

Van je Familie moet je het hebben

Groningen en haar bewoners van woonwagenlocaties

*Onderdeel van de Woonvisie Een Thuis voor Iedereen
Gemeente Groningen, maart 2022*



Inhoud

1. Algemeen /aanleiding	3
1.1 Beleid gemeente Groningen.....	3
Van en voor iedereen	3
Groei.....	4
Familie versus eenzaamheid	4
1.2 landelijk beleid	4
Bijzondere status woonwagenebewoners	5
2. De doelgroep: wie zijn woonwagenebewoners	6
2.1 Woonwagenebewoners	6
Algemeen - begrenzing.....	6
De kern – de inhoud	7
2.2 Geschiedenis: van vrij reizen naar vaste plek.....	7
3. Woonwagenebewoners in Groningen	9
3.1 locaties algemeen	9
Afdeling Bijzondere Woonvormen	10
3.2 de locaties.....	11
De Kring	11
Zuiderweg.....	12
Leegeweg (de Held).....	12
Beijum (drie locaties).....	12
Gdanskweg	13
Helper Westsingel	13

Helperzoom.....	14
Damsterdiep.....	14
4. Woonsituatie en woonwensen	15
4.1 Onderzoek opzet algemeen	15
Algemene conclusie	15
4.2 Onderzoek - resultaten	16
Woonduur	16
Tevredenheid	16
Verhuiswensen.....	17
Cultuur en tekort.....	19
5. Vervolg	19
5.1 Een nieuwe locatie	20
Een nieuwe locatie: waar?	20
Omvang nieuwe locatie.....	20
Samenstelling nieuwe locatie: huur of koop.....	22
Verdelen en toewijzen	22
Duurzaamheid.....	23
5.2 Bestaande locaties	23
5.3 Vervolg samengevat.....	24

1. Algemeen /aanleiding

Woonwagenebewoners onderscheiden zich als doelgroep in het woonbeleid door hun (gezamenlijke) herkomst, een eeuwenlange gezamenlijke historie van reizen, een eigen cultuur en het wonen in familieverband.

Er is alle aanleiding de positie van deze doelgroep nader te duiden als integraal onderdeel van onze woonvisie.

We staan als gemeente Groningen voor nieuwe complexe en omvangrijke ruimtelijke opgaven als gevolg van een in meerdere opzichten sterke groei en als gevolg van mondiale ontwikkelingen met grote impact op ons leefklimaat.

Bij onze beantwoording van die opgaven is het zaak om naast een integrale grootschalige benadering oog te blijven houden op de belangen van kleinere doelgroepen zoals woonwagenebewoners.

Een tweede reden voor actualisatie is de Europese en landelijke (van overheidswege) erkenning van de eigen culturele identiteit van woonwagenebewoners en de verplichte zorg van gemeenten om volgens die identiteit te kunnen leven.

“Van je familie moet je het hebben” actualiseert de huidige woonbehoefte en woonsituatie van woonwagenebewoners op grond waarvan wordt voorgesteld een nieuwe locatie te ontwikkelen.

1.1 Beleid gemeente Groningen

Uiteindelijk willen we dat Groningen ook in de toekomst voor iedereen een fijne Gemeente is om in te leven.

Die ambitie staat centraal in het Coalitieakkoord 2019 - 2022 'Gezond, groen, gelukkig Groningen' en is verder ruimtelijk uitgewerkt in bijvoorbeeld 'The Next City' en 'Levende Ruimte'.

In de woonvisie 'Een Thuis voor Iedereen' zijn die ambities concreet gemaakt voor het wonen in onze gemeente.

Van en voor iedereen

Een fijne Gemeente voor iedereen betekent specifieke aandacht en zorg voor bijzondere en kleinere doelgroepen.

Juist nu is het een extra grote uitdaging om Groningen van iedereen te laten blijven.

We staan - zoals geschetst in de genoemde beleidsvisies - voor massale, omvangrijke en complexe ruimtelijke opgaven met grote invloed op de inrichting en het gebruik van ruimte in onze verdichtende stad. Door toenemende concurrentie in ruimtegebruik verdienen sommige groepen, onder andere woonwagenebewoners, extra aandacht en zorg.

Met deze aandacht willen we voorkomen dat groepen buitenboord vallen en er tweedeling in de samenleving ontstaat.

We willen ervoor zorgen dat we een fijne Gemeente blijven voor iedereen:

een inclusieve gemeente waarin iedereen de kans krijgt mee te doen, gelijkwaardig is, kan zijn wie hij of zij wil zijn, zich thuis voelt en profiteert en deelt in de kwaliteiten van onze samenleving.

Het uitgangspunt daarbij is dat diversiteit loont en onze samenleving sterker maakt.

Groei

Groningen groeit flink. Volgens de laatste prognoses bedraagt het inwonertal ca. 250.000 in 2026. De stad is zo populair geworden dat er sprake is van een serieus overspannen woningmarkt met grote druk op de woningmarkt bij alle doelgroepen. Niet alleen is de vraag groot, ook het aantal doelgroepen neemt toe.

Daar komt bij dat we nog een inhaalslag moeten maken ter compensatie van de lage productieaantallen uit de vorige crisis.

Door meer te bouwen vermindert de druk op de woningmarkt. Daarom worden plannen voor nieuwbouw versneld uitgevoerd en zijn we op zoek naar extra ruimte om in totaal 20.000 woningen te kunnen realiseren in de komende 10 jaar. Er wordt fors ingezet op groei van het aantal sociale huurwoningen en woningen voor de middeninkomens.

Gemengde wijken, met woningen voor alle inkomens en met werkgelegenheid, sport en recreatie, zijn daarbij het uitgangspunt. Wijken en woningen voor eigen inwoners, maar ook om de trek naar de gemeente te accommoderen en forensisme terug te dringen.

Door deze gespannen woningmarkt dreigen bijzondere kleinere doelgroepen buiten de boot te vallen en staat een gelijkwaardige positie op de woningmarkt onder druk. Dit speelt nog sterker bij doelgroepen waarvoor de stedelijke woningmarkt geen soelaas biedt omdat de specifieke (gewenste) woonsituatie niet door stedelijke doorstroming kan worden opgelost. Daarvoor is maatwerk nodig. Maatwerk is gerealiseerd voor bijvoorbeeld stadsnomaden en

bewoners van Tiny Houses, in deelvisies en in concrete projecten.

Familie versus eenzaamheid

Woonwagenbewoners vormen een andere bijzondere doelgroep. Deze doelgroep onderscheidt zich van andere door onder meer het (willen) wonen in familieverband.

Bij verschillende kleinere doelgroepen speelt vaak dat de samenleving globaliseert waardoor de behoefte ontstaat aan meer sociale verbanden in de eigen straat of buurt tegen eenzaamheid. Eenzaamheid bedreigt het individuele welzijn en brengt grote maatschappelijke kosten met zich mee.

Als tegenwicht bieden we daarom ruimte aan mensen of groepen die gezamenlijk meer regie willen over de manier waarop ze (gaan) wonen en voor zichzelf willen zorgen in een eigen woonomgeving.

Het in familieverband (willen) wonen is een bijzondere sociale kwaliteit als borg tegen eenzaamheid. Deze kwaliteit willen we waar mogelijk en wenselijk ruimtelijk ondersteunen.

In paragraaf vijf zijn daarvoor de uitgangspunten verwoord op basis van een inventarisatie van de huidige woonsituatie (paragraaf drie) en de woonbehoefte (paragraaf vier) van woonwagenbewoners.

1.2 landelijk beleid

Als gemeente Groningen hebben we een eigen verantwoordelijkheid voor een optimale huisvesting van kleinere doelgroepen tot

uitdrukking komend in onze ambitie van een fijne stad voor iedereen, inclusief woonwagenebewoners.

Daarnaast is op landelijk niveau in 2018 het beleid voor de woonwagencultuur aangescherpt en uitgewerkt in de vorm van nieuwe richtlijnen voor lokale overheden voor de huisvesting van de doelgroep. Deze richtlijnen leggen de vrijblijvendheid van gemeenten bij de huisvesting van woonwagenebewoners aan banden. Sleutelwoorden voor die aanscherping: mensenrechten en bescherming van de culturele identiteit.

Als gemeente Groningen voldoen we aan de meeste nieuw opgelegde richtlijnen (volgende paragraaf). Wel vormen de nieuwe richtlijnen aanleiding onze inzet nader te ijken aan en vorm te geven conform deze nieuwe regelgeving.

Bijzondere status woonwagenebewoners

Landelijk is het beleid voor woonwagenebewoners aangescherpt naar aanleiding van standpunten van o.a. Het Europees Hof voor de Rechten van de mens en de Nationale Ombudsman over handhaving van de culturele identiteit van woonwagenebewoners.

Het nieuwe rijksbeleid is verwoord in het “Beleidskader gemeentelijk woonwagen- en standplaatsenbeleid”, opgesteld door het ministerie van BZK.

Kernpunten Beleidskader gemeentelijk woonwagen- en standplaatsenbeleid:

Tegen de achtergrond van een landelijke afname van het aantal woonwagenstandplaatsen concludeert het Rijk dat de woonwagenebewoners een minderheidsgroep vormen met een eigen

culturele identiteit die extra bescherming verdient. Een uitsterfbeleid, zoals in sommige gemeenten gevoerd, is niet meer aan de orde. Dit standpunt is niet vrijblijvend omdat Nederland in 2012 het UNESCO-Verdrag over Bescherming van Immaterieel Cultureel Erfgoed ondertekende.

Het recht van woonwagenebewoners om te leven volgens die eigen culturele identiteit verdient – zo stelt het kader - meer erkenning en moet beter worden gefaciliteerd.

Het nieuwe beleidskader heeft als kern het beschermen van Roma, Sinti en woonwagenebewoners tegen discriminatie, het waarborgen van hun (culturele) rechten en het bieden van rechtszekerheid en duidelijkheid.

Het kader concludeert dat het wonen in een woonwagen essentieel onderdeel is van die cultuur. Bescherming van die cultuur moet er daarom toe leiden dat de landelijke trend van de afgelopen decennia, een daling van het aantal standplaatsen, wordt gekeerd.

Daarvoor zijn de volgende richtlijnen vastgesteld:

- Gemeenten stellen het beleid voor woonwagens en standplaatsen vast als onderdeel van het lokale volkshuisvestingsbeleid;
- Gemeenten moeten voldoende rekening houden met en ruimte geven aan het woonwagenleven van woonwagenebewoners;
- De behoefte aan standplaatsen moet in kaart worden gebracht;
- Corporaties voorzien in de huisvesting van woonwagenebewoners voor zover deze tot de doelgroep behoren;
- De afbouw van standplaatsen is niet toegestaan (met uitzondering van uitzonderlijke omstandigheden) zolang er behoefte is aan standplaatsen;

- Het streven van sommige gemeenten het aantal standplaatsen tot nul te reduceren, het zogeheten uitsterfbeleid, is in strijd met de wet, e.g. het recht op gelijke behandeling (zoals uitgewerkt in de Algemene wet gelijke behandeling).
- Een woningzoekende moet binnen redelijke termijn kans maken op een standplaats.

Deze richtlijnen zijn verwerkt in de voorliggende nota met als directe(re) aanleiding dat we een gemeente willen zijn voor iedereen en de doelgroep woonwagenebewoners beter in kaart willen brengen.

2. De doelgroep: wie zijn woonwagenebewoners

Het nieuwe landelijke beleidskader voor lokale overheden, maar ook onze eigen ambitie van een optimaal woon- en leefmilieu voor de huisvesting van woonwagenebewoners vraagt om een duidelijke definitie en begrenzing van de doelgroep.

Bijvoorbeeld omdat de (landelijke) wettelijke status gepaard gaat met veel juridische spelregels waaronder de toewijzing van standplaatsen, maar ook uit oogpunt van zorgvuldigheid, zekerheid en gelijkheid voor de doelgroep zelf en alle andere inwoners van onze gemeente.

2.1 Woonwagenebewoners

De historie en samenstelling van de doelgroep is complex. De hoofdlijn.

Algemeen - begrenzing

Het beleidskader woonwagen- en standplaatsenbeleid is algemeen van toepassing op standplaatsen voor woonwagens voor mensen die zich van generatie op generatie als woonwagenebewoner hebben gemanifesteerd. Derhalve van toepassing mede op basis van afstamming. Of men op dit moment daadwerkelijk in een woonwagen woont is daarbij niet van belang, zo “stelt het Rijk”.

Als gemeente Groningen hanteren we deze omschrijving al langer door de mogelijkheid van inschrijving op de wachtlijst voor

standplaatsen zonder dat men op een aangewezen locatie woont waarbij wel het afstammingsbeginsel wordt toegepast.

De kern – de inhoud

Er zijn verschillende groepen met een woonwagencultuur op bestaande locaties of die in het verleden een nomadisch bestaan hadden. Het betreft met name een van de volgende (sub)groepen:

Roma

Roma hebben als herkomst voornamelijk India. Ze verblijven vooral in Oost- en Zuid-Europa. Een deel van deze Oost-Europese Roma is vanaf de 19^e eeuw naar Nederland gekomen.

Sinti

Sinti kennen een eeuwenoude nomadische traditie die (minimaal) terug te herleiden is tot het oude Perzië en Pakistan. Sinti hebben eigen tradities die afwijken van de reizigers en/of Roma en een eigen taal die alleen onderling wordt gesproken. Sinti hebben (net als Roma) zwaar geleden onder het Naziregime in de Tweede Wereldoorlog.

Reizigers

Een derde categorie zijn de woonwageneigenaren die afstammen van nomadische handelaren, marskramers en ambachtslieden, meestal van oorsprong afkomstig uit Duitsland, België en Frankrijk. Hiertoe worden doorgaans ook de Jenische gerekend; een nomadisch volk uit West-Europa.

Kermis- en circusfamilies

Een andere groep binnen de woonwageneigenaren wordt gevormd door de kermis- en circusfamilies. Minder dan bij andere subgroepen is sprake van een eigen cultuur of eigen tradities. Wel zijn ze nog de meest actieve reizigers vanwege het reizen gedurende het kermisseizoen, doorgaans met een caravan of reiswagen van plek naar plek. Buiten het seizoen woont een groot deel in een vaste woonwagen op een vaste standplaats op een woonwagenlocatie.

De huidige groep woonwageneigenaren is dus van gevarieerde samenstelling en komaf. Wat de bevolkingsgroep woonwageneigenaren bindt is het (oorspronkelijk) nomadisch leven in familieverband en de zorg voor elkaar. Mantelzorg is een vanzelfsprekendheid.

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

Woonwageneigenaren beoefenen van oudsher ambachten die passen bij het reizen. Zo zijn er scharenslijpers, stoffeerders, venters in kleding en voeding, kermisexploitanten en oliebollenverkopers. Nu ze niet meer reizen en op een vaste plek wonen, zijn het veelal zelfstandige beroepen die worden uitgeoefend. Zoals handel in auto's en oud ijzer of vastgoed. Daarnaast werkt men in loondienst.

2.2 Geschiedenis: van vrij reizen naar vaste plek

Woonwageneigenaren delen een gezamenlijke historie van (eerst vrij) reizen.

Paradoxaal luidde de komst van woonwagens eind 18^e eeuw het einde in van het vrije reizen en ontstonden er vaste standplaatsen. Wetgeving speelde hierin een belangrijke rol.

Woonwagenbewoners waren vreemdelingen en werden vaak als bedreigend ervaren. Wetgeving moest het vrije reizen beteugelen. Dit varieerde van verboden op vrij reizen of vrije kampementen tot beleid gericht op integratie of juist segregatie. Dieptepunt is de vervolging van woonwagenbewoners tijdens de Tweede Wereldoorlog waarbij velen in concentratiekampen stierven. Door alle argwaan, vervolging en beteugelende wetgeving werd de onderlinge band tussen woonwagenbewoners alleen maar sterker.

Het bestaan als reiziger, het trekken om de kost te verdienen, ontstond in de vroege middeleeuwen toen groepen uit India richting Europa trokken. Tot eind 19^e eeuw, verplaatste men zich veelal te voet of per schip (bijvoorbeeld met kermisattracties). Met de verschijning van woonwagens in de tweede helft van de 19^e eeuw - mede mogelijk gemaakt door betere wegen - werd de brede doelgroep aangeduid als “woonwagenbewoners”.

- ontwikkeling wetgeving

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

De woonwagenwet uit 1918 legde de vrijheid verder aan banden. Deze wet voorzag in de oprichting van de eerste officiële woonwagenlocaties en maakte een einde aan de vrijheid om de

woonwagen overal neer te zetten. De woonwagenbewoners en de woonwagen moesten voortaan aan voorwaarden voldoen met als doel deze vorm van huisvesting te ontmoedigen en de toename van het aantal woonwagens af te remmen.

In 1957 werden de beperkingen verder aangescherpt door wijzigingen in de Woonwagenwet gericht op segregatie door de ontwikkeling van grotere regionale woonwagencentra. De Woonwagenwet van 1968 borduurde hierop voort en maakte het rondtrekken vrijwel onmogelijk door verdere concentratie van woonwagenbewoners op grote locaties met een slechts beperkt aantal trekkersplaatsen. Daarbij gold: wie in een woonwagen wilde gaan wonen, kreeg alleen een standplaats als de ouders ook al in een woonwagen woonden. Dit afstammingsbeginsel was bedoeld om uitbreiding van het aantal standplaatsen tegen te gaan.

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

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

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

Op 1 maart 1999 werd de Woonwagenwet ingetrokken. Sindsdien waren gemeenten primair verantwoordelijk maar ook vrij om het woonwagenbeleid naar eigen inzicht vorm te geven: tot de verschijning in 2018 van het (rijks)beleidskader Woonwagen- en Standplaatsenbeleid met als grondslag de erkenning door het Europese Hof voor de Rechten van de Mens. Een kader dat contrair aan alle voorgaande initiatieven instandhouding van de woonwagencultuur beoogt.

3. Woonwagenbewoners in Groningen

In Groningen zijn tien locaties voor woonwagenbewoners met in totaal ongeveer 550 bewoners.

Van oudsher is de Kring de grootste locatie. De historie van De Kring (aangelegd ruim buiten de toen bestaande stad/ paragraaf 3.2) weerspiegelt die van woonwagenbewoners in het algemeen en is nauw verbonden met die van locaties elders in onze gemeente: de permanente onvervulbare uitbreidingsbehoefte op De Kring leidde tot opeenvolgende nieuwe locaties elders, die vorm kregen conform de wet, mogelijkheden en ambities van toen.

De meeste van de andere negen middelgrote en kleinere centra zijn in de jaren 70 en 80 van de vorige eeuw gerealiseerd analoog aan het rijksbeleid gericht op concentratie op kleinere locaties. Ook waren bijzondere en/of persoonlijke omstandigheden aanleiding enkele kleine locaties te ontwikkelen. De locaties liggen verspreid over de stad in of naast woonwijken.

3.1 locaties algemeen

De locaties verschillen onderling naar grootte en invulling sterk van elkaar. Per locatie is in verschillende mate sprake van een menging van standplaatsen met daarop huur- of koopwagens. Op drie locaties staan bovendien doelgroepwoningen.

Dit zijn kleinere woningen die in overleg met de bewoners zijn gebouwd en qua indeling lijken op de indeling van een woonwagen. De doelgroepwoningen zijn alleen beschikbaar voor mensen uit de

woonwagencultuur. De woningen zijn in eigendom van woningbouwcorporatie Wierden en Borgen.

Het eigendom (daarmee ook de verantwoordelijkheid voor onderhoud) van plaatsen, huurwagens en de doelgroepwoningen, is verdeeld over de gemeente en de woningbouwcorporatie Wierden en Borgen

De huurprijzen voor standplaatsen variëren van ca. € 0,35 tot € 0,60 per vierkante meter per maand (bij genoemde bedragen geldt prijspeil 2021). De standplaatsen zijn aangesloten op water, riolering, gas en elektra. De huurders betalen alleen huur. Er is geen aparte voorziening voor gas/ riool, zoals dit bij woningbouw meestal wel het geval is. Op sommige locaties zijn sanitaire units geplaatst die door de gemeente of woningcorporatie Wierden en Borgen worden onderhouden.

Jaarlijks wordt de huur verhoogd met iets minder dan het toegestane percentage.

Afdeling Bijzondere Woonvormen

De afdeling Bijzondere Woonvormen (voorheen Bureau Woonwagenzaken, opgericht in 2001) is het centrale orgaan voor alle zaken betreffende de locaties en haar bewoners: het beheer en onderhoud van gemeentelijk bezit, de verhuur, de inschrijving op de wachtlijst (inclusief doelgroepwoningen) en de toewijzing, de afstemming tussen de betrokken partijen, de beleidsontwikkeling et cetera.

De afdeling heeft naast twee medewerkers op kantoor twee beheerders in dienst afkomstig uit de doelgroep en wonende op een locatie. Ze zijn centraal aanspreekpunt voor meerdere partijen.

Woningcorporatie Wierden en Borgen is (als enige corporatie) eveneens betrokken als eigenaar van doelgroepwoningen en enkele standplaatsen en draagt verantwoordelijkheid voor het onderhoud van de eigen bezittingen.

	1	2	3	4	5	6	7
De Kring	337	82	10	72	57	51	6
Leegeweg	53	8	4	4	12	12	0
Nijesteinheerd	15	5	5	0	0	0	0
Wibenaheerd	3	4	4	0	0	0	0
Froukemaheerd	9	3	3	0	0	0	0
Gdanskweg	31	12	12	0	0	0	0
Helper Westsingel	35	18	0	18	0	0	0
Helperzoom	2	2	2	0	0	0	0
Damsterdiep	14	5	0*	0	0	0	0
Zuiderweg	43	1	0	1	18	18	0
	542	140	40	95	87	81	6

1: Totaalaantal bewoners

2: Totaal Aantal standplaatsen met woonwagen

3: Aantal standplaatsen huurwoonwagen

4: Aantal standplaatsen koopwoonwagen

5: Totaalaantal woningen

6: Aantal woningen huur

7: Aantal woningen koop

3.2 de locaties



De Kring

De Kring is van oudsher de grootste woonwagenlocatie van Stad en provincie Groningen. De Kring ligt tussen het Stadspark en

Hoogkerk en grenst aan de nieuwbouwwijk De Buitenhof, waarvan het volledig geïsoleerd ligt door het omringende water.

De Kring – en dit is redelijk uniek – is heel divers van samenstelling: de locatie wordt bewoond door alle subdoelgroepen van woonwagenbewoners met veel tolerantie ten opzichte van elkaar.

De Kring telt in totaal ca 340 bewoners op 82 woonwagenstandplaatsen en in 57 doelgroepwoningen die worden verhuurd door Wierden en Borgen, die ook acht woonwagenstandplaatsen verhuurt. De overige standplaatsen worden verhuurd door de gemeente.

De huurprijs bedraagt ca. € 0,50 per vierkante meter per maand (gemiddeld € 100,- per maand). De gemiddelde maandhuur voor een woonwagen bedraagt € 300,- per maand, waarmee de totale huurprijs ca. € 400,- per maand bedraagt.

Op de Kring bestaan sterke familiebanden.

- Geschiedenis.

Eind 19^e eeuw verschijnen in Groningen voor het eerst woonwagenbewoners: aan de Peizerweg. De gemeente besloot in 1923 een deel van het terrein aan te wijzen als officiële standplaats en het terrein enigszins te ontsluiten door de aanleg van een weg vanaf de Peizerweg.

Om de leefomstandigheden van deze woonwagenbewoners te verbeteren werd in 1955 de Stichting voor maatschappelijke en culturele zorg “De Grote Trek” opgericht. De stichting richtte zich op betere gezondheidszorg, goede centrale (toilet)voorzieningen,

ruimere standplaatsen, scholing en het organiseren van activiteiten rond ontspanning en sport.

De locatie verkeerde in de jaren zeventig desondanks in een zeer slechte staat van onderhoud. De gemeente besloot daarop, in samenwerking met de Stichting De Grote Trek, een aangrenzend weiland aan te kopen om een locatie te realiseren die voldeed aan de eisen van de tijd: ruim opgezet, betere voorzieningen, een centrumschool en een gebouw voor culturele activiteiten. Door de eclipsvormige uitleg kreeg het plan de naam De Kring. In 1977 was De Kring gereed met in 1^e instantie ruimte voor 60 woonwagens (met een eigen sanitairgebouwtje per standplaats).

Sindsdien zijn er woningen bijgebouwd op en naast de locatie. Zo werden in de jaren '10 nog 29 huizen en 8 extra standplaatsen ten westen van het kamp gerealiseerd.

Aandachtspunten:

Op de Kring bestaat ook nu de wens verder uit te breiden maar daarvoor is geen ruimte.

De Kring verkeert in het algemeen in een goede staat van onderhoud nu recent de sanitaire units zijn aangepakt.

Zuiderweg

Het tekort aan woonruimte op De Kring was in de jaren negentig aanleiding voor de ontwikkeling van de locatie Zuiderweg, aangrenzend aan de De Kring.

Eerst stonden hier vooral woonwagens. Maar omdat een woning minder plek inneemt dan een standplaats zijn – om aan de vraag tegemoet te komen – bijna alle standplaatsen vervangen door woningen.

De doelgroepwoningen en de overgebleven standplaats worden door Wierden en Borgen verhuurd.

Leegeweg (de Held)

Ook de Leegeweg (gerealiseerd jaren negentig) is ontwikkeld om in de vraag naar woonruimte op De Kring te voorzien.

In eerste instantie werd de locatie door de afstand in combinatie met de wens van familiewonen door Kringbewoners als minder aantrekkelijk ervaren. Uiteindelijk leidde de huisvestingsnood toch tot vestiging vanuit de Kring en vanuit de cultuur van buiten de gemeente Groningen. Inmiddels woont er een vaste groep met onderling sterke banden.

Op de locatie staan woningen en koop- en huurwoonwagens. De huurwoonwagens worden verhuurd door de gemeente maar staan op standplaatsen van de woningbouwcorporatie Wierden en Borgen! De huur bedraagt ongeveer € 515,- per maand (€ 275,- voor de plaats en € 240,- voor de wagen). De doelgroepwoningen worden door dezelfde woningbouwcorporatie verhuurd.

Aandachtspunten:

Nu recent onderhoud is uitgevoerd (schilderwerk aan de huurwoonwagens en onderhoud van de daken) verkeert de locatie in een goede staat van onderhoud.

Beijum (drie locaties)

Er is altijd al veel vraag geweest naar woningen en standplaatsen op de Kring, terwijl daar geen ruimte voor uitbreiding was.

In lijn met het Rijksbeleid van de jaren zeventig – het toenmalig integratiebeleid – werden daarom kleinere locaties gerealiseerd in of nabij woonbuurten elders in de stad.

Beijum was toen de logische keuze: een wijk in ontwikkeling met dus voldoende restcapaciteit aan grond en mogelijkheden voor integratie van woonwagen- en buurtbewoners bijvoorbeeld door gebruikmaking van gezamenlijke voorzieningen.

Uiteindelijk werden drie kleinere locaties gerealiseerd: aan de Nijensteinheerd tegen het stadsgewestpark Noorddijk aan, bij de entree van de Wibenaheerd en aan de Froukemaheerd tegen het recreatiegebied Kardinge aan. De huurprijs voor deze locaties bedraagt gemiddeld € 0,50 per vierkante meter per maand, inclusief sanitaire unit.

Andermaal bleek de grote betekenis van het wonen in gezinsverband voor de woonwagenbewoners: bij bewoners van de Kring bestond weinig belangstelling voor Beijum vanwege de grote afstand.

Men (vnl. kinderen van woonwagenbewoners in De Kring) nam liever intrek in een woonwagen op een plek in de buurt, bijvoorbeeld op open plekken langs de Peizerweg.

Uiteindelijk hebben zich op de locaties in Beijum bewoners gevestigd zowel van binnen als van buiten de doelgroep met als resultaat een mengeling van culturen, burgers, woonwagenbewoners en kermisexploitanten. Familiebanden en de eigen cultuur zijn hier niet prominent aanwezig.

Aandachtspunten:

De drie locaties in Beijum verkeren in goede staat van onderhoud.

Gdanskweg

Deze locatie is medio jaren negentig gerealiseerd op een industrieterrein als woon-werk locatie voor kermisexploitanten. Op dit moment wonen er zowel actieve (reizende) als gepensioneerde (kermis)exploitanten.

Elke standplaats is voorzien van een sanitaire unit. De huurprijs per vierkante meter per maand bedraagt ongeveer € 0,60.

Aandachtspunten:

De locatie heeft recent een onderhoudsbeurt ondergaan (o.a. vervanging van dakbedekkingen en gasaansluitingen).

Aandachtspunt was ook het (lage) grondwaterpeil waardoor verzakkingen ontstonden en daardoor schade aan de woonwagens.

Een nieuw drainagesysteem heeft deze problematiek opgelost.

Verslonzing van de omgeving (m.n. door pakwagens) is een punt van aandacht.

Helper Westsingel

De locatie Helper Westsingel ontstond direct na de 2^e wereldoorlog als overwinterplaats voor kermisexploitanten en wegenbouwers en is een van de oudste locaties in onze gemeente.

Aanvankelijk was dit nog een echte reizigerslokatie zonder vaste vakken. In de zomer waren de bewoners op reis voor werkzaamheden en voor de winter zocht men een vrije plek op.

Gaandeweg ontstond een vaste woonlocatie met veel vaste woonwagens voor Kermisexploitanten.

Een deel van de bewoners is nog altijd kermisexploitant en reist nog (een deel van het jaar) rond. Daarnaast wonen er relatief veel

gepensioneerden en bewoners uit de eigen cultuur die niet meer op de kermis werken.

Op dit moment wordt het terrein bewoond door zo'n 16 gezinnen in woonwagens en reishuizen. Standplaatsen worden verhuurd voor ongeveer € 0,35 per m² per maand.

Ontwikkeling.

Door aangrenzende planontwikkelingen is de toekomst van het terrein jarenlang onzeker geweest. Nu duidelijkheid bestaat over de toekomst van het gehele (omringende) gebied wordt ook deze locatie opgeknapt en heringericht (2022) als deel van het project Helpman Noord. Hiervoor is 3,7 miljoen Euro gereserveerd.

Kernpunten bij deze aanpak: optimalisatie ontsluitingswegen, sanering vervuilde bodem en verbetering/vervanging van de nutsvoorzieningen.

Aandachtspunten.

Door een ruimere opzet van de locatie gaat het aantal standplaatsen terug van 20 naar 18. De ruimere opzet volgt uit wijzigingen in de regelgeving (Bouwbesluit): woonwagens worden nu formeel als bebouwing beschouwd en daarvoor gelden annexe dichtheidspercentages en grotere standplaatsen i.v.m. de (brand)veiligheid.

De afname betekent dat voor enkele kermisexploitanten (inclusief rijdend materieel) van de Helper Westsingel een alternatief moet worden gevonden.

De in ontwikkeling zijnde locatie voor kermisexploitanten aan de Bornholmstraat kan hierin voorzien. Daar komen zes standplaatsen (woon- werkcombinatie) waarvan drie zijn gereserveerd voor

bewoners van de Helper Westsingel. De andere drie standplaatsen worden via de wachtlijst verdeeld.

Helperzoom

Deze locatie bestaat uit twee standplaatsen, elk bewoond door één bewoner.

De locatie is ongeveer 20 jaar geleden gerealiseerd als compensatie voor de sloop van woningen in de Verlengde Lodewijkstraat. De huurprijs bedraagt ongeveer € 0.50 per vierkante meter per maand.

Damsterdiep

De locatie Damsterdiep wordt bewoond door één familie die altijd woonachtig is geweest in de buurt van deze locatie. De familie bestaat uit zowel gepensioneerde als actieve kermisexploitanten. Door de komst van nieuwbouw wordt de locatie opgeheven en wordt een nieuwe locatie voor deze bewoners ontwikkeld, mogelijk bij de Woonschepenhaven in de vorm van erfpacht.

4. Woonsituatie en woonwensen

Wonen in familieverband en handhaving van de cultuur van woonwagendwoneers zijn waardevol. Het voorkomt een isolement, versterkt de zelfredzaamheid en versterkt de diversiteit van onze stad.

Voor een beter beeld van de woonsituatie van woonwagendwoneers is in 2021 door de afdeling Onderzoek en Statistiek van de gemeente Groningen een onderzoek verricht (bijlage).

De resultaten van dit onderzoek, vooral daar waar dit de vraagzijde betreft, laten zich niet zonder meer vergelijken met kenmerken van de stedelijke woningmarkt.

Zo is er op stedelijk niveau sprake van een omvangrijke woningmarkt met relatief veel in- en uit- en doorstroom en met veel verschillende woningtypen voor veel verschillende doelgroepen. Bij kleine doelgroepen met specifieke woonwensen is dit niet het geval, biedt doorstroming minder soelaas en zijn de wachttijden vaak langer.

Wel kunnen woonwagendwoneers participeren op deze stedelijke woningmarkt. De eigen voorkeur van wonen in familieverband scheidt echter afstand tot die stedelijke markt. De vraag in hoeverre aan die eigen voorkeur tegemoet wordt gekomen heeft naast een cijfermatige dan ook vooral een morele grondslag.

4.1 Onderzoek opzet algemeen

Deelnemers aan het onderzoek zijn: bewoners van woonwagens en doelgroepwoningen ouder dan 18 jaar en woonachtig op de locaties, en, ingeschreven op de wachtlijst zonder woonwagen of woning. Het onderzoek spitste zich toe op: nieuwbouwwensen, wensen m.b.t. het onderhoud en de woonsituatie in het algemeen.

Het totale aantal reacties bedroeg ongeveer 16 procent van de benaderde deelnemers (409 personen ouder dan 18 jaar inclusief de ingeschreven en 64 ingevulde enquêtes retour). Het merendeel van de respondenten is opgegroeid op een woonwagenlocatie in de gemeente Groningen.

De meeste respondenten zijn afkomstig van De Kring.

Van de overige locaties wordt daardoor een meer indicatief beeld verkregen.

Het onderzoek geeft in het algemeen een goed beeld van de woonsituatie en de woonwensen van de hele doelgroep.

Maar, door de verspreide ligging en het variërend inwonertal van de afzonderlijke locaties en de wens (zo blijkt) samen te willen wonen in familieverband, is aanvullend maatwerk nodig voor een beter beeld van de beperkingen en kansen per locatie en voor de mogelijkheden voor een eventuele nieuwe locatie.

Bewoners en beheerders spelen hierin een sleutelrol.

Algemene conclusie

De bewoners zijn in het algemeen zeer gebonden aan de eigen locatie, tevreden over deze locatie en ook over de buurt en de ligging.

Er bestaan (zeer) sterke en gewaardeerde sociale banden vooral in familieopzicht. De sfeer is goed en er wordt op veel verschillende terreinen samengewerkt.

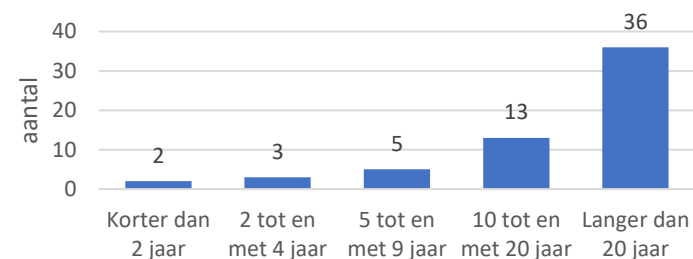
De sterke locatiebinding blijkt uit onder andere de lange woontijd op de verschillende locaties. Keerzijde daarvan is een gestagneerde doorstroming en daardoor een grote behoefte aan uitbreiding van het aantal standplaatsen en doelgroepwoningen. Bij bijvoorbeeld gewijzigde gezinssituaties of bij een wens voor een andere vorm of kwaliteit van wonen op een locatie is er geen ruimte om daaraan te kunnen voldoen.

4.2 Onderzoek - resultaten

Woontijd

In het algemeen rijst het beeld van geringe doorstroming op de locaties door het willen wonen in familieverband en gebrek aan mogelijkheden voor uitbreiding. De lange woontijd op één en dezelfde locatie en hoge mate van “inwoning” ondersteunt deze conclusie.

- De grote meerderheid woont al lange tijd in dezelfde woonwagons of woningen. 77 Procent woont er langer dan tien jaar, waarvan bijna 75 procent langer dan twintig jaar.
- Van diegenen die in een woonwagons wonen woont twee derde al langer dan twintig jaar op de huidige locatie. Ook bewoners van huurwoningen bewonen merendeels al langer dan twintig jaar dezelfde woning.
- Circa 20 procent gaf aan in te wonen bij bv. (schoon)ouders.

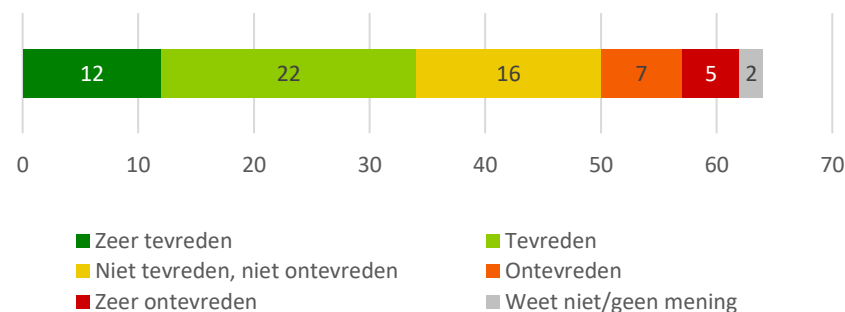


Tevredenheid

“Een courante (dus gewilde) woning is incurant (niet in omloop)”: geringe doorstroming wijst op aantrekkelijkheid van die woning op die locatie.

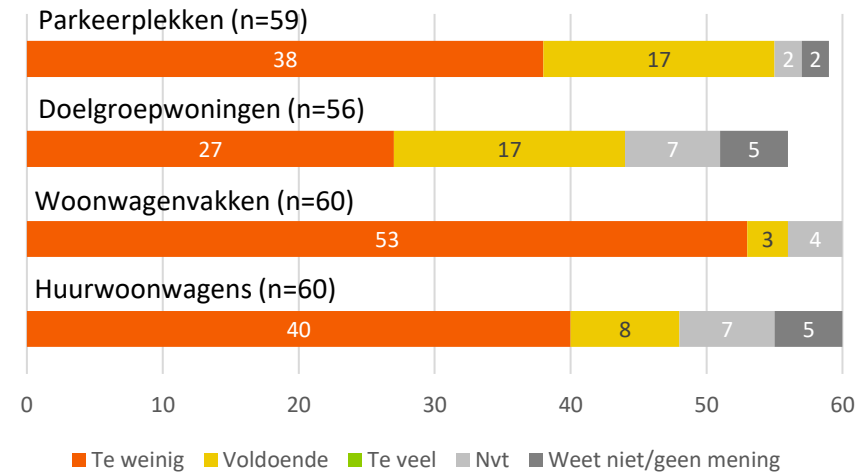
Het merendeel van de bewoners is tevreden met de huidige woonsituatie of oordeelt hierover neutraal.

Voor zover er sprake is van ontevredenheid dan woont men bijvoorbeeld vaak liever op een andere locatie en/of dicht bij de familie of zijn de woonlasten een knelpunt. De staat van onderhoud van de woonwagons of het terrein is in een aantal gevallen een aandachtspunt.



(in de tabellen absolute aantallen)

- Men is vooral positief over de ligging van de locatie en de buurt. Dit geldt in mindere mate voor de locaties Gdanskweg en Helper Westsingel.
- Tevredenheid is er ook over het groen en bijvoorbeeld de gemeenschappelijke voorzieningen al kan dit beter volgens een aantal respondenten.
- In het algemeen ervaart men het sociale aspect van het gezamenlijk wonen op en de onderlinge sfeer een locatie als (zeer) positief. Men voelt zich thuis op de woonwagenlocatie waar men woont en er wordt op de locaties op een prettige manier met elkaar omgegaan.
- Ontevredenheid wordt vooral veroorzaakt door het beperkt aantal beschikbare standplaatsen voor huurwoonwagens, woonwagenvakken of doelgroepwoningen. Dit is vooral herleidbaar tot krapte op de Kring (bijna 100% van diegenen die reageren geeft aan dat er te weinig woonwagenvakken zijn) en aan de Leegeweg (ca. 75%). Voor inzicht in schaarste op overige locaties is verder onderzoek maar vooral ook overleg nodig.

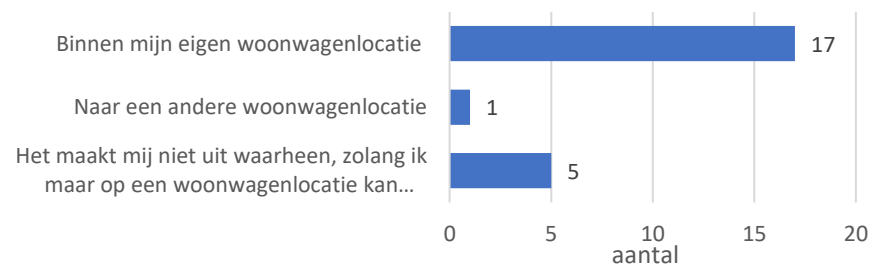
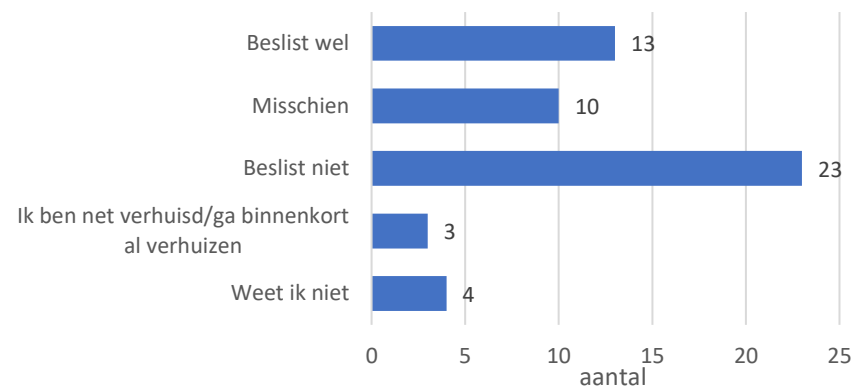
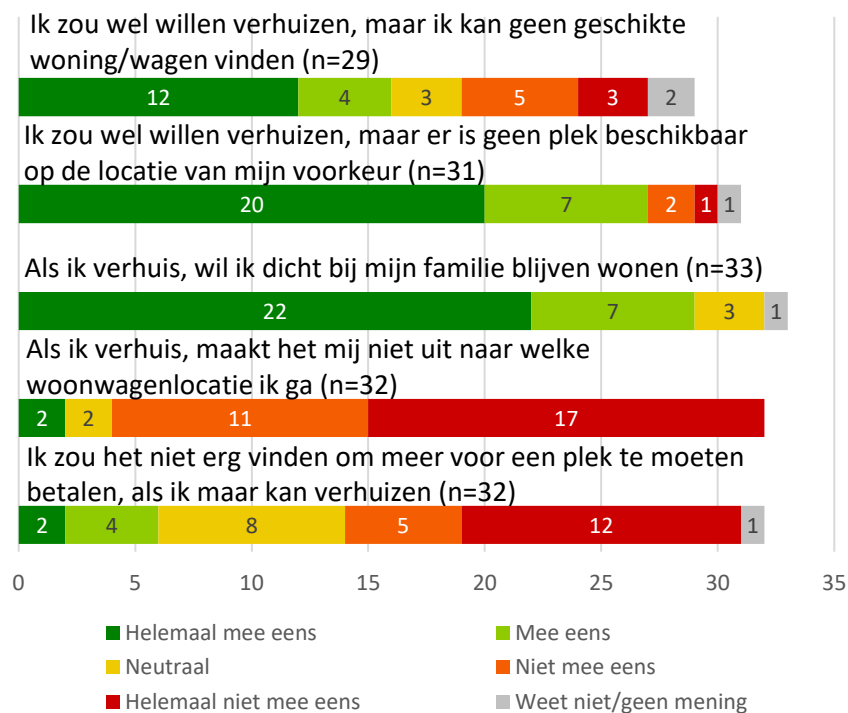


Verhuishwensen

Vrijwel iedereen die wil verhuizen geeft als reden dat er geen plek is op de locatie van eigen voorkeur. Omdat de meeste respondenten binnen hun eigen woonlocatie willen verhuizen en het overgrote deel van de respondenten op De Kring woont, betreft dit vooral bewoners van De Kring. Maar ook bij andere verhuisgeneigden speelt het tekort op de eigen locatie een grote (hoofd)rol. Andermaal wijst dit op de grote waarde die wordt toegekend aan familiebanden: vrijwel iedereen die wil verhuizen wil in de nabijheid van de eigen familie blijven wonen.

Opvallend is dat veel mensen beslist niet willen verhuizen (23) en tegelijk een even groot deel dit (misschien) wel wil, maar dan wel binnen de eigen locatie. Deze “tweespalt” wijst op stagnatie in de doorstroming: velen wonen in bij ouders of familie en zoeken eigen woonruimte.

Verhuiscandidate hebben belangstelling voor zowel het kopen van een vak, huren, of een wagen kopen of huren.



Wachtlijstgegevens ondersteunen het beeld van geringe doorstroming op de verschillende locaties.

Men kan zich bij de gemeente inschrijven vanaf 18 jaar. De wachtlijst selecteert op verschillende criteria op grond waarvan een urgentie categorie wordt toegekend (van A t/m E). Als algemeen selectie criterium geldt: hoe meer binding met een locatie in

Groningen (er geboren en getogen zijn en uit de cultuur afkomstig c.q. met afstammingsrechten) hoe hoger de urgentie categorie. De laagste categorie betreft onder meer zoekenden van buiten onze gemeente zonder binding met een locatie, maar wel uit de cultuur.

In totaal staan er ongeveer tachtig personen ingeschreven (mei 2021) en vrijwel allemaal op de A-lijst. De meeste ingeschrevenen zijn tussen de 18 en 28 jaren oud. De gemiddelde wachttijd bedraagt negen jaar. Een overgrote meerderheid van de ingeschrevenen heeft – zo blijkt uit de inschrijfgegevens - een voorkeur voor de locatie De Kring (/Zuiderweg). Het onderzoek bevestigt dit beeld.

Cultuur en tekort

Alles: de lange woontijd op de eigen locatie, de geringe doorstroming, de paradox van veel verhuigeneigden naar de eigen locatie en evenveel niet verhuigeneigden, inwoning en etc. wijst op een grote vraag naar nieuwe woonplekken.

Die vraag wordt veroorzaakt door de eigen cultuur: het willen (blijven) wonen in familieverband.

Andersom geredeneerd: extra woonplekken zorgen voor handhaving en versterking van die cultuur en voorzien in een behoefte die is geuit door de bewoners zelf.

5. Vervolg

Bijzondere doelgroepen verdienen bijzondere aandacht. Daarmee willen we voorkomen dat groepen buitenboord vallen en er tweedeling in de samenleving ontstaat en ervoor zorgen dat iedereen profiteert en deelt in de kwaliteiten van onze samenleving. Bovendien: diversiteit loont en maakt onze samenleving sterker.

Woonwageneigenaren zijn zo'n bijzondere en waardevolle doelgroep en niet enkel omdat van overheidswege hen de status van cultureel erfgoed is toegekend.

Het leven in familieverband met een eigen cultuur is ook antwoord op mondiale ontwikkelingen zoals globalisering, waardoor de behoefte ontstaat aan meer sociale verbanden in de eigen straat of buurt tegen eenzaamheid. Sociale binding en zorg voor elkaar zijn waardevolle kwaliteiten als het gaat om individueel welzijn.

Daarom bieden we letterlijk ruimte aan mensen of groepen die gezamenlijk meer regie willen over de manier waarop ze (gaan) wonen, voor zichzelf willen zorgen in een eigen woonomgeving. Zo zorgen we ervoor dat we een fijne stad blijven voor iedereen: een inclusieve gemeente waarin iedereen de kans krijgt mee te doen.

Bij woonwageneigenaren spelen in dit verband de volgende aandachtspunten een rol:

- de ontwikkeling van een nieuwe locatie
- verbetering van de beheersstructuur van de locaties

5.1 Een nieuwe locatie

De lange woonduur op locaties, de tegelijk ruim aanwezige verhuiscapaciteit (naar dezelfde locatie) de omvang van de wachtlijst in verhouding tot de omvang van de doelgroep en de lange wachttijd: alles wijst op een vraag naar standplaatsen en doelgroepwoningen waarin het huidige aanbod en de beschikbare locaties niet kunnen voorzien. Dit is in combinatie met onze eigen ambities aanleiding de (on)mogelijkheden voor een nieuwe locatie nader te verkennen

Uitgangspunt daarbij is het voorzien in de woonbehoefte en de instandhouding van de cultuur met daarbij een gewenste balans tussen integratie en segregatie.

Dit vereist in meerdere opzichten maatwerk: de locatiekeuze zelf, de omvang, de samenstelling, de toewijzing en het beheer.

Vervolgonderzoek en -gesprekken waaraan de bewoners van de verschillende locaties deelnemen is hierin doorslaggevend.

Een nieuwe locatie: waar?

De ontwikkeling van locaties in het verleden laat zien dat de onderlinge afstand van de verschillende locaties tot elkaar doorslaggevend is voor de verhuiscapaciteit. Door de te grote afstand tot de eigen familie vestigde zich niet de doelgroep die men voor ogen had.

De behoefte aan meer standplaatsen en doelgroepwoningen is vooral aanwezig in De Kring en in mindere mate aan de Leegeweg. Het ligt daarom voor de hand een nieuwe locatie bij voorkeur in het westelijk stadsdeel te realiseren: de afstand tot m.n. de Kring blijft dan beperkt

en dit draagt bij aan familiecontacten tussen locaties en dus de instandhouding van de cultuur.

Een nieuwe locatie moet in balans zijn met de omgeving. Grootte en ligging moeten zich optimaal verhouden tot de omgeving voor een optimaal woon- en leefklimaat voor zowel de bewoners van de nieuwe locatie als bewoners in de omgeving.

Dit is lastiger te realiseren in bestaande situaties waar eerder compromissen moeten worden gesloten. Bijvoorbeeld noodzakelijke aanpassing van de (gewenste) omvang van de locatie aan de omgeving, of concessies bij de inpassing in de omgeving of bij de afstand tot voorzieningen.

Daarom is het belangrijk aan te sluiten bij integrale gebiedsontwikkelingen. Hier is ruimte voor wederzijdse afstemming voor een optimaal leefklimaat voor het gehele gebied.

De context van (de voorkeuren voor) een locatie in het westelijk stadsdeel en integrale gebiedsontwikkeling levert in eerste instantie twee interessante zoekgebieden op: De Suikerzijde en de Held 3. Of hier daadwerkelijk kansen liggen moet nader worden onderzocht en afgewogen tegen potentiële locaties elders.

Omvang nieuwe locatie

We willen een stad en gemeente zijn voor iedereen en streven er naar dat iedereen meedoet.

Deze twee ambities kunnen zich paradoxaal tot elkaar verhouden als het gaat om de huisvestingssituatie van bijzondere doelgroepen zoals woonwagenbewoners.

Grote concentraties van doelgroepen dragen het risico van afzondering en segregatie van de omgeving en Stad. Kleine locaties bevorderen misschien wel de integratie en het meedoen, maar staan weer op gespannen voet met de wens van instandhouding van in dit verband de wooncultuur van familiewonen waarvoor enige massa nodig is.

Een stad voor iedereen en waarin iedereen meedoet betekent dat we rekening houden met de woonwensen van woonwagewoners: op één locatie bij elkaar met voldoende omvang voor instandhouding van de familiecultuur, en, dat we tegelijk voorkomen dat er segregatie ontstaat tussen woonwagewoners en overige inwoners. We willen dat ook woonwagewoners meedoen.

Daarom zoeken we de juiste balans met als resultaat: woonwagewoners die zich ook mede Groningers voelen en Groningers die zich tegelijk mede woonwagewoners voelen.

De ondergrens

Kleine locaties zoals in Beijum (twee à drie standplaatsen) dragen niet wezenlijk bij aan de versterking van de cultuur en aan de woonwensen. Naar verhouding immers is de familie veel groter en leidt de beperkte omvang tot versnippering.

Een locatie van ongeveer 25 eenheden zoals aan de Leegeweg is een beter voorbeeld van balans tussen integratie en segregatie: aan de ene kant groot genoeg voor de instandhouding van de eigen wooncultuur en aan de andere kant in verhouding tot de omgeving. De stedenbouwkundige inpassing van een locatie speelt daarbij een grote rol.

De bovengrens: de vraag

De potentiële vraag vormt de bovengrens voor de omvang van een locatie. Die potentiële vraag is ondanks alle cijfers lastig te bepalen en kent grote marges.

23 Geënuquêerden zeggen bij een respons van 16 procent te willen verhuizen. Omgerekend zouden bij een totale populatie van 409 geënuquêerden (boven de 18 jaar) ongeveer 140 willen verhuizen. Maar dit is een vertekening van de werkelijkheid: deels omdat ook de wachtlijst is geënuquêerd zodat sprake is van dubbeltellingen, deels omdat meerdere bewoners van hetzelfde adres afkomstig zijn en als familie willen verhuizen.

Gaan we er simpelweg van uit dat de gemiddelde huishoudgrootte 4 personen bedraagt dan zou er ruimte zijn voor ongeveer 35 eenheden.

Vergelijken we deze cijfers met de wachtlijst, dan levert de wachtlijst een groter potentieel op. Ongeveer 80 bewoners staan ingeschreven voor een locatie. Vaak betreft dit jongeren. In een aantal gevallen gaat het ook om gezinnen.

Uiteindelijk is de grootte van een nieuwe locatie het resultaat van verder maatwerk waarbij, naast de vraag en stedenbouwkundige mogelijkheden, meerdere sociale dimensies op verschillende schaalniveaus een grote rol spelen.

Maatwerk ook omdat het effect van een nieuwe locatie op de doorstroming in ogenschouw moet worden genomen opdat er meer rendement ontstaat voor de bewoners als geheel om in familieverband te leven.

Ook om die redenen is gezamenlijke planvorming - met vertegenwoordigers van de woonwagenebewoners en omwonenden – belangrijk.

Samenstelling nieuwe locatie: huur of koop

De vraag naar extra eenheden is divers samengesteld. Er is vraag naar zowel kopen als huren van vakken (om daar een woonwagen op te zetten) als naar kopen en huren van wagens.

De vraag naar woningen lijkt – in eerste instantie - iets beperkter.

Het ligt voor de hand dat een nieuwe locatie die diversiteit aan woonwensen weerspiegelt: binnen een familie zijn starters, maar ook ouderen die geriefelijker willen wonen en die dit kunnen betalen. Diversiteit draagt bij aan handhaving van familieverbanden op een nieuwe locatie.

Uiteindelijk is ook hier verder onderzoek nodig om tot een optimale samenstelling (huur/koop) van de nieuwe locatie te komen. Daarvoor moet onder andere de omvang van de vraag naar sociale huur (de doelgroep van de corporaties) nader worden onderzocht.

Voorzover koopwoningen en -standplaatsen onderdeel van het plan zijn moet ervoor worden gewaakt dat doorverkoop de toekomstbestendigheid van het familiewonen niet bedreigt: verkoop aan hoogste bidders brengt het risico met zich mee dat familieverbanden op een locatie onder druk komen te staan waarmee ook het eigene van de cultuur. Clausules in koopcontracten en goede afspraken met de ontwikkelaar van kooplocaties kunnen dit tegengaan.

Verdelen en toewijzen

Plaatsen die vrijkomen en nieuwe plaatsen worden gebruikelijk toegewezen aan ingeschrevenen op grond van volgordecriteria voor een eerlijke verdeling (m.n. inschrijfduur). Leeftijd is daarbij niet leidend om leeftijdsdiscriminatie te voorkomen.

Deze criteria vormen een dilemma bij de ontwikkeling van een nieuwe locatie. Enerzijds zorgt een volgordecriterium voor een eerlijke verdeling. Anderzijds streven zowel de woonwagenebewoners als de gemeente een versterking van familieverbanden na bij de ontwikkeling van een nieuwe locatie: familiebanden en urgentie moeten daarom meewegen.

Volgordecriteria kunnen niet zomaar terzijde worden geschoven. De volgordecriteria staan voor opgebouwde rechten en zekerheid. Het is niet voor niets dat mensen zich tijdig inschrijven. Verandering van volgordecriteria past dan ook nauw.

Er zijn in eerste instantie twee mogelijkheden balans aan te brengen tussen het volgordebeginsel en het doel van handhaving en versterking van de familiecultuur.

Door op een locatie ook koopstandplaatsen te ontwikkelen is de huisvestingsverordening (volgordecriteria) niet voor de hele locatie van toepassing en ontstaat ruimte voor een samenstelling die recht kan doen aan de gewenste familiecultuur (het is aan de eigenaar van de standplaats zelf om dit te organiseren).

Coöptatie, wat betekent dat bewoners op een woonwagenlocatie samen zorgen voor de volgordebepaling, is ook een optie. Hiermee

kan eerder recht worden gedaan aan het wonen in familieverband en aan het afstammingsbeginsel. Op een nieuwe locatie zal dit in praktijk lastig te realiseren zijn: wie zijn bijvoorbeeld de eerste bepalende bewoners? Bewoners van koopwoningen?

Het opstellen van spelregels voor de verdeling van standplaatsen en woningen is dan ook een belangrijk punt bij het vervolgonderzoek.

Duurzaamheid

We willen een fijne stad blijven, voor volgende generaties. Dit betekent dat we ons duurzaam ontwikkelen en in 2035 CO2 neutraal zijn om de klimaatverandering tegen te gaan. Deze ambities realiseren we vanuit een integrale benadering van alle schaalniveaus van de stad. Van uitgekende (mobiliteit reducerende) stedenbouw tot wijkenergieplannen en het stimuleren van recycling en hergebruik en et cetera.

Wonen zorgt voor een groot deel voor de CO2 uitstoot. Isolatieprogramma's, energiebesparingsmaatregelen, omschakeling naar duurzame energiebronnen en het gebruik van duurzame materialen moeten dit terugdringen. Vooral nieuwbouwontwikkelingen – zoals een nieuwe locatie voor woonwagengedragers - bieden kansen om ambities te realiseren.

Woonwagens zijn verplaatsbaar. Deze kwaliteit draagt bij aan een duurzame stad. Het versterkt ons adaptief vermogen zodat we kunnen blijven inspelen op veranderingen.

Maar, de woonwagen zelf vormt nog steeds - zowel technisch als financieel - een uitdaging als het gaat om duurzaamheid.

Op het eerste gezicht lijken ze vaak juist goedkoop, de wagens. Om een aantal redenen zijn wagens juist duur: ze worden sneller dan 'gewone' huizen afgeschreven, het grondgebruik van een standplaats is relatief groot en de levensduur van een wagen is relatief beperkt. De realisatie van een standplaats met woonwagen is al met al vaak duurder dan de bouw van een sociale huurwoning.

Technisch zijn - vergeleken met reguliere woningen - de mogelijkheden van woonwagens voor energiebesparing beperkt en kostbaar; door de geringe afmetingen van woonwagens en omdat de dunnere wanden en een vloer boven maaiveld minder opties bieden voor effectieve isolatie. Bovendien zijn gasloze woonwagens nog maar net op de markt en (ook tweedehands) heel prijzig.

Een wagen, die ervoor zorgt dat de energierekening omlaag gaat met voor de bewoners onderaan de streep minder vaste lasten, is nog steeds een uitdaging!

In het vervolgtraject besteden we daarom extra aandacht aan experimentele en innovatieve ontwikkelingen voor betaalbare en duurzame woonwagens.

5.2 Bestaande locaties

De voorliggende nota focust op de woonbehoefte van woonwagengedragers en vormt de eerste stap voor de ontwikkeling van een nieuwe locatie.

Daarnaast zijn er aandachtspunten met betrekking tot de al bestaande locaties. Deze punten worden in een separate nota verder uitgewerkt. We noemen alvast de volgende twee aandachtspunten:

– Beheer.

Het eigendom van woonwagens, standplaatsen en ruimte, is versnipperd over meerdere partijen: de gemeente (intern meerdere afdelingen betrokken), de corporatie en de bewoners. Daarmee ook de verantwoordelijkheid voor het onderhoud en beheer van woonwagens en standplaatsen.

Daarbij is de gemeente verantwoordelijk voor de toewijzing van huurwoonwagens aan woningzoekenden en de handhaving.

Op onderdelen bestaat het risico dat die verdeling tot onnodige kosten leidt. Samenvoeging van taken en eigendom binnen een enkele organisatie kan kostenbesparend werken en bijdragen aan de kwaliteit van bijvoorbeeld het beheer en onderhoud van de verschillende locaties. Bijvoorbeeld door onderhoud over de verschillende locaties te stroomlijnen en in plaats van kleinschalige en verspreide onderhoudsaanbestedingen of door minder afstemmingskosten tussen partijen en kortere lijnen.

Een vervolgonderzoek moet de voordelen van samenvoeging van taken en daarmee samenhangend de mogelijkheden van overdracht van grond en opbouwen in kaart brengen.

Niet-wettelijke gemeentelijke taken kunnen worden overgedragen, bijvoorbeeld de uitvoering van de huisvestingsverordening en het onderhoud aan terreinen, woningen en standplaatsen. De verantwoordelijkheid voor opstelling van een huisvestingsverordening en beleid blijft een gemeentelijke taak. Een gemeentelijke contactpersoon blijft belangrijk vanwege bijvoorbeeld het onderhoud aan de openbare ruimte, als schakel

tussen bewoners en instanties of de verantwoordelijke wethouder en voor samenwerking en bewonersparticipatie.

– Betaalbaarheid

Er zijn aanmerkelijke verschillen in huurniveaus van wagens en standplaatsen tussen de gemeente en de betrokken corporatie. Verder zijn er in het algemeen forse verschillen qua woonlasten tussen bewoners van woonwagenlocaties en bewoners van reguliere sociale woningbouw (buiten de locaties).

De relatief lage woonlasten van woonwagenbewoners hangen samen met de sociaaleconomische positie van de doelgroep die tot uitdrukking kwam in het verhuurbeleid. Intussen is de sociaaleconomische positie verbeterd en is de vraag naar kwaliteit toegenomen.

Bij de ontwikkeling van een nieuwe locatie speelt die kwaliteitsvraag een rol. Voor de bestaande locaties geldt dat harmonisatie van de woonlasten van de verschillende huurders bijdraagt aan meer rechtsgelijkheid, maar het raakt ook de exploitatie van de verschillende betrokken partijen. De voor- en nadelen van harmonisatie zullen in een aparte nota worden uitgewerkt voor verdere besluitvorming.

5.3 Vervolg samengevat

Onder verwijzing naar de argumenten en randvoorwaarden in deze paragraaf geeft een vervolgonderzoek meer duidelijkheid over de volgende aandachtspunten:

1. Ligging nieuwe locatie: het vinden van een geschikte locatie in het westelijk stadsdeel.
2. Optimale omvang nieuwe locatie.
3. Optimale samenstelling nieuw locatie (koop/huur standplaatsen en wagens).
4. Verdelen en toewijzen.
5. Duurzaamheid.
6. Beheer locaties.

Inbreng van alle betrokken partijen is hierbij noodzakelijk omdat de gewenste duidelijkheid vooral een kwestie van maatwerk is.