoners.

Door het reizen was er in het verleden veel analfabetisme onder woonwagenbewoners. Dit is nog wel terug te zien bij de oudere generatie. Maar door toenemende scholing van de jongere generatie, zijn de woonwagenbewoners nu ook vertegenwoordigd in allerlei beroepen en volgen ze opleidingen op het MBO, HBO en WO.

Verhuur

In de jaren '80 en '90 werd de aanleg van een woonwagenstandplaats door de Rijksoverheid gesubsidieerd. De gemeenten ontvingen een grondsubsidie voor de aanleg van een woonwagenstandplaats. Dit werd afgeschaft, waarna gemeenten en woningcorporaties zelf financieel verantwoordelijk werden voor de investering.

De aanleg van een huurwoonwagenstandplaats en het plaatsen van een (huur)woonwagen levert per definitie een onrendabele top op. Immers is de huuropbrengst gerelateerd aan de huurwoonwagen(standplaats) te beperkt is om de te maken kosten te dekken. Daarbij komt dat de woonwagen een degressieve waarde kent en niet, zoals bij een woning, een restantwaarde behoudt.

In de praktijk gaan woonwagens, mits goed onderhouden, tot 50 jaar mee. Oude woonwagens hebben voor de verhuur een afschrijftermijn van 25 jaar. De nieuwe BENG-wagens (Bijna Energie Neutrale Gebouwen) hebben volgens richtlijnen van de VNG een afschrijftermijn van 50 jaar.

Huren worden berekend volgens het puntensysteem van de Rijksoverheid (www.huurcommissie.nl). Er wordt gebruik gemaakt van objectieve criteria.

Hypotheek

Net als voor een woning is het in principe mogelijk om voor een woonwagen en een woonwagenstandplaats een hypotheek af te sluiten. Het is echter niet eenvoudig om een bank te vinden, die daartoe bereid is. Er is op dit moment een beperkt aantal banken in Nederland die hypotheek verstrekken voor woonwagens als deze gebouwd of geplaatst worden op een gekochte standplaats.