

# Woonwagenbeleid Neerijnen 2016

**Bestuurlijk Opdrachtgever:**

Burgemeester H.H. de Vries

**Opgesteld door:**

Projectgroep 'woonwagenzaken'



*Figuur 1 – Woonwagenlocatie de Griend te Waardenburg (foto juli 2016)*

**Overige projectgegevens:**

Locatie: De Griend te Waardenburg

Projectnummer: 06-04307

Ambtelijk opdrachtgever: J.W. Vonk-van Meteren

Projectgroep 'woonwagenzaken'

Datum: september 2016

# Inhoudsopgave

<b>Voorwoord</b> .....	<b>3</b>
<b>1. Inleiding</b> .....	<b>4</b>
1.1. <a href="#">Aanleiding</a> .....	4
1.2. <a href="#">Achtergrond</a> .....	4
1.3. <a href="#">Juridisch verplicht</a> .....	4
1.4. <a href="#">Moreel verplicht - beoogd maatschappelijk effect/doelstelling</a> .....	5
1.5. <a href="#">Financiële consequenties</a> .....	6
1.6. <a href="#">De woonwagenlocatie binnen de gemeente Neerijnen</a> .....	6
<b>2. Doelstelling ‘Woonwagenbeleid Neerijnen 2016’</b> .....	<b>6</b>
2.1. <a href="#">Doelstelling</a> .....	6
2.2. <a href="#">Meetbare resultaten eind 2017</a> .....	6
3.3. <a href="#">Aanvullend gewenst resultaat</a> .....	7
3.4. <a href="#">Inventarisatie en beleidsfase</a> .....	7
<b>3. Beleid en beleidskaders</b> .....	<b>7</b>
3.1. <a href="#">Huisvestingsverordening voor standplaatsen van woonwagen</a> .....	7
3.2. <a href="#">Verordening op de heffing en de invordering van staangeld 2016</a> .....	7
3.3. <a href="#">Brandveiligheid</a> .....	7
3.4. <a href="#">Huurafhankelijk recht van opstal</a> .....	9
3.5. <a href="#">Bestemmingsplan</a> .....	9
3.6. <a href="#">Omgevingsvergunning</a> .....	9
3.7. <a href="#">Overige kaders</a> .....	10
<b>4. Huur standplaatsen</b> .....	<b>11</b>
4.1. <a href="#">Huur</a> .....	11
4.2. <a href="#">Staangeld</a> .....	11
4.3. <a href="#">Huurschuld c.q. achterstand staangeld</a> .....	11
4.4. <a href="#">(Mantel)zorg</a> .....	11
4.5. <a href="#">Lijst standplaatszoekenden</a> .....	12
<b>5. Uitvoering woonwagenbeleid</b> .....	<b>12</b>
5.1. <a href="#">Uitvoering woonwagenbeleid</a> .....	12
5.2. <a href="#">Projectbeheersing</a> .....	12
5.3. <a href="#">Taken ambtelijk opdrachtgever</a> .....	12
5.4. <a href="#">Organisatie</a> .....	12
<b>6. Communicatie</b> .....	<b>13</b>
<b>7. Gewenste overdracht aan corporaties</b> .....	<b>14</b>
7.1. <a href="#">Inleiding</a> .....	14
7.2. <a href="#">Fasering in overdracht</a> .....	14
7.3. <a href="#">Eisen die woningcorporatie(s) waarschijnlijk stellen ten aanzien van overdracht</a> .....	14
<b>8. Mogelijke varianten voor herinrichting</b> .....	<b>15</b>
A. <a href="#">Variant A – één locatie: 8 standplaatsen</a> .....	15
B. <a href="#">Variant B – twee locaties: 8 standplaatsen/woningen en 8 woningen</a> .....	16
C. <a href="#">Variant C – twee locaties: 11 standplaatsen/woningen en 6 woningen</a> .....	17
D. <a href="#">Variant D – één locatie: 5 standplaatsen en 11 woningen</a> .....	18

## Voorwoord

Geachte lezer,

Voor U ligt het 'Woonwagengebeleid Neerijnen 2016' geldend voor de woonwagenlocatie De Griend gelegen in de kern Waardenburg. In het eerste halfjaar 2016 zijn de problematiek en de mogelijke oplossingen rond dit beleidsterrein in beeld gebracht.

Het verhuren van standplaatsen en/of woonwagens is geen wettelijke taak meer van de gemeente. Het is de taak van woningcorporaties om te zorgen voor het bouwen, verhuren en beheren van woningen ten behoeve van de onderste treden van de woonladder en specifieke doelgroepen.

Het beleid is er daarom mede op gericht om de woonwagenlocatie uiteindelijk over te dragen aan een of meerdere woningcorporaties. Zij hebben immers de kennis en expertise in huis om op te treden als goede en sociale verhuurder.

De gemeente heeft wel een duidelijke taak op het gebied van het handhaven van regelgeving. Tevens zal de gemeente moeten bevorderen dat woonwagengebwoners volwaardig deelnemen aan de Neerijnse samenleving. Daartoe is de uitdaging voor de gemeente om hiervoor initiatieven te ontwikkelen.

Voor het opstellen van het woonwagengebeleid zijn aanvankelijk vier varianten uitgewerkt gebaseerd op de drie volgende uitgangspunten:

- 1 Moreel – waartoe voelt de gemeente zich moreel verplicht;
- 1 Juridisch – waartoe is de gemeente juridisch verplicht;
1. Financieel – wat zijn de financiële consequenties van de afzonderlijke varianten.

Hierbij is variant  gekozen: .....

Naast fysieke maatregelen zal er ook aandacht gegeven worden op sociaal maatschappelijk terrein.

De woonwagencultuur is al lange tijd met Neerijnen verbonden en is in 2014 door het Nederlands Centrum voor Volkscultuur en Immaterieel Erfgoed aangewezen als immaterieel erfgoed. Het nieuwe beleid biedt dan ook een goede basis om samen met de bewoners te bouwen aan wederzijds vertrouwen en vorm te geven aan de door beide partijen gewenste goede, schone en veilige woonomgeving.

Het is noodzakelijk om met dit beleid snel aan de slag te gaan. Zorgvuldig, gefaseerd, maar ook zichtbaar!

Harry de Vries

Portefeuillehouder Woonwagengezaken

Gemeente Neerijnen

# 1 Inleiding

## 1.1. Aanleiding

Bij de inventarisatie van het vastgoed is duidelijk geworden dat er voor de acht officiële woonwagendstandplaatsen geen huurovereenkomst is. Tevens is gesignaleerd dat een aantal 'huurders'/hoofdbewoners een grote huurachterstand heeft. Daarnaast ontbreken bij vrijwel alle woonwagens en opstallen de benodigde omgevingsvergunningen.

Ondertussen komen er diverse woonwagen-gerelateerde vragen binnen bij Dienstverlening en Beleid binnen. Meestal bij 'gebrek aan een ander aanspreekpunt'.

Tevens wordt er gesignaleerd dat er een aantal zaken is, dat een aanpak vereist. Zoals: wachtlijstbeheer en toewijzing, verordening staangeld, en een accounthouder.

Het hebben van 'woonwagenbeleid' impliceert een verbijzondering van een groep die bij wet gelijk is aan ieder andere woningzoekende in het sociale segment. Het woonwagenbeleid is echter tijdelijk (tot eind 2019) en primair bedoeld om de huidige situatie op de woonwagenlocatie te normaliseren met het oog op de door de gemeente gewenste eigendomsoverdracht aan derden (toegelaten instellingen zoals de corporaties).

'Normalisatie' wil zeggen dat woonwagenbewoners niet alleen dezelfde rechten hebben als de overige inwoners van Neerijnen, maar ook dezelfde plichten. Daarnaast mogen woonwagenbewoners niet anders worden behandeld dan andere burgers. Dit vergt een normalisatie aan zowel de kant van de bewoners als aan de kant van de gemeente.

## 1.2. Achtergrond

In 1999 werd de Woonwagenwet ingetrokken. Allerlei bijzondere maatregelen en voorzieningen zijn opgeheven, omdat deze in het reguliere beleidsproces een plaats (kunnen) hebben gekregen. De problematiek wordt door de landelijke overheid als afgedaan beschouwd.

Woonwagenbewoners heten voortaan gewoon 'burgers', die zich slechts onderscheiden omdat ze in een woonwagen wonen. Beleid beperkt zich tot het inrichten en beheren van standplaatsen. De overheid ziet de huisvesting niet meer als kerntaak en wenst de locaties over te dragen aan woningcorporaties. Met de afschaffing van de Woonwagenwet in 1999 zijn gemeenten formeel ontslagen van de verplichting om exclusief beleid voor woonwagenbewoners te formuleren. Ook hebben de woonwagenbewoners geen bijzondere rechten meer (bijvoorbeeld het recht op een standplaats). Door afschaffing van de Woonwagenwet hebben woonwagenbewoners niet langer een uitzonderingspositie binnen de woningmarkt. Het intrekken van de Woonwagenwet had als belangrijkste doelstelling het normaliseren van de woonpositie van woonwagenbewoners. Het woonwagenbeleid is vanaf 1999 geïntegreerd in het reguliere volkshuisvestingsbeleid.

Gemeenten hebben hiermee volledige beleidsvrijheid gekregen ten aanzien van woonwagencentra en de standplaatsen. Sindsdien bestaat er een tendens naar overdracht van de standplaatsen en centra van gemeenten naar woningbouwcorporaties. De woningbouwcorporaties zijn over het algemeen immers beter ingesteld op het bouwen, beheren en verhuren van woonruimten; de gemeente heeft dan niet langer ook een privaat rechtelijke rol ('verhuurder').

Wonen in een woonwagen is in feite een woonwens geworden. Waar de woonwagenbewoner vroeger rondtrok en om die reden was aangewezen op een mobiel huis, gaat het tegenwoordig meer om de wens in vrijheid én met name in familieverband samen te wonen.

## 1.3. Juridisch verplicht

Maar al te vaak wordt nog betoogd dat de gemeenten de juridische plicht hebben om het aantal standplaatsen uit te breiden en te zorgen voor adequate huisvesting. Zoals in 2.2 reeds

aangegeven: het verhuren van standplaatsen en/of woonwagens is geen wettelijke taak voor de gemeente. Sterker nog: het is expliciet een taak van woningcorporaties om te zorgen voor het bouwen, verhuren en beheren van woningen ten behoeve van de onderste treden van de woonladder en specifieke doelgroepen. Het beleid is er dan ook op gericht om deze taak (uiteindelijk) over te dragen aan de woningcorporatie(s). Zij hebben immers wel de kennis en expertise in huis om op te treden als goede en sociale verhuurder.

Dit wordt nog eens extra onderschreven door het arrest van de Hoge Raad van 07 mei 2004.

Hierbij heeft het hof aansluiting gezocht bij de Woonwagenwet, zoals deze toentertijd van kracht was. Deze wet verplichtte de gemeenten om openbare centra voor woonwagens in stand te houden en bevatte een op dit uitgangspunt voortbouwende regeling. Zoals ook door het hof is onderkend, zijn sindsdien de verdelingsregels voor woonwagenstandplaatsen geïntegreerd in het normale woonruimteverdelingsregiem, vervat in de Huisvestingswet (*Wet van 1 oktober 1992, Stb. 548, sindsdien meermalen gewijzigd*). Deze ontwikkeling is voltooid met de Wet van 1 juli 1998, Stb. 459, tot wijziging van de Huisvestingswet, de Woningwet en enige andere wetten in verband met de integratie van de woonwagen- en woonschepen-regelgeving (*de Intrekkingswet*), in werking getreden op 1 maart 1999, waarbij de Woonwagenwet is ingetrokken.

De verplichting voor gemeenten om een woonwagencentrum in stand te houden kwam daardoor te vervallen.

In de memorie van toelichting bij het voorstel voor de Intrekkingswet wordt opgemerkt:

*'De gemeenten zijn primair verantwoordelijk voor het volkshuisvestingsbeleid, waarvan de huisvesting van woonwagenbewoners onderdeel uitmaakt en waarbij alle burgers gelijk dienen te worden behandeld. Deze zorg voor het voorzien in passende woonruimte behelst het treffen van de benodigde maatregelen ten behoeve van een goede huisvesting voor de ingezetenen, ongeacht of zij in een woning, een woonwagen of een woonschip willen wonen. Deze verantwoordelijkheid houdt ook in dat een wettelijke verplichting voor een gemeente om een woonwagencentrum in stand te houden niet meer noodzakelijk is.*

*De toegelaten instellingen (woningbouwcorporaties) zijn al verantwoordelijk voor de uitvoering van de lokale huisvesting van de doelgroep woonwagenbewoners (geregeld in het Besluit beheer sociale huursector) en dienen zorg te dragen voor de aanleg van standplaatsen en het beschikbaar stellen van huurwoonwagens. Op grond van deze verantwoordelijkheden behoren gemeenten beheer en eigendom van bestaande standplaatsen en huurwagens over te dragen aan de toegelaten instellingen. Door wijziging van art. 75 lid 2 Woningwet verkrijgen de toegelaten instellingen ook het primaat bij de aanleg van standplaatsen en de bouw van huurwoonwagens '(Kamerstukken II, 1996/97, 25 333, nr. 3, p. 2)'.*

De gemeente heeft wel een taak op het gebied van het handhaven van regelgeving. Tevens zal de gemeente moeten bevorderen dat woonwagenbewoners volwaardig deelnemen aan de Neerijnse samenleving. Daartoe moet de gemeente zelf het goede voorbeeld geven. Bijvoorbeeld: Met het ontbreken van een afdoende adequate bestemmingsplan en omgevingsvergunningen ten aanzien van woonwagens wordt hieraan niet voldaan. Uitvoering van dit beleid in combinatie met een plan van aanpak dient een einde te maken aan eventueel ontstane 'gedoogde' situaties.

#### **1.4. Moreel verplicht - beoogd maatschappelijk effect/doelstelling**

De woonwagenlocatie dient te voldoen aan de gestelde eisen die van toepassing zijn in de gehele gemeente. Veiligheid in de meest brede zin van het woord, wat tevens betekent dat handhaafbaarheid geen knelpunt mag zijn.

Met het vaststellen van het woonwagenbeleid wordt er een duidelijke keuze gemaakt die ook helderheid en zekerheid geeft aan de betrokken bewoners en hun toekomst mogelijkheden. Afhankelijk van de vraag wil de gemeente standplaatsen aan kunnen bieden op basis van huur. Er wordt tegemoet gekomen aan een aanwezige behoefte en er kan aangesloten worden bij specifieke wensen van deze doelgroep.



De woonwagencultuur is al lange tijd met Neerijnen verbonden. De woonwagencultuur is in 2014 door het Nederlands Centrum voor Volkscultuur en Immaterieel Erfgoed aangewezen als immaterieel erfgoed. Het nieuwe beleid biedt ook een goede basis om samen met de bewoners te bouwen aan wederzijds vertrouwen en vorm te geven aan de door beide partijen gewenste goede, schone en veilige woonomgeving.

### 1.5. *Financiële consequenties*

De verhuur van woonwagendplaatsen kent een negatieve exploitatie. Met een separaat beleidsdocument 'Verhuurbeleid woonwagenlocatie De Griend 2016' wordt getracht dit zoveel als mogelijk om te zetten naar minimaal een kostendekkende exploitatie en wellicht zelfs een positief resultaat.

### 1.6. De woonwagenlocatie binnen de gemeente Neerijnen

De gemeente heeft één woonwagenterrein op haar grondgebied met in totaal acht officiële en acht gedoogde c.q. illegale standplaatsen. Het gaat om de woonwagenlocatie De Griend gelegen in de kern Waardenburg:

- Alle 'standplaatsen' zijn eigendom van de gemeente;
- Alle 'woonwagens' zijn particulier bezit.

## 2. Doelstelling 'Woonwagenbeleid Neerijnen 2016'

### 1.1 Doelstelling

- a. Kwalitatief goede huisvestingsmogelijkheden bieden voor de doelgroep die op het woonwagencentrum woont en wil wonen. Bestaande huurhuisvesting upgraden naar geldende wet- en regelgeving en, voor zover nodig, in goede staat van onderhoud brengen (*goede onderhoudssituatie aan huurstandplaatsen met bergingen en openbare ruimten en voldoen aan geldende wet- en regelgeving*).
- b. De gewenste overdracht mogelijk maken van standplaatsen aan de corporatie(s).

### 1.2 Meetbare resultaten eind 2017

Wat willen we bereiken? (*meetbare resultaten*):

1. Het aantal aanwezige standplaatsen van 16 is teruggebracht tot (Variant A, B ,C of D);
2. Op de locatie wonen alleen personen die op een adres zijn ingeschreven (BRP);
3. Er wordt door alle bewoners huur betaald voor standplaatsen en er zijn geen hogere huurachterstanden dan gebruikelijk is bij een woningcorporatie;
4. Er bevindt zich uitsluitend gelegaliseerde bebouwing op de woonwagenlocatie, voor alle opstallen is een omgevingsvergunning verleend;
5. De standplaatsen zijn helder afgebakend, er is geen sprake van illegale ingebruikname van terreinen;
6. Het eventueel achterstallig onderhoud bij huurstandplaatsen is in beeld gebracht en weggewerkt;
7. Waar nodig heeft de gemeente het onderhoud, beheer en handhaving van de openbare ruimte geoptimaliseerd;
8. Er vinden op de woonwagenlocatie geen bedrijfsmatige activiteiten plaats behoudens datgene wat middels het bestemmingsplan is toegestaan en waar uitdrukkelijk toestemming voor is verleend.
9. Er is geen sprake van milieuoverlast in welke vorm dan ook.
10. Er is een lijst standplaatszoekenden; er is inzicht in de behoefte aan standplaatsen binnen Neerijnen.

### 3.3 Aanvullend gewenst resultaat

1. Uitkeringen worden alleen verstrekt aan bewoners die daar recht op hebben. Inzet is gericht op re-integratie in het arbeidsproces of het starten van een eigen onderneming.
1. Achterstanden op het terrein van zorg, onderwijs en welzijn zijn in beeld gebracht en verminderd.
2. Bewoners maken actief gebruik van voorzieningen op het terrein van onderwijs, gezondheidszorg, welzijn en toeleiding naar werk.

### 3.4 Inventarisatie en beleidsfase

In maart 2016 is er onder leiding van de ambtelijk opdrachtgever een projectgroep 'Woonwagenzaken' ingericht. Hierin wordt gezamenlijk het te volgen beleid en stappenplan opgesteld. De vaststelling van onderhavig stuk zorgt voor helder en inzichtelijk beleid ten aanzien van woonwagenzaken.

Er is gestart met het inventariseren en actualiseren van gegevens om een juist beeld te krijgen van de huidige situatie op de woonwagenlocatie. Deze informatie is digitaal in mappen opgeslagen en zal gedurende de uitvoering van het project voortdurend actueel worden gehouden. Detailinformatie wordt verzameld op het moment dat met de woonwagenlocatie wordt gestart c.q. met betrokken afdelingen en externe partijen wordt gesproken.

Tegelijkertijd is met een groot aantal personen, in- en extern, overleg gevoerd om zicht te krijgen op de beleidsmatige kaders én lacunes. Aldus is er een goed beeld ontstaan van de situatie op de woonwagenlocatie in het eerste kwartaal 2016, de startsituatie voor het project c.q. het nulmoment.

## 3. Beleid en beleidskaders

### 2.1 Huisvestingsverordening voor standplaatsen van woonwag

In deze verordening en de daarop berustende bepalingen worden onder woonruimte mede begrepen standplaatsen, woonwagens en chalets.

De aanvraag voor een huisvestingsvergunning wordt ingediend bij het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Neerijnen. Tevens staan in de verordening de toewijzingsregels voor het in verhuur krijgen van een standplaats opgenomen.

### 2.2 Verordening op de heffing en de invordering van staangeld 2016

Voor die gevallen waarbij nog een huurcontract ontbreekt, is het nodig een vangnet in te stellen. Hierdoor wordt voorkomen dat een gebruiker van een standplaats financieel voordeel heeft als deze weigert een huurovereenkomst te tekenen. Om deze reden is de 'Verordening op de heffing en de invordering van staangeld 2016' vastgesteld. Deze geeft duidelijkheid over de omvang van het 'gehuurde' en biedt duidelijkheid over de grondslag van de 'huur'.

Onder de naam 'staangeld' wordt een recht geheven voor het hebben van een standplaats voor een woonwagen, daaronder begrepen de diensten die met de standplaats verband houden. Het recht wordt tevens geheven voor de mogelijkheid tot het gebruik van voorzieningen die met een standplaats verband houden.

Daarom is in de raad van [ ] de nieuwe 'Verordening op de heffing en de invordering van staangeld 2016' vastgesteld. Deze nieuwe verordening is per [ ] van kracht.

### 2.3 Brandveiligheid

Als kader geldt hierbij het vigerende Bouwbesluit en de 'Handreiking Brandveiligheid van woonwagens en woonwagencentra' van de voormalige VROM-inspectie.

### 2.3.1 Brandveiligheidseisen voor woonwagens

Bij de brandveiligheid van woonwagens spelen diverse factoren een rol: de bouwtechnische eigenschappen van de woonwagen, de aankleding, inrichting en het gebruik van de woonwagen en het gebruik van de ruimte rond de woonwagen.

Er is een belangrijk verschil tussen de eisen voor bestaande woningen en bestaande woonwagens. Daar waar het Bouwbesluit eisen stelt aan de brandwerendheid tussen bestaande woningen (brandoverslag), stelt het Bouwbesluit geen eisen aan de brandoverslag tussen bestaande woonwagens. De brandveiligheidseisen zullen bij bestaande bouw ook niet altijd (geheel) voldoen aan de eisen van nu.

Op bouwtechnische gronden kan dus niet altijd voorkomen worden dat een brand van de ene woonwagen kan overslaan naar de andere. Dit kan wel voorkomen worden door voldoende afstand tussen de woonwagens aan te houden. Als de afstand te klein is kan een brand immers via de ramen, deuren en soms zelfs via de wanden eenvoudig overslaan van de ene naar de andere woonwagen. In de richtlijn noemt men een afstand van ongeveer vijf meter brandveilig genoeg (*bron: ministerie van VROM*).

In de praktijk is een onderlinge afstand van vijf meter echter niet altijd haalbaar. Veelal omdat het woonwagencentrum daar te klein voor is en uitbreiding niet mogelijk is dan wel kostentechnisch een onevenredig grote investering vergt.

### 2.3.2 Clusteren in brandcompartimenten

Het Ministerie van VROM had tot het jaar 2009 het standpunt om vanuit de brandveiligheid tussen iedere woonwagen vijf meter vrije ruimte te hebben. Dit vanuit het idee dat dan de brand tussen twee woonwagens minder snel over zou slaan en mensen een betere kans hebben om te vluchten bij brand.

Daar meerdere gemeenten moeite hadden om aan deze kostbare eis te voldoen heeft VROM in 2009 een 'Handreiking brandveiligheid van woonwagens en woonwagencentra' uitgegeven. Hierin werd het mogelijk om van de eerder gestelde afstandseis van vijf meter tussen de woonwagens af te wijken. Een clustering van maximaal vier woonwagens naast elkaar is van daaruit mogelijk. Een woonwagen kan uitbranden tot een maximum van vier, maar de mogelijkheid om veilig te vluchten wordt hiermee vergroot voor de bewoners ten opzichte van meerdere woonwagens in de rij.

Vaak is het wel mogelijk woonwagens te clusteren in kleine groepjes, waarbij tussen de verschillende groepjes van woonwagens dan wel voldoende afstand kan worden gehouden. Door dit 'clusteren' kan een aantal woonwagens dus zó dicht op elkaar staan, dat de weerstand bij brandoverslag nihil is. Daarmee moet geaccepteerd worden dat een brand binnen dit cluster snel kan overslaan van de ene woonwagen naar de andere. Door voldoende afstand tussen de verschillende clusters aan te houden, kan de brand echter niet overslaan van het ene cluster woonwagens naar het andere cluster.

Voor een brandveilige clustering van woonwagens wordt in een bestemmingsplan het maximaal aantal toegestane woonwagens in een cluster vastgelegd. Daarbij wordt uitgegaan van een 'beperkte' clustering van twee tot ten hoogste vier woonwagens.

**Artikel 2.84 Omvang (Bouwbesluit 2012)**

***In een brandcompartiment liggen ten hoogste vier woonwagens en nevenfuncties daarvan met een totale gebruiksoppervlakte van ten hoogste 1000 m<sup>2</sup>.***

### 2.3.3 Vigerend bestemmingsplan en brandveiligheid

De brandveiligheid op het woonwagencentrum kan alleen worden gegarandeerd en gehandhaafd door het vastleggen van een brandveilige afstand tussen (clusters van) woonwagens. Deze brandveilige afstand (minimaal vijf meter) kan alleen worden vastgelegd in een juridisch ruimtelijk plan, zoals een bestemmingsplan of een beheersverordening.



In het vigerende bestemmingsplan is deze brandveilige indeling van het woonwagencentrum nog niet opgenomen en kan dus in de praktijk niet worden gegarandeerd en gehandhaafd. Op basis hiervan zal een nieuw bestemmingsplan of een separaat projectbesluit voor dit woonwagencentrum dienen te worden opgesteld of dit wordt meegenomen bij de tien jaarlijkse herziening van het bestemmingsplan.

Op basis van deze voorgenoemde bestemmingsplanwijziging kan een brandveilige plaatsing van (clusters van) woonwagens in de praktijk worden afgedwongen. Ook kan handhavend worden opgetreden tegen het niet naleven van de regels van het bestemmingsplan, waaronder (een groep) te dicht op elkaar geplaatste woonwagens of het dichtbouwen van de ruimten tussen de (clusters van) woonwagens.

## 2.4 Huurafhankelijk recht van opstal

Het vestigen van een huurafhankelijk recht van opstal op die huurstandplaatsen waarop een eigendomswoonwagen is geplaatst, vloeit voort uit een arrest van de Hoge Raad en is nodig zodat OZB<sup>1</sup> belastingen rechtstreeks aan de eigenaar van de woonwagen kunnen worden opgelegd en ook om verticale natrekking te voorkomen.

De kosten van het vestigen van een huurafhankelijk recht van opstal worden pas na enige tijd terugverdiend middels de OZB. Echter in het kader van de 'normalisatie' is het vestigen van een dergelijk recht gewenst. Te meer daar dan ook de individuele woonwagenbewoner c.q. eigenaar van een eigendomswoonwagen na de vestiging van dit recht OZB zullen moeten gaan betalen vanaf [ ] of zoveel eerder als het recht (o.a. notarieel) is vastgelegd.

## 2.5 Bestemmingsplan

Op dit moment geldt het bestemmingsplan Kern Waardenburg, vastgesteld op 20 november 2008. Bij herziening van het vigerende bestemmingsplan zal het te bebouwen oppervlak op de standplaatsen en de brandcompartimentering worden aangegeven.

De huidige regels zoals opgenomen in het Regels bestemmingsplan Kern Waardenburg:

### 18.4.2 Woonwagens

Met betrekking tot de woonwagens op het bestemmingsvlak aangeduid "WW" geldt:

*de standplaatsen mogen uitsluitend worden gerealiseerd binnen het als zodanig aangeduide bestemmingsvlak;*

*de goothoogte van een woonwagen mag niet meer bedragen dan 3 m<sup>1</sup>;*

*de bestaande inhoud van woonwagens mag niet worden uitgebreid;*

*Op het bestemmingsvlak WW worden de afzonderlijke woonwagens als hoofdgebouwen aangemerkt. Daarbij mogen bijgebouwen worden opgericht. Voor het bouwen van bijgebouwen bij woonwagens gelden de bepalingen als genoemd in 3, met dien verstande dat de afstand van vrijstaande bijgebouwen tot de woonwagens niet minder mag bedragen dan 5 m<sup>1</sup> en niet meer dan 20 m en dat het gezamenlijke oppervlak van de bijgebouwen per woonwagen niet meer mag bedragen dan 20 m<sup>2</sup> en de goot- en nokhoogte van de bijgebouwen maximaal 3 m, respectievelijk 4,5 m mag bedragen.*

## 2.6 Omgevingsvergunning

Normalisatie zonder permanente handhaving is in de praktijk gebleken gedoemd te mislukken. Of woningcorporatie(s) wel of niet het woonwagencentrum gaan overnemen; handhaving zal altijd een gemeentelijke publieke taak blijven. Het nieuwe woonwagenbeleid vormt een nieuw ijkmoment om, in die gevallen waarin een bouwwerk is gebouwd zonder of in afwijking van de omgevingsvergunning of in strijd met het bestemmingsplan, te bepalen of de gemeente als bevoegd bestuursorgaan

<sup>1</sup> OZB = Onroerendezaakbelasting

daartegen wenst op te treden. In het kader van deze procedure zal tevens moeten worden bepaald of concreet zicht op legalisatie bestaat en alsnog een omgevingsvergunning kan worden verleend.

Indien geen vergunning kan worden verleend, volgt een last onder dwangsom of een last onder bestuursdwang.

Bij de handhaving zal de gemeente zorgvuldig en billijk dienen te handelen. Op basis van dossieronderzoek naar de verleende omgevingsvergunningen is geconstateerd dat voor die woonwagens en opstallen nog een omgevingsvergunning dient te worden aangevraagd. Een inventarisatie ter plaatse van het woonwagencentrum kan als nulmeting voor legalisatie worden gebruikt.

Afzien van handhaving is in bijzondere gevallen geoorloofd. Daarbij zijn twee situaties te onderscheiden:

- a. indien concreet zicht op legalisatie bestaat en
- b. als handhaving onevenredig is in verhouding tot het daarmee te dienen belang.

Geconstateerd is dat woonwagens zonder de vereiste omgevingsvergunning zijn geplaatst en/of zijn omgebouwd tot chalet. Er zal moeten worden bekeken of illegaal gebouwde bouwwerken alsnog kunnen worden gelegaliseerd.

Voor woonwagens is in 1995 de wettelijke verplichting ontstaan om ook een 'bouwvergunning' aan te vragen voor bouwactiviteiten. Door bij de aanvraag van een omgevingsvergunning nu strikt te gaan vasthouden aan het vigerende Bouwbesluit, voldoet waarschijnlijk geen enkele woonwagen op de woonwagenlocatie aan de eisen.

Gezien het feit dat de gemeente het niet hebben van een omgevingsvergunning heeft gedoogd, wordt geadviseerd om bij de aanvraag omgevingsvergunning te eisen dat deze tenminste voldoet aan de vereisten van het Bouwbesluit 1992 c.q. 'bestaande bouw'. Voldoet de woonwagen niet, dan dient de eigenaar deze op eigen kosten aan te passen. Tevens zal elke eigenaar zelf de omgevingsvergunning dienen aan te vragen.

Zodra een huurder zijn woonwagen vervangt dan wel verbouwt, dient deze nieuwe woonwagen c.q. de aan te brengen aanpassingen, wel geheel te laten voldoen aan de vereisten van het vigerende Bouwbesluit en passend binnen de mogelijkheden van de woonwagenlocatie.

## 2.7 Overige kaders

- Het vigerend Bouwbesluit;
- Verhuurbeleid woonwagenlocatie De Griend 2016;

Handreikingen VROM-inspectie:

'Werken aan woonwagenlocaties'	(d.d. 01-10-2006)
'Eigentijds omgaan met woonwagenbewoners'	(d.d. 01-03-2009)
'Handreiking brandveiligheid woonwagens'	(d.d. 04-09-2009)
'Handreiking overdracht woonwagens'	(d.d. 08-09-2010)

## 4. Huur standplaatsen

### 4.1 Huur

De bestaande woonwagenstandplaatsen zijn allen in eigendom van de gemeente en worden verhuurd of in gebruik gegeven. Op de standplaatsen bevinden zich uitsluitend eigendomswoonwagens. Gebleken is dat er geen getekende huurovereenkomsten zijn.

### 4.2 Staangeld

Staangeld is een recht dat in rekening wordt gebracht voor het in gebruik hebben van een standplaats ten behoeve van een woonwagen of het hebben van voorzieningen op een woonwagencentrum in de gemeente. Dit recht wordt in rekening gebracht voor die gevallen waarbij de gemeente geen huurovereenkomst heeft kunnen sluiten met de hoofdbewoner.

De tarieven dienen te zijn gebaseerd op een puntenstelsel gerelateerd aan de grootte van de wagen, de standplaats en de mate van de voorzieningen. Er is geen sprake van kostendeckende tarieven. De doelstelling is te komen tot een vergelijk met de door het rijk wettelijke vastgestelde huurprijs per standplaats.

### 4.3 Huurschuld c.q. achterstand staangeld

Er zijn op sommige adressen grote huurschulden danwel achterstanden in de betaling van de staangelden. De conclusie is gerechtvaardigd, dat de bewoners van de woonwagenlocatie op een andere wijze behandeld zijn dan andere mensen die de gemeente geld schuldig zijn.

Deze situatie kan niet langer voortduren en het is eerlijker naar de andere inwoners van Neerijnen dat dit wordt gesaneerd. Kwijtschelding van de achterstand kan geen optie zijn. Er is een projectgroep gevormd, die met iedere individuele bewoner die achterstand in de betalingen heeft, zal nagaan wat de oorzaak van de achterstand is en een betalingsregeling afspreekt.

In het geval een huurcontract ontbreekt en er een sluitende regeling kan worden afgesproken, zal de betreffende bewoner een huurcontract krijgen aangeboden. Indien er onwil is om een regeling te treffen, zal worden overgegaan tot ontruiming van de standplaats.

Ook met bewoners met een huurcontract en een betalingsachterstand moet een betalingsregeling worden getroffen. In dit geval geldt bij onwil, dat aan de rechter ontbinding van de huurovereenkomst zal worden gevraagd. Met als gevolg ontruiming van de standplaats.

Indien er na het afspreken van een betalingsregeling nieuwe schulden ontstaan, zal er door de gemeente worden opgetreden volgens het invorderingsbeleid dat voor iedere burger geldt.

### 4.4 (Mantel)zorg

Sinds 1 november 2014 is het volgens het nieuwe Besluit Omgevingsrecht mogelijk om bij reguliere woningen ten behoeve van het verlenen van mantelzorg vergunningsvrij een unit op het perceel van de woning worden geplaatst.

Voor woonwagens wordt een uitzondering gemaakt. Artikel 2 Bijlage II van het besluit Omgevingsrecht geeft aan dat er geen mantelzorgwoningen bij woonwagens kunnen worden geplaatst. De onbebouwde ruimte van de woonwagenstandplaats is te beperkt om een dergelijke unit te kunnen plaatsen. Dit is vanuit veiligheid en handhaafbaarheid dan ook een onwenselijke oplossing.

Om toch ook voor deze doelgroep mantelzorg mogelijk te maken, wordt aansluiting gezocht bij de bestaande traditie dat een (klein)kind voor zijn ouders zorgt. Dit kan veelal omdat zowel ouder als (klein)kind over het algemeen in familieverband op een zelfde locatie woont, al dan niet op direct naast elkaar gelegen standplaatsen. Om te borgen dat ook voor de toekomst het (klein)kind weer voor zijn ouders kan zorgen, moet het mogelijk zijn om de standplaats van de grootouder toe te wijzen aan het (klein)kind dat in de desbetreffende woonwagen verblijft en staat ingeschreven, ongeacht de lijst standplaatszoekenden.

Er dient dus sprake te zijn van een eerste lijn familieverband van grootouder – ouder – (klein)kind, waarbij het (klein)kind eerste recht krijgt op de standplaats van de grootouder om zo op termijn (mantel)zorg te kunnen verlenen aan zijn of haar ouders.

Let wel, dit recht geldt alleen voor die standplaatsen waarvoor een rechtsgeldige huurovereenkomst is gesloten.

#### 4.5 Lijst standplaatszoekenden

Er is op dit moment nog geen registratie van standplaatszoekenden. Na vaststelling van dit beleid zal de lijst standplaatszoekenden worden aangelegd.

Aan de inschrijving zijn kosten verbonden. Ook verlenging van de inschrijving is niet kosteloos. Hiermee wordt voorkomen dat mensen zich inschrijven zonder daadwerkelijke interesse. De hoogte van inschrijving en verlenging van de inschrijving wordt jaarlijks bepaald. Per 1 juli 2016 bedragen deze €35,00 voor de eerste inschrijving en €15,00 voor de verlenging van een inschrijving.

## 5. Uitvoering woonwagengebeleid

### 4.1 Uitvoering woonwagengebeleid

In grote lijnen kan de projectgroep die was belast met het opstellen van het beleidsplan, overeind blijven in de fase van de uitvoering. Daarnaast zullen vanaf de start de werkzaamheden in de organisatie moeten worden verankerd. Dit houdt in dat zoveel mogelijk bij de medewerkers intern wordt neergelegd en zo min mogelijk zaken worden uitbesteed. Immers, alleen dan bestaat de garantie dat verankering ook werkelijk aanslaat.

### 4.2 Projectbeheersing

Het projectmanagement is ondergebracht bij de afdeling Dienstverlening en Beleid. Vanuit dit programma vindt de centrale aansturing plaats. Beoogd is een integrale aanpak. Dit betekent dat binnen de projectgroep de verschillende vakdisciplines en eventuele externe dienstverleners zijn vertegenwoordigd. De projectleider is belast met de bewaking van de voortgang, de kwaliteit, het budget en de aansturing van de projectgroep, het opstellen van beleidsdocumenten en het overleg met ambtelijk en bestuurlijke opdrachtgever.

### 4.3 Taken ambtelijk opdrachtgever

De afdeling Dienstverlening en Beleid is opdrachtgever voor het project. De manager van de afdeling Dienstverlening en Beleid geeft de inhoudelijke kaders aan, waarbinnen de projectleider uitvoering geeft aan het project. Tevens stelt de opdrachtgever mensen en middelen beschikbaar aan de projectleider.

### 4.4 Organisatie

Organisatie	Taak	Bemensing	Frequentie
<b>Bestuurlijk Overleg (BO)</b>	- Voorbereiden besluitvorming B&W	Portefeuillehouder woonwagenezaken	1 x 6 weken
	- Aansturing projectgroep	Ambtelijk opdrachtgever	
	- Voorbereiden overdracht	Coördinator woonwagenezaken Communicatie	
<b>Projectgroep</b>	- Coördinatie uitvoering woonwagengebeleid en verhuurbeleid	Coördinator woonwagenezaken	1 x 3 weken
	- Voorbereiden overleg BO	Ambtelijk opdrachtgever	
	- Voorbereiden overdracht	Projectondersteuning	
		Diverse vakdisciplines	

## 6. Communicatie

In dit woonwagenebeleid worden een aantal beslissingen genomen. Beslissingen die niet altijd leuk zijn voor de residerende bewoners, maar er uiteindelijk wel voor zorgen dat we toe gaan naar eenduidigheid en een prettig en veilig woon- en leefklimaat. De gemeente wil graag alle regels, het bestemmingsplan en de veiligheidseisen op orde brengen en voor iedere burger van Neerijnen zoveel als mogelijk dezelfde regels hanteren. Daarvoor wordt als eerste het 'Woonwagenebeleid Neerijnen 2016' vastgesteld.

Vervolgens wordt er voor het woonwageneentrum een plan van aanpak voor herinrichting opgesteld. Om de residerende bewoners hierover te informeren, verwachtingen met elkaar te delen en input te halen vanuit de bewoners zelf, is communicatie een belangrijk onderdeel van dit traject. Na vaststelling van het beleid wordt intensief met de bewoners gecommuniceerd.

### Belangrijke uitgangspunten:

#### *Verwachtingen, duidelijkheid en eenduidigheid*

In het verleden zijn er verwachtingen geschept die als verschillend werden ervaren. Daarom is het nu des te belangrijk dat verwachtingen worden uitgesproken en afspraken worden nagekomen. Het is verstandig om één boodschap af te spreken over het nieuwe woonwagenebeleid. Op deze wijze is de gemeente eenduidig.

#### *Boodschap:*

De gemeente Neerijnen investeert in het op orde brengen en houden van de woonwageneentra om te zorgen voor een prettig en veilig woon- en leefklimaat. Hiervoor vragen wij wat van de bewoners, maar daarvoor krijgen ze ook iets terug.

### **Communicatie over het nieuwe beleid**

#### *Mondelinge communicatie:*

Uit ervaringen bij de gemeente Neerijnen en ook bij andere gemeenten, is gebleken dat een-op-een gesprekken de beste methode is om contact te leggen met de bewoners van het woonwageneentrum. De ervaring leert dat grote plenaire bijeenkomsten niet effectief zijn. De gemeente wil dan ook investeren in (betere) mondelinge communicatie.

Alle afspraken tussen de gemeente en de bewoners worden vastgelegd in een dossier en dit dossier krijgt ook de bewoner. Uitleg over het nieuwe beleid verloopt via een-op-een contact met als aanvulling nieuwsbrieven.

#### *(Telefonisch) spreekuur*

Bij veel vragen kan dit ook worden gestroomlijnd, door na vaststellen van het beleid en tijdens de eventuele herinrichtingsfase, een (telefonisch) spreekuur te organiseren.

#### *E-mail*

Voor de vragen van de huurders is een eigen e-mailadres aangemaakt: [woonwagen@neerijnen.nl](mailto:woonwagen@neerijnen.nl)

#### *Nieuwsbrief*

Om plenair de bewoners te informeren over het nieuwe beleid, komt er een nieuwsbrief. In de nieuwsbrief komt een verwijzing naar een aanspreekpunt binnen de gemeente, zodat een-op-een contact wordt gestimuleerd.

De gemeente Neerijnen heeft nieuw beleid vastgesteld voor het woonwageneentrum met als doel alle regels, het bestemmingsplan en de veiligheidseisen op orde brengen om te komen tot een prettig woon- en leefklimaat. Dit laatste 'een prettig woon- en leefklimaat' symboliseert dat de gemeente wil investeren in de toekomst van het woonwageneentrum en hierbij staat contact met de residerende bewoners centraal. We slaan een weg in waarin we samen verder willen komen.



## 7. Gewenste overdracht aan corporaties

In het kader van de taakverdeling tussen gemeente en woningcorporaties binnen de gemeente Neerijnen ligt het voor de hand een overdracht van woonwagencentra te gaan realiseren.

In overleg met de corporaties zal onderzocht worden of een separate 'Stichting Woonwagencentra Neerijnen (SWN)' tot stand kan komen.

### 7.1 Inleiding

Om de door de gemeente gewenste overdracht<sup>2</sup> naar de woningcorporatie(s) te kunnen realiseren, dient eerst te worden toegewerkt naar een overdraagbare situatie. Hiervoor dient het bereiken van een genormaliseerde situatie te worden nagestreefd. Van een dergelijke genormaliseerde situatie kan gesproken worden indien sprake is van:

- a. een strikt handhavingsbeleid;
- b. een inzichtelijk huurincassobeleid;
- c. een regulier betalingsgedrag;
- d. een 'nulsituatie' ten aanzien van het onderhoud.

### 7.2 Fasering in overdracht

In dit proces zijn twee fasen te onderscheiden:

1. Het opstellen van een overeenkomst tussen gemeente en corporatie(s);
2. De feitelijke overdracht van het woonwagencentrum nadat deze is genormaliseerd.

Ad 1: In deze overeenkomst worden o.a. afspraken gemaakt over:

- a. de juridische vorm en de participanten;
- b. de koopsom en hoe die tot stand komt (*bijvoorbeeld via methodiek bedrijfswaardeberekening*), waarbij in de overeenkomst de parameters worden opgenomen;
- c. het moment van overdracht;
- d. de verdeling tussen publieke en private taken;
- e. het toekomstige beheer;
- f. de onderhoudssituatie;
- g. de exploitatie;
- h. de situatie met betrekking tot normalisatie en handhaving op het moment van overdracht.

Ad 2: De overdracht zou kunnen plaatsvinden als:

- a. het woonwagencentrum is beschreven en gedocumenteerd;
- b. de situatie op het woonwagencentrum is genormaliseerd;
- c. de handhavingssituatie bekend is, in zoverre dat er inzicht bestaat in de nog te voeren handhavingprocedures, met toewerken naar een zicht op een oplossing;

### 7.3 Eisen die woningcorporatie(s) waarschijnlijk stellen ten aanzien van overdracht

- a. De overgang van privaat naar publiek dient helder in het straatbeeld zichtbaar en herkenbaar te zijn;
- b. De beeldkwaliteit voor de zone bijgebouwen, terreinafscheiding, en dergelijke is vastgelegd in de huurovereenkomst (privaatrechtelijk);
- c. Het woonwagencentrum moet overzichtelijk, goed te beheren én handhaafbaar zijn;
- d. De woonwagencentra zoveel mogelijk integreren in de directe omgeving.
- e. Huurders kunnen alleen een huurstandplaats betrekken als er geen huurachterstanden zijn.
- f. Er zal per huurstandplaats waarop een eigendomswoonwagencentrum wordt geplaatst een huurafhankelijk recht van opstal worden gevestigd.

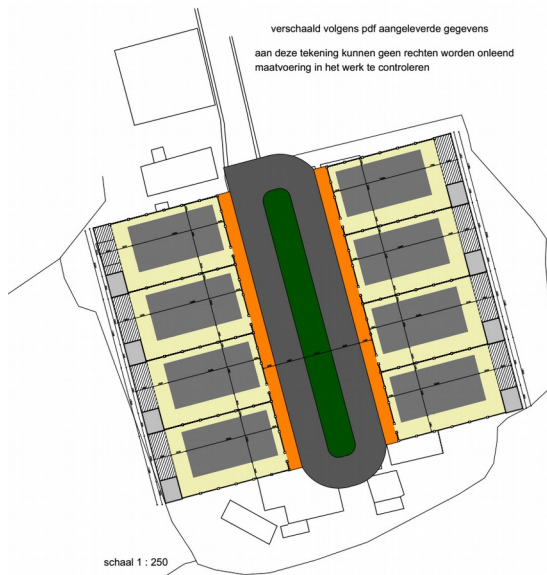
<sup>2</sup>Let op: een corporatie kan beslist niet gedwongen worden tot overname van standplaatsen c.q. huurwoonwagencentra.  
20160907 Woonwagencentra Neerijnen 2016

## 8. Mogelijke varianten voor herinrichting

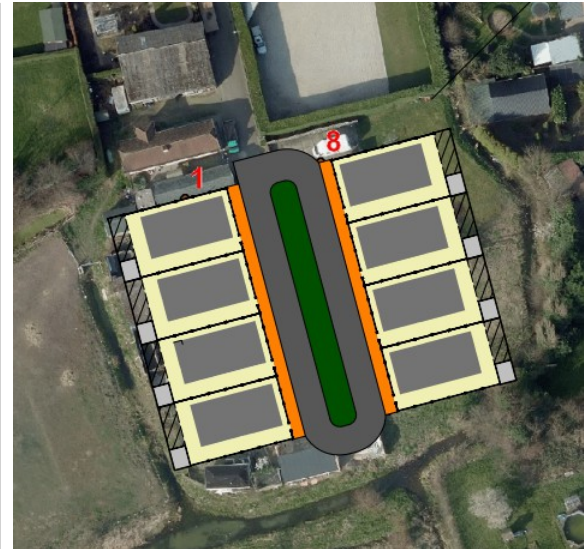
In dit hoofdstuk zijn vier varianten opgenomen voor de herinrichting van de woonwagenlocatie. De verschillende varianten zijn uitgewerkt en op sterke en zwakke punten, kansen en bedreigingen beoordeeld.

### A Variant A – één locatie: 8 standplaatsen

In de minimale variant wordt uitgegaan van het maximaal aantal toegestane standplaatsen zoals omschreven in het bestemmingsplan en de Basis Administratie Gebouwen (BAG) = 8



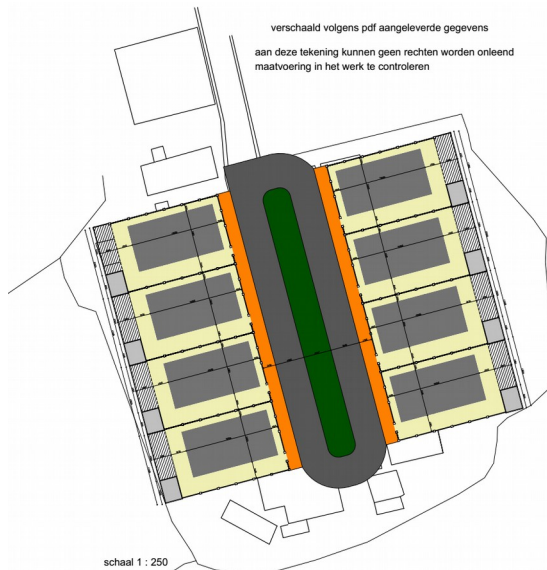
acht standplaatsen op de huidige locatie (tekening)



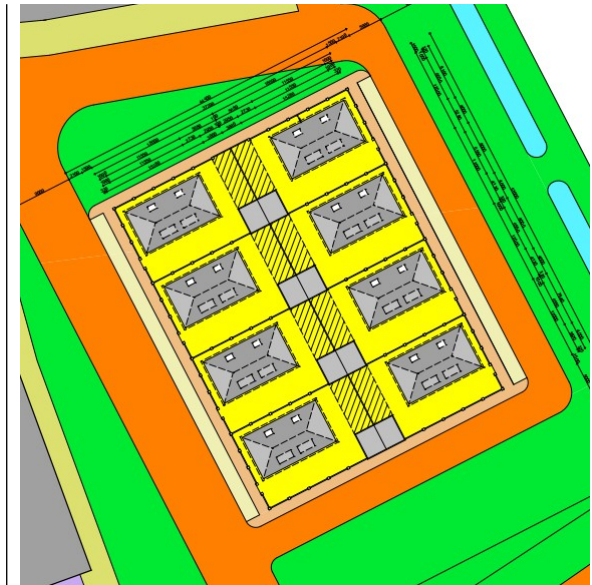
acht standplaatsen op de huidige locatie (op foto)

Interne analyse	Externe analyse
<i>Sterke punten</i>	<i>Kansen</i>
Lage investering voor herstructurering.	De standplaatsen en omgeving gaan er beter en verzorgder uitzien: 'schoon, heel en veilig'.
Het aantal standplaatsen wordt teruggebracht naar het aantal in het bestemmingsplan en de BAG.	De corporatie(s) kan hier wellicht ook woonwagenwoningen op realiseren.
<i>Zwakke punten</i>	<i>Bedreigingen</i>
Hoge kosten handhaving, juridische procedures, hoge inzet van personeel (intern en extern).	Weinig draagvlak onder de doelgroep. Bewoners werken niet mee en zullen alles aangrijpen om ontruiming te voorkomen.
Er ontbreekt voor de hoofdbewoners een stimulans om mee te werken aan de legalisatie c.q. normalisatie van de verhuur c.q. het verkrijgen van de wettelijk verplichte vergunningen.	Mogelijk negatieve publiciteit vanwege acties / protesten vanuit de doelgroep woonwagenbewoners wegens het veel strenger toepassen van regulier beleid c.q. het gaan handhaven op zaken die al sinds jaar en dag bestaan.
Gemeente heeft jarenlang bewust meer standplaatsen toegestaan c.q. gedoogd.	

## B. Variant B – twee locaties: 8 standplaatsen/woningen en 8 woningen



acht standplaatsen op de huidige locatie



acht woonwagenwoningen op een 2<sup>e</sup> locatie elders

Interne analyse	Externe analyse
<b>Sterke punten</b>	<b>Kansen</b>
Twee gelijke locaties; beiden brandveilig; 'schoon, heel en veilig'.	De standplaatsen en omgeving gaan er beter en verzorgder uitzien.
Weinig extra grondgebruik op de huidige locatie.	De exploitatie (dus ook de verhuur) van ( <i>in ieder geval</i> ) de woningen zou door woningcorporatie(s) kunnen worden uitgevoerd.
<b>Zwakke punten</b>	<b>Bedreigingen</b>
Niemand van de familie 'Jacobs' heeft de mogelijkheid om voor een standplaats te kiezen.	Een of meerdere personen van de familie 'Jacobs' werken niet mee.
Illegaal handelen (plaatsen woonwagens zonder vergunning c.q. toestemming van de verhuurder; geen huurbetalingen) wordt beloofd.	De familie 'Jacobs' komt er onderling niet uit wie waar gaat wonen.
	De huur van de woningen wordt als te hoog ervaren.
	Mogelijk nimby-effecten vanuit de omgeving.



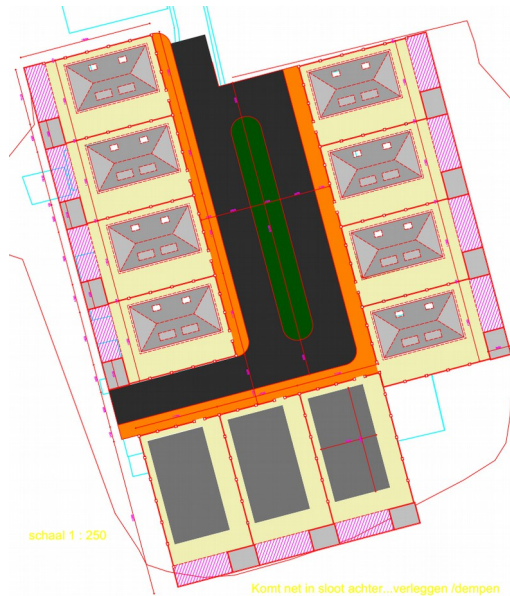
Voorbeeld 'woonwagenwoning' (Teersdijk - Nijmegen)



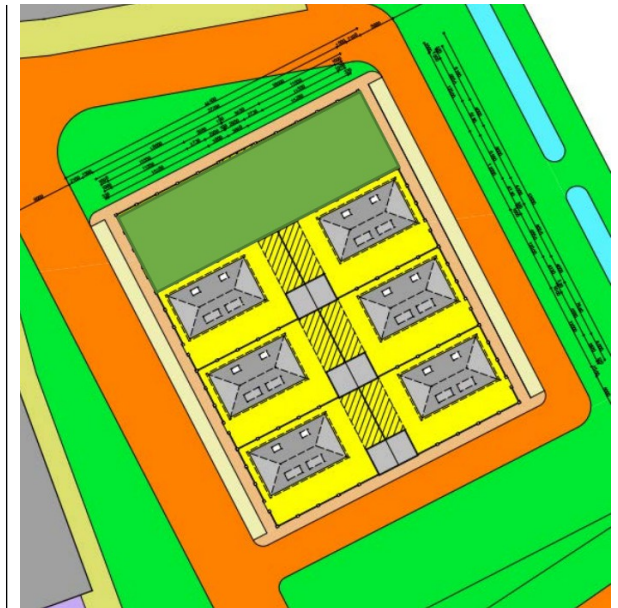
Artistieke impressie – mogelijke bouw acht woonwagenwoningen



### C. Variant C – twee locaties: 11 standplaatsen/woningen en 6 woningen



elf standplaatsen/woningen op de huidige locatie



én vijf of zes woonwagenwoningen op een 2<sup>e</sup> locatie elders

Interne analyse	Externe analyse
<i>Sterke punten</i>	<i>Kansen</i>
Elf hoofdbewoners kunnen kiezen voor een woonwagen of woonwagenwoning.	De standplaatsen en omgeving gaan er beter en verzorgder uitzien: 'schoon, heel en veilig'.
De 2e locatie krijgt minder woningen waardoor de kans op draagvlak bij de corporatie(s) op samenwerking wellicht wat groter is en grond sneller is te vinden ( <i>minder ruimtebeslag</i> ).	Positieve publiciteit vanuit de doelgroep en aanverwante partijen.
	Het vertrouwen tussen doelgroep en gemeente wordt versterkt.
<i>Zwakke punten</i>	<i>Bedreigingen</i>
Er wordt uitgegaan dat een woningcorporatie mee wil doen in het normalisatieproject.	Een of meerdere personen van de familie 'Jacobs' werken niet mee.
Er zal grond gevonden moeten worden voor een tweede locatie.	De familie 'Jacobs' komt er onderling niet uit wie waar gaat wonen.
Illegaal handelen (plaatsen woonwagens zonder vergunning c.q. toestemming van de verhuurder; geen huurbetalingen) wordt beloond.	De huur van de woningen wordt als te hoog ervaren.
	Mogelijk nimby-effecten vanuit de omgeving.

### D. Variant D – één locatie: 11 standplaatsen en 5 woningen



*zestien standplaatsen/woningen op de huidige locatie*

Interne analyse	Externe analyse
<i>Sterke punten</i>	<i>Kansen</i>
De benodigde standplaatsen worden op en pal naast de huidige locatie gerealiseerd.	De standplaatsen en omgeving gaan er beter en verzorgder uitzien: 'schoon, heel en veilig'.
Weinig nimby-effecten vanuit de omgeving.	Positieve publiciteit vanuit de doelgroep en aanverwante partijen.
Er zijn ook geen 'dode' hoeken waarin extra 'opstallen' of opslag kan plaatsvinden. Alle ruimte buiten de weg is toebedeeld aan een huurder. Hierdoor kan elke individuele huurder worden aangesproken als er niet vergunde zaken verschijnen c.q. verrommeling optreedt op een standplaats.	Het vertrouwen tussen doelgroep en gemeente wordt versterkt.
<i>Zwakke punten</i>	<i>Bedreigingen</i>
Er wordt uitgegaan dat een woningcorporatie mee wil doen in het normalisatieproject.	Externe veiligheid, bevulde grond op voormalige stortplaats
Vier hoofdbewoners kunnen kiezen voor de plaatsing van een woonwagen.	
Illegaal handelen (plaatsen woonwagens zonder vergunning c.q. toestemming van de verhuurder; geen huurbetalingen) wordt beloond.	

#### LET OP

1. Bij deze variant zal heel goed onderzocht moeten worden of de factoren van externe veiligheid en bodemvervuiling overwonnen kunnen worden. De locatie komt immers dicht op de spoorbaan te liggen en deels op een voormalige vuilstortplaats. De kans is derhalve aanwezig dat ondanks een keuze voor deze variant dit uiteindelijk toch niet haalbaar zal blijken.
2. Een ander is gebaseerd op luchtfoto's en oude tekeningen en verschaald volgens de pdf aangeleverde gegevens. Na besluitvorming zal er zorgvuldig ingemeten c.q. gecontroleerd moeten worden in het veld of het ook daadwerkelijk past.