

Aanvullend beleid met betrekking tot Woonwagens/de opgave

A. Inleiding

Op 1 maart 1999 is de woonwagenwet ingetrokken en werd het woonwagenbeleid gedecentraliseerd. Hiermee werd de 'normalisatie' van het huisvestingsbeleid voor woonwagenbewoners een feit. De taak van de overheid werd hierbij dezelfde als voor niet woonwagenbewoners. De gemeenten werden primair verantwoordelijk voor de huisvesting van woonwagenbewoners.

Vanaf het begin van deze eeuw heeft zich een aantal instanties uitgesproken over het mensenrechtelijk kader, dat voor woonwagenbewoners geldt. Het Europees Hof voor de Rechten van de Mens oordeelde dat woonwagenbewoners een minderheidsgroep vormen met een eigen culturele identiteit, die bescherming van de overheid verdient. Ook andere internationale organisaties hebben Nederland hierop al vaker aangesproken. Het College voor de Rechten van de Mens heeft geoordeeld dat het beleid van gemeenten die er naar streven het aantal standplaatsen tot nul te reduceren, het zogeheten "uitsterfbeleid" in strijd is met het grondwettelijk recht op gelijke behandeling, zoals onder andere uitgewerkt in de Algemene wet gelijke behandeling.

In mei 2017 heeft de Nationale ombudsman een rapport uitgebracht¹ waarin hij stelde dat het Rijk en de gemeenten tekort schoten in hun betrouwbaarheid ten aanzien van woonwagenbewoners. De Nationale ombudsman vond dat zij het recht van woonwagenbewoners om te leven volgens hun culturele identiteit onvoldoende erkennen en faciliteren. De belangrijkste aanbevelingen van de ombudsman zijn: een gezamenlijke visievorming met gemeenten, woningcorporaties en bewoners, een beleidskader voor gemeenten en woningcorporaties en het monitoren van het aantal standplaatsen in Nederland. Landelijk is het beleid voor woonwagenbewoners door bovenstaande verder aangescherpt. *Het wonen op een standplaats en een woonwagen is als huisvestingsvorm erkend, waarbij gemeenten aangespoord worden om na een behoefte-onderzoek over te gaan tot de aanleg van standplaatsen.*

In onderliggend document geeft de gemeente Groningen aan hoe het invulling wil geven aan bovenstaande richtlijnen. Het beleid voor woonwagens en standplaatsen maakt onderdeel uit van ons volkshuisvestingsbeleid en geeft ruimte voor het woonwagenleven van woonwagenbewoners.

A1 Doel

Nederland bevindt zich op dit moment in een wooncrisis. Een woning vinden is sinds de Tweede wereldoorlog niet zo moeilijk geweest als nu. Dit geldt ook voor de woonwagenbewoners. De wachttijd bedraagt op dit moment over het algemeen minimaal 9 jaar. Zoals ook de wooncrisis voor woningen niet zomaar is opgelost geldt dit ook voor woonwagenstandplaatsen. Dit is niet zomaar opgelost en met onderliggend beleidskader willen wij ook niet de indruk wekken dat dit zomaar gedaan is. Dit document geeft echter wel de status en een kader voor ons woonwagen- en standplaatsenbeleid, waarborgt de specifieke behoefte van woonwagenbewoners en geeft de kaders weer voor een nieuwe woonwagenlocatie. Het geeft ons tevens een inspanningsverplichting om ruimte te blijven geven aan woonwagenbewoners.

¹ s/Nationale Ombudsman, Woonwagenbewoner zoekt standplaats: een onderzoek naar de betrouwbaarheid van de overheid voor woonwagenbewoners, 17 mei 2017, Rapportnummer: 2017/060.

A2 Status

5.5.1.2e vragen... aanvulling/uitwerking van onze woonvisie. ... hoe valt dit onder de nieuwe omgevingsvisie.?

Achtergrond

B1. Geschiedenis

Woonwagenebewoners delen een gezamenlijke historie van (eerst vrij) reizen. Paradoxaal luidde de komst van woonwagene eind 18^e eeuw het einde in van het vrije reizen en ontstonden er vaste standplaatsen. Wetgeving speelde hierin een belangrijke rol. Woonwagenebewoners waren vreemdelingen en werden vaak als bedreigend ervaren. Wetgeving moest het vrije reizen beteugelen. Dit varieerde van verboden op vrij reizen

B2. Beleidskader gemeentelijk woonwagene en standplaatsenbeleid (2018)

N.a.v. de uitspraken van het Europees Hof van de Rechten van de Mens, Het college van de Rechten van de Mens en de Nationale ombudsman heeft de toenmalige Minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties in reactie hierop aan de Tweede Kamer meegedeeld dat er een nieuw beleidskader voor lokale overheden voor standplaatsen en woonwagene zou worden ontwikkeld in overeenstemming met de mensenrechtelijke uitgangspunten. Het nieuwe rijksbeleid is verwoord in het Beleidskader gemeentelijk woonwagene- en standplaatsenbeleid, opgesteld door het Ministerie van BZK. Hierin staan de volgende richtlijnen vastgesteld:

- Gemeenten stellen het beleid voor woonwagene en standplaatsen vast als onderdeel van het lokale volkshuisvestingsbeleid;
- Gemeenten moeten voldoende rekening houden met en ruimte geven aan het woonwageneleven van woonwagenebewoners;
- De behoefte aan standplaatsen moet in kaart worden gebracht;
- Corporaties voorzien in de huisvesting van woonwagenebewoners voor zover deze tot de doelgroep behoren;
- De afbouw van standplaatsen is niet toegestaan (met uitzondering van uitzonderlijke omstandigheden) zolang er behoefte is aan standplaatsen;
- Het streven van sommige gemeenten het aantal standplaatsen tot nul te reduceren, het zogeheten "uitsterfbeleid", is in strijd met de wet, e.g. het recht op gelijke behandeling (zoals uitgewerkt in de Algemene wet gelijke behandeling)
- Een zoekende moet binnen redelijke termijn kans maken op een standplaats.

B3. Huidig beleid Gemeente Groningen

In ons huidige coalitie-akkoord: "Het begint in Groningen: voor wat echt van waarde is " geven wij aan dat wij volkshuisvesting als de kerntaak van de overheid zien, en hier ook invulling aan willen geven. We zetten ons daarbij in voor alternatieve woonvormen. In onze woonvisie "Een thuis voor Iedereen", vastgesteld in ... zijn de ambities concreet gemaakt voor het wonen in onze gemeente. Hierin is onder andere opgenomen, dat een fijne gemeente voor iedereen betekent specifieke aandacht en zorg voor bijzondere en kleinere doelgroepen. We staan voor massale, omvangrijke en complexe ruimtelijke opgaven met grote invloed op de inrichting en het gebruik van ruimte in onze verdichtende stad. Door toenemende concurrentie in ruimtegebruik verdienen sommige groepen, onder andere woonwagenebewoners, extra aandacht en zorg. Met deze aandacht willen we voorkomen, dat ook deze groep buitenboord valt in Groningen.

Huidige situatie

Doelgroep

Er zijn verschillende groepen met een woonwagencultuur op bestaande locaties of die in het verleden een nomadisch bestaan hadden. Het betreffen met name een van de volgende (sub) groepen:

Roma

Roma hebben als herkomst India. Ze verblijven vooral in Oost- en Zuid-Europa. Een deel van deze Oost-Europese Roma is vanaf de 19^e eeuw naar Nederland gekomen.

Sinti

Sinti kennen een eeuwenoude nomadische traditie die (minimaal) terug te herleiden is tot het oude Perzië en Pakistan. Sinti hebben eigen tradities die afwijken van de reizigers en/of Roma en een eigen taal die alleen onderling wordt gesproken. *Sinti hebben (evenals de Roma) zwaar geleden onder het Naziregime in de Tweede Wereldoorlog.*

Reizigers

Een derde categorie zijn de woonwagebewoners die afstammen van nomadische handelaren, marskramers en ambachtlieden, meestal van oorsprong afkomstig uit Duitsland, België en Frankrijk. Hiertoe worden doorgaans ook de Jenische gerekend; een nomadisch volk uit West Europa.

De Reizigers zijn veelal van origine Nederlanders.

Kermis en circusfamilies

Een andere groep binnen de woonwagebewoners 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 nog de meest actieve reizigers vanwege het reizen gedurende het kermisseizoen, doorgaans met een caravan of reiswagen van plek naar plek. Buiten het seizoen woont een groot deel in een vaste woonwagen op een vaste standplaats op een woonwagenlocatie.

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

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

In het verleden waren woonwagebewoners met name vertegenwoordigd in oude beroepen zoals mandenmakers en schareslijpers. Vervolgens is in de jaren zeventig een grote groep zich gaan toespitsen op de ijzer- en autohandel.

Door toenemende scholing van hun kinderen zijn ze nu ook vertegenwoordigd in allerlei beroepen en volgen ze MBO, HBO en universitaire opleidingen.

C1. De huidige locaties

In Groningen zijn tien locaties voor woonwagenbewoners met in totaal ongeveer 550 bewoners. Van oudsher is de woonwagenlocatie De Kring de grootste locatie. De historie van De Kring (aangelegd ruim buiten de toen bestaande stad) weerspiegelt, die van woonwagenbewoners in het algemeen en is nauw verbonden met die van locaties elders in onze gemeente: de permanente onvervulbare uitbreidingsbehoefte op De Kring leidde tot opeenvolgende nieuwe locaties elders, die vorm kregen conform de wet, mogelijkheden en ambities van toen.

De meeste van de andere negen middelgrote en kleinere woonwagenlocaties zijn in de jaren 70 en 80 van de vorige weeuw gerealiseerd analoog aan het rijksbeleid gericht op concentratie op kleinere locaties. Ook waren bijzondere en/of persoonlijke omstandigheden aanleiding enkele kleine locaties te ontwikkelen. De locaties liggen verspreid over de stad in of naast woonwijken.

De locaties verschillen onderling van grootte en invulling sterk van elkaar. Per locatie is in verschillende mate sprake van een menging van standplaatsen met daarop huur- en/of koopwoonwagens. Op drie locaties staan bovendien doelgroepwoningen. Dit zijn kleinere woningen, die in overleg met de bewoners zijn gebouwd en qua indeling lijken op de indeling van een woonwagen. De doelgroep woningen zijn alleen beschikbaar voor mensen uit de woonwagencultuur. De woningen zijn in eigendom van woningbouwcorporatie Wierden en Borgen. Zij zijn als enige corporatie in Groningen betrokken bij woonwagenlocaties en zijn zowel eigenaar van de doelgroep woningen als van enkele standplaatsen.

C2 Afdeling bijzondere woonvormen

De afdeling bijzondere Woonvormen is het centrale orgaan voor alle zaken betreffende de locaties en haar bewoners: Het beheer en onderhoud van gemeentelijk bezit, de verhuur, de inschrijving op de wachtlijst (inclusief doelgroep woningen) en de toewijzing, de afstemming tussen de betrokken partijen, de beleidsontwikkeling etc. De afdeling heeft naast twee medewerkers op kantoor twee beheerders in dienst afkomstig uit de doelgroep en wonende op een locatie. Ze zijn centraal aanspreekpunt voor meerdere partijen.

C3. Wachtlijst

C4. Behoeftonderzoek

....

In 2021 heeft de afdeling Onderzoek en Statistiek van Groningen al een eerste verkenning gedaan om een beter beeld van de woonsituatie van woonwagenbewoners te krijgen. Ongeveer 16% van de benaderde deelnemers (409 personen ouder dan 18 jaar inclusief de ingeschrevenen en 64 ingevulde enquêtes retour) heeft gereageerd. Het onderzoek geeft in het algemeen een goed beeld van de woonsituatie en de woonwensen van de hele groep. Maar, door de verspreide ligging en het variërend inwonertal van de afzonderlijke locaties en de wens samen te willen wonen in familieverband is aanvullend maatwerk nodig voor een beter beeld van de beperkingen en kansen per locatie en voor de mogelijkheden voor een eventuele nieuwe locatie. In 2023 is daarom besloten een kleinere enquête te versturen, en bewoners actiever te benaderen om deze in te vullen. Dit gaf een respons van. ...

...

Dit vormt aanleiding om op zoek te gaan naar een nieuwe locatie voor woonwagens en standplaatsen. In het volgende hoofdstuk worden de kaders voor een nieuwe locatie uiteengezet.

Kaders nieuwe locatie

De lange woonduur op locaties, de tegelijk ruim aanwezige verhuiscapaciteit (naar dezelfde locatie), de omvang van de wachtlijst in verhouding tot de omvang van de doelgroep en de lange wachttijd: alles wijst op een vraag naar standplaatsen en doelgroepwoningen waarin het huidige aanbod en de beschikbare locaties bij lange na niet kunnen voorzien. Dit is in combinatie met onze eigen ambities de aanleiding om de mogelijkheden voor een nieuwe locatie te verkennen.

D1. Doelgroep nieuwe locatie

Mensen, die zich van generatie op generatie als woonwageneigenaar hebben gemanifesteerd, of ze op dit moment daadwerkelijk in een woonwagen wonen is niet van belang. Hieronder vallen Roma, Sinti, 'reizigers' en rondreizende kermisexploitanten en circusartiesten.

Wij beperken ons hierbij tot de doelgroepen die momenteel op De Kring, de Zuiderweg, de Leegeweg en Beijum wonen. *De reden is, dat de huisvestingsbehoefte onder de Groningse woonwageneigenaars die momenteel op een bestaande woonwagenlocatie wonen het grootst is. De wachtlijst bedraagt momenteel 73 personen.*

Het kermisexploitanten terrein aan Helper Westsingel is in 2022 geheel gerenoveerd waarbij herkaveling van het terrein plaats heeft gevonden. Hierdoor zijn er minder standplaatsen teruggekomen tov de oude situatie. Ook geldt dit als een woonterrein en de nog reizende bewoners daar geen werkspullen kunnen houden. Dit noopte de gemeente tot het zoeken van extra ruimte voor de kermisexploitanten waar de zogenaamde woon-werk standplaatsen gecreëerd kunnen worden. De oplossing is gevonden door ontwikkeling van het terrein aan Bornholmstraat waar zes standplaatsen zijn gecreëerd. In de nabije toekomst wordt het terrein nabij Woonschepenhaven, Villa Nuova ontwikkeld voor de kermisexploitantenfamilie Damkat. De druk voor een nieuwe locatie voor deze doelgroep is hiermee minder groot geworden.

Uit het behoefteonderzoek blijkt dat **...de behoefte aan standplaatsen en doelgroep woningen is vooral aanwezig bij De Kring, en in mindere mate aan de Leegeweg...**

In het al eerder genoemde beleidskader "gemeentelijk woonwagen en standplaatsenbeleid" staat genoemd dat voor een gebalanceerd beleid en goede communicatie tussen overheden en woonwageneigenaars participatie van woonwageneigenaars en hun belangenorganisaties in woonwageneilandsvoering en -besluitvoering zeer van belang is. Aangezien de woonwageneigenaars van Groningen niet georganiseerd zijn is besloten tot het instellen van een bewonerscommissie. Alle huidige woonwageneigenaars hebben de mogelijkheid gehad zich hiervoor aan te melden. Iedereen die zich heeft aangemeld is opgenomen in de commissie. De commissie heeft tot inspraak in het proces om te komen tot onderliggend beleidsstuk, maar zij worden ook actief, effectief en doorlopend betrokken bij de zoektocht, en wanneer een locatie is gevonden, de inrichting van de locatie. Daarnaast hebben alle bewoners een enquête ontvangen waarin ze bevestigd worden over de behoefte aan nieuwe plekken en hun input hiervoor kunnen leveren. Er zijn ook 2 inloopavonden georganiseerd om eventuele vragen te beantwoorden en gezamenlijk de enquête in te vullen.

Kwantitatieve opgave

Op grond van het mensenrechtelijk kader moet ervoor worden gezorgd dat binnen afzienbare tijd kans is op een plek op een woonwagenlocatie. In het beleidskader "gemeentelijk woonwagen en standplaatsenbeleid"² staat aangegeven dat als uitgangspunt gehanteerd kan worden dat de wachttijd voor een standplaats ongeveer hetzelfde als de wachttijd voor een sociale huurwoning. Dit

² Beleidskader gemeentelijk woonwagen en standplaatsenbeleid, Ministerie van binnenlandse zaken en koninkrijksrelaties, juli 2018

wordt verder niet uitgewerkt of gekwantificeerd. Op dit moment bedraagt de wachtlijst in de gemeente Groningen gemiddeld meer dan negen jaar. Voor een sociale huurwoning bedraagt de gemiddelde wachttijd.... Jaar. Op onze wachtlijst staan nu gemiddeld 90 personen . Dit betreft ook personen die nu in een reguliere woning wonen, maar op den duur, bijvoorbeeld wanneer de kinderen uit huis zijn, terug willen naar een woonwageng (De zogenaamde spijtoptanten). Er zijn dus ook personen die voornamelijk hun beurt "overslaan" wanneer ze bovenaan de wachtlijst staan. Op basis van ervaring, de vraag op de wachtlijst en de beheersbaarheid van een locatie pleitten wij voor een extra locatie voor ongeveer 30 standplaatsen/woonwagens/doelgroep woningen. Hierbij geven wij de voorkeur aan 30 plekken op 1 locatie, maar een eventuele splitsing op 2 locaties is hierbij ook mogelijk waarbij een locatie uit minstens 10 plekken moet kunnen bestaan. Dit is groot genoeg om in familieverband te kunnen wonen, maar niet zo groot dat het onmogelijke opgave wordt om een locatie te vinden. Het toevoegen van meer dan 30 plekken op een solitaire locatie achten wij niet haalbaar gezien de nieuwe complexe en omvangrijke ruimtelijke opgaven waar we als Groningen voor staan. Daarnaast dragen grote concentraties van doelgroepen het risico in zich van afzondering en segregatie van de omgeving en de Stad. Het is een zoektocht naar balans, waarin woonwagengbewoners meedoen, maar tegelijkertijd de ruimte krijgen voor instandhouding van de familiecultuur.

Uit ervaring blijkt dat een kleine locatie, zoals Beijum, met slechts een aantal standplaatsen, niet bijdraagt aan de versterking van de cultuur en aan de woonwensen. Een locatie van ongeveer 25 eenheden zoals aan de Leegeweg is een beter voorbeeld van balans tussen integratie en segregatie: aan de ene kant groot genoeg voor de instandhouding van de eigen wooncultuur en aan de andere kant in verhouding tot de omgeving.

Uit het woningbehoefte onderzoek blijkt dat ...

Verdeling huur/koop

De gemeente streeft ernaar de woonwagenglocatie een goede afspiegeling te laten zijn van de maatschappij. Wij streven in reguliere wijken naar een verdeling van 30 % sociaal, 40% midden huur/koop en 30% duur. Dit is voornamelijk gebaseerd op de behoefte, maar zorgt er tegelijkertijd ook voor dat iedereen, met elke portemonnee, overal in onze gemeente kan wonen. Voor een eventuele nieuwe locatie brengen wij de behoefte van de bewoners in kaart en stemmen hierop zoveel mogelijk het aanbod af. Vanuit de gedachte "ongedeelde stad" is het uitgangspunt echter dat er een gezonde mix ontstaat tussen doelgroep woningen, huur- en koopstandplaatsen per locatie.

Koop

Voor woonwagengbewoners die qua inkomen behoren tot de primaire doelgroep van de woningcorporaties ligt de verantwoordelijkheid bij woningcorporaties. Zij moeten voorzien in voldoende huurwoonwagens en -standplaatsen, zie hieronder het kopje huur. Voor andere woonwagengbewoners verplicht het mensenrechtelijk kader dat de gemeente aanvullende maatregelen treft om te voorzien in voldoende (koop-)standplaatsen. Dit vloeit voort uit artikel 75 van de Woningwet. Net als voor een woning is het in principe mogelijk om voor een woonwageng en een standplaats een hypotheek af te sluiten. Het is echter niet eenvoudig om een bank te vinden, die

daartoe bereid is. Dit betekent in de praktijk dat een woonwagen vaak volledig door de eigenaar zelf gefinancierd moet worden. Exceem

\

Huur

De taak van verhuur hoort wat ons betreft thuis bij een *woningcorporatie* en niet bij de gemeente. • Corporaties voorzien in de huisvesting van woonwagenbewoners voor zover deze tot de doelgroep behoren. Een corporatie dient de mogelijkheid te krijgen hieraan invulling te geven op een woonwagenlocatie, al dan niet met doelgroep woningen.

Wij ontwikkelen geen nieuwe huurstandplaatsen, waarop bewoners zelf een woonwagen kunnen plaatsen. Dit ligt ook niet voor de hand. Indien de woonruimtezoekenden op basis van hun huishoudinkomen in aanmerking komen voor een huurstandplaats van een woningcorporatie, zullen zij meestal niet de middelen hebben om zelf een woonwagen te kopen. Tevens veroorzaakt dit problemen op het moment dat de huurders van de standplaats komen te overlijden. Dan *ontstaat er veelal een discussie wie het recht op de woonwagen houdt met alle gevolgen van dien. Een ieder op de wachtlijst vindt dat hij of zij recht heeft op de vrijkomende standplaats. Het is van belang hierover vooraf heldere afspraken te maken en deze vast te leggen.*

De gemeente Groningen heeft op dit moment woonwagens in bezit die worden verhuurd. Ook verhuurt de gemeente standplaatsen. Wij zien dit niet als onze kerntaak en stoten dit, waar en wanneer mogelijk, af. De bestaande afspraken respecteren wij.

Daarnaast werken wij met het puntensysteem voor de bepaling van de huurprijzen en de grootte van de standplaatsen is daar een van de pijlers voor. In het puntenwaarderingssysteem is uitgewerkt op welke wijze de hoogte van de huur van een standplaats en/of huurwoonwagen wordt bepaald.

Locatie & omvang

Uitgangspunt is dat woonwagenbewoners de mogelijkheid krijgen zoveel mogelijk in familieverband te leven. Daarbij vinden wij het belangrijk dat de locatie en de grootte van een locatie hier ook aan bijdraagt. De ontwikkeling van locaties in het verleden laat zien dat de onderlinge afstand van de verschillende locaties tot elkaar doorslaggevend is voor de verhuisgeneigdheid. Door de te grote afstand tot de eigen familie vestigde zich niet de doelgroep die men voor ogen had. Beijum is ooit ontwikkeld als uitbreidingslocatie van de Kring. Bij bewoners van de Kring bestond echter weinig belangstelling voor Beijum vanwege de grote afstand. Het was niet mogelijk om in gezinsverband te wonen) Uiteindelijk hebben zich op de locaties in Beijum bewoners gevestigd zowel van binnen als van buiten de doelgroep met als resultaat een mengeling van culturen, burgers, woonwagenbewoners en kermisexploitanten. Familieverbanden en de eigen cultuur zijn hier niet prominent aanwezig.

De behoefte aan meer standplaatsen en doelgroepwoningen is vooral aanwezig in De Kring en in mindere mate aan de Leegeweg. Het ligt daarom voor de hand een nieuwe locatie bij voorkeur in het westelijk stadsdeel te realiseren. De afstand tot m.n. de Kring blijft dan beperkt en dit draagt bij aan familiecontacten tussen locaties en dus de instandhouding van de cultuur.

Beijum blijft voor ons een belangrijke locatie zolang bewoners niet binnen een afzienbare tijd (lees: gelijk aan de wachttijd voor een reguliere woning) een woning kunnen vinden. Uitbreiding van Beijum is echter niet aan de orde. Nu niet en ook in de toekomst niet.

Op de huidige locaties is de gemiddelde grootte van een standplaats 200 vierkante meter. Uit de wegwijzer gemeentelijk woonwag en standplaatsen beleid³ blijkt dat de gemiddelde grootte van 250 tot 300 m² heeft. In Utrecht is de gemiddelde omvang van een woonwagenstandplaats 260 m². Hiermee is het aanzienlijk groter dan het gemiddelde kaveloppervlak van een tussenwoning. Deze bedraagt ongeveer 130 m² en van een appartement 75 m². Het legt hiermee ook een aanzienlijke claim op de openbare ruimte. De standaard woonwagen (1-laag) is veelal 6 meter breed en 13 meter lang. In verband met de brandveiligheid wordt een afstand tussen de woonwagens gehouden van minimaal 5 meter. Een standplaats wordt voorzien van een berging (al dan niet met sanitair) (en een 8-meterpunt voor de woonwagen (nutsvoorzieningen).

De grootte van de standplaats is afhankelijk van de mogelijkheden van de beschikbare locatie. **Vooralsnog gaan wij, op basis van ervaring van de huidige locaties, bij de zoektocht uit van een grootte van 200-220 m² per standplaats. Dit betekent 11 meter breed en 19-20 meter diep. Dit gezien de enorme druk die er in Groningen ligt op de gronden.**

Bereikbaarheid en afstand tot voorzieningen

Nieuwe woonwagenlocatie is het liefst opgenomen in een (woon)omgeving en niet afgescheiden van alles (zie het als een gewone woonwijk). De scholen, winkels en voorzieningen zijn in de buurt aanwezig of zullen komen binnen afzienbare tijd.

fysieke locatie heeft een open karakter, ook met oog op de nabije omgeving.

Mogelijkheid voor een speeltuintje voor kinderen (met bankje voor moeders) creëren.

...

Kwalitatieve opgave

...input leefomgeving...

Parkeren

Navragen bij 5.1.2e wie hier input voor kan leveren!

Bestemmingsplannen

In de huidige bestemmingsplannen is specifiek rekening gehouden.. Aansluiten bij de huidige bestemmingsplannen qua regelgeving? Geen reguliere woningen bouwen ..

³ Wegwijzer gemeentelijk woonwag en standplaatsen beleid, VNG, april 2021

⁴ Toekomst woonwag en locaties gemeente Utrecht, juli 2013

Financieel

In de jaren 80 en 90 werd de aanleg van een standplaats door de Rijksoverheid gesubsidieerd. De gemeenten ontvingen een grondsubsidie voor de aanleg van een standplaats. Dit werd afgeschaft en gemeenten en corporaties werden zelf financieel verantwoordelijk voor de investering. De aanleg van een standplaats en het plaatsen van een (huur) woonwageng levert per definitie een onrendabele top op. De reden is dat de huuropbrengst gerelateerd aan de standplaats en/of de huurwoonwageng te beperkt is om de te maken kosten te dekken. Daarbij komt dat de woonwageng een degressieve (afnemende) waarde kent en niet zoals bij een woning een restantwaarde behoudt. De woonwageng is na een periode van 35-50 jaar afgeschreven.

Huidige huur en koopprijzen

De Kring:

Het eigendom (en daarmee ook de verantwoordelijkheid voor onderhoud) van plaatsen, huurwagengs en de doelgroepwoningeng is verdeeld over de gemeente en de woningbouwcorporatie Wierden en Borgen.

De huurprijzen voor standplaatseng variëren van ca 0.35 cent tot 0,60 cent per vierkante meter per maand. Gemiddeld komt dit neer op 50 cent per vierkante meter per maand, totaal gemiddeld 100 euro per maand per standplaats). De standplaatseng zijn aangesloten op water, riolering, gas en elektra. De huurders betalen alleen huur. Er is geen aparte voorziening voor gas/riool, zoals dit bij woningbouw meestal wel het geval is. Op sommige locaties zijn sanitaire units geplaatst die door de gemeente of woningcorporatie Wierden en Borgen worden onderhouden. Jaarlijks wordt de huur verhoogd met iets minder dan het toegestane percentage.

De gemiddelde maandhuur voor een woonwageng bedraagt 300 euro per maand (exclusief huur standplaats, dus totaal 400).

Leegeweg:

Op de locatie staan woningeng en koop- en huurwoonwagengs. De huurwoonwagengs worden verhuurd door de gemeente maar staan op standplaatseng van de woningbouwcorporatie Wierden en Borgen. De huur bedraagt ongeveer 515 per maand (275 voor de plaats en 240 voor de wagen). De doelgroepwoningeng worden door dezelfde woningbouwcorporatie verhuurd.

Het streven is dat de huurwoonwagengs door de gemeente worden overgedrageng aan de woningcorporatie. Hiertoe zullen gesprekken worden gevoerd.

Beijum

De huurprijs voor de locaties in Beijum is 0,50 cent per vierkante meter, inclusief sanitaire unit.

Huisvestingsvergunning

...

Grondprijzen

De op het moment van uitgifte geldende grondprijzen zijn van toepassing. Op moment van schrijven is dit... Bij de bepaling van de kavelprijs wordt voor de doelgroepwoningeng aansluiting gezocht bij de kavelprijs van een sociale huurwoningeng. Dit betekent dat bij een vak van 200 m2 er een onrendabele top is van ...

Voor koopstandplaatseng gaan wij uit van de reguliere grondprijs...

Gasloos

Sinds 1 juli 2018 krijgen nog te bouwen bouw(werken) (nieuwbouw) geen nieuwe gasaansluiting meer. De Rijksoverheid heeft de Gaswet hierop aangepast. Hieronder vallen ook woonwagens. Woonwagens en doelgroepwoningen dienen dus gasloos te zijn. Dit sluit aan bij het uitgangspunt

Rollen en verantwoordelijkheden

Rijk

Het is aan het Rijk om de visie op en het beleidskader voor standplaatsen – en woonwagengebeleid, zoals in het document “beleidskader gemeentelijk woonwagengebeleid en standplaatsengebeleid” vast te stellen. Het Rijk is het internationaalrechtelijk aanspreekpunt voor de naleving van de mensenrechten, ook wanneer de primaire verantwoordelijkheid is overgedragen aan gemeenten.

Gemeente Groningen

Gemeenten zijn de regisseur van het huisvestingsbeleid. Ze stellen beleid vast voor woonwagengebeleid en standplaatsengebeleid als onderdeel van het volkshuisvestingsbeleid. Het beleid dient voldoende rekening te houden met en ruimte te geven voor het woonwagengeleven van woonwagengebewoners. Hiervoor is het nodig dat de behoefte aan standplaatsen 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 standplaatsengebeleid. Ook is ze verantwoordelijk voor het beheer van de openbare ruimte en voor handhaving van bijvoorbeeld bouwvoorschriften.

Corporaties

Corporaties voorzien in de huisvesting van woonwagengebewoners voor zover deze tot de doelgroep behoren. Deze doelgroep bestaat uit woonwagengebewoners die een huishoudinkomen hebben tot aan de inkomensgrenzen, genoemd in artikel 48 van de Woningwet. Het ontwikkelen, verhuren en exploiteren van woonwagengebeleid behoort daarmee tot de kerntaak van de woningcorporaties.

Uitvoeringsagenda

Instandhouding

Zolang er nog behoefte is aan ruimte voor woonwagengebeleid en standplaatsengebeleid staat de gemeente Groningen ervoor in dat bestaande woonwagenge locaties in stand worden gehouden en werkt het niet mee aan afbouw van standplaatsengebeleid. De inzet van de gemeente Groningen is dat een woningzoekende Roma, Sinti of woonwagengebewoner die dit wenst, binnen redelijke termijn kans moet kunnen maken op een standplaats.

Toewijzing

Bij de daadwerkelijke toewijzing van een standplaats is het gewenst om rekening te houden met de mogelijkheid voor woonwagengebewoners om in familieverband te kunnen samenleven. In onze huisvestingsverordening is opgenomen op basis waarvan de toewijzing plaats vindt.

- Nabij voorzieningen
- Locatie moet een goede afspiegeling zijn van de maatschappij. Minstens 30% sociaal, maar ook voldoende koop plekken.

Bestemming

Uitgangspunt is dat we voldoen aan ruimte voor wonen. Voor een eventuele nieuwe locatie kiezen we hierom expliciet voor de bestemming wonen, waarbij we aansluiten bij de definitie die ook bij een stenen woning wordt toegepast.

Behoeft prognose

Momenteel bedraagt de gemiddelde wachttijd voor een plek op een woonwagenlocatie meer dan 9 jaar. Dit is