

Aan de gemeenteraad

datum	18 september 2025
behandeld door	E. Bijl
ons kenmerk	2025-0072336
doorkiesnummer	14078
Onderwerp	Vaststellen omgevingsprogramma Woonwagens en standplaatsen

Geachte mevrouw, heer,

Hierbij wordt u geïnformeerd over de vaststelling van het omgevingsprogramma Woonwagens en Standplaatsen Papendrecht.

Het omgevingsprogramma sluit aan bij het gemeentelijk volkshuisvestingsbeleid en vormt een nadere uitwerking van de ambities zoals verwoord in het Woonplan 2020–2030 en de Omgevingsvisie. Met het vaststellen van dit programma wordt richting gegeven aan het gemeentelijk beleid ten aanzien van woonwagenlocaties en standplaatsen. Het programma is opgesteld conform het landelijke beleidskader en het Europees Verdrag voor de Rechten van de Mens.

Eerder bent u via een raadsinformatiebrief geïnformeerd over het concept-omgevingsprogramma Woonwagens en standplaatsen Papendrecht. Tijdens de beeldvormende bijeenkomst van 8 mei jl. is dit programma in hoofdlijnen aan u gepresenteerd, waarbij tevens inzicht is gegeven in de tot dan toe ondernomen stappen rondom het locatieonderzoek voor mogelijke nieuwe standplaatsen.

Het concept-omgevingsprogramma Woonwagens en standplaatsen is gedurende een periode van zes weken ter inzage gelegd. Deze inspraakperiode is inmiddels afgerond. In deze raadsinformatiebrief informeren wij u over de mondeling ingediende zienswijze en de ambtshalve aangebrachte technische wijzigingen. Deze zijn opgenomen en toegelicht in de bijgevoegde nota van zienswijzen. De wijzigingen betreffen redactionele verbeteringen en het corrigeren van feitelijke onjuistheden in de oorspronkelijke tekst. Bij deze bieden wij u ter informatie het definitieve omgevingsprogramma Woonwagens en Standplaatsen Papendrecht aan.

Het programma gaat in op diverse beleidsmatige vraagstukken, waaronder:

- de omvang van de doelgroep en de actuele behoefte aan standplaatsen;
- de rolverdeling tussen gemeente en betrokken partijen;
- en de criteria en werkwijze voor toewijzing van standplaatsen.

Met het vaststellen van dit omgevingsprogramma beoogt de gemeente een toekomstbestendig en inclusief woonwagenbeleid te voeren, waarin de rechten en woonwensen van woonwagenbewoners volledig worden erkend en gerespecteerd. Als culturele minderheid vormen zij een wezenlijk onderdeel van onze samenleving en verdienen zij een passende positie binnen het gemeentelijke woonbeleid.

Programma onder de Omgevingswet

Het college heeft ervoor gekozen het woonwagenbeleid op te stellen als niet-verplicht programma in de zin van artikel 3.5 van de Omgevingswet. Hoewel het programma niet juridisch bindend is voor derden, geldt het wel als zelfbindend voor het college. Dit betekent dat de opgenomen beleidsvoornemens en uitvoeringsmaatregelen richtinggevend zijn voor het gemeentelijk handelen.

Participatie

Het concept omgevingsprogramma is in hoofdlijnen gepresenteerd aan de woonwagenbewoners. Ook Woonkracht10 heeft de gelegenheid gehad om te reageren op het concept omgevingsprogramma.

Op 8 mei jl. is de gemeenteraad tijdens een beeldvormende vergadering geïnformeerd over het concept omgevingsprogramma.

De inspraakprocedure is aangekondigd via de Gemeentepagina en in de lokale krant. Daarnaast zijn alle mogelijke belanghebbenden die in beeld zijn bij de gemeente per e-mail geïnformeerd over de terinzagelegging van beide conceptdocumenten. Ook Woonkracht10 is actief op de hoogte gebracht van het conceptbeleid en heeft eveneens de gelegenheid gekregen om een zienswijze in te dienen. Op deze manier is geborgd dat ook vanuit het perspectief van de corporatie belangrijke aandachtspunten konden worden ingebracht. Tijdens de inspraakperiode konden belanghebbenden hun zienswijze zowel schriftelijk als mondeling indienen. Ook kregen zij vooraf de mogelijkheid om vragen te stellen over de conceptstukken—van deze gelegenheid is gebruikgemaakt. De input uit al deze participatiemomenten is zorgvuldig afgewogen en verwerkt in de nota van zienswijzen. De indieners van de zienswijzen worden schriftelijk geïnformeerd over de wijze waarop hun zienswijze is beoordeeld en of (en hoe) deze is meegenomen.

Financiële consequenties

De uitvoeringsmaatregelen uit het omgevingsprogramma brengen financiële gevolgen met zich mee, met name voor inzet van ambtelijke capaciteit, communicatie en verder locatieonderzoek. De kosten voor ambtelijke capaciteit en communicatie worden opgevangen binnen bestaande begrotingsposten. Voor verder locatieonderzoek wordt u in een separaat voorstel voorgesteld om een voorbereidingskrediet beschikbaar te stellen.

Rol Woonkracht10

Zoals aangegeven kennen we als gemeente naast de woonwagenbewoners, tal van andere doelgroepen die met spoed behoefte hebben aan passende woonruimte. We willen bouwen voor de behoefte van onze inwoners, voor nu en later, maar we bouwen niet zelf. In dit geval is Woonkracht10 een belangrijke partner.

De gemeente heeft de mogelijkheden voor uitbreiding standplaatsen geïnventariseerd en nu wordt Woonkracht10 in de gelegenheid gesteld om de uitbreidingsopgave mogelijk te maken. Dit is een extra opgave, bovenop de opgaven die Woonkracht10 heeft. Echter, de opgave voor extra standplaatsen is belangrijk opdat we de culturele identiteit van woonwagenbewoners erkennen en faciliteren. Het streven is om de komende jaren (uiterlijk 2032) de eerste standplaatsen gereed te hebben voor een groot deel van de wachtenden op een standplaats.

Tot slot

Met het vaststellen van het omgevingsprogramma Woonwagens en standplaatsen zet het college een belangrijke stap in het realiseren van passend woonbeleid voor deze doelgroep binnen de kaders van de Omgevingswet.

Wij vertrouwen erop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Hoogachtend,

Burgemeester en wethouders van Papendrecht,
de secretaris,

J.M. Ansems

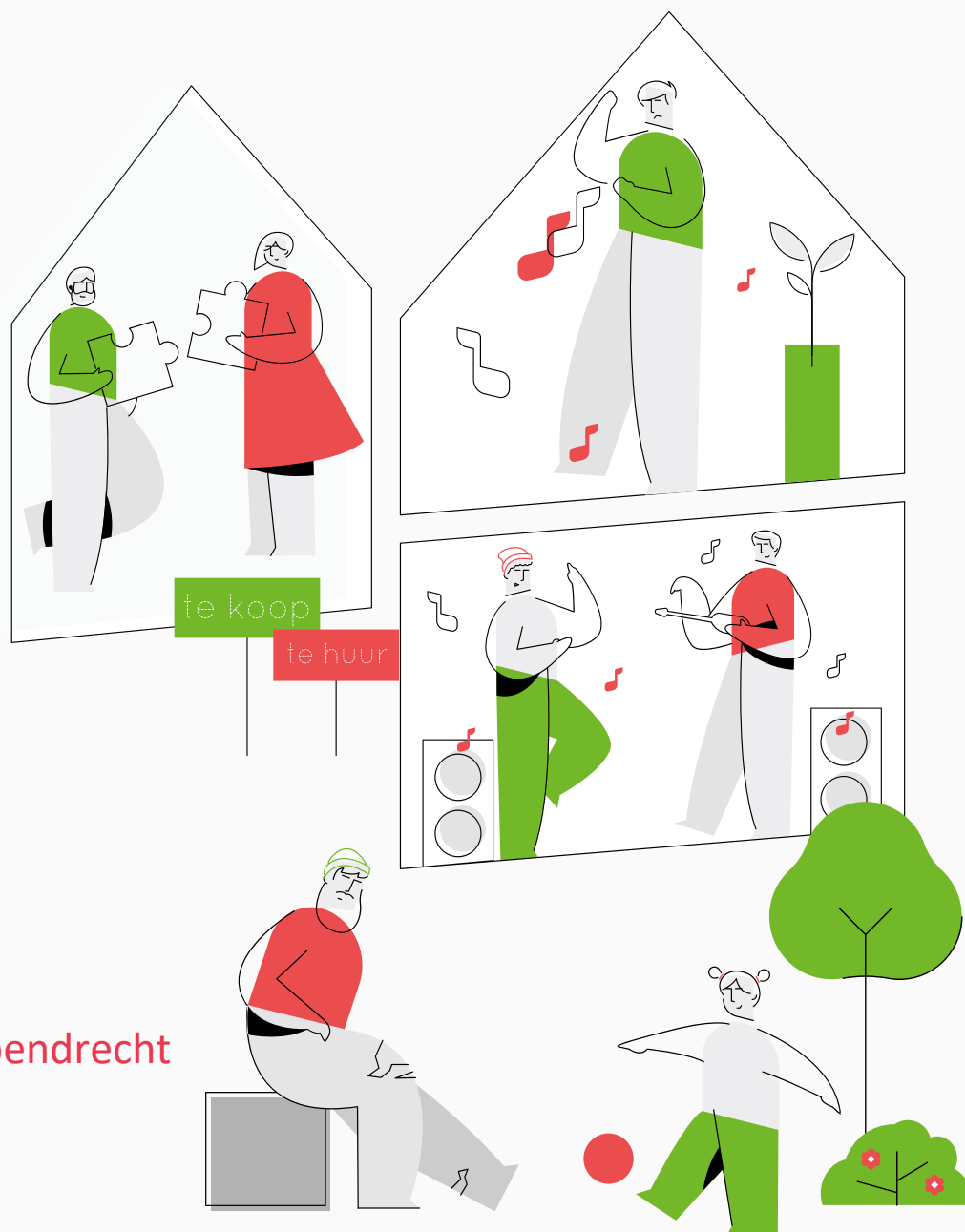
de burgemeester,

M.J.M. van Driel

Bijlage 1
Bijlage 2

Omgevingsprogramma woonwagens en standplaatsen
Nota van zienswijzen

Omgevingsprogramma woonwagens en standplaatsen



Gemeente Papendrecht

4 juli 2025

Definitief

Ontrafel de trend. Kijk vooruit.

DATUM	4 juli 2025
TITEL	Omgevingsprogramma woonwagens en standplaatsen
OPDRACHTGEVER	Gemeente Papendrecht
AUTEUR(S)	Pim Tiggeloven
PROJECTNUMMER	590.102
STATUS	Definitief

Ontrafel de trend.
Kijk vooruit.

Tivolilaan 205
6824 BV Arnhem
Postbus 1174
6801 BD Arnhem

www.companen.nl
info@companen.nl
026 351 25 32

KvK-nummer: 09035291
BTW-nummer: NL001826517B01

Inhoud

1	Inleiding	4
1.1	Aanleiding	4
1.2	Samen met betrokken partijen	5
1.3	Een duurzame toekomst met een krachtige gemeenschap	5
2	Achtergrond	7
2.1	Mensenrechtelijk kader	7
2.2	Beleidskaders Rijksoverheid	8
2.3	Afbakening van de doelgroep	9
3	Huidige situatie woonwagenbewoners Papendrecht	11
4	Rolverdeling betrokken partijen	13
4.1	Gemeente	13
4.2	Woningcorporaties	14
4.3	Woonwagenbewoners	15
5	Invulling geven aan uitbreidingsopgave	16
5.1	Uitgangspunten woonwagenlocaties	16
5.2	Eigendomsconstructies	18
6	Kwaliteit van standplaatsen en woonwagens	20
6.1	Voldoen aan minimale kwaliteitseisen	20
6.2	Schoon, heel, veilig, vergund en bereikbaar	22
7	Inschrijvingssystematiek, toewijzingsbeleid en huisvestingsvergunning	23
8	Communicatie	25
8.1	Communicatie met woonwagenbewoners	25
8.2	Communicatie bij aanleg nieuwe woonwagenstandplaatsen	26
9	Uitvoeringsmaatregelen	27
	Bijlage I: behoefte standplaatsen en woonwagens	28

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

Voor u ligt het Omgevingsprogramma woonwagens en standplaatsen. Met dit programma nemen we maatregelen om het woonwagenaanbod voor woonwagenbewoners zowel kwantitatief als kwalitatief op orde te brengen. Het programma komt voort uit een langjarige landelijke discussie over de wijze waarop invulling wordt gegeven aan de woonbehoefte van woonwagenbewoners en de rollen en verantwoordelijkheden die daarbij horen.

Een belangrijk moment in dit proces was het intrekken van de Woonwagenwet in 1999. Hierdoor waren gemeenten niet langer verplicht om exclusief beleid voor woonwagenbewoners te formuleren. Er werd gestreefd naar volledige normalisatie van de woonpositie van woonwagenbewoners. In veel gemeenten nam het aantal standplaatsen in Nederland sindsdien af.

Verschillende woonwagenbewoners en belangenorganisaties hebben hierover bezwaar ingediend. Als gevolg hiervan hebben verschillende (inter-)nationale gerechtelijke instanties (zoals het College van de Rechten van de Mens, Nationale Ombudsman) uitgesproken dat het Rijk en gemeenten tekortschoten in het erkennen en faciliteren van de culturele identiteit van woonwagenbewoners, bijvoorbeeld ten aanzien van de woonbehoefte van woonwagenbewoners. Als antwoord daarop heeft het Ministerie van Binnenlandse Zaken in 2018 het beleidskader 'Gemeentelijk woonwagen- en standplaatsenbeleid' uitgebracht. Hierin worden gemeenten geadviseerd hun beleid in overeenstemming te brengen met de aanbevelingen van het College van de Rechten van de Mens en de Nationale Ombudsman.

Huidige situatie in Papendrecht

In Papendrecht zijn twee woonwagenlocaties; de Randweg (3 standplaatsen) en de Amberdreef (9 woonwagenwoningen). Daarnaast zijn er aan de Amberdreef zes patiowoningen waarvan een groot deel door kinderen van de woonwagenbewoners van de Amberdreef worden bewoond. Als gevolg van de Europese rechtspraak en uitspraken van het College voor de Rechten van de Mens heeft de gemeente in het Papendrechts Woonplan 2020-2030 als actie opgenomen om de wensen en ruimtelijke mogelijkheden voor uitbreiding van het aantal woonwagenstandplaatsen te onderzoeken. In grote lijnen heeft de gemeente conform het Woonplan de afgelopen jaren diverse acties ondernomen. Sinds 2018 wordt een wachtlijst voor woonwagenstandplaatsen bijgehouden¹. Iedereen die zich daarbij aanmeldt, wordt ook gevraagd zijn of haar woonvoorkeuren aan te geven. Tussentijds is door de gemeente gecheckt of de geuite woonvoorkeuren nog actueel zijn. Daarnaast heeft in 2022 een eerste verkennende inventarisatie plaatsgevonden van mogelijk (geschikt te maken) locaties voor nieuwe woonwagenstandplaatsen.

Realisatie van standplaatsen is een lastig vraagstuk. Er zal ruimte moeten worden gevonden voor een relatief kleine doelgroep met een relatief groot ruimtebeslag – afgezet tegen de vele andere woningbouwopgaven die onze gemeente kent én het gebrek aan uitbreidingslocaties. Dit laat onverlet dat we als gemeente een inspanningsverplichting hebben om woonwagenbewoners adequaat te huisvesten. Daarom willen we nu tempo maken door enerzijds het opstellen van een nieuw gemeentelijk beleidskader en anderzijds het uitvoeren van een haalbaarheidsstudie voor mogelijke woonwagenstandplaatsen.

¹ Bij de start in 2018 werd deze lijst een 'belangstellendenlijst' genoemd. Nu de gemeente haar Omgevingsprogramma woonwagens en standplaatsen heeft geformuleerd, zal deze lijst verder gaan onder de noemer 'wachtlijst'.

1.2 Samen met betrokken partijen

Het Omgevingsprogramma hebben we samen vormgegeven met verschillende betrokken partijen:

- Op 18 december 2023 heeft een gesprek plaatsgevonden met Woonkracht10, waarin hun huidige rol op de locatie Amberdreef en de toekomstige opgaven hebben besproken. Op 22 mei 2024 is het concept van het Omgevingsprogramma met de corporatie besproken. In mei en augustus 2024 is het concept omgevingsprogramma wederom met de corporatie gedeeld.
- Op 15 december 2023 heeft een gesprek plaatsgevonden met bewoners (en familie) van de woonwagenlocatie Randweg. Met hen is gesproken over de behoefte aan extra standplaatsen en de wijze waarop hier invulling aan kan worden gegeven. Een zelfde gesprek is 29 januari 2024 met woonwagenbewoners van de Amberdreef gevoerd.
- In januari 2024 zijn er telefonische gesprekken geweest met woonwagenbewoners die zich in het verleden hebben aangemeld voor de wachtlijst voor een standplaats in de gemeente. In deze gesprekken zijn de woonwensen van deze woonwagenbewoners besproken, waarbij gecheckt is of hun woonwensen (zoals die in de voorgaande jaren in eerder gesprekken al verkend zijn) nog actueel waren.
- Op 7 mei 2024 zijn de contouren van het Omgevingsprogramma besproken met de woonwagenbewoners (+ familie) van de locatie Randweg en Amberdreef. Tijdens het overleg konden de woonwagenbewoners aanpassingen doorgeven die vervolgens zijn verwerkt in het Omgevingsprogramma.
- Tijdens het opstellen van het Omgevingsprogramma zijn de ontwikkellocaties onderzocht.
- Op 8 mei jl. is de gemeenteraad tijdens een beeldvormende vergadering geïnformeerd over het concept omgevingsprogramma en de mogelijke ontwikkellocaties. De gemeenteraad wordt in het najaar van 2025 verder geïnformeerd over de ontwikkellocaties.
- Op 16 mei 2025 is het concept omgevingsprogramma woonwagens en standplaatsen ter inzage gelegd voor een periode van 6 weken.

De inspraakprocedure is aangekondigd via de Gemeentepagina en in de lokale krant. Daarnaast zijn alle mogelijke belanghebbenden die in beeld zijn bij de gemeente per e-mail geïnformeerd over de terinzagelegging. Ook Woonkracht10 is actief op de hoogte gebracht van het conceptbeleid en heeft eveneens de gelegenheid gekregen om een zienswijze in te dienen. Op deze manier is geborgd dat ook vanuit het perspectief van de corporatie belangrijke aandachtspunten konden worden ingebracht. Tijdens de inspraakperiode konden belanghebbenden hun zienswijze zowel schriftelijk als mondeling indienen. Ook kregen zij vooraf de mogelijkheid om vragen te stellen - van deze gelegenheid is gebruikgemaakt.

Op veel inhoudelijke punten hebben de verschillende betrokkenen min of meer dezelfde mening. Maar soms kijken betrokkenen verschillend tegen sommige uitdagingen of rolopvattingen aan. Dit betekent dat we als gemeente in dit omgevingsprogramma vaak de input van de betrokkenen hebben kunnen overnemen, maar soms ook een keuze hebben moeten maken voor een koers die het meest (maar soms niet door iedereen) gedragen wordt. Randvoorwaarde daarbij was telkens dat we als gemeente voldoen aan het mensenrechtelijk kader.

1.3 Een duurzame toekomst met een krachtige gemeenschap

Op 1 januari 2024 is de Omgevingswet in werking getreden. Deze wet vervangt 26 wetten op het gebied van de leefomgeving. Het gaat, onder andere, om wetten over bouwen, gezondheid, water, ruimtelijke

ordering en natuur. Doel van de wet is om de wetgeving over de leefomgeving duidelijker, overzichtelijker en gebruiksvriendelijker te maken voor inwoners, ondernemers, maatschappelijke organisaties en de overheid. Daarnaast moet de wet meer flexibiliteit mogelijk maken om doelen voor een goede leefomgeving te bereiken. Besluitvorming over aanvragen en projecten in de leefomgeving moet hierdoor sneller gaan verlopen.

Onze Omgevingsvisie in vier ambities

In de Omgevingswet is vastgelegd dat de Omgevingsvisie de kapstok van het gemeentelijk beleid ten aanzien van het ruimtelijk domein gaat vormen. Hierin staat onze visie en ambitie ten aanzien van zaken als woningbouw, natuur, mobiliteit, economie, recreatie voor de lange termijn (2050). De afgelopen tijd hebben we benut om onze Omgevingsvisie te herijken. De rode draad is dat we werken aan een duurzame toekomst met een krachtige gemeenschap. Dit hebben we uitgewerkt naar vier ambities:

1. Een gezonde en veilige leefomgeving voor mens en natuur
2. Klimaatbestendig en bijna energieneutraal
3. Ruime mogelijkheden voor werken en vrijetijdsbesteding
4. Onze woningvoorraad en woonomgeving veranderen mee met de samenstelling van onze bevolking

Van omgevingsvisie naar omgevingsplan

Onze omgevingsvisie vertalen we naar verschillende thematisch ingerichte omgevingsprogramma's. Waar de omgevingsvisie vooral kijkt naar de lange termijn visie, richten de programma's zich vooral op de uitvoering; hoe gaan we de ambities uit de omgevingsvisie waarmaken? In dit omgevingsprogramma richten we ons op ambitie 4: de woningvoorraad en woonomgeving.

Dit omgevingsprogramma is een groeidocument. Stap voor stap vullen we het omgevingsprogramma aan met deelonderwerpen die te maken hebben met onze ambitie op de woningvoorraad en woonomgeving. Dit betekent ook dat een omgevingsprogramma nooit 'af' is, net zoals de woningmarkt zelf. De woningbehoefte is nooit statisch en zowel de omvang van de vraag als de kwalitatieve vraag veranderen in de loop der jaren, afhankelijk van demografische trends, economische ontwikkelingen, maar zeker ook de fysieke mogelijkheden (bijvoorbeeld door technologische innovatie, klimaat, wetgeving, etc.).

2 Achtergrond

In dit hoofdstuk gaan we in op de juridische kaders die ten grondslag liggen aan dit omgevingsprogramma. Dit is van belang om helderheid te verschaffen over rollen en verantwoordelijkheden van betrokken partijen bij de uitvoering.

2.1 Mensenrechtelijk kader

In artikel 8 van het Europees Verdrag voor de Rechten van de Mens is bepaald dat een ieder recht heeft op respect voor zijn privéleven, zijn familie- en gezinsleven, zijn woning en zijn correspondentie. De woonwagencultuur valt onder de bescherming van artikel 8 EVRM als de bewoner een voldoende en voortdurende band heeft met een specifieke woonwagenstandplaats. Nederland heeft deze verdragen ook ondertekend. Dit brengt voor Nederland de verplichting mee om voor voldoende standplaatsen te zorgen en om ervoor zorg te dragen dat woonwagenbewoners kunnen leven volgens hun tradities en culturele identiteit.

Het Europees Hof voor de Rechten van de Mens heeft bepaald dat de woonwagen een integraal onderdeel uitmaakt van de identiteit van woonwagenbewoners, zelfs wanneer zij geen nomadisch leven meer leiden. Kenmerkend voor de woonwagencultuur is de specifieke woonvorm (woonwagen) en het leven in familieverband.

Woonwag

Van oudsher waren woonwagenbewoners mensen die vanwege hun werk of familie van plek naar plek rondtrokken in huifkarren (rolleman). Langzaam maar zeker veranderde deze woonvorm. Er kwam een trekverbod (1968), de wielen werden minder zichtbaar (of zijn afwezig), maar de essentie bleef overeind. Vandaag de dag bestaan woonwagens vaak uit een houten skeletbouw, afgewerkt met een kunststof steenstrip. Voor de woonwagenbewoners is het belangrijk dat hun wagen een fundering op staal heeft - ofwel dat de standplaats voldoende draagkrachtig is voor de beoogde woonwagen - en de vloer boven het maaiveld ligt met een opstapje voor de voordeur. Daardoor behoudt men het gevoel van het wonen in een wagen. Daarnaast hebben veel woonwagens maar één woonlaag (dus geen verdiepingen). Tegelijkertijd kunnen we geen generaliserende uitspraken over de woonvorm doen. Er zijn ook genoeg woonwagens die wel over een verdieping beschikken of die bestaan uit een stenen bouwconstructie.

In de Woningwet is een definitie opgenomen voor zowel 'woonwagen' als 'standplaats':

- Woonwagen: een voor bewoning bestemd gebouw dat is geplaatst op een standplaats en dat in zijn geheel of in delen kan worden verplaatst
- Standplaats: een kavel die is bestemd voor het plaatsen van een woonwagen, waarop voorzieningen aanwezig zijn die op het leidingnet van de openbare nutsbedrijven, van andere instellingen of van gemeenten kunnen worden aangesloten.

In de basis nemen we als gemeente deze definities als uitgangspunt in dit Omgevingsprogramma. Tegelijkertijd beseffen we dat deze definities niet altijd aansluiten bij de huidige situatie in Papendrecht, met name aan de Amberdreef (zie hoofdstuk 3).

Wonen in familieverband

Woonwagenbewoners wonen vaak met een groot deel van hun familie bij elkaar op één woonwagenlocatie. Ook dit is een traditie die al lang terug gaat. Op die manier kan men dagelijks contact met elkaar onderhouden, op elkaars kinderen passen en voor ouderen zorgen als dat nodig is.

Recht op gelijke behandeling

Het recht op een gelijke behandeling houdt in dat woonwagenbewoners niet nadeliger mogen worden behandeld vanwege het feit dat zij woonwagenbewoners zijn. Om die reden heeft het College voor de Rechten van de Mens geoordeeld dat een uitsterfbeleid, zoals veel gemeenten hanteerden, van woonwagenstandplaatsen discriminerend is als dit uitsterfbeleid is gericht op het laten verdwijnen van woonwagenbewoning. Ook als men kiest voor geen uitbreiding van het aantal standplaatsen, dan is dit uitsterfbeleid, daar de jongeren geen eigen standplaats krijgen en dus hun cultuur niet kunnen voortzetten.

Gelijke gevallen gelijk behandelen

Centraal bij het schrijven van het gemeentelijk woonwagen- en standplaatsenbeleid staat het vinden van een balans tussen ‘gelijke gevallen gelijk behandelen en ongelijke gevallen ongelijk behandelen’. Dit betekent concreet dat daar waar woonwagenbewoners gelijk zijn aan andere inwoners, zij gelijk behandeld worden (qua rechten en plichten). Daar waar zij ongelijk zijn – op basis van de erkende woonwagenidentiteit en cultuur – worden zij anders behandeld dan andere inwoners. Om de doelgroep af te bakenen en daarmee aan te geven wanneer ongelijke behandeling van kracht is, kiest de gemeente Papendrecht voor een pragmatische definitie van het begrip woonwagenbewoners (zie 2.3).

2.2 Beleidskaders Rijksoverheid

Beleidskader gemeentelijk woonwagen- en standplaatsenbeleid (2018)

In navolging van de uitspraken van het College voor de Rechten van de Mens en de Nationale Ombudsman heeft het Ministerie van Binnenlandse Zaken in 2018 een beleidskader Gemeentelijk Woonwagen- en standplaatsenbeleid uitgebracht. Het betreft een beleidskader, geen wettelijke regelgeving. Er zitten dan ook geen directe juridische consequenties aan vast. Wel bevat het beleidskader landelijke uitgangspunten, waardoor opvolging wenselijk is. De gemeente Papendrecht volgt de adviezen uit dit beleidskader. Het Rijk stelt de volgende kaders:

- De gemeente stelt het beleid voor woonwagens en standplaatsen vast als onderdeel van het volkshuisvestingsbeleid;
- Het gemeentelijke beleid dient voldoende rekening te houden met en ruimte te geven aan het woonwagenleven van woonwagenbewoners;
- Hiervoor is nodig dat de behoefte aan standplaatsen helder is;
- Corporaties voorzien in de huisvesting van woonwagenbewoners voor zover deze tot de doelgroep behoren;
- De afbouw van standplaatsen is niet toegestaan (behoudens uitzonderlijke omstandigheden) zolang er behoefte is aan standplaatsen;
- Een woningzoekende woonwagenbewoner die dit wenst, heeft binnen een redelijke termijn kans op een standplaats.

Wat zegt onze Omgevingsvisie?

We bouwen woningen naar behoefte. Daarbij vinden we het belangrijk dat er voldoende kansen zijn voor lokale woningzoekenden om in Papendrecht te kunnen (blijven) wonen. Daarbij hebben we ook aandacht voor bijzondere doelgroepen op de woningmarkt, zoals woonwagenbewoners (omdat zij een zeer specifieke woningbehoefte hebben). Het Europees Hof voor de Rechten van de Mens heeft bepaald dat de woonwagen een integraal onderdeel uitmaakt van de identiteit van woonwagenbewoners, ook wanneer zij geen nomadisch leven meer leiden. Het moet dus mogelijk zijn voor woonwagenbewoners om volgens hun eigen wooncultuur (in familieverband en in een woonvorm die past bij hun cultuur) te kunnen wonen in Papendrecht.

Wetsvoorstel Regie op de Volkshuisvesting

Op dit moment ligt het wetsvoorstel Regie op de Volkshuisvesting voor. Dit wetsvoorstel schrijft aan gemeenten voor welke thema's onderdeel moeten worden van het Volkshuisvestingsprogramma (als zijnde de concrete uitwerking van de Omgevingsvisie). Onderdeel daarvan is dat gemeenten de huisvestingsopgave van de in het wetsvoorstel benoemde aandachtsgroepen opneemt in haar volkshuisvestingsprogramma. Hiertoe behoren ook de woonwagenbewoners.

2.3 Afbakening van de doelgroep

Woonwagenbewoners zijn mensen die – in termen van het Europees Hof voor de Rechten van de Mens – deel uitmaken van één van de culturele groepen waarbij de woonwagen onderdeel is van de culturele identiteit. Er zijn diverse verschillende subgroepen binnen de woonwagencultuur, zoals Sinti, Roma (twee etnische groepen, die oorspronkelijk uit het buitenland komen) en nakomelingen van Nederlanders die ooit met een reizend beroep in hun onderhoud voorzagen (zoals scharenslijpers, venters, kermisexploitanten, circusartiesten en seizoenarbeiders). Deze laatste groep wordt daarom ook wel aangeduid als 'reizigers' en omvat het leeuwendeel van de woonwagenbewoners.

Woonwagenbewoners vormen daarmee geen homogene doelgroep. Het plaatsen van verschillende subdoelgroepen binnen één woonwagenlocatie is daarom vanuit de woonwagenbewoners zelf niet altijd wenselijk of mogelijk.

Voor het bepalen of iemand tot de doelgroep woonwagenbewoners behoort, is het niet van belang of de persoon op dat moment daadwerkelijk in een woonwagen woont. Het gaat er om dat de woonwagen een integraal onderdeel is van de identiteit.

Definitie woonwagenbewoner

De gemeente Papendrecht beschouwt iemand als behorend tot de doelgroep woonwagenbewoners wanneer deze persoon eerste graadsfamilie (ouders, kinderen) of tweede graadsfamilie (broers, zussen kleinkinderen, grootouders) is van een persoon die in een woonwagen in Papendrecht woont of heeft gewoond.

Bovenstaande definitie wordt ook wel het afstammingsbeginsel genoemd. Het is aan de woonwagenbewoners om deze afstamming aan te tonen, bijvoorbeeld op basis van het bevolkingsregister.

Uitgangspunt ten aanzien van maatschappelijke binding

In onze Omgevingsvisie is beschreven dat we ons bij de aanleg van nieuwe standplaatsen richten op woonwagenbewoners die aantoonbaar binding hebben met de gemeente Papendrecht. Daarvan is sprake

als men in de afgelopen tien jaar minstens zes jaar in de gemeente heeft gewoond². Vooralsnog zetten we deze voorwaarde (nog) niet in. Hiervoor zijn meerdere redenen:

- Standplaatszoekenden moeten al aan het afstammingsbeginsel voldoen, waarbij indirect al een zekere binding met de gemeente geldt (omdat men 1^e of 2^e graads familie moet zijn van een woonwagenbewoner uit Papendrecht).
- Veel woonwagenbewoners hebben zich al jaren gelden aangemeld voor de wachtlijst. Hierbij zitten mogelijk ook mensen die niet meer in Papendrecht woonachtig zijn, maar destijds wel minstens zes van de afgelopen tien jaar in de gemeente hadden gewoond. Door het verstrijken van de jaren voldoen ze vandaag de dag niet meer aan deze bindingsvoorwaarde, buiten hun schuld om.
- Steeds meer regiogemeenten zijn ook aan de slag om woonwagenbeleid op te stellen, waardoor er op termijn ook in de regio meer aanbod aan standplaatsen komt. Dit verkleint de kans op een sterk aanzuigende werking ten opzichte van wanneer slechts een of enkele gemeenten hier aanbod in creëren.

De komende twee jaar monitoren we nauwgezet de ontwikkeling van het aantal standplaatsen en het aantal standplaatszoekenden op de wachtlijst. Als blijkt dat de huidige voorwaarden om in aanmerking voor een standplaats leiden tot een sterke toename van het aantal aanmeldingen van woonwagenbewoners van buiten de gemeente, overwegen we na twee jaar alsnog een bindingseis in te stellen, om de mogelijkheden voor lokale standplaatszoekenden te vergroten.

² Conform uitgangspunt Huisvestingswet, artikel 14, lid 4, onder b.

3 Huidige situatie woonwagengbewoners Papendrecht

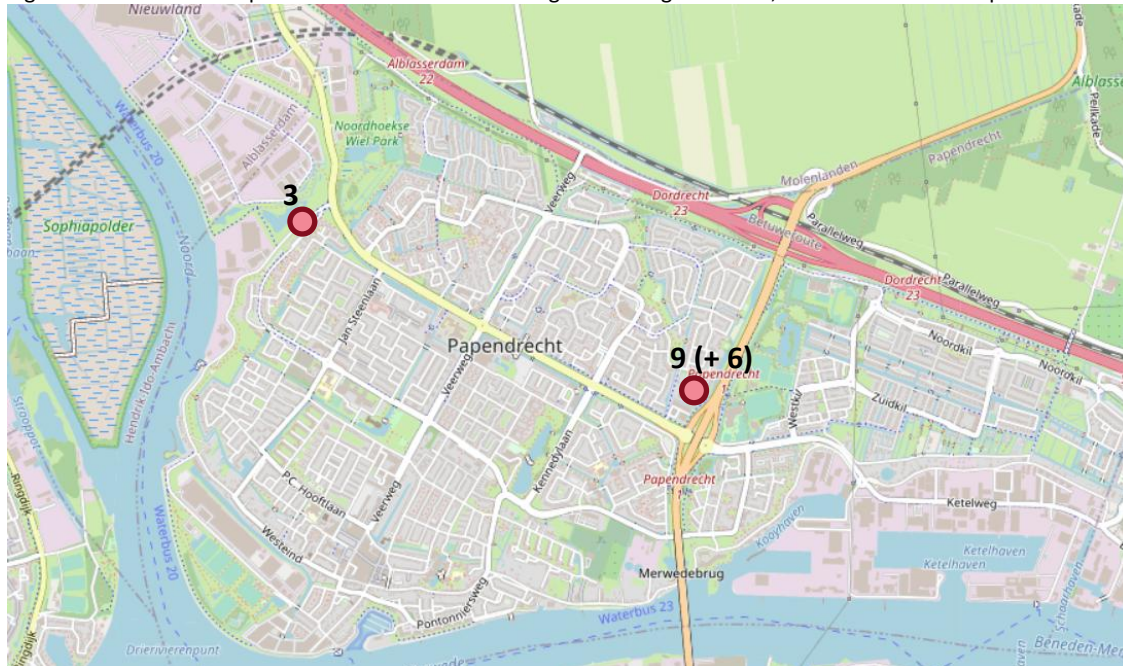
Huidige woonwagenglocaties

In Papendrecht bestaan twee woonwagenglocaties; de Randweg die aan de westkant van de gemeente ligt (Westpolder) en de Amberdreef in Wilgendonk. Officieel gaat het om 3 huurstandplaatsen (verhuurder Gemeente) met koopwoonwagens en 9 woonwagengwoningen (verhuurder Woonkracht10) standplaatsen, met de kanttekening dat aangrenzend bij de locatie Amberdreef zes patiowoningen staan die voor een groot deel bewoond worden door kinderen van de woonwagengbewoners.

Locatie Amberdreef

De woonwagenglocatie aan de Amberdreef is ongeveer tien jaar geleden volledig herstructureerd, omdat de locatie verouderd was en niet meer voldeed aan de bouwtechnische kwaliteitseisen. Er zijn vervolgens negen standplaatsen aangelegd, waarop 'stenen' (niet verplaatsbare) woonwagens zijn gebouwd, gericht op de zittende bewoners. Aangrenzend aan de woonwagenglocatie zijn zes patiowoningen gebouwd, destijds bedoeld voor de inwonende kinderen van de woonwagengbewoners, zodat zij zelfstandig konden wonen vlakbij hun familie. Zij hebben als eerste recht op een woonwageng van de oorspronkelijke Amberdreef-locatie, zodra er een vrijkomt. Zowel de patiowoningen als de stenen woonwagens zijn eigendom van Woonkracht10 en bevinden zich in het sociale huursegment.

Figuur 3.1: Gemeente Papendrecht. Overzicht van huidige woonwagenglocaties, inclusief aantal standplaatsen.



Locatie Randweg

De locatie Randweg bestaat thans uit drie standplaatsen met daarop drie woonwagens (houtskeletbouw). Dat waren er ooit meer (totaal zes standplaatsen). De standplaatsen worden verhuurd door de gemeente Papendrecht. De woonwagens zijn eigendom van de bewoners. De woonwagenglocatie grenst aan de zuidkant aan de reguliere woningen van de wijk. Aan de noordkant grenst de locatie aan een dijk. Op elke standplaats staat ook een (sanitaire) unit. Ooit bedoeld als douche- / wasgelegenheid, maar inmiddels

gebruiken de meeste woonwagenbewoners deze unit vooral als plek om de wasmachine en droger te stallen.

Leven in familieverband

Ook in Papendrecht zien we dat er enkele grote woonwagenfamilies zijn die bij elkaar op een van de twee woonwagenlocaties wonen. Bovendien staan er op de wachtlijst (zie hieronder) veel mensen die interesse hebben voor een standplaats in Papendrecht die familie zijn van woonwagenbewoners op een (of soms zelfs) beide locaties. Het is daarom belangrijk om bij de ontwikkeling van nieuwe standplaatsen en het toewijzen van standplaatsen rekening te houden met deze familieverbanden. Tegelijkertijd kan het voorkomen dat er incidenteel hiervan afgeweken moet worden, als daar gegronde redenen voor zijn. Er zal soms maatwerk geleverd moeten worden bij het toewijzen van nieuwe of bestaande standplaatsen aan woonwagenbewoners.

Wachtlijst

Naar aanleiding van het Beleidskader gemeentelijk woonwagen- en standplaatsenbeleid dat in 2018 door het Rijk is uitgebracht, heeft de gemeente Papendrecht diverse stappen gezet om de behoefte aan standplaatsen in beeld te brengen. Medio 2019 zijn diverse gesprekken gevoerd met woonwagenbewoners die interesse hebben in een standplaats in Papendrecht. Hierbij is niet alleen gevraagd naar hun woonvoorkeuren (huren of kopen, gewenste locatie, etc.), maar ook naar hun relatie met de woonwagenfamilies in Papendrecht. Nadien hebben geïnteresseerden voor een standplaats hun woonvoorkeuren schriftelijk of telefonisch aan de gemeente door kunnen geven. Zowel in 2021 als 2024 (als opmaat naar het omgevingsprogramma) zijn opnieuw gesprekken met belangstellenden gevoerd om te checken of hun woonsituatie en/of verhuiscriteria nog ongewijzigd zijn.

Op basis van alle gesprekken heeft de gemeente een wachtlijst opgesteld. Hierbij is ook weergegeven wie zich op welk moment bij de gemeente heeft gemeld (en wie dus zodoende het langst op deze wachtlijst staat). De lijst heeft tot op heden enkel gefunctioneerd om de behoefte aan standplaatsen inzichtelijk te hebben (dus niet als leidraad om vrijkomende standplaatsen toe te wijzen). Echter, nu het college toewijzingsbeleid voor woonwagenstandplaatsen en woonwagenwoningen heeft opgesteld zal de wachtlijst gaan fungeren als leidraad bij het toewijzen van standplaatsen.

In bijlage I is de huidige kwantitatieve en kwalitatieve behoefte aan woonwagenstandplaatsen in Papendrecht nader beschreven. Deze inventarisatie is een momentopname. Het is zaak om de behoefte aan standplaatsen continu te blijven monitoren.

4 Rolverdeling betrokken partijen

Bij de uitvoering van het woonwagenebeleid zijn diverse partijen betrokken. We beschrijven hieronder de rollen en verantwoordelijkheden van partijen.

4.1 Gemeente

De gemeente is verantwoordelijk voor het op- en vaststellen van het beleid voor woonwagens en standplaatsen als onderdeel van het volkshuisvestingsbeleid. De gemeente heeft niet de juridische verplichting om zelf nieuwe standplaatsen te realiseren voor de doelgroep woonwagenebewoners, maar moet er wel voor zorgdragen dat woonwagenebewoners binnen een redelijke termijn kans maken op een standplaats.

Uitgangspunt redelijk termijn

De gemeente Papendrecht stelt een 'redelijke termijn' gelijk aan de gemiddelde inschrijftijd voor een sociale huurwoning op basis van inschrijfduur.

Kanttekening

Een standplaats met woonwagen vormt wel een specifieke woonvorm. In die zin is een woonwagen niet 1-op-1 te vergelijken met een gemiddelde sociale huurwoning. De praktijk zal moeten uitwijzen of de vergelijking met de gemiddelde inschrijftijd in Papendrecht reëel is als graadmeter voor de redelijke termijn om kans te maken op een woonwagenstandplaats. Zeker gezien de beperkte ruimtelijke mogelijkheden om woningen (en dus ook woonwagens) te ontwikkelen in onze gemeente. Mocht daarom uit nadere onderbouwing blijken dat de gemiddelde inschrijftijd voor een sociale huurwoning geen reële termijn blijkt te zijn, dan onderzoekt de gemeente samen met betrokken partijen een mogelijke alternatieve redelijke termijn. Bovenal is het belangrijk dat er een duidelijke norm bestaat waardoor voor iedereen duidelijk is of woonwagenebewoners in Papendrecht binnen een redelijke termijn kans maken op een standplaats.

Daarnaast heeft de gemeente de taak om de behoefte aan woonwagenstandplaatsen in beeld te brengen. Dit kan door middel van een enquête, maar ook de aanleg (en bijhouden) van een wachtlijst (zoals in de gemeente Papendrecht gebeurt). Als er behoefte is aan extra standplaatsen, is het aan de gemeente om potentiële locaties te inventariseren, zodat ontwikkelende partijen in de gelegenheid worden gesteld om de uitbreidingsopgave mogelijk te maken. In veel gevallen zal het gaan om ontwikkelaars (waarschijnlijk een woningcorporatie) die huurstandplaatsen zal aanleggen. Ook woonwagenebewoners die gezien hun inkomen niet tot de doelgroep van de woningcorporatie behoren, moeten in de gelegenheid worden gesteld om als woonwagenebewoner te kunnen wonen en leven. In de eerste plaats is het aan een ontwikkelaar (of woonwagenebewoners zelf) om met initiatieven te komen om te voorzien in de behoefte binnen de hogere inkomensgroepen. Mocht het niet lukken om binnen de redelijke termijn voldoende aanbod in dit (koop)segment te creëren, treden we als gemeente in overleg met partners (markt en corporaties) om te zien wat we kunnen doen om het aanbod aan koopstandplaatsen te vergroten, mits het gaat om een behoefte van woonwagenebewoners die voldoen aan het afstammingsbeginsel. Woonwagenebewoners die behoefte hebben aan een koopstandplaats zullen zich bij de gemeente moeten melden en de gemeente moet zicht houden op de omvang van deze groep en hun woonwensen. De gemeente is ook verantwoordelijk voor de bestemming van de woonwagenlocaties, het handhaven op de wet- en regelgeving en het beheer van de openbare ruimte.

Voorlopige taken van de gemeente, op (lange) termijn niet

Op dit moment is de inzet van de gemeente Papendrecht ten opzichte van woonwagenbewoners breder dan de uitgangspunten die hierboven zijn geschetst. Zo is het verhuren van standplaatsen en/of woonwagens geen wettelijke taak voor de gemeente, maar is de gemeente op dit moment wel eigenaar (en dus verhuurder en beheerder) van de standplaatsen aan de Randweg. Op lange termijn is dit geen wenselijke situatie en is het beter dat het eigendom en het beheer van standplaatsen wordt belegd bij een gespecialiseerde verhuurder. Zolang deze partij nog niet gevonden is, zal de gemeente het beheer aan de woonwagenlocatie en standplaatsen bij de Randweg voortzetten.

Daarnaast beheert de gemeente op dit moment de wachtlijst voor woonwagenbewoners die een standplaats in Papendrecht zoeken. Het streven is om het beheer van de wachtlijst c.q. inschrijffijst voor een woonwagenstandplaats als het gaat om sociale huur bij de woningcorporatie of een beheerorganisatie te beleggen. Dit kan een specifieke inschrijffijst voor een sociale huur standplaats zijn, maar een optie is ook om woonwagenbewoners via Woonkeus zich in te laten schrijven, mits ze daarbij expliciet kunnen aangeven dat ze behoefte hebben aan een woonwagenstandplaats (zodat we zicht houden op de actuele behoefte aan sociale huurstandplaatsen).

4.2 Woningcorporaties

Voor woonwagenbewoners die qua inkomen behoren tot de primaire doelgroep van de woningcorporaties ligt de verantwoordelijkheid voor het bieden van huisvesting bij woningcorporaties. Voor andere woonwagenbewoners verplicht het mensenrechtelijk kader dat de gemeente aanvullende maatregelen treft om te voorzien in voldoende (koop- of huur-)standplaatsen. Dit vloeit voort uit artikel 75 van de Woningwet.

Wie behoort tot de doelgroep van de woningcorporaties?

Woningcorporaties moeten tenminste 85% van de vrijkomende sociale huurwoningen (woningen met een huurprijs tot € 900,07, prijspeil 2025, ook wel DAEB-woningen genoemd) toewijzen aan hun doelgroepen. De belangrijkste doelgroep van woningcorporaties zijn huishoudens met een inkomen beneden de DAEB-inkomensgrens, vastgelegd in artikel 48 van de Woningwet. Voor eenpersoonshuishoudens is deze inkomensgrens € 49.699 (prijspeil 2025). Voor meerpersoonshuishoudens is de DAEB-inkomensgrens vastgesteld op € 54.847 (prijspeil 2025). De huur- en inkomensgrenzen worden jaarlijks geïndexeerd.

Op dit moment is Woonkracht10 eigenaar van de woonwagenwoningen aan de Amberdreef. Hierbij zijn zij ook verantwoordelijk voor het onderhoud van deze woonwagenwoningen en bijbehorende bergruimtes.

Het is wenselijk dat ook andere standplaatsen in de gemeente (nieuw en bestaand), voor zover gehuurd door woonwagenbewoners die tot de primaire doelgroep behoren, ook in eigendom komen bij een woningcorporatie. Ook het beheer van de inschrijffijst voor woonwagenbewoners die een sociale huur standplaats zoeken, is een taak die een woningcorporatie toekomt (hetzij als onderdeel van Woonkeus, hetzij via een specifieke inschrijffijst voor woonwagenbewoners).

Indien er een concrete vraag komt voor uitbreiding van het aantal standplaatsen, afkomstig van mensen die (1) tot de doelgroep woonwagenbewoners en (2) tot de primaire inkomensgroep voor de sociale huursector behoren, zal een woningcorporatie de eerst aangewezen partij zijn om in deze behoefte te voorzien. Het heeft onze voorkeur dat een woningcorporatie aan de lage inkomensgroep de mogelijkheid biedt om zowel de standplaats als woonwagen te huren. Het gaat hierbij immers om een vraag van huishoudens die qua inkomen niet de mogelijkheden hebben om zelf de beoogde woonvorm (in dit geval een woonwagen) aan te schaffen. Tegelijkertijd beseffen we dat de ontwikkeling van nieuwe

standplaatsen en woonwagens een grotere investering van de corporatie vragen dan een gemiddelde sociale huurwoning. Bij het invullen van de woonopgave van woonwagenbewoners zal in de praktijk naar een optimum gezocht moeten worden tussen realisatietermijn, passende woonvorm en betaalbaarheid. Als dit toch leidt tot een te lange wachttijd voor een standplaats zal de gemeente samen met de woningcorporatie in overleg treden om naar oplossingen te zoeken.

De CombiRaad kan namens de woonwagenbewoners optreden als er een geschil ontstaat tussen huurders en verhuurders van woonwagens en/of standplaatsen.

4.3 Woonwagenbewoners

Op de locatie Randweg zijn de woonwagens eigendom van de woonwagenbewoners. Daarmee ligt ook de verantwoordelijkheid voor het onderhoud aan de woonwagens bij de woonwagenbewoners zelf. Enkel als er schade ontstaat aan de woonwagens buiten de schuld van de woonwagenbewoners om, kan het voorkomen dat andere partijen aansprakelijk worden gesteld voor de kosten om de schade te herstellen.

5 Invulling geven aan uitbreidingsopgave

Met het bijhouden van de wachtlijst en de afbakening van de doelgroep woonwagenbewoners is er een duidelijk beeld verkregen van de behoefte aan standplaatsen onder mensen die tot de doelgroep woonwagenbewoners behoren (zie bijlage I). In de basis zou (een deel van) de belangstellenden in de komende jaren nog via vrijkomende bestaande standplaatsen aan een plek geholpen kunnen worden. De praktijk wijst echter uit de standplaatsen een zeer lage mutatiegraad kennen (veel lager dan reguliere sociale huurwoningen).

Monitoren van de redelijke termijn

Het is belangrijk om samen met de woningcorporatie de wachttijd goed te monitoren, zowel voor een standplaats als voor een gemiddelde sociale huurwoning. Als de wachttijd van een gemiddelde sociale huurwoning lager wordt, zal dat uiteindelijk ook bij woonwagenstandplaatsen bewerkstelligd moeten worden. De gemiddelde wachttijd zal jaarlijks door de woningcorporatie herijkt en bekend gemaakt moeten worden, zodat voor iedereen duidelijk is wat de norm is.

5.1 Uitgangspunten woonwagenlocaties

Als er noodzaak is aan uitbreiding van het aantal standplaatsen, zal er gezocht moeten worden naar kansrijke locaties. Hierbij hanteren we de volgende uitgangspunten.

1. Rekening houden met beperkte fysieke mogelijkheden

In de afgelopen decennia is Papendrecht flink gegroeid, zowel qua inwonertal als woningvoorraad. Zodanig zelfs dat we tegen onze grenzen van de groei aanzitten. Zelfs nu er vanuit het Rijk een groot beroep wordt gedaan aan gemeenten om extra woningen te bouwen, blijft onze woningbouwambitie beperkt. Simpelweg omdat ontwikkellocaties schaars zijn. Daar waar nog gebouwd gaat worden, gaat het vrijwel uitsluitend om gestapelde woningen (appartementen). Het staat buiten kijf dat we een opgave hebben voor onze woonwagenbewoners, maar we moeten daarbij op zoek naar een balans tussen ruimte bieden aan het woonwagenleven en het zuinig omgaan met de beschikbare ruimte. We willen zoveel mogelijk rechtdoen aan het leven in familieverband en het leven in een woonwagen. Maar soms moeten we daarbij zoeken naar een optimum in de wetenschap dat het gedroomde scenario niet haalbaar is. Bijvoorbeeld doordat er niet één locatie beschikbaar is die groot genoeg is om één woonwagenfamilie bij elkaar te kunnen laten wonen. Of doordat we na moeten denken over creatieve oplossingen om ruimte besparen (bijvoorbeeld door uit te gaan van een kleinere standplaats, waarbij de woonwagen wordt voorzien van meerdere woonlagen³, of door meerdere woonwagens binnen één brandcompartiment te plaatsen, zie paragraaf 6.1). Dergelijke oplossingen komen vooral aan de orde als uitbreiding op andere locaties niet mogelijk is. Woonwagenbewoners betrekken we bij het zoeken naar creatieve oplossingen.

³ Het gaat hier uitdrukkelijk niet om het stapelen van meerdere zelfstandige woonwagens.

Indicatie omvang standplaats en woonwagen

In onderstaande tabel is een indicatie gegeven van de omvang van een standplaats bij woonwagens van verschillende grootte. De oppervlakte van de kavels moeten niet worden gezien als norm, maar geven een beeld van de grootte van de kavel. Hierbij is rekening gehouden met de eisen ten aanzien van brandveiligheid, de ruimte voor de woonwagen (inclusief overstek dak) en voldoende ruimte voor het plaatsen een berging.

Indicatie omvang kavel bij verschillende maten woonwagens

Omvang woonwagen bruto vloeroppervlak (b.v.o.)	Oppervlakte kavel (indicatie)
4 x 11 meter (44 m ²)	10 x 18 meter (180 m ²)
4 x 15 meter (60 m ²)	10 x 22 meter (220 m ²)
5 x 15 meter (75 m ²)	11 x 22 meter (242 m ²)
6 x 15 meter (90 m ²)	12 x 22 meter (264 m ²)

Bron: Onderzoek kosten woonwagenstandplaatsen (Ministerie Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties)

2. Sluit zoveel mogelijk aan bij bestaande woonwagenlocaties

Een logische plek om het aantal standplaatsen uit te breiden is op of aan de rand van bestaande woonwagenlocaties. Dit biedt voor woonwagenbewoners de mogelijkheid om bij hun familie te (blijven) wonen. Voor de bestaande locaties in Papendrecht zijn de mogelijkheden voor uitbreiding beperkt. Aan de Randweg zijn in het verleden drie standplaatsen opgeheven. Nader onderzoek moet uitwijzen of deze standplaatsen eventueel opnieuw in gebruik genomen kunnen worden. Aan de Amberdreef zijn de mogelijkheden voor uitbreiding beperkt door de ligging aan water en N3. Wel zijn we voorstander om de zes naastgelegen patiowoningen permanent te labelen voor kinderen van de woonwagenbewoners aan de Amberdreef (zoals ooit bij de oplevering van deze woningen eenmalig is toegepast).

3. Eventueel tijdelijke locaties, met zicht op permanente plek

Zoals gezegd moeten we wellicht op zoek naar creatieve oplossingen, willen we de huisvestingsopgave voor woonwagenbewoners realiseren. Een van de opties die we daarbij overwegen is het bieden van een tijdelijke woonwagenlocatie. Bijvoorbeeld als er niet direct een geschikte permanente locatie voorhanden is. Een deel van de woonwagenbewoners op de wachtlijst staat hier best voor open, mits men daarbij wel zicht krijgt op een permanente woonwagenlocatie in de gemeente.

4. Ruimte geven aan het woonwagenleven, met respect voor andere omwonenden (burgers)

Een nieuwe woonwagenlocatie moet de mogelijkheid bieden ook te kunnen leven volgens de woonwagencultuur. Concreet betekent dit dat er voldoende ruimte moet zijn om de woonvorm zoals dat door woonwagenbewoners gewenst is (lees: standplaats met woonwagen), te kunnen plaatsen. Daarnaast moet de locatie ook de ruimte bieden om in familieverband te kunnen leven. Solitaire standplaatsen zijn daarom in de basis niet wenselijk. Het kan wel zijn dat we soms beperkt kunnen worden door de fysieke mogelijkheden (zie punt 1). Een ander kenmerk van het woonwagenleven is dat woonwagenbewoners meer buiten leven. Een locatie moet hier wel enige ruimte voor kunnen bieden. Aan de andere kant maken woonwagenlocaties onderdeel uit van onze samenleving en woonomgeving.

Grondverkoop

Als locatie(s) van nieuwe woonwagenstandplaatsen bekend zijn, vindt verkoop van de gronden plaats. De gemeente verkoopt de (bouwrijpe) grond aan individuele woonwagenbewoners (kopers) of aan een woningcorporatie. De corporatie kan de grond verhuren aan woonwagenbewoners (in principe met huurwoonwagens).

Verkoop van gronden door de gemeente moet aan een aantal eisen voldoen:

- Voorafgaand aan de overdracht is de verkoop openbaar bekend gemaakt, zodat iedereen er kennis van kan nemen.
- We verkopen alleen standplaatsen aan mensen die voldoen aan het afstammingsbeginsel (zie kader op pagina 8). Zijn er meer gegadigden, dan wordt gehandeld volgens het gelijkheidsbeginsel, zodat iedereen gelijke kansen heeft op de koop. De beschikbaarheid, selectieprocedure, het tijdschema en de selectiecriteria dienen voor iedereen inzichtelijk te zijn, waarbij de selectiecriteria objectief, toetsbaar en redelijk moeten zijn. Vooral bij onderhandse verkopen is dit belangrijk. Het is daarbij ook mogelijk om specifieke voorwaarden per locatie mee te geven.
- Gedurende een bepaalde periode kunnen belangstellenden die voldoen aan de gestelde criteria zich inschrijven. Inschrijvers die niet voldoen aan deze criteria worden niet ontvankelijk verklaard. Toewijzing van deze standplaatsen zal net als bij particuliere kaveluitgifte plaatsvinden op basis van een loting door een notaris. Tijdens deze loting dienen de gegadigden aanwezig te zijn en kunnen ze op basis van de trekking bepalen of ze de betreffende kavel wel of niet willen aankopen.
- De opgestelde beleidsstukken, aangevuld met specifieke voorwaarden voor de betreffende locatie, helpen bij het maken van toewijzingskeuzes en zorgen ervoor dat de gemeente naar vertrouwen kan handelen. Alle belanghebbenden (gemeente, standplaatszoekenden, derden, etc.) zijn gebaat bij een transparant verdeelsysteem van schaarse woonwagendstandplaatsen.
- De gemeente regelt de (juiste) planologische situatie en verkoopt de grond op basis van de getaxeerde waarde bouwrijp aan een woningcorporatie of een particulier. Bij verkoop van een koopstandplaats hanteren we de grondprijs voor een vrijstaande woning. De inrichting als standplaats is voor rekening van de nieuwe eigenaar.

5.2 Eigendomsconstructies

Op dit moment zijn er twee eigendomsconstructies bij woonwagens in Papendrecht aanwezig:

1. *Huurstandplaats met huurwoonwagen*

Deze eigendomsconstructie is vooral van toepassing voor woonwagenbewoners die tot de primaire doelgroep van de woningcorporatie behoren. De woonwagens aan de Amberdreef kennen deze constructie. Huurstandplaatsen die eigendom zijn van de woningcorporatie worden volgens de wettelijke bepalingen van 'passend toewijzen' aangeboden en verhuurd aan woonwagenbewoners die qua inkomen tot de primaire doelgroep van de woningcorporaties behoren en een huurstandplaats wensen. Als de nieuwe huurder qua inkomen niet tot de primaire doelgroep van corporaties behoort, dan geldt de maximaal toegestane huurprijs. Deze wordt berekend aan de hand van het formulier van de Huurcommissie 'puntentelling woonwagen/standplaats' en de bijbehorende tabellen met de maximale huurprijsgrenzen voor woonwagens en/of standplaatsen die jaarlijks per 1 juli worden geïndexeerd.

2. *Huurstandplaats met koopwoonwagen*

Deze eigendomsconstructie is van toepassing op de locatie Randweg. We zien dit niet als de meest ideale eigendomsconstructie, omdat het beheer van standplaats en woonwagen bij verschillende partijen ligt. Maar de bestaande constructie zal met de huidige bewoners op deze locatie worden gehandhaafd. Bij de aanleg van nieuwe standplaatsen zal deze eigendomsconstructie niet voor de hand liggen. Slechts een enkeling op de wachtlijst heeft een voorkeur voor deze constructie. Maar deze eigendomsvorm kan op nieuwe locaties een alternatief zijn, mocht het lastig blijken te zijn om huurstandplaats met huurwoonwagen (optie 1) te realiseren, bijvoorbeeld vanuit financieel oogpunt of realisatietermijn.

Als de verhuur van een standplaats met daarop een koopwoonwagen eindigt, dienen de eigenaar van de woonwagen, de eigenaar van de standplaats en de kandidaat-huurder van de standplaats de verwijdering of overdracht van de woonwagen nader overeen te komen.

De derde eigendomsconstructie komt momenteel in Papendrecht nog niet voor, maar is bij een klein deel van de belangstellenden wel gewenst.

3. Koopstandplaats met koopwoonwagen

Bij de aanleg van een nieuwe woonwagenlocatie zal -afhankelijk van de omvang van de locatie- bekeken moeten worden welke woonwagenfamilie het beste geplaatst kan worden (doorgaans de familie waarvan het aantal huishoudens het meest in de buurt komt van het aantal te realiseren standplaatsen). Afhankelijk van de voorkeuren van de familieleden is het mogelijk dat er ook een of meerdere koopstandplaatsen worden aangelegd. De ontwikkeling van deze standplaatsen is geen primaire opgave van de woningcorporatie. De gemeente zal hiervoor de voorwaarden moeten scheppen⁴. Bij deze eigendomsconstructie zal de eigenaar (lees: de woonwagenbewoner) zelf verantwoordelijk worden voor het beheer aan zowel standplaats als woonwagen.

Waar de gemeente bij mutatie van huurstandplaatsen kan sturen op de toewijzing (zodat een standplaats weer toe wordt gewezen aan een woonwagenbewoner)⁵ is dat bij een koopstandplaats veel minder het geval. De verkoper kan zelf bepalen aan wie hij of zij de standplaats verkoopt. Als gemeente vinden we het belangrijk dat standplaatsen bij mutatie opnieuw aan een woonwagenbewoner worden toegewezen, juist vanwege de schaarste aan deze woonvorm en de complexiteit bij de aanleg van nieuwe standplaatsen. Dit betekent dat bij eventuele koopstandplaatsen altijd een kettingbeding zal worden opgenomen (vast te leggen in de koopakte) met daarin de bepaling dat de standplaats bij mutatie wordt verkocht aan iemand die voldoet aan het afstammingsbeginsel.

Verkoop van huurstandplaatsen

Onder enkele woonwagenbewoners leeft de wens om een gehuurde standplaats te kopen. Op dit moment is dat nog niet mogelijk. De meeste standplaatsen zijn eigendom van de woningcorporatie. Het is daarom aan de woningcorporatie om te bepalen of huurstandplaatsen verkocht kunnen worden aan de (zittende) huurder. Wel vinden we het belangrijk dat een afname van het aantal sociale huurstandplaatsen door verkoop gecompenseerd wordt door de aanleg van nieuwe huurstandplaatsen, zodat het aantal sociale huurstandplaatsen per saldo gelijk blijft bij verkoop van huurstandplaatsen.

Als een huurstandplaats wordt verkocht, is het belangrijk dat de standplaats bij een eventuele volgende verkoop wel wordt verkocht aan iemand die tot de doelgroep woonwagenbewoners behoort. Hiervoor zal een kettingbeding in de koopaktes worden opgenomen.

⁴ Bijvoorbeeld door de standplaats en woonwagen zelf te ontwikkelen of hiervoor een andere partij in te schakelen.

⁵ Formeel is het de gemeente Papendrecht die stuurt op de toewijzing via de gemeentelijke huisvestingsverordening. In de praktijk wordt de uitvoering van de toewijzing (aangaande sociale huur) belegd bij de woningcorporatie.

6 Kwaliteit van standplaatsen en woonwagens

De gemeente stelt als doel kwalitatief goede huisvestingsmogelijkheden te bieden voor de doelgroep die op een woonwagenlocatie woont. De bestaande woonwagens en overige bebouwing op de standplaatsen moeten voldoen aan de geldende wet- en regelgeving en worden, voor zover nodig, in goede staat van onderhoud gebracht (goede onderhoudssituatie aan standplaatsen met bergingen en openbare ruimten en voldoende aan geldende wet- en regelgeving). Ook bij nieuw te realiseren woonwagenlocaties, standplaatsen en woonwagens is het belangrijk dat deze voldoen aan de geldende wet- en regelgeving.

6.1 Voldoen aan minimale kwaliteitseisen

Woonwagens moeten voldoen aan de minimale landelijke kwaliteitseisen ten aanzien van gebouwen, zoals benoemd in het Besluit Bouwwerken Leefomgeving (Bbl). Vroeger gold dat voor woonwagens eisen waren opgenomen ten aanzien van onder andere de sterkte van de bouwconstructie, de elektriciteitsvoorziening en geluidsisolatie. In het Bbl is het aantal bouwtechnische voorschriften sterk verminderd en waar mogelijk gelijkgesteld met de algemene voorschriften voor de andere woonvormen.

Passende woonvorm

Naast dat woonwagens moeten voldoen aan de minimale kwaliteitseisen, vinden we het belangrijk dat de woonwagen past bij de wooncultuur van de doelgroep. Uit de woonwensen van belangstellenden komt een gedifferentieerd beeld naar voren. Een deel van de woonwagenbewoners heeft (vanuit traditie) de voorkeur voor houtskeletbouw, maar voor sommige woonwagenbewoners is een stenen woonwagen ook goed. Bij de ontwikkeling van huurwoonwagens zal de toekomstig verhuurder de woonvorm moeten afstemmen met de toekomstige huurders. Hierbij houden we ook rekening met de definities voor woonwagens en standplaatsen uit de Woningwet (zie paragraaf 2.1).

Nieuw te ontwikkelen woonwagens moeten in een zo vroeg mogelijk stadium ook aan Welstand voorgelegd worden. In de eerste plaats zal een ontwerp worden getoetst aan de gemeentelijke welstandsnota en de definities voor woonwagens en standplaatsen uit de Woningwet. Als hieruit onvoldoende aanknopingspunten voor het uiterlijk van de woonwagens zijn op te maken, dan kan voor de aanleg van nieuwe standplaatsen en woonwagens een beeldkwaliteitsplan (BKP) opgesteld worden in overleg met welstand en stedenbouw.

Van een deel van de huidige woningaanbod voor woonwagenbewoners in Papendrecht kan de vraag gesteld worden of deze voldoende aansluiten bij de woonwagencultuur, met name als het gaat om de patiowoningen en de stenen woonwagens aan de Amberdreef. Beiden verschijningsvormen sluiten niet aan op de definities voor woonwagens en standplaatsen uit de Woningwet. Ze zijn gerealiseerd in een periode dat het bewaken van de woonwagencultuur minder hoog op de agenda stond en er nog geen uitspraken op dit punt door de Nationale Ombudsman en het Ministerie van Binnenlandse Zaken waren gedaan.

Tegelijkertijd is niet wenselijk om deze woonruimten te verwijderen en daarvoor in de plaats een meer passende woonvorm terug te brengen. De bouwtechnische kwaliteit van de bestaande woonruimten is daarvoor nog te goed en daarnaast willen betrokkenen (gemeente en woningcorporatie) de prioriteit leggen bij de kwantitatieve opgave voor woonwagenbewoners. We nemen daarom het volgende standpunt in over het bestaande woningaanbod voor woonwagenbewoners aan de Amberdreef:

- De patiowoningen zien we niet als volwaardige woonwagens. Wel hebben deze woningen nog steeds hun waarde als flexibele schil in het woningaanbod voor woonwagenbewoners, nu en in de toekomst.

Zodra een van de patiowoningen beschikbaar komt, wordt deze met voorrang toegewezen aan een van de inwonende kinderen van de woonwagens aan de Amberdreef.

- De stenen woonwagens zijn van te goede kwaliteit om tot sloop over te gaan. Op het moment dat grootschalige herstructurering aan de orde zou komen, gaan we met Woonkracht10 en de bewoners het gesprek aan over de haalbaarheid en wenselijkheid van het aanpassen van de woonvorm tot een woonwagens die meer aansluiten bij de woonwagencultuur.

Brandveiligheid

Bij de brandveiligheid van woonwagens spelen diverse factoren een rol: de bouwtechnische eigenschappen van de woonwagen, de aankleding, inrichting en het gebruik van de woonwagen en het gebruik van de ruimte rond de woonwagen. De brandveiligheid van woonwagens c.q. woonwagenlocaties dient te voldoen aan de minimale prestatie-eisen op dit vlak als geformuleerd in het vigerende Bbl.

In het Bbl is opgenomen dat de weerstand tegen branddoorslag en brandoverslag van een woonwagen naar een andere woonwagen ten minste 30 minuten bedraagt. Om hieraan te voldoen moet er voldoende afstand tussen verschillende woonwagens zijn (minimaal vijf meter). Er is daarbij een uitzondering mogelijk door maximaal vier woonwagens te clusteren tot één brandcompartiment (totale gebruiksoppervlakte van maximaal 1.000 m²)⁶. Daardoor kan een woonwagen uitbranden tot een maximum van vier, maar de mogelijkheid om veilig te vluchten wordt hiermee vergroot voor de bewoners ten opzichte van meerdere woonwagens in de rij. Het clusteren van maximaal vier woonwagens tot één brandcompartiment heeft niet onze voorkeur, maar zal vooral in beeld komen als uitbreiding van het aantal standplaatsen op andere locaties niet mogelijk is.

Deze brandveiligheidseisen hebben uiteraard voornamelijk betrekking op locaties waar woonwagens van kunststof of houtskeletbouw staan. Voor stenen woonwagens is het risico op brandoverslag veel minder groot en geldt dit afstandscriterium niet.

Duurzaamheid

Net als voor reguliere woningen wordt de energiezuinigheid een steeds belangrijkere factor in de kwaliteit van woonwagens. Voor nieuwe woonwagens geldt dat zij aan dezelfde duurzaamheidseisen moeten voldoen als reguliere woningen, dat wil zeggen: Bijna Energieneutraal (BENG). Dat kan bijvoorbeeld door de plaatsing van zonnepanelen op de dakpanplaat of de aanleg van een warmtepomp in combinatie met lage temperatuur radiatoren of vloerverwarming. Daarnaast zal voor nieuwe woonwagens in de basis geen aansluiting op het gasnetwerk worden gemaakt, maar gebruik worden gemaakt van alternatieve, duurzame energieopwekking. De gemeente kan hierop een uitzondering maken mits goed beargumenteerd door de aanvrager.

Op de bestaande woonwagenlocaties zijn de woonwagens nog aangesloten op het aardgasnetwerk. Net als alle bestaande woningen moeten bestaande woonwagens op basis van het Klimaatakkoord in 2050 (aard-)gasloos worden en te allen tijde aan alle duurzaamheidseisen voldoen.

Voor nieuwe woonwagenlocaties ligt de situatie anders. Sinds juli 2018 worden nieuwbouwwoningen niet meer aangesloten op het gasnetwerk en is de aansluitplicht geschrapt. Woonwagens en standplaatsen zijn daar niet van uitgesloten, maar de eisen zijn in bepaalde gevallen onbetaalbaar voor deze specifieke woonvorm. Dat komt onder andere doordat de hypotheekmogelijkheden en NHG voor een woonwagenbewoner veel beperkter zijn dan voor reguliere woningbezitters. Hiervoor moeten oplossingen worden gezocht. Hiervoor zijn in de eerste plaats het Rijk, hypotheekverstrekkers en instanties als SVn aan zet. Voor nieuwe woonwagens in eigendom van een woningcorporatie gaat de gemeente wel uit van gasloos bouwen.

⁶ Dit zijn de brandveiligheidseisen zoals geldend op het moment van vaststelling van het Omgevingsprogramma.

Uitgangspunt is dat nieuwe woonwagenstandplaatsen bij voorkeur en indien mogelijk worden aangesloten op warmtenet of stadsverwarming. Een ontheffing van de wet Voortgang Energietransitie (Wet VET) is voor particuliere woonwageneigenaren mogelijk. Zo blijft het doorlopen van een wooncarrière voor woonwagenbewoners mogelijk en doet de gemeente tegelijkertijd recht aan haar eigen duurzaamheidsprincipes.

6.2 Schoon, heel, veilig, vergund en bereikbaar

Schoon, heel en veilig

Vanwege de openbare ruimte, orde en veiligheid moeten de nieuwe- als de bestaande woonwagenlocaties schoon, heel en veilig zijn, net zoals dat voor andere woonwijken in de gemeente geldt. Dat betekent bijvoorbeeld:

- dat de gemeente het beheer en onderhoud van de openbare ruimte op en rond woonwagenlocaties uitvoert;
- dat achterstallig onderhoud op bestaande woonwagenlocaties in beeld is/wordt gebracht en wordt weggewerkt. Voor de openbare ruimte is de gemeente verantwoordelijk. Voor het onderhoud van standplaatsen en woonwagens is de betreffende eigenaar (hetzij gemeente, woningcorporatie of woonwagenbewoners) verantwoordelijk
- dat er handhaving plaatsvindt op nieuwe- en bestaande woonwagenlocaties. De gemeente kan dan optreden tegen bestaande bouwwerken op woonwagenlocaties waarbij de omgevingsvergunning of het omgevingsplan niet is nageleefd, met legalisering of verwijdering tot gevolg.

Daarnaast moeten de woonwagenlocaties voldoen aan de geldende wet- en regelgeving, denk bijvoorbeeld aan brandveiligheid (zie paragraaf 4.4).

Vergund

Om een nieuwe woonwagenstandplaats (aanleg en inrichting) te realiseren, is een wijziging van het omgevingsplan nodig. Soms kan realiseren van een woonwagenstandplaats ook via een buitenplanse afwijking (Bopa). Voor de plaatsing van een woonwagen is een omgevingsvergunning nodig. Aanvragen en afgeven vindt plaats via de gemeente en dient te gebeuren voordat een woonwagen wordt geplaatst op de daarvoor bestemde woonwagenstandplaats. Ook andere bouwwerken op en rondom de standplaats moeten vergund zijn.

Bereikbaar

De woonwagenlocaties moeten voor iedereen bereikbaar zijn. Denk aan bewoners en bezoekers per auto, fiets of te voet. Maar ook vrachtverkeer (zoals vuilniswagens en verhuiswagens), leveranciers, postbezorgers en hulpdiensten dienen ter plaatse te kunnen komen. Daarom moeten de ontsluitingswegen geschikt zijn om het verkeer van en naar de woonwagenlocatie vlot en veilig af te wikkelen. Dat betekent bijvoorbeeld dat er bij voorkeur geen afgesloten hofjes met één in- en uitgang worden gerealiseerd, maar er altijd een openbare doorgangsweg aan het terrein ligt. Voor de veiligheid, maar ook omdat de woonwagenlocatie onderdeel is van een woonwijk. Ook zonder hofje blijft de culturele identiteit (het wonen in familieverband en het wonen in een woonwagen) behouden.

Uitgangspunt is daarom dat de wegen in de omgeving zijn ingericht (of kunnen worden aangepast) volgens de richtlijnen van het Centrum voor Regelgeving en Onderzoek in de Grond-, Water- en Wegenbouw en de Verkeerstechniek. Voor het bepalen van de parkeervraag wordt het vigerende parkeerbeleid van de gemeente gebruikt.

7 Inschrijvingssystematiek, toewijzingsbeleid en huisvestingsvergunning

Om het leven in familieverband mogelijk te maken en ervoor te zorgen dat woonwagenstandplaatsen ook zijn voorbehouden aan mensen die tot de culturele groepen waarbij de woonwagen onderdeel is van de identiteit (Roma, Sinti, reizigers) is een zorgvuldige toewijzing van standplaatsen belangrijk. In onze huisvestingsverordening (inclusief onderliggende beleidsregels) gaan we uitvoerig in op de wijze hoe standplaatsen worden toegewezen aan woonwagenbewoners. We volstaan in het Omgevingsprogramma met de beschrijving van de hoofdlijnen.

Duidelijkheid over waar men zich moet inschrijven voor een standplaats

Woonwagenbewoners die een standplaats (en eventueel woonwagen) willen huren of kopen moeten bij de gemeente een schriftelijk verzoek tot inschrijving op de wachtlijst indienen. Hierbij moeten zij hun NAW-gegevens, geboortedatum, contactgegevens en voorkeurslocatie opgeven.

Sinds 2018 heeft de gemeente een wachtlijst bijgehouden om de interesse voor een standplaats in beeld te krijgen. Hoewel de lijst niet de functie had van een inschrijflijs heeft deze lijst wel sterk de suggestie gewekt dat aangemelde personen op basis van hun inschrijfdatum een wachttijd (en daarmee voorrangrechten) hebben opgebouwd. De gemeente houdt bij het toewijzen van standplaatsen rekening met de inschrijfdata van deze wachtlijst.

Toewijzing

Bij het toewijzen van vrijkomende huurstandplaatsen aan de Randweg, huur patiowoningen en huurwoonwagenwoningen aan de Amberdreef hanteren we de volgende volgorde:

- a. De hoofdbewoner van een woonwagenlocatie in Papendrecht die vanwege planologische ontwikkelingen moet verhuizen en aan wie nog geen vervangende huurstandplaats, huurwoonwagenwoning of huurpatiowoning is toegewezen. Deze hoofdbewoner wordt ambtshalve ingeschreven op de wachtlijst, waarbij de langstwonende op de betreffende woonwagenlocatie voorrang heeft;
- b. Het meerderjarig kind van oud-hoofdbewoners van de vrijgekomen standplaats, woonwagenwoning of patiowoning (op volgorde van leeftijd, waarbij het oudste kind voorrang heeft op het jongste kind);
- c. De standplaatszoekende die familie heeft wonen of zelf heeft gewoond op de woonwagenlocatie waarop de vrijkomende standplaats, woonwagenwoning of patiowoning gesitueerd is, in volgorde van de datum van inschrijving op de wachtlijst. Hierbij is het afstammingsbeginsel van toepassing;
- d. De woonwagenbewoner die wil doorschuiven op de locatie en de eigen standplaats of woonwagenwoning komt vrij;
- e. Overige ingeschrevene.
- f. Voor lid 2 sub a tot en met e geldt dat bij gelijke geschiktheid er een notariële loting plaatsvindt.

Toewijzing nieuwe standplaatsen

Voor een woonwagenstandplaats op een woonwagenlocatie die voor het eerst in gebruik wordt genomen, geldt de volgende volgordebepaling:

1. De hoofdbewoner van een woonwagenlocatie in Papendrecht die vanwege planologische ontwikkelingen moet verhuizen en aan wie nog geen vervangende huurstandplaats, woonwagenwoning of patiowoning is toegewezen, in volgorde van de datum van inschrijving op de wachtlijst; deze hoofdbewoner wordt ambtshalve ingeschreven op de wachtlijst, waarbij de langstwonende op het betreffende woonwagenlocatie voorrang heeft;
2. De standplaatszoekende die familie heeft wonen of zelf heeft gewoond op een van de bestaande woonwagenlocaties in Papendrecht, in volgorde van de datum van inschrijving op de wachtlijst. Hierbij is het afstammingsbeginsel van toepassing;

Aanvullende voorrangsbepaling Amberdreef

Op het moment dat er een woonwagenwoning vrijkomt op de Amberdreef dan is het volgende voorrangscriterium van toepassing:

1. Hoofdbewoners van de patiowoningen aan de Amberdreef die in het bezit zijn van een huurovereenkomst waarop een eenmalig doorschuifrecht van toepassing is, krijgen voorrang op de ingeschrevene op de wachtlijst (op volgorde van leeftijd – het oudste kind heeft voorrang) bij toewijzing van een vrijkomende woonwagenwoning aan de Amberdreef.

De kans is reëel dat er pas op lange termijn doorstroming ontstaat vanuit de patiowoningen naar de woonwagenwoningen aan de Amberdreef. De praktijk is namelijk dat de mutatiegraad van de woonwagenwoningen zeer laag is. Bewoners van de patiowoningen komen daarom ook in aanmerking voor een andere standplaats (waaronder ook nieuw aan te leggen standplaatsen). Hierbij geldt de ingangsdatum van hun huurovereenkomst als inschrijfdatum. Op deze manier hebben de woonwagenbewoners van de patiowoningen ook de kans om op termijn te verhuizen naar een woonwagen. De vrijgekomen patiowoningen komen dan weer beschikbaar voor thuiswonende kinderen in de woonwagenwoningen aan de Amberdreef. Hierdoor blijven de patiowoningen hun functie als 'starterswoning' voor jonge woonwagenbewoners aan de Amberdreef behouden.

8 Communicatie

Als gemeente hechten we aan een goede verstandhouding met de woonwagengewoners. Dit geldt uiteraard voor al onze inwoners. In de basis zou de communicatie tussen gemeente en bewoners voor woonwagenlocaties hetzelfde zijn als voor bewoners van reguliere wijken.

8.1 Communicatie met woonwagengewoners

Tijdens het participatieproces om tot het Omgevingsprogramma woonwagens en standplaatsen te komen, gaven verschillende woonwagengewoners aan dat het voor hen niet duidelijk is waar ze moeten zijn als er aandachtspunten zijn ten aanzien van het onderhoud van woonwagen, standplaats of openbare ruimte op hun woonwagenlocatie. Daarnaast leven er veel vragen over de uitbreiding van het aantal standplaatsen.

Voor woonwagengewoners is het belangrijk dat ze weten bij wie men terecht kan bij eventuele vragen over een onderwerp aangaande nieuwe of bestaande woonwagenlocaties. En dat hun vraag vervolgens ook tijdig door de betreffende organisatie (hetzij gemeente of woningcorporatie) wordt beantwoord.

Vragen / opmerkingen voor de woningcorporatie

Indien woonwagengewoners vragen / opmerkingen hebben over een van onderstaande onderwerpen, kunnen zij hiervoor terecht bij de woningcorporatie:

- Kwaliteit en onderhoud van standplaatsen en woonwagens aan de Amberdreef
- Kwaliteit en onderhoud van de patiowoningen aan de Amberdreef
- Toewijzing van huurstandplaatsen en -woonwagens Amberdreef
- Huurprijzen van standplaatsen, woonwagens en patiowoningen Amberdreef

Het is dan ook de verantwoordelijkheid van de corporatie om vragen en opmerkingen in behandeling te nemen en tijdig te reageren. Daarbij is het belangrijk dat bewoners van de standplaatsen en patiowoningen aan de Amberdreef de mogelijkheid hebben om reparatieverzoeken online door te geven aan de woningcorporatie, zoals ook huurders van stenen woningen dat kunnen doen.

Vragen / opmerkingen voor de gemeente

Indien woonwagengewoners vragen / opmerkingen hebben over een van onderstaande onderwerpen, kunnen zij hiervoor terecht bij de gemeente:

- Kwaliteit en onderhoud van standplaatsen aan de Randweg⁷
- Inschrijven op de wachtlijst
- Toewijzing standplaatsen Randweg
- De uitgifte van nieuwe koopstandplaatsen
- Informatie aangaande eventuele nieuwe locaties voor standplaatsen
- Uitgangspunten van het woonwagenbeleid
- Kwaliteit en onderhoud van openbare ruimte op woonwagenlocaties

Het is dan ook de verantwoordelijkheid van de gemeente om vragen en opmerkingen in behandeling te nemen en tijdig te reageren.

⁷ Als deze standplaatsen in de toekomst worden overgedragen aan een woningcorporatie, zal de betreffende corporatie ook verantwoordelijk worden voor de communicatie rondom deze woonwagenlocatie.

8.2 Communicatie bij aanleg nieuwe woonwagenstandplaatsen

Als er nieuwe standplaatsen aangelegd worden, zal hierover afstemming met de directe omgeving moeten plaatsvinden (bijvoorbeeld andere omwonenden of bedrijven in de buurt). De aanleg van standplaatsen valt onder een verplicht programma omdat het deel uitmaakt van het ruimtelijke ordeningsproces waarin gemeenten verplicht zijn om te zorgen voor voldoende ruimte voor woonwagenstandplaatsen als dat nodig is. Bij een verplicht programma is de overheid wettelijk verplicht om de samenleving te betrekken bij de planvorming en besluitvorming.

9 Uitvoeringsmaatregelen

Op basis van onze beleidsvoornemens hebben we een set van uitvoeringsmaatregelen opgesteld om de huisvestingsopgave voor woonwagengewoners te vervullen:

1. De gemeente inventariseert kansrijke ontwikkellocaties, op basis van de actuele behoefte, waarbij rekening wordt gehouden met beschikbare middelen en planologische mogelijkheden, en er wordt gestreefd naar een wachttijd die vergelijkbaar is met die van een reguliere sociale huurwoning.
2. Er zullen gesprekken worden gevoerd met ontwikkelende partijen (waaronder woningcorporaties) om standplaatsen en woonwagens aan te leggen.
3. De gemeente gaat in gesprek met woningcorporaties over de overname van het eigendom van de standplaatsen aan de Randweg, zodat de verhuur van standplaatsen zoveel mogelijk bij dezelfde organisatie zit.
4. Gemeente en de betrokken woningcorporatie(s) gaan in gesprek over het vormgeven en beheer van één uniforme inschrijfmethode voor woonwagengewoners die op zoek zijn naar een sociale huurstandplaats (inclusief heldere en toegankelijke communicatie daaromtrent).
5. Gemeente formuleert via haar communicatiekanalen duidelijk waar en hoe woonwagengewoners die op zoek zijn naar een koopstandplaats zich kunnen melden.
6. De gemeente past haar huisvestingsverordening aan op basis van de voorgestelde voorrangregels voor woonwagenstandplaatsen, inclusief onderliggende beleidsregels.
7. We monitoren de ontwikkeling van het aanbod aan standplaatsen en het aantal standplaatszoekenden op de wachtlijst. Als na twee jaar blijkt dat het aantal aanmeldingen van standplaatszoekenden van buiten de gemeente sterk is toegenomen, overwegen we alsnog de voorgestelde bindingsvoorwaarde uit de Omgevingsvisie toe te voegen aan de voorwaarden om in aanmerking te komen voor een nieuw aan te leggen standplaats.

Bijlage I: behoefte standplaatsen en woonwagens

Aantal belangstellenden voor een woonwagenstandplaats in Papendrecht

In totaal staan er op dit moment 24 belangstellenden op de wachtlijst voor een woonwagenstandplaats in de gemeente Papendrecht⁸. De achtergrond is echter zeer divers. Een enkeling woont nu al op een van de woonwagenlocaties in Papendrecht (inwonende kinderen), maar de grootste groep bestaat uit familie van de huidige woonwagenbewoners. Vaak heeft men in het verleden zelf ook in een woonwagen gewoond, maar woont men inmiddels in een reguliere woning ('stenen woning'). Omdat zij graag weer in een woonwagen willen wonen, wordt deze groep 'spijtoptanten' genoemd. Vaak woont men nu nog steeds in Papendrecht of heeft men er lang gewoond.

Tabel: Gemeente Papendrecht. Achtergrondkenmerken van mensen met belangstelling voor een woonwagenstandplaats (2024)

Achtergrondkenmerken	Behorend tot doelgroep woonwagenbewoner	Behoefte aan standplaatsen
Inwonende kinderen (18+) op huidige woonwagenlocaties	✓	7
Spijtoptanten (1 ^e /2 ^e graads familie)	✓	14
Woonwagenbewoners woonachtig in patiowoningen Amberdreef	✓	5
Woonwagenfamilie van huidige bewoners, maar geen 1 ^e /2 ^e graads	✗	2
Geen woonwagenachtergrond	✗	3
Totale belangstelling		31
Uitbreidingsopgave		20 tot 25

Bron: Gemeente Papendrecht (2024)

Op basis van deze wachtlijst en onze definitie van de doelgroep woonwagenbewoners is de concrete vraag naar standplaatsen in Papendrecht op dit moment 26 standplaatsen. Daarbij behoren ook de woonwagenbewoners die in de patiowoningen aan de Amberdreef wonen. Bij deze vijf gaat het vooral om een kwalitatieve vraag; een verhuizing vanuit de patiowoning naar een woonwagen. Maar als zij deze stap kunnen zetten, komen de patiowoningen weer beschikbaar voor inwonende, meerderjarige kinderen van de woonwagenbewoners aan de Amberdreef. De patiowoningen vormen zodoende een flexibele schil in de totale voorraad aan woonruimte voor woonwagenbewoners.

Daarnaast zijn er nog enkele belangstellenden die op basis van onze definitie van 'woonwagenbewoner' niet tot de doelgroep behoren. Soms is men wel familie van de huidige woonwagenbewoners, maar niet in de eerste of tweede graad. Daarom hanteren we voor nu voor de uitbreiding van het aantal standplaatsen een bandbreedte van **20 tot 25 standplaatsen**.

Minderjarige kinderen van woonwagenbewoners

Voor het bepalen van de behoefte aan standplaatsen is gekeken naar woonwagenbewoners van 18 jaar of ouder. Op dit moment wonen er zowel op de Amberdreef als Randweg ook minderjarige kinderen. Zij hebben op dit moment geen behoefte aan een eigen standplaats, maar de kans is groot dat op de (middel)lange termijn in ieder geval een deel van deze groep ook behoefte krijgt aan een eigen standplaats

Periode dat men ingeschreven staat op de wachtlijst

De tijd dat men op de wachtlijst staat verschilt logischerwijs per woonwagenbewoner. Wel geldt dat de grootste groep zich al in 2018 (bij de start van deze lijst) heeft gemeld bij de gemeente en daardoor inmiddels ruim zeven jaar op de wachtlijst staat.

⁸ Peildatum: 1 maart 2024.

Hoe groot is de uitbreidingsopgave in Papendrecht?

De inschrijftijd van al deze mensen zit nog binnen de redelijke termijn van acht jaar (uitgaande van de tijd dat men op de wachtlijst staat). In theorie zou (een deel van) deze woonwagenebewoners in de komende jaren nog via vrijkomende bestaande standplaatsen aan een plek geholpen kunnen worden. De praktijk wijst echter uit de standplaatsen een zeer lage mutatiegraad kennen (veel lager dan reguliere sociale huurwoningen). Het is daarom een reëel uitgangspunt om de huidige vraag van 20 tot 25 standplaatsen als uitbreidingsopgave te zien die we de komende jaren willen invullen. Daarom wordt tegelijkertijd met het woonwagenebeleid ook een haalbaarheidsonderzoek uitgevoerd om potentiële locaties voor deze behoefte in kaart te brengen.

Overigens bleek uit het participatieproces rondom het opstellen van het woonwagenebeleid dat niet iedere woonwagenebewoner in Papendrecht bekend was met het bestaan van de wachtlijst. Sommige jongere woonwagenebewoners hebben zich ingeschreven op de reguliere inschrijfflijst van Woonkracht10 in de gedachte dat men hierdoor op de wachtlijst voor een standplaats zou komen. We stellen nu voor om deze opgebouwde inschrijftijd van woonwagenebewoners bij Woonkeus als opgebouwde inschrijftijd voor een woonwagenestandplaats te beschouwen. Voor de bewoners van de patiowoningen geldt de ingangsdatum van hun huurcontract als inschrijffdatum.

Tabel: Gemeente Papendrecht. Tijd dat men op de wachtlijst staat (in jaren)

Wachttijd	< 1 jaar	1 tot 2 jaar	2 tot 3 jaar	3 tot 4 jaar	4 tot 5 jaar	5 tot 6 jaar	> 6 jaar	Totaal
1 ^e / 2 ^e graads familie	3	2	1	4	-	-	11	21
Bewoners patiowoningen	-	-	-	-	-	-	5	5
Geen 1 ^e / 2 ^e graadsfamilie	-	-	-	-	4	-	1	5
Totaal	3	2	1	4	4	0	17	31

Bron: Gemeente Papendrecht (peildatum 1-6-2025)

Kwalitatieve behoefte: bij familie wonen het belangrijkste

In de nadere gesprekken met woonwagenebewoners die een standplaats in Papendrecht zoeken, geeft vrijwel iedereen aan dat er één specifieke wens bovenaan staat: het met de eigen familie bij elkaar wonen. Dit betekent in sommige gevallen ook dat men niet met andere woonwagenefamilies uit Papendrecht op één woonwagene locatie wil wonen.

Het leven in familieverband is voor de woonwagenebewoners zodanig belangrijk dat men zelfs bereid is om, als het echt nodig is, soms wat andere woonwensen (bijvoorbeeld kavelgrootte, een voorkeur om te kopen, etc.) op de tweede plaats te zetten.

Kwalitatieve behoefte: huren of kopen

Met betrekking tot de kwalitatieve behoefte hebben woonwagenebewoners zich vooral uitgesproken over de eigendomsvorm. De meeste belangstellenden hebben een voorkeur voor een huurstandplaats met huurwoonwagen (12 belangstellenden, waarbij een enkeling graag op termijn de optie zou hebben op standplaats en woonwagen te kopen). Een kleiner aantal belangstellenden heeft een voorkeur voor een koopstandplaats met koopwoonwagen. Tenslotte is er nog een enkeling die een combinatie tussen huurstandplaats met eigen woonwagen wenst.

Tabel 9.1: Gemeente Papendrecht. Voorkeur ten aanzien van het huren of kopen van standplaats en woonwagen bij belangstellenden voor een woonwagenstandplaats*

Voorkeur eigendom standplaats en woonwagen	Aantal
Huur standplaats én huurwoonwagen	8
Huur standplaats én huurwoonwagen met optie tot kopen	3
Huur standplaats (optie kopen) én huurwoonwagen (optie kopen)	1
Huur standplaats met eigen woonwagen (koop)	1
Koop standplaats én eigen woonwagen (koop)	2
Geen voorkeur	3
Onbekend	7
Totaal	26

*Belangstellenden met woonwagenachtergrond.

Bron: Gemeente Papendrecht (2025)

Kwalitatieve behoefte: houtskeletbouw of stenen woonwag

De meningen onder woonwagenbewoners zijn verdeeld als het gaat om de voorkeur voor een woonwagen van hout(skeletbouw) of een woonwagen van steen. Beide groepen zijn ongeveer even groot. Daarnaast is er nog een kleine groep woonwagenbewoners die geen uitgesproken voorkeur voor hout of steen heeft. De woonwagenbewoners met een voorkeur voor houtskeletbouw geven aan dat deze bouwvorm voor hen een belangrijk onderdeel is van de tradities van de woonwagencultuur. Een stenen woonwagen past daar niet bij.

Vaak zijn het de wat jongere woonwagenbewoners die woonachtig zijn op de Amberdreef (of daar familie hebben wonen) die een voorkeur hebben voor een stenen woonwagen. Zij zijn vaak al gewend aan deze woonvorm. Daarnaast geven ze als argument aan dat een stenen woonwagen minder onderhoud vergt en dat de mogelijkheden om een hypotheek te verkrijgen aanzienlijk groter zijn bij een stenen woonwagen (onroerend goed) ten opzichte van een woonwagen van houtskeletbouw (vaak roerend goed).

Het zijn ook vaak deze woonwagenbewoners die een patiowoning als eerste stap in hun wooncarrière zouden overwegen. Het gaat dan wel specifiek om de patiowoningen die nu aangrenzend aan de woonwagenlocatie staan en waar men dan naast familieleden kan wonen. Zouden de patiowoningen op een andere plek in Papendrecht staan, dan ziet men dit niet meer als een reële optie. Daarnaast vindt men het belangrijk dat het mogelijk blijft om door te stromen naar de woonwagens aan de Amberdreef, omdat de patiowoningen over slechts twee slaapkamers beschikken (te klein als men een gezin wil stichten).

Kwalitatieve behoefte: wel of geen verdiepingen

Van oudsher hebben woonwagens maar één woonlaag. Toch zijn er in de loop der jaren op verschillende plekken in het land woonwagens (chalets) gekomen met een extra verdieping. Vaak zijn dat relatief ruime woonwagens waar met een extra bouwlaag nog meer woonoppervlak gecreëerd is. Maar een woonwagen met een extra bouwlaag kan mogelijk ook helpen om het ruimtegebruik op de begane grond te beperken (kleiner kaveloppervlak) en toch voldoende woonoppervlak te houden om met een gezin te kunnen wonen.

Voor een deel van de woonwagenbewoners past een woonwagen met verdiepingen niet bij de woonwagencultuur. Dat geldt ook bij de woonwagenbewoners in Papendrecht. Zeker oudere woonwagenbewoners geven aan dat traplopen ook niet wenselijk is met het oog op de verre toekomst, waarbij de fysieke gesteldheid wellicht wat minder wordt.

Met name bij jongere woonwagenbewoners leven minder bezwaren ten opzichte van een woonwagen met bovenverdieping. Zij kennen vaak ook voorbeelden in de regio waarbij er ook met een extra woonlaag een aantrekkelijke woonwagen is gerealiseerd.

Nota van zienswijzen

Omgevingsprogramma woonwagens- en standplaatsen Papendrecht

Reactie 01 – Belanghebbende			
	Zienswijze Omgevingsprogramma woonwagens en standplaatsen	Antwoord op zienswijze	Aanpassing in Omgevingsprogramma
01.1	Kan op pagina 4, hoofdstuk 1, ook aangegeven worden wat de gemeente gedaan heeft aan locatie onderzoek voor 2022?	Wij danken u voor uw reactie/feedback op ons omgevingsprogramma woonwagens en standplaatsen. Dit is ons inziens niet relevant. De bestuursopdracht om te komen tot woonwagenstandplaatsen is vastgesteld in 2023. Dit is het startpunt geweest voor het opgestelde beleid.	De tekst niet aanpassen.
01.2	De zin op pagina 7, hoofdstuk 2, bij 2.1, 1 ^e alinea waarin wordt gesproken over dat Nederland deze verdragen heeft ondertekend. Dit brengt voor Nederland de verplichting mee om voor voldoende standplaatsen te zorgen en om ervoor zorg te dragen dat woonwagenbewoners kunnen leven volgens hun tradities en culturele identiteit' lijkt tegen te spreken met de zin op pagina 8 bij 2.2. 'Het betreft een beleidskader, geen wettelijke regelgeving. Er zitten dan ook geen directe juridische consequenties aan vast'.	Wij danken u voor uw reactie/feedback op ons omgevingsprogramma woonwagens en standplaatsen. Wij hebben uw opmerking zorgvuldig bestudeerd en wij komen tot de conclusie dat beide zinnen elkaar niet tegen spreken. De zin op pagina 7 verwijst naar het Europees Verdrag voor de Rechten van de Mens (EVRM), terwijl de zin op pagina 8 betrekking heeft op het beleidskader van het Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties (BZK). Deze documenten hebben een verschillende juridische status: het EVRM betreft een internationaal verdrag met bindende werking, terwijl het beleidskader een	De tekst niet aanpassen.

		richtinggevend document is zonder directe juridische verplichting. De zinnen spreken elkaar daarom niet tegen, maar verwijzen naar verschillende juridische bronnen met elk hun eigen reikwijdte en betekenis. We constateren daarmee dat de huidige tekst volledig klopt.	
01.3	In hoofdstuk 5, bij 5.1 en hoofdstuk 6, bij 6.1, willen we graag terugzien dat een brandcompartiment van eventueel 4 woonwagens aan elkaar/stapelen of dergelijke geen optie is voor ons. Dit is niet hoe een woonwagen volgens onze cultuur hoort te zijn. We zien dit namelijk bij anderen gemeenten toch nog voorbijkomen dat ze dit wel doen en willen dit graag voor de zekerheid uitsluiten.	Wij danken u voor uw reactie/feedback op ons omgevingsprogramma woonwagens en standplaatsen. Wij hebben uw opmerking zorgvuldig bestudeerd en wij komen tot de conclusie dat het, vanuit het oogpunt van efficiënt ruimtegebruik, in bepaalde situaties nodig kan zijn om – afhankelijk van de ruimtelijke mogelijkheden – een brandcompartiment met vier woonwagens te realiseren. Op deze manier kan de gemeente de beschikbare locatie beter benutten, vooral wanneer uitbreiding op andere locaties niet mogelijk is. Het is nadrukkelijk niet de bedoeling om woonwagens te stapelen. De woonwagens zullen, indien nodig, naast elkaar worden geplaatst.	De tekst als volgt aanpassen: zowel bij 5.1 als 6.1 is beschreven dat 'dergelijke oplossingen vooral aan de orde komen als uitbreiding op andere locaties niet mogelijk is'. Daarnaast is bij paragraaf 5.1 als voetnoot opgenomen dat een eventuele optie waarbij een woonwagen voorzien wordt van meerdere woonlagen niet gaat om het stapelen van meerdere zelfstandige woonwagens.
01.4	In hoofdstuk 5 op pagina 17 staat 'Een locatie moet hier wel enige ruimte voor kunnen bieden, zodat eventuele andere omwonenden (door woonwagenbewoners doorgaans 'burgers' genoemd) hier geen overlast van ervaren. Wij vinden dit discriminerend.	Wij danken u voor uw reactie/feedback op ons omgevingsprogramma woonwagens en standplaatsen. Wij hebben uw opmerking zorgvuldig bestudeerd en wij begrijpen het belang van een zorgvuldige en neutrale woordkeuze en zullen de tekst	In de tekst van het omgevingsprogramma verwijderen we op pagina 17 het zinsdeel 'zodat eventuele andere omwonenden....geen overlast van ervaren' en passen we de zin 'aan de

		aanpassen om onbedoelde interpretaties te voorkomen. Wij zullen de tekst verwijderen.	andere kant....(dus geen afgezonderde locaties) als volgt aan: 'maken woonwagenlocaties onderdeel uit van onze samenleving en woonomgeving'. En verwijderen 'dus geen afzonderlijke locaties'.
01.5	Hoofdstuk 7, pagina 23 bij Toewijzing standplaatsen, punt 3 in overeenstemming brengen met de regels in het toewijzingsbeleid.	Wij danken u voor uw reactie/feedback op ons toewijzingsbeleid woonwagenstandplaatsen en woonwagenwoningen. We hebben ook geconstateerd dat dit deel van de zin per abuis is weggevallen. Wij zullen de tekst hierop aanpassen. Met de aanpassing komt de tekst in het artikel weer overeen met de definitie van het afstammingsbeginsel zoals opgenomen in artikel 1 Begripsbepalingen in het toewijzingsbeleid.	Hoofdstuk 7 punt 3 in het omgevingsprogramma bij 'Toewijzing standplaatsen' als volgt aanpassen: 'De standplaatszoekende die familie heeft wonen of zelf heeft gewoond op de woonwagenlocatie waarop de vrijkomende standplaats, huurwoonwagenwoning of huurpatiowoning gesitueerd is, in volgorde van de datum van inschrijving op de wachtlijst. Hierbij is het afstammingsbeginsel van toepassing'.
01.6	Hoofdstuk 7, pagina 24, punt 2 "Toewijzing nieuwe standplaatsen' in overeenstemming brengen met de regels in het toewijzingsbeleid.	Wij danken u voor uw reactie/feedback op ons toewijzingsbeleid woonwagenstandplaatsen en woonwagenwoningen. We hebben ook geconstateerd dat dit deel van de zin per abuis is weggevallen. Wij zullen de tekst hierop aanpassen. Met de aanpassing komt de tekst in het artikel weer overeen met de definitie van het afstammingsbeginsel zoals opgenomen in artikel 1 Begripsbepalingen in het toewijzingsbeleid.	Hoofdstuk 7, pagina 24 punt 2 in het omgevingsprogramma bij 'Toewijzing nieuwe standplaatsen' als volgt aanpassen: 'De standplaatszoekende die familie heeft wonen of zelf heeft gewoond op een bestaande woonwagenlocatie in Papendrecht, in volgorde van de datum van inschrijving op de wachtlijst. Hierbij is het afstammingsbeginsel van toepassing'.

01.7	In bijlage 1 op pagina 28 helemaal onderaan staat 'ruim 5 jaar op de wachtlijst', maar als je telt vanaf 2018 is dat inmiddels 7 jaar.	Wij danken u voor uw reactie/feedback op ons omgevingsprogramma. We hebben het uitgezocht en we komen tot de conclusie dat er helaas een fout in geslopen is. De wachttijd is inderdaad inmiddels 7 jaar.	De tekst in de laatste alinea op pagina 28 aanpassen in 'en daardoor inmiddels ruim 7 jaar op de wachtlijst staat'.
01.8	In bijlage 1 op pagina 29 staat dat dat we niet met andere woonwagenfamilies uit Papendrecht op één woonwagenlocatie willen wonen. Dit hebben we niet aangegeven.	Wij danken u voor uw reactie/feedback op ons omgevingsprogramma. In de tekst staat 'in de meeste gevallen' en er staat niet dat er helemaal geen woonwagenfamilies op één woonwagenlocatie willen wonen. Om de tekst meer in lijn te brengen met de werkelijkheid zullen we de tekst nuanceren.	De tekst op pagina 29 aanpassen. Het zinsdeel 'in de meeste gevallen' wijzigen in 'in sommige gevallen'.
01.9	We herkennen ons niet in de tabel op pagina 29, in bijlage 1. Het aantal van wachtenden >6 jaar klopt niet.	Wij danken u voor uw reactie/feedback op ons omgevingsprogramma. We hebben de tabel nader bestudeerd en we komen tot de conclusie dat er helaas een fout in geslopen is. Het aantal wachtenden >6 jaar is inderdaad groter dan 2.	De tabel op pagina 29 wordt aangepast naar de goede wachttijden incl. peildatum. Het aantal wachtenden >6 jaar komt dan uit op 17.
Nr. 02	Ambtshalve technische wijziging		
	Omgevingsprogramma woonwagens en standplaatsen	Antwoord op zienswijze	Aanpassing in Omgevingsprogramma
02.1	De Inleiding op pagina 1, bij 1.2 is niet actueel.	De opsomming in de Inleiding wordt aangevuld met informatie over de actuele stand van zaken rondom de	De Inleiding op pagina 1, bij 1.2 wordt aangevuld met de volgende bullets:

		totstandkoming van het omgevingsprogramma.	• Tijdens het opstellen van het Omgevingsprogramma zijn de ontwikkellocaties onderzocht. • Op 8 mei jl. is de gemeenteraad tijdens een beeldvormende vergadering geïnformeerd over het concept omgevingsprogramma en de mogelijke ontwikkellocaties. De gemeenteraad wordt in het najaar van 2025 verder geïnformeerd over de ontwikkellocaties. • Op 16 mei 2025 is het concept omgevingsprogramma woonwagens en standplaatsen ter inzage gelegd voor een periode van 6 weken. • De inspraakprocedure is aangekondigd via de Gemeentepagina en in de lokale krant. Daarnaast zijn alle mogelijke belanghebbenden die in beeld zijn bij de gemeente per e-mail geïnformeerd over de terinzagelegging. Ook Woonkracht10 is actief op de hoogte gebracht van het conceptbeleid en heeft eveneens de gelegenheid gekregen om een zienswijze in te dienen. Op deze manier is geborgd dat ook vanuit het perspectief van de corporatie
--	--	---	--

			belangrijke aandachtspunten konden worden ingebracht. Tijdens de inspraakperiode konden belanghebbenden hun zienswijze zowel schriftelijk als mondeling indienen. Ook kregen zij vooraf de mogelijkheid om vragen te stellen - van deze gelegenheid is gebruikgemaakt.
02.2	De tekst bij hoofdstuk 3, alinea 'WachtlIJst' is niet actueel.	In de tekst staat dat de lijst tot op heden enkel gefunctioneerd heeft om de behoeften aan standplaatsen inzichtelijk te hebben (dus niet als leidraad om vrijkomende standplaatsen toe te wijzen). Nu het college ook voorgesteld wordt om toewijzingsbeleid voor standplaatsen en woonwagenwoningen vast te stellen, kan de tekst aangepast worden.	De volgende zin toevoegen: 'Echter, nu het college toewijzingsbeleid voor woonwagenstandplaatsen en woonwagenwoningen heeft opgesteld zal de wachtlijst gaan fungeren als leidraad bij het toewijzen van standplaatsen'.
02.3	In hoofdstuk 7 bij Toewijzing standplaatsen, punt 3 is het lidwoord bij 'woonwagenlocatie' niet correct geschreven.	Dit is inderdaad niet correct. Er staat 'het woonwagenlocatie' dit moet zijn 'de woonwagenlocatie'.	Lidwoord wijzigen in 'de'.
02.4	In hoofdstuk 7 bij Toewijzing <u>nieuwe</u> standplaatsen, pagina 23, loopt de zin bij de 2 ^e bullet niet goed.	De zin loopt inderdaad niet goed. De zin moet aansluiten bij de tekst in hoofdstuk 7 Toewijzen standplaatsen, 3 ^e bullet. We hebben ook geconstateerd dat een deel van de zin per abuis is weggefallen. Wij zullen de tekst hierop aanpassen. Met de aanpassing komt de tekst in het artikel weer overeen met de definitie van het afstammingsbeginsel zoals opgenomen in artikel 1	In de tekst bij hoofdstuk 7 in het omgevingsprogramma bij 'Toewijzing nieuwe standplaatsen', 2 ^e bullet toevoegen: 'of zelf heeft gewoond'. En weghalen het zinsdeel 'een hoofdbewoner op een bestaande woonwagenlocatie in de gemeente'. De zin wordt dan als volgt: Standplaatszoekende die familie heeft wonen of zelf heeft gewoond op een van de bestaande woonwagenlocaties in Papendrecht, in volgorde van de

		Begripsbepalingen in het toewijzingsbeleid.	datum van inschrijving op de wachtlijst. Hierbij is het afstammingsbeginsel van toepassing.
02.5	In hoofdstuk 7, pagina 24, alinea Aanvullende voorrangsbepaling Amberdreef. Artikel 4 betreft een aanvullende voorrangsbepaling voor de Amberdreef. Wij vinden dit niet eerlijk omdat 3 bewoners van de patiowoningen volgens ons geen familie zijn van de Amberdreef.	Deze alinea komt nu niet overeen met de voorgestelde tekstuele wijziging zoals opgenomen in het Toewijzingsbeleid. De voorrangsregeling is in het toewijzingsbeleid opgenomen vanwege een civielrechtelijke afspraak die is vastgelegd met een aantal bewoners van de patiowoningen en Woonkracht10. Met een dergelijke civielrechtelijke afspraak dienen wij rekening te houden. De voorrangsregeling heeft echter enkel betrekking op het vrijkomen van een woonwagenwoning. In het ter inzage gelegde beleid hebben wij deze voorrangsregeling verruimd naar ook vrijkomende of nieuwe standplaatsen. Dit is achteraf onjuist. We hebben het beleid nu zodanig gewijzigd dat de voorrangsregeling enkel betrekking heeft op het vrijkomen van bestaande woonwagenwoningen. In het geval dat een standplaats wordt aangelegd, dan geldt het algemene toewijzingsbeleid (en dus niet de voorrangsregeling).	De alinea aanpassen zodat hij overeenkomt met artikel 4 Aanvullende voorrangsbepaling Amberdreef. De alinea wordt dan als volgt: 'Hoofdbewoners van de patiowoningen aan de Amberdreef die in het bezit zijn van een huurovereenkomst waarop een eenmalig doorschuifrecht van toepassing is, krijgen voorrang op de ingeschrevene op de wachtlijst (op volgorde van leeftijd – het oudste kind heeft voorrang) bij toewijzing van een vrijkomende woonwagenwoning aan de Amberdreef'.
02.6	In hoofdstuk 8 staat dat de woonwagenbewoners zich kunnen melden bij de corporatie als ze vragen hebben over inschrijving (op de wachtlijst) en toewijzing van huurstandplaatsen en huurwoonwagens.	Dit klopt niet. Bewoners moeten zich bij de gemeente melden voor inschrijving op de wachtlijst. De toewijzing voor de woonwagenwoningen en de patiowoningen aan de Amberdreef verloopt wel via Woonkracht10, waarbij uitgegaan wordt van het gemeentelijke	In de tekst op pagina 25 van het omgevingsprogramma zullen we dit corrigeren. We zullen vermelden dat bewoners zich in kunnen schrijven op de wachtlijst bij de gemeente. De toewijzing voor de woonwagenwoningen en de

		toewijzingsbeleid. De toewijzing van de gemeentelijke standplaatsen aan de Randweg verloopt via de gemeente.	patiowoningen verloopt via Woonkracht10 (want in eigendom van Woonkracht10). De toewijzing van de huurstandplaatsen verloopt via de gemeente (want in eigendom van de gemeente).
02.7	In hoofdstuk 8 staat dat de woonwagenbewoners zich kunnen melden bij de woningcorporatie voor informatie over huurprijzen van standplaatsen, woonwagens en patiowoningen.	Dit klopt niet. Bewoners moeten zich voor de huurprijzen van de woonwagenwoningen en de patiowoningen aan de Amberdreef melden bij Woonkracht10. Voor wat betreft de huurprijzen van de standplaatsen aan de Randweg moeten bewoners zich melden bij de gemeente (want in eigendom van gemeente).	In de tekst op pagina 25 van het omgevingsprogramma zullen we dit corrigeren. We zullen vermelden dat bewoners zich voor informatie over de huurprijzen voor de woonwagenwoningen en de patiowoningen aan de Amberdreef kunnen richten tot de woningcorporatie. Voor informatie over de huurstandplaatsen kan men contact opnemen met de gemeente (want in eigendom van de gemeente).
02.8	Op pagina 27 hoofdstuk 9 Uitvoeringsmaatregelen bij de 1 ^e bullet staat: 'De gemeente inventariseert kansrijke locaties om in de komende jaren standplaatsen te ontwikkelen, conform de huidige behoefte'.	Dit is niet geheel correct. De gemeente is niet de partij om standplaatsen te ontwikkelen, de gemeente inventariseert alleen kansrijke ontwikkellocaties. Het daadwerkelijk ontwikkelen van sociale huur standplaatsen voor woonwagens is een taak voor de woningcorporatie. Bij standplaatsen die te koop worden aangeboden, zal een ontwikkelaar de aangewezen partij zijn om dit te realiseren.	De zin op pagina 27 bij hoofdstuk 9 Uitvoeringsmaatregelen: 'De gemeente inventariseert kansrijke locaties om in de komende jaren standplaatsen te ontwikkelen, conform de huidige behoefte', wijzigen in: 'De gemeente inventariseert kansrijke ontwikkellocaties, op basis van de actuele behoefte, waarbij rekening wordt gehouden met beschikbare middelen en planologische mogelijkheden, en er wordt gestreefd naar een wachttijd die vergelijkbaar is met die van een reguliere sociale huurwoning.

			Vervolgens de 2 ^e bullit beginnen met: 'Er', weghalen: 'Daarna'.
--	--	--	--