



Den Haag

Nota

Haags Woonwagenbeleid 2024

Inhoud

Voorwoord	3
1. Inleiding	4
1.1 Aanleiding	4
Leeswijzer	4
Context intern beleid	4
1.2 Geschiedenis woonwagenbeleid in Nederland en Den Haag tot 2014	5
1.3 Een nieuw hoofdstuk in woonwagenbeleid: het mensenrechtelijk kader	6
2. Huidige situatie	8
2.1 Beschrijving huidige woonwagenlocaties	8
2.2 Inventarisatie woonbehoefte	9
3. Nieuw beleid gemeente Den Haag	12
3.1 Hoe is dit beleid tot stand gekomen?	12
3.1.1 Uitgangspunten voor nieuw beleid gebaseerd op het BZK-beleidskader	12
3.1.2 Definities	13
3.1.3 Participatieproces met woonwagenbewoners	13
3.2 Uitbreiding standplaatsen en woonruimte op bestaande locaties en nieuwe locaties	14
3.2.1 Horizontaal uitbreiden: realisatie nieuwe standplaatsen op bestaande en nieuwe locaties	14
3.2.2 Verticaal uitbreiden: meer mogelijkheden in het bouwvolume van woonwagens	15
3.2.3 Wijziging bestemmingsplan/omgevingsplan	16
3.2.4 Innovatieve oplossingen voor toekomstbestendige woonwagens en ruimtegebruik	16
3.2.5 Samengevat, de subdoelen	16
3.3 Voldoende variatie aanbod in woonwagens en standplaatsen	17
3.3.1 Huurstandplaatsen en huurwoonwagens	18
3.3.2 Huurstandplaatsen en koopwoonwagens (voortzetting huidige situatie)	18
3.3.3 Erfpacht/koop standplaatsen en koopwoonwagens	18
3.3.4 Verantwoordelijkheden gemeente en corporaties	20
3.4 Toewijzing woonwagenstandplaatsen	20
3.4.1 Toewijzing van een bestaande huurstandplaats op een bestaande locatie	21
3.4.2 Toewijzing van een nieuwe standplaats op een bestaande locatie (uitbreiding)	22
3.4.3 Toewijzing van een nieuwe standplaats op een nieuwe locatie	22
3.4.4 Actualisatie 'wachtlister'	23
3.4.5 Huisvestingswet en Huisvestingsverordening	23
3.5 Interne en externe samenwerking	23
3.5.1 Participatie woonwagenbewoners en omwonenden	24
3.5.2 Samenwerking met woningcorporaties en beheerorganisatie(s) in Den Haag	24
3.5.3 Samenwerking met de regio, het Rijk en kennisorganisaties	25
3.6 Aandacht voor leefbaarheid en welzijn	25
3.6.1 Contact met de gemeente	25
3.6.2 Leefbaarheid	25
3.6.3 Schoon, heel en veilig	26
3.6.4 Discriminatie en sociale inclusie	26
4. Uitvoering van deze beleidsnota	27
5. Financiële paragraaf	29

Voorwoord

Waar je woont. Hoe je woont. Met wie je woont... Voor vrijwel alle mensen zijn die drie dingen verweven met hun identiteit. Roma, Sinti en woonwagengemeenschappen stellen dat deze verwevenheid bij hen nog veel sterker is. Hun behoefte om in en om hun woonwagens in familieverband te leven, vormt een onlosmakelijk deel van hun cultuur.

Voor op die manier wonen in familieverband is te lang geen oog geweest. Noch passend beleid vanuit het Rijk en de gemeente. De afgelopen jaren is daar een kentering in gekomen. Een uitspraak van het Europese Hof voor de Rechten van de Mens vormde daarvoor de eerste aanzet. Sindsdien is van veel meer kanten aangedrongen op gedegen woonwagengemeenschap, terwijl het maatschappelijk bewustzijn hierover eveneens is gegroeid. Ook in onze stad.

Het door de gemeente gevoerde uitsterfbeleid heeft grote impact gehad op de woonwagengemeenschap. Bewoners kwalificeren het beëindigen van de locatie Escamplaan als een traumatische ervaring die tot op de dag van vandaag invloed heeft op de levens van betrokkenen. Het is daarom extra belangrijk om definitief te breken met dat verleden en gezamenlijk onze schouders te zetten onder het toevoegen van standplaatsen, het terugdringen van de wachtlijst en het herwaarderen van het leven in familieverband. Samen met de bewoners zoeken we daarnaast naar een gepaste manier om namens het college en de gemeenteraad de Haagse woonwagengemeenschappen excuus aan te bieden voor het gevoerde beleid en het leed dat hen daarmee is aangedaan.

Op dit moment is er in Den Haag nog altijd een groot gebrek aan woonwagengemeenschappen. Met te veel mensen leven in één woonwagen is daarvan een schrijnend gevolg. Ook hebben veel woonwagengemeenschappen van wie de standplaats in het verleden verdween of uitbleef, zich noodgedwongen gevestigd in een reguliere woning.

De gemeente wil deze ongewenste situaties aanpakken, in blijvende samenspraak. Dat is het uitgangspunt van het hier voorgestelde beleid en inmiddels ook al deels praktisch. Persoonlijke gesprekken met bewoners van vrijwel alle huidige woonwagengemeenschappen in Den Haag hebben de afgelopen tijd bijgedragen aan langzaam groeiend vertrouwen.

Een spoedige uitbreiding van het aantal standplaatsen is de belangrijkste sleutel om dat vertrouwen verder te vergroten. Belangrijke concrete stappen zijn de aangekondigde nieuwe woonwagengemeenschap aan de Henri Faasdreef en de uitbreiding van het aantal standplaatsen op Isabellaland. Meer zijn nodig om het woonwagengemeenschap in Den Haag de plek te geven die het toekomt, ook op het gebied van welzijn, leefbaarheid en wachtlijstbeheer. Daar werken we hard aan.

Naar andere geschikte woonwagengemeenschappen en uitbreidingsmogelijkheden zijn we intussen voortvarend op zoek. Een pittige opgave in de dichtst bebouwde stad van ons land, maar ook een opgave waarmee we haast moeten maken. Deze nota legt de beleidsmatige basis om door te kunnen pakken.

Martijn Balster

Wethouder Volkshuisvesting, Welzijn, Wijken en Zuidwest

1. Inleiding

1.1 Aanleiding

Het 'Beleidskader gemeentelijk woonwagen- en standplaatsenbeleid' (ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties (BZK), 2018) roept gemeentes op om woonwagenbeleid vorm te geven dat recht doet aan de culturele identiteit van woonwagbewoners. Dit na jaren waarin er weinig aandacht was voor het leven in woonwagens na de afschaffing van de Woonwagenwet in 1999. Diverse rechtelijke uitspraken de afgelopen jaren nopen tot nieuw beleid in overeenstemming met het mensenrechtelijk kader (zoals beschreven in het beleidskader van BZK) waarin samenleven in familieverband, ruimte geven aan de culturele identiteit en uitbreiding van standplaatsen centraal staat. Een vastgesteld woonwagenbeleid schept helderheid en zekerheid voor de betrokken woonwagbewoners, omwonenden en samenwerkingspartners zoals woningcorporaties en beheerorganisaties.

Leeswijzer

Deze beleidsnota schetst eerst de geschiedenis van het woonwagenbeleid in Nederland en Den Haag en het mensenrechtelijk kader (hoofdstuk 1). Vervolgens gaat het in op de huidige situatie (hoofdstuk 2) en de richting die we met het nieuwe beleid de komende jaren voor ons zien (hoofdstuk 3). De nota sluit af met een actiepuntenlijst (hoofdstuk 4) en financiële paragraaf (hoofdstuk 5).

Context intern beleid

In de Woonvisie 2017-2030 (RIS296833) is het standplaatsenbeleid opgenomen. Daarin werd ingezet op een uitbreiding van woonwagenstandplaatsen op of aanliggend aan de bestaande locaties. Woonwagenbeleid is ook in de Woonagenda 2020-2023 'Haags samen wonen' (RIS305711) opgenomen. Hierin is aangegeven dat de gemeente afstand nam van het 'uitsterf-beleid' en in de periode 2020-2023 zich richtte op een uitbreiding van het aantal standplaatsen op kleine schaal. Daarbij is in eerste instantie gekeken naar uitbreiding op bestaande locaties. Daarnaast is gezocht naar nieuwe locaties, waar nodig in overleg met de regio. Dit is bevestigd in het coalitieakkoord 2023-2026 (Haags Akkoord RIS316672).

Deze eerdere beleidsvoornemens hebben tot de volgende resultaten geleid:

- Woonbehoefte onderzoek in 2020 (zie RIS307739, Bijlage 1 en hoofdstuk 2.3)
- Locatiestudie naar uitbreidingmogelijkheden op bestaande locaties en nieuwe locaties in 2021 (zie RIS311557)
- Aanschaf van 4 huurwoonwagens voor schrijnende gevallen, aangekocht en verhuurd door de gemeente Den Haag in 2021 (zie RIS309913)

Voorliggende beleidsnota vervangt het beleid uit de eerder genoemde woonvisie en woonagenda. Parallel aan deze beleidsnota wordt een nieuwe woonvisie opgesteld (met de beoogde vaststelling in het najaar van 2024). Deze beleidsnota zal daar een onderdeel van zijn.

1.2 Geschiedenis woonwagengebeleid in Nederland en Den Haag tot 2014

Aandacht van de overheid voor woonwagengebewoners kent een decennialange en bewogen geschiedenis. Enerzijds door steeds veranderende beleidsperspectieven door de jaren heen. Anderzijds door verzet ertegen vanuit de samenleving, van woonwagengebewoners zelf en deels door een inconsequente uitvoering van beleid.

Begin twintigste eeuw werden in Den Haag voor het eerst een tiental woonwagens gevestigd nabij de Waldorpstraat en Laakhaven. Dit aantal nam jaarlijks toe, ook landelijk. Met de eerste “Wet op Woonwagens en Woonschepen” van 1918 werden gemeentes verplicht tot het aanwijzen en inrichten van standplaatsen. In Den Haag werd in 1920 een eerste (tijdelijk) terrein hiervoor ingericht bij de Binckhorstlaan tussen de spoorlijn en het PTT-gebouw. Later volgden terreinen aan de Slachthuisakade en de Lozerlaan. De wet was vooral bedoeld om de gevestigde samenleving tegen woonwagengebewoners te beschermen.

Na de Tweede Wereldoorlog verschoof het accent van beheersen naar meer aandacht en zorg voor woonwagengebewoners. Dit was erop gericht om woonwagengebewoners uit hun maatschappelijke achterstand te verheffen. De centrale lijn was een gerichte ‘concentratie’ van woonwagengebewoners op ruim vijftig regionale ‘woonwagencentra’ met relatief goede standplaatsen, woonwagens, sanitaire- en nutsvoorzieningen en eigen maatschappelijke voorzieningen (school, buurthuis, wijkverpleegkundige, etc.). Voor Den Haag betrof dit grote locaties aan de Leyweg, Escampiaan en Viaductweg. Het merendeel van de centra in het land werd echter op flinke afstand van reguliere woonwijken gesitueerd. De concentratie van woonwagengebewoners in grootschalige centra en het einde van het nomadische bestaan werd in 1968 geformaliseerd in de Woonwagengewet.

Het concentratiebeleid werd geen succes, onder meer door een te krappe inpassing van het aantal benodigde standplaatsen en de meer geïsoleerde ligging van veel locaties. Midden jaren zeventig werd daarom gebroken met het concentratiebeleid en werd ingezet op deconcentratie: grote centra werden opgeheven of verkleind en er kwamen kleinere centra, dicht in de buurt van reguliere woonwijken (deconcentratie). Daarnaast werden de categoriale voorzieningen afgebouwd (normalisatie) en werd het beleid gefaseerd overgedragen aan gemeentes (decentralisatie). In de daaropvolgende jaren werden in Den Haag meerdere kleinere locaties ontwikkeld. Tegelijkertijd zag het nieuwe normalisatiebeleid toe op de maatschappelijke integratie van woonwagengebewoners. In 1987 besloot de gemeenteraad tot de realisatie van kleinere woonwagencentra op vier nieuwe locaties. Door protesten vanuit de samenleving en van woonwagengebewoners duurde het nog tot 1993 alvorens nieuwe locaties werden ontwikkeld aan de Guntersteinweg, Lozerlaan/Erasmusweg, Schapenatjesduin en de Energiestraat. In 1996-1997 werd de locatie Viaductweg gerenoveerd en verkleind, opgeleverd.

Op 1 maart 1999 werd de Woonwagengewet ingetrokken. De rol van het Rijk en de provincies binnen het woonwagengebeleid verviel daarmee. De afschaffing van de wet was het slotstuk van de zogenoemde ‘normalisatie’ van het woonwagengebeleid, namelijk de integratie van het woonwagengebeleid in het reguliere (volkshuisvestings-)beleid. Woonwagens werden – naast woningen – in de Woningwet en Huisvestingswet opgenomen als een erkende woonvorm. Woonwagengebewoners werden niet langer beschouwd als aparte huisvestingsdoelgroep en bijzondere rechten vervielen, waaronder het recht op een standplaats

en het afstammingsbeginsel¹. Het aantal standplaatsen in Nederland verminderde daarna sterk van ca. 9.600 standplaatsen in 2000 tot ca. 8.300 standplaatsen in 2008 (Reuver, 2009), doordat veel gemeenten destijds een uitsterfbeleid² volgden. Anticiperend op het veranderende rijksbeleid stelde de gemeente Den Haag beleid vast in de vorm van de Nota 'Woonwagengebeleid' in 1987 en de nota 'Wonen op wielen in beweging' in 1997 (RIS19975). Leidende principes waren "normalisatie en deconcentratie". In het bijbehorende actieplan werden zowel fysieke maatregelen betreffende de aanleg of modernisering van locaties opgenomen, als ook flankerend beleid gericht op het verbeteren van kansen op werkgelegenheid en onderwijs voor de doelgroep. In de periode 1999-2002 is de grote woonwagenlocatie aan de Leyweg ontmanteld en zijn de standplaatsgerechtigden van de Leyweg verhuisd naar locaties aan de Viaductweg, Henricuskade, Jan Hanlostraat en Tom Mandersstraat. In 2008 is de laatste grote woonwagenlocatie aan de Escampaan ontmanteld zonder dat er een evenredig aantal compenserende standplaatsen ter vervanging is bijgekomen op andere locaties. Een deel van de bewoners van de Escampaan is vervolgens naar een reguliere nieuwbouwwoning verhuisd binnen hetzelfde stadsdeel. Dit paste in het nieuwe Haagse beleid uit 2006 om geen nieuwe woonwagencentra te ontwikkelen en het aantal standplaatsen geleidelijk te verminderen, op termijn van ruim 300 destijds, naar circa 250 (RIS137449).

1.3 Een nieuw hoofdstuk in woonwagengebeleid: het mensenrechtelijk kader

Een kantelpunt ontstond in de jaren na 2014. In die periode verschenen er diverse rechtelijke uitspraken en rapporten over de onrechtmatigheid van het uitsterfbeleid. Uitsterfbeleid levert direct onderscheid, het treft alleen woonwagengebewoners en is in die zin discriminerend.

Woonwagengebewoners hebben een eigen culturele identiteit. In 2014 is de woonwagencultuur door het Nederlands Centrum voor Volkcultuur en Immaterieel Erfgoed aangewezen als immaterieel erfgoed en op de Unesco-lijst van Immaterieel Cultureel Erfgoed geplaatst. In de laatste circa vijftien jaar is de bescherming van deze culturele identiteit vastgelegd in verschillende internationale verdragen, die door Nederland zijn ondertekend. Dit brengt de verplichting mee om voor voldoende standplaatsen te zorgen en om ervoor zorg te dragen dat woonwagengebewoners kunnen leven volgens hun tradities en culturele identiteit.³

In mei 2017 verscheen het rapport 'Woonwagengebewoner zoekt standplaats' van de Nationale Ombudsman, in feite een aanklacht tegen de Rijksoverheid: het geïntroduceerde 'uitsterfbeleid' moet van de baan en gemeenten moeten weer nieuwe standplaatsen gaan aanleggen die voorzien in de woonbehoefte van woonwagengebewoners. Het gelijkheidsbeginsel betekent niet alleen dat gelijke gevallen gelijk moeten worden behandeld, maar ook dat ongelijke gevallen ongelijk moeten worden behandeld. Het gaat hierbij om het aspect dat woonwagengebewoning en het leven in familieverband gefaciliteerd wordt.

In maart 2018 volgde het advies van het College van de Rechten van de Mens (CRvM). Het CRvM stelt dat het leven in een woonwagen een essentieel onderdeel is van de woonwagencultuur; een cultuur die door mensenrechten wordt beschermd en als beschermd immaterieel erfgoed is erkend. Het Rijk, lokale overheden en woningcorporaties zijn verplicht om de cultuur van woonwagengebewoners te beschermen en

1. Bepaling uit de Woonwagenwet: het beginsel dat een standplaats of woonwagen die vrijkomt enkel weer beschikbaar komt voor mensen die afstammen van oude woonwagengebewoners.

2. Uitsterfbeleid is gericht op het verkleinen van een woonwagenlocatie door middel van het niet opnieuw verhuren van standplaatsen nadat deze leeg komen te staan door de eindiging van een huurovereenkomst.

3. Woonwagengebewoner zoekt standplaats, rapport 2017/060 van de Nationale ombudsman

te faciliteren. Gemeenten moeten daarom bij het huisvestingsbeleid rekening houden met woonbehoeften van woonwagenebewoners.

Het oude woonwagenebeleid met aspecten als 'normalisatie' en 'uitsterfbeleid' is na deze cruciale internationale, Europese en nationale mensenrechtelijke uitspraken en ontwikkelingen onhoudbaar gebleken. Als reactie hierop verscheen, zoals hierboven al gemeld, op 12 juli 2018 het 'Beleidskader gemeentelijk woonwagene- en standplaatsenbeleid' van BZK. Hierin wordt aangegeven dat gemeenten in samenwerking met de corporatie(s) nieuwe standplaatsen moeten aanleggen conform de inventarisatie van de woonbehoefte onder huidige woonwagenebewoners en voormalige woonwagenebewoners die in het verleden gedwongen hebben moeten verhuizen naar een reguliere woning die willen terugkeren naar een woonwagene⁴ om het leven in familieverband mogelijk te maken. De eventuele uitbreiding van standplaatsen moet worden opgenomen in de gemeentelijke Woonvisie en in de Prestatieafspraken tussen gemeente, corporatie(s) en huurdersorganisaties. Een woningzoekende woonwagenebewoner die dit wenst, dient binnen redelijke termijn kans te maken op een standplaats.

In december 2020 gaf het CRvDM een oordeel in een procedure tegen de gemeente Den Haag. (RIS307739, Bijlage 3, Oordeel 2020-108). Het CRvDM oordeelt dat de gemeente het nieuwe woonwagenebeleid vanaf juli 2018 niet voldoende vorm heeft gegeven: er zijn onvoldoende standplaatsen bijgekomen en de wachttijd voor een standplaats is veel langer dan bij een sociale huurwoning (volgens de meest recente schatting, SVH jaarmonitor 2022, afgerond 6 jaar voor een sociale huurwoning). Dit leidt naar het oordeel van het CRvDM tot een verboden onderscheid op grond van ras.

4 Deze groep wordt in het vervolg van deze nota 'Voormalig Woonwagenebewoners' genoemd

2. Huidige situatie

2.1 Beschrijving huidige woonwagenlocaties

In de gemeente Den Haag zijn momenteel 233 standplaatsen verdeeld over 11 verschillende woonwagenlocaties en een aantal snipperlocaties met in totaal 8 standplaatsen. Het aantal standplaatsen is sinds 2009 gelijk gebleven. Van de huidige woonwagenlocaties zijn er drie in gemeentelijk bezit en de overige acht in bezit van een drietal woningcorporaties (t.w. Haag Wonen, Staedion en WoonInvest).

Tot voor kort waren alle woonwagens, op één na, eigendom van de bewoners zelf. Met de recente aankoop van vier nieuwe huurwoonwagens door de gemeente, zijn er momenteel vier sociale huurwoonwagens. De aanschaf van deze woonwagens was nodig om tegemoet te komen aan schrijnende woonsituaties (RIS309913). Het realiseren en exploiteren van woningen is echter geen kerntaak van de gemeente. Conform de wettelijke taak van de woningcorporaties streven we naar een overname van deze sociale huurwoonwagens door de woningcorporaties.

Het beheer over alle woonwagenlocaties wordt momenteel voor zowel de gemeentelijke locaties als die van corporaties uitgevoerd door de firma Nijbod. Na een aanbestedingsprocedure is in 2022 tussen de gemeente Den Haag en de firma Nijbod een nieuw contract gesloten voor het beheer. Het beleid is erop gericht dat de drie overgebleven gemeentelijke woonwagenlocaties door de woningcorporaties worden overgenomen. De overdracht van de gemeentelijke locaties wordt opgenomen in de prestatieafspraken met de woningcorporaties. In het schema hieronder (figuur 1 en tabel 1) volgt een overzicht van de verschillende locaties, het aantal (huur) standplaatsen en de verschillende eigenaren van de woonwagenlocaties.

Figuur 1 Woonwagenlocaties in Den Haag



Tabel 1 Overzicht standplaatsen en eigenaar per woonwagenlocatie

Adres	Aantal (huur) standplaatsen	Eigenaar van locatie
1. Energiestraat	10	Haag Wonen
2. Erasmusweg	18	Haag Wonen
3. Isabellaland	18	Haag Wonen
4. Strijpkade	5	Haag Wonen
5. Guntersteinweg	15	Staedion
6. Schapenatjesduin	18	Staedion
7. Viaductweg	37	Staedion
8. Bob Oosthoeklaan	5	WoonInvest
9. Henricuskade	34	Gemeente Den Haag (CVDH)
10. Jan Hanlostraat	35	Gemeente Den Haag (CVDH)
11. Tom Mandersstraat	38	Gemeente Den Haag (CVDH)
Snipperlocaties	8	Verspreid over grondgebied Den Haag
Totaal	233 + 8 op snipperlocaties	

Bestemmingsplan Woonwagenlocaties 2009

Vooralsnog geldt het huidige bestemmingsplan 'Woonwagenlocaties 2009'. In Den Haag vallen 10 van de 11 woonwagenlocaties onder dit bestemmingsplan. Hierin zijn de standplaatsen nauwkeurig ingemeten en bestemd. Daarnaast is er een apart bestemmingsplan voor de woonwagenlocatie Strijpkade en is er geen planologische bestemming voor de 'snipperlocaties'.

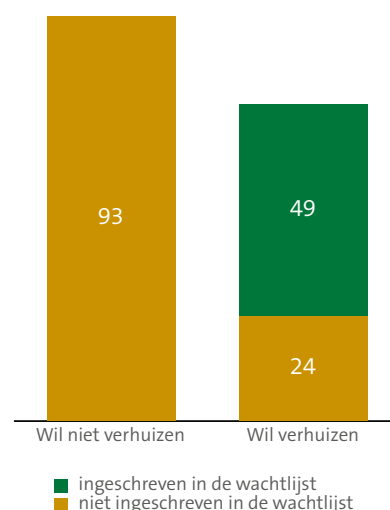
In deze bestemmingsplannen zijn geen afwijkingsmogelijkheden opgenomen. Deze bieden daarmee geen juridische mogelijkheden voor de uitbreiding van het aantal standplaatsen om invulling te geven aan de voorliggende Nota Haags woonwagenbeleid 2024. Om uitvoering te geven aan de voorliggende Nota Haags Woonwagenbeleid 2024 is een aanpassing van het bestemmingsplan noodzakelijk (sinds 1 januari 2024 aanpassing van het omgevingsplan).

2.2 Inventarisatie woonbehoefte

Om de woonbehoefte van woonwagenbewoners in kaart te brengen is er in 2020 een woonbehoefteonderzoek uitgevoerd door adviesbureau Be Flex (RIS307739, Bijlage 1, rapportage 'Uitkomsten inventarisatie woonbehoefte woonwagenstandplaatsen 2020').

In totaal zijn 179 bewoners geïnterviewd, waarvan 166 woonachtig in Den Haag. De interviews zijn afgenomen bij woonwagenbewoners die op een standplaats wonen (soms met meerdere generaties onder een dak) en woonwagenbewoners die in het verleden gedwongen naar een woning zijn verhuisd. Van deze groep staat slechts een deel ingeschreven op de wachtlijst en daarnaast zijn er nog andere woonwagenbewoners

Figuur 2 Behoeft aan standplaatsen binnen Den Haag

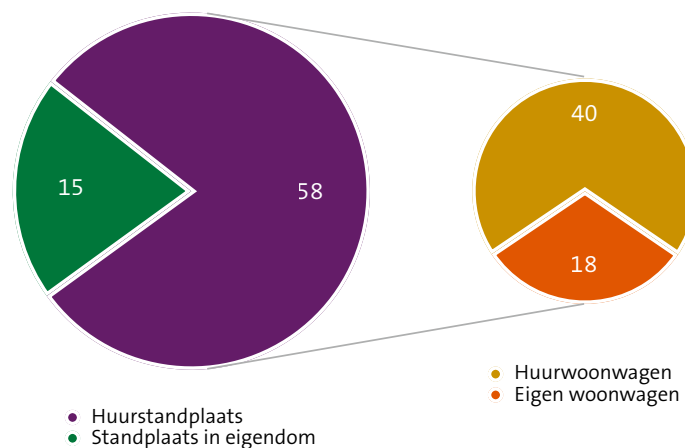


die wel op de wachtlijst staan, maar niet tot deze twee categorieën behoren. Van de 166 geïnterviewden uit Den Haag hadden er 73 behoefte aan een standplaats, waarvan 49 ingeschreven stonden op de wachtlijst.

Differentiatie in aanbod

Binnen de 73 geïnterviewden die behoefte hebben aan een standplaats willen 58 huishoudens een huurstandplaats, waarvan 40 een huurstandplaats met een huurwoonwagen en 18 een huurstandplaats met een eigen woonwagen en hebben 15 huishoudens behoefte aan een standplaats in eigendom met een eigen woonwagen.

Figuur 3 Differentiatie in aanbod standplaatsen en woonwagens



Toekomstige behoefte aan woonwagenstandplaatsen

Op basis van de leeftijd van de op de standplaats wonende geïnterviewden in combinatie met de gemiddelde leeftijdsverwachting kan verwacht worden dat er zo'n 32 standplaatsen binnen 25 jaar vrijkomen.

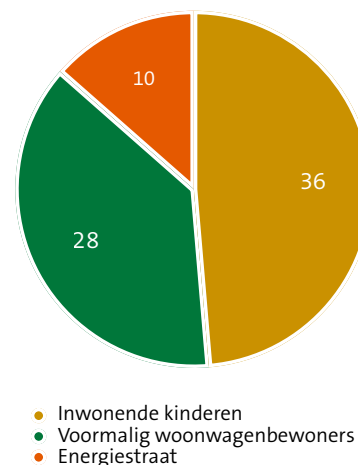
Er wonen in totaal 5 kinderen in de leeftijd tussen 15 en 21 jaar. Zij zullen op middellange termijn (1-5 jaar) een verzoek doen voor wonen op een woonwagenstandplaats. Daarnaast wonen er in totaal zo'n 22 kinderen tot 15 jaar. Zij zullen op lange termijn (5-20 jaar) mogelijk een verzoek doen voor wonen op een woonwagenstandplaats.

Onderverdeling interesse woonwagenstandplaatsen

Globaal zijn de 73 belangstellenden voor een standplaats onder te verdelen in drie groepen, waarbinnen de geïnterviewden al dan niet zijn ingeschreven op de wachtlijst:

- Inwonende kinderen
 - 36 kinderen die bij de ouder(s) inwonen. Vanaf 18 jaar kunnen ze zich inschrijven als belangstellende voor een eigen standplaats.
- Voormalig Woonwagenbewoners
 - Een deel van de belangstellenden (m.n. afkomstig van de voormalige locatie Escamplaan) woont nu in een huis, aangezien hun locatie destijds ontmanteld is, en wil terugkeren naar een standplaats (28 personen).
- Bewoners van de locatie Energiestraat
 - De locatie Energiestraat heeft in totaal 10 standplaatsen waarvan de bewoners willen verhuizen naar een nieuwe locatie. Deze bewoners hebben de toezegging gekregen als eersten te zullen verhuizen naar een nieuw te ontwikkelen locatie.

Figuur 4 Onderverdeling interesse woonwagenstandplaatsen



Concluderend kan gesteld worden dat er op dit moment behoefte is aan circa 80 aanvullende woonwagendstandplaatsen. De verwachting is dat de behoefte aan standplaatsen de komende 25 jaar ongeveer gelijk zal blijven door natuurlijk verloop. Niet alle woonwagendbewoners en voormalig woonwagendbewoners hebben echter meegedaan aan het woonbehoefteonderzoek, in werkelijkheid kan de behoefte hoger zijn. Om de woonbehoefte goed in beeld te hebben en houden, zullen we dit onderzoek in 2025 opnieuw uitvoeren.

3. Nieuw beleid gemeente Den Haag

Sinds 2014 is de maatschappelijke en politieke beschouwing van de woonwagencultuur door verschillende juridische uitspraken sterk veranderd. De beleidskaders en uitvoeringsinstrumenten met betrekking tot woonwagengewoning zijn daarom toe aan vernieuwing. Voorgaande beleidskaders voldoen immers niet meer aan de recente juridische uitspraken. Met deze nota geeft de gemeente Den Haag richting aan het beleid voor woonwageningen in overeenstemming met het mensenrechtelijk kader voor de komende jaren.

3.1 Hoe is dit beleid tot stand gekomen?

3.1.1 Uitgangspunten voor nieuw beleid gebaseerd op het BZK-beleidskader

Voor de ontwikkeling van het nieuwe woonwagengebied zijn verschillende rechtelijke uitspraken en het BZK-beleidskader van belang. In onderstaande tabel zijn belangrijke adviezen en uitgangspunten vanuit die verschillende kaders samengevat en wordt aangegeven op welke wijze de gemeente Den Haag hieraan uitwerking geeft:

Advies vanuit BZK-beleidskader	Uitwerking
De gemeente stelt het beleid voor woonwagens en standplaatsen vast als onderdeel van het volkshuisvestingsbeleid.	Opstellen Haags woonwagengebied (deze beleidsnota). Integratie daarvan in de nieuwe Woonvisie, Huisvestingsverordening en Omgevingsvisie.
Het beleid houdt voldoende rekening met en geeft ruimte aan het woonwageningen van woonwagengewoners.	Mensenrechtelijk kader als uitgangspunt voor deze nota en de implementatie ervan.
De behoefte aan standplaatsen wordt in kaart gebracht.	Inventarisatie van de woonbehoefte uitgevoerd in 2020 en elke 5 jaar actualiseren.
Corporaties voorzien in de huisvesting van woonwagengewoners voor zover deze tot de doelgroep behoren.	Afspraken met corporaties bindend en blijvend vastleggen in de raamovereenkomst en prestatieafspraken. In de raamovereenkomst 2019-2024 is opgenomen dat uiterlijk 2024 alle nog niet overgedragen locaties worden overgedragen aan de corporaties. Afspraken over wijze waarop een meer gevarieerde mix van huur- en koopstandplaatsen en huur- en koopwoonwagens kan worden gerealiseerd. In de raamovereenkomst 2019-2024 is opgenomen dat corporaties toewerken naar het voorzien in voldoende huurwoonwagens voor woonwagengewoners die behoren tot de primaire doelgroep van corporaties. In de nieuwe raamovereenkomst zullen opnieuw afspraken opgenomen worden welke jaarlijks verder gespecificeerd worden in de prestatieafspraken.
De afbouw van standplaatsen is niet toegestaan (behoudens uitzonderlijke omstandigheden) zolang er behoefte is aan standplaatsen.	Uitbreiding van standplaatsen op bestaande en nieuwe locaties.
Een woningzoekende woonwagengewoner moet binnen redelijke termijn kans maken op een standplaats.	In Den Haag streven we naar een redelijke termijn voor standplaatszoekenden, waarbij in verhouding tot het aanbod aan sociale huurwoningen voldoende standplaatsen aanwezig zijn met inachtneming van de specifieke beperkingen die het realiseren van woonwagens heeft ten opzichte van het realiseren van sociale huurwoningen. Het uitbreiden en verdichten van het aantal standplaatsen op bestaande locaties en uitbreiden van het aantal standplaatsen op nieuwe locaties beperkt de wachttijd voor een standplaats.
Het wonen in familieverband wordt gefaciliteerd.	Aanpassing toewijzingsbeleid en in vergunningverlening.

De voorliggende Nota Haags woonwagengebeleid 2024 volgt het beleidskader van BZK. Verder is deze Nota Haags woonwagengebeleid 2024 gebaseerd op en ingepast in bestaand landelijk en Haags woonbeleid.

Het beleid heeft vijf doelen die nader zijn uitgewerkt:

1. De uitbreiding van standplaatsen op bestaande en nieuwe locaties.
2. Voldoende en gedifferentieerd woonwagen- en standplaatsaanbod.
3. Toewijzing van standplaatsen op grond van het afstammingsbeginsel en het faciliteren van wonen in familieverband.
4. Versterken interne slagkracht en samenwerking met externe stakeholders: woonwagengebwoners, corporaties, beheerorganisatie.
5. Aandacht voor het welzijn van woonwagengebwoners.

3.1.2 Definities

Definitie Woonwagengebwoners

Het College voor de Rechten van de Mens (CRvdm) definieert woonwagengebwoners als volgt:

“woonwagengebwoners die zich van generatie op generatie als zodanig manifesteren en die zich beschouwen als een bevolkingsgroep met een van andere bevolkingsgroepen te onderscheiden cultuur.”

Hieronder vallen zowel woonwagengebwoners die afstammen van Roma en Sinti, als afstammelingen van klassieke ‘reizigers’. De groep ‘kermisexploitanten’ komt voort uit de groep ‘reizigers’. In essentie verwijst deze definitie naar mensen die qua afstamming voortkomen uit gebwoners die in een woonwagen wonen en deel uitmaken van een familie die van generatie op generatie in een woonwagen woont of heeft gewoond. Een formele registratie van de leden van de doelgroep wordt niet nodig en onwenselijk geacht.

3.1.3 Participatieproces met woonwagengebwoners

In april 2024 zijn op 10 van de 11 woonwagenlocaties gesprekken gevoerd met woonwagengebwoners over de vijf geformuleerde beleidsdoelen. Ook is een gesprek gevoerd met ex-Escampaanbwoners. Het doel van de participatie was om te verifiëren of de beleidsdoelen aansluiten bij de wensen van de woonwagengebwoners en om de invulling en uitvoering van de doelen verder aan te vullen met de ervaringen en expertise van woonwagengebwoners. De onderwerpen die tijdens het participatieproces zijn besproken zijn: 1) variatie in aanbod, 2) ideeën voor verticale uitbreiding en uitbreiding op bestaande locaties, 3) ideeën voor de inrichting van nieuwe woonwagenlocaties, 4) nieuwe toewijzingscriteria en 5) welzijn- en leefbaarheidsvraagstukken. Op 15 mei heeft een terugkoppeling plaatsgevonden met vertegenwoordigers van alle locaties en in juli ontvingen alle gebwoners per locatie een specifieke terugkoppeling in een informatieboekje.

De gebwoners waardeerden dat de gemeente langskwam op locatie. Wel is er sprake van veel wantrouwen richting de gemeente omdat er al heel lang geen vooruitgang is in het verminderen van de woningnood onder deze doelgroep en het ontwikkelen van woonwagengebeleid. Het wantrouwen en de ontevredenheid verschilde per locatie, maar kwam wel op alle locaties naar voren. Naast alle ideeën die zijn opgehaald, was de belangrijkste boodschap: laat resultaten zien. Het voorgestelde beleid kan op draagvlak rekenen, maar het is nodig om op kort termijn zichtbare resultaten te laten zien.

De resultaten van het participatieproces zijn terug te vinden in bijlage 2. Bij sommige onderdelen in deze beleidsnota is expliciet aangegeven wat de wensen zijn van de gebwoners zoals we die hebben opgehaald tijdens het participatieproces.

In de volgende paragrafen volgt voor de vijf beleidsdoelen een nadere uitwerking.

3.2 Uitbreiding standplaatsen en woonruimte op bestaande locaties en nieuwe locaties

Het woonbehoefteonderzoek dat in 2020 is uitgevoerd laat zien dat er een tekort is aan woonwagens en woonwagenstandplaatsen. Om de woonruimte voor woonwagenbewoners te vergroten zijn er twee mogelijkheden: 1) standplaatsen toevoegen (horizontale uitbreiding) op bestaande en nieuwe locaties en 2) een extra woonlaag toestaan (verticale uitbreiding). Voor alle vormen van uitbreiding geldt dat dit moet passen binnen de juridische, technische en ruimtelijke kaders die er zijn. Die kaders (of spelregels voor het bouwen) zullen door middel van een ontwerpverkenning worden opgesteld.

Het doel is om in maximaal 10 jaar 80 standplaatsen toe te voegen op bestaande en nieuwe locaties. Via verticale uitbreiding, in overleg met de huidige bewoners, maken we meer woonruimte voor woonwagenbewoners mogelijk. De gemeente actualiseert de opgave op basis van het woonbehoefteonderzoek 2025, met als doel om binnen 5 jaar de wachttijd voor een woonwagenstandplaats vergelijkbaar te maken met die van een grondgebonden sociale huurwoning.

3.2.1 Horizontaal uitbreiden: realisatie nieuwe standplaatsen op bestaande en nieuwe locaties

Gezien de omvangrijke behoefte aan standplaatsen, is het doel om circa 80 nieuwe standplaatsen te realiseren. Waarvan circa 40 binnen vijf jaar en aanvullend circa 40 binnen 5-10 jaar, afgestemd op de behoefte. De gemeente actualiseert de opgave op basis van het woonbehoefteonderzoek 2025.

De onderbouwing van 80 nieuwe standplaatsen is gebaseerd op drie relevante aspecten:

- Op de gemeentelijke wachtlijst stonden op 1-1-2024 in totaal 266 belangstellenden voor een standplaats geregistreerd. De wachtlijst geeft echter geen volledig beeld. Het bevat dubbelstellingen in de regio (bewoners die zich bij meerdere gemeenten in de regio inschrijven voor een standplaats). Ook staan er bewoners op de wachtlijst die buiten Den Haag wonen op een standplaats, maar graag willen verhuizen naar een standplaats in Den Haag. Aan de andere kant is bekend dat niet iedere belangstellende zich daadwerkelijk heeft ingeschreven (blijkt uit o.a. individuele gesprekken met diverse bewoners).
- In een sommatie aan de gemeente Den Haag in 2021 stelden enkele woonwagenbewoners, dat de 110 standplaatsen die ontmanteld zijn in de periode tussen 2000-2009 onverkort terug moeten komen. Hiertoe hebben zij, georganiseerd in een stichting, in november 2022 een bodemprocedure gestart bij de rechtbank Den Haag. Op 29 mei 2024 heeft de rechtbank uitspraak gedaan. Het belangrijkste onderdeel van de uitspraak is dat de rechtbank voor recht verklaart dat de gemeente in strijd handelt met het discriminatieverbod door het aantal standplaatsen niet uit te breiden; en dat de rechtbank de gemeente veroordeelt om binnen vijf jaar na datum van dit vonnis de gemiddelde wachttijd voor een woonwagenstandplaats in de gemeente vergelijkbaar te hebben gemaakt met de gemiddelde wachttijd voor een grondgebonden (niet-gestapelde) sociale huurwoning in de gemeente.
- Het woonbehoefteonderzoek 2020 komt uit op een behoefte aan 73 nieuwe standplaatsen. Het woonbehoefteonderzoek is echter niet onder alle bewoners afgenomen (door weigering, meermalen niet thuis aangetroffen, etc.). De behoefte kan dan ook hoger liggen.
- De gemeente actualiseert de opgave op basis van het woonbehoefteonderzoek 2025.

Uit een locatieonderzoek naar mogelijkheden voor uitbreiding op bestaande locaties uit 2021 is gebleken dat er mogelijk 16 standplaatsen op bestaande locaties toegevoegd kunnen worden. Uitgaande van een totale behoefte van 80 betekent dit dat er minimaal 60 nieuwe standplaatsen op nieuwe locaties nodig zijn. Dit aantal wordt geactualiseerd op basis van het woonbehoefteonderzoek 2025. Aanvullend onderzoek is nodig om tot een definitieve, zorgvuldig afgewogen locatiekeuze te komen. Denk daarbij onder meer aan de financiële haalbaarheid en ontwerppogave op locatie.

Verder is in 2021 een verkenning gedaan naar potentiële nieuwe locaties, mede op basis van door bewoners voorgestelde en aangedragen potentiële locaties. Uit deze verkenning is slechts een beperkt aantal locaties naar voren gekomen die 'bestemmingsvrij' zijn en min of meer kansrijk zijn om nader onderzocht te worden of uitbreiding daadwerkelijk mogelijk en haalbaar zijn. De gemeente onderzoekt blijvend mogelijkheden voor de uitbreiding van het aantal standplaatsen.

De gemeente zet zich in om op korte termijn (0-5 jaar) één a twee (verplaatsings)locaties te ontwikkelen, in de eerste plaats voor de verplaatsing van de Energiestraat, maar ook tegemoetkomend aan de behoefte aan standplaatsen voor inwonende (klein)kinderen van andere locaties en voormalig woonwagengewoners. Op de middellange termijn wordt er gezocht naar aanvullende locaties in samenspraak met o.a. de regio-gemeenten naar gelang de vraag naar woonwagendstandplaatsen (afgestemd op het woonbehoefteonderzoek 2025).

3.2.2 Verticaal uitbreiden: meer mogelijkheden in het bouwvolume van woonwagens

Er is behoefte aan uitbreiding van woonruimte en wooneenheden op bestaande woonwagelocaties. Een mogelijkheid om op bestaande locaties tot meer wooneenheden te komen, is het toevoegen van een extra bouwlaag boven op de bestaande woonwagen. Uit het participatieproces is gebleken dat hier behoefte aan is. Bewoners hebben hierbij aangegeven twee aspecten belangrijk te vinden: 1) de mogelijkheid om een apart huisnummer te hebben en 2) de mogelijkheid voor een standplaats in erfpacht en koop zodat er ook financiering gezocht kan worden om een extra bouwlaag te realiseren (zie paragraaf 3.3). Met deze oplossingsrichting wil de gemeente woonwagengewoners die daar gebruik van willen maken de mogelijkheid daartoe bieden. Met andere woorden: het is geen verplichting en niet een manier om een andere woonvorm af te dwingen.

Deze oplossingsrichting kan het wonen in familieverband bevorderen en is om deze reden een interessante oplossingsrichting voor meergeneratiewonen en voor de jonge generatie woonwagengewoners. Het is tevens een kansrijke oplossingsrichting omdat de beschikbare horizontale ruimte voor uitbreiding op de huidige locaties beperkt is en de beschikbare ruimte voor nieuwe uitbreidingslocaties in Den Haag schaars. Verticale uitbreiding past daarom bij de Haagse zoektocht naar efficiënt ruimtegebruik en sluit aan bij een bredere beweging van 'optoppen'.

De manier waarop uitbreiding van de bouwhoogte/het toevoegen van een bouwlaag mogelijk is (bijv. door middel van een dakopbouw of een volledige extra woonlaag met een eigen huisnummer), dient nader uitgewerkt te worden en kan per woonwagelocatie verschillen. Dit hangt af van technische aspecten (bijvoorbeeld door noodzakelijkheid van een fundering door gewichtstoename), juridische aspecten en ruimtelijke inpassing zoals het beeldkwaliteitskader. We gaan hiervoor een ontwerpverkenning laten uitvoeren. Zo kunnen we spelregels opstellen voor verticale uitbreiding. Deze spelregels geven aan op welke verschillende manieren de extra wooneenheden op een veilige manier gerealiseerd kunnen worden met voldoende ruimtelijke kwaliteit. Denk hierbij aan aspecten als bodemgesteldheid, fundering, bezonning,

privacy, buitenruimte, brandveiligheid en inpassing in/aansluiting op de omgeving. Binnen het huidige bestemmingsplan is verticale uitbreiding niet mogelijk. Deze spelregels dienen daarom te landen in de noodzakelijke actualisatie van het bestemmingsplan/omgevingsplan (zie sectie 3.2.3).

3.2.3 Wijziging bestemmingsplan/omgevingsplan

Om uitvoering te kunnen geven aan deze Nota Haags Woonwagengebeleid 2024 en het aantal standplaatsen uit te breiden is juridische verankering in ruimtelijke plannen noodzakelijk. Dit vraagt een actualisatie van het bestemmingsplan 'Woonwagenlocaties 2009'. Het bestemmingsplan geeft bouwvoorschriften voor bijvoorbeeld de maximale hoogte, de toegestane bouwoppervlakte, de breedte en lengte van de woonwag en de ruimte tussen woonwagens. De inwerkingtreding van de Omgevingswet per 1-1-2024 biedt nieuwe mogelijkheden voor juridische verankering van het Haagse woonwagengebeleid. De actualisatie van het bestemmingsplan, in de vorm van het nieuw te ontwikkelen omgevingsplan, zal de insteek hebben om de uitbreiding van standplaatsen mogelijk te maken, conform de vereiste vanuit het mensenrechtelijk kader om te voorzien in voldoende standplaatsen en om verticale uitbreiding mogelijk te maken. Tevens is er aandacht voor dat overige ruimtelijke regels overeenkomen met vereisten voor reguliere woningen in een vergelijkbare stedenbouwkundige context en wordt de planologische verankering van de acht snipperlocaties nader onderzocht.

3.2.4 Innovatieve oplossingen voor toekomstbestendige woonwagens en ruimtegebruik

De woningnood voor meer doelgroepen dan alleen woonwagengebewoners, noopt om op creatieve en innovatieve wijze meer mogelijkheden voor uitbreiding te zoeken. Vandaar dat ook het verkennen van verticale uitbreiding in deze nota is opgenomen. Daarnaast is het nodig om nieuwe woonwagens toekomstbestendig (duurzaam en energiezuinig) te ontwikkelen en waar mogelijk met efficiënt ruimtegebruik. Bij de uitbreidingsplannen wordt daarom, in samenspraak met bewoners, gezocht naar innovatieve ontwerpen voor woonwagens. Dit is tevens onderdeel van de ontwerpverkenning. Woonwagengebewoners worden uitgenodigd om deel te nemen aan de ontwerpverkenning. Ook kan in overweging worden genomen om differentiatie aan te brengen in oppervlakte van standplaatsen en flexibiliteit te bieden in het indelen van de standplaats.

3.2.5 Samengevat, de subdoelen

We zien de volgende subdoelen om vorm te geven aan uitbreiding van woonruimte:

1. Binnen 5 jaar, uiterlijk in 2030, zijn er 40 nieuwe standplaatsen toegevoegd. De gemeente actualiseert de opgave op basis van het woonbehoefteonderzoek 2025.
 - a. Op de bestaande woonwagenlocaties wordt op korte termijn, waar mogelijk, uitbreiding van standplaatsen gerealiseerd in samenspraak met de bewoners van de specifieke locatie, op basis van een locatieonderzoek uit 2021 en op basis van de suggesties die zijn gedaan tijdens het participatieproces.
 - b. Eén a twee nieuwe locaties worden ingericht in Den Haag, zowel voor de verplaatsing van de Energiestraat als tegemoetkomend aan de behoefte aan standplaatsen voor inwonende (klein) kinderen van andere locaties en voormalig woonwagengebewoners. Benodigde aanvullende locaties worden afgestemd op de behoefte voortkomend uit het woonbehoefteonderzoek 2025. De gemeente is in de tussentijd reeds bezig met onderzoek naar mogelijkheden voor uitbreiding.
 - c. De verplaatsing van de Energiestraat wordt niet meegerekend als 'nieuwe standplaats', het gaat immers om een verplaatsing van een bestaande locatie naar een nieuwe locatie. De extra standplaatsen die gerealiseerd worden op de nieuwe locatie, tellen wel mee.

2. Er wordt een ontwerpverkenning uitgevoerd, met betrokkenheid van woonwageneigenaren, om te onderzoeken op welke manieren verticale uitbreiding kan bijdragen aan de toevoeging van extra woonruimte en wooneenheden op bestaande woonwagelocaties. Hierin worden ruimtelijke, technische en juridische aspecten meegenomen en is de betrokkenheid van woonwageneigenaren een voorwaarde. De beoogde uitkomst van de ontwerpverkenning zijn spelregels voor het bouwen, vanuit het uitgangspunt: 'ja, tenzij'.
3. De ambitie is om binnen 5-10 jaar, uiterlijk in 2035, afgestemd op de behoefte, 40 nieuwe standplaatsen toe te voegen. De gemeente actualiseert de opgave op basis van het woonbehoefteonderzoek 2025.
 - a. Eén of twee nieuwe locaties met minimaal 20-30 standplaatsen in te richten in Den Haag of de regio Haaglanden. Beschikbare, geschikte ruimte is voor de gemeente Den Haag een kritische succesfactor en richtinggevend voor de grootte van een nieuwe locatie. Benodigde aanvullende locaties worden afgestemd op de behoefte voortkomend uit het woonbehoefteonderzoek 2025. De gemeente is in de tussentijd reeds bezig met onderzoek naar mogelijkheden voor uitbreiding.
4. Om de woonbehoefte zo actueel mogelijk in beeld te houden wordt deze om de vijf jaar gemonitord. In 2025 wordt een nieuw woonbehoefteonderzoek uitgevoerd.

3.3 Voldoende variatie aanbod in woonwagens en standplaatsen

Momenteel is er geen keuze in het aanbod van huur/koop standplaatsen en huur/koop woonwagens. In vrijwel alle situaties is sprake van huurstandplaatsen en koopwoningwagens in eigendom van bewoners. In de toekomst wordt gestreefd naar een meer divers aanbod in standplaatsen en woonwagens al naar gelang er behoefte aan is. Zo kunnen woonsituaties mogelijk gemaakt worden die beter aansluiten op de woonwensen en inkomenssituatie van bewoners. Een ander voordeel voor woonwageneigenaren is dat een standplaats in de familie kan blijven en dat het mogelijk moet zijn om een hypotheek aan te vragen. Variatie in het aanbod is een nadrukkelijke wens van woonwageneigenaren. Dit is gebleken uit het woonbehoefteonderzoek van Be Flex uit 2020 en bevestigd tijdens het recent uitgevoerde participatieproces. Concreet betekent dit dat op termijn woningcorporaties voor meer sociale huurwoningwagens moeten zorgen en dat de gemeente het mogelijk moet maken om in ieder geval op nieuwe locaties standplaatsen in erfpacht/koop uit te geven.

Het doel is om variatie aan te brengen in het woningaanbod voor woonwageneigenaren: sociale huurstandplaatsen met een eigen woonwagen (1), sociale huurstandplaatsen met een sociale huurwoningwagen (2) en erfpacht/koopstandplaatsen met een eigen woonwagen (3)

Als gemeente gaan we daarom, in samenwerking met woningcorporaties, de volgende woonsituaties mogelijk maken:

- Sociale huurstandplaats met een huurwoningwagen (in het sociale segment, verantwoordelijkheid woningcorporaties).
- Sociale huurstandplaats met een eigen woonwagen (voortzetting huidige situatie voor wie dat wilt, verantwoordelijkheid woningcorporatie).
- Erfpacht/koop standplaats met eigen woonwagen (in de vrije sector, verantwoordelijkheid gemeente).

3.3.1 Huurstandplaatsen en huurwoonwagens

De gemeente Den Haag verhuurt momenteel vier huurwoonwagens. Een van de huurwoonwagens wordt al voor langere tijd verhuurd. De overige drie huurwoonwagens zijn recent aangeschaft voor specifieke urgente woonsituaties. Deze huurwoonwagens worden op dit moment sociaal verhuurd door de gemeente. Dit wordt gezien als een maatwerkvoorziening. Na aanschaf van de huurwoonwagens zijn meerdere aanvragen vanuit woonwagenbewoners binnengekomen voor een sociale huurwoonwagen. De verwachting is dat op niet al te lange termijn meerdere koopwoonwagens vanwege de technische en functionele staat na 40-50 jaar moeten worden afgeschreven. Het is echter bij veel banken voor woonwagenbewoners niet mogelijk een hypotheek te verkrijgen voor een nieuwe of zelfs tweedehandse woonwagen, ondanks de mogelijkheid binnen de Nationale Hypotheek Garantie. Daarom zal naar verwachting de behoefte aan huurwoonwagens in de toekomst toenemen. Zoals gezegd zijn de corporaties verantwoordelijk voor de standplaatsen en woonwagens voor huurders die tot hun primaire doelgroep vallen. In de gesprekken in het kader van de prestatieafspraken zal deze verantwoordelijkheid worden besproken en zullen er nadere afspraken gemaakt worden met de woningcorporaties, zo mogelijk ook andere corporaties dan de reeds betrokken corporaties. Het is de bedoeling dat de huidige huurwoonwagens van de gemeente worden overgedragen aan de corporaties.

3.3.2 Huurstandplaatsen en koopwoonwagens (voortzetting huidige situatie)

Op dit moment zijn er in Den Haag nagenoeg alleen maar huurstandplaatsen met koopwoonwagens. Dit impliceert weinig keuze in het aanbod. Dit is anders dan bij reguliere woningen, waar wel een onderscheid bestaat tussen koop en huur, en bij huurwoningen nog onderscheid zoals sociale huur en middenhuur. Deze constructie heeft ook nadelige gevolgen voor woonwagenbewoners wanneer een woonwagenbewoner van een huurstandplaats vertrekt of overlijdt: als de standplaats volgens de nieuwe toewijzingsregels niet kan worden toegewezen aan derden of familieleden die de koopwoonwagen overneemt, moet de koopwagen van de huurstandplaats verwijderd worden. Ook dat verschilt van de situatie bij een reguliere koopwoning of huurwoning waar de woning na het vertrek of overlijden niet verwijderd hoeft te worden. Door variatie in het aanbod mogelijk te maken, kunnen woonwagenbewoners kiezen welke situatie het beste bij hun past.

Momenteel beheert de gemeente nog 3 woonwagenlocaties met meer dan 100 huurstandplaatsen. Het is de bedoeling dat deze huurstandplaatsen worden omgezet in erfpacht/koop standplaatsen voor wie dat wilt en dat de resterende huurstandplaatsen worden overgedragen aan woningcorporaties. Dit wordt meegenomen in de prestatieafspraken de komende jaren.

3.3.3 Erfpacht/koop standplaatsen en koopwoonwagens

De gemeente gaat het mogelijk maken om woonwagenstandplaats in erfpacht uit te geven dan wel te verkopen.

Hierbij hanteert de gemeente een aantal uitgangspunten:

- Aansluiten bij het huidige grondbeleid
 - De huidige indeling van Den Haag (groen-gele kaart online) die aangeeft of uitsluitend erfpacht of de keuze tussen erfpacht en koop mogelijk is, is leidend. Daarnaast moet aan de overige voorwaarden worden voldaan.
- Divers aanbod binnen één woonwagenlocatie zodat samenleven in familieverband mogelijk is met verschillende inkomenssituaties.

- Nieuwe situatie met gedifferentieerd aanbod ('gespikkeld bezit') moet beheersbaar zijn. Hoe het beheer er uit komt te zien, dient nader uitgewerkt te worden in samenwerking met corporaties.
 - Corporatie moeten gespikkeld bezit beheersbaar vinden.
 - Locaties zijn/komen in beheer van corporatie (al dan niet met tussenkomst van een beheersorganisatie).
 - Openbare ruimte is in beheer van de gemeente.
- We behouden een kernvoorraad sociale huur. We zien er op toe dat niet alle woonwagendstandplaatsen in erfpacht/koop worden uitgegeven. In landelijk en lokaal woonbeleid geldt een minimale norm van 30% sociale huur, deze ondergrens hanteren we ook op woonwagenlocaties.
- We hanteren specifieke voorwaarden (een kettingbeding) in de erfpacht- en koopcontracten die als doel hebben om de standplaatsen op de lange termijn beschikbaar te houden voor de doelgroep.
- Erfpacht/koopstandplaatsen worden uitgegeven door de gemeente, huurstandplaatsen door woningcorporaties.

Op nieuwe locaties en bij de uitbreiding van standplaatsen op bestaande locaties krijgen bewoners direct de mogelijkheid om te kiezen tussen huur of erfpacht/koop. Het omzetten van huurstandplaatsen op bestaande locaties (met name de locaties in beheer van woningcorporaties) naar een erfpacht-/koopstandplaats is ingewikkelder. Dit moet nader juridisch uitgezocht worden in samenwerking met de woningcorporaties. Een nadere uitwerking hiervan volgt zo spoedig mogelijk.

Didam-arrest

Indien de gemeente gronden wil verhuren, verkopen dan wel in erfpacht uitgeven, is de gemeente als overheidslichaam gebonden aan de verplichtingen die volgen uit het Didam-arrest. Op basis van dit arrest dient de gemeente ruimte te bieden aan (potentiële) geïnteresseerden om mee te dingen naar de verkrijging van de standplaats⁵. Daartoe wordt een openbare selectieprocedure georganiseerd waarbij de gemeente selectiecriteria mag stellen aan de (potentiële) geïnteresseerde koper/erfpachter/huurder. Indien op grond van objectieve, toetsbare en redelijke criteria bij voorbaat vaststaat of redelijkerwijs mag worden aangenomen dat er slechts één serieuze gegadigde in aanmerking komt voor de verkrijging van de standplaats, kan de gemeente afzien van een selectieprocedure. In dat geval dient het voornemen van verkoop, verhuur of uitgifte in erfpacht aan de enige serieuze gegadigde in het Gemeentebled te worden gepubliceerd. Op basis van het gemeentelijk beleid omtrent de toewijzing van woonwagendstandplaatsen kan mogelijk, afhankelijk van de concrete omstandigheden van het geval, tot een enige serieuze gegadigde worden gekomen. In de publicatie dient in dat geval gemotiveerd te worden waarom de kandidaat op basis van het gemeentelijk beleid als enige serieuze gegadigde wordt aangemerkt. In alle andere gevallen zal er een openbare selectieprocedure moeten worden toegepast.

De voornoemde verplichtingen die uit het Didam-arrest voortvloeien, gelden in principe ook als een gemeente een woonwagendstandplaats wil verkopen, verhuren of in erfpacht wil uitgeven. Dit betekent dat bij iedere voornoemde rechtshandeling inzake een woonwagendstandplaats een zorgvuldige uitvoering van eerder vastgesteld beleid belangrijker dan ooit is. Transparant beleid, binnen de kaders van de wet, uitgevoerd volgens eerder vastgestelde beginselen en duidelijke communicatie met de doelgroep (in principe de geïnteresseerden) zorgt ervoor dat de gemeente naar vertrouwen kan handelen.

⁵ Hoge Raad 26 november 2021, ECLI:NL:HR:2021:1778.

3.3.4 Verantwoordelijkheden gemeente en corporaties

Gemeente en woningcorporaties zijn verantwoordelijk om zowel beleidsmatig als praktisch te zorgen voor adequate huisvesting voor woonwagenebewoners. De gemeente is verantwoordelijk voor het beleid, de bestemming van de locaties en koop/erfpachtstandplaatsen. De woningcorporaties hebben de wettelijke taak om te zorgen voor het bouwen, verhuren en beheren van woningen voor huurders die tot hun primaire doelgroep behoren. Corporaties hebben de kennis en expertise in huis om op te treden als goede en sociale verhuurder van standplaatsen. Het gemeentelijk beleid is erop gericht hiervoor het juiste kader te scheppen en toe te zien dat genoemde taak ook door de woningcorporaties wordt verricht.

Voor woonwagenebewoners die niet tot de primaire doelgroep van woningcorporaties behoren, vereist het mensenrechtelijk kader dat de gemeente aanvullende maatregelen treft om te voorzien in voldoende (koop-)standplaatsen (artikel 75 van de Woningwet)⁶. De gemeente zal faciliteren dat standplaatsen in eigendom⁷ worden uitgegeven.

Afspraken over de verantwoordelijkheden van gemeente en corporaties staan vastgelegd in de raamovereenkomst (RIS303208) en de jaarlijkse prestatieafspraken. De gemeente Den Haag vraagt van de corporaties om de huisvesting van woonwagenebewoners die behoren tot hun primaire doelgroep en het beheer van woonwagenlocaties op te nemen in hun volkshuisvestelijk bod in het kader van de jaarlijkse prestatieafspraken. Dit betekent ook dat woningcorporaties de verantwoordelijkheid hebben om sociale huurwoningen aan woonwagenebewoners aan te bieden. Op dit moment is dat nog niet het geval. Hier zullen we met elkaar naar toe moeten werken.

Bij het realiseren van nieuwe woonwagenlocaties is de gemeente verantwoordelijk om juridisch-planologisch aan te geven waar en binnen welke kaders dit plaatsvindt. Op nieuwe locaties worden de erfpacht/koop standplaatsen door de gemeente uitgegeven en de huurstandplaatsen door een woningcorporatie.

3.4 Toewijzing woonwagenstandplaatsen

De gemeente beheert het gemeentelijk register voor standplaatszoekenden (ook wel wachtlijst genoemd). Voor deze Haagse wachtlijst bestaan als inschrijvingscriteria: meerderjarigheid, geldige verblijfsstatus en inschrijving in de basisregistratie. Sinds 2015 vond de toewijzing van standplaatsen plaats op basis van eventuele verleende herstructureringsurgentie en de plaats op de wachtlijst. Een belangrijk aspect van de culturele identiteit van de woonwagenebewoner zijn de sterke sociale en familieverbanden. Dit uit zich in het gegeven dat woonwagenebewoners, van oudsher, veelal in families bij elkaar op één woonwagenlocatie wonen. Het beleidskader van BZK stelt hierover:

⁶ Artikel 75 van de Woningwet:

1. Burgemeester en wethouders kunnen, ingeval dit noodzakelijk is voor het naar behoren uitvoeren van deze wet, besluiten rechtstreeks van gemeentewege voorzieningen in het belang van de volkshuisvesting te treffen.
2. Indien ter uitvoering van het eerste lid van gemeentewege woongelegenheden worden gebouwd, geschiedt dit slechts, indien aannemelijk is, dat door het bouwen van woongelegenheden door toegelaten instellingen niet voldoende in de woonbehoefte wordt voorzien.

⁷ Het recht van opstal voorkomt dat de eigenaar van de grond automatisch (door 'natrekking') eigenaar wordt van alles wat daarmee is verbonden zoals een woonwagen. Dit recht kan worden gekoppeld aan de duur van het huurcontract.

“bij daadwerkelijke toewijzing van een standplaats is het gewenst om rekening te houden met de mogelijkheid voor woonwagenebewoners om in familieband te kunnen samenleven. Daarom is te overwegen om voorrang te verlenen aan (in volgorde): volwassen kinderen (op volgorde van leeftijd) van dezelfde locatie die nog bij hun ouders wonen en eerstegraads-familieleden van bewoners van de locatie. Bij de toewijzing kan worden overwogen een ingestelde bewonerscommissie te laten adviseren”.

Om het samenleven in familieverband te faciliteren is in 2019 de Huisvestingsverordening gewijzigd en werd “het samenleven in familieverband” als nieuw criterium toegevoegd, naast de drie bestaande criteria. In de toelichting op deze aanvulling werd verwezen naar het mensenrechtelijk kader uit het Beleidskader van BZK uit 2018. Deze manier van toewijzing vraagt om een herziening zodat samenleven in familieverband het belangrijkste toewijzingscriterium wordt en toewijzing transparanter kan verlopen. Dit betekent dat de volgorde van wachtlijstinschrijving (en dus wachttijd) een minder belangrijke rol speelt dan het samenleven in familieverband. Dit is tijdens de participatie in samenspraak met de woonwagenebewoners afgestemd. We evalueren de toewijzingscriteria na 2 jaar.

Het doel is om met de nieuwe toewijzingscriteria standplaatsen toe te wijzen op een manier die het samenleven in familieverband bevordert en volgens een transparant en duidelijk te volgen proces.

Als we uitvoering geven aan voorliggende beleidsnota, kunnen er drie situaties ontstaan waarvoor toewijzingsregels nodig zijn: 1) toewijzing van een huurstandplaats indien de oorspronkelijke huurder vertrekt of overlijdt (huidige situatie), 2) toewijzing van nieuwe standplaatsen op een bestaande locatie (indien nieuwe standplaatsen op een bestaande locatie worden toegevoegd) en 3) toewijzing van nieuwe standplaatsen op een nieuwe locatie (indien nieuwe standplaatsen op een nieuwe locatie worden gerealiseerd). Voor elk van deze situaties zijn nieuwe toewijzingscriteria opgesteld en getoetst bij de bewoners tijdens het participatieproces. Dit heeft tot onderstaande toewijzingscriteria geleid.

3.4.1 Toewijzing van een bestaande huurstandplaats op een bestaande locatie

1. Inwonend volwassen (klein)kind op volgorde van leeftijd, **van de oorspronkelijke huurder**;
2. Volwassen (klein)kind, op volgorde van leeftijd, **van de oorspronkelijke huurder** dat het merendeel van zijn jeugd (minimaal de helft van de levensfase tussen 0-30 jaar) op die betreffende woonwagenlocatie heeft gewoond;
3. De volwassen kinderen (op volgorde van leeftijd) **van de locatie** die nog bij hun (groot)ouder(s) wonen. Bij meerdere gegadigden binnen deze groep (in dit geval alleen meerlingen) wordt toegewezen op volgorde van wachtlijstinschrijving;
4. De eerstegraads familieleden van bewoners **van de locatie**. Bij meerdere gegadigden binnen deze groep wordt toegewezen op volgorde van wachtlijstinschrijving;
5. Tweedegraads familieleden van bewoners **van de locatie**. Bij meerdere gegadigden binnen deze groep wordt toegewezen op volgorde van wachtlijstinschrijving;
6. Derdegraads familieleden van bewoners **van de locatie** (overgrootouders, achterkleinkinderen, neven en nichten). Bij meerdere gegadigden binnen deze groep wordt toegewezen op volgorde van wachtlijstinschrijving;
7. Woonwagenebewoners die hun standplaats hebben verloren in Den Haag en daardoor in een reguliere woning terecht zijn gekomen, op volgorde van de wachtlijst.
8. Overige woonwagenebewoners op de wachtlijst die ten minste sinds twee jaar voorafgaand aan het moment dat de standplaats vrijkomt aansluitend staan ingeschreven in de basisregistratie personen

van de gemeente Den Haag. Bij meerdere gegadigden binnen deze groep wordt toegewezen op volgorde van wachtlijstinschrijving.

9. Overige woonwagenbewoners op de wachtlijst. Bij meerdere gegadigden binnen deze groep wordt toegewezen op volgorde van wachtlijstinschrijving.
10. Overige personen op de wachtlijst. Bij meerdere gegadigden binnen deze groep wordt toegewezen op volgorde van wachtlijstinschrijving.

3.4.2 Toewijzing van een nieuwe standplaats op een bestaande locatie (uitbreiding)

1. De inwonende volwassen (klein)kinderen (op volgorde van leeftijd) **van de locatie** die nog bij hun (groot) ouder(s) wonen. Bij meerdere gegadigden binnen deze groep (in dit geval alleen meerlingen) wordt toegewezen op volgorde van wachtlijstinschrijving;
2. De eerstegraads familieleden van bewoners **van de locatie**. Bij meerdere gegadigden binnen deze groep wordt toegewezen op volgorde van wachtlijstinschrijving;
3. Tweedegraads familieleden van bewoners **van de locatie**. Bij meerdere gegadigden binnen deze groep wordt toegewezen op volgorde van wachtlijstinschrijving;
4. Derdegraads familieleden van bewoners **van de locatie** (overgrootouders, achterkleinkinderen, neven en nichten). Bij meerdere gegadigden binnen deze groep wordt toegewezen op volgorde van wachtlijstinschrijving;
5. Woonwagenbewoners die hun standplaats hebben verloren in Den Haag en daardoor in een reguliere woning terecht zijn gekomen, op volgorde van de wachtlijst.
6. Overige woonwagenbewoners op de wachtlijst die ten minste sinds twee jaar voorafgaand aan het moment dat de standplaats vrijkomt aansluitend staan ingeschreven in de basisregistratie personen van de gemeente Den Haag. Bij meerdere gegadigden binnen deze groep wordt toegewezen op volgorde van wachtlijstinschrijving.
7. Overige woonwagenbewoners op de wachtlijst. Bij meerdere gegadigden binnen deze groep wordt toegewezen op volgorde van wachtlijstinschrijving.
8. Overige personen op de wachtlijst. Bij meerdere gegadigden binnen deze groep wordt toegewezen op volgorde van wachtlijstinschrijving.

3.4.3 Toewijzing van een nieuwe standplaats op een nieuwe locatie

Ten eerste wordt 50% van de nieuwe standplaatsen toegewezen aan woonwagenbewoners die hun standplaats hebben verloren in Den Haag en daardoor in een reguliere woning terecht zijn gekomen, op volgorde van de wachtlijst.

De overige 50% van de nieuwe standplaatsen wordt als volgt toegewezen (of een groter aandeel als er geen voormalige woonwagenbewoners die hun standplaats hebben verloren en daardoor in een reguliere woning terecht zijn gekomen op de wachtlijst staan):

1. De inwonende volwassen (klein)kinderen (op volgorde van leeftijd) die nog bij hun (groot)ouders wonen in een woonwagen in Den Haag. Bij meerdere gegadigden binnen deze groep van dezelfde leeftijd (in dit geval alleen meerlingen) wordt toegewezen op volgorde van wachtlijstinschrijving;
2. De eerstegraads familieleden van bewoners van een woonwagen in Den Haag, die ten minste sinds twee jaar voorafgaand aan het moment dat de standplaats vrijkomt aansluitend staan ingeschreven in de basisregistratie personen van de gemeente Den Haag. Bij meerdere gegadigden binnen deze groep wordt toegewezen op volgorde van wachtlijstinschrijving;
3. Tweedegraads familieleden van bewoners van een woonwagen in Den Haag, die ten minste sinds twee jaar voorafgaand aan het moment dat de standplaats vrijkomt aansluitend staan ingeschreven in de

- basisregistratie personen van de gemeente Den Haag. Bij meerdere gegadigden binnen deze groep wordt toegewezen op volgorde van wachtlijstinschrijving;
4. Derdegraads familieleden van bewoners van een woonwagen in Den Haag (overgrootouders, achterkleinkinderen, neven en nichten), die ten minste sinds twee jaar voorafgaand aan het moment dat de standplaats vrijkomt aansluitend staan ingeschreven in de basisregistratie personen van de gemeente Den Haag. Bij meerdere gegadigden binnen deze groep wordt toegewezen op volgorde van wachtlijstinschrijving;
 5. Overige woonwagenbewoners op de wachtlijst die ten minste sinds twee jaar voorafgaand aan het moment dat de standplaats vrijkomt aansluitend staan ingeschreven in de basisregistratie personen van de gemeente Den Haag. Bij meerdere gegadigden binnen deze groep wordt toegewezen op volgorde van wachtlijstinschrijving.
 6. Overige woonwagenbewoners op de wachtlijst. Bij meerdere gegadigden binnen deze groep wordt toegewezen op volgorde van wachtlijstinschrijving;
 7. Overige personen op de wachtlijst. Bij meerdere gegadigden binnen deze groep wordt toegewezen op volgorde van wachtlijstinschrijving.

3.4.4 Actualisatie 'wachtlijst'

Tijdens het participatieproces kwam meermaals naar voren dat bewoners veel vragen hebben over de wachtlijst: het is onduidelijk op welke plek ze op de wachtlijst staan, of ze überhaupt ingeschreven staan, of er personen (hoog) op de wachtlijst staan die 'er niet op horen' omdat ze niet afstammen van oorspronkelijke woonwagenbewoners, hoe er in het verleden met de wachtlijst is omgegaan en of er misbruik is gemaakt van de wachtlijst. Hoewel de wachtlijst een ondergeschikte rol zal spelen in de nieuwe toewijzing omdat samenleven in familieverband daarin het belangrijkste criterium is, nemen we de signalen van de bewoners serieus. We verkennen of de wachtlijst op dit moment voldoende informatie verschaft om toe te kunnen wijzen op basis van familieverband, zo niet dan zullen categorieën toegevoegd worden en ook het inschrijfformulier aangepast worden. En daarnaast, om te bevorderen dat alleen serieuze gegadigden zich inschrijven en de wachtlijst actueel blijft zullen in de toekomst jaarlijks leges worden geheven. De verlenging en de volgorde van inschrijving worden dan jaarlijks geactualiseerd, zoals bij regulier woningzoekenden.

3.4.5 Huisvestingswet en Huisvestingsverordening

De Huisvestingswet is een instrument om de eerlijke en rechtvaardige verdeling van schaarse woonruimte te reguleren. Het gemeentelijk beleid is gericht op het wegnemen van schaarste. Om uitvoering te kunnen geven aan de nieuwe toewijzingscriteria moeten de toewijzingsregels juridisch verankerd worden in de Huisvestingsverordening dan wel een specifieke verordening over de toewijzing van standplaatsen.

3.5 Interne en externe samenwerking

Het doel is om 1) het contact met woonwagenbewoners te verbeteren en om met hen uitvoering te geven aan het beleid en 2) samen met woningcorporaties uitvoering te geven aan dit beleid, ieder vanuit een eigen verantwoordelijkheid. Ook de intern gemeentelijke samenwerking moet versterkt worden om dit doel te realiseren.

3.5.1 Participatie woonwagewoners en omwonenden

Zoals in alle stedelijke ontwikkelingsprojecten is participatie van huidige en toekomstige bewoners en omwonenden een vereiste. Tijdens het uitgevoerde participatie proces in 2024 is met de woonwagewoners besproken hoe we het beste met elkaar in gesprek kunnen blijven. Woonwagewoners willen regelmatig op de hoogte gehouden worden over de voortgang van het beleid en de resultaten die gerealiseerd worden. Dit doen we middels algemene bewonersbrieven die naar alle locaties gaan. Daarnaast organiseren we structureel, 2-3x per jaar, een stadsbrede bewonersavond. Tijdens deze stadsbrede bewonersavonden gaan we in op de voortgang van het beleid. Indien nodig organiseren we thema-specifieke bijeenkomsten, bijvoorbeeld over verticale uitbreiding of erfpacht. Voor locatie specifieke vraagstukken gaan we langs op de locaties zelf. Het doel hiervan is dat woonwagewoners goed geïnformeerd zijn en dat we kunnen werken aan het herstellen van het vertrouwen in elkaar.

Tevens is het idee ontstaan om een bewoners adviescommissie op te stellen die we kunnen raadplegen bij specifieke onderwerpen zoals bijvoorbeeld de inrichting van nieuwe locaties, de toewijzing van standplaatsen op nieuwe locaties of de ontwerpverkenning naar verticale uitbreiding. Het idee is dat per woonwagelocatie maximaal twee vertegenwoordigers in de adviescommissie kunnen deelnemen en daarbij is het belangrijk dat de adviescommissie onafhankelijk is. We gaan dit samen met de bewoners verder vormgeven en uitwerken.

Bij uitbreiding van standplaatsen (op bestaande en nieuwe locaties) voeren we participatie met de huidige en toekomstige woonwagewoners en omwonenden. Omwonenden worden geïnformeerd en kunnen reageren.

3.5.2 Samenwerking met woningcorporaties en beheerorganisatie(s) in Den Haag

We gaan een structureel overleg met woningcorporaties en de beheerorganisatie opstarten (of hiervoor het bestaande vehikel Stichting woonwagelocaties Den Haag benutten) zodat partijen met elkaar in verbinding blijven. In dit structureel overleg bespreken we de uitvoering van het beleid, de voortgang van de prestatieafspraken en praktijksituaties. Het doel hiervan is om intensiever met elkaar samen te werken op dit beleidsdossier en om tot betere resultaten te komen met elkaar. Periodiek kan een vertegenwoordiging van de woonwagewoners aan het structurele overleg deelnemen zodat we ook op die manier goed met elkaar in gesprek zijn.

Prestatieafspraken

Met de woningcorporaties worden in de nieuwe raamovereenkomst (2026-2030) en jaarlijkse prestatieafspraken verder nadere afspraken gemaakt over de overdracht van het beheer van de woonwagelocaties vanuit de gemeente aan de corporaties. Nu is bijna de helft van de standplaatsen nog in beheer van de gemeente. Ook worden afspraken gemaakt over de wijze waarop tot een meer gevarieerde mix van huur- en koopstandplaatsen en huur- en koopwoonwagens te komen al naar gelang er vraag naar is.

In de jaarlijkse cyclus van prestatieafspraken tussen woningcorporaties en gemeente is het gebruikelijk om huurderorganisaties te betrekken. Het is voorstelbaar dat we de bewonersadviescommissie bij de prestatieafspraken betrekken, zodat de belangen en aandachtspunten van woonwagewoners ook hierin worden verankerd.

3.5.3 Samenwerking met de regio, het Rijk en kennisorganisaties

In het kader van de regionale woonzorgvisie wordt de samenwerking met regiogemeenten op het gebied van Woonwagendplaatsen verder vormgegeven. Ook staan we in verbinding met de ontwikkelingen binnen de Rijksoverheid, VNG en kennisorganisaties op het gebied van Woonwagendbewoning. Hierdoor verbreden we onze kennis over het dossier en halen we inspiratie op.

3.6 Aandacht voor leefbaarheid en welzijn

De focus van deze beleidsnota is de huisvesting van woonwagendbewoners. Naast huisvesting is het belangrijk om aandacht te hebben voor eventuele sociaal/maatschappelijke vraagstukken die spelen binnen de woonwagengemeenschap. We hebben hier tijdens het participatieproces bij stil gestaan. In de gesprekken werd met name de (verkeers)veiligheid op woonwagendlocaties door woonwagendbewoners genoemd. Daarnaast is bekend dat de huidige overbewoning het persoonlijk welzijn beïnvloedt en dat er veel mantelzorg geleverd wordt.

Het doel is dat woonwagendbewoners gezond en veilig kunnen wonen op woonwagendlocaties en net zoals andere inwoners van onze stad optimaal gebruik kunnen maken van de gemeentelijke voorzieningen.

3.6.1 Contact met de gemeente

Voor woonwagendbewoners staat de familie op één. Samenleven in familieverband en zorgen voor elkaar is heel normaal en een van de belangrijkste waarden voor deze gemeenschap. Ze kijken naar elkaar om, staan voor elkaar klaar en leveren mantelzorg voor hun familie. Het is een voorbeeld van zelfredzaamheid en sociale cohesie. Tegelijkertijd spelen er wel degelijk vraagstukken waarbij de gemeente kan ondersteunen met haar voorzieningen en regelingen. Denk daarbij aan ondersteuningsregelingen voor mantelzorg, financiële hulpverlening, opleiding, werkgelegenheid, zelfstandig ondernemerschap en gezinsgerichte ondersteuning. Het is echter niet vanzelfsprekend dat woonwagendbewoners de weg naar de gemeente weten te vinden en er gebruik van maken. Door ervaringen uit het verleden staan woonwagendbewoners sceptisch tegenover de overheid en overheidsinstanties. Op dit moment vertrouwen zij slechts één of enkele ambtenaren. Enerzijds is dit positief, omdat op deze wijze de overheid voor deze bewoners dichtbij is en er zodoende persoonlijk contact is en maatwerk geleverd wordt. Anderzijds is dit heel kwetsbaar omdat de vertrouwensrelatie en werkdruk rust op slechts enkele ambtenaren. Als die wegvallen dan valt ook de basis voor overheidshulp en het contact met de gemeenschap weg.

Daarom is het de bedoeling om te zorgen dat de bewoners beter hun weg weten te vinden naar de gemeente. De gemeente zet in dat de woonwagendbewoners beter bekend zijn met de reguliere contactlijnen van de gemeente. En dat de reguliere contactlijnen in de gemeente kennis hebben van de cultuur, geschiedenis en vraagstukken van woonwagendbewoners. Dit om ervoor te zorgen dat het bestaande aanbod beter bekend wordt bij woonwagendbewoners en de toegankelijkheid van ondersteuning en voorzieningen wordt vergroot.

3.6.2 Leefbaarheid

Het algemene uitgangspunt van een woonwagendlocatie is dat dit een prettige leefomgeving is. Doordat er sprake is van overbewoning op de woonwagendlocaties is ook de druk op de vaak krap bemeten openbare infrastructuur toegenomen doordat bijvoorbeeld meer voertuigen dan beschikbare parkeerplaatsen op de woonwagendlocaties staan geparkeerd. Ook wordt er door overbewoning meer huishoudelijk afval geprodu-

ceerd. Door deze factoren zal extra aandacht worden besteed aan het Schoon, Heel en Veilig houden van de Haagse Woonwagenlocaties middels beheer- en onderhoud dat onder andere toeziet op Groen, Openbare Verharding, Milieu en Speel terreinen.

3.6.3 Schoon, heel en veilig

Het beheer en het onderhoud van de woonwagenstandplaats (en woonwagen) zijn de verantwoordelijkheid van de eigenaar-bewoners, corporaties en gemeente. De gemeente en corporaties hebben een overeenkomst met een externe beheerorganisatie voor de uitvoering van het beheer en onderhoud. Deze partijen staan gezamenlijk voor het doel dat de woonwagenlocaties schoon, heel en veilig zijn én ook blijven. Er zijn onderlinge afspraken tussen eigenaar-bewoners, corporaties, extern beheer en gemeente over de rolverdeling en verantwoordelijkheid. Een woonwagenlocatie dient te voldoen aan alle wettelijke kaders. Bij het niet voldoen aan de wettelijke kaders wordt handhaving daar waar mogelijk is samen aangepakt.

3.6.4 Discriminatie en sociale inclusie

Nederland heeft van de Europese Unie de opdracht gekregen om met een monitor in kaart te brengen hoe het staat met de sociale inclusie van Roma en Sinti in Nederland. Sinds 2013 wordt om het jaar onderzoek gedaan in opdracht van het ministerie van Sociale Zaken en Werkgelegenheid. In 2024 verscheen de meest recente Monitor Sociale Inclusie: meting 5, de vierde vervolgmeting naar de woon- en leefomstandigheden van Roma en Sinti in Nederland. Uit de metingen blijkt dat er sprake is van enige verbetering, maar dat woonwagenbewoners vaak nog steeds een achterstandspositie hebben ten opzichte van het gemiddelde in Nederland. In deze monitor zijn de eerste voorzichtige signalen te zien voor een verbetering van de onderwijspositie van de jongere generaties. Verschillende professionals benoemen dat de jonge ouders zelf vaak meer onderwijs hebben genoten, dat zij hierdoor het belang van goede educatie inzien en dat zij hun kinderen vervolgens stimuleren en meer kunnen helpen. De doorwerking naar andere levensdomeinen is nog niet gerealiseerd. Dit betreft dan onder meer het niveau van huisvesting, arbeidsparticipatie, gezondheid en veiligheid. Dit benadrukt het belang om aandacht te hebben voor deze aspecten. De manier waarop de gemeente hierbij kan ondersteunen, verkennen we de komende tijd met woonwagenbewoners.

4. Uitvoering van deze beleidsnota

De ambitie is om te komen tot 80 nieuwe standplaatsen, binnen de planologische, technische en juridische mogelijkheden en met participatie van woonwagengebouwers en omwonenden. De gemeente actualiseert de opgave op basis van het woonbehoefteonderzoek 2025. De uitbreiding vindt plaats op bestaande en nieuwe locaties. Om tot een realisatie van de opgave te komen en uitvoering te geven aan deze beleidsnota zal na vaststelling van het beleid een uitvoeringsplan opgesteld worden inclusief een voorlopige planning.

Dit hoofdstuk biedt een eerste aanzet voor een uitvoeringsplan en geeft richting aan de financiële onderbouwing voor de uitvoering. Het uitvoeringsplan zal ingaan op onderstaande inventarisatie van benodigde activiteiten. Onderstaande lijst is slechts een eerste inventarisatie en geeft een prioritering van de activiteiten voor de korte termijn, maar is nog niet volledig of definitief.

Vanuit de vijf beleidsdoelen zijn de volgende acties voor de komende periode voorzien:

1 Uitbreiden standplaatsen

- Verplaatsing locatie Energiestraat naar nieuwe locatie (permanent).
- Uitbreiding standplaatsen op bestaande locaties.
- Ontwerpverkenning verticale uitbreiding standplaatsen met als doel een kader voor verticale uitbreiding te ontwikkelen en verticale uitbreiding binnen 2 jaar mogelijk te maken.
- Uitbreiding standplaatsen op 1 à 2 nieuwe locaties binnen 5 jaar.
- Elke 5 jaar monitoren behoefte aan nieuwe standplaatsen.
- Uitbreiding standplaatsen op 1 à 2 nieuwe locaties binnen 5 tot 10 jaar (indicatief 20-30 standplaatsen) afgestemd op de behoefte en in afstemming met de regiogemeenten.
- Wijziging standplaatsmogelijkheden in bestemmingsplannen/omgevingsplan aan het geactualiseerde woonwagengebeleid.

2 Voldoende gedifferentieerd aanbod

- Mogelijk maken van erfpacht/koop op gemeentelijke woonwagelocaties.
- Overdracht huurstandplaatsen gemeentelijke woonwagelocaties aan woningcorporaties.
- Overdracht sociale huurwoningen naar woningcorporaties.
- Binnen afzienbare termijn uitbreiden van het aantal huurwoningen door corporaties conform de behoefte/noodzaak eraan. De gemeente ondersteunt waar mogelijk, bijvoorbeeld door het aanvragen van landelijke subsidiemogelijkheden.
- Mogelijk maken van erfpacht/koop op woonwagelocaties in beheer van corporaties.

3 Toewijzing van standplaatsen

- Aanpassen toewijzings- en wachtlijstsystematiek.
- Verankeren van toewijzingscriteria in Huisvestingsverordening of andere verordening.
- Actualisatie van de wachtlijst en invoeren van inschrijfgeld.
- Over 2 jaar evaluatie van de toewijzingscriteria.

4 Interne en externe samenwerking

- Interne organisatie doorontwikkelen.
- Opbouwen overleg- en participatiestructuur met woonwagengewoners op stedelijk- en locatie-specifiek niveau.
- Structureel overleg met woningcorporaties opzetten.
- Afstemmen met uitvoeringpartners, regio, ministerie BZK en kennisorganisaties.

5 Aandacht voor welzijn

- Nader uit te werken.

6 Monitoring en evaluatie

Tweejaarlijks zal de voortgang omtrent deze beleidsnota in de voortgangsrapportage woonvisie worden opgenomen en aan de raad worden aangeboden. Onderwerpen die in de voortgangsrapportage worden meegenomen:

- Hoeveel standplaatsen en woonruimte is toegevoegd door middel van horizontale en verticale uitbreiding op bestaande en nieuwe locaties.
- Hoeveel standplaatsen in erfpacht/koop zijn uitgegeven.

Naast de voortgangsrapportage woonvisie zullen we twee jaar na implementatie de volgende onderdelen uit deze beleidsnota evalueren:

- Hoe de toewijzing van standplaatsen verloopt op basis van de nieuw opgestelde criteria.
- In hoeverre bewoners op de hoogte zijn van het beleid en zich betrokken voelen bij de uitvoering / de mate waarin bewoners tevreden zijn over de voortgang.
- Evaluatie van financiële kosten en of de begrootte kosten aangepast dienen te worden.
- De woonbehoefte en zorgvraag van ouderen in de woonwagengemeenschap.

De mate waarin woningcorporaties hun verantwoordelijkheid nemen om huurstandplaatsen en de huurwoningen van de gemeente over te nemen en sociale huurwoningen aan te schaffen en te exploiteren monitoren we via de prestatieafspraken en de meerjarige raamovereenkomst met de woningcorporaties.

Na vaststelling van de nota, zullen deze acties samen met bewoners en partners verder uitgewerkt worden.

5. Financiële paragraaf

Uitbreiding van standplaatsen

We hanteren een gemiddelde van € 150.000 euro per standplaats voor de inrichting en aankoop van grond, exclusief woonwag. Deze raming is als volgt opgebouwd:

- De kosten voor het aanleggen van 1 standplaats ligt tussen de € 70.000 en € 115.000. Dit zijn de kosten voor het plaatsen van de fundering, bestrating, aansluitingen, plaatsing van een berging, de begeleiding en aanschaf van de grond (en is dus exclusief woonwag). Afhankelijk van de locatie en grondprijs kan dit bedrag hoger of lager zijn. We hanteren een gemiddelde van € 100.000 euro per standplaats voor de inrichting en aankoop van grond, exclusief woonwag.
- Andere aspecten, zoals natuurcompensatie of bodemsanering, zijn buiten beschouwing gelaten. Daarom hanteren we een onvoorziene kostenpost van € 50.000 per standplaats om dit soort onvoorziene omstandigheden te dekken.

Daarmee zal de totale investering voor de komende 5 jaar rond de € 6 mln. liggen, voor de realisatie van 40 standplaatsen.

Een bijdrage van de dekking is als volgt voorzien:

- Vanuit het coalitieakkoord is € 3.5 mln. gereserveerd (Uitbreiding bestaande Woonwagelocaties, programma 13), waarvan € 2,7 mln. voor de verplaatsing en uitbreiding van de woonwagens op de Energiestraat naar de Henri Faasdreef. De uitbreiding van de Henri Faasdreef (fase 2) bestaat uit 14 woonwagelocaties. Daarnaast is € 800.000 gereserveerd voor de uitbreiding van Isabellaland met 8 woonwagelocaties.
- Vanuit de Enecomiddelen is € 2.5 mln. gereserveerd (Extra impuls voor betaalbaar wonen voor sociale woningbouw en starterswoningen, programma 13).

De verwachting is dat, afhankelijk van hoe e.e.a. zich ontwikkelt, hiermee een belangrijke bijdrage wordt geleverd aan de uitbreiding van standplaatsen in de eerste tranche (komende vijf jaar). Exacte uitgaven hangen uiteraard samen met de exacte plannen en zijn niet volledig te voorspellen. De exacte kosten per nieuwe c.q. uitbreidingslocatie worden te zijner tijd inzichtelijk gemaakt met een financiële onderbouwing. Indien nodig wordt aanvullende dekking gezocht.

Voor de tweede tranche, uitbreiding van +- 40 standplaatsen over 5-10 jaar, zal er nog dekking gezocht worden.

Woonbehoefteonderzoek

Dekking voor het 5-jaarlijkse woonbehoefteonderzoek wordt voor het desbetreffende begrotingsjaar georganiseerd (programma 13). De inschatting van de kosten voor het woonbehoefteonderzoek is circa € 60.000,-.