

Beleidskader Woonwagens en Standplaatsen

Gemeente Groningen

Inhoud

1.	Inleiding.....	4
1.1	Doel.....	5
1.2	Status.....	5
1.3	Betrokkenheid bewoners.....	5
2.	Achtergrond.....	6
2.1	Geschiedenis.....	6
2.2	Beleidskader gemeentelijk woonwagen en standplaatsenbeleid (2018).....	6
2.3	Huidig beleid Gemeente Groningen.....	6
3.	Huidige situatie.....	7
3.1	Doelgroep.....	7
	Roma.....	7
	Sinti.....	7
	Reizigers.....	7
	Kermis en circusfamilies.....	7
3.2	De huidige locaties.....	8
3.3	Wachlijst en toewijzing.....	8
3.4	Afdeling bijzondere woonvormen.....	8
3.5	Behoeftonderzoek.....	9
4.	Kaders nieuwe locatie.....	10
4.1	Doelgroep nieuwe locatie.....	10
4.2	Kwantitatieve opgave.....	10
4.3	Locatie & omvang.....	12
4.3.1	Bereikbaarheid en afstand tot voorzieningen.....	13
4.3.2	Parkeren.....	13
4.3.3	Leefomgeving.....	13
4.3.5	Gasloos.....	13
5.	Koop en huur.....	14
5.1	Koop.....	14
5.2	Huur.....	14
5.3	Bergingen & Sanitaire unites.....	15
6.	Financieel.....	16
6.1	Huidige huur en koopprijzen.....	16
6.2	Beheer en onderhoud.....	16
6.2.1	Meerjarig onderhoudsplan (MJOP).....	16
7.	Rollen en verantwoordelijkheden.....	18

7.1 Rijk.....	18
7.2 Gemeente Groningen.....	18
7.3 Corporaties.....	18
8. Risico's.....	19
9. Uitvoeringagenda.....	20
Bijlage.....	21

1. 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. Een doelgroep die belangrijk is voor ons en die evenveel recht hebben op de schaarse grond die Groningen nu eenmaal beschikbaar heeft. Het is een trendbreuk met het verleden, waarin we ons voornamelijk op de huidige plekken hebben gefocust, en geeft kaders voor een nieuwe locatie, waarmee we perspectief bieden voor woonwagenbewoners en hun wens tot wonen in familieverband.

Ook wordt het beleidskader gekoppeld aan een uitvoeringsprogramma, waarin we ons beleid de komende jaren koppelen aan acties. Hiermee doet het recht aan de specifieke positie van de woonwagenbewoners als doelgroep.

In dit beleidskader gebruiken wij de overkoepelende term woonwagenbewoners, waarmee we zowel de Roma, Sinti, reizigers en Kermisexploitanten bedoelen. De kermisexploitanten komen met name aan bod in het hoofdstuk huidige situatie waarbij we ingaan op specifieke kenmerken. Voor wat betreft de nieuwe locatie bedoelen wij met woonwagenbewoners de overige woonwagenbewoners. Verderop in het hoofdstuk wordt de keuze hiervoor toegelicht.

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

1.1 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.

1.2 Status

De afgelopen jaren is er geen apart beleidskader voor woonwagenbewoners vastgesteld. Het onderliggende beleidskader is een verdere uitwerking van onze woonvisie waarin we aangeven dat we sommige doelgroepen extra aandacht willen geven. De woonwagen bewoners is één van die doelgroepen. Met dit beleid geven we invulling aan de extra aandacht en bieden we woonwagenbewoners erkenning met betrekking tot hun woonwensen zoals wonen in familieverband.

1.3 Betrokkenheid bewoners

Vanwege de lange wachtlijst voor reizigers is voorafgaand aan het opstellen van nieuw beleid een bewonerscommissie opgesteld voor de Roma, Sinti en de Reizigers (hierna Reizigers). Iedereen die interesse had vanuit de Reizigers kon zich hierbij aansluiten. In deze overleggen, die tot nu toe 2 keer hebben plaatsgevonden, is input opgehaald en teruggelegd voor een nieuwe locatie welke is verwerkt in dit document. Helaas was het niet mogelijk om aan alle wensen te voldoen. Maar het nieuwe beleid komt voor het grootste deel tegemoet aan de wensen van de bewoners. Hun grootste wens is echter een extra locatie. Dit document levert nog niet gelijk een nieuwe locatie op, maar geeft al wel kaders, uitgangspunten en richtingen mee aan een nieuwe locatie. Parallel aan het traject voor nieuw beleid vindt er ook een locatiestudie plaats. De planning is dat deze in het voorjaar van 2024 wordt afgerond.

2. Achtergrond

2.1 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

2.2 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.

2.3 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

3.1 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 woonwagenbewoners die afstammen van nomadische handelaren, marskramers en ambachtslieden, meestal van oorsprong afkomstig uit Duitsland, België en Frankrijk. Hiertoe worden doorgaans ook de Jenische gerekend; een nomadisch volk uit West Europa.

Kermis en circusfamilies

Een andere groep binnen de woonwagenbewoners 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 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. 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 woonwagenbewoners 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.

3.2 De huidige locaties

In Groningen zijn tien locaties voor woonwagenbewoners met in totaal ongeveer 550 bewoners voor zowel reizigers als kermisexploitanten. 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.

Invoegen Kaartje met locaties

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.

Overzicht locaties:

- De Kring
- Leegeweg
- Nijesteinheerd
- Wibenaheerd
- Froukemaheerd
- Gdanskweg
- Helper Westsingel
- Helperzoom
- Damsterdiep
- Zuiderweg

3.3 Wachtlijst en toewijzing

De gemeente Groningen houdt al vele jaren een wachtlijst bij waarop een ieder zich kan inschrijven en heeft hiermee in beeld wie er een standplaats voor een woonwagen zoekt. Voor de verschillende locaties zijn verschillende wachtlijsten. Deze wachtlijsten zijn ook van toepassing op de doelgroepwoningen en standplaatsen van Wierden en Borgen. Zij hebben geen aparte wachtlijst. Iedereen kan zich hiervoor inschrijven, aangezien bij de intrekking van de woningwet in 1999 het afstammingsbeginsel is komen te vervallen. De gemeente houdt de wachtlijst bij op volgorde van inschrijving. De huidige regels rondom toewijzing zijn in de huisvestingsverordening vastgelegd (zie kader).

De gemeente kiest ervoor de huidige toewijzingssystematiek vooralsnog hetzelfde te houden (zie bijlage). Vanuit het collectieve belang biedt deze methode iedereen op de wachtlijst een eerlijke kans op een standplaats waarbij zowel rekening wordt gehouden met het afstammingsbeginsel en het leven in familieverband alsook met de duur van de inschrijving. De verdeeldheid die heerst over de lange wachttijden wordt voor een groot deel mede veroorzaakt door het tekort aan standplaatsen voor Roma, Sinti en Reizigers. Door op zoek te gaan naar een extra locatie voor standplaatsen hoopt de gemeente hier meer duidelijkheid over te kunnen geven.

3.4 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.

3.5 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. Dit onderzoek is naar alle tien locaties verstuurd. 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 naar alle Roma, Sinti en Reizigers omdat hier de druk op wonen het grootst is. Bewoners zijn actief benaderd voor respons. Van de ongeveer 300 verstuurdde enquetes zijn er 74 ingevuld. (ongeveer 24%).

De uitkomsten bieden aanleiding om op zoek te gaan naar een nieuwe locatie voor woonwagens en standplaatsen voor Roma, Sinti en Reizigers. In het volgende hoofdstuk worden de kaders voor een nieuwe locatie uiteengezet.

4. 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 aanleiding de mogelijkheden voor een nieuwe locatie te verkennen.

4.1 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 bij een nieuwe locatie tot de doelgroepen die momenteel op De Kring, de Zuiderweg & de Leegeweg wonen. De druk op deze wachtlijst is momenteel veruit het grootst.

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 dus kunnen de nog reizende bewoners daar geen werkspullen 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.

In het al eerder genoemde beleidskader "gemeentelijk woonwageneigenaarsbeleid" staat genoemd dat voor een gebalanceerd beleid en goede communicatie tussen overheden en woonwageneigenaars participatie van woonwageneigenaars en hun belangenorganisaties in woonwageneigenaarsvoering en -besluitvoering zeer van belang is. Aangezien de woonwageneigenaars van Groningen niet georganiseerd zijn is besloten tot het instellen van een eigenaarscommissie. 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 eigenaars een enquête ontvangen waarin ze bevraagd 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.

4.2 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 woonwageneigenaarsbeleid" staat aangegeven dat als uitgangspunt gehanteerd kan worden dat de wachttijd voor een standplaats ongeveer hetzelfde als de wachttijd voor een sociale huurwoning. Dit wordt verder niet uitgewerkt of gekwantificeerd.

Op dit moment bedraagt de wachtlijst in de gemeente Groningen voor reizigers gemiddeld meer dan negen jaar. Voor een sociale huurwoning bedraagt de gemiddelde zoektijd 2,8 jaar. De gemiddelde inschrijftijd ligt tussen de 5 en 8 jaar. Op onze wachtlijst staan nu gemiddeld meer dan 70 personen.

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

Dit zijn allemaal personen boven de 18 jaar. Het betreffen ook personen die nu in een reguliere woning wonen, maar op den duur, bijvoorbeeld wanneer de kinderen uit huis zijn, terug willen naar een woonwagen (De zogenaamde spijtoptanten). Er zijn dus ook personen die vooralsnog hun beurt “overslaan” wanneer ze bovenaan de wachtlijst staan. De wachtlijst is de afgelopen jaren verder en sneller opgelopen, terwijl de afname vanwege toewijzing gemiddeld gelijk blijft (ongeveer 3 per jaar).

jaar	Aantal wachtlijst	Aantal uitstroom	
2017	42	3	
2018	43	4	
2019	44	3	
2020	49	3	
2021	57	3	
2022	60	4	
2023	72	2	Gemeten in september

Wachtlijst reizigers (A status) inclusief bezit Wierden en Borgen

Een korte terugblik leert ons dat de gemeente Groningen de afgelopen jaren slechts sporadisch plekken heeft toegevoegd voor woonwagenbewoners. Van een actief uitsterf beleid was echter geen sprake. De groei van de lijst is voornamelijk vanwege demografische groei en trends zoals meer alleenwonenden. De verwachting is dat de lijst de komende jaren alleen maar verder uitloopt, omdat de kinderen die nu minderjarig zijn zich ook in gaan schrijven. Er komen ook plekken vrij, maar dat zal naar verwachting minder snel gaan dan de aanwas.

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 15 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 woonwagenbewoners meedoen, maar tegelijkertijd de ruimte krijgen voor instandhouding van de familiecultuur.

Uitgangspunt: de wachttijd voor een standplaats is niet langer dan de wachttijd voor een sociale huurwoning.

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 ook dat er grote behoefte is aan een extra locatie. Maar liefst 41 van de 74 respondenten geeft aan op de wachtlijst te staan. Waarvan 19 langer dan 5 jaar, 20 tussen de 1-5 jaar en 5 korter dan een jaar. 33 respondenten geven aan binnen nu en 3

jaar te willen verhuizen. 9 weten het nog niet en 32 respondenten geven aan niet te willen verhuizen binnen nu en 3 jaar. Redenen om te verhuizen zijn vooral dat ze graag op zichzelf willen wonen in plaats van bij hun ouders. Ze willen graag kinderen en daar is nu geen ruimte voor. Ze willen vanuit een reguliere woning terug naar een woonwagen om bij hun familie te gaan wonen.

4.3 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 (gebaseerd op de wachtlijst). Het ligt daarom voor de hand een nieuwe locatie in het westelijk stadsdeel te realiseren. De afstand tot m.n. de Kring, maar ook de locatie Zuiderweg en Leegeweg 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. Belangrijke voorwaarden bij de aanleg of renovatie van de woonwagenlocatie volgen uit de voorschriften voor brandveiligheid. Bekende voorwaarden zijn de 1,5 meter afstand tussen de wagen en een bouwwerk op de standplaats, de 5 meter afstand tussen de wagens op aangrenzende standplaatsen of een kortere afstand indien de wagen is voorzien van brandwerende maatregelen of geclusterd zijn geplaatst. De details rondom deze voorschriften zijn uiteengezet in de "Handreiking brandveiligheid van woonwagens en woonwagenlocaties" - een publicatie van het Ministerie van VROM uit 2009. Vooralsnog gaan wij, op basis van de handreiking brandveiligheid en de 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

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

⁴ Toekomst woonwagen locaties gemeente Utrecht, juli 2013

de gronden. Voor doelgroep woningen houden wij vooralsnog een grootte van 100-120 m² per perceel aan. De locatie heeft een fysiek open karakter, ook met het oog op de nabije omgeving en bij voorkeur met een speeltuin.

4.3.1 Bereikbaarheid en afstand tot voorzieningen

In Ruimte voor Retail (gemeente Groningen, december 2021) staat dat het uitgangspunt is een fijnmazig netwerk aan dagelijkse voorzieningen, op loop- en fietsafstand van de consument. Dit in verband met het belang van voorzieningen voor de leefbaarheid en de wijk- en ontmoetingsfunctie van centra (Ruimte voor retail, Gemeente Groningen, december 2021) Dit betekent dat winkels en voorzieningen, maar ook scholen, op korte afstand bereikbaar zijn. Daarnaast staat in onze mobiliteitsvisie (Groningen goed op weg) dat we inzetten op een zo min mogelijk groei van mobiliteit door onze gemeente zo in te richten dat voorzieningen dichtbij zijn en middels korte reisafstanden zijn te bereiken.

4.3.2 Parkeren

Gezamenlijk werken we aan een duurzame toekomst, waarin duurzame mobiliteit centraal staat. In onze parkeernota hebben wij opgenomen dat er maximaal 1 parkeerplaats per adres (dus per vak) kan worden gerealiseerd. Om oneigenlijk gebruik van de openbare ruimte door de geparkeerde auto te beperken, dient de weginrichting hier rekening mee te houden.

4.3.3 Leefomgeving

.....

4.3.5 Gasloos

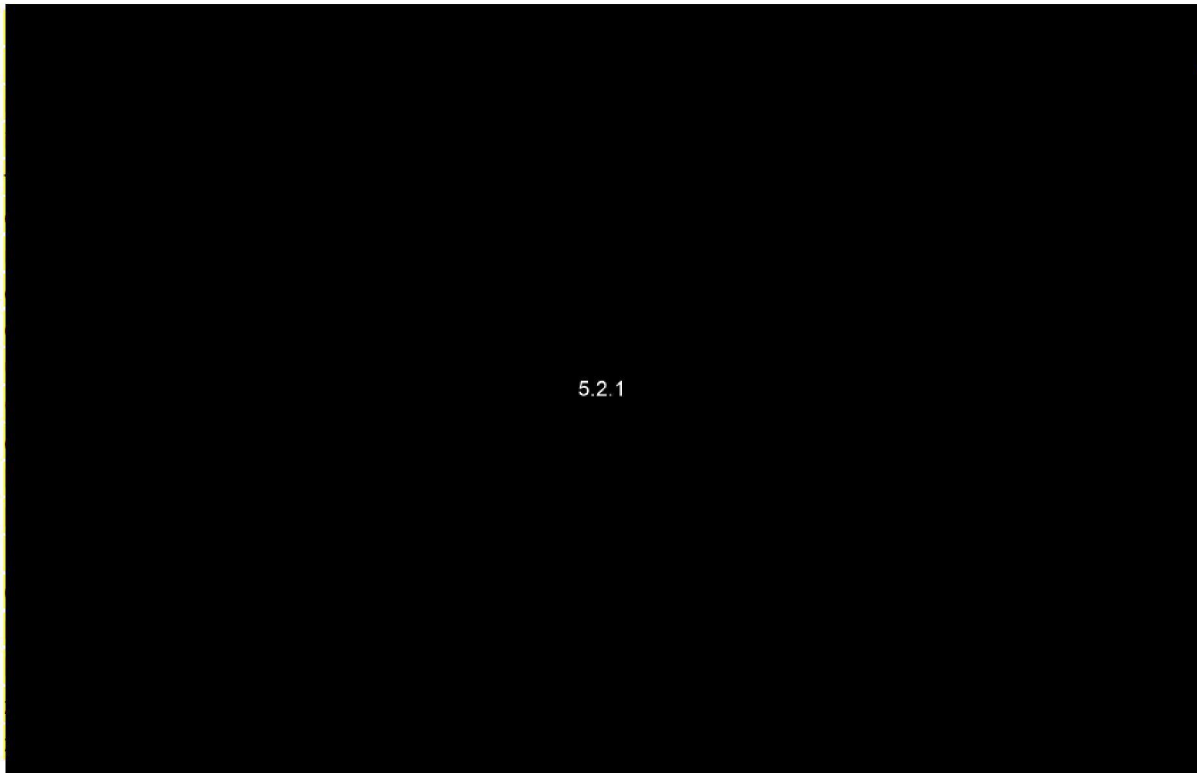
Sinds 1 juli 2018 krijgen nog te bouwen bouw(werken) (nieuwbouw) geen nieuwe gasaansluiting meer. De Rijksoverheid heeft de Gaswet hierop aangepast. Hieronder vallen ook woonwagens. Woonwagens en doelgroepwoningen dienen dus gasloos te zijn.

5. Koop en huur

De gemeente streeft ernaar de woonwagenlocatie 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 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. Vanwege de geringe omvang van de doelgroep moet er daarnaast ook worden onderzocht of dat wat ontwikkelt wordt ook wordt afgenomen (bijvoorbeeld dat het voor bewoners ook financieel haalbaar is).

5.1 Koop

Voor woonwagenbewoners 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 woonwagenbewoners 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 woonwagen en een standplaats een hypotheek af te sluiten. Het is echter niet eenvoudig om een bank te vinden, die daartoe bereid is. In de praktijk dat een woonwagen vaak volledig door de eigenaar zelf gefinancierd moet worden.



5.2 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 woonwaggen kunnen plaatsen. Dit ligt ook niet voor de hand. Indien de woonruimtezoekenden op basis van hun huishoudinkomen in aanmerking komen voor een huurstandplaats of doelgroepwoning van een woningcorporatie, zullen zij meestal niet de middelen hebben om zelf een woonwaggen 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 woonwaggen houdt met alle gevolgen van dien. Een ieder op de wachtlijst vindt dat hij of zij recht heeft op de vrijkomende standplaats.

De gemeente Groningen heeft op het moment van schrijven 13 woonwaggen 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. We onderzoeken of het mogelijk is de bestaande huurwaggen voor koop aan te bieden aan de huidige huurders. Mocht dit niet mogelijk zijn, of willen bewoners blijven huren, dan blijft dit mogelijk. De bestaande afspraken respecteren wij.

Zittende huurders van woonwaggen van de gemeente krijgen de kans de woonwaggen te kopen.

Ook willen wij onderzoeken of het mogelijk is de bestaande huurvakken aan te bieden voor erfpacht op onze eigen locaties de Kring, 2 nieuw te

creëren vakken op de Leegeweg en Beijum. De overige vakken op de Leegeweg en de locatie Zuiderweg zijn van Wierden en Borgen en niet van de gemeente. Hier kunnen wij dus ook geen afspraken over maken. De locatie Helperzoom wordt niet voor erfpacht aangeboden. Deze locatie bewoner kan hier blijven wonen zolang de bewoner wil. Daarna wordt de locatie opgeheven vanwege de geïsoleerde liggen t.o.v. de andere locaties. De 2 vakken liggen direct langs het drukbezette spoor. Dit past niet binnen onze gedachte van een fijne woonomgeving.

5.3 Bergingen & Sanitaire units

De gemeente Groningen heeft op dit moment 95 sanitaire units in verhuur. Wanneer op een bestaande locatie een vak erfpacht wordt gaat ook de verantwoordelijkheid voor onderhoud en beheer over naar de gebruiker. Het is vervolgens aan de gebruiker wat ze willen met de sanitaire unit. Voor een nieuwe locatie worden geen sanitaire units meer geplaatst. Hiermee bieden we de mogelijkheid voor maatwerk, doordat een bewoner zelf kan kiezen hoe hij het sanitair wil oplossen (eventueel in pandig).

6. 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.

6.1 Huidige huur en kooprijzen

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

Vanaf ... hanteren wij als gemeente huurrijzen voor woonwagengs en vakken (inclusief sanitaire units) op basis van het huurpuntenwaarderingssysteem van de Rijksoverheid. Over het algemeen wordt 70% van de maximale huurrijz gehanteerd. Voor Helpman (Ket terrein) ligt dit op 80% vanwege de recente renovatie.

De contracten die nog voor ... zijn afgesloten zijn nog op basis van het oude systeem. Hier wordt gemiddeld 0,50 cent per m² berekent. Gemiddeld komt dit neer op 100 euro per maand per standplaats (rijzspeil 2023). Voor huurwoonwagengs afgesloten onder het oude systeem ligt de huurrijz gemiddeld tussen de 300-525 euro per maand (rijzspeil 2023). Dit is exclusief de huur voor een standplaats.

De verwachting is dat het meer dan 35 jaar duurt voordat alle vakken volgens het punten waarderingssysteem betalen. Huidige afspraken voor huurverhogingeng mogen alleen doorgevoerd worden wanneer er significant verbeteringeng van het verhuurde plaatsvinden.

Vanwege de renovatie, waarbij sommige bewoners hun woonwageng moesten verlaten en deze niet meer tijdelijk verplaatst kon worden is op Helpman met sommige bewoners een huur/koop contract afgesloten. De bewoners betalen in 15 jaar hun woonwageng af en zijn in de tussentijd zelf verantwoordelijk voor het onderhoud.

Voor de Bornholmstraat zijn erfpacht contracten afgesloten. Vaststelling van de jaarlijks te betalen erfpachtcanon geschiedt aan de hand van het percentage van het gemeentelijke Rente Opslagpercentage (ROP) vermeerderd met administratiekosten.

De standplaatsen zijn aangesloten op water, riolering, gas en elektra.

6.2 Beheer en onderhoud

6.2.1 Meerjarig onderhoudsplan (MJOP)

Er bestaat binnen de gemeente geen meerjaren onderhoudsplan en er zijn geen structurele middelen beschikbaar gesteld voor het onderhoud en beheer van wagengs, vakken en sanitaire units op de woonwagenglocaties (die behoren tot het gemeentelijk eigendom). Tot op heden wordt dit

incidenteel opgelost. Voor wat betreft de openbare ruimte valt het onderhoudsplan binnen het standaard meerjaren onderhoudsplan openbare ruimte van de gemeente. Het voorstel is om in de toekomst een financiële voorziening hiervoor op te richten waaruit in het vervolg het onderhoud van de verhuur van woonwagens, sanitaire units en vakken kan worden voorzien. Om hierin te kunnen voorzien wordt in 2024 een inventarisatie gedaan van de stand van zaken van de verhuurde objecten en gronden en wordt vervolgens een onderhoudsplan opgesteld voor 5-10 jaar. Daaruit afgeleid volgt een bedrag dat per jaar in de voorziening wordt toegewezen.

7. Rollen en verantwoordelijkheden

7.1 ^{5.1.2e}

Het is aan het ^{5.1.2e} om de visie op en het beleidskader voor standplaatsen – en woonwagenbeleid, zoals in het document “beleidskader gemeentelijk woonwagen en standplaatsenbeleid” vast te stellen. Het ^{5.1.2e} is het internationaalrechtelijk aanspreekpunt voor de naleving van de mensenrechten, ook wanneer de primaire verantwoordelijkheid is overgedragen aan gemeenten.

7.2 Gemeente Groningen

Gemeenten zijn de regisseur van het huisvestingsbeleid. Ze stelt beleid vast voor woonwagens en standplaatsen als onderdeel van het volkshuisvestingsbeleid. Het beleid dient voldoende rekening te houden met en ruimte te geven voor het woonwagenleven van woonwagenbewoners. 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 standplaatsenbeleid. Ook is ze verantwoordelijk voor het beheer van de openbare ruimte en voor handhaving van bijvoorbeeld bouwvoorschriften.

7.3 Corporaties

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

8. Risico's

Corporaties pakken hun rol niet op

De samenwerking met de corporatie die bezit heeft op onze woonwagenlocaties verloopt uiterst prettig en constructief. Met name voor een nieuwe locatie zijn we voor wat betreft verhuren van wagens/doelgroepwoningen van hun afhankelijk aangezien we in dit beleidskader hebben opgenomen dat we zelf geen wagens/woningen meer willen verhuren.

Standplaatsen worden op basis van erfpacht toch aan bewoners buiten de doelgroep verkocht

We kunnen het risico niet geheel uitsluiten dat standplaatsen worden doorverkocht aan bewoners van een andere doelgroep of buiten de familiebanden van onze huidige bewoners. Wij achten deze kans klein, maar onderzoeken hoe we dit in onze erfpacht contracten zoveel mogelijk kunnen uitsluiten en eventueel kunnen handhaven.

Ruimteclaim en Bouwkosten nieuwe locatie

Voor een eventuele nieuwe locatie zal nog plek moeten worden gevonden, evenals dekking voor financiering. Gezien de enorme ruimteclaim in de gemeente Groningen, de woningnood en de gestegen bouwkosten vormt dit een risico.

9. Uitvoeringagenda

	Planning		Actie	Financiën	Dekking
1	Q1 2024		Afronding onderzoek extra locatie	5.1.1b	Programma wonen
2	Q1 2024		Inventarisatie huidig onderhoudsniveau huurwagens/sanitaire units/standplaatsen inclusief taxatie verhuurde wagens (gemeente).		?
3	Q2 2024		Start voorbereiding ontwikkeling extra locatie		Dit betreft een volgende fase. Hiervoor zal een t.z.t. dekking worden gezocht.
4	Q3 2024		Opstellen meerjaren uitvoeringsprogramma		?
5	2024		Onderzoek verkoop (eventueel erfpacht) standplaatsen en woonwagens		?
6	Q1 2025		Aanbieden koop huurwoonwagens		?

Eventuele opbrengsten vanuit verkoop vloeien terug in ... bijzondere doelgroepen. Voor de activiteiten 4 t/m 6 wordt één projectleider aangesteld om hieraan uitvoering te geven.

Bijlage

Huisvestingsverordening gemeente Groningen:

Artikel 16 Wachtlijst

- 1. Het college houdt een wachtlijst aan voor:
 - a) de woonwagenlocaties, inclusief de doelgroepwoningen, 'De Kring', 'Peizerweg', 'Zuiderweg' en 'Leegeweg';
 - b) de woonwagenlocaties in Beijum;
 - c) de woonwagenlocatie voor (ex-)kermisexploitanten.
- 2. Personen op de wachtlijst moeten 18 jaar of ouder zijn.

Artikel 17 Rangorde op de wachtlijsten

- 1. Voor de wachtlijst woonwagenlocaties De Kring, Peizerweg, Zuiderweg en Leegeweg, en de wachtlijst woonwagenlocaties Beijum is de rangorde:
 - a) eerst de ingeschrevene die op de betreffende locaties of de locatie is geboren en sindsdien woonachtig is en de ingeschrevene die op de locaties respectievelijk de locatie geboren is en daar tenminste 10 jaar aaneengesloten woonachtig is geweest;
 - b) daarna de ingeschrevene die tenminste 10 jaar aaneengesloten op de locaties respectievelijk de locatie woonachtig is en aantoonbaar uit de woonwagencultuur afkomstig is;
 - c) daarna de ingeschrevene die tenminste 10 jaar aaneengesloten rechtsgeldig in een woonwagen op een standplaats elders in het toepassingsgebied van de verordening woont of heeft gewoond en de ingeschrevene die rechtsgeldig tenminste 10 jaar aaneengesloten buiten het toepassingsgebied van de verordening in Nederland rechtmatig in een woonwagen op een standplaats woont of heeft gewoond;
 - d) daarna de overige ingeschrevenen.
- 2. Voor de wachtlijst woonwagenlocatie Helper Westsingel:
 - a) eerst de ingeschrevene die op de betreffende locaties of de locatie is geboren en sindsdien woonachtig is en de ingeschrevene die op de locaties respectievelijk de locatie geboren is en daar tenminste 10 jaar aaneengesloten woonachtig is en aantoonbaar uit de cultuur van kermisexploitanten komt;
 - b) daarna de ingeschrevene die aantoonbaar in een woonwagen verblijvende en reizende kermisexploitant te zijn en in de Basisregistratie personen het toepassingsgebied van de verordening staat ingeschreven;
 - c) daarna de ingeschrevene die aantoonbaar in een woonwagen verblijvende en reizende kermisexploitant te zijn en in de Basisregistratie personen elders in Nederland staat ingeschreven;
 - d) daarna de overige ingeschrevenen.
- 3. Voor de wachtlijst woonwagenlocatie Gdanskweg is de rangorde:
 - a) eerst de ingeschrevene die op de betreffende locaties of de locatie is geboren, sindsdien woonachtig is en aantoonbaar kermisexploitant en de ingeschrevene die op de locaties respectievelijk de locatie geboren is, daar tenminste 10 jaar aaneengesloten woonachtig is en aantoonbaar kermisexploitant;
 - b) daarna de ingeschrevene die aantoonbaar in een woonwagen verblijvende en reizende kermisexploitant te zijn en in de Basisregistratie personen de staan ingeschreven in het toepassingsgebied van de verordening;
 - c) daarna de ingeschrevene die aantoonbaar in een woonwagen verblijvende en reizende kermisexploitant te zijn en in de Basisregistratie personen elders in Nederland staat ingeschreven;
 - d) daarna de overige ingeschrevenen.
- 4. Voor het overige wordt op de wachtlijst de volgorde van inschrijving aangehouden.

Artikel 18 Toewijzing

- 1. Het college wijst de woonwagenstandplaats of de doelgroepwoning toe aan de eerst ingeschrevene op de van toepassing zijnde wachtlijst.
- 2. Het college mag een woonwagenstandplaats inclusief een aanwezige te verhuren woonwagen toewijzen.
- 3. Indien hun ouders of verzorgers overlijden of naar een verpleeghuis verhuizen, kunnen kinderen van 18 jaar en ouder die tenminste 10 jaar bij hun ouders of verzorgers inwonen het huurcontract van de ouder(s) op hun naam krijgen. Het oudste kind komt daarvoor dan als eerste in aanmerking. Het college kan vrijstelling verlenen van de leeftijdsgrens van 18 jaar.
- 4. Het college kan in bijzondere omstandigheden afwijken van de toewijzingsregels.

Artikel 19 Overige bepalingen

De toewijzing van een woonwagenstandplaats wordt ingetrokken als de ingeschrevene niet binnen 6 maanden kan voorzien in een woonwagen met omgevingsvergunning.