

INHOUDSOPGAVE

HOOFDSTUK I: INLEIDING

1.1. Aanleiding tot het opstellen van een woonwagenbeleid	3
1.2. Doel van het gemeentelijk woonwagenbeleid in Waalwijk	5
1.3. Opbouw analysebeschrijving	7

HOOFDSTUK II: WETTELIJKE KADERS

2.1. Wet- en regelgeving i.v.m. de intrekking van de Woonwagenwet	8
2.2. Verdeling van verantwoordelijkheden	8
2.3. Taakstelling	11
2.4. Standplaatsen huur of koop	12
2.5. Handhaving van Ruimtelijke Regelgeving en Openbare Orde	12
2.6. De handhavingsaanpak op woonwagencentra in de gemeente Waalwijk	15

HOOFDSTUK III: HUIDIGE SITUATIE STANDPLAATSEN

3.1. Situatie algemeen	18
3.2. Locatie Altenaweg	18
3.3. Locatie Orteliuslaan	18
3.4. Locatie Schoutstraat	18
3.5. Wijze van aanpak/oplossingsrichtingen	18
3.6. Haalbaarheidsonderzoek	19

HOOFDSTUK IV: TOEWIJZINGSMODELLEN

4.1. Toewijzing op basis van een wachtlijst	22
4.2. Toewijzing op basis van coöptatiesysteem	22
4.3. Toewijzing van standplaatsen op basis van het aanbodmodel	23

HOOFDSTUK V: HUURBELEID

5.1. Huurinning: huurcontracten	24
5.2. Huurovereenkomsten, huurachterstanden en huurincasso	24
5.3. Verkoop/verhuur/huurkoop van standplaatsen	25
5.4. Huurprijsvaststelling	27

HOOFDSTUK VI: ONDERHOUDSBELEID

6.1. Onderhoud standplaatsen	29
6.2. Planmatig onderhoud	29
6.3. Klachten en mutatieonderhoud	29

HOOFDSTUK VII: EIGENDOMSOVERDRACHT

7.1. Realiseren eigendomsoverdracht	30
--	-----------

HOOFDSTUK VIII:

8.1. Beleidsuitgangspunten gemeente Waalwijk	31
8.2. Beleidsvoornemens gemeente Waalwijk	32

Bijlage 1	Schema Handhavingsstrategie
------------------	------------------------------------

HOOFDSTUK I

INLEIDING

1.1. Aanleiding tot het opstellen van een woonwagenbeleid

Algemeen

Op 1 maart 1999 is de Woonwagenwet ingetrokken. De Rijksoverheid heeft de intrekking vooral gemotiveerd met het principe dat wonen in een woonwagen tot één van de ‘normale’ woonvormen behoort of althans dient te behoren. Bovendien gold het argument dat de woonwagenbewoner uit het isolement moet worden gehaald waarin hij ‘sinds mensenheugenis’ verkeert. Tegelijkertijd en in directe samenhang met de intrekking heeft de overheid een aantal wijzingen en aanvullingen op de Huisvestingswet doorgevoerd. Hiermee dient ook op de langere termijn een rechtvaardige verdeling en toewijzing van woonwagens en standplaatsen gewaarborgd te blijven. Door deze ontwikkelingen is het vanzelfsprekend, zo niet noodzakelijk geworden, dat de gemeente zelf een (woonwagen)beleid ontwikkelt uit hoofde van haar verantwoordelijkheid voor de lokale volkshuisvesting in algemene zin. Dit om te bewerkstelligen dat processen in de juiste banen worden geleid en dat ongewenste ontwikkelingen worden voorkomen. De gemeente heeft dit beleid als zodanig reeds benoemd in het geldende Beleidsplan Wonen Waalwijk 2000 tot 2005. Daarnaast is er behoefte aan een beschrijving van beleidskaders gebaseerd op het thans actuele wettelijk regiem.

Huisvesting

De doelstelling van de rijksoverheid is dat de gemeente primair verantwoordelijk is voor het volkshuisvestingsbeleid en dat de uitvoerende taak wordt behartigd door de woningcorporatie. Daarmee zullen voor de doelgroep woonwagenbewoners dezelfde regels gelden als voor de “regulier” gehuisveste bevolking. Er zal qua wet- en regelgeving dan ook geen categorale benadering van deze groep meer zijn.

Het beleidsplan vormt de basis voor het lokale beleid op het gebied van wonen en woonomgeving en daarnaast is het richtinggevend voor het verder ontwikkelen en uitvoeren van beleid. Het beleidsplan behandelt zowel de kwantitatieve- als de kwalitatieve woonvraag.

Bovendien kan het beleidsplan aanknopingspunten en oplossingsrichtingen bieden ten aanzien van een aantal ontwikkelingen: het verbeteren van de (fysieke) leefomgeving, spanningen in de verhoudingen tussen bewoners en hun directe woonomgeving in verband met illegale situaties en de (on)mogelijkheden ten aanzien van uitbreiding van standplaatsen binnen de gemeente.

De gemeente geeft er overigens de voorkeur aan om in dit specifieke woonwagenbeleidsplan de accenten met name te leggen op het woonvraagstuk; voor wat betreft overige aspecten als: sociale zaken, reïntegratie naar de arbeidsmarkt, welzijn, onderwijs e.d., heeft de gemeente reeds voldoende aanknopingspunten om aan te haken bij de lokale beleidlijnen zoals die op deze terreinen in algemene zin gevolgd worden.

De noodzaak om te komen tot een integrale aanpak

Normalisatie is, als belangrijk onderdeel van het regeringsbeleid, gericht op maatschappelijke integratie van woonwagenebewoners. Het begrip normalisatie werd in 1989 geïntroduceerd door de regering. Het staat voor een beleid dat als doel heeft gelijke rechten en plichten van alle burgers inclusief woonwagenebewoners.

- **Als algemene conclusie geldt dat met het nieuwe beleidsuitgangspunt van de rijksoverheid de gedeelde verantwoordelijkheid, gemeente en corporatie, voor de huisvesting van de doelgroep tot uitdrukking komt.**

Specifieke wetgeving wordt geïntegreerd in de algemene wetgeving en woonwagenebewoners kunnen gebruik maken van de algemene voorzieningen in plaats van speciaal voor hen gecreëerde categorale voorzieningen.

De gemeente Waalwijk is reeds gestart met woonwagenebeleid als integraal onderdeel van het volkshuisvestingsbeleid. Daarbij rekening houdende met (on)mogelijkheden welke zich binnen de uitvoering van het geformuleerde beleid kunnen voordoen. Het beleid van de gemeente zal daarom, naast de normalisatiegedachte, tevens gericht zijn op een aanpak die rekening houdt met de praktische situatie.

Toekomstvisie in verband met het intrekken van de Woonwagenwet

Drie kernpunten uit het aangepaste woonwagenebeleid van de Rijksoverheid zijn (zie ook paragraaf 1.1) :

1. de afschaffing van het afstammingsbeginsel;
2. de nuancering van het deconcentratiebeleid;
3. de nieuwe verdeling van verantwoordelijkheden.

Ad 1: de afschaffing van het afstammingsbeginsel

In het licht van het kleine-centrabeleid van de Rijksoverheid en het schrijnend tekort aan standplaatsen was het hanteren van het afstammingsbeginsel destijds te rechtvaardigen. In de geest van de huidige regelgeving (normalisatie, gelijke rechten en plichten etc.) past zoiets niet meer. De geschiedenis en het evaluatierapport "Woonwagenebeleid, 20 jaar halverwege" wijzen in de richting dat het afstammingsbeginsel een factor is, die de maatschappelijke achterstand van deze burgers voeding geeft.

Het afschaffen van het afstammingsbeginsel betekent dat ook niet-woonwagenebewoners recht kunnen doen gelden op een standplaats. Een woonwagen kan dus worden omgeruild voor een huis en omgekeerd.

Tussentijds heeft het Rijk een overgangsmaatregel opgenomen ten aanzien van het toewijzen van standplaatsen. Deze maatregel gold tot 1 januari 2003.

Ad 2: de nuancering van het deconcentratiebeleid

In de circulaire van het ministerie van VROM met betrekking tot de intrekking van de Woonwagenwet (MG 95-13) wordt aangegeven dat gemeenten primair een eigen verantwoordelijkheid hebben ten aanzien van hun (al dan niet) regionale centra. Zij moeten geheel naar eigen inzicht beleid kunnen voeren.

Dit geldt evenzeer voor de wijze waarop zij eventuele onaanvaardbare situaties op deze centra willen opheffen.

Voor de controle op bijvoorbeeld bouw- en woontechnische aspecten, (brand)veiligheid, milieuproblemen, openbare orde of ruimtelijke ordening gelden de eisen en normen zoals vastgelegd in reguliere ruimtelijke- en bouwregelgeving. (Wet op de Ruimtelijke Ordening, Woningwet e.d.)

Ad 3: de nieuwe verdeling van verantwoordelijkheden

De intrekking van de Woonwagenwet heeft ook enkele veranderingen teweeg gebracht in de onderlinge verantwoordelijkheden tussen de Rijksoverheid, de provincie en de gemeenten inzake de huisvesting van de doelgroep.

Het Rijk blijft verantwoordelijk voor het scheppen van de wettelijke volkshuisvestingskaders en heeft een tweedelijns handavings- en toezichttaak.

De provincie heeft geen bijzondere bevoegdheden meer bij de woonruimtevoorziening voor de doelgroep woonwagenbewoners.

De gemeente is primair verantwoordelijk voor het lokale huisvestingsbeleid. Zij heeft de zorg voor passende woonruimte en moet daartoe de benodigde maatregelen treffen. Daarbij moet worden opgemerkt dat het wonen op een standplaats en in een woonwagen, ook na intrekking van de Woonwagenwet, een erkende woonvorm blijft; een woonvorm die ingebed is (blijft) in wet- en regelgeving op relevante beleidsterreinen.

Corporaties tenslotte, zijn op grond van het Besluit Beheer Sociale Huursector (BBSH) verantwoordelijk voor de sociale huisvesting.

1.2. Doel van het gemeentelijk woonwagenbeleid in Waalwijk

Naast de algemene achtergronden vanuit landelijke wet- en regelgeving die het ontwikkelen van een woonwagenbeleid rechtvaardigen, gelden voor de gemeente Waalwijk tevens een aantal specifieke problemen ten aanzien van de 3 locaties.

Locatie aan de Altenaweg (Waalwijk A59)

- Één bewoner heeft aangegeven dringend behoefte te hebben aan een extra standplaats;
- Bewoners, die standplaatsen als bedrijventerrein legaal in gebruik hebben vragen om meer faciliteiten ter plekke;
- Er bestaat, ook bij de bewoners, onduidelijkheid over de visie van de gemeente ten aanzien van het woonwagencentrum. Bewoners zijn van mening dat de gewenste duidelijkheid hierover door de gemeente niet of onvoldoende gegeven wordt;
- Een aantal bewoners staat op de wachtlijst en wil zekerheid over de toekomstplannen van de gemeente ten aanzien van de aanleg van standplaatsen voor de natuurlijke aanwas.

Locatie Orteliuslaan (Waalwijk Besoyen)

- Een aantal bewoners staat op de wachtlijst en wil zekerheid over de toekomstplannen van de gemeente ten aanzien van de aanleg van standplaatsen voor de natuurlijke aanwas.

Locatie Schoutstraat (Waspik centrum)

- Er is een standplaats in de groenvoorziening aangelegd waar vervolgens een eigen woonwagen op is geplaatst;
- Bovenstaande actie heeft veel ongenoegen teweeg gebracht bij de buurtbewoners;
- Er staat een aantal bewoners op de wachtlijst en men wil zekerheid over de toekomstplannen van de gemeente ten aanzien van de aanleg van standplaatsen voor de natuurlijke aanwas;
- Om bovenstaande redenen hebben de bewoners verzocht om uitbreiding van het huidige centrum met maximaal drie standplaatsen.

Behoeftte aan standplaatsen

De wachtlijst is gescreend en in totaal staan er 12 Waalwijkse gegadigden voor een standplaats op. Er resteert na de realisatie van de woonwagenlocatie in Landgoed Driessen nog de volgende behoefte:

- 3 standplaatsen voor de locatie Waspik;
- 6 standplaatsen voor gegadigden van de huidige wachtlijst;
- 6 standplaatsen voor een mogelijke vervanging van de Altenaweg.

Het specifiek woonwagenbeleid van de gemeente Waalwijk zal met name gericht zijn op het creëren van adequate woonsituaties voor bewoners (en indirect ook voor omwonenden van de woonwagencentra). Dit kan worden bereikt door het nemen van een aantal maatregelen en het doen van een aantal investeringen.

De gemeente streeft naar een situatie, waarbij voor de toewijzing van standplaatsen of het aanbieden en gebruiken van voorzieningen bewoners van woonwagens dezelfde rechten en plichten hebben als bewoners van “gewone” woningen.

Beleidsvoornemen I

De gemeente zal specifiek woonwagenbeleid ontwikkelen om te komen tot een daadwerkelijk normalisatieproces. De centrale thema's hierbij zijn, het verzorgen van een adequate woonomgeving voor bewoners en omwonenden, het reguleren van de “gevoeligheden” op de centra en in de buurt, en het uitoefenen van een doelgericht handhavingsbeleid.

1.3. Opbouw analysebeschrijving

De rapportage is als volgt opgebouwd:

Na het inleidende hoofdstuk 1 wordt in hoofdstuk 2 een beschrijving gegeven van de wettelijke kaders en verantwoordelijkheden zoals deze totstandgekomen zijn naar aanleiding van de afschaffing van de Woonwagenwet en geeft tevens inzicht in de -veranderde- rol van het Rijk, de provincies, gemeenten en corporaties. Hoofdstuk 3 geeft inzicht in de huidige bewonerssituatie met betrekking tot de standplaatsen. Hoofdstuk 4 gaat in op het toewijzingsbeleid met betrekking tot de standplaatsen. Hoofdstuk 5 gaat in op het huurbeleid. Hoofdstuk 6 heeft betrekking op het aspect onderhoud. Hoofdstuk 7 gaat over de condities om te komen tot een eigendomsoverdracht van de standplaatsen.

Het beleidsstuk wordt besloten met een gecompriëerd overzicht van uitgangspunten en beleidsvoornemens (Hoofdstuk 8), die de gemeente Waalwijk als leidraad zal hanteren bij de aanpak van de woonwagenproblematiek.

HOOFDSTUK II

WETTELIJKE KADERS

2.1. Wet- en regelgeving in verband met de intrekking van de Woonwagenwet

Inleiding

Het Koninklijk Besluit waarmee de wet van 1 juli 1998 (Stb. 459) tot wijziging van de Huisvestingswet, de Woonwagenwet en enige andere wetten in werking treedt, is op 27 november 1998 (Stb. 656) gepubliceerd. Met dit besluit is de Woonwagenwet per 1 maart 1999 ingetrokken. Hiermede zijn alle bijzondere bepalingen met betrekking tot het wonen in woonwagens verdwenen en is voor wat betreft de wettelijke regelgeving het wonen in een woonwagen gelijkgesteld aan het wonen in een woning.

Gelijktijdig met en reeds vóór de intrekking van de Woonwagenwet zijn andere van belangzijnde rijksregels aangepast. Hierbij is ondermeer te denken aan de Woningwet en Huisvestingswet.

De intrekking van de Woonwagenwet en de aanpassing van andere regels paste in het streven van de rijksoverheid om te komen tot normalisatie van de voor woonwagenbewoners geldende verhoudingen. Dit proces was overigens al enige jaren geleden gestart. Als voorbeeld wordt genoemd dat al vanaf oktober 1992 het bouwvergunningstelsel ook voor woonwagens en standplaatsen geldt.

2.2. Verdeling van verantwoordelijkheden

A: Verantwoordelijkheden van de Rijksoverheid

Artikel 22, tweede lid van de Grondwet bepaalt: “Bevordering van voldoende woongelegenheid is voorwerp van zorg der overheid”. Bij “voldoende woongelegenheid” moet niet alleen worden gedacht aan een voldoende aantal woningen, woonwagens en standplaatsen. De zorg heeft ook betrekking op de kwaliteit, de grootte, de betaalbaarheid, de veiligheid en de gezondheid van bewoners. Deze zorg is door de Rijksoverheid uitgewerkt in een aantal wetten.

Voor woonwagenbewoners zijn met name relevant: de Woningwet, de Wet op de ruimtelijke ordening, de voormalige Woonwagenwet, de Huisvestingswet, de Huursubsidiewet, de Huurprijzenwet woonruimte en de Wet voorzieningen gehandicapten. De Rijksoverheid moet de randvoorwaarden scheppen op basis waarvan de lagere overheden (provincie en gemeente) hun taken kunnen uitvoeren.

De Woonwagenwet bevatte overigens nauwelijks bijzondere taken voor de Rijksoverheid.

De meeste taken waren al opgedragen aan de gemeenten en de provincies. Voor de Rijksoverheid resteerde slechts het verstrekken van subsidies, de verantwoordelijkheid voor de deconcentratie en het aanspreken van provincies, gemeenten en woningcorporaties indien zij naar het inzicht van het Rijk hun taak onvoldoende vervulden.

B: Verantwoordelijkheden van de provincies

Met het intrekken van de Woonwagenwet verloor de provincie als toezichthouder een specifiek reguleringsinstrument, te weten de vaststelling van een woonwagenplan en daarmee de mogelijkheid aan gemeenten een taakstelling op te leggen.

Tevens verstrekte de provincie verklaringen van recht waardoor woonwagenbewoners op basis van het afstammingsbeginsel in een woonwagen mochten wonen. Verder gaf de provincie aan gemeenten toestemming om woonwagens naar een andere gemeente te verslepen.

Tenslotte had de provincie een coördinerende rol bij het verlenen van ontheffingen van het verbod om een standplaats in te nemen buiten een openbaar woonwagencentrum: de bekende 'artikel 10' bepaling uit de voormalige Woonwagenwet. Met de intrekking van de Woonwagenwet zijn al deze specifieke taken van de provincie tot het verleden gaan behoren.

Op basis van de wet tot intrekking van de Woonwagenwet zijn tevens de provinciale woonwagengedragingen vervallen. De reguliere provinciale instrumenten in de Wet op de Ruimtelijke Ordening en de Provinciewet worden bestuurlijk voldoende geacht om eventueel in gebreke blijvende gemeenten te corrigeren. De intrekking van de provinciale bevoegdheid tot het vaststellen van een woonwagengedraging past in de situatie waarbij de gemeente zelf primair verantwoordelijk is.

C: Verantwoordelijkheden van de gemeenten

De gemeente is primair verantwoordelijk voor het volkshuisvestingsbeleid.

Met zijn circulaire van 26 april 1995 (MG 95-13) geeft de Staatssecretaris van VROM aan dat met het schrappen van het afstammingsbeginsel geen afbreuk wordt gedaan aan de lokale verantwoordelijkheid voor de huisvesting van woonwagenbewoners.

Integendeel, het feit dat het overgrote deel van de woonwagenbewoners tot de primaire doelgroep van het volkshuisvestingsbeleid behoort legt naar het oordeel van de Staatssecretaris een zware verantwoordelijkheid op de schouders van de gemeenten om te voldoen aan de vraag naar **passende woonruimte**. De ruimtelijke ordeningskaders en de regels van de Huisvestingswet zullen daarbij leidend zijn.

Uitgangspunt 1

De intrekking van de Woonwagenwet heeft voor de formele rol van de gemeente Waalwijk, als eerstverantwoordelijke instantie voor het lokale volkshuisvestingsbeleid, geen wezenlijke verandering tot gevolg. De gemeente is en blijft verantwoordelijk voor het lokale volkshuisvestingsbeleid en de uitvoering daarvan dient in samenwerking met de corporatie gestalte te krijgen.

D: Verantwoordelijkheden van de woningcorporatie

De woningcorporaties in Nederland erkennen in het algemeen wel dat de huisvesting van ook deze doelgroep van het volkshuisvestingsbeleid tot hun primaire taken behoort. Ongeacht de woonvorm die men prefereert.

Sinds maart '99 wijst echter de praktijk uit dat die corporaties de daadwerkelijke uitvoering (beheer, onderhoud en eigendomsovername van woonwagencentra) pas ter hand willen nemen als aan een aantal strikte voorwaarden is voldaan.

Door het vervallen van de Woonwagenwet en het overdragen van het beheer en/of eigendom van woonwagens en woonwagengedragingen aan woningcorporatie(s) kunnen woonwagenbewoners in alle opzichten worden beschouwd als "gewone" huurders.

Het feitelijk aanleggen, beheren en verhuren van woonwagendstandplaatsen en woonwagens mag uitdrukkelijk worden beschouwd als een taak van de corporatie(s). De Rijksoverheid heeft het kennelijk niet nodig geacht om deze ‘verplichting’ voor corporaties te willen formaliseren in de gewijzigde wet- en regelgeving. Desalniettemin mag het oppakken van deze verantwoordelijkheden door de corporaties worden beschouwd als een logisch voortvloeisel in het kader van het normalisatie-proces.

De meeste woonwagendbewoners behoren - gezien hun lage inkomen - tot de primaire doelgroep van beleid voor een professionele sociale verhuurder, meer in het bijzonder een woningcorporatie.

Een woningcorporatie is zoals aangegeven niet verplicht om het eigendom van standplaatsen en huurwagend over te nemen. Eigendomsoverdracht is in het BBSH niet voorgeschreven, niet voor woningen en niet voor woonwagens of standplaatsen. Gemeenten moeten zorgdragen voor het vaststellen van een volkshuisvestingsbeleid met betrekking tot standplaatsen en woonwagens.

Als eerstverantwoordelijke voor het lokale volkshuisvestingsbeleid fungeert de gemeente als regisseur voor onder meer onderzoek naar de behoefte aan standplaatsen, de toewijzing van standplaatsen (tenzij dit gedelegeerd is aan de corporaties) en de subsidiëring. De corporatie zal, in het kader van het BBSH, haar eigen beleidsuitgangspunten moeten bepalen met inachtneming van het gemeentelijke volkshuisvestingsplan.

Een gedegen en actueel lokaal beleidsplan ‘wonen’, alsmede een beleidsvisie van de corporatie (die aan dezelfde criteria voldoet) vormen tezamen een bruikbare basis om te komen tot prestatie-overeenkomsten in het kader van het BBSH.

Binnen het kader van de ontwikkeling van de nieuwe woonwagenlocatie “Landgoed Driessen” worden gesprekken gevoerd met een plaatselijke woningcorporatie om te bezien of het mogelijk is om de ontwikkeling, de exploitatie en het eigendom op zich te nemen. De woningcorporatie staat hier in principe niet onwelwillend tegenover.

De corporatie wil bij een mogelijke overdracht van het nieuwe centrum, de totale exploitatie van het centrum bezien als een “Pilot-project” waarin beide partijen, de gemeente en de corporatie, middels goede afspraken over publiekrechtelijke en de privaatrechtelijke taken, de uitvoering ter hand nemen. Indien nodig en mogelijk wordt het pilot-project uitgebreid met in eerste instantie andere nieuwe locaties en de tweede lokale corporatie.

Beleidsvoornemen II

- a. De overdracht van woonwagencentra aan de corporatie(s) kan pas gestalte krijgen als er sprake is van een “genormaliseerde situatie”, zowel qua onderhoud, huisvesting, handhaving en betalingsgedrag.***
- b. De gemeente zal met de corporatie(s) gezamenlijke intenties op het gebied van woonwagenzorg door middel van (prestatie)overeenkomsten concretiseren.***

2.3. Taakstelling

Iedere gemeente was op grond van artikel 2 van de voormalige Woonwagewet in principe verplicht op haar grondgebied een woonwagencentrum in stand te houden. Op basis van artikel 4a van de voormalige Woonwagewet stelden Provinciale Staten van de diverse provincies een woonwagenvan vast waarin de gemeenten werden aangewezen, die in elk geval op haar grondgebied één of meer woonwagencentra in stand dienden te houden. De in het woonwagenvan per gemeente aangegeven aantal standplaatsen werd als taakstelling aangemerkt.

Op grond van hetzelfde artikel konden Gedeputeerde Staten een termijn bepalen waarbinnen in het woonwagenvan aangewezen gemeenten aan haar verplichting moesten voldoen.

Met de intrekking van de Woonwagewet per 1 maart 1999 zijn tevens de woonwagenvan die op grond van artikel 4a van de voormalige Woonwagewet waren vastgesteld vervallen. Dit betekent dat de gemeente geen formele taakstelling tot het aanleggen van standplaatsen meer heeft.

De woonvorm ‘woonwagen’ valt dus sinds die tijd onder het reguliere huisvestingsbeleid. Indien er derhalve vraag is naar standplaatsen dient in dat kader onderzocht te worden of er aanleiding bestaat tot het aanleggen daarvan. Behalve het al genoemde Grondwetartikel (van algemene strekking) is er verder geen formeel wettelijke grondslag op basis waarvan gemeente of corporatie gedwongen wordt een dergelijke vraag te honoreren. Dat artikel, nl. artikel 22, tweede lid, van de Grondwet (“Bevordering van voldoende woongelegenheid is voorwerp van zorg der overheid”) wordt volgens vaste jurisprudentie als onvoldoende concreet aangemerkt in geval van eventuele directe ‘claims’ op aanleggen c.q. beschikbaar stellen van standplaatsen en / of woonwagens.

Anders gezegd: tot het aanschaffen of beschikbaar stellen van een standplaats c.q. huurwoonwagen is een gemeente of corporatie in het algemeen niet verplicht. Specifieke omstandigheden zijn bepalend voor de vraag of het belang van de aanvrager om juist voor deze woonvorm te kiezen, opweegt tegen het belang van de gemeente of de corporatie om het aantal reeds aanwezige standplaatsen c.q. huurwoonwagens niet te vergroten. Vaak gaat het daarbij om planologische redenen en /of redenen van exploitatietechnische aard.

Analoog aan het reguliere volkshuisvestingsbeleid is het bovendien te billijken dat verzoeken om uitbreiding van standplaatsen / woonwagens niet langer ‘een op een’ gehonoreerd kunnen en zullen worden. Woonwagenvan zullen zich daarvan bewust moeten worden. Een beleidslijn waarbij de gemeente er per direct voor kiest om het aantal standplaatsen, los van opheffen / aanleggen / herstructureren van locaties, niet te verhogen, is het andere uiterste. Het is logisch om een zekere morele, maatschappelijke inspanningsverplichting te erkennen ten behoeve van de categorie natuurlijke aanwas van de 1^e generatie woonwagenvan. De grens kan gelegd worden bij (inwonende) kinderen die momenteel, in 2003, 18 jaar of ouder zijn. Overigens ervaart de doorsnee woonwagenvan van 18 jaar en ouder, zelfstandige huisvesting binnen deze woonvorm over het algemeen als een vanzelfsprekendheid.

Wat de leeftijdsbepaling van 18 jaar betreft ligt ook een link naar de volgende stap in het ‘dossier woonwagenvan’ namelijk de overdracht aan de corporatie, die toch binnen afzienbare tijd gestalte zou moeten krijgen.

Indien nu deze leeftijdsgrens bepaald wordt, is aan de start van dat traject voor alle partijen duidelijk over hoeveel standplaatsen het exact gaat; dat geldt voor de gemeente en de corporatie maar zeker ook voor de bewoners zelf.

2.4. Standplaatsen: huur of koop

Ook bewoners van woonwagens zullen zich door het verwerven van de standplaats en/of woonwagen in beginsel meer verantwoordelijk gaan voelen voor zowel de woonruimte als de woonomgeving. Meerdere gemeenten vermelden dan ook expliciet te streven naar de verkoop van standplaatsen en/of huurwoonwagens aan de bewoner. Op voorwaarde dat een kernvoorraad aan huurstandplaatsen en huurwoonwagens gehandhaafd blijft, heeft een dergelijk beleid volledige instemming van de Rijksoverheid.

Vanzelfsprekend moet voor huishoudens met een beperkte financiële draagkracht en gerelateerd aan de omvang van de sociale doelgroep een minimaal aantal sociale huurstandplaatsen beschikbaar blijven.

In het najaar van 2000 is aan gemeenten gevraagd opgave te doen van het aantal standplaatsen en woonwagens. Uit deze informatie blijkt dat er in Nederland eind 2000 in totaal 9618 standplaatsen en 8947 woonwagens verdeeld over 437 gemeenten zijn. Van de woonwagens is het merendeel (64%) in het bezit van de bewoners. Slechts 367 standplaatsen zijn in het bezit van de bewoners (4%).

De gemeente Waalwijk heeft reeds jaren een beleid, waarin alleen sprake is van het ter beschikking stellen van standplaatsen. De binnen de gemeente geplaatste woonwagens zijn allen in eigendom van de bewoners.

2.5. Handhaving van Ruimtelijke Regelgeving en Openbare Orde

Handhaving algemeen

Doordat de Woonwagenwet is vervallen, riep ook het thema handhaving bij veel lokale overheden vragen op. De wet voorzag immers ook in dit opzicht in een aantal specifiek op woonwagens gerichte handhavingsinstrumenten. Het antwoord op die vragen is, goed beschouwd, logisch en eenvoudig te verklaren vanuit het normalisatieprincipe: bewoners van woonwagens en standplaatsen worden geconfronteerd met hetzelfde handhavingeninstrumentarium als nu al het geval is voor de sedentair gehuisveste inwoners.

De ‘opdracht’ van de (lokale) overheid om ruimtelijke regels, voorschriften op het gebied van brandveiligheid, milieuaspecten, openbare orde etc., consequent te handhaven, blijft onverkort van kracht.

Ook na overdracht van de standplaatsen aan een woningcorporatie blijft de gemeente verantwoordelijk voor de handhaving van de hierna genoemde regelgeving.

Het optreden tegen het bouwen zonder vergunning en/of het illegaal in gebruik nemen van gronden blijft een verantwoordelijkheid van de gemeente. In dit kader is het van belang, dat het betreffende bestemmingsplan geactualiseerd is. Immers in het bestemmingsplan is het gebruik van de grond bepaald en in de voorschriften wat wel of niet is toegestaan.

Overigens heeft de gemeente Waalwijk in haar Welstandsnota kaders vastgelegd ten aanzien van het uiterlijk van gebouwen.

Handhaving publiekrechtelijk

Op grond van artikel 125 van Gemeentewet juncto artikel 5:21 e.v. van de Algemene wet bestuursrecht (Awb) is het gemeentebestuur bevoegd op te treden tegen hetgeen in strijd met, bij of krachtens enig wettelijk voorschrift gestelde verplichting is of wordt gedaan, gehouden of nagelaten. Hierbij kan een keuze worden gemaakt tussen het aanschrijven met bestuursdwang dan wel met een last onder dwangsom. Voor de bepalingen inzake bezwaar en beroep geldt de Awb.

Bouwregelgeving, Woningwet

Op grond van artikel 40 van de Woningwet is het verboden te bouwen zonder of in afwijking van een vergunning van burgemeester en wethouders. Ook voor het bouwen van een woonwagen, waaronder ook valt het plaatsen van een elders gebouwde woonwagen, is een bouwvergunning vereist. Hetzelfde geldt voor andere bouwwerken die op een standplaats, of daarbuiten, worden geplaatst. Voor de toetsingskaders met betrekking tot aanvragen om bouwvergunning geldt het limitatieve en imperatieve stelsel zoals dat is opgenomen in de Woningwet.

Per 1 januari 2003 is de Woningwet veranderd. De vroegere 3-deling in bouwwerken werd enigszins aangepast. De nieuwe Woningwet kent evenwel opnieuw 3 categorieën bouwwerken: bouwvergunningvrij, licht-bouwvergunningplichtig en regulier vergunningplichtig. In de wet is vastgelegd welke bouwwerken bouwvergunningvrij zijn of slechts een lichte bouwvergunningprocedure doorlopen. In algemene termen geldt dat bij situaties aan de achterkant van de woning, eerder sprake zal zijn van vergunningvrij bouwen dan in de gevallen waar het gaat om voor- en zijkant van het perceel.

Voor aan- en bijgebouwen en overkappingen op woonwagenstandplaatsen zal in veel gevallen de procedure voor lichte bouwvergunningen gelden. (Eén bouwlaag, lager dan 5 meter, maximaal 50 m².) De wettelijke behandelingstermijn voor deze procedure ligt op 6 weken. Ook voor de lichte bouwvergunningprocedure blijven een aantal toetsingskaders onverkort gelden: het bestemmingsplan (het toegestane bouwoppervlak), het Bouwbesluit - dat overigens per 1-1-2003 ook een aantal veranderingen heeft ondergaan -, de gemeentelijke bouwverordening en ook de Welstandstoets. Voor wat dat laatste betreft is het aan de gemeente om voor de lichte bouwvergunningprocedure al dan niet een advies in te winnen van een onafhankelijke commissie van deskundigen (de Welstandscommissie).

Milieuregelgeving

Op grond van de Wet milieubeheer is voor nader aangeduide activiteiten een vergunning nodig dan wel kan worden volstaan met een melding. Het bevoegd gezag is normaliter het college van burgemeester en wethouders, voor nader aangeduide categorieën van inrichtingen kan dit een hogere overheid zijn.

Algemene Plaatselijke Verordening

De model-APV (Algemene Plaatselijke Verordening) van de VNG bevat diverse voorschriften ten aanzien van met name de openbare orde. Zo zijn onder meer bepalingen opgenomen omtrent parkeren en geluidsoverlast. Voor beide geldt dat in geval van een excès kan worden opgetreden. Deze bepalingen zijn ook in de APV van de gemeente Waalwijk opgenomen.

Handhaving strafrechtelijk

Overtreedt iemand de wet of de Algemene Plaatselijke Verordening (APV) dan is strafrechtelijk optreden mogelijk. Alsdan zal aangifte moeten worden gedaan en aan de hand daarvan bepaalt de Officier van Justitie of strafrechtelijke vervolging zal plaatsvinden (in de praktijk blijkt dit alleen te gebeuren indien de openbare orde in het geding is).

Let wel: Bij strafrechtelijk optreden wordt de illegale situatie (meestal) niet beëindigd. Aldus is veelal publiekrechtelijk handhaven eveneens noodzakelijk.

Handhaving privaatrechtelijk

De gemeente kan, als eigenaar van de grond optreden als ‘derden’ onrechtmatig en zonder toestemming gebruik maken van die grond. Optreden dient uiteraard met de nodige waarborgen omkleed te zijn: (ruime) opzegtermijn, eventuele vergoeding van (verhuis)kosten c.q. gedane investeringen. Volgens vaste jurisprudentie dient de (lokale) overheid in eerste aanleg de haar ten dienste staande publiekrechtelijke rechtsmiddelen te laten prevaleren boven de privaatrechtelijke.

Reguleren van illegale situaties

Juridische procedures, ongeacht of deze in de publiekrechtelijke dan wel in de privaatrechtelijke sfeer gevoerd worden, trekken een flinke wissel op de organisatie. In financieel opzicht als ook qua ambtelijke capaciteit. Medewerking op basis van de overlegconstructie geniet de voorkeur waarbij beide partijen het ‘geven en nemen principe’ als insteek moeten kiezen.

Een mogelijk scenario:

- Bespreking van de huidige (m.n. fysieke) situatie met de bewoners. De sterke en met name zwakke punten van deze situatie dienen belicht te worden. Weliswaar vanuit een objectieve benadering maar met een duidelijke stellingname voor wat betreft verantwoordelijkheden;
- Daarbij aandacht voor de situatie zoals die over een aantal jaren (5,10) zal zijn bij ongewijzigd beleid. Met andere woorden: de bedreigingen signaleren en partijen daarmee confronteren. In zekere zin dient sprake te zijn van een soort bewustwordingsproces. Partijen en met name de bewoners, als direct belanghebbenden, dienen zich te realiseren dat een in alle opzichten acceptabele (beheers)situatie pas kan ontstaan indien rigoureuze maatregelen getroffen worden;
- De mogelijkheden (kansen) die op basis van samenwerking tussen de diverse betrokken partijen benut kunnen worden;
- **Structurele maatregelen.** Hierbij dient in een vroegtijdig stadium te worden aangegeven dat bewoners een reële inbreng hebben bij een mogelijke (her)inrichting van de locatie(s). Die locatie(s) mag c.q. mogen nl. – in ieder geval qua inrichting – geen aanleiding geven voor onderlinge spanningen op het centrum of met de directe woonomgeving. Dat wil onder meer zeggen dat er in het kader van een mogelijke (her)inrichting stedenbouwkundige uitgangspunten en randvoorwaarden opgesteld dienen te worden, waarin het culturele onderscheid tussen de verschillende bevolkingsgroepen, ook in ruimtelijk opzicht tot uitdrukking komt.

2.6. De handhavingsaanpak op woonwagencentra in de gemeente Waalwijk

Zoals eerder gezegd behoort de lokale overheid na de afschaffing van de Woonwagenwet gebruik te maken van het geijkte handhavinginstrumentarium, als nu al het geval is voor de sedentair gehuisveste inwoners. De ‘opdracht’ van de (lokale) overheid om ruimtelijke regels, voorschriften op het gebied van brandveiligheid, milieuaspecten, openbare orde etc., consequent te handhaven, blijft onverkort van kracht.

Overigens blijft de gemeente ook na de overdracht van de standplaatsen aan een woningcorporatie verantwoordelijk voor het handhavingsbeleid.

Een gemeente die wil handhaven, mag dit in beginsel ook. Wel moet aan alle eisen van een zorgvuldige voorbereiding zijn voldaan.

Gebruik maken van het geijkte handhavinginstrumentarium betekent aansluiten bij de handhavingsstrategie “Zo handhaven we in Brabant” zoals die door het college bij besluit van 30 maart 2004 nummer 10 is vastgesteld. Ook zal er sprake moeten zijn van inpassing in de Kadernota Integrale Handhaving 2004.

Hoewel het fenomeen handhaving momenteel hoog op de politieke agenda staat hebben de overheden jarenlang veelal beperkt gehandhaafd, ook op woonwagencentra. Inmiddels is er een omslag gaande, waarbij echter de weg van de geleidelijkheid meestal wordt gevolgd. De praktijk is immers weerbarstiger. Het strikt handhaven door gemeenten staat op gespannen voet met het veelal jarenlang gedogen van bepaalde illegale situaties. De jurisprudentie heeft inmiddels uitgewezen, dat de gemeente bij een te voortvarende en/of onzorgvuldige aanpak in het ongelijk wordt gesteld.

Wil handhaving op woonwagencentra succesvol kunnen plaatsvinden dan moet:

1. er vooraf volstreekte duidelijkheid geboden worden over wat wel en niet is toegestaan (goede voorlichting over diverse voorschriften en regels en zoveel mogelijk fysiek duidelijk maken in de inrichting van de woonwagencentra, te beginnen bij nieuw aan te leggen centra); er is feitelijk sprake van een leer- of gewenningsproces voor de woonwagengebouwen;
2. er sprake zijn van een stringent toezicht en een zeer consequente handhaving (het dient kortom een hoge bestuurlijke prioriteit te krijgen);
3. er sprake zijn van één bestuurlijk aanspreekpunt, te weten de portefeuillehouder volkshuisvesting, voor tussentijds of anderszins noodzakelijk overleg.

Deze voorwaarden houden in dat er op onderdelen een nadere invulling moet worden gegeven aan bovengenoemde ‘handhavingsstrategie’ en het bijbehorende schema (zie bijlage 1). Maar dat spoort met de gedachte van handhaving op maat.

Nadere invulling van Handhavingsstrategie op onderdeel woonwagencentra

Ad 1. Duidelijkheid over voorschriften en regels

Alle woonwagencentra worden in opdracht van de gemeente wekelijks door een beheerder van de firma Nijbod Consultancy bezocht. Naast zijn beheer- en onderhoudstaken fungeert deze medewerker als vraagbaak en adviseur voor de bewoners. Tevens vervult hij een signalerende functie t.a.v. eventuele misstanden op de centra. Nijbod brengt regelmatig (zodanig wekelijks) rapport uit aan de gemeente.

De beheerder kan ook in het traject voorafgaande aan de handhaving een belangrijke rol spelen, zowel wat betreft de voorlichting over wat wel en niet is toegestaan, als de signalering. Nadrukkelijk moet vermeld worden dat Nijbod geen toezichthouder is, deze rol is aan de gemeente toebedeeld. (Wel kan op basis van de rapportages van Nijbod, indien noodzakelijk, vanuit de gemeente snel actie worden ondernomen). Als op de signalering door Nijbod geen inspectie of (indien nodig) handhaving door de gemeente volgt dan wordt de eerdere voorlichting ongeloofwaardig en is handhaving op woonwagencentra gedoemd te mislukken.

Naast het feitelijke toezicht door de gemeente zijn een aantal preventieve maatregelen, vooral in nieuwe situaties van belang, zoals bijvoorbeeld:

- Verwerking van de beeld/kwaliteits-eisen in bestemmingsplan- en bouwvoorschriften en regels bij de aanleg van nieuwe centra en/of bestemmingsplannen en bij wijzigingen daarvan;
- Bouwwerken met behulp van tekeningen en foto's vastleggen e.d.;
- Fysiek het bouwvlak in het straatwerk van de standplaatsen aangeven.

Ad 2. Stringent toezicht en consequente handhaving

Om bovenstaande reden wordt gepleit voor een stringent toezicht en een consequente handhaving. Dit moet in ieder geval bestuurlijk een hoge prioriteit krijgen. Om aan bovenstaande te kunnen voldoen, dienen de toezichthouders evenals de juridische medewerkers voldoende uren ter beschikking te hebben. Indien deze keuze wordt gemaakt, dient dit in de Kadernota Integrale handhaving te worden opgenomen. Om duidelijk te maken wie waar aan toe is, zal in overleg met alle betrokkenen schematisch een werkwijze opgesteld worden.

Ad 3. Portefeuillehouder volkshuisvesting als bestuurlijk aanspreekpunt

Gezien het leerproces dat de bewoners van de woonwagencentra moeten doorlopen, is het verstandig dat er voor hen één bestuurlijk aanspreekpunt is. Deze bestuurder kan ook een belangrijke bemiddelende rol spelen in het handhavingstraject op het moment voorafgaande aan de handavingsbeschikking (zie schema in bijlage 1). door in gesprek te gaan met de 'overtreder' kan hij proberen tot een minnelijke oplossing te komen.

Behalve het feit dat de woonwagengewoners hem kennen en als gesprekspartner zullen accepteren, wordt daarmee voorkomen dat de portefeuillehouder handhaving de juridische procedure op oneigenlijke wijze doorkruist. Zolang het woonwagenebeleid prioriteit heeft, vindt er tweemaal per jaar overleg plaats tussen de portefeuillehouder en medewerkers van de gemeente en Nijbod over beleid, beheer onderhoud en handhaving.

Overige zaken

In de meeste gevallen wordt in het kader van de handhavingsprocedure, als uiteindelijke sanctie, gekozen voor het opleggen van een dwangsom. De vraag is of dit werkt bij woonwagenebewoners, met veelal lage inkomens.

Indien gekozen wordt voor toepassing van bestuursdwang, bijvoorbeeld om 'illegale bouwwerken' af te laten breken, dient er aanvullend actie te worden ondernomen:

- A. Team oprichten met vermelding van de verantwoordelijkheden van de deelnemers; ambtelijk, bestuurlijk en eventueel politie. Eindverantwoordelijkheid bij de burgemeester.**
- B. Voorbereiding van de handhaving (draaiboek opstellen).**
- C. Draaiboek laten vaststellen door het college.**
- D. Uitvoering van de handhavingsactie.**
- E. Evaluatie.**

Daarbij dient tevens in het geval van illegaal geplaatste wagens van tevoren te worden nagegaan:

- hoe het transport plaatsvindt (bijzondere vergunningen vanwege groot transport);
- waar ze worden opgeslagen (onder toezicht);
- hoe ze worden verzekerd tijdens opslag.

Beleidsvoornemen III

De gemeente zal de uitvoering van het woonwagenebeleid combineren met het voeren van een stringent handhavingsbeleid.

HOOFDSTUK III

HUIDIGE SITUATIE STANDPLAATSEN

3.1. Algemeen

De gemeente heeft (tot op dit moment) 3 woonwagenlocaties met in totaal 15 standplaatsen welke allen worden verhuurd. De gemeente beschikt als verhuurder niet over woonwagens. Daarnaast zijn op één centrum 4 standplaatsen voor bedrijfsmatige activiteiten in gebruik. In het uitbreidingsgebied Landgoed Driessen is de ontwikkeling van een nieuw woonwagen-centrum in volle gang. In overleg met het projectteam Driessen vindt de nadere uitwerking plaats van de inrichtingseisen en de vertaling ervan naar de voorschriften van het bestemmingsplan.

3.2. Situatie Altenaweg Waalwijk

Er is sprake van een apart bestemmingsplan voor deze locatie waarin voorzien is in 10 standplaatsen, waaronder 4 bedrijfsplaatsen. Het was het eerste sub-regionale centrum in Waalwijk. De overige 6 standplaatsen zijn allen bezet.

Een aantal bewoners heeft er de gemeente medio 2003 op gewezen niet tegen de uitbreiding van het centrum te zijn met meer standplaatsen, maar dat er binnen hun optiek dan meer mensen voor een standplaats op de Altenaweg in aanmerking moeten komen. Tevens hebben zij de gemeente verzocht om meer faciliteiten ten aanzien van de uitbreiding van hun bedrijfsactiviteiten op de locatie. Er is behoefte aan 1 extra standplaats.

3.3. Situatie Orteliuslaan Waalwijk

Het bestemmingsplan voor deze locatie voorziet in 6 standplaatsen welke allen zijn bezet. Er is sprake van overbevolking door een aantal mensen die op de wachtlijst staan en hun plaats afwachten op het nieuw te realiseren centrum in Landgoed Driessen.

3.4. Situatie Schoutstraat Waspik

Het bestemmingsplan voor deze locatie voorziet in 3 standplaatsen welke allen zijn bezet met Sinti-bewoners. Er ligt namens de bewoners een verzoek tot uitbreiding van het centrum met 2 à 3 standplaatsen. De bewoners zijn van mening dat het wonen in familieverband een tot hun cultuur behorende vereiste is en dat het praktisch gezien ook onmogelijk is om bijvoorbeeld met reizigers op een centrum te worden geplaatst.

3.5. Wijze van aanpak/oplossingsrichting

De gemeente wil komen tot een structurele oplossing van de woonwagenproblematiek, waarbij aandacht wordt gegeven aan het tekort aan standplaatsen, ook voor de langere termijn. In dit verband is door een stedenbouwkundig bureau een haalbaarheidsonderzoek verricht met de volgende vraagstelling:

- Onderzoek of op korte termijn op de locatie Waspik maximaal 3 standplaatsen gerealiseerd kunnen worden, hierbij rekening houdend met de wet- en regelgeving.

Indien dit niet mogelijk blijkt te zijn, dan onderzoek naar een locatie van 3 standplaatsen elders of één locatie van 6 standplaatsen elders.

- Onderzoek naar één locatie van 12 standplaatsen of één locatie met 6 standplaatsen, met de optie om in de toekomst 6 extra standplaatsen aan te leggen. Dit onderzoek richt zich met name op de periferie van de kernen in de gemeente (kernrandgebied).
- Onderzoek of er een mogelijkheid is tot de realisatie van een woonwagenlocatie in de “groenstructuur” van Waalwijk op de locaties Hoefsvan/Spoorzona.

3.6. Resultaten Haalbaarheidsonderzoek

De te onderzoeken locaties moesten voldoen aan de volgende randvoorwaarden:

- Woonwagenlocaties bestaan bij voorkeur uit 6 maar maximaal 12 standplaatsen;
- Bij de keuze van het aantal en de grootte van de woonwagenlocaties spelen de volgende maatschappelijke aspecten een rol:
 - Bij de toewijzing van de standplaatsen aan de bewoners wordt rekening gehouden met onderlinge (familie)verhoudingen en relaties;
 - Sinti-zigeuners worden als een bevolkingsgroep met een eigen (sub)cultuur erkend;
- Er wordt uitgegaan van behoud van de bestaande woonwagenlocaties;
- Om sociaal maatschappelijke en volkshuisvestelijke redenen worden nieuwe woonwagenlocaties zoveel mogelijk verspreid over de gemeente gesitueerd in relatie tot de bestaande locaties;
- De grootte van de woonwagenlocaties is afhankelijk van het aantal standplaatsen à ± 12 x 20 m en bestaat verder uit een openbaar gebied (toegangsweg e.d.);
- Woonwagenlocaties zijn woonlocaties, bedrijfsmatige activiteiten moeten in principe op afzonderlijke locaties plaatsvinden.

Het locatieonderzoek leidt tot de volgende keuzen:

A. Uitbreiding woonwagencentrum Schoutstraat Waspik

Ruimtelijk gezien kan de woonwagenlocatie Schoutstraat Waspik nog uitgebreid worden met 3 standplaatsen, hetgeen de eerste voorkeur van de huidige bewoners is. De locatie ligt niet in de ecologische hoofdstructuur en net buiten de groene hoofdstructuur. Wel ligt er een aanduiding kwelgebied. Het Waterschap De Dongestroom verwacht hier echter geen problemen.

Nader onderzoek: Voordat deze locatie verder ontwikkeld kan worden, zullen er nog diverse aspecten nader onderzocht moeten worden zoals akoestiek, flora en fauna, archeologie, bodem, waterhuishouding, evenals eventueel noodzakelijke grondverwerving.

Alternatief: het voormalige spoorwegemplacement Waspik

Indien uit bovenstaand nader onderzoek zou blijken dat bedoelde uitbreiding niet mogelijk is of op grond van wet- en regelgeving of de te voeren ruimtelijk procedures de uitbreiding niet haalbaar blijkt, is er een alternatieve locatie in beeld. De locatie Schoutstraat wordt in dat geval opgeheven en er wordt een nieuwe locatie van 6 standplaatsen ontwikkeld. De beoogde locatie is het voormalig spoorwegemplacement ten zuiden van Waspik-Centrum tussen de Margrietlaan en de Parallelweg. Hier is sprake van een duidelijke kernrandzone. De locatie kan ontsloten worden vanaf de entree van het spoorwegemplacement. Tussen het voetpad en het voormalig spoorwegemplacement, is al een forse groenstructuur aanwezig, een strook met sloot en talud van naar schatting 1 à 2 meter. De woningen aan de zuidzijde van de Margrietlaan kijken daar nu op uit. Door de standplaatsen aan de zuidzijde van het talud te realiseren, leiden deze nauwelijks tot een aantasting van het uitzicht. De locatie biedt hiervoor voldoende ruimte zonder dat de standplaatsen direct tegen het Halvezolenpad gesitueerd

hoeven te worden, waardoor het groene karakter van deze bovenlokale fietsverbinding verloren zou gaan. Ook hier zal op vergelijkbare wijze als bovenomschreven, nader onderzoek moeten plaatsvinden.

B. Instandhouding (10 jaar) Altenaweg en uitbreiding elders

De huidige bewoners van deze locatie en hun nazaten hebben aangegeven dat hun grootste voorkeur uitgaat naar in standhouding en uitbreiding van de huidige locatie met 6 standplaatsen. Instandhouding van het woonwagencentrum op de huidige plek is ruimtelijk gezien mogelijk, maar op langere termijn niet gewenst. Een eventuele uitbreiding van de huidige locatie ligt op grond van milieutechnische en economische aspecten (o.m. geluidhinder A59 en hindercirkels omliggende bedrijven) niet voor de hand. Daarom bestaat keuze B uit twee delen:

- 1. Instandhouding voor een termijn van 10 jaar van woonwagencentrum Altenaweg te Waalwijk (in ieder geval tot 1 juli 2014) èn**
- 2. Realisering van de uitbreiding met 6 standplaatsen elders, te weten in het noordelijke gedeelte van het Hoefsvengebied**

Argumenten voor keuze (B 1 + 2) zijn:

- de keuze anticipeert op wijzigingen van eigen lokaal, provinciaal of rijksbeleid;
- dit is, zij het op de genoemde termijn, conform het door de raad (en provincie) vastgestelde beleid om wonen en werken op bedrijventerreinen te scheiden;
- de huidige locatie komt op termijn van 10 jaar vrij en kan benut worden als bedrijfslocatie;
- de keuze levert na de termijn van 10 jaar geen hinder meer op voor ontwikkeling (dus meeropbrengsten voor exploitatie) van Haven VIII;
- een uitbreiding met 6 standplaatsen in het Hoefsvengebied voldoet aan de spreidingsgedachte;
- de instandhouding van de huidige locatie voldoet voor genoemde termijn aan de spreidingsgedachte;
- de keuze geeft voor een termijn van 10 jaar zekerheid en rust aan de huidige bewoners;

Aandachtspunten bij keuze (B 1 + 2):

- de keuze voldoet niet helemaal aan de voorkeur van de bewoners;
- de kosten van verplaatsing van de huidige locatie na de termijn van 10 jaar èn van de realisering van de uitbreiding met 6 standplaatsen in het Hoefsvengebied dienen gerelateerd te worden aan toekomstige opbrengsten huidige locatie èn te verwachten meeropbrengsten exploitatie Haven VIII. Hierbij dienen te zijner tijd ook de kosten van verplaatsing van de huidige bedrijfslocatie van de bewoners van de Altenaweg naar elders te worden meegenomen

Toelichting Hoefsvengebied (B2)

Gekozen is voor een nieuwe woonwagenlocatie van 6 standplaatsen in het Hoefsvengebied. Voor dit gebied is onlangs de ‘Startnotitie toekomstige ontwikkeling Hoefsvengebied’ opgesteld. Het betreft een groengebied waarin onder andere een surfplas, een schaatsvijver, een zwembad en een park zijn gelegen. Vanuit de spreidingsgedachte is dit een prima locatie. Ook hier zal (op vergelijkbare wijze als onder A. omschreven) nader onderzoek moeten plaatsvinden, aangevuld met onderzoek naar een goede stedenbouwkundige en landschappelijk inpassing. De keuze dient in de uitwerking van genoemde startnotitie te worden meegenomen.

C. Reservelocaties

Wanneer om welke reden dan ook bovenstaande locaties niet haalbaar blijken te zijn, gelden als reservelocaties:

1. Voor de korte/middellange termijn: de locatie ten oosten van de Korte Nieuwstraat aan de Zuidhollandsedijk. De locatie ten oosten van de Korte Nieuwstraat betreft een weiland, gelegen tussen de bebouwingslinten Heistraat en Zuidhollandsedijk. Door de ligging tussen twee linten is hier sprake van een duidelijke kernrandzone. Zowel ten noorden als ten zuiden van de locatie bevindt zich bebouwing. De locatie betreft een redelijk open gebied, met her en der bomen, die goed ontsloten kan worden op de Zuidhollandsedijk. Wel zal de woonwagenlocatie een goede afscherming met groen dienen te krijgen. Omdat de locatie gelegen is in een molenbiotoop (*de molen staat in de gemeente Loon op Zand ten zuiden van de Zuidhollandsedijk*) moet nagegaan worden welke beperkingen die oplevert voor woningbouw. Gevoeglijk kan worden aangenomen dat binnen de biotoop geen bebouwing hoger dan ± 3 meter opgericht mag worden. Er zijn in het geldende 'Waalwijkse' bestemmingplan echter geen beperkingen dienaangaande opgenomen. Ook hier zal (op vergelijkbare wijze als onder A. omschreven) nader onderzoek moeten plaatsvinden.

2. Voor de lange termijn: een tweede woonwagencentrum op Landgoed Driessen

Het lijkt niet onverstandig om ook voor de lange termijn ruimte te reserveren voor een (tweede) woonwagencentrum in een latere ontwikkelingsfase van Landgoed Driessen. In eerste instantie als reservelocatie wanneer bovengenoemde locaties of alternatieven op korte of middellange termijn niet gerealiseerd kunnen worden. In tweede instantie met het oog op de mogelijke opheffing van het huidige woonwagencentrum Altenaweg na de termijn van 10 jaar.

Extra stedenbouwkundige aandachtspunten bij nieuwe woonwagenlocaties:

- Per locatie moet vastgesteld worden welke beeldkwaliteit nagestreefd wordt. Hierbij moet gedacht worden aan zowel de vorm van de woonvoorzieningen (reguliere wagens of andere woonvormen zoals 'woonwagenwoningen' of chalets) als de inrichting van de ruimte daar omheen.
- De intentie is om een goede balans te vinden tussen op zichzelf staande woonwagencentra en integratie hiervan in de woonomgeving. Uitgangspunt hierbij is om de overgang tussen standplaatsen en openbaar gebied duidelijk en duurzaam af te bakenen zonder dat het centrum geheel uit het zicht verdwijnt. Hierbij kan bijvoorbeeld gedacht worden aan een halfhoge afscheiding, een taludje, beplanting of een combinatie hiervan. Geheel afschermen van de standplaatsen is niet wenselijk met het oog op zowel de sociale veiligheid als de woonkwaliteit voor de woonwagengewoners

Beleidsvoornemen IV

De gemeente Waalwijk zal met structurele oplossingen komen ten aanzien van de huidige "illegale" situaties en het tekort aan standplaatsen. Een evenwichtige spreiding van standplaatsen binnen de gemeente is hierbij uitgangspunt.

HOOFDSTUK IV

TOEWIJZINGSMODELLEN

Toewijzing van standplaatsen

In het kader van de toewijzing van standplaatsen kan worden gekozen voor een drietal modellen:

- toewijzing op basis van een wachtlijst;
- toewijzing via het aanbodmodel;
- toewijzing via het coöptatiemodel.

Aan deze modellen zijn voor- en nadelen verbonden die wij hieronder op een rijtje hebben gezet.

4.1. Toewijzing op basis van een wachtlijst

Voordelen:

- objectieve, transparante en eenvoudige procedure die niet voor tweërlei uitleg vatbaar is, nl. inschrijvingsduur;
- bij eventuele toepassing van de hardheidsclausule kan een objectief onderzoek (i.v.m. urgentie) van bijvoorbeeld de GGD aan ten grondslag worden gelegd;
- eenieder weet waar hij/zij aan toe is. Dat geldt natuurlijk in de eerste plaats voor de bewoners zelf.

Nadelen:

- een standplaatszoekende die op basis van de wachtlijst als eerste voor een vrijgekomen standplaats in aanmerking komt, kan op een bepaald centrum om uiteenlopende redenen niet welkom zijn. In de praktijk blijkt dit regelmatig voor te komen, hetgeen tot spanningen op het centrum leidt;
- bewoners willen graag in familieverband wonen terwijl de wachtlijst uitgaat van vrijkomende standplaatsen in relatie tot inschrijvingsduur.
- Er kunnen zich sociaal-maatschappelijke omstandigheden voordoen die toewijzing aan een ander dan hij/zij die 'toevallig' bovenaan de lijst staat, rechtvaardigen.

4.2. Toewijzing op basis van het coöptatiesysteem

Toewijzing van standplaatsen op voorspraak van de huidige bewoners.

Voordelen:

- de persoon die de standplaats krijgt toegewezen wordt op het centrum geaccepteerd waardoor spanningen worden voorkomen;
- voorkomen wordt dat de formele procedure (bijv. toewijzing o.b.v. wachtlijst) wordt gefrustreerd door dreiging met geweld richting potentiële gegadigden;
- houdt rekening met de plaatselijke situatie.

Nadelen:

- toewijzing vindt niet plaats o.g.v. de duur van inschrijving. Dit betekent dat iemand die reeds geruime tijd op een standplaats wacht alsnog achter het net kan vissen;
- er liggen geen objectieve criteria aan ten grondslag;

- de bewoners nemen als het ware de (regie)rol van de lokale overheid over als verantwoordelijke instantie voor een (rechtvaardige) verdeling van woonruimte; dat past niet direct in de normalisatie- en integratiegedachte;
- doordat bewoners standplaatsen claimen c.q. reserveren, met name voor aanwas vanuit eigen familie, kunnen er situaties ontstaan waarbij sprake is van (langdurige) leegstand.

4.3. Toewijzing op basis van het aanbodmodel

Voordelen:

- toewijzing middels objectieve, transparante procedure;
- standplaatszoekende krijgt in principe een hem/haar passend aanbod. Hij/zij moet immers op eigen initiatief reageren op vrijkomende standplaats.

Nadelen:

- procedure vraagt meer initiatief van standplaatszoekende (vanuit de optiek van woonwagengedachten wordt dit vaak als negatief ervaren);
- informatieverstrekking, bijvoorbeeld in de vorm van een huis-aan-huis verschijnend weekblad, laat vaak te wensen over;
- afhankelijk van te hanteren criteria kan eenzelfde situatie ontstaan als bij het wachtlijstmodel (nl. bedreigingen richting een ongewenste kandidaat en spanningen op het centrum).

Beleidsvoornemen V

Binnen de gemeente Waalwijk wordt gekozen voor een combinatie van de modellen 4.1/4.2 dat wil zeggen: de toewijzing van standplaatsen via het wachtlijstmodel, rekening houdend met de specifieke bewonerssituatie op een centrum.

HOOFDSTUK V

HURBELEID

5.1. Huurinning: huurcontracten

Huurovereenkomst (naar privaatrecht)

De achterliggende filosofie van de intrekking van de Woonwagewet is dat voor de woonwagewoaners zoveel als mogelijk een privaatrechtelijke relatie ontstaat tussen de verhuurder en de huurder. Momenteel is de verhuurder in veel gevallen nog de gemeente, in de toekomst zal dat de woningbouwcorporatie (moeten) worden.

Woningcorporaties hebben geen publiekrechtelijke bevoegdheden en zullen de onderlinge relatie in privaatrechtelijke zin moeten regelen. De huurrelatie komt dan tot uitdrukking in een **privaatrechtelijke (huur-)overeenkomst** voor de woonwagenstandplaats mét of zonder woonwagen. Dit is overigens nu ook al zo, want in de meeste Nederlandse gemeenten worden de standplaatsen en/of de woonwagens **verhuurd**. Dit houdt automatisch in dat zowel voor de verhuurder als voor de huurder (in dit geval de woonwagewoaner) de huurbepalingen volgens de overeenkomst en het Burgerlijk Wetboek gelden.

Bij niet of onvoldoende nakoming van de huurverplichtingen zijn derhalve de dwang- en sanctiemaatregelen naar burgerlijk recht van toepassing. Meer in het bijzonder zijn van toepassing de artikelen 212 tot en met 231 van boek 7 van het Burgerlijk Wetboek inzake het huurrecht. Andere van belang zijnde bepalingen zijn de artikel 308 en volgende van boek 3 van het Burgerlijk Wetboek inzake de verjaring van rechtsvorderingen.

Rechtsvorderingen tot betaling van huren verjaren door verloop van vijf jaren na aanvang van de dag, volgende op die waarop de vordering opeisbaar is geworden. Naar privaatrecht (Kantonrechter) kan betaling van de huurachterstanden, ontbinding van de huurovereenkomst, ontruiming van het gehuurde en betaling van alle gemaakte kosten worden gevorderd. Overigens blijkt uit de jurisprudentie dat dit een lange en met veel waarborgen omklede rechtsgang is.

In het kader van de vordering door de verhuurder is de bewijslast vaak een "struikelblok". In het algemeen is hiermede zeer veel tijd gemoeid. Overigens vaak terecht, want het kan niet zo zijn dat bij iedere overtreding van het contract zomaar ontbinding kan worden gevraagd en/of verleend.

5.2. Huurovereenkomsten, huurachterstanden en huurincasso

Huurovereenkomsten

Altenaweg

Voor alle 6 de standplaatsen zijn huurovereenkomsten afgesloten.

Orteliuslaan

Voor alle 6 de standplaatsen zijn huurovereenkomsten afgesloten.

Schoutstraat

Voor alle 3 de standplaatsen zijn huurovereenkomsten afgesloten.

Huurachterstanden

De gemeente Waalwijk heeft de verantwoordelijkheid ten aanzien van de (maandelijke) huurinning en mogelijk bestaande huurachterstanden. Incasso van huur (achterstanden) zal ook in de toekomst voor de gemeente Waalwijk de hoogste prioriteit hebben.

Belangrijk hierin is te vermelden dat er binnen de gemeente Waalwijk, reeds een aantal jaren, sprake is van minimale huurachterstanden.

Uitgangspunt 2

- a. Innemen van standplaatsen geschiedt slechts op voorwaarde dat vooraf een getekende huurovereenkomst is afgesloten;
- b. De gemeente Waalwijk zal bij het optreden van huurachterstanden direct de betrokken bewoner tweemaal schriftelijk een aanmaning sturen en vervolgens overgaan tot het inschakelen van een gerechtsdeurwaarder.

5.3. Verkoop/verhuur/huurkoop van standplaatsen

De gemeente Waalwijk voert op dit moment geen actief beleid ten aanzien van het verkopen van huurstandplaatsen aan de bewoners.

Bij het formuleren van beleid rondom mogelijke verkoop van standplaatsen, spelen voor een gemeente de volgende factoren in ieder geval een rol:

- vermindering van de financiële risico's;
- grotere betrokkenheid van de doelgroep bij hun eigen woon- en leefomgeving;
- het stimuleren van het eigen woningbezit;
- de bereidheid tot kopen;
- de mate van beheersbaarheid na verkoop;
- de handhavingmogelijkheden;
- verhuur- mogelijkheden c.q. consequenties op de langere termijn;
- gesteldheid van de bodem (schone-grondverklaringen).

Verkoop

Voordelen:

- geen onderhoudskosten gemeente;
- geen (dan wel minder) exploitatielasten gemeente;
- verantwoordelijkheidsgevoel van de bewoner voor zijn woning en woonomgeving neemt toe;
- bevordering eigen woningbezit ook onder woonwagengewoners;
- verbetering woon- en leefomgeving;
- vanuit normalisatie- en integratiegedachte aanbevelenswaardig;
- sluit aan bij vraag van bewoners.

Nadelen:

- het beheer van de locatie kan bemoeilijkt worden, beheerder wordt mogelijk niet toegelaten op eigen bezit (standplaats);
- ontstaan van eigen koninkrijkjes;
- verantwoordelijkheid gemeente t.a.v. bouwregelgeving en beheer openbare ruimte wijzigt niet; dus handhaving;
- niet iedereen kan kopen, immers veelal sociale huurders;
- verkoop van standplaatsen, versnipperd over een locatie, kan de overdracht naar de corporatie in de weg staan;
- verkoop van standplaatsen belemmert mogelijk de doorstroming.

Verhuur**Voordelen:**

- er is sprake van een grote groep sociale huurders die een standplaats of woonwagen niet kunnen kopen;
- centrum beter beheersbaar.

Nadelen:

- mogelijke exploitatietekorten voor gemeente;
- woonwagenbewoners blijven (t.a.v. standplaatsen) afhankelijk van de overheid (geen bevordering eigen woningbezit);
- mogelijk slechter bewonersgedrag dan bij eigen bezit.

Huurkoop* (* juridische eigendomsoverdracht over het algemeen na ca. 13 – 15 jaar)**Voordelen:**

- het onderhoud is vanaf afsluiten overeenkomst voor bewoner, derhalve geen onderhoudskosten gemeente;
- bevordering eigen woningbezit;
- mogelijk beter bewonersgedrag;
- is een optie indien de bewoner zelf door omstandigheden geen geldverstrekker kan vinden.

Nadelen:

- in geval de bewoner niet of niet voldoende betaalt ontstaat een ingewikkelde juridische verhouding (voor welk deel is de bewoner eigenaar ?);
- indien bewoner niet meer betaalt en de standplaats en/of woonwagen verlaat, ontstaat een ingewikkelde juridische verhouding (voor welk deel is de bewoner eigenaar ?);
- de praktijk leert dat woningcorporaties geen voorstander zijn van huurkoopconstructies;
- niet overdraagbaar aan de corporatie(s).

Zoals reeds eerder aangegeven heeft de gemeente Waalwijk een beleid waarin alleen sprake is van het ter beschikking stellen van standplaatsen. Naar aanleiding van een mogelijke overdracht van standplaatsen aan de woningcorporatie zal bezien worden of het mogelijk, en wenselijk wordt geacht om huurwoonwagens te huur of in de vorm van huurkoop aan te bieden.

Beleidsvoornemen VI

De gemeente Waalwijk zal gelet op de vermelde nadelen niet overgaan tot de verkoop van standplaatsen aan de zittende bewoners.

5.4. Huurprijsvaststelling

Algemeen beleid

Vaststelling van huurprijzen voor standplaatsen en/of woonwagens heeft in het verleden altijd in relatie gestaan met subsidieverstrekingen en wet- en regelgeving op dit gebied.

De bruteringsregeling en het verdwijnen c.q. verminderen van subsidiemogelijkheden en niet op de laatste plaats de overdracht van centra aan woningcorporaties heeft er toe geleid dat veel gemeenten de laatste jaren tot een andere systematiek van huurprijsberekening zijn overgegaan, namelijk een puntentelling op basis van het Woningwaarderingssysteem.

Consequentie van deze keuze is dat aanvangshuren van nieuwe huurwoningen en standplaatsen aanmerkelijk hoger zijn ten opzichte van huurprijzen die tot stand zijn gekomen op basis van de voormalige BWS-regelgeving (vooraf vastgestelde maximale aanvangshuur). Naast de puntenwaarderingssystematiek komt het ook nog steeds voor dat door gemeenten de huurprijs op basis van een exploitatieberekening wordt vastgesteld.

Belangrijke factoren waarmee bij de huurprijsbepaling rekening wordt gehouden:

- de huidige huurprijs;
- actuele wet- en regelgeving op het gebied van huurprijsvaststelling;
- het huurprijzenbeleid van de gemeente en eventueel de corporatie(s);
- het passendheids criterium (evenwichtige verhouding: inkomen - huurprijs).

Ten aanzien van bestaande standplaatsen is de gemeente gebonden aan de bestaande huurprijs. Deze is op basis van de op dat moment gehanteerde systematiek van huurprijsvaststelling vastgesteld. Deze huurprijs kan zich dan ook uitsluitend op basis van de geldende wet- en regelgeving en huurprijzenbeleid ontwikkelen. Het is derhalve niet toegestaan om de huurprijs substantieel te laten toenemen omdat op basis van de 'nieuwe' berekeningmethode de huurprijs eigenlijk hoger zou moeten zijn.

Ten aanzien van nieuwe standplaatsen dient de bestaande systematiek tot huurprijsvaststelling te worden heroverwogen. De subsidieregelingen op basis waarvan in het verleden de huurprijs werd vastgesteld gelden niet meer. In dat kader kan het vaststellen van de huur van een standplaats en woonwagengedrag op basis van een exploitatieberekening dan wel het puntenwaarderingssysteem. In het eerste geval worden de baten en lasten tegen elkaar afgezet met in achtname van een redelijke exploitatietermijn, waaruit vervolgens een huurprijs volgt. In het tweede geval is o.a. het voorzieningspakket, de kwaliteit daarvan en de afmetingen maatgevend voor de totstandkoming van de huurprijs. Tevens is er sprake van duidelijke criteria (Besluit huurprijzen woonruimte). Ten aanzien van beide berekeningswijzen zijn diverse voor- en nadelen te noemen, welke hierna zijn aangegeven.

Exploitatieberekening

Voordelen:

- huurwoonwagens en standplaatsen zijn kostendekkend te exploiteren.

Nadelen:

- de huurprijs kan afhankelijk worden van het investeringsbedrag;
- het is doorgaans niet goed mogelijk een objectieve vergelijking van huurprijzen te maken;
- de huurprijsbepaling op basis van exploitatie kan leiden tot een te hoge huurprijs hetgeen vervolgens door de huurcommissie als niet redelijk kan worden aangemerkt;
- woningcorporaties bepalen op basis van het Besluit huurprijzen woonruimte de huurprijs;
- kan de overdracht van standplaatsen en huurwoonwagens naar (een) woningcorporatie(s) in de weg staan.

Puntenwaarderingstelsel

Voordelen:

- een objectieve en transparante berekening van de huurprijs;
- kan onderlegger zijn voor het te voeren huurprijsbeleid, nl. percentage van de max. huurprijs;
- woningcorporaties hanteren deze methode doorgaans (uniformiteit);
- deze uniformiteit is, bij eventuele overdracht, een bruikbaar vertrekpunt.

Nadeel:

- in veel gevallen niet exploitatiedekkend, leidt uiteindelijk tot nadelig saldo in de exploitatie.

Beleidsvoornemen VII

De gemeente heeft het beleid inzake de te voeren huurprijsvaststelling reeds afgestemd op het Besluit Huurprijzen Woonruimte (puntenwaarderingstelsel).

HOOFDSTUK VI

HET ONDERHOUDSBELEID

6.1. Onderhoud standplaatsen

In het kader van de eigendomsoverdracht is het van belang dat er ten aanzien van het onderhoud een zgn. ‘nulsituatie’ ontstaat. Dit betekent er op het moment van overdracht geen achterstallig onderhoud mag zijn en de onderhoudstoestand van de over te dragen objecten niet anders is dan de situatie van de overige verhuurobjecten van de woningcorporatie. Het onderhoud bestaat uit: planmatig onderhoud en mutatie- en klachtenonderhoud.

6.2. Planmatig onderhoud

Door het opstellen van een meerjarenonderhoudsplanning (de zgn. MOP) wordt inzichtelijk wat er over een langere periode, bijvoorbeeld 5- of 10 jaar of voor de hele exploitatieperiode van de huurobjecten, aan planmatig onderhoud moet worden uitgevoerd en wat de kosten daarvan zullen bedragen. Het is van grootste belang een MOP ieder jaar te actualiseren. Het uitvoeren van planmatig onderhoud op basis van een MOP komt tevens de levensduur van de standplaats en/of huurwoonwagen ten goede. Verder kan met de MOP in de hand de gegrondheid van eventuele klachten van bewoners zoals bijvoorbeeld het onderhoud aan de standplaatsen, de units, huurwoonwagens e.d. worden beoordeeld.

Het is derhalve aan te raden een nieuwe MOP op te (laten) stellen. Deze MOP dient vervolgens door beide partijen (gemeente en woningbouwvereniging) geaccordeerd te worden, waarbij afgesproken wordt dat er sprake is van een nulsituatie wanneer al het in deze MOP opgenomen onderhoud op het moment van overdracht adequaat is uitgevoerd.

6.3. Klachten en mutatieonderhoud

Naast het planmatig onderhoud is er sprake van klachten- en mutatieonderhoud. Onder mutatieonderhoud wordt verstaan het inspecteren en herstellen van mankementen aan de standplaatsen inclusief bergingen/units bij vertrek en wederverhuur.

Onder klachtenonderhoud wordt verstaan het herstellen/verhelpen van mankementen welke voor rekening van verhuurder zijn aan de woonwagenstandplaatsen, de bergingen annex sanitaire units op basis van ontvangen klachten van huurders.

Uitgangspunt 3

De gemeente Waalwijk heeft voor alle standplaatsen een meerjarenonderhoudsplanning laten opstellen welke noodzakelijk is voor het planmatig onderhoud, met als consequentie dat daarvoor in de begroting gelden dienen te worden gereserveerd.

HOOFDSTUK VII

HET EIGENDOMSOVERDRACHT

7.1. Het realiseren van de eigendomsoverdracht

Ondanks het van Rijkswegge geuite streven om te komen tot overdracht van beheer of eigendom van standplaatsen en huurwoonwagens aan de woningcorporaties en alle daartoe gecreëerde kaders, is het aantal standplaatsen dat in eigendom of beheer aan woningcorporaties is overgedragen, gering. De staatssecretaris van VROM heeft dit in 2001 in een brief aan de voorzitter van de Tweede Kamer gesignaleerd.

In Waalwijk heeft de gemeente reeds in een eerdere fase kenbaar gemaakt de woonwagenlocaties aan de over te willen dragen aan de in de gemeente werkzame woningcorporaties. De corporaties hebben op hun beurt aangegeven in principe mee te willen werken aan de eigendomsoverdracht van de woonwagenlocaties, maar wel binnen een aantal randvoorwaarden.

Zo is er door de corporaties aangegeven dat er echter slechts sprake kan zijn van eigendomsoverdracht indien er sprake is van een 'genormaliseerde' situatie.

Hoofduitgangspunten daarin zijn:

- inzicht in het huurincassobeleid en het betalingsgedrag;
- richtlijnen voor openbare orde en handhaving;
- een adequate onderhoudssituatie;
- inzicht in de toekomstige situatie per centrum (toewijzingsbeleid, natuurlijke aanwas).

Dit betekent, dat er praktisch gezien sprake moet zijn van:

- een normaal overleg tussen verhuurder en huurder;
- een normale situatie ten aanzien van openbare orde en handhaving;
- een goede onderhoudssituatie van standplaatsen, voorzieningen gebouwen en openbare ruimten;
- een normaal betalingsgedrag en huurincassobeleid.

Echter, ook als de gemeente geen eigenaar meer is van de standplaatsen en huurwoonwagens behoudt zij een belangrijke overheidstaak zoals bijvoorbeeld:

- het vaststellen van bestemmingsplannen;
- het vaststellen van de behoefte aan woonvormen;
- het handhaven van de openbare orde;
- bouw- en woningtoezicht;
- beheer en onderhoud openbare ruimte en huisvuilverwerking;
- scholing en werkgelegenheid.

Beleidsvoornemen VIII

Het beleid van de gemeente Waalwijk is er op gericht om, in juridische zin, te komen tot de overdracht van de standplaatsen van gemeente aan de woningcorporatie(s). Waarbij het

uitgangspunt is om de nieuwe locatie “Landgoed Driessen” bij aanvang overgedragen te hebben aan de woningcorporatie en de overige bestaande centra gefaseerd over te dragen.

HOOFDSTUK VIII

8.1. Beleidsuitgangspunten gemeente Waalwijk (gecomprimeerd)

Uitgangspunt 1

De intrekking van de Woonwagenwet heeft voor de formele rol van de gemeente Waalwijk, als eerstverantwoordelijke instantie voor het lokale volkshuisvestingsbeleid, geen wezenlijke verandering tot gevolg. De gemeente is en blijft verantwoordelijk voor het lokale volkshuisvestingsbeleid en de uitvoering daarvan dient in samenwerking met de corporatie gestalte te krijgen.

Uitgangspunt 2

- a. Innemen van standplaatsen geschiedt slechts op voorwaarde dat vooraf een getekende huurovereenkomst is afgesloten;**
- b. De gemeente Waalwijk zal bij het optreden van huurachterstanden direct de betrokken bewoner tweemaal schriftelijk een aanmaning sturen en vervolgens overgaan tot het inschakelen van een gerechtsdeurwaarder.**

Uitgangspunt 3

De gemeente Waalwijk heeft voor alle standplaatsen een meerjarenonderhoudsplanning laten opstellen welke noodzakelijk is voor het planmatig onderhoud, met als consequentie dat daarvoor in de begroting gelden dienen te worden gereserveerd.

8.2. Beleidsvoornemens gemeente Waalwijk (gecomprimeerd)

Beleidsvoornemen I

De gemeente zal specifiek woonwagenebeleid ontwikkelen om te komen tot een daadwerkelijk normalisatieproces. De centrale thema's hierbij zijn, het verzorgen van een adequate woonomgeving voor bewoners en omwonenden, het reguleren van de "gevoeligheden" op de centra en in de buurt, en het uitvoeren van een doelgericht handhavingsbeleid.

Beleidsvoornemen II

- a. De overdracht van woonwagencentra aan de corporatie(s) kan pas gestalte krijgen als er sprake is van een "genormaliseerde situatie", zowel qua onderhoud, huisvesting, handhaving en betalingsgedrag.*
- b. De gemeente zal met de corporatie(s) gezamenlijke intenties op het gebied van woonwagenezorg door middel van (prestatie)overeenkomsten concretiseren.*

Beleidsvoornemen III

De gemeente zal de uitvoering van het woonwagenebeleid combineren met het voeren van een stringent handhavingsbeleid.

Beleidsvoornemen IV

*De gemeente Waalwijk zal met structurele oplossingen komen ten aanzien van de huidige "illegale" situaties en het tekort aan standplaatsen.
Een evenwichtige spreiding van standplaatsen binnen de gemeente is hierbij uitgangspunt.*

Beleidsvoornemen V

Binnen de gemeente Waalwijk wordt gekozen voor een combinatie van de modellen 4.1/4.2 dat wil zeggen: de toewijzing van standplaatsen via het wachtlijstmodel, rekening houdend met de specifieke bewonerssituatie op een centrum.

Beleidsvoornemen VI

De gemeente Waalwijk zal gelet op de vermelde nadelen niet overgaan tot de verkoop van standplaatsen aan de zittende bewoners.

Beleidsvoornemen VII

De gemeente heeft het beleid inzake de te voeren huurprijsvaststelling reeds afgestemd op het Besluit Huurprijzen Woonruimte (puntenwaarderingsstelsel).

Beleidsvoornemen VIII

Het beleid van de gemeente Waalwijk is er op gericht om, in juridische zin, te komen tot de overdracht van de standplaatsen van gemeente aan de woningcorporatie(s). Waarbij het uitgangspunt is om de nieuwe locatie "Landgoed Driessen" bij aanvang overgedragen te hebben en de overige bestaande centra gefaseerd over te dragen.