

**Geachte Raad, Geachte Leden van de Raad.**

**Het heeft even geduurd, maar de Gemeente Groningen heeft het beleidskader 2018, Gemeentelijk woonwag-en Standplaatsen beleid vanuit BZK in nauw overleg met gemeenten en bewoners, gebruikers van huidige en toekomstige standplaatsen( conform woningwet en huisvestingswet, BW, e.v. ) tot zich genomen als uitgangspunt.**

**1-Staan opstandplaatsen als een genormaliseerde woonvorm aan alle lokale en algehele regelgeving te laten gaan voldoen om ook en tegelijkertijd de al jaren bestaande tekorten in planning van afdoende en goed en degelijk gelegen standplaatsen te ontwikkelen.**

**De oudere standplaatsen te gaan onderzoeken op onderhoudsgebreken en een meerjarig onderhoudsplan te maken, waardoor eindelijk en openbaar zichtbaar te maken wat kosten, investeringen en planmatig onderhoud is.**

**Zichtbaar wordt voor noodzakelijke investeringen en onderdeel wordt van uw financiële beleid( zie ook eerdere vragen van de VVD) en dat van bestaande woningcorporaties waarmede u langjarige VH prestatie afspraken liet maken.**

**Opvallend is het volgende, met overigens waardering voor de College brief( memo en bijlage) aan de Raad met nummer 19162-2024.**

**2-Er is maar een corporatie die een( beheersovereenkomst in het verleden) heeft willen sluiten. Welke corporaties weigeren of weigerden dergelijke(landelijk goed bekende) beheersovereenkomsten met een , de Gemeente Groningen af te sluiten en met welke feitelijke argumenten.**

**\* Zij ontvingen bij de algehele bruteringsoperatie de afkoopsommen van het Rijk om ook de woonvorm standplaats met daarop geplaatst een bouwwerk af te dekken. Woonwagenstandplaatsen en huurwoonwagens en voorzieningen in hun algehele volkshuisvestelijk beleid op te nemen.**

**3-Het op te stellen meer jaren onderhoudsplan en nadrukkelijk investeringsplan en de onderzoeken daaraan ten grondslag liggend met spoed uit te voeren en de uitkomsten daarvan nog te betrekken bij de begroting 2024/ 2025 en meerjarenbegroting.**

**4-De corporaties nadrukkelijk stimuleren ( NO REGRET) tot overname van de bestaande standplaatsen en de daartoe behorende voorzieningen door en met beheersovereenkomsten. In nauw overleg met de huurders zoals deze nu zijn met contracten met de gemeente( en of gebruiksovereenkomsten).**

**5-Nog in deze Collegeperiode te besluiten tot het opheffen van en het integreren van de kennis van de” afdeling Bijzondere Woonvormen” in een werkvorm die naadloos**

**aansluit aan de Volkshuisvestelijke en financiële verantwoordelijkheden van de in Groningen werkzame corporaties.**

**Met vriendelijke groet,**

**Oud Directeur Landelijk Adviesbureau  
Woonwagenzaken te Den Haag.**

# Vorbereidingsmemo

conform

Aan: Raad  
Van: Agendacommissie  
Datum: 20 maart 2024

## Betreft

- Raadsvoorstel

## Titel en datum van het stuk (+ link) / Onderwerp voor de sessie

**Woonwagen- en woonwagenstandplaatsenbeleid (raadsvoorstel d.d. 31 januari 2024)**

[Woonwagen-en-woonwagenstandplaatsenbeleid](#)

## Ambtelijke contactgegevens voor technische vragen:

Zie bijlage (achter inlogcode)

## Korte samenvatting:

Het beleid voor woonwagens en standplaatsen maakt onderdeel uit van ons volkshuisvestingsbeleid en geeft ruimte voor het woonwagenleven van woonwagenbewoners. Een doelgroep die belangrijk is voor onze gemeente en die ook recht heeft op de schaarse grond die Groningen beschikbaar heeft voor woonruimte. Het is een trendbreuk met het verleden, waarin we ons voornamelijk op de huidige plekken hebben gefocust, en het beleid geeft kaders voor een nieuwe locatie, waarmee we perspectief bieden voor woonwagenbewoners en hun cultuur van wonen in familieverband. Ook wordt het beleidskader gekoppeld aan een uitvoeringsagenda, waarin we ons beleid de komende jaren vertalen naar acties. Hiermee doet het recht aan de specifieke positie van de woonwagenbewoners als doelgroep.

## Wijze van behandeling

Bij conformstukken is er alleen gelegenheid tot het stellen van een korte vraag of het maken van een kort statement. Woordvoering bij een conformstuk moet daags voor de sessie bij de griffie worden aangemeld, zodat de desbetreffende portefeuillehouder kan worden uitgenodigd.

## Reden voor de keuze voor conform cq meningsvormend (indien van toepassing)

Het beleid is in samenspraak met een bewonerscommissie van woonwagenbewoners opgesteld, en afgestemd met de enige corporatie die momenteel actief is in Groningen op woonwagenlocaties, Wierden en Borgen. Locatieonderzoek volgt in mei en zal mogelijk meer aanleiding geven tot gedachtenwisseling.

Ministerie van Binnenlandse Zaken en  
Koninkrijksrelaties

> Retouradres Postbus 20011 2500 EA Den Haag

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer  
der Staten-Generaal  
Postbus 20018  
2500 EA DEN HAAG

**Ministerie van  
Binnenlandse Zaken en  
Koninkrijksrelaties**

Turfmarkt 147  
Den Haag  
Postbus 20011  
2500 EA Den Haag

**Kenmerk**  
2021-0000225903

**Uw kenmerk**

**Bijlage(n)**  
1

Datum 11 mei 2021  
Betreft Herhaalmeting woonwagenstandplaatsen

Met deze brief bied ik u de *Herhaalmeting Woonwagenstandplaatsen in Nederland* aan en ga ik in op de conclusies van het rapport. Ik geef aan wat ik de komende jaren doe om verdere invulling te geven aan het *Beleidskader Woonwagen- en Standplaatsen* dat ik in 2018 naar Uw Kamer heb gestuurd.<sup>1</sup> Ik betrek hierbij de brief van de Nationale Ombudsman van 5 maart jl. waarin hij zijn zorgen uit over de waarborging van de mensenrechten en de realisatie van nieuwe standplaatsen.<sup>2</sup> De vaste commissie voor Binnenlandse Zaken heeft een afschrift ontvangen van deze aan mij gerichte brief. In de procedurevergadering van 15 april 2021 heeft de commissie besloten een afschrift van mijn antwoord op deze brief te ontvangen.<sup>3</sup> Omdat ik in maart nog niet over de herhaalmeting beschikte, heb ik destijds geen antwoordbrief geschreven. Wel is er vanuit mijn ministerie contact geweest met het bureau van de Nationale Ombudsman. Ik zal voorliggende brief in afschrift naar de Nationale Ombudsman sturen, U kunt deze brief dus tevens als mijn antwoord op zijn brief van 5 maart jl. beschouwen. In deze brief geef ik ten slotte aan hoe ik invulling geef aan de motie Öztürk.<sup>4</sup>

Drie jaar geleden heb ik samen met de VNG, Aedes en vertegenwoordigers van de woonwagengemeenschap het *Beleidskader Woonwagen- en Standplaatsenbeleid* ontwikkeld. Doel van dit beleidskader is om de culturele identiteit en woonwensen van Roma, Sinti en woonwagenbewoners op een goede manier in het woonbeleid te integreren. Uit de eerste *Herhaalmeting Woonwagenstandplaatsen in Nederland* blijkt dat, ondanks dat gemeenten stappen hebben gezet om tot nieuw beleid te komen, het beleidskader nog niet heeft geleid tot meer standplaatsen. Dat is een teleurstellende uitkomst, zeker voor de mensen die vaak al lang op de toewijzing van een standplaats wachten. Ik ga gemeenten stimuleren om de komende tijd stappen te zetten in het realiseren van meer standplaatsen. In de volgende herhaalmeting verwacht ik te kunnen melden dat meer Roma, Sinti en woonwagenbewoners een passende plek hebben gevonden.

---

<sup>1</sup> Kamerstukken II 2018-2019, 34775-VII, nr. 70

<sup>2</sup> [www.nationaleombudsman.nl/professionals/nieuws/2021/ruim-drie-jaar-na-rapport-woonwagenbewoner-zoekt-standplaats-veel-woorden](http://www.nationaleombudsman.nl/professionals/nieuws/2021/ruim-drie-jaar-na-rapport-woonwagenbewoner-zoekt-standplaats-veel-woorden)

<sup>3</sup> 2021Z04336/2021D12218

<sup>4</sup> Kamerstukken II 2020-2021, 35570-VII, nr. 27

## **Ontwikkeling van het aantal standplaatsen en het gemeentelijk beleid**

De herhaalmeting laat zien hoe het aantal standplaatsen zich heeft ontwikkeld in de periode 2018-2020. Ook geeft zij aan hoe het gemeentelijk beleid zich heeft ontwikkeld en welke knelpunten gemeenten ervaren. De conclusies zijn als volgt:

*Het aantal standplaatsen is vrijwel gelijk gebleven, een toename wordt wel verwacht*

Op basis van de ingezonden vragenlijsten en gegevens van het Kadaster concluderen de onderzoekers dat het aantal standplaatsen in de afgelopen twee jaar vrijwel gelijk is gebleven. Zij stellen vast dat er op dit moment in Nederland in totaal 8.854 standplaatsen zijn, verdeeld over 1.151 woonwagenlocaties. Het totaal inclusief 'bijzondere situaties', zoals tijdelijke standplaatsen of stenen woningen op standplaatsen, ligt op 9.297 standplaatsen. De regionale spreiding van standplaatsen is groot: in absolute zin is het aantal standplaatsen het grootste in de provincies Noord-Brabant, Zuid-Holland en Noord-Holland en het laagste in Flevoland. In relatieve zin, ten opzichte van het aantal woningen, is het aantal standplaatsen het grootste in Limburg en het laagste in Friesland en Groningen. Van de 223 gemeenten die de vragenlijst hebben ingevuld, gaven ruim 50 gemeenten aan concrete plannen te hebben om de komende jaren nieuwe standplaatsen te realiseren. De onderzoekers stellen dat gemeenten van plan zijn de komende twee jaar bijna 150 nieuwe standplaatsen aan de voorraad toe te voegen.

*Steeds meer gemeenten ontwikkelen en implementeren woonwagen- en standplaatsenbeleid*

Het beleidskader reikt gemeenten de kaders aan waarmee zij het lokale woonwagenbeleid binnen het mensenrechtelijke kader kunnen ontwikkelen. Van gemeenten wordt verwacht dat zij beleid voor woonwagens en standplaatsen vaststellen als onderdeel van het volkshuisvestingsbeleid. Uit het onderzoek blijkt dat ten minste 73 gemeenten dit sinds 2018 ook daadwerkelijk hebben gedaan, dat is 34% van de responderende gemeenten. Hoeveel gemeenten al vóór 2018 beleid hebben ontwikkeld is niet bekend. Maar het is volgens de onderzoekers wel duidelijk dat er nog veel gemeenten zijn die dit moeten gaan doen. Sinds 2018 hebben tenminste 105 gemeenten onderzoek gedaan naar de behoefte aan woonwagenstandplaatsen.

*Gemeenten vinden de realisatie van meer standplaatsen ingewikkeld, ondersteuning is gewenst*

Door veel gemeenten is aangegeven dat zij moeite hebben met de ontwikkeling en implementatie van woonwagenbeleid. Een belangrijke reden die zij aangeven is de onrendabele top. Dit houdt in dat de kosten voor de ontwikkeling en exploitatie niet binnen de afschrijvingstermijn kunnen worden terugverdiend. Ook is er een tekort aan locaties waar nieuwe woonwagenstandplaatsen kunnen komen. Een aantal gemeenten geeft aan dat zij geen eigen grond (meer) in bezit heeft of dat deze schaars is. In sommige gemeenten wordt ook een moeizaam contact met bewoners genoemd. Dit alles maakt dat het realiseren van nieuwe standplaatsen door gemeenten als een ingewikkeld traject wordt gezien. De meerderheid van de

gemeenten geeft aan dat ze ondersteuning vanuit het Rijk en VNG goed kunnen gebruiken. Het delen van goede voorbeelden wordt daarbij het meeste genoemd.

#### *Teleurstelling bij vertegenwoordigers van woonwagebewoners*

De onderzoeksresultaten zijn voorgelegd aan vertegenwoordigers van bewoners. Zij herkennen het beeld dat wordt geschetst en geven aan het te betreuren dat er in de afgelopen twee jaar weinig nieuwe standplaatsen zijn gerealiseerd. Zij waarderen dat er in een aantal gemeenten concrete plannen zijn voor uitbreiding, maar stellen wel dat plannen niet voldoende zijn, het gaat om de daadwerkelijke groei van standplaatsen. Zij stellen dat sinds de intrekking van de Woonwagenwet in 1999 het aantal standplaatsen gelijk is gebleven of zelfs afgenomen. Dit maakt dat volgens hen de opgave extra groot en vraagt om een versnelde groei. Zij wijzen daarbij ook op de mensenrechten en het eerdergenoemde beleidskader.

#### **De opgave voor de komende jaren**

De constatering dat de opzet en implementatie van woonwagen- en standplaatsenbeleid, mede door de specifieke kenmerken, door gemeenten als ingewikkeld wordt ervaren is niet nieuw. Ook bij de totstandkoming van het beleidskader kwam dat naar voren. De toegenomen woningnood maakt de benodigde grond voor het realiseren van nieuwe standplaatsen alleen maar schaarser. Een aantal, maar zeker nog niet alle, gemeenten hebben de afgelopen jaren hun woonwagen- en standplaatsenbeleid geïntensiveerd. Met de Nationale Ombudsman ben ik van mening dat beleidsvorming niet moet leiden tot een papieren werkelijkheid, maar moet resulteren in nieuwe standplaatsen. Het beleidskader heeft tot een nieuwe impuls geleid. Nog steeds krijgt mijn ministerie vragen van gemeenten over de wijze waarop zij hun beleid kunnen herformuleren. Omdat het om een relatief kleine doelgroep gaat en het woonwagen- en standplaatsenbeleid om specialistische kennis vraagt, hebben veel gemeenten behoefte aan zowel kennis als goede voorbeelden. Ik zie dat verschillende gemeenten nagaan hoe zij de opgave in regionaal verband kunnen oppakken. Een goed voorbeeld zijn de regio's Noordoost-Brabant en Hart van Brabant waar onder regie van de provincie gewerkt wordt aan regionaal beleid. Dergelijke voorbeelden zal ik de komende periode verder onder de aandacht brengen.

#### **Ondersteuning vanuit het Rijk**

Ik blijf op verschillende manieren de ontwikkeling van nieuwe standplaatsen stimuleren en ondersteunen.

#### *Programma voor gemeenten*

Uit de enquête en uit contacten met gemeenten van zowel de VNG als mijn ministerie blijkt dat gemeenten vooral behoefte hebben aan goede voorbeelden van bijvoorbeeld een behoefteonderzoek, de toewijzing van standplaatsen of een regionale aanpak. Ik zal een ondersteuningsprogramma opzetten dat deze voorbeelden verzamelt en verspreidt. Bij de opzet van dit programma werk ik nauw samen met de VNG. Ook zal ik het programma bespreken met vertegenwoordigers van de woonwagebewoners.

### *Onderzoek naar de kosten van standplaatsen en woonwagens*

Om tot een goed standplaatsenbeleid te komen zijn objectieve gegevens belangrijk. Dit geldt zeker als het gaat om financiën. Gemeenten maken afwegingen en leggen deze uit aan hun burgers. Mijn indruk is dat er verschillende beelden van de kosten van een standplaats en een woonwagen bestaan. Dit kan ertoe leiden dat deze ofwel te hoog dan wel te laag worden ingeschat. Dit kan het gesprek vertroebelen. Daarom laat ik een onderzoek uitvoeren naar de kosten van een standplaats, de woonwagen en de beheerskosten. Dit kan gemeenten helpen bij de formulering van hun (ruimtelijk) woonwagenbeleid. Bovendien kan een objectieve kostenindicatie bijdragen aan het gesprek tussen gemeenten, woningcorporaties en bewoners.

### *Middelen voor standplaatsen*

In november 2020 heb ik uw Kamer geïnformeerd over €50 mln. die ik voor 2021 heb vrijgemaakt voor het versneld realiseren van huisvesting voor een aantal groepen op de woningmarkt.<sup>5</sup> Een van deze groepen zijn woonwagenbewoners. De regeling zal zo worden uitgewerkt dat het voor alle gemeenten mogelijk wordt aanvragen te doen voor bijdragen waarmee financiële belemmeringen in de projectrealisatie kunnen worden weggenomen. De middelen kunnen worden gebruikt voor de realisatie van nieuwe standplaatsen.

### *Overleg met gemeenten*

De eerdergenoemde motie Öztürk verzoekt de regering om in overleg te gaan met gemeenten teneinde voldoende standplaatsen te regelen. Vanuit het ministerie is geregeld overleg met de VNG over het standplaatsenbeleid. Met medefinanciering vanuit BZK heeft de VNG de *Wegwijzer gemeentelijk woonwagen- en standplaatsenbeleid* ontwikkeld en zal zij enkele bijeenkomsten organiseren. Ik stuur de herhaalmeting naar gemeenten en wijs hen op de ondersteuning die ik hen zal bieden om tot de realisatie van nieuwe standplaatsen te komen. Via bovengenoemde acties geef ik invulling aan de motie Öztürk.

### **Tot slot**

Gemeenten, woonwagenbewoners, woningcorporaties en het Rijk hebben de afgelopen jaren stappen gezet. Ik blijf gemeenten stimuleren om de komende tijd stappen te zetten in het realiseren van meer standplaatsen. Ik blijf daarbij met alle betrokken partijen in contact en ondersteun waar nodig, zodat er op lokaal niveau de juiste en passende keuzes gemaakt kunnen worden.

De minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties,

drs. K.H. Ollongren

---

<sup>5</sup> Kamerstukken II 2020-2021, 32847, nr. 694





# Herhaalmeting Woonwagenstandplaatsen in Nederland

Ministerie van  
Binnenlandse Zaken en  
Koninkrijksrelaties

Maart 2021  
Eindrapport





DATUM	Maart 2021
TITEL	Herhaalmeting Woonwagenstandplaatsen in Nederland
ONDERTITEL	Stand van zaken op 1 november 2020
OPDRACHTGEVER	Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties
AUTEUR(S)	Roosje van Leer Stefan Venema Arjan Rottier
PROJECTNUMMER	2700.222
STATUS	Eindrapport

# Inhoud

<b>1</b>	<b>Inleiding</b>	<b>4</b>
	Vraagstelling	5
<b>2</b>	<b>Aanpak</b>	<b>6</b>
<b>3</b>	<b>Resultaten</b>	<b>7</b>
	Aantal woonwagenlocaties	7
	Aantal woonwagenstandplaatsen	8
	Bijzondere situaties	9
	Standplaatsen naar eigendom	10
	Gemiddeld aantal standplaatsen per locatie	10
	Ontwikkeling van het aantal standplaatsen in de periode 2018 tot 2020	12
<b>4</b>	<b>Beleid</b>	<b>13</b>
	Ontwikkeling standplaatsenbeleid	13
	Wachlijsten en toewijzingsbeleid	16
	Uitbreidingsplannen	17
	Reactie op de resultaten vanuit de doelgroep	18
	Conclusies	20
	<b>Bijlage 1: Aantal standplaatsen per gemeente</b>	<b>1</b>
	<b>Bijlage 2: Onderzoeksverantwoording</b>	<b>17</b>
	<b>Bijlage 3: Methodiek Kadaster</b>	<b>19</b>
	<b>Bijlage 4: Vragenlijst</b>	<b>21</b>

# 1 Inleiding

In de afgelopen jaren is de aandacht voor woonwagendstandplaatsen toegenomen. In 2014 is de woonwagencultuur op de Nationale Inventaris Immaterieel Cultureel Erfgoed in Nederland geplaatst. Naar aanleiding van uitspraken van onder meer het Europees Hof voor de Rechten van de Mens, het College voor de Rechten van de Mens en de Nationale Ombudsman ontwikkelde het Rijk in 2018 samen met gemeenten een visie op standplaatsenbeleid dat in lijn is met het mensenrechtelijk kader voor de culturele identiteit van Roma, Sinti en woonwagendbewoners. In het *Beleidskader gemeentelijk woonwagend- en standplaatsenbeleid* dat hier het resultaat van was, werd duidelijk gemaakt dat gemeenten recht dienen te doen aan de culturele identiteit die samenhangt met deze woonvorm en daarom moeten zorgen voor voldoende standplaatsen.

Nu, twee jaar na het verschijnen van het Beleidskader, heeft het ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties (BZK) behoefte aan inzicht in het aantal standplaatsen in Nederland, het stadium van beleidsvorming waarin gemeenten verkeren en knelpunten die zij ervaren bij het ontwikkelen en implementeren van beleid. Dit rapport geeft de resultaten weer van het onderzoek dat Companen heeft uitgevoerd in opdracht van het ministerie, en in samenspraak met een klankgroep waarin de VNG en Aedes vertegenwoordigd waren.

## Eerder onderzoek naar woonwagendstandplaatsen

Het is niet voor het eerst dat onderzoek gedaan wordt naar woonwagendlocaties en standplaatsen in Nederland. In het najaar van 2000 is door het toenmalige ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer (VROM) aan de gemeenten gevraagd opgave te doen van het aantal standplaatsen en woonwagens en deze te onderscheiden naar soort eigenaar en eventuele verhuurder. Uit deze informatie blijkt dat er in Nederland eind 2000 in totaal 9.618 standplaatsen waren, waarvan 701 een tijdelijke of illegale status hebben. Deze standplaatsen waren verdeeld over 437 gemeenten.<sup>1</sup>

Begin 2009 publiceerde het toenmalige ministerie van VROM het rapport 'Vrijplaatsen op woonwagendlocaties', waarin wordt verwezen naar een inventarisatie van het aantal woonwagendlocaties en -standplaatsen uit 2006. Volgens dit rapport lag het aantal feitelijke standplaatsen in Nederland in 2006 op 8.319, verdeeld over 1.181 locaties.<sup>2</sup> In het rapport zijn voor alle toenmalige gemeenten het aantal woonwagendlocaties opgenomen, maar niet het aantal standplaatsen per gemeente. Toenmalig minister Van der Laan noemde in september 2009 in overleg met de Tweede Kamercommissie voor Wonen, Wijken en Integratie een aantal van 8.300 standplaatsen, verdeeld over 1.150 centra, waar naar schatting 15.000 tot 20.000 woonwagendbewoners wonen<sup>3</sup>. Doordat deze eerdere onderzoeken op een verschillende wijze zijn uitgevoerd en de gegevens niet op gemeentenniveau zijn gepubliceerd, is het niet mogelijk om aan te geven of het aantal standplaatsen in de afgelopen jaren is toe- of afgenomen.

## Nulmeting en herhaalmeting

Om zicht te houden op de ontwikkeling van het aantal standplaatsen in Nederland, liet het ministerie van BZK in 2018 een nieuwe 'nulmeting' doen. Op 12 oktober 2018 heeft de Minister van BZK het rapport van deze 'nulmeting' naar de Tweede Kamer gestuurd. Hierbij werd de toezegging gedaan om de meting na twee jaar te herhalen. Dit rapport is het resultaat van die herhaalmeting. Naast een actueel beeld van het aantal standplaatsen, geeft deze nieuwe meting ook inzicht in de implementatie van het beleidskader en de ontwikkeling van gemeentelijk beleid sinds 2018.

<sup>1</sup> <https://www.parlementairemonitor.nl/9353000/1/j9vvij5epmj1ev0/vi3aimme7kz7>

<sup>2</sup> Ministerie van VROM, Vrijplaatsen op woonwagendlocaties (februari 2009).

<sup>3</sup> Tweede Kamer, vergaderjaar 2009-2010, 32 123 XVIII, nr 11.

## Vraagstelling

Het doel van dit onderzoek was tweeledig;

1. Het in beeld brengen van het aantal woonwagendstandplaatsen en woonwagendlocaties in 2020 en van de ontwikkeling van het aantal woonwagendstandplaatsen en woonwagendlocaties in Nederland in de periode 2018 - 2020.
2. Het in beeld brengen van de stand van zaken betreffende het standplaatsen- en woonwagendbeleid in de gemeenten.

## Onderzoeksvragen

Het onderzoek geeft antwoord op de volgende vragen:

1. Hoeveel woonwagendlocaties en standplaatsen zijn er per gemeente en welke ontwikkeling heeft hierin plaatsgevonden sinds de meting in 2018?

Hierbij zijn de volgende deelvragen relevant:

- a. Wat is het totale aantal standplaatsen (in gebruik en leegstaand) in de gemeente en per locatie op basis van de registratie van gemeenten en corporaties?
- b. Wat zijn de eigendomsverhoudingen van de aanwezige standplaatsen (koop/huur)?
- c. Kent het opgegeven aanbod van standplaatsen bijzondere situaties? Zijn er tijdelijke of leegstaande standplaatsen? Staan er stenen woningen op de standplaatsen?
- d. Komt de inventarisatie overeen met de beschikbare gegevens van het Kadaster over het aantal locaties en standplaatsen per gemeente?

2. Wat is de stand van zaken aangaande het standplaatsen- en woonwagendbeleid in de gemeenten na invoering van het beleidskader in de periode 2018 - 2020?

Hierbij zijn de volgende deelvragen relevant:

- a. Hebben de gemeenten standplaatsenbeleid ontwikkeld?
- b. Hebben de gemeenten de behoefte aan standplaatsen in beeld gebracht?
- c. In hoeverre betrekken gemeenten de doelgroep bij de beleidsontwikkeling?
- d. Tegen welke knelpunten lopen gemeenten aan bij het uitwerken en implementeren van standplaatsenbeleid? Aan welk soort ondersteuning hebben gemeente behoefte?
- e. Zijn er concrete plannen om het aantal standplaatsen uit te breiden?
- f. Bestaat er een specifieke wachtlijst voor standplaatsen en welke criteria spelen een rol bij de toewijzing van standplaatsen?
- g. Hoe kijken vertegenwoordigers van de doelgroep aan tegen de ontwikkeling van woonwagendbeleid in Nederlandse gemeenten sinds 2018? Welk effect zien zij van beleidsontwikkelingen?

## 2 Aanpak

Voor het onderzoek is, net als in 2018, een enquête uitgezet onder alle gemeenten en woningcorporaties in Nederland. Hierin is aan gemeenten gevraagd hoeveel woonwagenlocaties en -standplaatsen er op hun grondgebied zijn. Ter aanvulling en als check op de aangeleverde gegevens van gemeenten zijn ook woningcorporaties benaderd met de vraag hoeveel standplaatsen zij in eigendom hebben in de gemeenten waar zij actief zijn. Ook een aantal particuliere beheerders is bevraagd in het kader van dit onderzoek.

### Respons

Van de 355 gemeenten in Nederland hebben er 223 een opgave gedaan van het aantal standplaatsen in de gemeente. Daarnaast hebben 114 corporaties de enquête ingevuld. Hier zit veel overlap tussen. Er zijn 15 gemeenten waarvoor geldt dat de gemeente zelf niet heeft gerespondeerd, maar een corporatie of andere beheerder wel - in die gevallen is de informatie van de corporatie gebruikt. In totaal hebben we zo van 238 gemeenten een beeld van het aantal standplaatsen op basis van de enquête. Voor de overige 117 gemeenten maken we gebruik van data van het Kadaster. Op deze manier kunnen we uitspraken doen over alle 355 gemeenten als het gaat om het aantal locaties en standplaatsen. Een uitgebreide beschrijving van de aanpak van het onderzoek en de gemaakte keuzes is te vinden in bijlage 2.

### Niveau van rapporteren

In dit onderzoek wordt het aantal standplaatsen gerapporteerd op zowel provinciaal als gemeentelijk niveau. In 2018 is er voor gekozen om dit niet te doen, aangezien een deel van de gemeenten niet had deelgenomen aan het onderzoek en ook niet altijd gegevens van corporaties voorhanden waren. Dankzij de samenwerking met het Kadaster zijn nu wel voor alle gemeenten cijfers beschikbaar - met dien verstande dat het - waar het Kadastergegevens betreft - om een schatting gaat en niet om een opgave door gemeenten zelf. In de tabel bijlage 1 waarin gegevens op gemeenteniveau gerapporteerd worden, is te zien of het een opgave betreft van de gemeente zelf, van een corporatie/beheerder of een schatting op basis van registerdata van het Kadaster. Een toelichting op de werkwijze van het Kadaster is te vinden in bijlage 3.

Het tellen van standplaatsen blijkt geen exacte wetenschap: uit de reacties op de enquête blijkt dat gemeenten verschillend omgaan met de vraag wat als 'standplaats' meegerekend moet worden, en dat deze ook niet altijd op dezelfde wijze worden geregistreerd. Daarom zijn in de enquête ook verdiepende vragen gesteld om te achterhalen of er bijvoorbeeld sprake is van leegstand op locaties, of er tijdelijke standplaatsen zijn en of er stenen woningen zijn geplaatst op standplaatsen.

## 3 Resultaten

### Aantal woonwagenlocaties

Aan alle gemeenten is gevraagd hoeveel woonwagenlocaties er zijn op hun grondgebied. Ook aan alle corporaties is gevraagd op hoeveel locaties zij per gemeente standplaatsen in eigendom hebben. In tabel 3.1 staat een overzicht van het aantal woonwagenlocaties per provincie. De aantallen per gemeente zijn te vinden in bijlage 1. De drie provincies met de meeste woonwagenlocaties zijn Noord-Brabant (207), Limburg (186) en Gelderland (175). De minste woonwagenlocaties liggen in de provincies Flevoland (7), Friesland (19) en Groningen (23).

Tabel 3.1 Totaal aantal locaties per provincie\*

	Aantal locaties
Drenthe	44
Flevoland	7
Friesland	19
Gelderland	175
Groningen	23
Limburg	186
Noord-Brabant	207
Noord-Holland	124
Overijssel	105
Utrecht	91
Zeeland	30
Zuid-Holland	140
<b>Nederland</b>	<b>1.151</b>

\* Gebaseerd op gegevens die door gemeenten, corporaties, overige organisaties en het Kadaster zijn aangeleverd (N=355).  
Companen, 2020

Tabel 3.2 laat zien dat 248 gemeenten (70%) tussen de 1 en 5 woonwagenlocaties op hun grondgebied hebben. 54 gemeenten hebben helemaal geen woonwagenlocaties. Slechts een enkele gemeente (2%) heeft meer dan 20 woonwagenlocaties op haar grondgebied.

Tabel 3.2 Gemeenten met standplaatsen, naar aantal woonwagenlocaties op hun grondgebied\*

Aantal locaties	Aantal gemeenten	Procentueel
1 t/m 5	248	70%
6 t/m 10	24	7%
11 t/m 20	18	5%
Meer dan 20	6	2%
Geen locaties	54	15%
Wel standplaatsen, maar aantal locaties niet opgegeven	5	1%
<b>Totaal</b>	<b>355</b>	<b>100%</b>

\* Gebaseerd op gegevens die door gemeenten, corporaties, overige organisaties en het Kadaster zijn aangeleverd (N=355).  
Companen, 2020

## Aantal woonwagenstandplaatsen

In totaal zijn er ruim 8.800 woonwagenstandplaatsen in Nederland. Tabel 3.3 laat zien hoe deze zijn verdeeld over de provincies.

Tabel 3.3 Totaal aantal standplaatsen per provincie\*

	Aantal standplaatsen*
Drenthe	376
Flevoland	52
Friesland	191
Gelderland	1.139
Groningen	180
Limburg	1.131
Noord-Brabant	1.751
Noord-Holland	1.213
Overijssel	546
Utrecht	631
Zeeland	230
Zuid-Holland	1.414
<b>Nederland</b>	<b>8.854</b>

\* Gebaseerd op gegevens die door gemeenten, corporaties, overige organisaties en het Kadaster zijn aangeleverd (N=355).  
Companen, 2020

De drie provincies met de meeste standplaatsen zijn Noord-Brabant (1.751), Zuid-Holland (1.414) en Noord-Holland (1.213). De minste standplaatsen liggen in de provincies Flevoland (52), Groningen (180) en Friesland (191).

Tabel 3.4. Aantal standplaatsen per gemeente\*

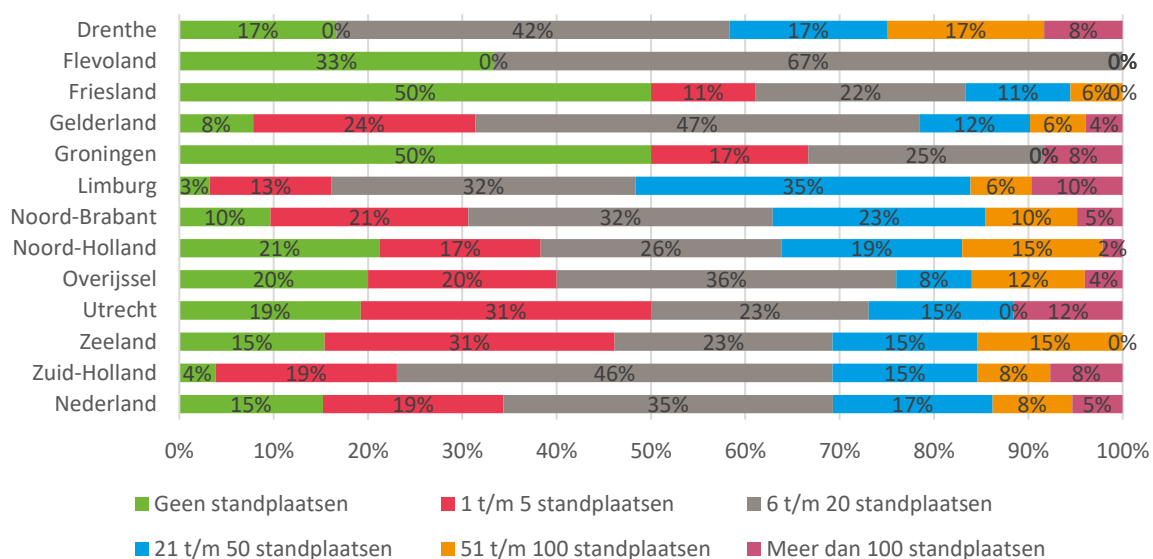
Aantal standplaatsen	Aantal gemeenten	Procentueel
Geen standplaatsen	54	15%
1 t/m 5 standplaatsen	68	19%
6 t/m 20 standplaatsen	124	35%
21 t/m 50 standplaatsen	60	17%
51 t/m 100 standplaatsen	30	8%
Meer dan 100 standplaatsen	19	5%
<b>Totaal</b>	<b>355</b>	<b>100%</b>

\* Gebaseerd op gegevens die door gemeenten, corporaties, overige organisaties en het Kadaster zijn aangeleverd (N=355).  
Companen, 2020

Voor 54 gemeenten (15%) geldt dat er zich geen standplaatsen op hun grondgebied bevinden. Er zijn 19 gemeenten (5%) met meer dan 100 standplaatsen. Het meest voorkomende aantal standplaatsen per gemeente ligt tussen de 6 en de 20, dit is het geval bij 124 gemeenten (35%). Relatief kleine aantallen standplaatsen, tussen de 1 en 5, vindt men in 68 gemeenten (19%).



Figuur 3.1 Aantal standplaatsen per gemeente, naar provincie\*



\* Gebaseerd op gegevens die door gemeenten, corporaties, overige organisaties en het Kadaster zijn aangeleverd (N=355). Companen, 2020

Figuur 3.1 geeft het aantal standplaatsen per gemeente weer, uitgesplitst naar provincie. Te zien valt dat de helft van alle gemeenten in Friesland en Groningen geen woonwagendstandplaatsen heeft. Bij de meeste overige provincies valt te zien dat een groot deel van de gemeenten 1 tot 5 standplaatsen (rood), of tussen de 6 en 20 standplaatsen (grijs) heeft. Drenthe en Flevoland vormen hierop de uitzondering: daar is geen enkele gemeente met tussen de 1 en 5 standplaatsen (rood).

Wat verder opvalt is dat het aantal standplaatsen per gemeente relatief hoog is in Limburg: meer dan de helft van de gemeenten in die provincie heeft meer dan 20 standplaatsen – één op de tien zelfs meer dan 100. Er zijn weinig gemeenten in Limburg die geen standplaatsen hebben. Dat laatste geldt ook voor Zuid-Holland.

## Bijzondere situaties

Naast reguliere standplaatsen is er soms ook sprake van ‘bijzondere situaties’. Hiermee doelen we op zaken als tijdelijke standplaatsen (bijvoorbeeld voor kermisexploitanten), leegstaande standplaatsen en stenen woningen die op standplaatsen staan. Onderstaande tabel geeft een overzicht van de bijzondere situaties die we tijdens de inventarisatie zijn tegengekomen. De tabel beperkt zich tot gemeenten die de vragenlijst hebben ingevuld en de bijzondere situaties die daarin zijn opgegeven.

Tabel 3.5 Woonwagendstandplaatsen in Nederland naar bijzondere situatie\*

	Exclusief 'bijzondere situaties'	Stenen woningen op woonwagendlocaties	Tijdelijke standplaatsen	Leegstand	Totaal inclusief bijzondere situaties
Aantal standplaatsen	5.854	224	89	130	6.297
Aandeel	93%	4%	1%	2%	100%

\* Gebaseerd op gegevens die door gemeenten, corporaties en overige organisaties zijn aangeleverd (N=212). Companen, 2018

We tellen 224 stenen woningen die op woonwagenlocaties staan, 89 tijdelijke standplaatsten (bijvoorbeeld voor kermisexploitanten) en 130 leegstaande standplaatsen. Een deel van deze leegstaande standplaatsen kan niet (direct) in gebruik worden genomen, vanwege herinrichting van een locatie of bodemsanering. Een aantal gemeenten geeft aan dat er plekken leeg gehouden worden in verband met risico's voor de brandveiligheid. Tot slot geven 18 gemeenten aan dat er sprake is van bewoonde toercaravans op woonwagenlocaties: in totaal gaat het in deze gemeenten om 39 toercaravans.

Als we alle 'bijzondere situaties' die in de enquête zijn opgegeven meetellen als standplaats, dan telt Nederland in totaal niet 8.854 maar 9.297 standplaatsen<sup>4</sup>.

## Standplaatsen naar eigendom

Onderstaande tabel laat zien welk deel van de standplaatsen in eigendom is van de gemeente, hoeveel van woningcorporaties en hoeveel van 'overige partijen'.

Tabel 3.6 Woonwagenstandplaatsen in Nederland naar eigendom\*

	Eigendom gemeente	Eigendom corporatie	Eigendom overige partijen
Aandeel	38%	47%	15%

\* Gebaseerd op gegevens die door gemeenten, corporaties en overige organisaties zijn aangeleverd (N=191: 21 gemeenten hebben geen opgave gedaan van de eigendomssituatie van de standplaatsen)

Companen, 2018

Bijna de helft van de standplaatsen (47%) is in bezit bij woningcorporaties. Een aandeel van 15% is in eigendom van overige partijen: dit kunnen de bewoners zelf zijn maar ook verhuurorganisaties of beheerstichtingen.

## Gemiddeld aantal standplaatsen per locatie

Een belangrijk aspect van de woonwagencultuur is het wonen en leven in familieverband. Woonwagenlocaties met meerdere standplaatsen doen mogelijk eerder recht aan dit aspect. Het gemiddeld aantal standplaatsen per locatie verschilt tussen de provincies. Tabel 3.7 toont het aantal locaties en het gemiddeld aantal standplaatsen per locatie, uitgesplitst naar provincie.

Tabel 3.7 Aantal locaties en gemiddeld aantal standplaatsen per provincie\*

	Aantal locaties	Gemiddeld aantal standplaatsen per locatie
Drenthe	44	8,5
Flevoland	7	7,4
Friesland	19	10,1
Gelderland	175	6,5
Groningen	23	7,8
Limburg	186	6,1
Noord-Brabant	207	8,5
Noord-Holland	124	9,8
Overijssel	105	5,2
Utrecht	91	6,9
Zeeland	30	7,7
Zuid-Holland	140	10,1
<b>Nederland</b>	<b>1.151</b>	<b>7,7</b>

\* Gebaseerd op gegevens die door gemeenten, corporaties, overige organisaties en het Kadaster zijn aangeleverd (N=355).

Companen, 2020

<sup>4</sup> De opgegeven toercaravans zijn hierbij niet meegeteld.

In Zuid-Holland, Friesland en Noord-Holland zijn de locaties het grootst, met gemiddeld rond de 10 standplaatsen per locatie. In Overijssel zijn de locaties het kleinste.

## Aandeel standplaatsen op de woningvoorraad

Het aandeel woonwagendstandplaatsen in een gemeente ten opzichte van het totaal aantal woningen in die gemeente verschilt sterk tussen gemeenten. Onderstaande tabel (3.8) toont het aantal standplaatsen per provincie, zowel in absolute aantallen als afgezet tegen de totale woningvoorraad in de gemeenten. Het aantal standplaatsen per 1.000 woningen ligt tussen een 0,3 (Flevoland) en 2,1 (Limburg). Het landelijk gemiddelde is 1,1 standplaats per 1000 woningen.

Tabel 3.8 Aantal standplaatsen per provincie, absoluut en t.o.v. de woningvoorraad\*

	Aantal standplaatsen*	Omvang woningvoorraad (CBS, 2020)	Aantal standplaatsen per 1.000 woningen
Drenthe	376	223.251	1,7
Flevoland	52	172.227	0,3
Friesland	191	302.578	0,6
Gelderland	1.139	912.372	1,2
Groningen	180	282.047	0,6
Limburg	1.131	533.231	2,1
Noord-Brabant	1.751	1.140.611	1,5
Noord-Holland	1.213	1.348.750	0,9
Overijssel	546	510.296	1,1
Utrecht	631	585.924	1,1
Zeeland	230	187.611	1,2
Zuid-Holland	1.414	1.692.888	0,8
<b>Nederland</b>	<b>8.854</b>	<b>7.891.786</b>	<b>1,1</b>

\* Gebaseerd op gegevens die door gemeenten, corporaties, overige organisaties en het Kadaster zijn aangeleverd (N=355).  
Companen, 2020

## Spiegelen uitkomsten inventarisatie aan gegevens Kadaster

Na de nulmeting in 2018 heeft het Kadaster in 2019 ook een inventarisatie uitgevoerd van het aantal standplaatsen in alle gemeenten van Nederland, in opdracht van het ministerie van BZK. Dit is gedaan op basis van informatie vanuit een combinatie van bestaande bronnen (zie bijlage 3 voor een uitgebreide toelichting). Omdat de peildatum van die inventarisatie verschilde van die van de nulmeting, waren de gegevens niet goed met elkaar te vergelijken. In 2020 heeft het Kadaster daarom opnieuw een analyse uitgevoerd op registerdata, met dezelfde peildatum (1 november 2020) als in de enquête. Hierdoor is nu wel een vergelijking mogelijk.

De inventarisatie van het Kadaster blijkt voor een behoorlijk aantal gemeenten in lijn te liggen met de opgave die de gemeenten hebben gedaan in het kader van de herhaalmeting (73% is gelijk aan of heeft een verschil van 1 of 2 standplaatsen). Voor 14% van de gemeenten treffen we een verschil aan van 3 tot 5 standplaatsen, terwijl bij 5% een verschil van 6 tot 10 standplaatsen wordt geconstateerd. Tot slot zien we dat voor 8% van de gemeenten het verschil groter is dan 10 standplaatsen. Op basis van deze vergelijking is de conclusie getrokken dat de methodiek van het Kadaster voldoende betrouwbaar is om - in die gevallen waarin een gemeente niet heeft deelgenomen aan de herhaalmeting - een schatting te maken van het aantal standplaatsen en locaties in die gemeente.

## Ontwikkeling van het aantal standplaatsen in de periode 2018 tot 2020

Eén van de doelstellingen van de herhaalmeting was om te achterhalen of het aantal standplaatsen sinds 2018 is toe- of afgenomen. Dat bleek minder eenvoudig dan gedacht. Ten eerste is niet voor alle gemeenten zowel voor 2018 als voor 2020 een opgave gedaan van het aantal standplaatsen. Kijken we naar de 207 gemeenten waarvoor wel voor beide jaren een aantal standplaatsen bekend is, dan zien we dat het aantal in 115 gevallen (56%) exact gelijk is. Voor 60 gemeenten geldt dat het aantal in 2020 hoger ligt dan het aantal dat in 2018 werd opgegeven; voor 32 gemeenten ligt de recente opgave juist lager dan in 2018. Navraag bij de gemeenten maakt echter duidelijk dat het in de meeste gevallen gaat om administratieve correcties.

Alle gemeenten die in 2020 een ander aantal standplaatsen hebben opgegeven dan bij de nulmeting in 2018 zijn per email aangeschreven om te checken of het klopt dat er in de tussenliggende periode standplaatsen zijn toegevoegd dan wel opgeheven. In totaal hebben 92 gemeenten een mail gekregen, waarvan er 55 hebben gereageerd op het verzoek om aanvullende informatie. Van deze gemeenten hebben er 8 laten weten dat er inderdaad standplaatsen zijn toegevoegd. In totaal gaat het om 39 plekken.

Vijf gemeenten gaven als reactie dat het aantal standplaatsen inderdaad is gedaald; in totaal gaat het om 13 plekken. Soms is het aantal standplaatsen verminderd door het samenvoegen van standplaatsen in verband met brandveiligheid. Andere redenen voor het opheffen van standplaatsen waren van tijdelijke aard, bijvoorbeeld vanwege een bodemsanering of in omdat men in afwachting is van nieuw woonwagengebeleid. Het overgrote deel van de aangeschreven gemeenten (42) heeft echter laten weten dat het aantal standplaatsen *niet* is veranderd sinds 2018. Het schijnbare verschil met 2018 was te wijten aan interpretatieverschillen - in het ene geval werd bijvoorbeeld een leegstaande standplaats, een stenen woning op een standplaats of een tijdelijke standplaats wel meegeteld, in het andere geval niet. Waar relevant, zijn de opgegeven aantallen over 2020 gecorrigeerd naar aanleiding van deze mailactie.

Niet alle gemeenten waar de opgave van 2018 verschilt van die van 2020, hebben gereageerd op het verzoek om aanvullende informatie. Wij hebben daarom geen volledig beeld van de ontwikkeling van het aantal standplaatsen sinds 2018 over alle gemeenten. Uit de reacties van gemeenten die wél hebben gereageerd, maken wij op dat er in praktijk nauwelijks standplaatsen zijn toegevoegd of opgeheven.

De stellige indruk is dan ook dat het aantal standplaatsen in de afgelopen twee jaar vrijwel gelijk is gebleven: voor 115 gemeenten geldt immers dat het opgegeven aantal in 2018 en 2020 gelijk was, en voor nog eens 42 van de 92 gemeenten waar wel een verschil te zien was in de cijfers, bleek na navraag dat er bij nader inzien toch geen toe- of afname was. 37 gemeenten reageerden niet op het verzoek om extra informatie, maar het is aannemelijk dat voor ten minste een deel hiervan ook geldt dat er in werkelijkheid geen toe- of afname was. We weten in slechts 13 gevallen zeker dat er standplaatsen zijn toegevoegd of opgeheven; in totaal gaat het om een toevoeging van 39 en een afname van 13 standplaatsen in de periode tussen 2018 en 2020 – per saldo dus een toename van 26 standplaatsen.

Dat het aantal standplaatsen in 2020 ongeveer gelijk is gebleven ten opzichte van voorgaande jaren blijkt ook uit de tellingen van het Kadaster. Bij het grootste gedeelte van de standplaatsen die in 2020 voor het eerst worden aangetroffen in de registraties gaat het om administratieve wijzingen van reeds bestaande standplaatsen die worden ingetekend en opgenomen in de BAG.

## 4 Beleid

Aan alle gemeenten zijn vragen voorgelegd over de actuele beleidsontwikkelingen binnen hun gemeente op het gebied van standplaatsen, bijvoorbeeld over de toewijzing van standplaatsen en het bestaan van wachtlijsten. In totaal hebben 212 gemeenten deze vragen beantwoord. In dit hoofdstuk gaan we in op de fase van beleidsvorming waarin gemeenten zich bevinden en knelpunten waar ze tegenaan lopen. We gaan ook in op de behoefte aan ondersteuning vanuit het ministerie van BZK en de VNG.

### Ontwikkeling standplaatsenbeleid

Iets meer dan de helft van de gemeenten die hebben gerespondeerd op het onderzoek, heeft onderzoek gedaan om de behoefte aan standplaatsen in beeld te brengen.

Tabel 4.1 Heeft uw gemeente onderzoek uitgevoerd naar de behoefte aan woonwagendstandplaatsen?

	Aantal gemeenten	Aandeel gemeenten
Ja	111	52%
Nee	90	43%
Weet niet	11	5%
<b>Totaal</b>	<b>212</b>	<b>100%</b>

Bron: Gebaseerd op gegevens die door gemeenten, corporaties en overige organisaties zijn aangeleverd (N=212). Companen, 2020.

Tabel 4.1 laat zien dat ten minste 111 gemeenten onderzoek hebben uitgevoerd om de behoefte aan standplaatsen in beeld te krijgen. Bij 90 gemeenten is dit nog niet gebeurd; 11 gemeenten wisten het antwoord op deze vraag niet.

Van de gemeenten die *geen* standplaatsen hebben en wel meededen aan het onderzoek, heeft slechts 15% onderzoek gedaan naar de behoefte aan standplaatsen. Gemeenten met meer dan 20 standplaatsen hebben het vaakst al onderzoek gedaan naar de behoefte: van deze gemeenten deed 70% hier onderzoek naar.

De meeste gemeenten die behoefte-onderzoek hebben uitgevoerd, deden dit in 2019 of 2020, zo blijkt uit tabel 4.2.

Tabel 4.2: In welk kalenderjaar is het meest recente onderzoek uitgevoerd? In het jaar

	Aantal gemeenten	Aandeel gemeenten
2011 t/m 2015	3	3%
2016	2	2%
2017	1	1%
2018	6	5%
2019	40	36%
2020	59	53%
<b>Totaal</b>	<b>111</b>	<b>100%</b>

Bron: Gebaseerd op gegevens die door gemeenten, corporaties en overige organisaties zijn aangeleverd (N=212). Companen, 2020.

Van de 111 gemeenten die een behoefte-onderzoek hebben uitgevoerd, deden er 40 (36%) dit in 2019. Ruim de helft liet een dergelijk onderzoek in 2020 uitvoeren. Hieruit kunnen we opmaken dat de meerderheid van de gemeenten die onderzoek hebben gedaan naar de behoefte aan standplaatsen over actuele gegevens beschikken.

In figuur 4.3 wordt weergegeven dat ten minste 73 gemeenten (34% van de responderende gemeenten) specifiek beleid hebben geformuleerd ten aanzien van woonwagendstandplaatsen. Ruim 60% van de responderende gemeenten geeft aan nog *geen* woonwagendbeleid te hebben vastgesteld.

Tabel 4.3: Hebt u sinds 2018 als gemeente beleid geformuleerd ten aanzien van woonwagendstandplaatsen?

	Aantal gemeenten	Aandeel gemeenten
Ja	73	34%
Nee	128	61%
Weet niet	11	5%
<b>Totaal</b>	<b>212</b>	<b>100%</b>

Bron: Gebaseerd op gegevens die door gemeenten, corporaties en overige organisaties zijn aangeleverd (N=212). Companen, 2020.

Net als bij de vraag of er behoefte-onderzoek is uitgevoerd zien we hier dat gemeenten met standplaatsen vaker beleid hebben opgesteld dan gemeenten zonder standplaatsen: van de gemeenten die *geen* standplaatsen hebben en wel meededen aan het onderzoek, heeft slechts 10% woonwagendstandplaatsen-beleid geformuleerd.

Sommige gemeenten gaven aan dat het opstellen van woonwagenbeleid wordt meegenomen bij het vernieuwen van de woonvisie. Andere gemeenten gaven te kennen dat er op regionaal niveau beleid geformuleerd gaat worden. Enkele gemeenten zijn nog in afwachting van de resultaten van een behoefte-onderzoek, dat men als input wil gebruiken voor het te ontwikkelen beleid. Een gedeelte van de gemeenten zonder standplaatsen geeft aan niet van plan te zijn om woonwagenbeleid te gaan ontwikkelen.

Van de gemeenten die reeds een behoefte-onderzoek hebben uitgevoerd, heeft 42% ook al standplaatsenbeleid geformuleerd; de overige 58% dus (nog) niet. Van de gemeenten die nog *geen* onderzoek hebben uitgevoerd naar de behoefte aan standplaatsen, heeft bijna driekwart ook nog geen standplaatsenbeleid.

### Interactie met doelgroep bij opstellen beleid

Bijna vier op de 10 gemeenten geven aan dat zij *geen* contact onderhouden met woonwagenbewoners om hen te betrekken bij het (opstellen van) woonwagenbeleid. Voor 109 gemeenten (52%) geldt dat de doelgroep wel is of wordt betrokken bij de gesprekken omtrent de vormgeving van woonwagenbeleid.

Tabel 4.4: Heeft u als gemeente contact met (vertegenwoordigers van) woonwagenbewoners om hen te betrekken bij (het opstellen van) het beleid ten aanzien van woonwagendstandplaatsen?

	Aantal gemeenten	Aandeel gemeenten
Ja	109	52%
Nee	83	39%
Weet niet	20	9%
<b>Totaal</b>	<b>212</b>	<b>100%</b>

Bron: Gebaseerd op gegevens die door gemeenten, corporaties en overige organisaties zijn aangeleverd (N=212). Companen, 2020.

### Knelpunten bij opstellen beleid

Onderstaande tabel laat zien dat ruim vier op de tien gemeenten knelpunten ervaart bij het opstellen van woonwagenbeleid of de implementatie hiervan.

Tabel 4.5: Ervaart u als gemeente knelpunten bij het opstellen van woonwagenbeleid of bij de implementatie hiervan?

	Aantal gemeenten	Aandeel gemeenten
Ja	90	43%
Nee	122	57%
<b>Totaal</b>	<b>212</b>	<b>100%</b>

Bron: Gebaseerd op gegevens die door gemeenten, corporaties en overige organisaties zijn aangeleverd (N=212). Companen, 2020.

Van de 212 bij het onderzoek betrokken gemeenten zegt een aantal van 90 (43%) knelpunten te ervaren. De overige 122 gemeenten (58%) delen deze ervaring niet.

Uit de toelichtingen bij deze vraag kwamen onder andere de volgende knelpunten naar voren:

Knelpunten
• Onrendabele exploitatie
• Beschikbare locatie(s)
• Onduidelijkheid over rollen en taken corporatie vs. gemeente
• Discrepancie tussen beleidskader en gemeentelijke mogelijkheden
• Problemen in de toewijzing
• Verstoorde relatie met bewoners
• Draagvlak onder buurtbewoners

Door gemeenten wordt aangegeven dat zij moeite hebben met de ontwikkeling en implementatie van woonwagenebeleid vanwege een onrendabele top op de exploitatie. Dit betekent dat de kosten voor ontwikkeling en exploitatie niet binnen de afschrijvingstermijn kunnen worden terugverdiend. De achterliggende verklaring die onder andere wordt gegeven is dat de afschrijvingstermijn voor een standplaats korter is dan voor een reguliere woning. Hetzelfde probleem gaat op voor de woonwagene die uiteindelijk op de standplaats komt te staan. Bovendien liggen de kosten voor een moderne duurzame wagen relatief hoog. Gasloze woonwagene worden hierbij als extra kostbaar ervaren. De ruimtelijke beschikbaarheid van locaties voor nieuwe standplaatsen is ook een belangrijk knelpunt. Een aantal gemeenten geeft namelijk aan dat zij geen eigen grond (meer) in bezit hebben of dat deze schaars is. Het knelpunt van de schaarste werd vooral opgemerkt door een aantal van de grotere steden.

Bij de ontwikkeling en implementatie van woonwagenebeleid bestaat bij sommige gemeenten en lokale corporaties onduidelijkheid over de verdeling van rollen en taken. Sommige gemeenten willen standplaatsen overdragen aan een corporatie, maar die staan daar niet altijd voor open. Ook is het, bij het maken van afspraken met corporaties, vaak onduidelijk hoe omgegaan moet worden met de vraag van woonwagenebewoners die buiten de corporatiedoelgroep vallen. Aanvullend vraagt men zich af of de niet-corporatie doelgroep de mogelijkheid dient te hebben om standplaatsen te kopen of particulier te huren, en welke verantwoordelijkheid gemeenten dan wel corporaties daarbij hebben. Daarnaast vraagt men zich af wat een 'redelijke wachttijd' is voor woonwagenestandplaatsen, ook met oog op het feit dat er jarenlang nauwelijks standplaatsen zijn toegevoegd. Tot slot geven gemeenten aan dat voor corporaties de exploitatie van een standplaats niet kostendekkend is en daarom zwaar drukt op hun investeringsruimte.

Andere obstakels vloeien soms voort uit de implementatie van het Beleidskader. Een respondent licht toe dat 'BZK het beleidskader over de schutting heeft gegooid richting gemeenten'. Een aantal gemeenten geeft aan dat voor hen meer richtlijnen en ondersteuning vanuit BZK gewenst zijn. Contact met bewoners komt eveneens naar voren als knelpunt. De relaties zijn soms 'historisch scheefgegroeid', aldus een respondent. Het 'Not in my backyard effect' wordt genoemd als complicerende factor bij het creëren van draagvlak onder buurtbewoners. Deze situatie maakt het voor enkele gemeenten lastig om geschikte locaties te vinden voor het realiseren van nieuwe standplaatsen.

## Behoeftte aan ondersteuning

Het ministerie van BZK en de VNG willen gemeenten graag ondersteunen bij het opstellen en uitvoeren van beleid ten aanzien van woonwagenestandplaatsen. Daarom is gevraagd naar de behoefte aan ondersteuning. Gemeenten konden hierbij meerdere antwoorden geven. Het grootste deel van de respondenten geeft aan behoefte te hebben aan goede voorbeelden.



Tabel 4.6: Aan welk soort ondersteuning heeft u vooral behoefte?

	Aantal gemeenten	Aandeel gemeenten
Delen van goede voorbeelden voor woonwagenebeleid	133	63%
Website met 'veel gestelde vragen'	97	46%
Delen van goede voorbeelden voor behoefteonderzoek	90	43%
Telefonische helpdesk voor juridische vragen	77	36%
Anders	51	24%
Geen behoefte aan	28	13%
Weet niet / geen mening	12	6%

Bron: Gebaseerd op gegevens die door gemeenten, corporaties en overige organisaties zijn aangeleverd (N=212). Companen, 2020.

Van de gemeenten heeft 63% behoefte aan goede voorbeelden van beleid; 43% aan goede voorbeelden van behoefteonderzoek. Onder 'anders namelijk' zijn zaken genoemd als een duidelijk beleidskader met heldere definities en taakstellingen. Verder blijkt uit de toelichtingen dat er behoefte is aan financiële ondersteuning voor gemeenten.

## Wachlijsten en toewijzingsbeleid

Bijna de helft van de responderende gemeenten heeft een specifieke wachtlijst voor standplaatsen.

Tabel 4.7: Bestaat er in uw gemeente een specifieke wachtlijst voor standplaatsen?

	Aantal gemeenten	Aandeel gemeenten
Ja	97	46%
Nee	106	50%
Weet niet	9	4%
<b>Totaal</b>	<b>212</b>	<b>100%</b>

Bron: Gebaseerd op gegevens die door gemeenten, corporaties en overige organisaties zijn aangeleverd (N=212). Companen, 2020

Op de vraag of een gemeente een aparte wachtlijst hanteert voor standplaatsen reageerden 97 gemeenten (46%) bevestigend, zoals hierboven te zien in tabel 4.7. De helft van de gemeenten heeft geen aparte wachtlijst voor standplaatsen.

Op de vraag welke criteria een rol spelen bij de toewijzing van standplaatsen konden meerdere antwoorden gegeven worden. De meest gehanteerde criteria zijn het afstammingsbeginsel en het hebben van een woonwagenerleden binnen de gemeente (beide ongeveer 35% van de gevallen).

Tabel 4.8: Welke criteria spelen in uw gemeente een rol bij de toewijzing van standplaatsen? (Meerdere antwoorden mogelijk)

	Aantal gemeenten	Aandeel van gemeenten
Afstammingsbeginsel	74	35%
Woningzoekenden met woonwagenerleden binnen de gemeente	73	34%
Datum van inschrijving op wachtlijst in beheer van woningcorporatie	61	29%
Aangedragen door huidige bewoners	22	10%
Anders	86	41%
Weet niet	40	19%

Bron: Gebaseerd op gegevens die door gemeenten, corporaties en overige organisaties zijn aangeleverd (N=212). Companen, 2020.

Opvallend is het grote aantal gemeenten dat aangeeft andere dan de genoemde criteria te hanteren (41%). In de tekstuele toelichting komt naar voren dat dit gedeeltelijk gemeenten zijn die een combinatie van bovenstaande criteria hanteren. Andere gemeenten geven aan dat zij een regionaal woonruimteverdeelsysteem gebruiken. Ook zijn er gemeenten die *geen* criteria hebben, soms met als toelichting dat de toewijzing is uitbesteed aan een beheermaatschappij.

## Uitbreidingsplannen

In de enquête zijn gemeenten gevraagd naar hun concrete plannen om het aantal standplaatsen in de gemeente uit te breiden.

Tabel 4.9: Zijn er in uw gemeente concrete plannen om het aantal standplaatsen uit te breiden?

	Aantal gemeenten	Aandeel gemeenten
Ja	53	25%
Nee	128	60%
Weet niet	31	15%
<b>Totaal</b>	<b>212</b>	<b>100%</b>

Bron: Gebaseerd op gegevens die door gemeenten, corporaties en overige organisaties zijn aangeleverd (N=212). Companen, 2020.

Tabel 4.9 geeft weer dat 53 gemeenten (25%) concrete plannen hebben voor uitbreiding. In totaal hebben deze 53 gemeenten plannen voor de toevoeging van 411 standplaatsen. Bijna de helft van de gemeenten met uitbreidingsplannen ligt in de provincies Noord-Brabant (24%) en Gelderland (22%).

In de uitvraag zijn ook de aantallen en de verwachte termijn van de uitbreiding opgenomen. Hierop is aangegeven dat in de komende 2 jaar een totaal van 141 standplaatsen zal worden ontwikkeld.

Tabel 4.10: Met welk aantal standplaatsen en binnen welke termijn wilt u uitbreiden?

	Aantal standplaatsen
Binnen 2 jaar	141
3 tot 4 jaar	29
5 tot 6 jaar	107
Onbekend	134
<b>Totaal</b>	<b>411</b>

Bron: Gebaseerd op gegevens die door gemeenten, corporaties en overige organisaties zijn aangeleverd (N=212). Companen, 2020.

Van 29 standplaatsen wordt verwacht dat deze in 3 tot 4 jaar toegevoegd worden. Binnen een termijn van 5 tot 6 jaar verwacht men 107 standplaatsen extra te realiseren. Voor een aantal van 134 standplaatsen werd aangegeven dat de exacte termijn onbekend is.

Er zijn dus plannen voor minimaal 411 nieuwe standplaatsen. Het grootste gedeelte van deze nieuwe standplaatsen zal gerealiseerd gaan worden in de provincies Zuid-Holland (21%), Noord-Brabant (20%), Overijssel (19%), Gelderland (18%) en Limburg (13%).

Gemeenten met een groot aantal standplaatsen hebben vaak ook grotere uitbreidingsplannen dan gemeenten met een kleiner aantal standplaatsen. Opvallend is dat van de gemeenten die hebben meegedaan aan de enquête en op dit moment *geen* standplaatsen hebben, er geen enkele heeft aangegeven uitbreidingsplannen te hebben.

Tot slot is het interessant om deze uitbreidingsplannen te relateren aan de huidige voorraad aan standplaatsen van de gemeenten die hebben gereageerd. De 212 responderende gemeenten hebben samen 6.297 standplaatsen (incl. 'bijzondere situaties'). Een uitbreiding met 141 plekken in de komende twee jaar komt dus neer op een procentuele stijging van ongeveer 1% per jaar.

## Reactie op de resultaten vanuit de doelgroep

Hoe kijken vertegenwoordigers van woonwagenbewoners aan tegen de ontwikkeling van het woonwagenebeleid in Nederlandse gemeenten sinds 2018? Welke effecten hebben de beleidsontwikkelingen? Dit hebben we besproken met Piet Assendorp en Cees Groenendaal van Vereniging Behoud Woonwagencultuur in Nederland (VBWN), Sabina Achterbergh van Vereniging Sinti, Roma, Woonwagenebewoners Nederland (VSRWN), Michael Schmidt (Woonwagenebelangen Amsterdam) en Thea Reuver (redactie Het Wiel). Hieronder volgt een samenvatting van de belangrijkste thema's die terugkwamen in onze gesprekken met deze vertegenwoordigers.

### Ontwikkeling aantal standplaatsen

Uit het onderzoek blijkt dat het aantal standplaatsen sinds 2018 ongeveer gelijk is gebleven. Vertegenwoordigers herkennen het beeld dat wordt geschetst, en geven aan het te betreuren dat er in de afgelopen twee jaar zo weinig nieuwe standplaatsen gerealiseerd zijn. Zij waarderen het dat er in een aantal gemeenten concrete plannen zijn voor uitbreiding. Het is in hun ogen echter zeker niet genoeg, aangezien het gebrek aan standplaatsen vele jaren is genegeerd en er een achterstand ingehaald moet worden.

Uit de gesprekken komt de wens naar voren dat gemeenten zonder standplaatsen in regionaal verband het behoefteonderzoek oppakken, zodat ze meegenomen worden in de beleidsontwikkelingen die bij hun buurgemeenten plaatsvinden en in de toekomst ook een rol kunnen spelen bij het invullen van de opgave. Een kritische noot vanuit VSRWN is dat de rapportage onvoldoende stilstaat bij de gigantische afname van het aantal standplaatsen die vanaf de jaren '60 heeft plaatsgevonden ten gevolge van het uitsterf-beleid. De afgelopen jaren is het aantal standplaatsen ongeveer gelijk gebleven maar het blijft belangrijk om te benoemen dat het aantal totale standplaatsen in Nederland in de voorgaande decennia flink is afgebouwd.

### Knelpunten uitvoering

Men geeft aan nog steeds veel weerstand te ervaren van de verschillende betrokken partijen als het gaat om de aanleg van nieuwe standplaatsen. Vaak is de relatie tussen woonwagenebewoners en gemeenten historisch scheefgegroeid. Dit vormt een vervelend uitgangspunt, omdat een gezonde verstandhouding tussen beide partijen essentieel is voor een efficiënte uitvoering van het beleidskader. Dit is volgens de vertegenwoordigers het belangrijkste knelpunt. Zij schrikken in dat verband van de constatering dat 39% van de gemeenten geen contact heeft met de doelgroep over het woonwagenebeleid.

In het onderzoek komt de zoektocht van gemeenten naar geschikte locaties naar voren als belangrijk knelpunt. Dat wordt ook als zodanig herkend door vertegenwoordigers. Het is een probleem dat om een lokale oplossing vraagt, aangezien gemeenten zelf het beste zicht hebben op het ruimtegebruik binnen hun gemeentegrenzen. De landelijke overheid lijkt hier in de ogen van de vertegenwoordigers geen rol van betekenis te kunnen spelen.

De financiële knelpunten die door gemeenten worden opgeworpen worden niet altijd herkend. De aanleg van nieuwe standplaatsen is niet kostendekkend te zijn, maar dat geldt ook voor nieuwbouw van reguliere sociale huurwoningen. Ook daar wordt vaak geld bijgelegd, en dat zal ook hier moeten gebeuren. De afschrijvingstermijn van een moderne woonwagen ligt niet veel lager dan die van een reguliere woning. De standplaats waar de wagen op staat is bouwklare grond en kent geen afschrijvingstermijn. Daarnaast is de fabricatie van een woonwagen velen malen goedkoper dan de bouw van een reguliere sociale huurwoning. Het zijn juist woonwagenebewoners die vaak knelpunten ervaren bij de financiering van hun

woonwag. Voor de belasting telt een woonwagen als onroerend goed, maar veel banken en verzekeringsmaatschappijen zien dat anders en zijn niet bereid om de aanschaf te financieren. Hier ligt volgens de vertegenwoordigers ook een rol van het ministerie van BZK.

### **Stenen woningen op standplaatsen**

Uit de gesprekken met vertegenwoordigers van de doelgroep blijkt dat een groot deel van de woonwagenbewoners niet zit te wachten op een stenen woning op een standplaats. Zeker in het verleden is deze woonvorm opgedrongen aan woonwagenbewoner die eigenlijk liever in een wagen wonen. Toch voorziet deze woonvorm in een behoefte, aangezien er mensen zijn die hier met veel plezier wonen. De nieuwbouw van stenen woningen op een standplaats zal dus altijd in goed overleg met de lokale bevolking plaats moeten vinden.

### **Tegenvallende respons**

Van de Nederlandse gemeenten heeft 66% aan de herhaalmeting deelgenomen. Dat is minder dan bij de nulmeting in 2018, toen een respons van 75% werd behaald. Dat vindt men jammer, aangezien het rapport daarmee een minder volledig beeld geeft. De deelname aan dit onderzoek is te vrijblijvend en VBWN stelt daarom voor om bij een vervolgmeting de uitvraag richting gemeenten te vergezellen van een brief van het ministerie van BZK. Nederlandse gemeenten hebben de verantwoordelijkheid om hun vorderingen binnen dit dossier inzichtelijk te maken. Daarom is het teleurstellend om te zien dat een gedeelte van de gemeenten geen gehoor geeft aan de oproep van het ministerie om aan monitoronderzoek deel te nemen.

## Conclusies

### Inventarisatie aantal standplaatsen

Uit onze inventarisatie blijkt dat er in Nederland in totaal 8.854 standplaatsen zijn, verdeeld over 1.151 woonwagenlocaties. Het totaal inclusief 'bijzondere situaties' ligt op 9.297 standplaatsen. Voor 54 gemeenten (15%) geldt dat er zich *geen* standplaatsen op hun grondgebied bevinden. Er zijn 19 gemeenten (5%) met meer dan 100 standplaatsen.

### Ontwikkeling aantal standplaatsen in de periode 2018 tot 2020

Het blijkt niet mogelijk om de exacte ontwikkeling van het aantal standplaatsen sinds 2018 aan te geven. De stellige indruk is dat het aantal standplaatsen vrijwel gelijk is gebleven. Ten minste 8 gemeenten hebben standplaatsen toegevoegd; bij ten minste 5 gemeenten is er sprake van een daling in het aantal woonwagenstandplaatsen - soms is dit tijdelijk, in afwachting van nieuw beleid of bodemsanering. Per saldo gaat het in deze 13 gemeenten om een toename met 26 plaatsen. Voor het overgrote deel van de gemeenten geldt dat het aantal standplaatsen gelijk is gebleven ten opzichte van de nulmeting in 2018. Het is belangrijk om te noemen dat het beeld niet volledig is omdat niet alle gemeenten in beide jaren aan het onderzoek hebben deelgenomen.

### Toekomstige uitbreiding aantal standplaatsen

Er zijn 53 gemeenten die concrete plannen hebben om de komende jaren nieuwe standplaatsen toe te voegen. Het gaat om 141 nieuwe standplaatsen die binnen 2 jaar toegevoegd zullen worden en 136 nieuwe standplaatsen die binnen een termijn van 3 tot 6 jaar worden opgeleverd. Tevens zitten er nog 134 nieuwe standplaatsen in de pijplijn waarvan momenteel nog onbekend is binnen welke termijn deze gerealiseerd zullen worden.

### Obstakels vormgeving en implementatie woonwagenbeleid

Sinds 2018 deden tenminste 105 gemeenten onderzoek naar de behoefte aan woonwagenstandplaatsen. Er zijn ten minste 73 gemeenten die sinds 2018 beleid hebben geformuleerd ten aanzien van woonwagenstandplaatsen. Gemeenten zonder woonwagenstandplaatsen hebben zelden beleid vastgesteld voor standplaatsen, en ook zelden onderzoek gedaan naar de behoefte.

De knelpunten bij het opstellen van woonwagenbeleid of bij de implementatie hiervan die gemeenten noemen, komen deels voort uit een discrepantie tussen het beleidskader en de gemeentelijke mogelijkheden. Door vrij veel gemeenten is aangegeven dat zij moeite hebben met de ontwikkeling en implementatie van woonwagenbeleid omdat de kosten voor ontwikkeling en exploitatie niet binnen de afschrijvingstermijn kunnen worden terugverdiend. De ruimtelijke beschikbaarheid van nieuw te ontwikkelen locaties is ook een belangrijk knelpunt. Een aantal gemeenten geeft aan dat zij geen eigen grond (meer) in bezit hebben of dat deze schaars is.

In de ontwikkeling en implementatie van woonwagenbeleid ervaren sommige gemeenten ook knelpunten bij het maken van afspraken met de lokale corporatie, bijvoorbeeld over het overnemen van standplaatsen. Gemeenten geven ook aan dat het niet duidelijk is wie aan zet is om standplaatsen te realiseren voor woonwagenbewoners die buiten de corporatiedoelgroep vallen. Daarnaast vraagt men zich af wat een redelijke wachttijd is voor woonwagenstandplaatsen, ook met het oog op het feit dat in de afgelopen jaren nauwelijks standplaatsen zijn toegevoegd. Moeizaam contact met bewoners kwam eveneens naar voren als knelpunt. De meerderheid van de gemeenten geeft aan dat ondersteuning vanuit het Rijk dan wel VNG gewenst is. Het delen van goede voorbeelden wordt daarbij het meeste genoemd.

## Bijlage 1: Aantal standplaatsen per gemeente

Gemeentenaam	Aantal locaties	Aantal standplaatsen (excl. bijzondere situaties <sup>5</sup> )	Stenen woningen op woonwagenlocaties	Tijdelijke standplaatsen	Leegstand	Aantal standplaatsen inclusief bijzondere situaties	Standplaatsen per 1.000 woningen	Bron <sup>6</sup>
Aa en Hunze	0	0				0	0,0	Kadaster
Aalsmeer	1	7	.	.	.	7	0,5	Gemeente
Aalten	1	2	.	.	.	2	0,2	Gemeente
Achtkarspelen	1	11				11	0,9	Kadaster
Alblasserdam	2	18	.	.	.	18	2,2	Gemeente
Albrandswaard	1	2				2	0,2	Kadaster
Alkmaar	3	33	2	.	.	35	0,6	Gemeente
Almelo	5	20				20	0,6	Kadaster
Almere	1	12				12	0,1	Kadaster
Alphen aan den Rijn	7	65	.	.	6	71	1,3	Gemeente
Alphen-Chaam	0	0	.	.	.	0	0,0	Gemeente
Altena	0	0	.	.	.	0	0,0	Gemeente
Ameland	0	0	.	.	.	0	0,0	Gemeente
Amersfoort	14	142	.	.	.	142	2,1	Gemeente
Amstelveen	4	54	.	.	.	54	1,3	Gemeente
Amsterdam	21	216	.	.	5	221	0,5	Gemeente
Apeldoorn	34	331				331	4,5	Kadaster
Appingedam	0	0				0	0,0	Kadaster
Arnhem	16	128	.	.	.	128	1,7	Gemeentemail

<sup>5</sup> Exclusief leegstaande/tijdelijke standplaatsen en stenen woningen, maar inclusief woonwagens die buiten woonwagenlocaties zijn geplaatst.

<sup>6</sup> Waar gegevens van Kadaster zijn gebruikt, zijn geen aantallen bekend van eventuele 'bijzondere situaties'.

Gemeentenaam	Aantal locaties	Aantal standplaatsen (excl. bijzondere situaties <sup>5</sup> )	Stenen woningen op woonwagenlocaties	Tijdelijke standplaatsen	Leegstand	Aantal standplaatsen inclusief bijzondere situaties	Standplaatsen per 1.000 woningen	Bron <sup>6</sup>
Assen	4	21	.	.	4	25	0,7	Gemeente
Asten	2	21	.	1	.	22	3,0	Gemeente
Baarle-Nassau	0	0	.	.	.	0	0,0	Gemeente
Baarn	2	24	.	.	.	24	2,1	Gemeente
Barendrecht	1	12	.	.	2	14	0,6	Gemeente
Barneveld	2	8	.	.	.	8	0,4	Kadaster
Beek	5	32	.	.	.	32	4,3	Gemeente
Beekdaelen	5	26	.	.	.	26	1,6	Kadaster
Beemster	0	0	.	.	.	0	0,0	Kadaster
Beesel	1	1	.	.	.	1	0,2	Gemeente
Berg en Dal	2	17	.	.	.	17	1,1	Gemeente
Bergeijk	3	17	.	.	.	17	2,1	Kadaster
Bergen (L.)	1	0	4	.	.	4	0,0	Gemeente
Bergen (NH.)	1	3	.	.	.	3	0,2	Kadaster
Bergen op Zoom	8	94	.	.	.	94	3,0	Gemeente
Berkelland	2	3	.	.	.	3	0,2	Gemeente
Bernheze	4	18	.	.	6	24	1,4	Gemeente
Best	1	40	.	.	.	40	3,2	Kadaster
Beuningen	1	16	.	.	1	17	1,4	Gemeente
Beverwijk	5	47	.	.	.	47	2,4	Kadaster
Bladel	2	0	6	.	2	8	0,0	Gemeente
Blaricum	1	4	.	.	.	4	0,8	Gemeente
Bloemendaal	3	13	.	.	.	13	1,3	Kadaster
Bodegraven-Reeuwijk	2	15	.	.	.	15	1,0	Gemeente



Gemeentenaam	Aantal locaties	Aantal standplaatsen (excl. bijzondere situaties <sup>5</sup> )	Stenen woningen op woonwagenlocaties	Tijdelijke standplaatsen	Leegstand	Aantal standplaatsen inclusief bijzondere situaties	Standplaatsen per 1.000 woningen	Bron <sup>6</sup>
Boekel	1	1	.	.	.	1	0,2	Gemeente
Borger-Odoorn	2	7				7	0,6	Kadaster
Borne	1	3	.	.	1	4	0,3	Gemeente
Borsele	0	0	.	.	.	0	0,0	Gemeente
Boxmeer	0	0				0	0,0	Kadaster
Boxtel	1	14	.	.	.	14	1,0	Corporatie
Breda	16	178				178	2,1	Kadaster
Brielle	2	5				5	0,6	Kadaster
Bronckhorst	0	0				0	0,0	Kadaster
Brummen	1	3	.	.	.	3	0,3	Gemeente
Brunssum	4	22	.	.	.	22	1,5	Gemeente
Bunnik	1	2				2	0,3	Kadaster
Bunschoten	1	5	.	.	.	5	0,6	Gemeente
Buren	2	9	.	.	.	9	0,8	Gemeente
Capelle aan den IJssel	1	6	.	.	.	6	0,2	Gemeente
Castricum	1	13				13	0,8	Kadaster
Coevorden	7	64	.	.	5	69	4,1	Gemeente
Cranendonck	3	30	.	.	.	30	3,3	Gemeente
Cuijk	2	5	.	.	4	9	0,4	Gemeente
Culemborg	1	1				1	0,1	Kadaster
Dalfsen	3	11	.	.	.	11	0,9	Gemeente
Dantumadiel	0	0	.	.	.	0	0,0	Gemeente
De Bilt	2	12				12	0,6	Kadaster
De Fryske Marren	2	8				8	0,3	Kadaster

Gemeentenaam	Aantal locaties	Aantal standplaatsen (excl. bijzondere situaties <sup>5</sup> )	Stenen woningen op woonwagenlocaties	Tijdelijke standplaatsen	Leegstand	Aantal standplaatsen inclusief bijzondere situaties	Standplaatsen per 1.000 woningen	Bron <sup>6</sup>
De Ronde Venen	1	7	.	.	.	7	0,4	Gemeente
De Wolden	1	0	1	.	.	1	0,0	Gemeente
Delft	3	9	4	.	.	13	0,2	Gemeente
Delfzijl	1	1	.	.	.	1	0,1	Gemeente
Den Helder	2	22	.	.	2	24	0,8	Gemeente
Deurne	3	40	.	.	1	41	2,9	Gemeente
Deventer	25	71	5	12	3	91	1,5	Gemeente
Diemen	0	0	.	.	.	0	0,0	Kadaster
Dinkelland	1	0	.	.	1	1	0,0	Gemeente
Doesburg	2	9	.	.	.	9	1,7	Corporatie
Doetinchem	7	17	.	.	7	24	0,7	Gemeente
Dongen	1	7	.	.	.	7	0,6	Gemeente
Dordrecht	13	153	15	.	.	168	2,8	Gemeente
Drechterland	1	2	.	.	.	2	0,2	Kadaster
Drimmelen	2	5	5	.	.	10	0,4	Gemeente
Dronten	1	18	.	.	.	18	1,0	Gemeente
Druuten	1	2	.	.	.	2	0,2	Gemeente
Duiven	2	4	.	.	3	7	0,4	Gemeente
Echt-Susteren	8	45	.	.	.	45	3,1	Gemeente
Edam-Volendam	0	0	.	.	.	0	0,0	Gemeente
Ede	6	25	.	.	.	25	0,5	Gemeente
Eemnes	1	1	.	.	.	1	0,2	Gemeente
Eersel	2	6	.	.	.	6	0,7	Gemeente
Eijsden-Margraten	6	31	.	.	.	31	2,7	Kadaster

Gemeentenaam	Aantal locaties	Aantal standplaatsen (excl. bijzondere situaties <sup>5</sup> )	Stenen woningen op woonwagenlocaties	Tijdelijke standplaatsen	Leegstand	Aantal standplaatsen inclusief bijzondere situaties	Standplaatsen per 1.000 woningen	Bron <sup>6</sup>
Eindhoven	16	150	9	.	4	163	1,3	Gemeente
Elburg	1	4	.	.	.	4	0,4	Gemeente
Emmen		111	.	.	.	111	2,3	Gemeente2018
Enkhuizen	1	7				7	0,8	Kadaster
Enschede	2	83	.	.	.	83	1,1	Gemeente
Epe	2	17				17	1,2	Kadaster
Ermelo	1	14	.	.	.	14	1,3	Gemeente
Etten-Leur	1	10	.	.	.	10	0,5	Gemeente
Geertruidenberg	1	16				16	1,7	Kadaster
Geldrop-Mierlo	5	39	.	.	.	39	2,2	Gemeente
Gemert-Bakel	5	41				41	3,2	Kadaster
Gennep	1	1	.	.	.	1	0,1	Gemeente
Gilze en Rijen	0	0	.	.	.	0	0,0	Gemeente
Goeree-Overflakkee	5	53	.	.	.	53	2,4	Gemeente
Goes	1	21	.	.	.	21	1,1	Gemeente
Goirle	1	6	.	.	.	6	0,6	Gemeente
Gooise Meren	2	37				37	1,4	Kadaster
Gorinchem	1	6	.	.	2	8	0,3	Gemeente
Gouda	6	70	.	.	.	70	2,1	Gemeente
Grave	1	5				5	0,9	Kadaster
Groningen		137	.	.	.	137	1,2	Gemeente2018
Gulpen-Wittem	2	11	.	11	.	22	1,6	Gemeente
Haaksbergen	1	3	.	.	.	3	0,3	Corporatie
Haaren		6	.	.	.	6	1,0	Gemeentemail

Gemeentenaam	Aantal locaties	Aantal standplaatsen (excl. bijzondere situaties <sup>5</sup> )	Stenen woningen op woonwagenlocaties	Tijdelijke standplaatsen	Leegstand	Aantal standplaatsen inclusief bijzondere situaties	Standplaatsen per 1.000 woningen	Bron <sup>6</sup>
Haarlem	11	95	.	.	.	95	1,2	Gemeente
Haarlemmermeer	15	78	.	.	.	78	1,2	Kadaster
Halderberge	3	11	.	1	.	12	0,8	Gemeente
Hardenberg	3	10	.	.	.	10	0,4	Kadaster
Harderwijk	6	55	.	.	.	55	2,8	Kadaster
Hardinxveld-Giessendam	1	6	.	.	.	6	0,8	Kadaster
Harlingen	0	0	.	.	.	0	0,0	Kadaster
Hattem	1	8	.	.	.	8	1,5	Gemeente
Heemskerk		67	.	.	.	67	3,8	Gemeentemail
Heemstede	2	14	.	.	.	14	1,1	Corporatie
Heerde	2	2	.	.	.	2	0,3	Gemeente
Heerenveen	1	0	2	.	2	4	0,0	Gemeente
Heerhugowaard	4	50	.	.	.	50	2,1	Kadaster
Heerlen	20	119	.	.	.	119	2,6	Kadaster
Heeze-Leende	2	6	.	.	.	6	0,9	Kadaster
Heiloo	1	8	.	.	.	8	0,7	Corporatie
Hellendoorn	4	11	.	.	.	11	0,7	Kadaster
Hellevoetsluis	2	25	.	.	.	25	1,4	Kadaster
Helmond	6	97	.	1	2	100	2,4	Gemeente
Hendrik-Ido-Ambacht	1	7	.	.	.	7	0,6	Kadaster
Hengelo	3	10	.	.	.	10	0,3	Gemeente
Het Hogeland	1	2	.	.	.	2	0,1	Gemeente
Heumen	1	11	.	.	.	11	1,5	Kadaster
Heusden	4	19	3	4	2	28	1,0	Gemeente

Gemeentenaam	Aantal locaties	Aantal standplaatsen (excl. bijzondere situaties <sup>5</sup> )	Stenen woningen op woonwagenlocaties	Tijdelijke standplaatsen	Leegstand	Aantal standplaatsen inclusief bijzondere situaties	Standplaatsen per 1.000 woningen	Bron <sup>6</sup>
Hillegom	1	8	.	.	.	8	0,8	Gemeente
Hilvarenbeek	1	2	.	.	2	4	0,3	Gemeente
Hilversum	4	86	.	.	.	86	2,0	Gemeente
Hoeksche Waard	4	21				21	0,6	Kadaster
Hof van Twente	0	0				0	0,0	Kadaster
Hollands Kroon	2	9				9	0,4	Kadaster
Hoogeveen	15	96	4	.	2	102	3,8	Gemeente
Hoorn	1	36	16	.	1	53	1,1	Gemeente
Horst aan de Maas	4	14	.	.	.	14	0,8	Corporatie
Houten	2	6				6	0,3	Kadaster
Huizen	1	6				6	0,3	Kadaster
Hulst	6	55	.	.	.	55	4,0	Gemeente
IJsselstein	1	3	.	.	.	3	0,2	Gemeente
Kaag en Braassem	2	6	.	.	.	6	0,5	Gemeente
Kampen	7	68	.	.	1	69	3,0	Gemeente
Kapelle	1	4	.	.	.	4	0,7	Gemeente
Katwijk	1	24	.	.	.	24	0,9	Gemeente
Kerkrade	9	31	.	4	2	37	1,3	Gemeente
Koggenland	0	0				0	0,0	Kadaster
Krimpen aan den IJssel	0	0	.	.	.	0	0,0	Gemeente
Krimpenerwaard	2	5	.	.	.	5	0,2	Gemeente
Laarbeek	3	22	.	.	.	22	2,3	Gemeente
Landerd	1	3	.	.	.	3	0,5	Gemeente
Landgraaf	5	28				28	1,5	Kadaster

Gemeentenaam	Aantal locaties	Aantal standplaatsen (excl. bijzondere situaties <sup>5</sup> )	Stenen woningen op woonwagenlocaties	Tijdelijke standplaatsen	Leegstand	Aantal standplaatsen inclusief bijzondere situaties	Standplaatsen per 1.000 woningen	Bron <sup>6</sup>
Landsmeer	1	3				3	0,6	Kadaster
Langedijk	1	3				3	0,3	Kadaster
Lansingerland	3	16	.	.	.	16	0,7	Gemeente
Laren	0	0	.	.	.	0	0,0	Gemeente
Leeuwarden	5	71				71	1,1	Kadaster
Leiden	3	129	.	.	4	133	2,2	Gemeente
Leiderdorp	1	7				7	0,6	Kadaster
Leidschendam-Voorburg	4	33				33	0,9	Kadaster
Lelystad	1	8	.	.	.	8	0,2	Gemeente
Leudal	7	46	.	.	1	47	2,9	Gemeente
Leusden	0	0				0	0,0	Kadaster
Lingewaard	3	22	.	.	.	22	1,1	Gemeente
Lisse	1	11	.	.	.	11	1,1	Gemeente
Lochem	3	8				8	0,5	Kadaster
Loon op Zand	1	1	.	.	.	1	0,1	Gemeente
Lopik	0	0	.	.	.	0	0,0	Gemeente
Loppersum	0	0				0	0,0	Kadaster
Losser	0	0	.	.	.	0	0,0	Gemeente
Maasdriel	3	10	.	.	.	10	1,0	Gemeente
Maasgouw	10	25	8	.	1	34	2,3	Gemeente
Maassluis	1	5	.	.	.	5	0,3	Gemeente
Maastricht	17	219	4	.	.	223	3,5	Gemeente
Medemblik	2	29	.	.	.	29	1,5	Gemeente
Meerssen		9				9	1,0	Behoeftonderzoek

Gemeentenaam	Aantal locaties	Aantal standplaatsen (excl. bijzondere situaties <sup>5</sup> )	Stenen woningen op woonwagenlocaties	Tijdelijke standplaatsen	Leegstand	Aantal standplaatsen inclusief bijzondere situaties	Standplaatsen per 1.000 woningen	Bron <sup>6</sup>
Meerijstad	1	4	.	.	.	4	0,1	Corporatie
Meppel	3	14	1	.	.	15	0,9	Gemeente
Middelburg	5	17	.	.	.	17	0,7	Overige verhuurorganisatie
Midden-Delfland	1	2				2	0,3	Kadaster
Midden-Drenthe	2	12				12	0,8	Kadaster
Midden-Groningen	0	0	.	.	.	0	0,0	Gemeente
Mill en Sint Hubert	1	1	.	.	5	6	0,2	Gemeente
Moerdijk	5	34	.	.	.	34	2,1	Overige verhuurorganisatie
Molenlanden	1	6	.	.	.	6	0,3	Corporatie
Montferland	1	4	.	.	.	4	0,3	Gemeente
Montfoort	1	4				4	0,7	Kadaster
Mook en Middelaar	1	4	.	.	.	4	1,1	Gemeente
Neder-Betuwe	3	6	.	.	.	6	0,7	Gemeente
Nederweert	3	17	.	3	.	20	2,3	Gemeente
Nieuwegein	1	6	.	.	.	6	0,2	Gemeente
Nieuwkoop	4	12	.	.	2	14	1,0	Gemeente
Nijkerk	2	20	.	.		20	1,2	Gemeente
Nijmegen	5	79	27	.	1	107	1,0	Gemeente
Nissewaard	2	27	.	.	.	27	0,7	Gemeente
Noardeast-Fryslân	0	0				0	0,0	Kadaster
Noord-Beveland	0	0	.	.	.	0	0,0	Gemeente
Noordenveld	2	20	.	.	.	20	1,3	Gemeente
Noordoostpolder	4	14	.	.	1	15	0,7	Gemeente

Gemeentenaam	Aantal locaties	Aantal standplaatsen (excl. bijzondere situaties <sup>5</sup> )	Stenen woningen op woonwagenlocaties	Tijdelijke standplaatsen	Leegstand	Aantal standplaatsen inclusief bijzondere situaties	Standplaatsen per 1.000 woningen	Bron <sup>6</sup>
Noordwijk	0	0	.	.	.	0	0,0	Gemeente
Nuene, Gerwen en Nederwetten	5	38	15	.	7	60	3,7	Gemeente
Nunspeet	3	14				14	1,3	Kadaster
Oegstgeest	1	9				9	0,8	Kadaster
Oirschot	1	7	.	.	.	7	0,9	Corporatie
Oisterwijk	1	3	.	.	1	4	0,3	Gemeente
Oldambt	0	0	.	.	.	0	0,0	Gemeente
Oldebroek	2	7	.	.	.	7	0,8	Gemeente
Oldenzaal	2	9	.	.	1	10	0,6	Gemeente
Olst-Wijhe	2	10				10	1,3	Kadaster
Ommen	1	8				8	1,1	Kadaster
Oost Gelre	1	3				3	0,2	Kadaster
Oosterhout	2	25	.	.	.	25	1,0	Gemeente
Ooststellingwerf	1	5	.	.	.	5	0,4	Gemeente
Oostzaan	1	3	.	.	.	3	0,7	Gemeente
Opmeer	0	0				0	0,0	Kadaster
Opsterland	1	5	.	.	1	6	0,4	Gemeente
Oss	15	73				73	1,8	Kadaster
Oude IJsselstreek	0	0				0	0,0	Kadaster
Ouder-Amstel	2	8				8	1,3	Kadaster
Oudewater	0	0				0	0,0	Kadaster
Overbetuwe	3	9	.	.	.	9	0,5	Gemeente
Papendrecht	1	3				3	0,2	Kadaster
Peel en Maas	4	11				11	0,6	Kadaster



Gemeentenaam	Aantal locaties	Aantal standplaatsen (excl. bijzondere situaties <sup>5</sup> )	Stenen woningen op woonwagenlocaties	Tijdelijke standplaatsen	Leegstand	Aantal standplaatsen inclusief bijzondere situaties	Standplaatsen per 1.000 woningen	Bron <sup>6</sup>
Pekela	0	0				0	0,0	Kadaster
Pijnacker-Nootdorp	2	16	.	.	.	16	0,7	Gemeente
Purmerend	8	43				43	1,2	Kadaster
Putten	1	8				8	0,8	Kadaster
Raalte	5	24	4	.	.	28	1,5	Gemeente
Reimerswaal	1	8	.	.	.	8	0,9	Gemeente
Renkum	2	20				20	1,3	Kadaster
Renswoude	1	2				2	0,9	Kadaster
Reusel-De Mierden	2	17	.	.	.	17	3,1	Gemeente
Rheden	5	19	.	.	.	19	0,9	Gemeente
Rhenen	1	0	20	.	.	20	0,0	Gemeente
Ridderkerk	2	8				8	0,4	Kadaster
Rijssen-Holten	2	3	.	.	3	6	0,2	Gemeente
Rijswijk	2	33	.	.	.	33	1,2	Gemeente
Roerdalen	5	17	1	.	1	19	1,8	Gemeente
Roermond	4	19	.	.	.	19	0,7	Gemeente
Roosendaal	10	91				91	2,6	Kadaster
Rotterdam	9	125	.	29	.	154	0,4	Gemeente
Rozendaal	0	0				0	0,0	Kadaster
Rucphen	4	18	3	.	1	22	1,8	Gemeente
Schagen	3	14	.	.	.	14	0,7	Gemeente
Scherpenzeel	0	0	.	.	.	0	0,0	Gemeente
Schiedam	2	35	.	.	.	35	0,9	Gemeente
Schiermonnikoog	0	0				0	0,0	Kadaster

Gemeentenaam	Aantal locaties	Aantal standplaatsen (excl. bijzondere situaties <sup>5</sup> )	Stenen woningen op woonwagenlocaties	Tijdelijke standplaatsen	Leegstand	Aantal standplaatsen inclusief bijzondere situaties	Standplaatsen per 1.000 woningen	Bron <sup>6</sup>
Schouwen-Duiveland	2	11	.	.	.	11	0,7	Overige verhuurorganisatie
's-Gravenhage	11	242	7	.	.	249	0,9	Gemeente
's-Hertogenbosch	14	188	.	.	.	188	2,6	Gemeente
Simpelveld	1	6				6	1,2	Kadaster
Sint Anthonis	2	3	.	.	.	3	0,6	Gemeente
Sint-Michielsgestel	1	11				11	0,9	Kadaster
Sittard-Geleen	23	163	.	.	5	168	3,5	Gemeente
Sliedrecht	2	13	.	.	3	16	1,2	Gemeente
Sluis	2	5	.	.	.	5	0,4	Gemeente
Smallingerland		38	.	.	.	38	1,5	Gemeentemail
Soest	1	25	.	.	.	25	1,2	Gemeente
Someren	3	26	.	.	.	26	3,2	Gemeente
Son en Breugel	4	41	.	.	.	41	5,7	Corporatie
Stadskanaal	2	7	.	.	.	7	0,5	Gemeente
Staphorst	2	9				9	1,5	Kadaster
Stede Broec	0	0				0	0,0	Kadaster
Steenbergen	3	29	.	.	.	29	2,8	Gemeente
Steenwijkerland	5	28	.	.	1	29	1,4	Gemeente
Stein	8	38	17	.	1	56	3,2	Gemeente
Stichtse Vecht	4	10	.	.	.	10	0,4	Gemeentemail
Súdwest-Fryslân	5	32				32	0,8	Kadaster
Terneuzen	7	72				72	2,7	Kadaster
Terschelling	0	0				0	0,0	Kadaster
Texel	0	0	.	.	.	0	0,0	Gemeente

Gemeentenaam	Aantal locaties	Aantal standplaatsen (excl. bijzondere situaties <sup>5</sup> )	Stenen woningen op woonwagenlocaties	Tijdelijke standplaatsen	Leegstand	Aantal standplaatsen inclusief bijzondere situaties	Standplaatsen per 1.000 woningen	Bron <sup>6</sup>
Teylingen	3	9	.	.	.	9	0,6	Gemeente
Tholen	1	4	.	.	1	5	0,4	Gemeente
Tiel	11	54	.	.	.	54	3,0	Gemeente
Tilburg	12	64	4	.	.	68	0,6	Gemeente
Tubbergen	1	0	.	.	2	2	0,0	Gemeente
Twenterand	0	0				0	0,0	Kadaster
Tynaarlo	3	6				6	0,4	Kadaster
Tytsjerksteradiel	1	6				6	0,4	Kadaster
Uden	1	3	.	.	.	3	0,2	Gemeente
Uitgeest	1	5				5	0,9	Kadaster
Uithoorn	1	7				7	0,5	Kadaster
Urk	0	0	.	.	.	0	0,0	Gemeente
Utrecht	34	137				137	0,9	Kadaster
Utrechtse Heuvelrug	1	5				5	0,2	Kadaster
Vaals	2	4	10	.	.	14	0,7	Gemeente
Valkenburg aan de Geul	2	25	.	.	1	26	3,0	Gemeente
Valkenswaard	1	8				8	0,5	Kadaster
Veendam	1	20				20	1,6	Kadaster
Veenendaal	3	39	.	.	.	39	1,4	Gemeente
Veere	1	3	.	.	.	3	0,3	Corporatie
Veldhoven	4	62	.	.	.	62	3,1	Corporatie
Velsen	3	70	.	.	.	70	2,2	Gemeente
Venlo	11	57	1	.	1	59	1,2	Gemeente
Venray	1	9	.	.	.	9	0,5	Gemeente

Gemeentenaam	Aantal locaties	Aantal standplaatsen (excl. bijzondere situaties <sup>5</sup> )	Stenen woningen op woonwagenlocaties	Tijdelijke standplaatsen	Leegstand	Aantal standplaatsen inclusief bijzondere situaties	Standplaatsen per 1.000 woningen	Bron <sup>6</sup>
Vijfheerenlanden	5	26				26	1,1	Kadaster
Vlaardingen	1	10				10	0,3	Kadaster
Vlieland	0	0				0	0,0	Kadaster
Vlissingen	3	30	.	.	.	30	1,3	Gemeente
Voerendaal	1	6	.	.	3	9	1,0	Gemeente
Voorschoten	1	1	.	.	.	1	0,1	Gemeente
Voorst	1	5	.	.	.	5	0,5	Gemeente
Vught	2	16				16	1,4	Kadaster
Waadhoeke	0	0				0	0,0	Kadaster
Waalre	1	16	.	.	.	16	2,1	Gemeente
Waalwijk	4	17	5	.	.	22	0,8	Gemeente
Waddinxveen	3	20	.	.	.	20	1,6	Gemeente
Wageningen	2	22	.	.	.	22	1,2	Gemeente
Wassenaar	2	21				21	1,7	Kadaster
Waterland	2	23				23	3,1	Kadaster
Weert	15	95	.	7	.	102	4,1	Gemeente
Weesp	1	5				5	0,5	Kadaster
West Betuwe	8	36	.	16	.	52	1,7	Gemeente
West Maas en Waal	5	16	2	.	.	18	1,9	Gemeente
Westerkwartier	3	13	8	.	.	21	0,5	Gemeente
Westerveld	5	25	.	.	.	25	2,9	Gemeente
Westervoort	1	5	.	.	3	8	0,7	Gemeente
Westerwolde	0	0	.	.	.	0	0,0	Gemeente
Westland	3	17	.	.	2	19	0,4	Gemeente

Gemeentenaam	Aantal locaties	Aantal standplaatsen (excl. bijzondere situaties <sup>5</sup> )	Stenen woningen op woonwagenlocaties	Tijdelijke standplaatsen	Leegstand	Aantal standplaatsen inclusief bijzondere situaties	Standplaatsen per 1.000 woningen	Bron <sup>6</sup>
Weststellingwerf	2	15	.	.	.	15	1,3	Gemeente
Westvoorne	1	3				3	0,4	Kadaster
Wierden	1	2	3	.	.	5	0,2	Gemeente
Wijchen	1	13	6	.	.	19	0,7	Gemeente
Wijdmeren	0	0	.	.	.	0	0,0	Gemeente
Wijk bij Duurstede	1	3	.	.	.	3	0,3	Gemeente
Winterswijk	2	12				12	0,9	Kadaster
Woensdrecht	5	43	.	.	1	44	4,4	Gemeente
Woerden	3	6	.	.	.	6	0,3	Gemeente
Wormerland	0	0	.	.	.	0	0,0	Gemeente
Woudenberg	0	0	.	.	.	0	0,0	Gemeente
Zaanstad	8	74	.	.	.	74	1,1	Gemeente
Zaltbommel	5	25				25	2,2	Kadaster
Zandvoort	3	19	.	.	.	19	2,0	Gemeente
Zeewolde	0	0	.	.	.	0	0,0	Gemeente
Zeist	10	166	.	.	.	166	5,7	Gemeentemail
Zevenaar	3	14				14	0,7	Kadaster
Zoetermeer	9	60	.	.	.	60	1,1	Gemeente
Zoeterwoude	1	2	.	.	.	2	0,6	Gemeente
Zuidplas	3	19				19	1,1	Kadaster
Zundert	1	3				3	0,3	Kadaster
Zutphen	5	22	.	.	.	22	1,0	Gemeente
Zwartewaterland	3	5	2	.	2	9	0,6	Gemeente
Zwijndrecht	2	4				4	0,2	Kadaster

Gemeentenaam	Aantal locaties	Aantal standplaatsen (excl. bijzondere situaties <sup>5</sup> )	Stenen woningen op woonwagenlocaties	Tijdelijke standplaatsen	Leegstand	Aantal standplaatsen inclusief bijzondere situaties	Standplaatsen per 1.000 woningen	Bron <sup>6</sup>
Zwolle	26	158	.	.	1	159	2,7	Gemeente
<b>Nederland</b>	<b>1.136</b>	<b>8.854</b>	<b>224</b>	<b>89</b>	<b>130</b>	<b>9.297</b>	<b>1,1</b>	

## Bijlage 2: Onderzoeksverantwoording

### Werkwijze

Alle 355 gemeenten en 322 woningcorporaties in Nederland zijn per mail benaderd om deel te nemen aan het onderzoek via een online vragenlijst. Daarnaast zijn ook enkele particuliere beheerders benaderd die actief zijn in het beheer en de verhuur van standplaatsen.

Om ervoor te zorgen dat partijen op de hoogte waren van het onderzoek, is een oproep geplaatst in de nieuwsbrief en op de website van de VNG en Aedes. De vragenlijst heeft van 23 november 2020 tot 8 januari 2021 online gestaan. Op 7 december 2020 is per mail een reminder gestuurd naar alle genodigden die tot dan toe nog niet hadden gereageerd. Medio december zijn alle gemeenten die tot dan toe nog niet hadden gereageerd op de enquête ook nagebeld. Uiteindelijk heeft dit geresulteerd in een respons van 223 gemeenten, 114 corporaties en 2 beheerorganisaties.

### Mailacties

Alle gemeenten waar een verschil zit tussen het aantal standplaatsen dat zij in 2018 hebben opgegeven en de opgave in 2020 hebben we per mail de vraag voorgelegd of er inderdaad sprake is van een toe- of afname, of dat er een andere verklaring is voor het verschil. In totaal hebben 92 gemeenten een mail gekregen, uiteindelijk hebben 55 gemeenten gereageerd. Uit een meerderheid van de reacties op deze mailactie blijkt inderdaad dat het vaak gaat om administratieve correcties of verschillen in interpretatie van wat een standplaats is, en dus niet om een werkelijke toe- of afname. In enkele gevallen is het aantal standplaatsen voor 2020 gecorrigeerd naar aanleiding van deze mailactie.

### Respons

In onderstaande tabel is te zien wat de uiteindelijke respons was per benaderde doelgroep.

Tabel B2.1. Respons per doelgroep

Doelgroep	Respons (absoluut)	Respons (procentueel)
Gemeenten	223 (van de 355)	63%
Corporaties	114 (van de 322)	35%
Overige partijen	2	

Companen, 2018.

De informatie van corporaties en overige partijen is opgevraagd om de door gemeenten opgegeven aantallen te kunnen checken en aanvullen. Op basis van de huidige respons onder gemeenten, corporaties en overige partijen, kunnen we over 238 gemeenten een uitspraak doen. Dat is dus **67% van de gemeenten**.

### Bronnen en gevolgde werkwijze

In de 223 gevallen waar een gemeente heeft gerespondeerd, is voor het bepalen van het totaal aantal standplaatsen in principe de opgave van de gemeente gevolgd. Wel is in al die gevallen gecontroleerd of de opgave van de gemeente (globaal) overeenkomt met die van corporaties en eventuele andere beheerders die aantallen voor diezelfde gemeente hadden doorgegeven. Als hier grote verschillen tussen zaten, is contact gezocht met de gemeente en het Kadaster om deze te verklaren. De opgave van corporaties ligt in geen enkel geval hoger dan die van gemeenten. De opgave van corporaties is soms wel lager, aangezien de corporatie niet alle locaties in beeld heeft waar de gemeente over rapporteert.

Tabel B2.2. Ministerie van BZK. Bron voor gegevens per gemeente

Bron voor gegevens	Aantal gemeenten	Aandeel gemeenten
Gemeente	223	63%
Corporaties en overige partijen	15	4%
Kadaster	117	33%
Totaal	355	100%

Companen, 2018.

In gevallen waar de gemeente **geen** opgave heeft gedaan van het aantal standplaatsen, hebben wij gebruik gemaakt van de opgave van corporatie(s) en/of overige beheerders. In deze gevallen hebben we wel eerst gecontroleerd of de corporaties dezelfde locaties hebben genoemd als bij het Kadaster bekend zijn. Is dat niet het geval, dan is de informatie van de corporaties kennelijk niet volledig en beschouwen we het als ‘**non respons**’. Is het wel het geval, dan gaan we ervan uit dat de opgave van de corporaties volledig en dus betrouwbaar is. Op deze manier hebben we voor 15 gemeenten die zelf niet hadden gerespondeerd, op basis van de opgave van corporaties en/of andere beheerders toch een betrouwbaar beeld van het aantal standplaatsen kunnen vormen.

Bij **non-respons** (geen reactie van de gemeente, en geen of onvolledige aantallen van corporatie/overige beheerorganisaties) hebben we het aantal van het Kadaster overgenomen. In een enkel ‘non-respons-geval’ hebben we er, na overleg met het Kadaster, voor gekozen om *niet* het aantal van Kadaster over te nemen, omdat dit erg ver af lag van de opgave van de gemeente in 2018 en het Kadaster aangaf dat mogelijk sprake was van vertekening in hun data. In deze gevallen is de gemeentelijke opgave uit 2018 overgenomen als ‘meest betrouwbare schatting’.

### Spiegelen uitkomsten inventarisatie aan gegevens Kadaster

In 2019 heeft het Kadaster in opdracht van het ministerie van BZK een inventarisatie uitgevoerd van het aantal standplaatsen in alle gemeenten van Nederland. Dit is gedaan op basis van informatie vanuit een combinatie van bestaande bronnen. Als onderdeel van deze herhaalmeting is op hetzelfde ijkmoment als we aanhouden voor de inventarisatie bij de gemeenten (1 november 2020) ook bij het Kadaster nogmaals de inventarisatie van locaties en aantal standplaatsen uitgevoerd. De resultaten van deze inventarisatie zijn gespiegeld aan de resultaten van de herhaalmeting in 2020. Voor een behoorlijk aantal gemeenten ligt de inventarisatie van locaties en standplaatsen in lijn met de opgave die de gemeenten hebben gedaan in het kader van de herhaalmeting (73% is exact gelijk aan, of heeft een verschil van 1 of 2 standplaatsen). Voor 14% van de gemeenten geldt dat beide methoden een verschil laten zien van 3 tot 5 standplaatsen, terwijl bij 5% een verschil van 6 tot 10 standplaatsen wordt geconstateerd. Tot slot zien we dat voor 8% van de gemeenten het verschil groter is dan 10 standplaatsen.

Op basis van de gegevens van het Kadaster hebben we informatie uit verschillende beschikbare bronnen kunnen toetsen. Tevens gebruiken we de schatting van het Kadaster voor de gemeenten waar informatie ontbreekt.

### Vragenlijst

In de vragenlijst is gevraagd naar het totaal aantal standplaatsen en woonwagenlocaties in een gemeente. Daarnaast is gemeenten gevraagd welk aantal standplaatsen eigendom is van respectievelijk de gemeente zelf, corporaties dan wel overige partijen. Daarnaast zijn vragen gesteld over de beleidsontwikkelingen op het gebied van woonwagenstandplaatsen. De gebruikte vragenlijst is terug te vinden in bijlage 4.



## Bijlage 3: Methodiek Kadaster

### Onderzoek naar woonwagenlocaties met behulp van basisregistraties

#### Vraagstelling

In 2019 heeft het Kadaster met het ministerie van BZK een onderzoek gedaan naar de wijze waarop woonwagenlocaties in de gecombineerde basisregistraties<sup>7</sup> BRT, BAG en WOZ voorkomen. De registraties blijken relevante informatie te bevatten over het aantal woonwagens. Companen en het ministerie hebben het Kadaster daarom gevraagd om, als bronhouder en beheerder van deze registraties, de benodigde relaties opnieuw te leggen en de gegevens te aggregeren naar totaaloverzichten van het aantal woonwagenlocaties en de daar aanwezige objecten in Nederland.

De aanpak bestaat uit drie stappen. In de eerste stap worden de data verzameld en geprepareerd. De tweede stap bestaat uit het leggen van de koppeling tussen de verzamelde broninformatie. De derde en laatste stap is de bewerking naar resultaat tabellen.

#### Stap 1 Datapreparatie

In stap 1 worden de gegevens uit de verschillende informatiebronnen verzameld en gecombineerd. De Basisregistratie Topografie vormt de basis. Deze bron is relevant omdat de Top10NL het terreinvlak "Woonwagencentrum" bevat. Dit blijkt een goede afbakening te zijn van locaties die als zodanig in gebruik zijn.

De inwinning van deze gebiedsvlakken gebeurt met name op basis van het (geautomatiseerd) verwerken van luchtfoto's. Ook de Basisregistratie Adressen en Gebouwen speelt een rol, in de afbakening van de standplaatsen. De gegenereerde gebiedsvlakken worden vervolgens gecontroleerd door topografen.

#### Stap 2 Datakoppeling

Het terreinvlak "Woonwagencentrum" vormt het koppelvlak op basis waarvan geometrische relaties worden gelegd naar de WOZ en de BAG. Op deze wijze zijn de WOZ- en BAG objecten te selecteren voor zover deze een relatie hebben met de woonwagencentra volgens de BRT. De objectinformatie uit de Basisregistraties WOZ en Adressen en Gebouwen zijn landelijk dekkend beschikbaar voor de benodigde databewerking.

#### Stap 3 Resultaat tabellen

Door de gelegde relaties zijn per woonwagenlocatie in Nederland tellingen mogelijk van de aantallen daar aanwezige objecten uit de WOZ en BAG. Op basis van de BAG is daarbij nog een nader onderscheid mogelijk naar type objecten.

De BAG kent drie objecttyperingen: stand- en ligplaatsen en verblijfsobjecten. Verblijfsobjecten hebben ook een gebruiksfunctie, bijvoorbeeld wonen, kantoren of industrie. Een standplaats voor een woonwagen is in de BAG in principe omschreven als standplaats. In de praktijk bestaan situaties waarbij woonwagens dusdanig veel kenmerken van onlosmakelijk vastgoed hebben, dat zij als verblijfsobject zijn opgenomen in de BAG.

Dit soort onderscheid is relevant om de vergelijking tussen enquêteresultaten en de registratiegegevens op de juiste wijze te interpreteren. Op basis van het gekoppelde databestand worden daarom aantallen

---

<sup>7</sup> Basisregistraties Topografie (BRT), Waardering Onroerende Zaken (WOZ) en Adressen en Gebouwen (BAG).

objecten per woonwagencentrum geaggregeerd, en wordt in de totalen onderscheid gemaakt naar het type BAG-objecten en waar mogelijk naar gebruiksfunctie.

### Opgebouwd databestand

Het resultaat van de databewerkingen is een databestand. Het databestand heeft de vorm van een tabel en bevat daarbij de onderstaande kolommen. Het databestand is geïntegreerd in de eindresultaten van het enquête-onderzoek van Companen.

Variabelen (kolommen)	Toelichting
Gemeentenaam	Gemeente woonwagenlocatie (BRT)
Naam woningwagencentrum	BRT aanduiding woonwagenlocatie (BRT)
Straatnaam (kan meer dan 1 zijn)	Straatnamen van woonwagens op betreffende locatie (ontleend aan de BAG)
Aantal BAG standplaatsen op het woonwagencentrum	Telling van BAG standplaatsen
Aantal BAG standplaatsen, ook WOZ object	Vergelijking BAG-WOZ
Aantal WOZ objecten, geen BAG	Telling van WOZ objecten zonder BAG
Aantal BAG verblijfsobjecten, woonfunctie	Telling objecten naar BAG functie
Aantal BAG verblijfsobjecten, geen woonfunctie	Telling objecten naar BAG functie
Aantal BAG verblijfsobjecten, woonfunctie/ook WOZ object	Vergelijking BAG-WOZ
Aantal BAG verblijfsobjecten, geen woonfunctie/ook WOZ object	Vergelijking BAG-WOZ

## Bijlage 4: Vragenlijst

### Onderzoek woonwagenstandplaatsen: vragenlijst

#### Introductie

Het ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties (BZK) wil, in navolging van de nulmeting uit 2018, een herhaalmeting uitvoeren om een actueel beeld te krijgen van het aantal woonwagenlocaties en standplaatsen in alle Nederlandse gemeenten. Het ministerie heeft daarom Companen gevraagd om een inventarisatie uit te voeren onder alle gemeenten, corporaties en andere verhuurders van standplaatsen.

Wij vragen partijen die woonwagenstandplaatsen in eigendom hebben of beheren om gegevens aan te leveren over het aantal woonwagenlocaties en -standplaatsen. In de rapportage worden deze gegevens op gemeenteniveau gepubliceerd (op kaarten en in tabellen). Waar mogelijk maken we een vergelijking met de situatie in 2018.

BZK wil daarnaast in kaart brengen wat de gemeentelijke beleidsontwikkelingen zijn omtrent woonwagenlocaties en -standplaatsen. Over dit thema zijn enkele vragen opgenomen in de vragenlijst. De reacties hierop zullen niet per gemeente worden gepubliceerd, maar gebruikt worden om een algemeen beeld te schetsen van de stand van zaken in het land.

#### Over de vragenlijst

Vult u de vragenlijst in namens een gemeente? Dan vragen wij u om aan te geven hoeveel woonwagenlocaties en -standplaatsen er in uw gemeente zijn.

Vult u de vragenlijst in namens een woningcorporatie? Dan vragen wij u om voor alle locaties aan te geven in welke gemeente deze liggen en hoeveel standplaatsen u als woningcorporatie in eigendom heeft.

Vult u de vragenlijst in namens een commerciële verhuurder of beheerorganisatie? Dan vragen wij u om voor alle locaties aan te geven in welke gemeente deze liggen en hoeveel standplaatsen u als organisatie beheert.

Het is belangrijk dat u de aantallen invult zoals ze op basis van uw eigen administratie zijn, dus niet op basis van de BAG.

---

#### 1. Namens welke organisatie vult u de vragenlijst in?

[Naam organisatie – wordt automatisch ingevuld, kan zo nodig aangepast worden]

**Gemeente: ga naar pagina 2**

**Woningcorporatie: ga naar pagina 4**

**Commerciële verhuurder of beheerorganisatie: ga naar pagina 5**

**Het volgende vraagblok is bestemd voor gemeenten (vraag G1 t/m G22)**

G1. Zijn er woonwagenstandplaatsen in uw gemeente (situatie per 1/11/2020)? Indien 'nee': naar vraag G10  <i>Een standplaats is een kavel die is bestemd voor het plaatsen van een woonwagen (of chalet), waarop voorzieningen aanwezig zijn die op het leidingnet van de openbare nutsbedrijven, van andere instellingen of van gemeenten kunnen worden aangesloten.</i>	ja / nee
G2. Hoeveel woonwagenlocaties zijn er in uw gemeente per 1/11/2020? <i>Een woonwagenlocatie is een verzameling van woonwagenstandplaatsen.</i>	..... locaties

G3. De volgende vraag gaat over het aantal standplaatsen in uw gemeente (situatie per 1/11/2020). Vult u de gegevens a.u.b. in per woonwagenlocatie. Indien bekend bij de gemeente, willen wij ook graag weten wie de eigenaar is van de standplaatsen.				
Naam locatie (straatnaam)	Totaal aantal standplaatsen	Eigendom van de gemeente	Eigendom van woningcorporaties	Eigendom van anderen (eigenaar/bewoners of andere verhuurders)
...	...	...	...	...
...	...	...	...	...

**De volgende vragen gaan over een aantal 'bijzondere situaties'.**

G4. Zijn er in uw gemeente <i>stenen woningen</i> op een woonwagenlocatie?	ja / nee / weet niet
Indien ja: - Om hoeveel stenen woningen gaat het in totaal in de gemeente? - Hebt u deze woningen meegeteld bij de opgave van het aantal standplaatsen eerder in deze vragenlijst?	[aantal] / weet niet ja / nee
G5. Zijn er in uw gemeente <i>tijdelijke standplaatsen</i> (voor bijv. kermisexploitanten)?	ja / nee / weet niet
Indien ja: - Om hoeveel tijdelijke standplaatsen gaat het in totaal in de gemeente? - Hebt u deze standplaatsen meegeteld bij de opgave van het aantal standplaatsen eerder in deze vragenlijst?	[aantal] / weet niet ja / nee
G6. Zijn er in uw gemeente woonwagenstandplaatsen <i>buiten een woonwagenlocatie</i> , bijvoorbeeld op een bedrijventerrein?	ja / nee / weet niet
Indien ja: - Op welke locatie(s) zijn woonwagenstandplaatsen buiten een woonwagenlocatie? Vul per regel de straatnaam/straatnamen in en het aantal standplaatsen. - Hebt u deze standplaatsen meegeteld bij de opgave van het aantal standplaatsen eerder in deze vragenlijst?	[straatnaam] + [aantal] ja / nee
G7. Zijn er in uw gemeente standplaatsen die <i>leeg staan</i> ?	ja / nee / weet niet
Indien ja: - Om hoeveel leegstaande standplaatsen gaat het in totaal in de gemeente? - Hebt u deze standplaatsen meegeteld bij de opgave van het aantal standplaatsen eerder in deze vragenlijst?	[aantal] / weet niet ja / nee
G8. Zijn er in uw gemeente woonwagenstandplaatsen met een andere bestemming dan 'wonen-woonwagenstandplaats'?	ja / nee / weet niet
Indien ja: Wilt u dit toelichten?	Toelichting: ....
G9. Staan er op of bij de standplaatsen in uw gemeente ook <i>toercaravans</i> die worden bewoond?	Ja / nee / weet niet
Indien ja: - Om hoeveel toercaravans gaat het in totaal in uw gemeente)?	[aantal] / weet niet

**De volgende vragen gaan over het woonwagenbeleid in uw gemeente.**

G10. Heeft uw gemeente onderzoek uitgevoerd naar de behoefte aan woonwagenstandplaatsen?	ja / nee / weet niet
G11. <i>Als ja</i> : In welk kalenderjaar is het meest recente onderzoek uitgevoerd?	.....
G12. Hebt u sinds 2018 als gemeente beleid geformuleerd ten aanzien van woonwagenstandplaatsen (bijvoorbeeld over toewijzing, ontwikkeling aanbod)?	ja / nee / weet niet

G13. <i>Als nee:</i> Kunt u toelichten of daar aan gewerkt wordt (welke fase), dan wel of het voorzien is om dit binnenkort op te pakken?	.....
G14. Hebt u als gemeente contact met (vertegenwoordigers van) woonwagewoners om hen te betrekken bij (het opstellen van) het beleid ten aanzien van woonwagendstandplaatsen?	ja / nee / weet niet
G15. Ervaart u als gemeente knelpunten bij het opstellen van woonwagendbeleid of bij de implementatie hiervan?	ja / nee
G16. <i>Als ja:</i> Welke knelpunten ervaart u bij het opstellen van woonwagendbeleid of bij de implementatie hiervan?	.....
G17. Bestaat er in uw gemeente een specifieke wachtlijst voor standplaatsen?	ja / nee / weet niet
G18. Welke criteria spelen in uw gemeente een rol bij de toewijzing van standplaatsen? <i>(Meerdere antwoorden mogelijk.)</i> - afstammingsbeginnel - woningzoekenden met woonwagendverleden binnen de gemeente - aangedragen door huidige bewoners - datum van inschrijving op wachtlijst in beheer van woningcorporatie - anders, namelijk: ..... - weet niet	
G19. Zijn er in uw gemeente concrete plannen om het aantal standplaatsen uit te breiden?	ja / nee / weet niet
G20. <i>Als ja:</i> Met welk aantal standplaatsen wil uw gemeente het aantal standplaatsen uitbreiden?	Aantal: ....
G21. <i>Als ja:</i> Op welke termijn wil uw gemeente het aantal standplaatsen uitbreiden?	....
G22. Het ministerie van BZK en de VNG willen gemeenten graag ondersteunen bij het opstellen en uitvoeren van beleid ten aanzien van woonwagendstandplaatsen. Aan welk soort ondersteuning hebt u vooral behoefte? <i>(Meerdere antwoorden zijn mogelijk.)</i> - telefonische helpdesk voor juridische vragen - delen van goede voorbeelden voor behoefte-onderzoek - delen van goede voorbeelden voor woonwagendbeleid - website met 'veelgestelde vragen' - anders, namelijk: .... - geen behoefte aan - weet niet / geen mening	

**Door naar vraag 2 op pagina 6**

**Het volgende vraagblok is bestemd voor corporaties (vraag C1 t/m C8)**

C1. Heeft uw woningcorporatie woonwagendstandplaatsen in eigendom? <i>Een standplaats is een kavel die is bestemd voor het plaatsen van een woonwagen (of chalet), waarop voorzieningen aanwezig zijn die op het leidingnet van de openbare nutsbedrijven, van andere instellingen of van gemeenten kunnen worden aangesloten.</i>  <i>Indien nee: naar vraag 2 op pagina 6</i>	ja / nee
C2. Op hoeveel woonwagendlocaties heeft uw woningcorporatie standplaatsen in eigendom? <i>Een woonwagendlocatie is een verzameling van woonwagendstandplaatsen.</i>	..... locaties
C3. Kunt u <u>per woonwagendlocatie</u> waar uw woningcorporatie standplaatsen in eigendom heeft, aangeven in welke gemeente dit is en om hoeveel standplaatsen het hier gaat? <i>Een woonwagendlocatie is een verzameling van woonwagendstandplaatsen.</i>	

Naam locatie (straatnaam)	Naam gemeente	Eigendom van uw woningcorporatie	Eigendom van derden (gemeente, bewoner, andere verhuurder)
...	...	...	...
...	...	...	...

**De volgende vragen gaan over een aantal 'bijzondere situaties'.**

C4. Heeft uw woningcorporatie ook <i>stenen woningen</i> op een woonwagenlocatie in eigendom?	ja / nee / weet niet
Indien ja: - In welke gemeente(n) is dit aan de orde en om hoeveel stenen woningen gaat het in deze gemeente(n)? Vul per regel de naam van de gemeente en het aantal in: - Hebt u deze woningen meegeteld bij de opgave van het aantal standplaatsen eerder in deze vragenlijst?	[gemeentenaam] + [aantal] ja / nee
C5. Heeft uw woningcorporatie ook <i>tijdelijke standplaatsen</i> (voor bijv. kermisexploitanten) in eigendom?	ja / nee / weet niet
Indien ja: - In welke gemeente(n) is dit aan de orde en om hoeveel tijdelijke standplaatsen gaat het? Vul per regel de naam van de gemeente en het aantal tijdelijke standplaatsen in: - Hebt u deze standplaatsen meegeteld bij de opgave van het aantal standplaatsen eerder in deze vragenlijst?	[gemeente] + [aantal] ja / nee
C6. Heeft uw woningcorporatie ook woonwagenstandplaatsen <i>buiten een woonwagenlocatie</i> in eigendom, bijvoorbeeld op een bedrijventerrein?	ja / nee / weet niet
Indien ja: - In welke gemeente(n) is dit aan de orde en om hoeveel standplaatsen gaat het? Vul per regel de naam van de gemeente, de straatnaam en het aantal in: - Hebt u deze standplaatsen meegeteld bij de opgave van het aantal standplaatsen eerder in deze vragenlijst?	[gemeente + straatnaam] + [aantal] ja / nee
C7. Is er sprake van <i>leegstand</i> op de standplaatsen die uw woningcorporatie in eigendom heeft?	
Indien ja: - In welke gemeente(n) is dit aan de orde en om hoeveel leegstaande standplaatsen gaat het? Vul per regel de naam van de gemeente en het aantal leegstaande standplaatsen in: - Hebt u deze standplaatsen meegeteld bij de opgave van het aantal standplaatsen eerder in deze vragenlijst?	[gemeente] + [aantal] ja / nee
C8. Staan er op of bij de standplaatsen die u als corporatie in eigendom heeft, ook <i>toercaravans</i> die worden bewoond?	Ja / nee / weet niet
Indien ja: - In welke gemeente(n) is dit aan de orde en om hoeveel toercaravans gaat dit? Vul per regel de naam van de gemeente en het aantal toercaravans in:	[gemeente] + [aantal]

**Het volgende vraagblok is bestemd voor overige verhuurders / beheerders (vraag O1 t/m O8)**

<p>O1. Wat is het totale aantal woonwagendstandplaatsen dat uw organisatie verhuurt/beheert?  <i>Een standplaats is een kavel die is bestemd voor het plaatsen van een woonwagend (of chalet), waarop voorzieningen aanwezig zijn die op het leidingnet van de openbare nutsbedrijven, van andere instellingen of van gemeenten kunnen worden aangesloten.</i></p>	..... standplaatsen
<p>O2. Op hoeveel woonwagendlocaties heeft uw organisatie standplaatsen in verhuur/beheer?  <i>Een woonwagendlocatie is een verzameling van woonwagendstandplaatsen.</i></p>	..... locaties

<p>O3. Kunt u <u>per woonwagendlocatie</u> aangeven in welke gemeente dit is, om hoeveel standplaatsen het gaat en wie de eigenaar is van de standplaatsen die u beheert?  <i>Een woonwagendlocatie is een verzameling van woonwagendstandplaatsen.</i></p>					
Naam locatie (straatnaam)	Naam gemeente	Totaal aantal standplaatsen	Eigendom van de gemeente en in uw beheer	Eigendom van een woningcorporatie en in uw beheer	Eigendom van derden (niet zijnde een gemeente of woningcorporatie) en in uw beheer
..	..	..	..	..	..
..	..	..	..	..	..

**De volgende vragen gaan over een aantal ‘bijzondere situaties’.**

<p>O4. Heeft uw organisatie ook <i>stenen woningen</i> op een woonwagendlocatie in beheer?</p>	ja / nee / weet niet
<p>Indien ja:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- In welke gemeente(n) is dit aan de orde en om hoeveel stenen woningen gaat het? Vul per regel de naam van de gemeente in en het aantal stenen woningen:</li> <li>- Hebt u deze woningen meegeteld bij de opgave van het aantal standplaatsen eerder in deze vragenlijst?</li> </ul>	<p>[gemeente] + [aantal] / weet niet</p> <p>ja / nee</p>
<p>O5. Heeft uw organisatie ook <i>tijdelijke standplaatsen</i> (voor bijv. kermis-exploitanten) in beheer?</p>	ja / nee / weet niet
<p>Indien ja:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- In welke gemeente(n) is dit aan de orde en om hoeveel tijdelijke standplaatsen gaat het? Vul per regel de naam van de gemeente in en het aantal tijdelijke standplaatsen:</li> <li>- Hebt u deze standplaatsen meegeteld bij de opgave van het aantal standplaatsen eerder in deze vragenlijst?</li> </ul>	<p>[gemeente] + [aantal]</p> <p>ja / nee</p>
<p>O6. Heeft uw organisatie ook woonwagendstandplaatsen <i>buiten een woonwagendlocatie</i> in beheer, bijvoorbeeld op een bedrijventerrein?</p>	ja / nee / weet niet
<p>Indien ja:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- In welke gemeente(n) is dit aan de orde en om hoeveel standplaatsen buiten een woonwagendlocatie gaat het? Vul de naam van de gemeente, de straatnaam en het aantal standplaatsen buiten een woonwagendlocatie in:</li> <li>- Hebt u deze standplaatsen meegeteld bij de opgave van het aantal standplaatsen eerder in deze vragenlijst?</li> </ul>	<p>[gemeente + straatnaam] +[aantal]</p> <p>ja / nee</p>

O7. Is er sprake van <i>leegstand</i> op de standplaatsen die uw organisatie in beheer heeft?	Ja / nee / weet niet
Indien ja: - In welke gemeente(n) is dit aan de orde en om hoeveel leegstaande standplaatsen gaat het? Vul per regel de naam van de gemeente in en het aantal leegstaande standplaatsen: - Hebt u deze standplaatsen meegeteld bij de opgave van het aantal standplaatsen eerder in deze vragenlijst?	[gemeente] + [aantal]  ja / nee
O8. Staan er op of bij de standplaatsen die u in beheer heeft, ook <i>toercaravans</i> die worden bewoond?	Ja / nee / weet niet
Indien ja: In welke gemeente(n) is dit aan de orde en om hoeveel toercaravans gaat het? Vul per regel de naam van de gemeente in en het aantal toercaravans:	[gemeente] + [aantal]

**Onderstaande vragen zijn voor alle respondenten:**

2. Hebt u nog opmerkingen die relevant kunnen zijn voor dit onderzoek?	ja, namelijk: ..... / nee
3. Mogen wij uw gegevens gebruiken voor eventuele vervolgonderzoeken?	ja / nee
4. Stelt u er prijs op om te zijner tijd de resultaten van dit onderzoek te ontvangen?	ja / nee
5. Wilt u uw contactgegevens invullen zodat we naar aanleiding van uw antwoorden eventueel contact met u kunnen opnemen.	
Naam organisatie ..... .....	
Naam medewerker .....	
E-mailadres medewerker .....	
Telefoonnummer medewerker .....	

**Dit is het einde vragen de vragenlijst.  
Hartelijk dank voor uw medewerking!**



# **Woonwagen- en Woonwagenstandplaatsenbeleid**

**Gemeente Groningen**

## Inhoud

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

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

# 1. Inleiding

Vanaf het begin van deze eeuw heeft zich een aantal instanties uitgesproken over het mensenrechtelijk kader dat voor woonwagenebewoners geldt. Het Europees Hof voor de Rechten van de Mens (EHRM) oordeelde dat woonwagenebewoners een minderheidsgroep vormen met een eigen culturele identiteit, die bescherming van de overheid verdient. Ook andere internationale organisaties hebben Nederland hierop al vaker aangesproken. Het College voor de Rechten van de Mens heeft geoordeeld dat het beleid van gemeenten die er naar streven het aantal standplaatsen tot nul te reduceren, het zogeheten “uitsterf beleid”, in strijd is met het grondwettelijk recht op gelijke behandeling, zoals onder andere uitgewerkt in de Algemene wet gelijke behandeling.

In mei 2017 heeft de Nationale ombudsman een rapport uitgebracht<sup>1</sup> waarin hij stelde dat het Rijk en de gemeenten tekort schoten in hun betrouwbaarheid ten aanzien van woonwagenebewoners. De Nationale ombudsman vond dat zij het recht van woonwagenebewoners om te leven volgens hun culturele identiteit onvoldoende erkennen en faciliteren. De belangrijkste aanbevelingen van de ombudsman zijn: een gezamenlijke visievorming met gemeenten, woningcorporaties en bewoners, een beleidskader voor gemeenten en woningcorporaties en het monitoren van het aantal standplaatsen in Nederland. Landelijk is het beleid voor woonwagenebewoners door bovenstaande verder aangescherpt. Het wonen op een standplaats en in een woonwagen is als huisvestingsvorm erkend, waarbij gemeenten aangespoord worden om na een behoefte-onderzoek over te gaan tot de aanleg van standplaatsen.

In onderliggend document geeft de gemeente Groningen aan hoe zij invulling wil geven aan bovenstaande richtlijnen. Het beleid voor woonwagens en standplaatsen maakt onderdeel uit van ons volkshuisvestingsbeleid en geeft ruimte voor het woonwageneleven van woonwagenebewoners. Een doelgroep die belangrijk is voor onze gemeente en die evenveel recht heeft op de schaarse grond die Groningen beschikbaar heeft. Het is een trendbreuk met het verleden, waarin we ons voornamelijk op de huidige plekken hebben gefocust, en geeft kaders voor een nieuwe locatie, waarmee we perspectief bieden voor woonwagenebewoners en hun wens tot wonen in familieverband.

Ook wordt het beleidskader gekoppeld aan een uitvoeringsprogramma, waarin we ons beleid de komende jaren koppelen aan acties. Hiermee doet het recht aan de specifieke positie van de woonwagenebewoners als doelgroep.

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

## 1.1 Doel

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

---

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

wekken dat dit zomaar gedaan is. Dit document geeft echter wel de status en een kader voor ons woonwagen- en standplaatsenbeleid, waarborgt de specifieke behoefte van woonwagenbewoners en geeft de kaders weer voor een nieuwe woonwagenlocatie. Het geeft ons tevens een inspanningsverplichting om ruimte te blijven geven aan woonwagenbewoners.

## 1.2 Status

De afgelopen jaren is er geen apart beleidskader voor woonwagenbewoners vastgesteld. Het onderliggende beleidskader is een verdere uitwerking van onze woonvisie waarin we aangeven dat we bepaalde doelgroepen extra aandacht willen geven. Woonwagenbewoners zijn één van die doelgroepen. Dit beleid maakt hier onderdeel van uit. We bieden woonwagenbewoners erkenning met betrekking tot hun woonwensen, zoals wonen in familieverband.

## 1.3 Betrokkenheid bewoners

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

## 2. Achtergrond

### 2.1 Geschiedenis

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

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

Het bestaan als reiziger, het trekken om de kost te verdienen, ontstond in de vroege middeleeuwen toen groepen uit India richting Europa trokken. Tot eind 19<sup>e</sup> 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<sup>e</sup> eeuw - mede mogelijk gemaakt door betere wegen - werd de brede doelgroep aangeduid als “woonwagenbewoners”.

#### Ontwikkeling wetgeving

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

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

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

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

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

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

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

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

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

## 2.2 Beleidskader gemeentelijk woonwagen en standplaatsenbeleid (2018)

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

- Gemeenten stellen het beleid voor woonwagens en woonwagenstandplaatsen vast als onderdeel van het lokale volkshuisvestingsbeleid;
- Gemeenten moeten voldoende rekening houden met en ruimte geven aan het woonwagenleven van woonwagengewoners;
- De behoefte aan woonwagenstandplaatsen moet in kaart worden gebracht;
- Corporaties voorzien in de huisvesting van woonwagengewoners voor zover deze tot de doelgroep behoren;
- De afbouw van woonwagenstandplaatsen is niet toegestaan (met uitzondering van uitzonderlijke omstandigheden) zolang er behoefte is aan woonwagenstandplaatsen;
- Het streven van sommige gemeenten het aantal woonwagenstandplaatsen tot nul te reduceren, het zogeheten “uitsterfbeleid”, is in strijd met de wet, e.g. het recht op gelijke behandeling (zoals uitgewerkt in de Algemene wet gelijke behandeling)
- Een zoekende moet binnen redelijke termijn kans maken op een woonwagenstandplaats.

## 2.3 Huidig beleid Gemeente Groningen

In ons huidige coalitieakkoord: “Het begint in Groningen: voor wat echt van waarde is ” geven wij aan dat wij volkshuisvesting als de kerntaak van de overheid zien en hier ook invulling aan willen geven. We zetten ons daarbij ook in voor alternatieve en bijzondere woonvormen. In onze woonvisie “Een thuis voor iedereen”, vastgesteld in juni 2020 zijn de ambities concreet gemaakt voor het wonen in onze gemeente. Hierin is onder andere opgenomen, dat een fijne gemeente voor iedereen betekent specifieke aandacht en zorg voor bijzondere en kleinere doelgroepen. We staan voor massale, omvangrijke en complexe ruimtelijke opgaven met grote invloed op de inrichting en het gebruik van ruimte in onze verdichtende stad. Door toenemende concurrentie in ruimtegebruik verdienen

sommige groepen, waaronder woonwagenbewoners, extra aandacht en zorg. Met deze aandacht willen we voorkomen dat deze groep buiten de boot valt in Groningen.



## 3. Huidige situatie

### 3.1 Doelgroep

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

#### Reizigers

Dit zijn de woonwagenbewoners die afstammen van nomadische handelaren, marskramers en ambachtslieden, meestal van oorsprong afkomstig uit Duitsland, België en Frankrijk. Hiertoe worden doorgaans ook de Jenischen gerekend; een nomadisch volk uit West Europa. Vanwege het reizen voor het werk wordt deze groep Reizigers genoemd. De woonwagenbewoners zelf noemen het Rolleman. Binnen de cultuur zijn eigen gewoontes en tradities en (met name door de ouderen) wordt een eigen taal gesproken, het Bargoens.

#### Kermis en circusfamilies

Een andere groep binnen de woonwagenbewoners wordt gevormd door de kermis- en circusfamilies. Minder dan bij andere subgroepen is bij deze groep sprake van een eigen cultuur of tradities. Wel zijn ze nog de meest actieve woonwagenbewoners vanwege het reizen gedurende het kermisseizoen, doorgaans met een caravan of reiswagen van plek naar plek. Buiten het kermisseizoen woont men in een vaste woonwagen of in de salonwagen (rijdende wagen) op een vaste woonwagenstandplaats op een woonwagenlocatie. Het geld wordt dan, in de wintermaanden, verdiend met de verkoop van oliebollen.

#### Roma

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

#### Sinti

Sinti kennen een eeuwenoude nomadische traditie die (minimaal) terug te herleiden is tot het oude Perzië en Pakistan. Sinti hebben eigen tradities die afwijken van de Reizigers en/of Roma en een eigen taal die alleen onderling wordt gesproken.

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

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

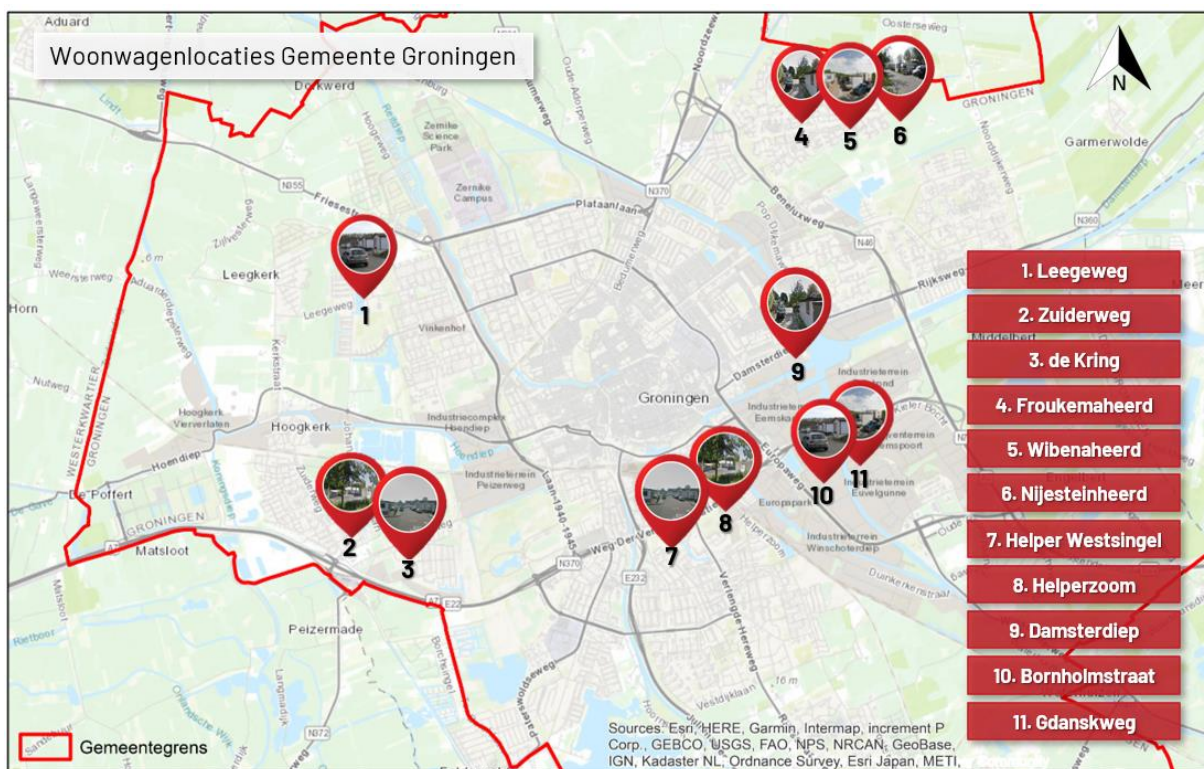
In het verleden waren woonwagenbewoners met name vertegenwoordigd in oude beroepen zoals mandenmakers en schareslijpers. Vervolgens is in de jaren zeventig een grote groep zich gaan toespitsen op de ijzer- en autohandel.

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

### 3.2 De huidige locaties

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

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



Afbeelding 1: Woonwagenlocaties Gemeente Groningen

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

### 3.3 Wachtlijst en toewijzing

De gemeente Groningen houdt al meer dan 25 jaar een wachtlijst bij waarop een ieder zich kan inschrijven en heeft hiermee in beeld hoeveel mensen een woonwagenstandplaats voor een woonwagen zoeken. Voor de verschillende locaties zijn verschillende wachtlijsten (Hoogkerk/de Held, Beijum en de kermislocaties). Deze wachtlijsten zijn ook van toepassing op de doelgroepwoningen en standplaatsen van Wierden en Borgen. Zij hebben geen aparte wachtlijst. De gemeente houdt de wachtlijst bij op volgorde van inschrijving. De huidige regels rondom toewijzing zijn in de huisvestingsverordening vastgelegd (zie kader).

De gemeente kiest ervoor de huidige toewijzingssystematiek vooralsnog hetzelfde te houden (zie bijlage). Vanuit het collectieve belang biedt deze methode iedereen op de wachtlijst een eerlijke kans op een standplaats waarbij zowel rekening wordt gehouden met het afstammingsbeginsel en het leven in familieverband alsook met de duur van de inschrijving. De verdeeldheid over de lange wachttijden wordt voor een groot deel mede veroorzaakt door het tekort aan standplaatsen voor Reizigers, Roma en Sinti.

### 3.4 Afdeling Bijzondere Woonvormen

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

### 3.5 Behoeftonderzoek

In 2021 heeft de afdeling Onderzoek en Statistiek van gemeente Groningen al een eerste verkenning gedaan om een beter beeld van de woonsituatie van woonwagenbewoners te krijgen. Dit onderzoek is naar alle bewoners van de bestaande woonlocaties verstuurd. Ongeveer 16% van de benaderde deelnemers (409 personen ouder dan 18 jaar en 64 ingevulde enquêtes retour) heeft gereageerd. Het onderzoek geeft in het algemeen een goed beeld van de woonsituatie en de woonwensen van de hele groep. Echter door de verspreide ligging, het variërend inwonertal van de afzonderlijke locaties en de wens samen te willen wonen in familieverband is aanvullend onderzoek nodig. In 2023 is daarom besloten een kleinere enquête te versturen naar alle Reizigers, Roma en Sinti omdat hier de druk op wonen het grootst is. Bewoners zijn actief benaderd voor respons. Van de ongeveer 300 verstuurdde enquêtes zijn er 74 ingevuld retour gekomen (ongeveer 24%).

De uitkomsten, tezamen met alle signalen die de afdeling Bijzondere Woonvormen binnenkrijgt geven voldoende aanleiding om op zoek te gaan naar een nieuwe woonlocatie voor de Reizigers, Roma en Sinti. In het volgende hoofdstuk worden de kaders voor een nieuwe locatie uiteengezet.

## 4. Kaders nieuwe locatie

De lange woonduur op locaties, de tegelijk ruim aanwezige verhuisgeneigdheid (naar dezelfde locatie), de omvang van de wachtlijst in verhouding tot de omvang van de doelgroep en de lange wachttijd: alles wijst op een vraag naar woonwagendstandplaatsen en doelgroep woningen waarin het huidige aanbod en de beschikbare locaties bij lange na niet kunnen voorzien. De wachtlijst groeit sneller dan dat er plaatsen vrijkomen en de verwachting is dat dit in de nabije toekomst ook zo blijft gezien het aantal 8 tot 18 jarigen dat in aanmerking komt voor een woonwagendstandplaats. Dit is in combinatie met onze eigen ambities en verantwoordelijkheden, aanleiding de mogelijkheden voor een nieuwe locatie te verkennen.

### 4.1 Doelgroep nieuwe locatie

Wij beperken ons bij het vinden van een nieuwe locatie tot de doelgroep Reizigers, Roma en Sinta, die momenteel op De Kring, de Zuiderweg en de Leegeweg wonen. De druk op deze wachtlijst is momenteel veruit het grootst.

Het kermisexploitanten terrein aan Helper Westsingel is in 2022 geheel gerenoveerd waarbij herkaveling van het terrein plaats heeft gevonden. Hierdoor zijn er minder woonwagendstandplaatsen teruggekomen ten opzichte van de oude situatie. Ook geldt dit als een woonterrein en dus kunnen de nog reizende bewoners daar geen opslag houden. Dit noopte de gemeente tot het zoeken van extra ruimte voor de kermisexploitanten waar de zogenaamde woon-werk standplaatsen gecreëerd konden worden. De oplossing is gevonden door ontwikkeling van het terrein aan Bornholmstraat waar zes woonwagendstandplaatsen zijn gecreëerd. In de nabije toekomst wordt het terrein nabij de Woonschepenhaven, Villa Nuova, ontwikkeld voor kermisexploitanten. Hier komen 5 woonstandplaatsen. De druk voor een nieuwe locatie voor deze doelgroep is hiermee grotendeels weggenomen.

### 4.2 Kwantitatieve opgave

Op grond van het mensenrechtelijk kader moet ervoor worden gezorgd dat binnen afzienbare tijd kans is op een plek op een woonwagenlocatie. In het beleidskader “gemeentelijk woonwagen- en standplaatsenbeleid<sup>2</sup>” staat aangegeven dat als uitgangspunt gehanteerd kan worden dat de wachttijd voor een standplaats ongeveer hetzelfde moet zijn als de wachttijd voor een sociale huurwoning. Dit wordt verder niet uitgewerkt of gekwantificeerd.

Op dit moment bedraagt de wachtlijst in de gemeente Groningen voor Reizigers, Roma en Sinti gemiddeld meer dan negen jaar. Voor een reguliere sociale huurwoning bedraagt de gemiddelde zoektijd 2,8 jaar. De gemiddelde inschrijftijd ligt tussen de 5 en 8 jaar. Op onze wachtlijst staan nu gemiddeld meer dan 70 personen. Dit zijn allemaal personen van boven de 18 jaar. Het betreft ook personen die nu in een reguliere woning wonen (18 personen), maar terug willen naar een woonwagen (de zogenaamde spijtoptanten). De inschrijvingen op de wachtlijst zijn de afgelopen jaren verder en sneller opgelopen, terwijl de afname vanwege toewijzing gemiddeld gelijk blijft (ongeveer 3 per jaar).

---

<sup>2</sup> Beleidskader gemeentelijk woonwagen en standplaatsenbeleid, Ministerie van binnenlandse zaken en koninkrijksrelaties, juli 2018

jaar	Aantal wachtlijst	Aantal uitstroom	
2017	42	3	
2018	43	4	
2019	44	3	
2020	49	3	
2021	57	3	
2022	60	4	
2023	72	4	Gemeten in november 2023

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

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

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

demografische groei en trends zoals meer alleenwonenden. De verwachting is dat de lijst de komende jaren alleen maar verder oploopt, omdat de kinderen die nu minderjarig zijn zich ook in gaan schrijven. Er komen ook plekken vrij, maar dat zal naar verwachting minder snel gaan dan de aanwas. Momenteel wonen meerdere generaties in dezelfde woonwagen/doelgroepwoning in verband met het tekort.

Tabel 3: Leeftijd kinderen De Kring, Zuiderweg, Leegeweg

Op basis van ervaring, de vraag van bewoners, de wachttijd op de wachtlijst en de beheersbaarheid van een locatie pleiten wij voor een extra locatie voor ongeveer 30 woonwagenstandplaatsen /doelgroep woningen. Hierbij geven wij de voorkeur aan 30 plekken op 1 locatie, maar een eventuele splitsing op 2 locaties is hierbij ook mogelijk, waarbij een locatie uit minstens 15 plekken moet kunnen bestaan. Dit is groot genoeg om in familieverband te kunnen wonen, maar niet zo groot dat het onmogelijke opgave wordt om een locatie te vinden. Het toevoegen van meer dan 30 plekken op een solitaire locatie achten wij op dit moment niet haalbaar gezien de nieuwe complexe en omvangrijke ruimtelijke opgaven waar gemeente Groningen voor staat.

**Uitgangspunt: de wachttijd voor een standplaats is niet langer dan de wachttijd voor een sociale huurwoning.**

Uit ervaring blijkt dat een kleine locatie, zoals Beijum, met slechts een aantal standplaatsen, niet bijdraagt aan de versterking van de cultuur en aan de woonwensen. Een locatie van ongeveer 20 eenheden zoals aan de Leegeweg is een beter voorbeeld van balans tussen integratie en segregatie: aan de ene kant groot genoeg voor de instandhouding van de eigen wooncultuur en aan de andere kant in verhouding tot de omgeving.

Uit het behoefte-onderzoek blijkt ook dat er grote behoefte is aan een extra locatie. Maar liefst 41 van de 74 respondenten geeft aan op de wachtlijst te staan. Waarvan 19 langer dan 5 jaar, 20 tussen de 1-5 jaar en 5 korter dan een jaar. 33 respondenten geven aan binnen nu en 3 jaar te willen verhuizen. 9 weten het nog niet en 32 respondenten geven aan niet te willen verhuizen binnen nu en 3 jaar. Redenen om te verhuizen zijn vooral dat jongeren graag op zichzelf willen wonen in

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

### 4.3 Locatie & omvang

Uitgangspunt is dat woonwagenbewoners de mogelijkheid krijgen om zoveel mogelijk in familieverband te leven. Daarbij vinden wij en de bewoners het belangrijk dat de locatie en de grootte van een locatie hier ook aan bijdraagt. De ontwikkeling van locaties in het verleden laat zien dat de onderlinge afstand van de verschillende locaties tot elkaar doorslaggevend is voor de verhuisgeneigdheid. Beijum is ooit ontwikkeld als uitbreidingslocatie van de Kring. Bij bewoners van de Kring bestond echter weinig belangstelling voor Beijum vanwege de grote afstand. Door de te grote afstand tot de eigen familie vestigde zich niet de doelgroep die men voor ogen had. Het was niet mogelijk om in familieverband te wonen. Uiteindelijk hebben zich op de locaties in Beijum bewoners gevestigd zowel van binnen als van buiten de doelgroep met als resultaat een mengeling van culturen, burgers, woonwagenbewoners en kermisexploitanten.

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

Op de huidige locaties is de gemiddelde grootte van een standplaats 200 vierkante meter. Uit de wegwijzer gemeentelijk woonwagengedrag en standplaatsen beleid<sup>3</sup> blijkt dat de gemiddelde woonwagenstandplaats een grootte van 250 tot 300 m<sup>2</sup> heeft. Hiermee is het aanzienlijk groter dan het gemiddelde kaveloppervlak van een tussenwoning. Deze bedraagt ongeveer 130 m<sup>2</sup>. Het legt hiermee ook een aanzienlijke claim op de openbare ruimte. De standaard woonwagen (1-laag) is tussen de 4 tot 6 meter breed en 13 tot 15 meter lang. In verband met de brandveiligheid wordt een afstand tussen de woonwagens gehouden van minimaal 5 meter.

De grootte van de woonwagenstandplaats is afhankelijk van de mogelijkheden van de beschikbare locatie. Belangrijke voorwaarden bij de aanleg of renovatie van de woonwagenlocatie volgen uit de voorschriften voor brandveiligheid. Bekende voorwaarden zijn de 1,5 meter afstand tussen de wagen en een bouwwerk op de standplaats, de 5 meter afstand tussen de wagens op aangrenzende standplaatsen of een kortere afstand indien de wagen is voorzien van brandwerende maatregelen of geclusterd zijn geplaatst. De details rondom deze voorschriften zijn uiteengezet in de "Handreiking

<sup>3</sup> Wegwijzer gemeentelijk woonwagengedrag en standplaatsen beleid, VNG, april 2021



brandveiligheid van woonwagens en woonwagenlocaties” - een publicatie van het Ministerie van VROM uit 2009. Vooralsnog gaan wij, op basis van de handreiking brandveiligheid en de ervaring van de huidige locaties, bij de zoektocht uit van een grootte van 200-220 m<sup>2</sup> per standplaats. Dit betekent ca.11 meter breed en ca.19-20 meter diep. Dit gezien de enorme druk die er in Groningen ligt op de gronden. Vanuit de bewonerscommissie is aangegeven dat dit een reële grootte is. Voor doelgroep woningen houden wij vooralsnog een grootte van 100-120 m<sup>2</sup> per perceel aan. De gewenste locatie heeft een fysiek open karakter, ook met het oog op de nabije omgeving, een groene omgeving (of groen aan te leggen) en mogelijkheden voor een speeltuin.

#### 4.3.1 Bereikbaarheid en afstand tot voorzieningen

In “Ruimte voor Retail” (gemeente Groningen, december 2021) staat dat het uitgangspunt in een woonomgeving een fijnmazig netwerk aan dagelijkse voorzieningen is, op loop- en fietsafstand van de consument. Dit in verband met het belang van voorzieningen voor de leefbaarheid en de wijk- en ontmoetingsfunctie van centra. Dit betekent dat winkels en voorzieningen, maar ook scholen, op korte afstand bereikbaar zijn. Daarnaast staat in onze mobiliteitsvisie (Groningen goed op weg, dec. 2021 ) dat we inzetten op een zo min mogelijke groei van mobiliteit door onze gemeente zo in te richten dat voorzieningen dichtbij zijn en middels korte reisafstanden zijn te bereiken.

#### 4.3.2 Parkeren

Gezamenlijk werken we aan een duurzame toekomst, waarin duurzame mobiliteit centraal staat. In onze parkeernota hebben wij opgenomen dat er maximaal 1 parkeerplaats per adres kan worden gerealiseerd. Om oneigenlijk gebruik van de openbare ruimte door de geparkeerde auto te beperken, dient de weginrichting hier rekening mee te houden.

#### 4.3.3 Leefomgeving

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

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

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

#### 4.3.5 Gasloos

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

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



## 5. Ongedeelde stad

Wij streven in reguliere wijken naar een verdeling van 30 % sociaal, 40% midden huur/koop en 30% dure koop/huur. Dit is gebaseerd op de behoefte, maar zorgt er tegelijkertijd ook voor dat iedereen, met elke portemonnee, overal in onze gemeente kan wonen. Voor een nieuwe woonwagenlocatie brengen wij de behoefte van de bewoners in kaart en stemmen hierop zoveel mogelijk het aanbod af. Vanuit de gedachte “ongedeelde stad” is het uitgangspunt echter dat er een gezonde mix ontstaat tussen doelgroep woningen en standplaatsen per locatie. Vanwege de geringe omvang van de doelgroep moet er daarnaast ook worden onderzocht of dat wat ontwikkeld wordt, ook wordt afgenomen (bijvoorbeeld of het voor bewoners ook financieel haalbaar is).

### 5.1 Mogelijkheden voor hypotheek

Voor woonwagenbewoners die qua inkomen behoren tot de primaire doelgroep van de woningcorporaties ligt de verantwoordelijkheid bij woningcorporaties. Zij moeten voorzien in voldoende huurwoningen en -standplaatsen, zie hieronder het kopje huur. Wij zien hierin geen verantwoordelijkheid voor de gemeente. Voor andere woonwagenbewoners verplicht het mensenrechtelijk kader dat de gemeente aanvullende maatregelen treft om te voorzien in voldoende (koop-)woningstandplaatsen. Dit vloeit voort uit artikel 75 van de Woningwet. Net als voor een woning is het in principe mogelijk om voor een woonwagen en een woonwagenstandplaats een hypotheek af te sluiten. Het is echter niet eenvoudig om een bank te vinden, die daartoe bereid is. Er is op dit moment 1 bank in Nederland die hypotheek verstrekt voor woonwagens als deze gebouwd/geplaatst worden op een gekochte standplaats, dit is de Rabobank.

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

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

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

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

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

## 5.2 Huur

De taak van verhuur hoort wat ons betreft thuis bij een woningcorporatie en niet bij de gemeente. Corporaties voorzien in de huisvesting van woonwageneigenaren voor zover deze tot de doelgroep van de corporatie behoren. Een corporatie dient de mogelijkheid te krijgen hieraan invulling te geven op een woonwagenlocatie.

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

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

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

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

## 5.3 Bergingen & Sanitaire units

De gemeente Groningen heeft op dit moment 95 sanitaire units in verhuur in combinatie met de woonwageneigenaren. Op een nieuwe locatie worden geen sanitaire units meer geplaatst. Hiermee bieden we de mogelijkheid voor maatwerk, doordat een bewoner zelf kan kiezen hoe hij het sanitair wil oplossen (eventueel in pandig).

## 6. Financieel

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

### 6.1 Huidige huur en kooprijzen

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

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

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

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

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

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

Voor de woonwagendstandplaatsen aan de Bornholmstraat zijn erfpacht contracten afgesloten. Vaststelling van de jaarlijks te betalen erfpachtcanon geschiedt aan de hand van het percentage van het gemeentelijke Rente Opslagpercentage (ROP) vermeerderd met administratiekosten.

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

## 6.2 Beheer en onderhoud

### 6.2.1 Meerjarig onderhoudsplan (MJOP)

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

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

## 7. Rollen en verantwoordelijkheden

### 7.1 Rijk

Het is aan het Rijk om de visie op en het beleidskader voor woonwagendstandplaatsen – en woonwagendbeleid, zoals in het document “beleidskader gemeentelijk woonwagend en standplaatsenbeleid” vast te stellen. Het Rijk is het internationaalrechtelijk aanspreekpunt voor de naleving van de mensenrechten, ook wanneer de primaire verantwoordelijkheid is overgedragen aan gemeenten.

### 7.2 Gemeente Groningen

Gemeenten zijn de regisseur van het huisvestingsbeleid. De gemeente stelt het beleid vast voor woonwagens en woonwagendstandplaatsen als onderdeel van het volkshuisvestingsbeleid. Het beleid dient voldoende rekening te houden met en ruimte te geven aan het woonwagendleven van woonwagendbewoners. Hiervoor is het nodig dat de behoefte aan woonwagendstandplaatsen helder is. Het daadwerkelijk realiseren en exploiteren van (sociale) woonruimten (in welke vorm dan ook) is geen kerntaak van gemeenten. De gemeente is verantwoordelijk voor de ruimtelijke ordeningskant van het woonwagendstandplaatsenbeleid. Ook is ze verantwoordelijk voor het beheer van de openbare ruimte en voor handhaving van bijvoorbeeld bouwvoorschriften.

### 7.3 Corporaties

Corporaties voorzien in de huisvesting van woonwagendbewoners voor zover deze tot de doelgroep behoren. Deze doelgroep bestaat uit woonwagendbewoners die een huishoudinkomen hebben tot aan de inkomensgrenzen, zoals genoemd in artikel 48 van de Woningwet. Het ontwikkelen, verhuren en exploiteren van woonruimte voor woonwagendbewoners behoort daarmee tot de kerntaak van de woningcorporaties.

## 8. Risico's

### **Corporaties vullen hun rol op een andere manier in**

De samenwerking met de corporatie die bezit heeft op onze woonwagenlocaties verloopt uiterst prettig en constructief. Met name voor een nieuwe locatie zijn we voor wat betreft verhuren van woonwagenstandplaatsen en woonruimte van corporaties afhankelijk aangezien we in dit beleidskader hebben opgenomen dat we zelf geen woonwagens/woningen (meer) willen verhuren. Overigens komen voor een nieuwe locatie ook andere corporaties dan Wierden en Borgen in aanmerking. Dit ligt aan de gekozen locatie en de onderlinge afspraken zoals gemaakt in de versnellingsafstemming. Onderlinge afstemming staat hierbij voorop.

### **Ruimteclaim en Bouwkosten nieuwe locatie**

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

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

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

## 9. Uitvoeringsagenda

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

## Bijlage

### Huisvestingsverordening gemeente Groningen:

#### Artikel 16 Wachtlijst

- 1. Het college houdt een wachtlijst aan voor:
  - a) de woonwagenlocaties, inclusief de doelgroepwoningen, 'De Kring', 'Peizerweg', 'Zuiderweg' en 'Leegeweg';
  - b) de woonwagenlocaties in Beijum;
  - c) de woonwagenlocatie voor (ex-)kermisexploitanten.
- 2. Personen op de wachtlijst moeten 18 jaar of ouder zijn.

#### Artikel 17 Rangorde op de wachtlijsten

- 1. Voor de wachtlijst woonwagenlocaties De Kring, Peizerweg, Zuiderweg en Leegeweg, en de wachtlijst woonwagenlocaties Beijum is de rangorde:
  - a) eerst de ingeschrevene die op de betreffende locaties of de locatie is geboren en sindsdien woonachtig is en de ingeschrevene die op de locaties respectievelijk de locatie geboren is en daar tenminste 10 jaar aaneengesloten woonachtig is geweest;
  - b) daarna de ingeschrevene die tenminste 10 jaar aaneengesloten op de locaties respectievelijk de locatie woonachtig is en aantoonbaar uit de woonwagencultuur afkomstig is;
  - c) daarna de ingeschrevene die tenminste 10 jaar aaneengesloten rechtsgeldig in een woonwagen op een standplaats elders in het toepassingsgebied van de verordening woont of heeft gewoond en de ingeschrevene die rechtsgeldig tenminste 10 jaar aaneengesloten buiten het toepassingsgebied van de verordening in Nederland rechtmatig in een woonwagen op een standplaats woont of heeft gewoond;
  - d) daarna de overige ingeschrevenen.
- 2. Voor de wachtlijst woonwagenlocatie Helper Westsingel:
  - a) eerst de ingeschrevene die op de betreffende locaties of de locatie is geboren en sindsdien woonachtig is en de ingeschrevene die op de locaties respectievelijk de locatie geboren is en daar tenminste 10 jaar aaneengesloten woonachtig is en aantoonbaar uit de cultuur van kermisexploitanten komt;
  - b) daarna de ingeschrevene die aantoonbaar in een woonwagen verblijvende en reizende kermisexploitant te zijn en in de Basisregistratie personen het toepassingsgebied van de verordening staat ingeschreven;
  - c) daarna de ingeschrevene die aantoonbaar in een woonwagen verblijvende en reizende kermisexploitant te zijn en in de Basisregistratie personen elders in Nederland staat ingeschreven;
  - d) daarna de overige ingeschrevenen.
- 3. Voor de wachtlijst woonwagenlocatie Gdanskweg is de rangorde:
  - a) eerst de ingeschrevene die op de betreffende locaties of de locatie is geboren, sindsdien woonachtig is en aantoonbaar kermisexploitant en de ingeschrevene die op de locaties respectievelijk de locatie geboren is, daar tenminste 10 jaar aaneengesloten woonachtig is en aantoonbaar kermisexploitant;
  - b) daarna de ingeschrevene die aantoonbaar in een woonwagen verblijvende en reizende kermisexploitant te zijn en in de Basisregistratie personen de staan ingeschreven in het toepassingsgebied van de verordening;
  - c) daarna de ingeschrevene die aantoonbaar in een woonwagen verblijvende en reizende kermisexploitant te zijn en in de Basisregistratie personen elders in Nederland staat ingeschreven;
  - d) daarna de overige ingeschrevenen.
- 4. Voor het overige wordt op de wachtlijst de volgorde van inschrijving aangehouden.

#### Artikel 18 Toewijzing

- 1. Het college wijst de woonwagenstandplaats of de doelgroepwoning toe aan de eerst ingeschrevene op de van toepassing zijnde wachtlijst.
- 2. Het college mag een woonwagenstandplaats inclusief een aanwezige te verhuren woonwagen toewijzen.
- 3. Indien hun ouders of verzorgers overlijden of naar een verpleeghuis verhuizen, kunnen kinderen van 18 jaar en ouder die tenminste 10 jaar bij hun ouders of verzorgers inwonen het huurcontract van de ouder(s) op hun naam krijgen. Het oudste kind komt daarvoor dan als eerste in aanmerking. Het college kan vrijstelling verlenen van de leeftijdsgrens van 18 jaar.
- 4. Het college kan in bijzondere omstandigheden afwijken van de toewijzingsregels.

#### Artikel 19 Overige bepalingen

De toewijzing van een woonwagenstandplaats wordt ingetrokken als de ingeschrevene niet binnen 6 maanden kan voorzien in een woonwagen met omgevingsvergunning.



## Raadsvoorstel



Onderwerp	Woonwagen- en woonwagenstandplaatsenbeleid		
Telnr.	14 050	Bijlagen 1	
Registratienummer	19162-2024		
Classificatie	<input checked="" type="checkbox"/> Openbaar <input type="checkbox"/> Geheim <input type="checkbox"/> Vertrouwelijk (bij gebruik van persoonsgegevens)		
Portefeuillehouder	Van Niejenhuis		
Langetermijn agenda (LTA) Raad	LTA ja:	<input checked="" type="checkbox"/> Maand 3 Jaar 2024	
	LTA nee:	<input type="checkbox"/> Niet op LTA	

---

### Voorgesteld raadsbesluit

De raad besluit:

- I. het woonwagen- en woonwagenstandplaatsenbeleid vast te stellen;
- II. dit besluit bekend te maken via [lokaleregelgeving.overheid.nl](http://lokaleregelgeving.overheid.nl) en in werking te laten treden op de dag na bekendmaking.

---

### Samenvatting

Het beleid voor woonwagens en standplaatsen maakt onderdeel uit van ons volkshuisvestingsbeleid en geeft ruimte voor het woonwageningen van woonwagenbewoners. Een doelgroep die belangrijk is voor onze gemeente en die ook recht heeft op de schaarse grond die Groningen beschikbaar heeft voor woonruimte. Het is een trendbreuk met het verleden, waarin we ons voornamelijk op de huidige plekken hebben gefocust, en het beleid geeft kaders voor een nieuwe locatie, waarmee we perspectief bieden voor woonwagenbewoners en hun cultuur van wonen in familieverband. Ook wordt het beleidskader gekoppeld aan een uitvoeringsagenda, waarin we ons beleid de komende jaren vertalen naar acties. Hiermee doet het recht aan de specifieke positie van de woonwagenbewoners als doelgroep.

## Vervolg voorgesteld raadsbesluit

### Aanleiding en doel

---

Naar aanleiding van de uitspraken van Het Europees Hof van de Rechten van de Mens (EHRM) en de Nationale ombudsman heeft de toenmalige Minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties (BZK) aan de Tweede Kamer meegedeeld dat er een nieuw beleidskader voor lokale overheden voor standplaatsen en woonwagens zou worden ontwikkeld. Het EHRM en de Nationale ombudsman hebben aangegeven dat wonen in een woonwagen essentieel onderdeel is van de cultuur van woonwagenbewoners en dat de overheid dit dient te beschermen. Het nieuwe rijksbeleid is verwoord in het 'Beleidskader gemeentelijk woonwagen- en woonwagenstandplaatsenbeleid', opgesteld in 2018 door het Ministerie van BZK. In dit beleidskader is opgenomen dat gemeenten, als onderdeel van de volkshuisvesting, beleid moeten opstellen voor woonwagenbewoners en onderzoek moeten doen naar de behoefte van standplaatsen, in overeenstemming met de mensenrechtelijke uitgangspunten zoals verwoord door het EHRM en de Nationale ombudsman.

In het woonwagen- en woonwagenstandplaatsenbeleid geeft de gemeente Groningen aan hoe wij invulling geven aan bovenstaande richtlijnen. Ook wordt het beleid gekoppeld aan een uitvoeringsagenda, waarin we ons beleid de komende jaren koppelen aan acties. Hiermee doet het recht aan de specifieke positie van de woonwagenbewoners als doelgroep.

### Kader

---

Het beleid voor woonwagens en standplaatsen maakt onderdeel uit van ons volkshuisvestingsbeleid.

### Argumenten en afwegingen

---

Belangrijkste punten uit het beleidskader zijn:

- We bieden woonwagenbewoners erkenning met betrekking tot hun woonwensen, zoals wonen in familieverband.
- Uit het woonbehoefteonderzoek, de lange wachtlijst en de demografische samenstelling van de doelgroep blijkt dat er grote behoefte is aan uitbreiding van het aantal standplaatsen voor Roma, Sinti en Reizigers.
- Op basis van ervaring, de vraag van bewoners, de wachttijd op de wachtlijst en de beheersbaarheid van een locatie adviseren wij een extra locatie voor ongeveer 30 woonwagenstandplaatsen /doelgroep woningen van gemiddeld 200-220 m<sup>2</sup> voor een standplaats en 130 m<sup>2</sup> voor een doelgroep woning (corporatiewoning op een woonwagenterrein).
- De behoefte aan meer woonwagenstandplaatsen en doelgroep woningen is vooral aanwezig op De Kring en in mindere mate aan de Leegeweg en Beijum (gebaseerd op de wachtlijst). Het ligt daarom voor de hand een nieuwe locatie in het westelijke stadsdeel te realiseren. De afstand tot met name de Kring, maar ook de locatie Zuiderweg en Leegeweg blijft dan beperkt en dit draagt bij aan familiecontacten tussen bewoners van deze locaties en dus de instandhouding van de cultuur.
- Voor een nieuwe woonwagenlocatie brengen wij de behoefte van de bewoners in kaart en stemmen hierop zoveel mogelijk het aanbod af. Vanuit de gedachte "ongedeelde stad" is het uitgangspunt echter dat er een gezonde mix ontstaat tussen sociale woonruimtes en standplaatsen per locatie.
- De gemeente wil zowel voor de nieuwe locatie als voor de bestaande locaties de mogelijkheden onderzoeken van uitgifte van grond zodat woonwagen bewoners een hypotheek kunnen afsluiten en ook een woonwagenstandplaats over kunnen laten nemen door familie of nabestaanden. Momenteel is dit niet mogelijk doordat alle standplaatsen worden verhuurd.
- Wij geven vanuit de gemeente geen nieuwe huurwoonwagenstandplaatsen meer uit op een nieuwe locatie waar bewoners zelf een woonwagen op kunnen plaatsen. Dit vinden wij een taak van de corporatie.
- We onderzoeken of het mogelijk is de bestaande huurwoonwagens te koop aan te bieden aan de huidige huurders. Wanneer bewoners willen blijven huren, dan blijft dit mogelijk. De bestaande afspraken respecteren wij.
- Op een nieuwe locatie worden geen sanitaire units meer geplaatst. Hiermee bieden we de mogelijkheid voor maatwerk, doordat een bewoner zelf kan kiezen hoe hij het sanitair wil oplossen (eventueel inpandig).
- Wij stellen een meerjarenonderhoudsplan op voor het onderhoud en beheer van woonwagens, woonwagenstandplaatsen en sanitaire units op de woonwagenstandplaatsen (die behoren tot het gemeentelijk eigendom).

### **Maatschappelijk draagvlak en participatie**

---

Het beleid is in samenspraak met een bewonerscommissie van woonwagengedoneers opgesteld. Iedereen woonachtig op, of gelieerd aan de woonwagenlocaties kon hiearaan deelnemen. Het beleid is afgestemd met de enige corporatie die momenteel actief is in Groningen op woonwagenlocaties, Wierden en Borgen.

### **Financiële consequenties**

---

Met betrekking tot de uitvoeringsagenda worden de kosten gedekt vanuit de bestaande programma's en budgetten. De uitkomsten van het locatieonderzoek kunnen wel financiële consequenties hebben.

### **Overige consequenties**

---

Nvt

### **Vervolg**

---

Het woonwagen- en woonwagenstandplaatsen beleid stelt kaders en randvoorwaarden vast voor een nieuwe locatie. In het tweede kwartaal wordt u geïnformeerd over de uitkomsten van het locatieonderzoek.

### **Lange Termijn Agenda**

---

Het beleid staat in maart 2024 op de lange termijn agenda. Het locatieonderzoek voor woonwagens staat in mei 2024 op de lange termijn agenda.

Met vriendelijke groet,  
burgemeester en wethouders van Groningen,

burgemeester,  
Koen Schuiling

secretaris,  
Christien Bronda

*Dit raadsvoorstel is elektronisch aangemaakt en daarom niet ondertekend.*