

Bijlage schrijven bewoners Kerkstraat aangaande locatie toekenning woonwagens.

Bron :

Wegwijzer gemeentelijk woonwagen- en standplaatsenbeleid.

Op eigen grond kan de gemeente in de exploitatie relatief eenvoudig deze maatschappelijke opgaven een plek geven.(locatie Randwijks Hof)

Dit gaat dan ten koste van de verdien capaciteit van de gemeente; en komt daarmee ten laste van de gemeentebegroting. Bovendien is het de vraag of het ruimtelijk en maatschappelijk wenselijk is om alle specifieke doelgroepen te positioneren op gemeentegrond, mede vanuit het oog van de bewoners die graag hun identiteit behouden. Als woonwagenbewoners niet in staat zijn gesteld om volgens hun cultuur te wonen, is er sprake van verboden onderscheid op grond van ras.

57 College voor de Rechten van de Mens: oordeelnummer 2018-9.

58 Staat van de Woningmarkt, Ministerie van Binnenlandse Zaken (2020).

Financiering van nieuwe standplaatsen en woonwagens:

Een veelgehoord knelpunt bij de realisatie van nieuwe woonwagens is de financiering. Zowel de aanleg van een standplaats als de bouw van een woonwagen vraagt de nodige financiële investeringsruimte. Realisatie van standplaatsen verminderen de grondopbrengsten ten opzichte van exploitatie van reguliere woningen (op minder m², of in een hoger segment).

Dit zet de grondexploitatie onder druk. Op eigen gemeentegrond kan dit als verlies genomen worden. Op grond van derden heeft dit verlies direct effect op het te behalen rendement.

Dit wordt door de grondeigenaar gewogen met andere maatschappelijke opgaven die de gemeente wil bereiken. Dit zet daarmee de haalbaarheid van andere 'woondoelen' direct onder druk. Bij de afweging van locaties is het belangrijk dit element vooraf af te wegen.

De kosten voor bouw en verhuur van standplaatsen en woonwagens voor een woningcorporatie aanzienlijk hoger dan voor reguliere sociale huurwoningen.

Woningcorporaties nemen dit financiële aspect mee in het bepalen van hun bod op de volkshuisvestelijke opgave die de gemeente vanuit de woonvisie bij hen neerlegt. Zij staan voor een moeilijke keuze om de beperkte financiële mogelijkheden te verdelen over de bouw van reguliere sociale huurwoningen en de relatief dure aanleg van standplaatsen en woonwagens. Er zijn voorbeelden bekend (zie onderstaand kader) waarbij het Rijk via ISV-gelden of Provincie een financiële bijdrage heeft geleverd om de herstructurering of aanleg van standplaatsen financieel haalbaar te maken. Daarmee wordt een financiële stimulans afgegeven om voldoende standplaatsen voor woonwagenbewoners te realiseren. Het zou wenselijk zijn dat het Rijk, wellicht in combinatie met Provincie een subsidieregeling beschikbaar stelt voor het realiseren van nieuwe, kwalitatieve duurzame woonwagens en standplaatsen.

Bron : Vrom inspectie Vrijplaatsen op woonwagenlocaties

Regelovertreding

Sinds het intrekken van de Woonwagenwet in 1999 valt het wonen in een woonwagen onder het reguliere huisvestingsbeleid. Woonwagenbewoners zijn gelijk aan bewoners in reguliere woningen en hebben zich aan dezelfde wet- en regelgeving te houden. In ongeveer

de helft van de geïnterviewde gemeenten bevinden zich “inrichtingen” op een of meer woonwagen- locaties. Het gaat veelal om garagebedrijven, autosloperijen, oud ijzer handel en kermisactiviteiten. Op deze inrichtingen is de Wet milieubeheer van toepassing. Ook hier moet nogmaals opgemerkt worden dat het gaat om een selectie van gemeenten met de meeste problemen.

In bijna alle gemeenten waarmee een verdiepend interview is gehouden is sprake van regel overtredend gedrag op de woonwagenlocaties, door zowel bewoners als inrichtingen. Op sommige locaties zijn de overtredingen redelijk beperkt in omvang, maar op andere locaties wordt de wet- en regelgeving veelvuldig en op verschillende terreinen overtreden. Hieronder is weergegeven wat de meest voorkomende overtredingen van wet- en regelgeving zijn.

- Woningwet: bouwen zonder bouwvergunning, het plaatsen van meer woonwagens op één standplaats, het te dicht op elkaar staan van woonwagens (brandgevaar) en het niet voldoen aan andere eisen van het bouwbesluit.
- Wet op de Ruimtelijke Ordening: te grote woonwagens op de standplaatsen, bedrijven beginnen op een woonlocatie en het in gebruik nemen van gemeentegrond.
- Wet Milieubeheer: illegale lozing, bedrijfsvoering zonder vergunning, lekkende olievaten en het illegaal opslaan van banden en accu's.
- Wet werk en bijstand (WWB): uitkeringsfraude.
- Leerplichtwet: schoolverzuim.
- Wetboek van Strafrecht: wietteelt, illegaal aftappen van elektriciteit, drugshandel en wapenhandel.

Samenvatting.

Er vinden op veel woonwagenlocaties overtredingen plaats op verschillende terreinen. Dit is soms jarenlang gedoogd. Sinds enkele jaren voeren echter veel gemeenten actief beleid met betrekking tot woonwagenlocaties. Zij willen naar een genormaliseerde situatie op de woonwagencentra. Vaak is dat ook een vereiste alvorens gemeenten de locaties kunnen overdragen aan woningcorporaties. In een groot deel van de gemeenten zijn daarom herstructureringsplannen of zijn deze plannen reeds uitgevoerd. Ook vinden in een groot deel van de gemeenten (weer) controles plaats om de situatie te normaliseren. De handhaving gaat echter nog niet probleemloos. Gewelddreiging zorgt nog steeds voor enige schroom bij ambtenaren om op woonwagenlocaties te komen. Daarnaast heeft handhaven op woonwagen- locaties nog niet altijd even veel prioriteit of speelt de jarenlange gedoogsituatie parten. Er is kortom de laatste jaren een duidelijke omslag waar te nemen in het beleid van gemeenten ten aanzien van woonwagenlocaties. Er moeten desondanks nog wel enkele obstakels worden weggenomen om in alle gemeenten tot een genormaliseerde situatie te komen