

Woonwagen- en Woonwagenstandplaatsenbeleid

Gemeente Groningen

Inhoud

1.	Inleiding	4
1.1	Doel.....	4
1.2	Status	5
1.3	Betrokkenheid bewoners	5
2.	Achtergrond.....	6
2.1	Geschiedenis.....	6
	Ontwikkeling wetgeving	6
2.2	Beleidskader gemeentelijk woonwag en standplaatsenbeleid (2018)	7
2.3	Huidig beleid Gemeente Groningen.....	7
3.	Huidige situatie.....	9
3.1	Doelgroep	9
	Reizigers.....	9
	Kermis en circusfamilies	9
	Roma.....	9
	Sinti.....	9
3.2	De huidige locaties	10
3.3	Wachtlijst en toewijzing	11
3.4	Afdeling Bijzondere Woonvormen	11
3.5	Behoeftonderzoek.....	11
4.	Kaders nieuwe locatie	12
4.1	Doelgroep nieuwe locatie	12
4.2	Kwantitatieve opgave.....	12
4.3	Locatie & omvang.....	14
4.3.1	Bereikbaarheid en afstand tot voorzieningen.....	15
4.3.2	Parkeren	15
4.3.3	Leefomgeving	15
4.3.5	Gasloos	15
5.	Ongedeelde stad	17
5.1	Mogelijkheden voor hypotheek	17
5.2	Huur.....	18
5.3	Bergingen & Sanitaire units.....	18
6.	Financieel.....	19
6.1	Huidige huur en koopprijzen	19
6.2	Beheer en onderhoud	20
6.2.1	Meerjarig onderhoudsplan (MJOP)	20

7. Rollen en verantwoordelijkheden	21
7.1 Rijk	21
7.2 Gemeente Groningen	21
7.3 Corporaties	21
8. Risico's	22
9. Uitvoeringsagenda.....	23
Bijlage	24

1. Inleiding

Vanaf het begin van deze eeuw heeft zich een aantal instanties uitgesproken over het mensenrechtelijk kader dat voor woonwagenebewoners geldt. Het Europees Hof voor de Rechten van de Mens (EHRM) oordeelde dat woonwagenebewoners 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 woonwagenebewoners. De Nationale ombudsman vond dat zij het recht van woonwagenebewoners 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 woonwagenebewoners door bovenstaande verder aangescherpt. Het wonen op een standplaats en in 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 zij invulling wil geven aan bovenstaande richtlijnen. Het beleid voor woonwagens en standplaatsen maakt onderdeel uit van ons volkshuisvestingsbeleid en geeft ruimte voor het woonwageneleven van woonwagenebewoners. Een doelgroep die belangrijk is voor onze gemeente en die evenveel recht heeft op de schaarse grond die Groningen 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 woonwagenebewoners 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 woonwagenebewoners als doelgroep.

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

1.1 Doel

Nederland bevindt zich op dit moment in een wooncrisis. Een woonruimte vinden is sinds de Tweede wereldoorlog niet zo moeilijk geweest als nu. Dit geldt ook voor de woonwagenebewoners. De wachttijd voor een woonwagenstandplaats bedraagt op dit moment over het algemeen minimaal 9 jaar. Dit is niet zomaar opgelost en met onderliggend beleidskader willen wij ook niet de indruk

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

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 bepaalde doelgroepen extra aandacht willen geven. Woonwagenbewoners zijn één van die doelgroepen. Dit beleid maakt hier onderdeel van uit. We bieden woonwagenbewoners erkenning met betrekking tot hun woonwensen, zoals wonen in familieverband.

1.3 Betrokkenheid bewoners

Vanwege de lange wachtlijst met name onder de doelgroep Reizigers, Roma en Sinti is voorafgaand aan het opstellen van nieuw beleid een bewonerscommissie ingesteld. Iedereen uit deze doelgroep met interesse hierin kon zich hierbij aansluiten. In deze overleggen is input opgehaald en teruggelegd voor een nieuwe locatie welke is verwerkt in dit document. Het beleid komt voor het grootste deel tegemoet aan de wensen van de bewoners. Hun grootste wens is een uitbreiding van het aantal woonwagenstandplaatsen. 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 het woonwagenbeleid vindt er ook een locatiestudie plaats. De planning is dat deze in het voorjaar van 2024 wordt afgerond.

2. Achtergrond

2.1 Geschiedenis

Woonwagenbewoners delen een gezamenlijke historie van (eerst vrij) reizen. Paradoxaal luidde de komst van woonwagens, eind 18^e eeuw, het einde in van het vrije reizen en ontstonden er vaste woonwagenstandplaatsen. Woonwagenbewoners waren vreemdelingen en werden vaak als bedreigend ervaren. Wetgeving moest het vrije reizen beteugelen. Dit varieerde van verboden op vrij reizen of vrije kampementen tot beleid gericht op integratie of juist segregatie. Dieptepunt is de vervolging van woonwagenbewoners tijdens de Tweede Wereldoorlog waarbij velen in concentratiekampen stierven.

Door alle argwaan, vervolging en beteugelende wetgeving werd de onderlinge band tussen woonwagenbewoners alleen maar sterker. Het wantrouwen naar overheid en instanties juist groter.

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

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

Ontwikkeling wetgeving

Met de komst van woonwagens verbleven woonwagenbewoners in eerste instantie in kleine kampementen. Dit waren spontaan en praktisch gekozen standplaatsen die vaak maar tijdelijk gedoogd werden: hooguit 48 uur en dan moest men vertrekken.

De woonwagenwet uit 1918 legde de vrijheid verder aan banden. Deze wet voorzag in de oprichting van de eerste officiële woonwagenlocaties en maakte een einde aan de vrijheid om de woonwagen overal neer te zetten. De woonwagenbewoners en de woonwagen moesten voortaan aan voorwaarden voldoen met als doel deze vorm van huisvesting te ontmoedigen en de toename van het aantal woonwagens af te remmen.

In 1957 werden de beperkingen verder aangescherpt door wijzigingen in de Woonwagenwet gericht op segregatie en door de ontwikkeling van grotere regionale woonwagencentra.

De Woonwagenwet van 1968 borduurde hierop voort en maakte het rondtrekken vrijwel onmogelijk door verdere concentratie van woonwagenbewoners op grote locaties met een slechts beperkt aantal trekkersplaatsen. Daarbij gold: wie in een woonwagen wilde gaan wonen, kreeg alleen een standplaats als de ouders ook al in een woonwagen woonden. Dit afstammingsbeginsel was bedoeld om uitbreiding van het aantal standplaatsen tegen te gaan.

Halverwege de jaren '70 van de vorige eeuw werd de Nota Woonwagenbeleid vastgesteld. In plaats van grote concentratie op een beperkt aantal locaties werd nu gekozen voor decategorisering, normalisatie en deconcentratie: integratie in de samenleving. De scholen op de grote centra werden opgeheven, het rondtrekken werd geheel verboden en er gold een aan gemeenten opgelegde verplichting kleinere centra met maximaal tien tot vijftien standplaatsen in stand te houden of aan te leggen.

In 1991 werd met de beleidsnota “Wetgeving wonen op een standplaats in de jaren negentig” besloten dat alle aparte regels en wetten voor woonwagengewoners gefaseerd zouden worden afgeschaft. Uitgangspunt van beleid werd dat woonwagengewoners moesten worden behandeld als ‘gewone burgers’.

Een wijziging van de Woonwagenwet verplichtte iedere gemeente - opnieuw - om kleine centra in te richten van maximaal 15 standplaatsen, dicht bij de bebouwde kom om de integratie te bevorderen.

Op 1 maart 1999 werd de Woonwagenwet ingetrokken. Sindsdien waren gemeenten primair verantwoordelijk maar ook vrij om het woonwagenbeleid naar eigen inzicht vorm te geven.

Tot de verschijning in 2018 van het (rijks)beleidskader Woonwagen- en Standplaatsenbeleid met als grondslag de erkenning door het Europese Hof voor de Rechten van de Mens. Een kader dat contrair aan alle voorgaande initiatieven instandhouding van de woonwagencultuur beoogt.

2.2 Beleidskader gemeentelijk woonwagen en standplaatsenbeleid (2018)

Naar aanleiding van de uitspraken van het EHRM, Het college van de Rechten van de Mens en de Nationale ombudsman heeft de toenmalige Minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties (BZK) in reactie hierop aan de Tweede Kamer meegedeeld dat er een nieuw beleidskader voor lokale overheden voor standplaatsen en woonwagens zou worden ontwikkeld in overeenstemming met de mensenrechtelijke uitgangspunten. Het nieuwe rijksbeleid is verwoord in het Beleidskader gemeentelijk woonwagen- en woonwagenstandplaatsenbeleid, opgesteld door het Ministerie van BZK. Hierin staan de volgende richtlijnen:

- Gemeenten stellen het beleid voor woonwagens en woonwagenstandplaatsen vast als onderdeel van het lokale volkshuisvestingsbeleid;
- Gemeenten moeten voldoende rekening houden met en ruimte geven aan het woonwagengedrag van woonwagengewoners;
- De behoefte aan woonwagenstandplaatsen moet in kaart worden gebracht;
- Corporaties voorzien in de huisvesting van woonwagengewoners voor zover deze tot de doelgroep behoren;
- De afbouw van woonwagenstandplaatsen is niet toegestaan (met uitzondering van uitzonderlijke omstandigheden) zolang er behoefte is aan woonwagenstandplaatsen;
- Het streven van sommige gemeenten het aantal woonwagenstandplaatsen 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 woonwagenstandplaats.

2.3 Huidig beleid Gemeente Groningen

In ons huidige coalitieakkoord: “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 ook in voor alternatieve en bijzondere woonvormen. In onze woonvisie “Een thuis voor Iedereen”, vastgesteld in juni 2020 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, waaronder woonwagenbewoners, extra aandacht en zorg. Met deze aandacht willen we voorkomen dat deze groep buiten de boot valt in Groningen.

3. Huidige situatie

3.1 Doelgroep

Er zijn verschillende groepen uit de woonwagencultuur op bestaande locaties en/of die vanuit de historie een nomadisch bestaan hadden. Het betreft met name de volgende (sub)groepen:

Reizigers

Dit 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 Jenischen gerekend; een nomadisch volk uit West Europa. Vanwege het reizen voor het werk wordt deze groep Reizigers genoemd. De woonwagenbewoners zelf noemen het Rolleman. Binnen de cultuur zijn eigen gewoontes en tradities en (met name door de ouderen) wordt een eigen taal gesproken, het Bargoens.

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 woonwagenbewoners vanwege het reizen gedurende het kermisseizoen, doorgaans met een caravan of reiswagen van plek naar plek. Buiten het kermisseizoen woont men in een vaste woonwagen of in de salonwagen (rijdende wagen) op een vaste woonwagenstandplaats op een woonwagenlocatie. Het geld wordt dan, in de wintermaanden, verdiend met de verkoop van oliebollen.

Roma

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

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.

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

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

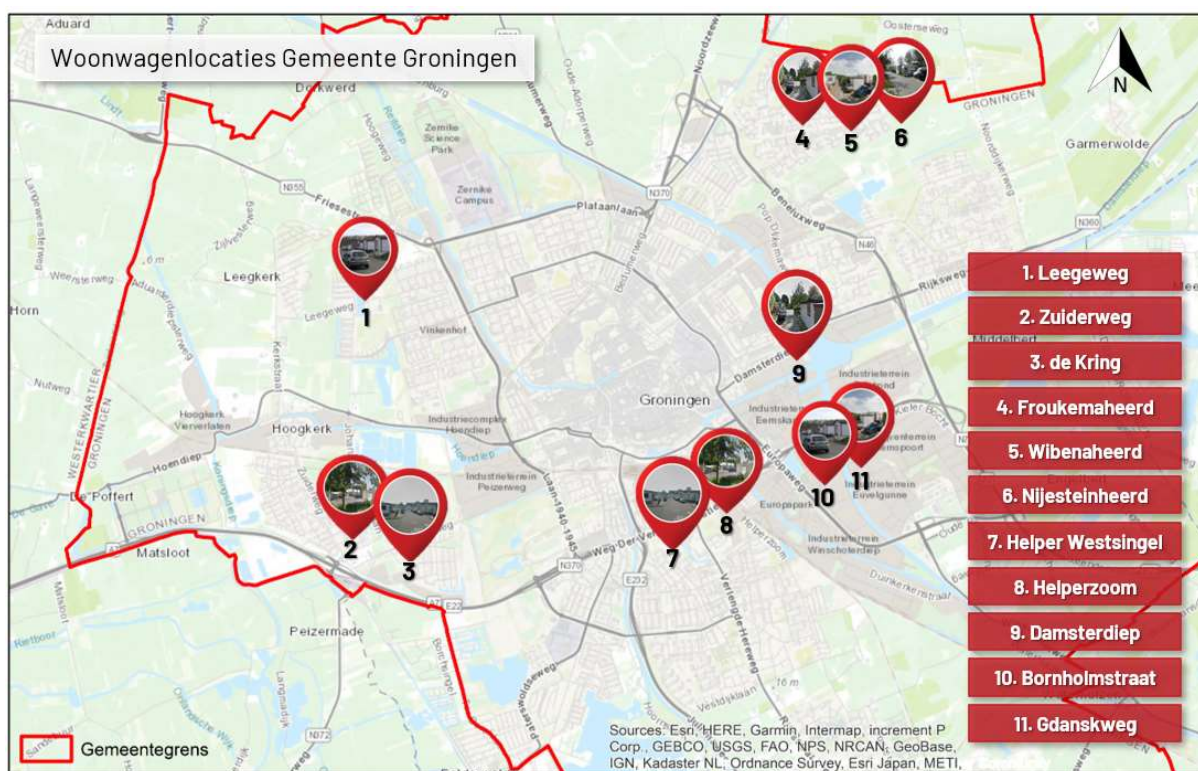
In het verleden waren woonwagenbewoners met name vertegenwoordigd in oude beroepen zoals mandenmakers en schareslijpers. Vervolgens is in de jaren zeventig een grote groep zich gaan toespitsen op de ijzer- en autohandel.

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

3.2 De huidige locaties

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

De meeste van de andere negen middelgrote en kleinere woonwagenlocaties zijn in de jaren 70 en 80 van de vorige eeuw gerealiseerd analoog aan het rijksbeleid gericht op concentratie op kleinere locaties.



Afbeelding 1: Woonwagenlocaties Gemeente Groningen

De locaties verschillen onderling van grootte en invulling sterk van elkaar. Per locatie is in verschillende mate sprake van een menging van woonwagenstandplaatsen met daarop huur- en/of koopwoningen. Op drie locaties staan doelgroepwoningen. Dit zijn woningen die in overleg met de bewoners zijn gebouwd en qua indeling lijken op de indeling van een woonwagen. De doelgroepwoningen zijn alleen beschikbaar voor mensen uit de woonwagencultuur. Deze 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 doelgroepwoningen als van enkele standplaatsen.

3.3 Wachtlijst en toewijzing

De gemeente Groningen houdt al meer dan 25 jaar een wachtlijst bij waarop een ieder zich kan inschrijven en heeft hiermee in beeld hoeveel mensen een woonwagenstandplaats voor een woonwagen zoeken. Voor de verschillende locaties zijn verschillende wachtlijsten (Hoogkerk/de Held, Beijum en de kermislocaties). Deze wachtlijsten zijn ook van toepassing op de doelgroepwoningen en standplaatsen van Wierden en Borgen. Zij hebben geen aparte wachtlijst. 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 over de lange wachttijden wordt voor een groot deel mede veroorzaakt door het tekort aan standplaatsen voor Reizigers, Roma en Sinti.

3.4 Afdeling Bijzondere Woonvormen

De afdeling Bijzondere Woonvormen is het centrale orgaan binnen de gemeente voor alle zaken betreffende de locaties en haar bewoners: Het beheer en onderhoud van gemeentelijk bezit, de verhuur, de inschrijving op de wachtlijst (inclusief doelgroepwoningen) en de toewijzing, de afstemming tussen de betrokken partijen, de beleidsontwikkeling, zaken die spelen op sociaal-maatschappelijk vlak etc. De afdeling heeft naast twee medewerkers op kantoor en twee beheerders in (buiten)dienst. Zij zijn afkomstig uit de doelgroep en wonen op een van de locaties. De beheerders zijn centraal aanspreekpunt voor meerdere partijen op de locaties en de ogen en oren van de afdeling Bijzondere Woonvormen.

3.5 Behoeftonderzoek

In 2021 heeft de afdeling Onderzoek en Statistiek van gemeente Groningen al een eerste verkenning gedaan om een beter beeld van de woonsituatie van woonwagenbewoners te krijgen. Dit onderzoek is naar alle bewoners van de bestaande woonlocaties verstuurd. Ongeveer 16% van de benaderde deelnemers (409 personen ouder dan 18 jaar 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. Echter door de verspreide ligging, het variërend inwonertal van de afzonderlijke locaties en de wens samen te willen wonen in familieverband is aanvullend onderzoek nodig. In 2023 is daarom besloten een kleinere enquête te versturen naar alle Reizigers, Roma en Sinti omdat hier de druk op wonen het grootst is. Bewoners zijn actief benaderd voor respons. Van de ongeveer 300 verstuurdde enquêtes zijn er 74 ingevuld retour gekomen (ongeveer 24%).

De uitkomsten, tezamen met alle signalen die de afdeling Bijzondere Woonvormen binnenkrijgt geven voldoende aanleiding om op zoek te gaan naar een nieuwe woonlocatie voor de Reizigers, Roma en Sinti. 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 verhuisgeneigdheid (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 woonwagendstandplaatsen en doelgroep woningen waarin het huidige aanbod en de beschikbare locaties bij lange na niet kunnen voorzien. De wachtlijst groeit sneller dan dat er plaatsen vrijkomen en de verwachting is dat dit in de nabije toekomst ook zo blijft gezien het aantal 8 tot 18 jarigen dat in aanmerking komt voor een woonwagendstandplaats. Dit is in combinatie met onze eigen ambities en verantwoordelijkheden, aanleiding de mogelijkheden voor een nieuwe locatie te verkennen.

4.1 Doelgroep nieuwe locatie

Wij beperken ons bij het vinden van een nieuwe locatie tot de doelgroep Reizigers, Roma en Sinta, die momenteel op De Kring, de Zuiderweg en 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 woonwagendstandplaatsen teruggekomen ten opzichte van de oude situatie. Ook geldt dit als een woonterrein en dus kunnen de nog reizende bewoners daar geen opslag houden. Dit noopte de gemeente tot het zoeken van extra ruimte voor de kermisexploitanten waar de zogenaamde woon-werk standplaatsen gecreëerd konden worden. De oplossing is gevonden door ontwikkeling van het terrein aan Bornholmstraat waar zes woonwagendstandplaatsen zijn gecreëerd. In de nabije toekomst wordt het terrein nabij de Woonschepenhaven, Villa Nuova, ontwikkeld voor kermisexploitanten. Hier komen 5 woonstandplaatsen. De druk voor een nieuwe locatie voor deze doelgroep is hiermee grotendeels weggenomen.

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 woonwagen- en standplaatsenbeleid²” staat aangegeven dat als uitgangspunt gehanteerd kan worden dat de wachttijd voor een standplaats ongeveer hetzelfde moet zijn 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, Roma en Sinti gemiddeld meer dan negen jaar. Voor een reguliere 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. Dit zijn allemaal personen van boven de 18 jaar. Het betreft ook personen die nu in een reguliere woning wonen (18 personen), maar terug willen naar een woonwagen (de zogenaamde spijtoptanten). De inschrijvingen op de wachtlijst zijn de afgelopen jaren verder en sneller opgelopen, terwijl de afname vanwege toewijzing gemiddeld gelijk blijft (ongeveer 3 per jaar).

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

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	4	Gemeten in november 2023

Tabel 2: Wachtlijst Reizigers, Roma en Sinti (A status) inclusief bezit Wierden en Borgen

Een korte terugblik leert ons dat de gemeente Groningen de afgelopen jaren slechts zeer sporadisch plekken heeft toegevoegd voor woonwagenbewoners. Van een actief uitsterfbeleid, het opheffen van standplaatsen, was echter geen sprake. De groei van de lijst is voornamelijk vanwege

leeftijd aantal	
17	5
16	8
15	8
14	5
13	5
12	8
11	7
10	5
9	3
8	8

demografische groei en trends zoals meer alleenwonenden. De verwachting is dat de lijst de komende jaren alleen maar verder oploopt, 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. Momenteel wonen meerdere generaties in dezelfde woonwagen/doelgroepwoning in verband met het tekort.

Tabel 3: Leeftijd kinderen De Kring, Zuiderweg, Leegeweg

Op basis van ervaring, de vraag van bewoners, de wachttijd op de wachtlijst en de beheersbaarheid van een locatie pleiten wij voor een extra locatie voor ongeveer 30 woonwagenstandplaatsen /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 op dit moment niet haalbaar gezien de nieuwe complexe en omvangrijke ruimtelijke opgaven waar gemeente Groningen voor staat.

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 20 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 behoefte-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 jongeren graag op zichzelf willen wonen in

plaats van bij hun ouders. Ze willen graag gezinsuitbreiding en daar is nu geen ruimte voor. Ook willen vanuit een reguliere woning terug naar een woonwagenlocatie om weer bij hun familie te gaan wonen.

4.3 Locatie & omvang

Uitgangspunt is dat woonwagenbewoners de mogelijkheid krijgen om zoveel mogelijk in familieverband te leven. Daarbij vinden wij en de bewoners 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. Beijum is ooit ontwikkeld als uitbreidingslocatie van de Kring. Bij bewoners van de Kring bestond echter weinig belangstelling voor Beijum vanwege de grote afstand. Door de te grote afstand tot de eigen familie vestigde zich niet de doelgroep die men voor ogen had. Het was niet mogelijk om in familieverband 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.

De behoefte aan meer woonwagenstandplaatsen en doelgroepwoningen is vooral aanwezig op De Kring en in mindere mate aan de Leegeweg (gebaseerd op de wachtlijst). Het ligt daarom voor de hand een nieuwe locatie in het westelijke stadsdeel te realiseren. De afstand tot met name de Kring, maar ook de locatie Zuiderweg en Leegeweg blijft dan beperkt en dit draagt bij aan familiecontacten tussen bewoners van deze locaties en dus de instandhouding van de cultuur.

Op de huidige locaties is de gemiddelde grootte van een standplaats 200 vierkante meter. Uit de wegwijzer gemeentelijk woonwagengedrag en standplaatsen beleid³ blijkt dat de gemiddelde woonwagenstandplaats een grootte van 250 tot 300 m² heeft. Hiermee is het aanzienlijk groter dan het gemiddelde kaveloppervlak van een tussenwoning. Deze bedraagt ongeveer 130 m². Het legt hiermee ook een aanzienlijke claim op de openbare ruimte. De standaard woonwagen (1-laag) is tussen de 4 tot 6 meter breed en 13 tot 15 meter lang. In verband met de brandveiligheid wordt een afstand tussen de woonwagens gehouden van minimaal 5 meter.

De grootte van de woonwagenstandplaats 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

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

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 ca.11 meter breed en ca.19-20 meter diep. Dit gezien de enorme druk die er in Groningen ligt op de gronden. Vanuit de bewonerscommissie is aangegeven dat dit een reële grootte is. Voor doelgroep woningen houden wij vooralsnog een grootte van 100-120 m² per perceel aan. De gewenste locatie heeft een fysiek open karakter, ook met het oog op de nabije omgeving, een groene omgeving (of groen aan te leggen) en mogelijkheden voor een speeltuin.

4.3.1 Bereikbaarheid en afstand tot voorzieningen

In “Ruimte voor Retail” (gemeente Groningen, december 2021) staat dat het uitgangspunt in een woonomgeving een fijnmazig netwerk aan dagelijkse voorzieningen is, 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. Dit betekent dat winkels en voorzieningen, maar ook scholen, op korte afstand bereikbaar zijn. Daarnaast staat in onze mobiliteitsvisie (Groningen goed op weg, dec. 2021) dat we inzetten op een zo min mogelijke 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 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

Zowel binnen ons Gezondheidsbeleid als ons beleid rondom klimaat en groen staat het belang van een prettige, gezonde leefomgeving voorop. In fysieke zin betekent dit dat er voldoende groen aanwezig moet zijn. Dit is belangrijk voor de (fysieke en mentale) gezondheid van mensen en het is nodig om de effecten van klimaatverandering op te vangen. Denk hierbij aan het voorkomen van wateroverlast, omdat water beter wegloopt in onverharde grond en het voorkomen van hittestress, omdat groen water verdampt en bomen zorgen voor schaduw.

De Uitvoeringsagenda Klimaatbestendig Groningen bevat richtlijnen die ervoor zorgen dat de leefomgeving klimaatadaptief is (Groningen Klimaatbestendig uitvoeringsagenda, pagina 74/75). Deze kunnen dienen als uitgangspunt bij het ontwerpen van de nieuwe woonwagenlocaties. Hiernaast adviseert het beleidskader Natuurinclusief bouwen maatregelen voor in de gevel van woningen, denk aan nestkasten, voor vergroening van de gevel en het dak en van vergroening van de directe omgeving van een gebouw.

Verder zijn we momenteel bezig met het onderzoeken van groennormen. Deze gaan hoogstwaarschijnlijk ook op woonpercelen voorschrijven dat een deel van het oppervlak onverhard moet zijn, en moet bestaan uit struiken of bomen. Bij de nieuwe woonwagenlocatie(s) is het goed om dit al als uitgangspunt mee te nemen in het ontwerp en de invulling van de ruimte, zowel privaat als openbaar.

4.3.5 Gasloos

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

uitzondering hierop is wanneer het financieel-technisch niet haalbaar is. Bijvoorbeeld wanneer het tweedehands woonwageng betreft of een verplaatsing van bestaande woonwagens. Woonwagens ombouwen naar gasloos is financieel niet haalbaar.

5. Ongedeelde stad

Wij streven in reguliere wijken naar een verdeling van 30 % sociaal, 40% midden huur/koop en 30% dure koop/huur. 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 nieuwe woonwagenlocatie 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 en standplaatsen per locatie. Vanwege de geringe omvang van de doelgroep moet er daarnaast ook worden onderzocht of dat wat ontwikkeld wordt, ook wordt afgenomen (bijvoorbeeld of het voor bewoners ook financieel haalbaar is).

5.1 Mogelijkheden voor hypotheek

Voor woonwagenbewoners die qua inkomen behoren tot de primaire doelgroep van de woningcorporaties ligt de verantwoordelijkheid bij woningcorporaties. Zij moeten voorzien in voldoende huurwoningen en -standplaatsen, zie hieronder het kopje huur. Wij zien hierin geen verantwoordelijkheid voor de gemeente. Voor andere woonwagenbewoners verplicht het mensenrechtelijk kader dat de gemeente aanvullende maatregelen treft om te voorzien in voldoende (koop-)woningstandplaatsen. 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 woonwagenstandplaats een hypotheek af te sluiten. Het is echter niet eenvoudig om een bank te vinden, die daartoe bereid is. Er is op dit moment 1 bank in Nederland die hypotheek verstrekt voor woonwagens als deze gebouwd/geplaatst worden op een gekochte standplaats, dit is de Rabobank.

De gemeente heeft momenteel 116 verhuurde woonwagenstandplaatsen. Hier komen op de Leegeweg nog 2 woonwagenstandplaatsen bij. Omdat het verhuurde standplaatsen zijn is het momenteel niet mogelijk voor bewoners een hypotheek af te sluiten. Daarnaast blijft een standplaats niet in bezit van een familie of nabestaanden bij het verlaten van de standplaats maar gaat deze naar de eerstvolgende op de wachtlijst. Dit maakt in de praktijk dat wij hier een knelpunt zien. Het verplaatsen van een wagen is een dure aangelegenheid en het eventueel bouwen van een “woonwagenwoning” (een huis in de vorm van een woonwagen, met fundering) kan al helemaal niet uit, omdat deze dan of moet worden verkocht aan de nieuwe woonwagenstandplaats gebruiker (die dan grote invloed op de prijs heeft, de prijs daalt aanzienlijk als iemand ervan af moet en maar één koper heeft) of moet worden afgebroken. “Woonwagenwoningen” worden daarom niet gebouwd, terwijl deze naar de toekomst toe wel waardevaster zijn dan woonwagens, omdat ze veel langer behouden kunnen blijven. Ook kan de woonwagen of een “woonwagenwoning” op deze manier niet in de familie blijven, wat wel een wens van veel bewoners is.

De gemeente wil voor een nieuwe locatie de mogelijkheden onderzoeken waarbij woonwagenbewoners de mogelijkheid krijgen wel een hypotheek te kunnen afsluiten en ook een woonwagenstandplaats over te kunnen laten nemen door familie of nabestaanden. Onze verwachting is hierbij dat bewoners dan ook meer geneigd zijn te investeren en opknappen in en van hun bezit. Dit is een grote wens van woonwagenbewoners blijkt uit de gesprekken die we hebben gevoerd.

Ook onderzoekt de gemeente of het mogelijk is dit voor de huidige locaties aan te bieden (voor wat betreft de Kring, De Leegeweg -2 plekken- en Beijum), waar de gemeente eigenaar is van de grond. Dit wordt per locatie onderzocht. Een van de mogelijkheden is bijvoorbeeld erfpacht. Hierbij blijft de gemeente bloot eigenaar van de grond en betaalt de gebruiker een erfpachtcanon. In de erfpachtvoorwaarden kan de gemeente vervolgens opnemen dat alleen bewoners via het afstammingsbeginsel een erfpacht contract kunnen overnemen. Daarnaast geldt een

zelfbewoningsplicht om te voorkomen dat woonwagens voor een hoge prijs worden verhuurd. Er worden verschillende scenario's onderzocht. Op basis hiervan neemt de gemeente een besluit. Wanneer bewoners willen blijven huren dan blijft dit mogelijk. De bestaande afspraken respecteren wij.

Disclaimer: Op basis van het onderzoek kan de uitkomst ook zijn we de huidige situatie handhaven, dus blijven verhuren van de standplaatsen. Daarnaast geldt dit alleen voor de grond van de gemeente. Wierden en Borgen is ook eigenaar van een deel van de standplaatsen. Hierover gaan wij als gemeente niet.

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 van de corporatie behoren. Een corporatie dient de mogelijkheid te krijgen hieraan invulling te geven op een woonwagenlocatie.

Wij ontwikkelen vanuit de gemeente op een nieuwe locatie geen nieuwe huurwoonwagenstandplaatsen, waarop bewoners zelf een woonwagen kunnen plaatsen. Dit vinden wij een taak van de corporatie.

Zittende huurders van woonwagens van de gemeente krijgen de kans de woonwagen te kopen.

De gemeente Groningen heeft op het moment van schrijven 13 woonwagens in bezit die worden verhuurd aan Reizigers, Roma en Sinti. We onderzoeken of het mogelijk is de bestaande

huurwoonwagens te koop aan te bieden aan de huidige huurders. Wanneer bewoners willen blijven huren, dan blijft dit mogelijk. De bestaande afspraken respecteren wij.

5.3 Bergingen & Sanitaire units

De gemeente Groningen heeft op dit moment 95 sanitaire units in verhuur in combinatie met de woonwagenstandplaatsen. Op 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 inpandig).

6. Financieel

In de jaren '80 en '90 werd de aanleg van een woonwagendstandplaats door de Rijksoverheid gesubsidieerd. De gemeenten ontvingen een grondsubsidie voor de aanleg van een woonwagendstandplaats. Dit werd afgeschaft en gemeenten en corporaties werden zelf financieel verantwoordelijk voor de investering. De aanleg van een woonwagendstandplaats en het plaatsen van een (huur)woonwagen levert per definitie een onrendabele top op. De reden is dat de huuropbrengst gerelateerd aan de woonwagendstandplaats en/of de huurwoonwagen te beperkt is om de te maken kosten te dekken. Daarbij komt dat de woonwagen een degressieve waarde kent en niet zoals bij een woning een restantwaarde behoudt. De woonwagen is na een periode van 35-50 jaar afgeschreven. In de praktijk zien we dat woonwagens, mits goed onderhouden, ook meer dan 50 jaar meegaan. Overigens geldt dit laatste voor nieuwe wagens. Oude wagens hebben nog een afschrijftermijn van 25 jaar.

6.1 Huidige huur en kooprijzen

Het eigendom (en daarmee ook de verantwoordelijkheid voor onderhoud) van woonwagendstandplaatsen, huurwoonwagens, sanitaire units en de doelgroepwoningen is verdeeld over de gemeente en de woningbouwcorporatie Wierden en Borgen.

Sinds 2022 hanteren wij als gemeente huurprijzen voor woonwagens en woonwagendstandplaatsen (inclusief sanitaire units) op basis van het huurpuntenwaarderingssysteem van de Rijksoverheid. Over het algemeen wordt 70% van de maximale huurprijs gehanteerd. Voor Helpman (KET) ligt dit op 80% vanwege de recente renovatie.

Een woonwagendstandplaats wordt met het puntensysteem verhuurd voor gemiddeld € 235,00 per maand. In vergelijking met het oude systeem is dit een flinke stijging. Het puntensysteem is echter een eerlijker systeem. Er zijn objectieve criteria en de prijzen zijn (meer) marktconform.

De contracten die voor 2022 zijn afgesloten zijn nog op basis van het oude systeem. Hier wordt gemiddeld 0,50 eurocent per vierkante meter berekend. Gemiddeld komt dit neer op 100 euro per maand per standplaats (prijsspeil 2023). Voor huurwoonwagens afgesloten onder het oude systeem ligt de huurprijs gemiddeld tussen de 300-525 euro per maand (prijsspeil 2023). Dit is exclusief de huur voor een standplaats.

De verwachting is dat het meer dan 35 jaar duurt voordat alle huurprijzen volgens het puntenwaarderingssysteem gehanteerd kunnen worden, dit komt door het lage verloop. Huurverhogingen voor bestaande huurders mogen alleen doorgevoerd worden wanneer er significant verbeteringen van het verhuurde plaatsvinden.

Op het kermisexploitantenterrein in Helpman is nog een bijzondere situatie. Vanwege de renovatie moesten woonwagens verplaatst worden. Voor sommige woonwagens was de economische waarde van hun woonwagen zo laag, dat verplaatsen geen goede optie was. Met deze bewoners (4) is een huur/koop contract afgesloten om zo een nieuwe (tweedehands) aan te kunnen schaffen. De bewoners betalen in 15 jaar hun woonwagen af en zijn in de tussentijd zelf verantwoordelijk voor het onderhoud.

Voor de woonwagendstandplaatsen aan 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.

Alle woonwagendstandplaatsen zijn aangesloten op huisaansluitingen voor water, riolering, gas en elektra.

6.2 Beheer en onderhoud

6.2.1 Meerjarig onderhoudsplan (MJOP)

Er bestaat binnen de gemeente geen meerjarig onderhoudsplan voor de woonwagenlocaties en er zijn geen structurele middelen beschikbaar gesteld voor het onderhoud en beheer van woonwagens, woonwagenstandplaatsen en sanitaire units op de woonwagenstandplaatsen (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 meerjarig onderhoudsplan openbare ruimte van de gemeente. Voor de toekomst dient een financiële voorziening opgericht te worden van waaruit in het vervolg het onderhoud van de verhuur van bestaande woonwagens, sanitaire units en woonwagenstandplaatsen kan worden voorzien. Om hierin te kunnen voorzien wordt in 2024 een inventarisatie gedaan van het eigendom van de objecten en gronden en wordt voor de eigendommen van de gemeente de stand van zaken vastgesteld en vervolgens een onderhoudsplan opgesteld voor de komende 5-10 jaar. Daaruit afgeleid volgt een bedrag dat per jaar in de voorziening wordt toegewezen.

De gemeente Amsterdam past per 1 januari 2015 de huursystematiek 'Huuropstal' voor de woonwagenstandplaatsen bij nieuwe verhuringen toe. Dit betekent dat de huurders van de standplaats automatisch ook de verantwoordelijkheid krijgen voor de berging als deze op de standplaats aanwezig is, of het recht hebben om een eigen opstal (berging) te plaatsen.

7. Rollen en verantwoordelijkheden

7.1 Rijk

Het is aan het Rijk om de visie op en het beleidskader voor woonwagendstandplaatsen – en woonwagendbeleid, zoals in het document “beleidskader gemeentelijk woonwagend en standplaatsenbeleid” vast te stellen. Het Rijk 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. De gemeente stelt het beleid vast voor woonwagens en woonwagendstandplaatsen als onderdeel van het volkshuisvestingsbeleid. Het beleid dient voldoende rekening te houden met en ruimte te geven aan het woonwagendleven van woonwagendbewoners. Hiervoor is het nodig dat de behoefte aan woonwagendstandplaatsen helder is. Het daadwerkelijk realiseren en exploiteren van (sociale) woonruimten (in welke vorm dan ook) is geen kerntaak van gemeenten. De gemeente is verantwoordelijk voor de ruimtelijke ordeningskant van het woonwagendstandplaatsenbeleid. 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 woonwagendbewoners voor zover deze tot de doelgroep behoren. Deze doelgroep bestaat uit woonwagendbewoners die een huishoudinkomen hebben tot aan de inkomensgrenzen, zoals genoemd in artikel 48 van de Woningwet. Het ontwikkelen, verhuren en exploiteren van woonruimte voor woonwagendbewoners behoort daarmee tot de kerntaak van de woningcorporaties.

8. Risico's

Corporaties vullen hun rol op een andere manier in

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 woonwagenstandplaatsen en woonruimte van corporaties afhankelijk aangezien we in dit beleidskader hebben opgenomen dat we zelf geen woonwagens/woningen (meer) willen verhuren. Overigens komen voor een nieuwe locatie ook andere corporaties dan Wierden en Borgen in aanmerking. Dit ligt aan de gekozen locatie en de onderlinge afspraken zoals gemaakt in de versnellingsafstemming. Onderlinge afstemming staat hierbij voorop.

Ruimteclaim en Bouwkosten nieuwe locatie

Voor een nieuwe locatie loopt een locatieonderzoek. De definitieve plek moet nog worden gevonden, evenals dekking voor financiering. Gezien de grote ruimteclaim, de woningnood en de gestegen bouwkosten vormt dit een risico.

De wachttijd voor een woonwagen locatie blijft langer dan voor een reguliere woning

Het risico bestaat, mede gezien het aantal kinderen onder de 18 dat straks in aanmerking komt voor een standplaats, dat de wachttijd voor een woonwagen locatie langer blijft dan voor een reguliere woning. Wij verwachten dat door een nieuwe locatie er een zekere dynamiek ontstaat (bijvoorbeeld door doorschuiven) waardoor de wachtlijst behoorlijk verandert. Een verschuiving die we nu nog niet kunnen overzien. Gezien de enorme druk op onze ruimte en de woningmarkt die in het algemeen erg onder druk staat kiezen we nu eerst voor 30 nieuwe plekken. In de toekomst moet daarom een nieuwe behoefteonderzoek worden gestart. Mogelijkheden tot uitbreiding in de toekomst vergroten de kans voor een locatie in het huidige locatieonderzoek, maar zijn geen bindende voorwaarde.

9. Uitvoeringsagenda

	Planning		Actie	Financiën	Dekking
1	Q1 2024		Afronding onderzoek extra locatie	35.000	Programma wonen, Stadsontwikkeling
2	Q2 2024		Inventarisatie eigendommen gemeente en huidig onderhoudsniveau huurwagens/sanitaire units/standplaatsen inclusief taxatie verhuurde wagens (gemeente).	P.m.	Stadsbeheer
3	Q3 2024		Start voorbereiding ontwikkeling extra locatie	P.m.	Dit betreft een volgende fase. Hiervoor zal een t.z.t. dekking worden gezocht.
4	Q4 2024		Opstellen meerjaren uitvoeringsprogramma onderhoud	Volgt op basis van inventarisatie	Stadsbeheer
5	2024		Onderzoek scenario's voor verkrijgen hypotheek/vererving	P.m.	Stadsbeheer
6	2024		Aanbieden koop huurwoonwagens	Valt binnen huidige werkzaamheden bijzondere woonvormen	Stadsbeheer

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.