

# Nota B en W

Portefeuille M. Rietdijk
Auteur Mr. ing J.H.L.M. de Dood
Telefoon 5113718
SO/V&T Reg.nr. SO/WON/2004/64
Bijlage A en B kopiëren
B&W-besluit

A

## Onderwerp

Nota Woonwagenbeleid Haarlem 2004-2008

### Korte inhoud

In Haarlem zijn momenteel tien woonwagenlocaties met in totaal 83 reguliere standplaatsen. Daarnaast is er nog één locatie waarop zeven woonwagens staan met een ontheffing op grond van artikel 10 van de Woonwagenwet (Wow). Voorliggende nota heeft als doel om aan de hand van een beschrijving en analyse van de huidige situatie het beleid voor wonen in woonwagens in Haarlem vast te leggen.

Met de intrekking van de Woonwagenwet op 1 maart 1999 is een belangrijke stap gezet in het normalisatieproces, dat enkele jaren daarvoor door het Rijk is ingezet. Deze nota vormt voor Haarlem een afronding van het normalisatieproces van het gemeentelijk woonwagenbeleid.

Met de intrekking van de Woonwagenwet is de formele rol van de gemeente niet wezenlijk veranderd. Zij was en is verantwoordelijk voor de opstelling van het plaatselijke beleid. In deze nota wordt dat plaatselijke beleid vastgelegd. Voor een deel is dat reeds bestaand beleid, voor een deel ook nieuw. De gemeente heeft een belangrijke taak op het gebied van huisvesting, ook voor standplaatsen en woonwagens.

De uitvoering van het beleid wordt grotendeels gelegd bij de corporaties. Deze gaan zich bezighouden met de realisatie van standplaatsen (gezamenlijk met de gemeente) en het beheer en de verhuur van de standplaatsen. De opstelling van toewijzingsregels, het opstellen en vaststellen van bestemmingsplannen, de uitvoering van het handhavingsbeleid en het beheer en onderhoud van de openbare ruimte blijft een taak van de gemeente.

De gemeente moet daarbij duidelijk maken wat zij verwacht van de corporatie en daarover overleg plegen. Daarom wordt hierover in de prestatie-afspraken met de corporaties expliciet aandacht besteed.

### Hoofdonderwerpen nota

Deze nota bevat de volgende hoofdonderwerpen:

- het normalisatieproces voor wat betreft het sociaal beleid en de handhaving;
- de stand van zaken met betrekking tot de woonwagencentra;
- de behoefte aan standplaatsen;
- de realisatie van nieuwe standplaatsen en de toewijzing daarvan;
- het beheer van standplaatsen.

### **Voorstel:**

1. Akkoord gaan met de inhoud van de nota en de volgende in de nota opgenomen actiepunten.
2. Wat betreft de aanleg van de nieuwe standplaatsen akkoord te gaan met het volgende (zoals in de nota opgenomen):  
Tot 2008 de aanleg van nieuwe standplaatsen te beperken tot:
  - a. de uitbreiding aan de Oorkondelaan;
  - b. een deel van de vervanging van de 7 tijdelijke standplaatsen op het Waarderveld en de uitbreidingen conform het bestemmingsplan Woonwagenlocaties, welk deel in overleg met de woningcorporaties wordt vastgesteld conform een nog op te stellen en te zijner tijd aan de raad voor te leggen plan inclusief kredietaanvraag.
3. De nieuwe elementen in deze nota voor te leggen aan de raad ter besluitvorming (zie bijlage B).

---

### **Besluit van het college van burgemeester en wethouders**

1. Akkoord: Woonwagenbeleid volgens bijlage A
2. Akkoord: Actiepunten in bijlage A
3. Akkoord: Verzoek om advies over bijlage A en B aan de commissie Stedelijke Ontwikkeling.
4. Akkoord: Voorlegging van bijlage B aan de raad ter besluitvorming.
5. Communicatieparagraaf: Publicatie in de stadskrant; Persbericht naar de lokale pers. Ter inzagelegging gedurende 4 weken.

---

---

# Nota

# Woonwagengebeleid

# 2004-2008

vastgesteld februari 2004

---

	<b>PAGINA</b>
<b>INLEIDING</b>	<b>2</b>
<b>1. ALLEMAAL HAARLEMMERS</b>	<b>3</b>
1.1. Sociaal beleid	4
1.2. Handhaving	6
<b>2. LANDELIJK BELEID EN WETTELIJKE KADERS</b>	
2.1 Landelijk beleid	7
2.2 Wettelijke kaders	8
<b>3. STAND VAN ZAKEN LANDELIJK EN IN HAARLEM</b>	
3.1. Landelijk tekort standplaatsen	9
3.2. Stand van zaken in Haarlem	10
<b>4. BEHOEFTE EN WENSEN VAN WOONWAGENBEWONERS</b>	
4.1. Woonwensen van woonwagenbewoners	11
4.2. Behoeftte aan standplaatsen in Haarlem	12
<b>5. HAARLEMS BELEID STANDPLAATSEN 2004-2008</b>	
5.1. Nieuwe standplaatsen	15
5.2. Beheer van standplaatsen	17
5.3. Eigendom van standplaatsen	18
<b>6. CONCLUSIE EN ACTIEPUNTEN</b>	
6.1. Conclusie	19
6.2. Actiepunten gemeente Haarlem	20

---

## INLEIDING

In Haarlem zijn momenteel 10 woonwagenlocaties met in totaal 83 reguliere standplaatsen. Daarnaast is er nog 1 locatie waarop 7 woonwagens staan op grond van artikel 10 van de Woonwagenwet (Wow). Dat laatste houdt in dat de bewoners van deze woonwagens niet op een officiële standplaats staan, maar op grond van artikel 10 Wow ontheffing hebben gekregen om daar te mogen staan.

Voorliggende nota heeft als doel om aan de hand van een beschrijving en analyse van de huidige situatie het beleid voor wonen in woonwagens in Haarlem vast te leggen.

### Normalisatieproces

De Woonwagenwet is per 1 maart 1999 ingetrokken. De reden daarvoor was dat het Rijk het niet langer noodzakelijk achtte om voor deze doelgroep een aparte wettelijke status te regelen. Al enkele jaren voor de intrekking was het beleid gericht op normalisatie van deze woonvorm. Met de intrekking van de Woonwagenwet is een belangrijke stap gezet in het normalisatieproces. Deze nota vormt voor Haarlem een afronding van het normalisatieproces van het gemeentelijk woonwagenbeleid.

### Taakverdeling

Met de intrekking van de Woonwagenwet is de formele rol van de gemeente niet wezenlijk veranderd. Zij was en is verantwoordelijk voor de opstelling van het plaatselijke beleid. In deze nota wordt dat plaatselijke beleid vastgelegd. Voor een deel is dat reeds bestaand beleid, voor een deel ook nieuw. De gemeente heeft een belangrijke taak op het gebied van huisvesting, ook als zij geen eigenaar is van de woonruimte. Dat geldt dus ook voor standplaatsen en woonwagens. De gemeente is te allen tijde verantwoordelijk voor het volkshuisvestingsbeleid, zoals de toewijzing als sprake is van schaarste, het bepalen van de behoefte aan nieuwe centra en de subsidiering.

De uitvoering van het beleid wordt grotendeels gelegd bij de corporaties. Deze gaan zich bezighouden met de realisatie van standplaatsen (gezamenlijk met de gemeente), die door de gemeente ruimtelijk mogelijk worden gemaakt, het beheer en de verhuur van de standplaatsen. De opstelling van toewijzingsregels, het opstellen en vaststellen van bestemmingsplannen, de uitvoering van het handhavingsbeleid en het beheer en onderhoud van de openbare ruimte blijft een taak van de gemeente.

De gemeente moet daarbij duidelijk maken wat zij verwacht van de corporatie en daarover overleg plegen. Daarom wordt hierover in de gesprekken met de corporaties en in de prestatie-afspraken met de corporaties wordt expliciet aandacht besteed aan de woonwagens en standplaatsen.

### Hoofdonderwerpen nota

Deze nota bevat de volgende hoofdonderwerpen:

- het normalisatieproces voor wat betreft het sociaal beleid en de handhaving;
- de stand van zaken met betrekking tot de woonwagencentra;
- de behoefte aan standplaatsen;
- de realisatie van nieuwe standplaatsen en de toewijzing daarvan;
- het beheer van standplaatsen.

## **1. ALLEMAAL HAARLEMMERS**

In het kader van het normalisatieproces is het de bedoeling dat er geen specifiek beleid voor woonwagenebewoners meer wordt gemaakt. Het beleid met betrekking tot het wonen in woonwagens wordt na deze nota geïntegreerd in het totale volkshuisvestingsbeleid. Dat betekent dat de behoefte aan standplaatsen en de stand van zaken met betrekking tot de standplaatsen onderdeel wordt van de beleidsnota's die betrekking hebben op volkshuisvesting; de realisatie van nieuwe standplaatsen moet meegenomen worden in projecten; de toewijzing van standplaatsen is onderdeel van het woonruimtebeleid en het beleid inzake beheer van standplaatsen wordt onderdeel van het convenant met de corporaties. Het normalisatieproces is ook volop aan de gang in het sociaal beleid en in het handhavingsbeleid. De woonwagenebewoners vormen geen aparte doelgroep meer voor het sociaal beleid of voor handhaving. Voor hen geldt hetzelfde beleid als voor alle andere Haarlemmers.

In deze paragraaf wordt de stand van zaken van dit proces voor het sociaal beleid en voor handhaving kort neergezet. Hieruit wordt duidelijk dat dit proces zijn afronding nadert en dat het niet langer noodzakelijk is om apart beleid voor woonwagenebewoners te maken.

De reden dat er op dit moment voor woonwagenebewoners nog wel een aparte nota is gemaakt, is dat er op volkshuisvestelijk terrein als gevolg van de intrekking van de Woonwagenwet specifieke ontwikkelingen zijn. Deze ontwikkelingen geven aanleiding om op dit moment een aparte nota te maken. Daarnaast dient deze nota ter afronding van het normalisatieproces voor zover het beleidsontwikkeling en –vaststelling betreft. Met deze nota wordt duidelijk dat er geen specifieke woonwagenbeleidnota's meer komen en dat woonwagenebewoners evenals andere Haarlemmers onder het reguliere beleid vallen.

## 1.1. Sociaal beleid

Het landelijke en ook Haarlemse woonwagenebeleid is sinds de afschaffing van de Woonwagenewet gericht op integratie en normalisatie. Woonwagenebewoners hebben dezelfde rechten en plichten als elke Haarlemmer, en dienen daarom eenzelfde behandeling en benadering te ontvangen vanuit reguliere instellingen en gemeentelijke diensten. Dit neemt niet weg dat de sociaal-maatschappelijke en culturele afstand tussen de wereld van woonwagenebewoners en de ‘‘reguliere’’ samenleving op onderdelen aanzienlijk is. Zo is het aantal bijstandsgerechtigden en kinderen met een onderwijsachterstand fors hoger dan het Haarlems gemiddelde. Tegenover dit soort objectieve achterstandsindicatoren staat de constatering dat woonwagenebewoners zich over het algemeen prima staande weten te houden in de samenleving, gesteund door de sterke (familie)banden en onderlinge solidariteit. En ook dat is een groot goed.

Ten aanzien van woonwagenebewoners hanteren wij hetzelfde beleidsuitgangspunt als in ons gehele integratiebeleid Allemaal Haarlemmers. Integratie heeft alleen kans van slagen als zoveel mogelijk wordt uitgegaan van feitelijke achterstanden van individuen, die via algemene voorzieningen en aanbod worden verminderd, in tegenstelling tot categoriaal aanbod van welzijnsvoorziening. Juist het creëren en in stand houden van een specifiek aanbod maakt het lastig voor woonwagenebewoners om aansluiting te krijgen met de samenleving. Uiteraard geldt dat ook vice versa, integratie is immers tweerichtingverkeer. Ook de dominante cultuur heeft een verantwoordelijkheid in het accepteren van andere groepen. Wij spreken de welzijnsorganisaties er dan ook op aan dat hun algemene aanbod toegankelijk is voor alle doelgroepen.

Teneinde de overgang van het categoriaal woonwagenewerk naar een regulier welzijnsaanbod te realiseren, is in de periode 2000 t/m 2003 een project uitgevoerd door Stichting Radius, met als opdracht de reguliere instellingen te equiperen om vanuit het reguliere aanbod ondersteuning te bieden aan deze groep Haarlemmers. Wij hebben bij de Kadernota reeds geconstateerd dat de beoogde inbedding met name in het welzijnswerk voldoende tot stand is gebracht en hebben daarmee herbevestigd dat dit project en deze inzet eind 2003 wordt beëindigd. Er is voldoende basis gelegd met name bij de opbouwwerkers van Radius om binnen hun reguliere taken (prestatieplan) de aandacht voor woonwagenebewoners te faciliteren. In aansluiting op onze eerste gedachten over de heroriëntatie op het welzijnswerk, dient deze ondersteuning meer te bestaan uit een intermediaire rol gericht op het versterken van maatschappelijke participatie en toeleiding naar regulier aanbod, dan op de traditionele rol van belangenbehartiger. De aanbeveling die de stichting Radius doet (nota ‘‘implementatie en aanbevelingen woonwagenezaken’’) tot een verlening van de extra, projectmatige inzet ten behoeve van woonwagenebewoners, nemen wij derhalve niet over. De afgelopen drie jaar is door Stichting Radius voldoende kennis verworven en overgedragen om het welzijnswerk voor woonwagenebewoners voldoende te faciliteren. Wij zijn, evenals Radius, van mening dat er voldoende aandacht moet zijn voor de normalisatie en de achterstandsproblematiek van de woonwagenebewoners. Wij delen echter niet de daaruit voortvloeiende aanbevelingen, die door Radius in hun nota worden gedaan. Er moet aandacht worden besteed aan de toeleiding naar algemene voorzieningen. Binnen dat kader zijn de reguliere instellingen en bestaande netwerken voldoende toegerust om hun verantwoordelijkheid ten aanzien van woonwagenebewoners in hun reguliere werk en activiteiten op te pakken. Het normalisatietraject is reeds rond 1995 ingezet en al ver gevorderd. Er is geen reden om extra faciliteiten hiervoor beschikbaar te stellen. Het komt er nu op aan om het beleid rond woonwagenebewoners te integreren in het reguliere beleid. Naast het welzijnswerk hebben vanzelfsprekend vele andere instellingen en ook gemeentelijke diensten een verantwoordelijkheid ten aanzien van woonwagenebewoners, een

verantwoordelijkheid die overigens ook genomen wordt. Organisaties dienen daarbij oog te hebben voor de bijzondere leefsituatie van woonwagenebewoners en daarop in te spelen. Zoals gesteld kan vanuit het opgebouwde netwerk vanuit Radius een brugfunctie worden uitgevoerd in het toeleiden van woonwagenebewoners naar de reguliere instellingen, in het geval dat onvoldoende plaatsvindt. Toeleiding dient bijvoorbeeld plaats te vinden richting de peuterspeelzalen, en van daaruit weer naar voor- en vroegschoolse educatie, gekoppeld aan het motiveren van ouders om deel te nemen aan ouderactiviteiten. Ouders van schoolgaande kinderen die de Nederlandse taal onvoldoende beheersen, kunnen door de school en andere instellingen worden gemotiveerd om deel te nemen aan de alfabetiseringscursussen van het NOVA-College. Via de bestaande structuren van het integraal jeugdbeleid zullen wij bespreken of de aandacht voor kinderen van woonwagenebewoners verbetering behoeft en op welke wijze dat gestalte kan krijgen. Dat geldt eveneens voor de jongeren onder de woonwagenebewoners, waar zo nodig binnen het reguliere GOA-beleid extra aandacht kan worden gegeneerd. Overigens biedt de Lieven de Keyschool al specifiek onderwijs voor woonwagenkinderen. Ook hier ligt een belangrijke brugfunctie waar nodig naar overige voorzieningen.

De rol van het welzijnswerk bestaat ook uit het betrekken van woonwagenebewoners bij projecten in de betreffende buurten, gericht op leefbaarheid, herstructurering en sociale samenhang. Op dit gebied zijn in het genoemde project bemoedigende resultaten bereikt in diverse buurten, die de communicatie en daarmee het onderling begrip tussen woonwagenebewoners en andere buurtbewoners hebben vergroot.

Het bestaande arbeidsmarktinstrumentarium biedt voldoende mogelijkheden voor toeleiding naar betaald of gesubsidieerd werk of naar scholing, dan el richting zelfstandig ondernemerschap. Het relatief hoge percentage bijstandsgerechtigden vormt voor ons aanleiding om een nadere analyse te plegen op de achtergronden en te bezien of hierop gericht ingespeeld kan of moet worden.

Resumerend stellen wij vast dat de ingezette koers richting integratie en normalisatie van woonwagenebewoners doorgezet dient te worden, in lijn met het gemeentelijk integratiebeleid Allemaal Haarlemmers. Een optimale aanwending van bestaand aanbod en instrumentarium biedt voldoende mogelijkheden om de maatschappelijke positie van woonwagenebewoners te bevorderen, mits voldoende aandacht aanwezig is voor de bijzondere leefsituatie van deze groep Haarlemmers. Via de bestaande netwerken op de gebieden jeugd, onderwijs, welzijn en arbeidsmarkt zullen wij hierop toezien.

## 1.2. Handhaving

In deze paragraaf gaat het alleen over handhaving van fysieke aspecten. Handhaving met betrekking tot sociale aspecten is onderdeel van het reguliere sociale beleid.

De afgelopen periode is in Haarlem hard gewerkt aan het opheffen van illegale situatie met betrekking tot de volkshuisvestelijke aspecten.

Illegale standplaatsen komen in 2003 nog slechts incidenteel voor en zullen zo spoedig mogelijk worden gelegaliseerd conform de afspraken, die daarover met de bewoners zijn gemaakt. Bij het opduiken van nieuwe illegale standplaatsen wordt adequaat gehandhaafd. Woonwagens dienen evenals woningen te voldoen aan het Bouwbesluit. Het beleid voor handhaving van het Bouwbesluit zoals dat wordt uitgevoerd voor woningen geldt daarom onverkort voor woonwagens. Dat houdt in dat bij klachten over de bouwkundige staat van de woonwagen er onderzoek gedaan zal worden naar de aard en omvang van de klacht en waar nodig zal een aanschrijving op grond van artikel 14 van de Woningwet volgen. Dit geldt ook voor de eisen met betrekking tot de brandveiligheid.

Ook de handhaving van de overige artikelen van de Woningwet is bijna genormaliseerd. Voor nieuw te bouwen of te verplaatsen wagens bestaat de verplichting om een bouwvergunning aan te vragen. Bij de nieuwe locaties die in 2003 in gebruik zijn genomen heeft handhaving van de bouwregelgeving prioriteit gehad. Er is voordat gebouwd werd goed contact geweest met de bewoners en de betrokken ambtenaren vanuit de afdeling Wonen en de beheerders van de woonwagencentra. Op dit moment hebben alle nieuw gebouwde wagens op de locatie Diakenhuisweg een bouwvergunning. Op de locatie Waarderveld lopen nog enkele bouwvergunningsaanvragen die nog niet afgerond zijn.

Op de bestaande woonwagencentra is de afgelopen twee jaar intensief gehandhaafd op de bouwregelgeving. Indien geconstateerd werd dat er woonwagens verplaatst of nieuw gebouwd zijn, is zorggedragen dat voor de desbetreffende woonwagen een bouwvergunning wordt aangevraagd. Bij het vergaren van informatie is contact geweest met omwonenden, beheerders van de centra en met collega's van andere gemeentelijke afdelingen.

Het uitgangspunt is verder dat bij het constateren van illegale activiteiten op woonwagenlocaties wordt gehandhaafd conform het handhavingsbeleid, zoals door de afdelingen wordt gehanteerd voor illegale activiteiten in het algemeen. Dat betekent dat bij klachten er handhavend wordt opgetreden voorzover dat past binnen de gestelde prioriteiten. In geval van stelselmatige en/of ernstige problemen op een bepaalde locatie wordt de handhaving daar projectmatig aangepakt totdat de problemen zijn opgelost.

### *Intersectoraal handhavingoverleg woonwagenzaken*

Aangezien er behoefte bestond om de activiteiten van de diverse gemeentelijke handhavers die betrokken zijn bij woonwagencentra op elkaar af te stemmen is in 2003 gestart met dit overleg. Doel is regelmatige gegevensuitwisseling en afstemming van acties. Eind november 2003 zijn projectmatig de knelpunten op twee centra geïnventariseerd en aan de hand van een plan van aanpak zal worden opgetreden tegen de geconstateerde strijdigheid van de bouwregelgeving ( ROSV), strijdig gebruik openbare ruimte ( BOR) en worden mogelijke brandgevaarlijke situaties aangepakt ( afdeling Brandweer).



## **2. LANDELIJK BELEID EN WETTELIJKE KADERS**

### **2.1. Landelijk beleid**

Het landelijk beleid is in eerste instantie het kabinetsbeleid zoals neergelegd in de nota Mensen, Wensen, Wonen. In het kader van het normalisatieproces is dat ook het meest voor de hand liggend.

Dat beleid houdt in dat aanbieders van woonruimte, zoals gemeenten, projectontwikkelaars en verhuurders in dienen te spelen op individuele woonwensen. Dat geldt ook voor wensen van personen die op enigerlei wijze in groepsverband willen wonen of in een woonwagen of in een combinatie van beide. Bij het gebruikelijke onderzoek naar woonwensen van burgers dienen gemeenten en corporaties derhalve ook aandacht te besteden aan woonwensen van woonwagengebwoners. Dus bij niet alleen door het aanleggen van een wachtlijst voor standplaatsen, maar net als bij andere burgers: door met hen in gesprek te geraken en gezamenlijk de behoefte, de mogelijkheden en de onmogelijkheden te inventariseren.

### **Handhaving**

Het rijksbeleid ter zake van handhaving is als volgt vastgelegd. Het gedogen van illegaal betrekken van standplaatsen of het illegaal plaatsen van woonwagens op niet-standplaatsen is ongewenst. Daar moet adequaat tegen worden opgetreden.

Voorschriften, bijvoorbeeld in de sfeer van brandveiligheid, milieu of ruimtelijke ordening, moeten strikt worden gehandhaafd.

### **Woonvoorziening**

Het voorzien in de doelgroep huishoudens met een beperkte financiële draagkracht behoort op basis van het BBSH tot de kerntaak van corporaties. Voor het meer welvarende deel van de woonwagengebwoners is dat niet van toepassing. Hiervoor kan gedacht worden aan gericht verkoopbeleid van bestaande standplaatsen/wagens en de verhouding huur/koop optimaliseren. Ook kan aanleg van vrije sector huur- en koopstandplaatsen en de verkoop van kavels enig soelaas bieden voor de behoefte aan woonruimte voor het meer welvarende deel van de woonwagengebwoners.

De aanleg en het beheer van passantplaatsen zijn, gezien de beperkte behoefte, wellicht meer een aangelegenheid voor afstemming op regionaal of provinciaal niveau.

Een minimaal aantal sociale huurstandplaatsen en –woonwagens dient beschikbaar te blijven.

<sup>1</sup>Dit aantal moet gerelateerd worden aan de omvang van de sociale doelgroep. De toewijzing van deze sociale standplaatsen en dito wagens kan in het reguliere toewijzingsbeleid geïncorporeerd zijn.

### **Maatregelen van het Rijk**

Na de intrekking van de Woonwagenwet is de betrokkenheid van de rijksoverheid geminimaliseerd. Het Rijk geeft geen specifieke sturing meer en acht zich alleen verantwoordelijk voor het wettelijke kader en het tweedelijns toezicht.

Het Rijk zal door onderzoek kennis verwerven en deze overdragen aan gemeenten en corporaties. Er zal worden gecontroleerd op handhavingactiviteiten van de gemeenten. De gemeenten zullen worden aangesproken op een goed beheer en toewijzingsbeleid en hun verantwoordelijkheid in illegale situaties, waarbij aangestuurd moet worden op legalisering of handhaving.

---

<sup>1</sup> In Haarlem kiezen we er voor om alleen standplaatsen te verhuren en geen woonwagens zelf.

## 2.2. De wettelijke kaders

### De Woonwagenwet

In maart 1999 is de woonwagenwet ingetrokken. Daarmee kwam formeel een eind aan een periode waarin woonwagenbewoners zowel in beleidsmatige als in juridische zin een status aparte bezaten.

Onder de woonwagenwet waren gemeenten gehouden de voorraad standplaatsen op peil te brengen en te houden. Deze verplichtingen waren vastgelegd in de zogenaamde provinciale woonwagenplannen. De gemeente Haarlem had op 1 maart 1999 nog verplichtingen lopen in het kader van het 2<sup>e</sup> provinciaal Woonwagenplan (deconcentratie Waarderveld) en het derde (huisvesting van jonge woonwagenbewoners). Beide plannen waren op 1 maart 1999 immers nog niet volledig uitgevoerd. In het tweede provinciaal Woonwagenplan is voorgesteld het regionaal centrum Waarderveld op te heffen. Op 29 augustus 1989 heeft de Haarlemse gemeenteraad dienovereenkomstig het besluit genomen tot opheffing. In 1999 was deze locatie nog niet geheel opgeheven, er stonden toen nog 23 gezinnen op met een zogenoemde “artikel 10 status”, te vergelijken met een stadsvernieuwingsurgentie. Bij de intrekking van de woonwagenwet zijn ook de provinciale woonwagenplannen vervallen. Maar daarmee is niet gezegd dat de gemeente van haar verplichting het aantal standplaatsen op peil te brengen af is. Daarvoor in de plaats is het predikaat “tekortgemeente” gekomen. Haarlem was zo’n tekortgemeente.

### Tekortgemeente

Voor de tekortgemeentes is in artikel 2 van de Huisvestingswet de verplichting opgenomen om in verband met een substantieel tekort aan standplaatsen een huisvestingsverordening vast te stellen en daarin te bepalen dat bij het in gebruik nemen of geven van standplaatsen voorrang wordt verleend aan woningzoekenden die in een woonwagen op een standplaats wonen of hebben gewoond in die gemeente. Daarnaast is er de verplichting om in diezelfde huisvestingsverordening voorrang te verlenen aan woningzoekende, die direct voorafgaand aan het tijdstip van intrekking van de Woonwagenwet ten minste een jaar in een woonwagen op een regionaal woonwagencentrum (Waarderveld) hebben gewoond.

De gemeente Haarlem heeft aan beide verplichtingen voldaan.

Tot 1 januari 2003 was Haarlem als het gaat om het aantal standplaatsen dus een tekortgemeente. Om dit predikaat kwijt te raken, moest de gemeente in ieder geval standplaatsen realiseren voor alle artikel 10-ers. Dat zijn alleen nog de 7 standplaatsen op het Waarderveld.

### 3. STAND VAN ZAKEN LANDELIJK EN IN HAARLEM

#### 3.1. Landelijk tekort standplaatsen

In 1998 was er landelijk nog een tekort van ruim 2000 standplaatsen, zo blijkt uit een onderzoek van VROM. Van dit landelijk tekort was 80% geconcentreerd in 46 gemeenten. Deze zog. tekortgemeenten hadden de verplichting om tot 1 januari 2003 een voorrangsregeling te hanteren bij de toewijzing van standplaatsen. Deze verplichting is inmiddels vervallen<sup>2</sup>. De overwegingen daarvoor waren als volgt. Het vaststellen van en voorzien in de behoefte aan standplaatsen, alsmede de toewijzing daarvan is met het intrekken van de Woonwagewet een gemeentelijke taak geworden. Verder zijn de woonruimteverdeling en een eventueel daarbij toe te passen urgentiebepaling overeenkomstig het Rijksbeleid en de Huisvestingswet in beginsel een primaire gemeentelijke verantwoordelijkheid. Bovendien is er in de praktijk nauwelijks sprake van verdringing door niet tot de oorspronkelijke doelgroep behorende personen. Wel is echter uit onderzoek gebleken dat er nog altijd sprake is van een fors tekort aan standplaatsen om aan de geregistreerde vraag vanuit de doelgroep te voldoen en dat dit tekort slechts mondjesmaat lijkt te worden ingelopen. (bron: Vrom MG 2002-29)

In 2001 waren er landelijk 9.618 standplaatsen. Per 1000 inwoners zijn er in Nederland 0,61 standplaatsen. (bron: Ministerie van Vrom DGVH)

De cijfers geven aan dat er nog een tekort was van circa 2.500 standplaatsen. In de periode tot 2010 worden nog circa 950 standplaatsen gerealiseerd. Daaruit blijkt dat zelfs indien alle nieuwbouwplannen voor standplaatsen worden gerealiseerd er, bij de huidige vraag, in 2010 nog een fors tekort van circa 1.500 standplaatsen bestaat.

---

<sup>2</sup> Dit neemt niet weg dat de gemeente Haarlem in haar eigen beleid vanuit sociale overwegingen deze verplichting nog steeds serieus neemt. Zie hiervoor paragraaf 5.1.

### 3.2. Stand van zaken in Haarlem

Op grond van het tweede provinciale woonwagenplan was de gemeente verplicht standplaatsen te creëren ter vervanging van het Waarderveld.

Op grond van het derde provinciale woonwagenplan was de gemeente verplicht standplaatsen te creëren voor natuurlijke aanwas. In totaal zou de gemeente dan 100 standplaatsen moeten hebben.

Beide plannen zijn vervallen op grond van artikel IX lid 2 Wet van 1 juli 1998 tot wijziging van de Huisvestingswet, de Woningwet en enige andere wetten in verband met de integratie van de woonwagen- en woonschepenregeling.

#### Artikel 10-status standplaatsen

In 1999 waren er nog 23 artikel 10-ontheffingen (inclusief de natuurlijke aanwas: te weten de bewoners die voor het intrekken van de woonwagenwet 18 jaar zijn geworden) in Haarlem. Hiervan zijn 16 huishoudens inmiddels verplaatst naar reguliere standplaatsen op het centrum aan de Diakenhuisweg. Voor de restgroep (7 stuks) is na de verhuizing een tijdelijk kamp ingericht zijnde Waarderveld West. Voor deze groep wordt gezocht naar een definitieve locatie.

#### Huidige situatie

Op dit moment zijn er 83 officiële standplaatsen in Haarlem (zie tabel 1). Na de verhuizing van een aantal artikel 10-ers naar de Diakenhuisweg zijn er nog 7 personen met een artikel 10-status op het Waarderveld achtergebleven (zie tabel 2).

Tabel 1. Overzicht aantallen gerealiseerde standplaatsen.

Locatie	1999	1/1/2002
Van der Aartweg	10	10
Amelandtstraat	5	5
Basilicumstraat	9	9
Joseph Bauererf	10	10
Bernadottelaan	7	7
Jan Prinserf	6	6
Oorkondelaan	8	8
Louis Pasteurstraat	6	6
Zuidererf	6	6
Diakenhuisweg		16
<b>Totaal</b>	<b>67</b>	<b>83</b>

Tabel 2. Overzicht aantallen artikel 10 plaatsen

Locatie	1999	2003
Van der Aartweg	2*	0
Waarderveldweg	21	7

\* Deze twee stonden feitelijk op het Waarderveld en zijn nu naar de Diakenhuisweg gegaan.

## **4. Behoefte en wensen van woonwagenebewoners**

### **4.1. Woonwensen van woonwagenebewoners**

In 2001 is er in opdracht van het Ministerie van Vrom een groot onderzoek geweest naar de woonwensen van woonwagenebewoners.

Net als bij burgers liggen veel woonwensen van woonwagenebewoners in de sfeer van groter, meer kwaliteit en meer eigendom. Maar belangrijker blijken uiteindelijk de achterliggende waarden en motieven. Daarbij gaat het om vrijheid, zorgzaamheid, en familieoriëntatie. Uit het onderzoek blijkt dat het aandeel bewoners dat wil reizen klein is. Het wonen in familieverband is het belangrijkste argument om in een woonwagen te wonen. Dat maakt het immers makkelijker om in groepsverband te wonen. De overgrote groep woonwagenebewoners geeft dan ook te kennen vooral te willen leven in groepsverband, waarbij de groep vaak bepaald wordt door familieverbanden.

Veel woonwagenebewoners willen eigenaar zijn van hun woongelegenheden, zowel van de wagen als van de standplaats.

#### Mogelijkheden om aan de wensen te kunnen voldoen

Aan de wens om eigenaar te zijn van de woongelegenheden zal soms kunnen worden voldaan. Hier wordt nader op ingegaan in paragraaf 5.3.

Naast het wonen in woonwagens in centra zijn er ook andere mogelijkheden om in de woonbehoefte te voorzien, bijvoorbeeld door het wonen in een 'eigen' buurtje of wijkje met woningen. Voorwaarde daarbij zal zijn dat het mogelijk is dat de familie bij elkaar kan (blijven) wonen. Als je aan die wens tegemoet kunt en wilt komen, betekent dat dat er een regeling moet komen om te bepalen wie er in vrijkomende woongelegenheden komt te wonen. Bij deze wens, dient de volgende kanttekening te worden gemaakt. Alhoewel de gemeente verantwoordelijk is voor het woonbeleid, is het niet zo dat er zonder meer aan allerlei woonwensen tegemoet gekomen kan worden. Sommige woonwensen, zoals ook het wonen in groepsverband, vergen hoge investeringen. Als je een dergelijke woonwens hebt, moet je ook bereid zijn daarvoor te betalen. Het is daarom ook een verantwoordelijkheid van de woonwagenebewoners om in gesprek te gaan met gemeenten en corporaties en naar wederzijds betaalbare mogelijkheden te zoeken. En als blijkt dat niet aan alle wensen kan worden voldaan, is het aan de bewoner om keuzen te maken. Van belang bij dit alles is dat Haarlem enorm kampt met ruimtegebrek en daarnaast zijn er heel veel ruimtevragers. Deze ruimte moet eerlijk worden verdeeld, waarbij met de wensen van alle partijen rekening gehouden moet worden. Ook bij de realisatie van wensen van woonwagenebewoners zal met de wensen van andere partijen zoals statushouders, studenten, oudere inwoners, rekening moeten worden gehouden.

## 4.2. Behoeftte aan standplaatsen in Haarlem

### Demografische ontwikkelingen onder woonwagenebewoners.

In 1998 is een uitgebreid overzicht gemaakt van de toenmalige bewoners van de woonwagencentra in Haarlem. In juni 2003 is een zelfde overzicht gemaakt op basis van onderzoek in de gegevens van de gemeentelijke basisadministratie. Beide overzichten zijn opgenomen in tabel 1.

#### *Vergelijking tussen 1998 en 2003*

Het aantal volwassenen in de woonwagencentra was in beide jaren (1998 en 2003) praktisch gelijk: 113 in 1998 en 117 in 2003. Het aantal kinderen jonger dan 18 jaar is enigszins afgenomen van 54 naar 45 kinderen. Het aantal kinderen dat ouder is dan 18 jaar is sterk toegenomen van 13 naar 35. Dit zijn (jong)volwassenen, die als alleenstaande of samenwonende of getrouwd (nog) bij hun ouder(s) inwonen. Deze groep is met name gegroeid doordat kinderen beneden de 18, die in 1998 nog bij hun ouders woonden, nu nadat ze 18 geworden zijn nog steeds bij hun ouders wonen wegens gebrek aan standplaatsen of andere woonruimte.

Onder kinderen wordt verstaan personen, ouder en jonger dan 18, die niet zelfstandig wonen, maar inwonend bij ouders of grootouders.

Tabel 1. Demografisch overzicht per centrum op basis van de gegevens van de Gemeentelijke basis administratie.

	1998			2003 (juni 2003)		
	aantal volwassenen	aantal kinderen 18-	aantal kinderen 18+	aantal volwassenen	aantal kinderen 18-	aantal kinderen 18+
Van der Aartweg	12	5	0	14	6	3
Jan Prinserf	8	5	0	9	2	1
Joseph Bauererf	14	5	0	14	3	2
Basilicumstraat	13	7	0	11	5	4
Oorkondelaan	12	8	3	10	5	6
Zuidererf	9	5	1	9	1	3
Amelandstraat	7	3	0	8	3	1
Bernadottelaan	12	4	3	10	6	2
Louis Pasteurstraat	1	4	1	6	7	6
Waarderveldweg	25	8	5	19	3	7
Diakenhuisweg	0	0	0	7	4	0
<b>TOTAAL</b>	<b>113</b>	<b>54</b>	<b>13</b>	<b>117</b>	<b>45</b>	<b>35</b>

#### *Woonsituatie en demografische opbouw in 2003 in woonwagencentra*

In 2003 wonen er in Haarlem 197 mensen in woonwagencentra. Dit komt neer op circa 2,2 bewoners per standplaats.

Van de 90 standplaatsen zijn er 29 stuks door een 1-persoonshuishouden bewoond, waarvan 5 door personen van 60 of ouder.

Er zijn 6 tot 8 gezinnen of echtparen/samenwonenden, die bij hun ouder(s) inwonen.

19 jongvolwassenen (personen tussen 15 en 25 jaar) wonen nog bij het gezin van hun ouders. Daarvan zijn er 5 personen, die bij alleenstaande ouder of grootouder of ander familielid inwonen.

---

### Inschatting van de behoefte aan standplaatsen

De behoefte aan standplaatsen kan op grond van de demografische gegevens als volgt worden ingeschat.

Uitgangspunten:

- de 5 jongvolwassenen, inwonende bij alleenstaande ouder of grootouder, zullen daar naar verwachting (gezien de familiecultuur) blijven wonen en hebben niet direct behoefte aan een eigen standplaats;
- van de 14 jongvolwassenen, die nog bij het gezin van hun ouders wonen, zullen er enkelen kunnen doorstromen naar een woning.
- de inwonende gezinnen/paren willen een eigen standplaats. Dit zijn er 6 tot 8.<sup>3</sup>

Dat betekent dat er naar schatting op dit moment (juli 2003) een behoefte is aan circa 16 tot 18 nieuwe standplaatsen. Dat houdt in dat 18 tot 19 % van de huishoudens in woonwagens behoefte heeft aan een standplaats. Dit houdt niet in dat we volledig aan deze behoefte moeten voldoen. De mogelijkheden daartoe zijn er niet als gevolg van het enorme ruimtegebrek in Haarlem.

Daarnaast is er nog een vraag naar standplaatsen in het kader van de natuurlijke aanwas. Dit betreft kinderen, die nu nog te jong zijn om zelfstandig te wonen. Deze groep zal op reguliere wijze in hun woonbehoefte moeten voorzien namelijk door middel van doorstroming net zoals bij de bewoners van woningen.

---

### Demografische situatie en woningbehoefte van alle inwoners van Haarlem

*(Bron: Jaarstatistiek 2002; Onderzoek en Statistiek Haarlem, uitgave januari 2003.)*

Per 1 januari 2002 had Haarlem in totaal 147.837 inwoners. De verdeling over de verschillende leeftijdsgroepen is te vinden in tabel 2.

Tabel 2. Aantal inwoners per 1-1-2002:

0-19 jaar	31.436
20-44 jaar	57.677
45-64 jaar	35.971
65 jaar en ouder	22.753
Totaal	147.837

In totaal bestaat de bevolking van Haarlem uit 81.266 huishoudens. Die bestaan uit 34.615 gezinnen. In deze gezinnen leven in totaal 101.186 personen, waarvan 37.231 kinderen. Daarnaast zijn er 46.651 alleenstaanden.

De totale woningvoorraad in Haarlem bestaat uit 66.964 woningen. Dit is exclusief wooneenheden (kamerbewoners), onbewoonbaar verklaarde woningen, noodwoningen, woonwagens, woonschepen, en bijzondere woongebouwen als instellingen, tehuizen en pensions.

Volgens het woningbehoefte-onderzoek, uitgevoerd in 2003, zijn er ca. 2.500 wooneenheden en 90 woonwagens.

Dat betekent dat circa 10.000 huishoudens, circa 12 % van het totaal aantal huishoudens, niet beschikken over een eigen (zelfstandige) woning.

---

<sup>3</sup> Het is bij echtparen of gezinnen, die samen op een standplaats wonen met een alleenstaande grootouder, niet altijd duidelijk wie de hoofdbewoner is. Dit kan betekenen dat het gezin/echtpaar inwoont bij de grootouder, maar ook omgekeerd dat de grootouder inwoont bij het gezin. Dat laatste is niet altijd een ongewenste situatie, dus bestaat daar ook geen behoefte aan een extra standplaats.

---

#### Vergelijking tussen de totale woningmarkt en de woningmarkt standplaatsen

Bij de huidige stand van zaken heeft in de groep van woonwagenbewoners 18 tot 19 % van de huishoudens behoefte aan een standplaats. Daartegenover staat dat van de overige bewoners van Haarlem er circa 12% van de huishoudens een vraag heeft naar een eigen woning.

De behoefte aan standplaatsen is dus per juli 2003 verhoudingsgewijs groter dan de behoefte aan andere woonruimte. Er zijn echter uitbreidingen gepland, waardoor dit verschil teniet wordt gedaan. (zie hierna in paragraaf 5.1.)

Verder moet hierbij in aanmerking genomen worden dat er voor woonwagenbewoners minder alternatieven zijn dan voor andere Haarlemmers. Het bewonen van een kamer in een huis of het huren van een deel van een huis is voor veel Haarlemmers een mogelijkheid om reeds zelfstandig te gaan wonen zonder dat men al beschikt over een eigen woning. Voor jonge volwassenen, paren of gezinnen die vanuit hun achtergrond de voorkeur geven aan het wonen in een woonwagen is deze mogelijkheid geen oplossing. Zij kunnen in het algemeen slechts inwonen bij ouders of familie, maar dat biedt niet echt zicht op zelfstandigheid en is slechts voor enkelen een mogelijkheid.



## **5. HAARLEMS BELEID 2004-2008**

### **5.1. Nieuwe standplaatsen**

Met het vervallen van de provinciale woonwagenvoornamen heeft de gemeente formeel geen verplichtingen meer tot het realiseren van standplaatsen. Op grond van de Wet van 1 juli 1998 tot wijziging van de Huisvestingswet en de regeling tekortgemeenten diende de gemeente te zorgen voor een bepaling in de huisvestingsverordening dat woonwagebewoners voorrang hebben bij het verdelen van de standplaatsen. Deze verplichting is per 1 januari 2003 komen te vervallen.

De gemeente voelt zich in ieder geval verplicht om voor de bewoners van het Waarderveld met artikel 10-status standplaatsen aan te leggen.

Daarnaast is de gemeente van mening dat het wenselijk is om nog voor een deel aan de verplichtingen van het derde provinciaal woonwagenvoornamen te voldoen door op een aantal plaatsen standplaatsen mogelijk te maken voor de natuurlijke aanwas. In het convenant met de corporaties is afgesproken dat de gemeente ervoor zorgt dat het bestemmingsplan daar waar nodig de ruimte biedt om standplaatsen te maken. Dat wordt bedoeld met 'ruimtelijk' mogelijk maken. De corporaties zijn vervolgens samen met de gemeente verantwoordelijk voor het daadwerkelijk realiseren van de standplaatsen.

Aan de Oorkondelaan worden door de gemeente 5 extra standplaatsen aangelegd. Daarnaast is het de bedoeling nog enkele uitbreidingen ruimtelijk mogelijk te maken door het vaststellen van het bestemmingsplan Woonwagenvoornamen. Dat zijn aan de Van der Aartweg 5 extra standplaatsen, aan de Bernadottelaan 2 extra standplaatsen en aan de L. Pasteurstraat ook 2 extra standplaatsen. Het tijdstip van de daadwerkelijke vaststelling van bestemmingsplan en het verdere verloop hangt af van de procedures en dat kan lastig zijn, zo heeft de bestemmingsplanprocedure van de Zuiderpolder Noord uitgewezen.

Als echter de voorgenomen uitbreidingen gerealiseerd kunnen worden, komt het totaal aantal standplaatsen in Haarlem op 104. De gemeente komt daarmee haar verplichtingen uit het derde Provinciaal Woonwagenvoornamen toch na en voorziet gedeeltelijk in de bestaande behoefte aan standplaatsen.

In het kader van de afspraken met de corporaties is het de taak van de gemeente om deze standplaatsen ruimtelijk mogelijk te maken. De aanleg van nieuwe standplaatsen is volgens het 'Convenant overdracht Woonwagenvoornamen' de verantwoordelijkheid van de corporaties en gemeente gezamenlijk.

#### Toewijzing van nieuwe standplaatsen

Vrijkomende standplaatsen worden op dezelfde manier verdeeld als gewone woningen. Ze worden gepubliceerd in de Woningkrant. Uit alle reacties wordt geselecteerd wie van de verschillende reagerenden het eerst in aanmerking komt volgens de regels van de Huisvestingsverordening en deze krijgt de standplaats aangeboden.

Van 1999 tot 2003 is gewerkt met de volgende voorrangregeling. Bij vrijkomende standplaatsen kwamen als eerste in aanmerking de bewoners van het voormalige centrum Waarderveld. Daarna kwamen in aanmerking de zelfstandig wonende woonwagebewoners met huisvestingsvergunning, vervolgens de onzelfstandig wonende kinderen. Als er vanuit deze groepen geen belangstelling was, konden bewoners van Haarlem van buiten de woonwagencentra een standplaats toegewezen krijgen. Uiteraard vond de volgordebepaling binnen de groepen plaats aan de hand van de zoekduur.

Met ingang van 1 juli 2003 heeft B&W een nieuwe voorrangregeling ingesteld. De reden om een voorrangregeling te blijven hanteren is gelegen in het feit dat hier sprake is van een bijzondere doelgroep met een specifieke woonwens. Deze doelgroep heeft daarnaast een

specifieke sociale structuur. Ook hiermee is rekening gehouden in de nieuwe voorrangsregeling.

De uitgangspunten van deze regeling zijn als volgt.

1. Nieuwe of vrijkomende standplaatsen in Haarlem worden allereerst toegewezen aan de bewoners van het voormalige centrum Waarderveld.
2. Nieuwe of vrijkomende standplaatsen in de overige gemeenten in Zuid-Kennemerland en de na punt 1 vrijkomende of nieuwe standplaatsen in Haarlem welke op of aansluitend aan een bestaand centrum komen worden allereerst toegewezen aan bewoners van dat betreffende centrum.
3. Als er geen gegadigden zijn van het betreffende centrum, dan wordt de standplaats vrijgegeven voor de bewoners van andere woonwagencentra in de regio.
4. Zijn er geen gegadigden binnen de woonwagencentra, dan kan de standplaats worden toegewezen aan een andere woningzoekende.
5. Als er meer gegadigden zijn binnen een bepaalde categorie, dan gaat degene met de langste zoekduur voor.

De voordelen van deze verdeling zijn:

- het doet recht aan het inhalen van de nog steeds bestaande achterstand in aantal woonwagendstandplaatsen en biedt (beperkte) mogelijkheden voor de jonge aanwas.
- het sluit aan bij de sociale structuur.

#### Passantenplaatsen

De gemeente heeft besloten geen specifieke passantenplaatsen aan te leggen. Gezien de minieme vraag naar deze plaatsen is daar geen reden voor.

## **5.2. Beheer van standplaatsen**

Na het intrekken van de Woonwagenwet is er in de meeste gemeenten een discussie gestart over de overdracht van de woonwagens en de standplaatsen naar woningcorporaties. Ook in Haarlem heeft deze discussie plaatsgevonden. Hier is men tot de conclusie gekomen dat het beheer van woonwagens en standplaatsen niet tot de kerntaak van de gemeente behoort. Deze taak kan dan ook beter en goedkoper door anderen worden gedaan. Het mag duidelijk zijn dat de overdracht van deze taak niet betekent dat de gemeentelijke overheid haar handen aftrekt van de volkshuisvesting voor zover het woonwagens betreft. Er is slechts sprake van het gelijk trekken met de benadering van overige doelgroepen. De gemeente heeft immers een beleidstaak en geen verhuurtaak. De huidige wetgeving (de Woningwet en het daarop gebaseerde BBSH) maakt duidelijk dat ook woonwagenbewoners behoren tot de doelgroep van de corporaties. Eigendomsoverdracht aan de corporaties ligt daarom voor de hand.

### Overdracht van beheer

De gemeente streeft naar overdracht van zowel beheer als eigendom. Het beheer van de woonwagenstandplaatsen is op verzoek van de corporaties in handen gegeven van een gespecialiseerde landelijke instelling. Deze instelling heeft van de gemeente als opdracht meegekregen de exploitatie van woonwagencentra te normaliseren. Dat houdt in dat de exploitatie en het beheer worden ingericht op dezelfde wijze als bij woningen.

In het voorjaar van 2003 is door gemeente en corporaties een intentieverklaring om over te gaan tot het overdragen van de locaties. Zodra het beheer van de centra naar het oordeel van beide partijen is genormaliseerd is en de situatie op de centra ook in andere opzichten is genormaliseerd wordt het beheer overgedragen.

### Uitgangspunten van beheer

De belangrijkste taken van de corporaties met betrekking tot het beheer van de woonwagencentra bestaan uit het goed onderhouden van de standplaatsen, de toewijzing van de standplaatsen, het regelen van huurovereenkomsten, het vaststellen en innen van de huurprijs.

De corporaties zorgen voor een duidelijk huurbeleid, waarbij de hoogte van de huur wordt vastgesteld conform het puntenwaarderingstelsel. Voor zover de huur van de standplaatsen en/of de woonwagens nog lager ligt ten tijde van de overdracht wordt een overgangperiode gehanteerd, waarin de huur langzaam naar een normaal niveau groeit.

Vrijkomende standplaatsen worden bekend gemaakt via de Woningkrant. De toewijzing van standplaatsen geschiedt volgens de daartoe vastgestelde regeling in de Huisvestingsverordening.

Voor wijzigingen in de huurovereenkomst, opzegging en aangaan van huurovereenkomsten wordt door de corporaties een mutatieprocedure vastgesteld. Alle huurovereenkomsten worden door twee partijen getekend.

De incasso van de huurgelden geschiedt volgens corporatie'normen'. Bij huurachterstand wordt dezelfde procedure gevolgd als bij woningen het geval is. Hiervoor hebben de corporaties een procedure vastgesteld.

De corporaties dragen er zorg voor dat bewoners betrokken zijn bij het dagelijks beheer van de woonwagencentra. Dit kan door het instellen van bewonerscommissies of het aanwijzen van vertegenwoordigers.

Het beheer van de openbare ruimte en het groen rond de standplaatsen is onderdeel van de gemeentelijke taak. In het kader van de normalisatie ligt het voor de hand dat dit op dezelfde wijze geschiedt als het beheer van de overige openbare ruimte en het groen in Haarlem. Er wordt hier geen apart beleid voor ontwikkeld.

## **5.3. Eigendom van standplaatsen**

Het is de bedoeling dat de gemeente uiteindelijk alle standplaatsen in eigendom overdraagt aan corporaties.

De gemeente streeft er daarnaast naar om het aantal huurwagens zo klein mogelijk te houden. Haar beleid is de afgelopen jaren dan ook gericht geweest op het verkleinen van het aantal huurwagens. In 1999 waren er nog zeven huurwagens. Nu is dat er nog één, die op termijn ook in eigendom van de bewoner zal komen.

De gemeente staat niet afwijzend tegenover de verkoop van standplaatsen door de corporaties aan de bewoner(s). Wel is het van belang dat er hierbij een bepaalde kernvoorraad in stand blijft evenals bij de sociale huurwoningen. Naar de benodigde omvang en samenstelling van de kernvoorraad wordt onderzoek gedaan en vervolgens worden daarover in het convenant afspraken gemaakt met de corporaties.

Als dit zich voordoet gelden daarbij dezelfde uitgangspunten als bij verkoop van sociale huurwoningen. Er bestaat geen recht op aankoop. Bewoners kunnen, als zij dat willen en als zij hiertoe in de gelegenheid worden gesteld door de corporaties, hun standplaats kopen. De verkoop moet passen binnen de gewenste beheersituatie op een locatie. Dit zal verschillen per locatie. De beheersituatie is het belangrijkste criterium bij de beslissing tot verkoop van standplaatsen. Daarnaast moet de verdeling huur/koop standplaatsen op stedelijk niveau overeen blijven komen met de behoefte (van de huidige en toekomstige bewoners) hieraan op stedelijk niveau.

Er kan een keuze worden gemaakt om een bepaalde locatie volledig in de huursfeer dan wel volledig in de koopsfeer te houden of om er een gemengde locatie van te maken.

De corporaties bepalen in overleg met de gemeente wanneer en onder welke nadere voorwaarden standplaatsen worden verkocht. Ook wordt in overleg met de gemeente bepaald welke algemene voorwaarden voor verkoop worden gehanteerd.

## **6. Conclusie en actiepunten**

### **6.1. Conclusie**

#### Aantal standplaatsen

Het is van belang dat er in de toekomst voldoende standplaatsen zijn, zowel voor de huidige populatie als voor de natuurlijke aanwas (kinderen van woonwagenebewoners). Hierbij moet ook rekening worden gehouden met inwoners van Haarlem, die nu niet op een woonwagencentrum wonen, maar dat wel willen.

De situatie in Haarlem is zodanig dat er nu en op termijn een tekort aan standplaatsen bestaat. Met de geplande uitbreidingen zal dit tekort echter kleiner zijn. Het komt dan praktisch overeen met en is waarschijnlijk kleiner dan het tekort aan andere soorten woonruimten.

#### Differentiatie in standplaatsen

Naast het op peil houden en vergroten van het aantal standplaatsen is het van belang dat er aandacht is voor de woonwensen van woonwagenebewoners. Dat betekent dat er een differentiatie komt in verschillende soorten standplaatsen. Hierbij kan gedacht worden aan verschillen in grootte van de standplaatsen, verschillen in grootte van de centra en verschillen in eigendomssituatie. Bij de aanleg van nieuwe centra moet hierbij rekening worden gehouden. De huidige situatie is zodanig dat er al een redelijke differentiatie is in grootte van de standplaatsen en omvang van de centra. Wel dient nog aandacht te worden besteed aan de eigendomssituatie van standplaatsen.

Per centrum zal moeten worden bekeken of er vraag is van bewoners om standplaatsen aan te kopen. Daarna zal daarover door de corporaties in samenspraak met gemeente moeten worden gekeken op welke wijze aan deze wensen tegemoet gekomen kan worden vanuit de gewenste beheerssituatie voor de betreffende locatie.

#### Toewijzing van standplaatsen

Gezien het tekort aan standplaatsen en de wens van veel woonwagenebewoners om op familiecentra te staan is het gewenst om de komende vijf jaar de voorrangsregeling zoals die in juli 2003 is vastgesteld te handhaven.

#### Normalisatie

In het kader van het normalisatieproces wordt het beheer van de centra geheel in handen gelegd van de corporaties. Dat gebeurt zodra beide partijen van oordeel zijn dat de situatie op het betreffende centrum voldoende is. De gemeente houdt echter wel een taak op het gebied van bouw- en woningtoezicht.

Het beheer van openbare ruimte en groen wordt door de gemeente uitgevoerd en dit gebeurt op dezelfde wijze als het beheer van overige openbare ruimte en groen in Haarlem.

## 6.2. Actiepunten gemeente Haarlem

	Actie	Wanneer?	Door wie?
1	Zorgdragen voor een definitieve plek voor de restgroep van het Waarderveld.	2008	Gemeente
2	Ruimtelijk mogelijk maken van de uitbreidingen in voorbereiding, zodat de woningbouwverenigingen deze kunnen realiseren, door vaststelling van het definitieve bestemmingsplan woonwagenlocaties. Het concept bestemmingsplan hiervoor is al gereed.	Augustus 2004 gereed	Gemeente
3	Met corporaties prestatie-afspraken maken over de realisering van nieuwe standplaatsen, de differentiatie bij de aanleg van nieuwe standplaatsen en het beheer van standplaatsen.	September 2004	Gemeente ism corporaties
4	Met corporaties afspraken maken over de gewenste eigendomssituaties op de verschillende locaties.	December 2004 gereed	Gemeente ism corporaties
5	Onderzoek doen naar en vaststellen van omvang en samenstelling van de kernvoorraad aan standplaatsen.	December 2004 gereed	Gemeente ism corporaties
6	Mogelijkheden nagaan voor particulier opdrachtgeverschap bij aanleg/wijziging voor woonwagencentra	November 2004 gereed	Gemeente