

Toekomst woonwagenlocaties Utrecht

Juli 2013



Toekomst woonwageningen gemeente Utrecht

juli 2013



Inleiding

Deze notitie gaat over de toekomst van de woonwagenlocaties in de gemeente Utrecht, op dit moment een aantal van 34. Aan de orde komen de ontwikkeling van het aantal standplaatsen en woonwagenlocaties, het toewijzingsbeleid van standplaatsen, beheer en leefbaarheid van de locaties, communicatie met woonwagenbewoners en de financiële situatie van de BV Woonwagenexploitatie. Deze notitie behandelt dus niet onderwerpen als onderwijs-, inkomens- en gezondheidssituatie van woonwagenbewoners.

De kern van de notitie is dat we de woonwagenbewoners niet langer zien als bijzondere groep. Het zijn gewoon bewoners van de stad Utrecht, maar met een bijzondere woonwens. Woonwagenbewoners worden behandeld als alle andere burgers van de stad Utrecht. Door hen niet langer in een uitzonderingspositie te plaatsen hoopt de gemeente dat zich een proces van integratie van woonwagenbewoners in de maatschappij zal voltrekken.

Samengevat wordt in deze notitie voorgesteld het aantal woonwagenstandplaatsen en locaties in Utrecht te stabiliseren op het huidige aantal. De wijze van toewijzing van vrije standplaatsen lijkt aan verandering toe. Een vorm van toewijzing zoals ook bij woongroepen toegepast wordt lijkt op zijn plaats. Goed beheren, toezicht en handhaven is een voorwaarde voor de leefbaarheid op de woonwagenlocaties. De afdeling Vergunningen, Toezicht en Handhaving (VTH) van de gemeente zal in samenwerking met de BV Woonwagenexploitatie, andere gemeentelijke diensten en de politie het toezicht en de handhaving adequaat ter hand te nemen. Daarbij staat de gemeente open voor overleg met de woonwagenbewoners.

Achtergrond en aanleiding

Het woonwagenbeleid is al decennia lang onderwerp van gesprek en discussie. De SEV (Stichting Experimenten Volkshuisvesting) definieerde in haar rapport 'Beelden van reizigers, woonwagenbewoners in Nederland' (2010) een vijftal periodes waarin de visie op woonwagens heel verschillend is:

- De strijd tegen onmaatschappelijkheid (1918 – midden jaren 60)
- Apart zetten, helpen en verheffen (jaren 60 en 70)
- Deconcentratie en decategorialisering (jaren 80)
- Gedogen (jaren 90)
- De omslag (2003-2004)

Op dit moment bevinden we ons in een periode van stabilisatie. De periode van de omslag wordt in Nederland gekenmerkt door problemen met handhaving op de locaties en door grootschalige politieacties op een aantal woonwagencampen. In 1999 is de Woonwagenwet afgeschaft en werd woonwagenbeleid een zaak van de gemeente. Woonwagenbewoners vallen sindsdien onder de verantwoordelijkheid van de gemeente en moeten gezien worden als gewone huurders en bewoners. Het Ministerie van VROM brengt in 2009 een rapport uit, 'Eigentijds omgaan met woonwagenbewoners'. Er moet een evenwichtig beleid ontwikkeld worden waarin 'hard' en 'zacht' beleid elkaar niet afwisselen of afzwakken, maar aanvullen en versterken.

Eind 2011 heeft het College van B&W Utrecht besloten het gemeentelijke woonwagenbeleid te herijken. De Commissie Stad en Ruimte is geïnformeerd via de Startnotitie 'herbezinning koers woonwagencampen Utrecht' en de voorwaarden voor verkoop van standplaatsen.

In 2012 besluit het College van B&W Utrecht dat op een aantal met name genoemde locaties woonwagencampen onder voorwaarden verkocht mogen worden aan de residerende bewoners.

Er zijn voldoende redenen om het bestaande beleid te herijken. In de Utrechtse praktijk rond de woonwagencampen bestaan diverse problemen, opgaven en vraagstukken die besproken en opgelost moeten worden. Het gaat, zoals ook in de startnotitie te lezen is, om vragen en signalen uit de gemeenschap zelf (waaronder het toewijzingsbeleid van standplaatsen), en om het vraagstuk van beheer, exploitatie en ontwikkeling van bestaande en nieuwe locaties. De BV Woonwagenexploitatie heeft diverse keren aangegeven dat er financiële problemen zijn. Kwesties van de leefbaarheid en handhaving op de woonwagencampen halen regelmatig de pers en behoeven aandacht.

De Startnotitie beschrijft vijf onderwerpen en vijf onderzoeksvragen waarvoor herbezinning nodig is.

1. Beheer, exploitatie en ontwikkeling van bestaande en nieuwe standplaatsen:

Is het wenselijk om het huidige beleid - dat uitgaat van het behouden van de woonvorm woonwagens en van het uitbreiden van het aantal standplaatsen - te handhaven, of heeft het de voorkeur om de koers te wijzigen en in te zetten op het stabiliseren dan wel verminderen van het aantal standplaatsen?

2. Toewijzingsbeleid

Willen we het huidige toewijzingsbeleid handhaven, of een transparante aanpassing ontwikkelen die meer aansluit bij de behoefte van bewoners om te wonen in familieverband, waarbij bewoners meer inspraak hebben bij de keuze van de nieuwe bewoner(s)?

3. Financiële problemen van de BV Woonwagenexploitatie en de gemeentelijke rol in het oplossen ervan

Wat zijn de oorzaken van de huidige financiële problemen van de BV, wat zijn de mogelijke oplossingen ervan en in hoeverre moet vastgehouden worden aan de financiële kaders die de BV destijds met de gemeente heeft afgesproken.

4. Leefbaarheid en naleving van geldende wet- en regelgeving

Willen we een structurele, integrale en gecoördineerde aanpak van de handhaving van regels en wetgeving, of vasthouden aan de huidige situatie waarin afstemming en samenwerkingsafspraken ad hoc worden georganiseerd?

5. Communicatie- en overleg met woonwagenbewoners

Hoe kan het overleg met vertegenwoordigers van de woonwagenbewoners invulling krijgen?

Deze onderwerpen worden in deze nota behandeld. Om de vragen te kunnen beantwoorden is er uitgebreid studie gedaan en zijn gesprekken gevoerd met andere steden en met de betrokkenen bij het woonwagenbeleid in Utrecht (binnen en buiten de gemeente). Dit onderzoek, de gesprekken met betrokkenen, het opstellen van scenario's en de beantwoording van de vragen leidt tot een voorstel tot herziening van het woonwagenbeleid. Dat beleid wordt verwoord in deze notitie.

Inkadering woonwagengebeleid

De gemeente Utrecht kent beleid en afspraken op het gebied van woonwagenge(locaties). Het nu geldende kader is:

- De Notitie Verkoop van Woonwagengestandplaatsen in Utrecht (april 2003)
- Prestatieafsprake Woonwagengebeleid gemeente Utrecht – BV Woonwagengeexploitatie (april 2006)

De gemeente kent, net zoals rond al haar inwoners, een verantwoordelijkheid voor de huisvesting van woonwagengebewoners. Er is geen speciale afdeling, er wordt geen specifiek woonwagengebeleid uitgevoerd en er zijn geen speciale medewerkers in dienst voor het woonwagengebeleid. De opdracht om het woonwagengebeleid te herijken, wordt uitgevoerd door de afdeling Wonen en Programma's van REO. Voor het toezicht en de handhaving is de gemeentelijke dienst VTH-THBO verantwoordelijk. Binnen de gemeente hebben diverse geledingen met woonwagengelocaties en woonwagengebewoners te maken. Dat zijn de veiligheidsmanagers werkzaam bij Veiligheid, de wijkbureaus en wijkservicepunten, het Projectbureau Leidsche Rijn en MO (leerlingzaken). MO werkt samen met een consultant Onderwijsondersteuning woonwagengeen Romaleerlingen (OWR). De gemeente Utrecht is één van de gemeenten die vanwege achterstanden bij deze groepen een OWR-consultant subsidieert. In Utrecht is een aantal mensen op vrijwillige basis actief in de ondersteuning en belangenbehartiging van woonwagengebewoners (en Roma).

Het beheer en de verhuur van de woonwagengeplaatsen wordt uitgevoerd door de BV Woonwagengeexploitatie. De BV Woonwagengeexploitatie is ingeschreven in het handelsregister in 2002. De vennootschap heeft ten doel de ondersteuning van toegelaten instellingen, zoals bedoeld in artikel 70, lid 1 van de Woningwet, bij de uitvoering van hun volkshuisvestelijke taken, in het bijzonder op het gebied van de verhuur van woonwagengeen woonwagengestandplaatsen. De Utrechtse corporaties Mitros, Portaal, Bo-Ex en SSH zijn aandeelhouder (naar rato van hun woningbezit in Utrecht). De BV is in 2002 opgericht. Het maatschappelijke kapitaal (het bedrag dat maximaal als aandelen mag worden uit gegeven door de BV) is vastgesteld op € 90.000,-. Daarvan moet minstens een vijfde deel worden gestort, in dit geval € 18.000,-. Dat is gebeurd. De gemeente heeft aan de BV een financiële bijdrage geleverd van € 2.856.000,-. Het dagelijks beheer en de directie van de vennootschap van de BV worden sinds 2008 gevoerd door Portaal. Binnen Portaal zijn twee medewerkers, één coördinerend en één uitvoerend, bezig met de exploitatie van de standplaatsen. Tevens levert Portaal de administratieve ondersteuning.

De woonwagengebewoners kennen geen organisatievorm. De BV Woonwagengeexploitatie overlegt individueel met de woonwagengebewoners en voert frequent gesprekken op de locaties. Bij de gemeente is geen organisatie of platform van woonwagengebewoners bekend. Ten behoeve van het gesprek met de doelgroep over herijking van het woonwagengebeleid zijn twee avonden georganiseerd met een aantal woonwagengebewoners, wonend op diverse woonwagengelocaties.

De woonwagenlocaties

(spreiding, grootte en prijzen)

De gemeente Utrecht telt 137 standplaatsen voor woonwagens op 34 locaties. Eén locatie is niet van de BV Woonwagenexploitatie maar van GroenWest (locatie Wilhelminalaan, met vier standplaatsen). De BV Woonwagenexploitatie beheert 133 standplaatsen. In deze paragraaf beschrijven we de situatie qua spreiding, grootte van de standplaatsen en informeren we over de prijzen.

Spreiding over stad

De woonwagenlocaties liggen verspreid over de gehele stad Utrecht. De ligging t.o.v. de omliggende bebouwing is gevarieerd: er zijn locaties die aan de rand van de stad of rand van de wijk liggen, maar er zijn ook locaties die midden in woonbuurten gelegen zijn.

Locaties en standplaatsen

137 officiële standplaatsen, verspreid over 34 locaties betekent gemiddeld ongeveer 4 standplaatsen per locatie. De grootste locatie (Ina Boudier Bakkerlaan) heeft 15 standplaatsen, de kleinste (Himalaya) heeft slechts 1 standplaats. Grote locaties zijn een uitzondering, 29 van de 34 locaties hebben 2 tot 4 standplaatsen.

Een standplaats is gemiddeld zo'n 262m² groot (mediaan 246m²), waarbij de kleinste 180m² en de grootste 540m² meet. De meer recent aangelegde standplaatsen in Leidsche Rijn zijn gemiddeld groter dan in de bestaande stad: 321m² in Leidsche Rijn tegenover gemiddeld 250m² in de bestaande stad. De oppervlakten van de huurstandplaatsen zijn als volgt:

Oppervlakte standplaats	Aantal standplaatsen
t/m 190m ²	14
Van 191m ² t/m 250m ²	55
Van 251m ² t/m 350m ²	46
Vanaf 351m ²	13

** De grens van 190m² is gebaseerd op de kaveloppervlakte van een huurstandplaats cf. de Grondprijzenbrief Utrecht 2012*

Huur en koop

Van de 133 standplaatsen zijn er 128 huur en 5 zijn er koop. Het merendeel van de woonwagens (113) is eigendom van de bewoners zelf, 20 woonwagens (waarvan 18 huur en 2 van Wilhelmina) worden gehuurd door de bewoners en voor 4 woonwagens hebben de bewoners een huurkoop constructie afgesloten.

Huurprijzen

Voor een standplaats betaalt de bewoner gemiddeld € 190,- per maand (mediaan € 145,-) (beide prijspeil 1-7-2010). In de huurprijs van de standplaats zit in de meeste gevallen een sanitaire unit inbegrepen. De gemiddelde huurprijs is 59% van de maximaal redelijke huurprijs. Ongeveer de helft van de standplaatsen heeft een huurprijs lager dan € 150,-.

Huurprijs standplaats*	Aantal standplaatsen
tot € 150,-	66
van € 150,- tot € 250,-	38
Vanaf € 250,-	24

**huurprijs is inclusief evt. sanitaire unit*

Voor een huurwoonwagen betaalt de bewoner gemiddeld € 358,00 per maand (mediaan € 341,-) (beide prijspeil 1-7-2010). De gemiddelde huurprijs is 85% van de maximaal redelijke huurprijs.

Huurprijzen

Voor een standplaats betaalt de bewoner gemiddeld € 190,- per maand (mediaan € 145,-) (beide prijspeil 1-7-2010). In de huurprijs van de standplaats zit in de meeste gevallen een sanitaire unit inbegrepen. De gemiddelde huurprijs is 59% van de maximaal redelijke huurprijs. Ongeveer de helft van de standplaatsen heeft een huurprijs lager dan € 150,-.

Huurprijs woonwagen	Aantal woonwagens
Van € 200,- tot € 300,-	4
Van € 300,- tot € 400,-	7
Vanaf € 400,-	7

Vergeleken met de prijzen in de sociale huursector is het prijsniveau van standplaatsen en huurwagens (zeker gezien het intensieve grondgebruik) laag. De huurprijsontwikkeling is gelijk aan die in de sociale huursector. Tot 2013 betekent dat huurverhogingen op het niveau van inflatie, en het optrekken van de huur bij mutatie.

Als bijlage is een kaart met en een overzicht van woonwagenlocaties in Utrecht opgenomen.

Toekomstscenario's

Een belangrijk thema in de discussie over woonwagens is de gewenste omvang van het aantal standplaatsen en het aantal locaties. De thans geldende afspraken gaan uit van het behouden van de woonvorm woonwagens en van het uitbreiden van het aantal standplaatsen (vijf woonwagenlocaties, met in totaal negentien standplaatsen, met name in Leidsche Rijn). In de Startnotitie werd de vraag gesteld of het wenselijk is het aantal standplaatsen uit te breiden, te handhaven of van koers te wijzigen en in te zetten op het stabiliseren of verminderen van het aantal standplaatsen. In dit hoofdstuk kijken we daarom naar drie scenario's:

- Uitbreiding van het aantal woonwagenstandplaatsen
- Stabilisering van het aantal woonwagenstandplaatsen
- Krimp van het aantal woonwagenstandplaatsen

Deze drie scenario's onderzoeken we door ze te plaatsen in de context van een visie op de woonvorm woonwagenbewoning, de wens dat woonwagenbewoners als volwaardige burgers participeren, de markt en de praktijk en ervaringen rond woonwagenbeleid in andere steden.

Wonen in een woonwagen is in feite een woonwens geworden. Waar de woonwagenbewoner vroeger rondtrok en om die reden aangewezen was op een mobiel huis, gaat het tegenwoordig meer om de wens in vrijheid en in familieverband samen te wonen. De meeste woonwagens zijn 'versteend' en soms niet van reguliere woningen te onderscheiden. In een stedelijke samenleving als Utrecht zijn woonwagenbewoners niet (meer) de enige groep bewoners met een specifieke woonwens. Er zijn bijvoorbeeld ook mensen die graag in een woonboot willen, allochtone ouderen die graag in groepsverband wonen, mensen die heel bijzondere eisen stellen aan hun woning en hun woonomgeving i.v.m. milieu en duurzaamheid. De gemeente probeert al die bijzondere woonwensen serieus te nemen en er aan tegemoet te komen (binnen de beperkte financiële en ruimtelijke mogelijkheden in Utrecht). Deze visie op de woonvorm woonwagen pleit voor stabilisering of krimp, gegeven de beperkte ruimte in Utrecht.

De gemeente, de samenleving, alsook de groep woonwagenbewoners vinden het belangrijk dat woonwagenbewoners als volwaardige burgers hun plaats hebben in de maatschappij. Veel betrokkenen constateren dat daar op dit moment nog geen sprake van is. De onderwijssituatie van veel kinderen is problematisch, de levensvorm op woonwagenlocaties is vaak nog traditioneel, er is weinig zelfredzaamheid. Woonwagenbewoners zijn over het algemeen laaggeletterd, bedrijven mede daardoor ambulante handel en worden in Utrecht door de Rijksbelastingdienst nog niet onderworpen aan fiscale wet- en regelgeving. Ook dat draagt bij tot een uitzonderingspositie, die zeker ook door de doelgroep bewust in stand wordt gehouden. Wonen in een woonwagen kan een nadrukkelijke woonwens zijn, het draagt niet bij aan de maatschappelijke participatie van de bewoners en aan de kansen van de kinderen op onderwijs en opleiding. Vanuit de optiek van gelijkwaardigheid scoort leven op een woonwagenlocatie niet hoog en is een afbouw van de standplaatsen een optie.

Er is in Utrecht sprake van een tekort aan standplaatsen. Woonwagenbewoners benadrukken dit punt in hun contact en gesprekken met de BV Woonwagenexploitatie, belangenbehartigers en gemeente. De BV Woonwagenexploitatie meldt dat er een wachtlijst voor een standplaats is waar 80 huishoudens op staan. Daarvan beoordeelt de BV ongeveer 40 situaties als 'harde' kandidaten. Incidenteel zijn er mutaties op de

woonwagenlocaties. De situatie op de markt van standplaatsen lijkt in dat opzicht dus op de situatie op de woningmarkt. Utrecht is een aantrekkelijke stad om te wonen, werken en studeren. En dat gaat samen met schaarste. Uit dit thema is weinig duiding richting groei, krimp of stabilisatie af te leiden.

In het onderzoek t.b.v. het schrijven van deze notitie is ook gesproken met betrokkenen en onderzoek gedaan naar het woonwagenbeleid in de andere grote steden. In een bijlage is informatie over het woonwagenbeleid in Amsterdam, Rotterdam, en Den Haag te vinden. Amsterdam telt 167 standplaatsen op 15 locaties. Beheer en exploitatie zijn in handen van de gemeente, waarbij het beheer uitbesteed is aan een extern bureau. Amsterdam is op dit moment ook bezig haar woonwagenbeleid te herzien. De stad kiest daarin voor stabilisatie van het aantal en niet voor uitbreiding. Redenen zijn de financiën (aanleg is duur, inkomsten via huur gering) en cultureel (woonwagenbewoning zien als bijzondere woonwens). Rotterdam heeft 118 standplaatsen. In het woonwagenbeleid is de koers van stabiliseren van het aantal opgenomen. Reden zijn dezelfde financiële en culturele argumenten die we in Amsterdam zagen. In Rotterdam speelt de discussie rondom het wel of niet verkopen van standplaatsen. In Den Haag wordt gekoerst (vanaf 2006) op het afbouwen van het aantal standplaatsen van 300 naar 250 en dit aantal te stabiliseren. Een belangrijk aandachtspunt daarbinnen is de afbouw van de locatie Escamplaan. Financiën zijn een belangrijke reden om af te bouwen: in 2006 kende Den Haag nog een afdeling met 14 gemeenteambtenaren die zich fulltime bezig hielden met woonwagenzaken. De conclusie uit het onderzoek in de andere G4 steden is dat het aantal standplaatsen in Utrecht relatief hoog is in vergelijking met Amsterdam en Rotterdam, dat alle steden wonen in een woonwagen in feite zien als bijzondere woonwens en dat in alle steden (voornamelijk om financiële redenen) gekeken wordt naar stabilisatie en afbouw.

Een laatste aandachtspunt in de scenariodiscussie is de geplande uitbreiding van de locaties in Leidsche Rijn en Veemarkt. Indien daar geen woonwagenstandplaatsen gerealiseerd worden, is er in sommige gevallen een bestemmingswijziging nodig.

CONCLUSIE

Het zou goed zijn als Utrecht afziet van uitbreiding van het huidige aantal standplaatsen. De nieuwe locaties in Leidsche Rijn en Veemarkt zouden dan niet gerealiseerd hoeven te worden. In vergelijking met Amsterdam en Rotterdam is het aantal standplaatsen in Utrecht al hoog. De kosten van het aanleggen, beheren en exploiteren van standplaatsen en handhaving op de woonwagenlocaties zijn hoog. Het ruimtebeslag is groot, ruim 260m²; dat is veel meer dan voor een woonhuis of appartement. We stellen voor dat Utrecht stabiliseert op het huidige aantal (137 standplaatsen op 34 locaties). Verkleinen van het aantal zou negatieve consequenties hebben voor de mensen op de wachtlijst.

Toewijzingsbeleid

De wijze van toewijzing van standplaatsen is vastgelegd in de regionale huisvestingsverordening. Geïnteresseerden voor een standplaats schrijven zich net als huurders in bij WoningNet en geven hun interesse voor een standplaats apart aan. Parallel hieraan melden zij zich bij Portaal (De BV Woonwagen-exploitatie), die de geïnteresseerde plaatst op het register van standplaatszoekenden. Een vrijkomende standplaats wordt schriftelijk aangeboden aan alle ingeschreven standplaatszoekenden en verhuurd aan de langst wachtende geïnteresseerde, mits aan de voorwaarden voor woningzoekenden is voldaan. Het is mogelijk een fysiek al aanwezige wagen te huren, of een eigen koopwagen te plaatsen op de lege standplaats, naar keuze van de bewoner. Volgens de BV gaat het om incidentele mutaties en standplaatsruilingen, circa 3 tot 6 toewijzingen per jaar.

De BV Woonwagenexploitatie geeft aan dat strikte toewijzing op volgorde van inschrijftijd en plaats op de wachtlijst in de praktijk problematisch is en ook niet zo gebeurt. De toewijzing van een standplaats aan de bovenste naam op de wachtlijst, op een locatie waar hij of zij niet gewenst is, leidt tot grote leefbaarheidsproblemen en handavingsproblematiek. De betrokkene zelf trekt zich dan meestal ook terug. In de praktijk past de BV beheerdersbelang toe, maatwerk per locatie.

We hebben in gesprekken met de BV Woonwagenexploitatie en de woonwagenbewoners vragen gesteld over toewijzing. Hoe kijken zij aan tegen handhaven van het huidige toewijzingsbeleid of willen ze een transparante aanpassing ontwikkelen die meer aansluit bij de behoefte van bewoners om te wonen in familieverband en waarbij bewoners meer inspraak hebben bij de keuze van de nieuwe bewoner(s)? De direct betrokkenen zijn niet tevreden met het huidige toewijzingsbeleid. Zowel BV als de woonwagenbewoners hebben de voorkeur voor een vorm van invloed bij toewijzing van standplaatsen, zoals ook bij de toewijzing van woonruimte in woongroepen gehanteerd wordt.. Concreet is het voorstel bij een vrijkomende standplaats dat te melden aan de mensen op de wachtlijst. Van de mensen die reageren wordt van de bovenste vijf op de wachtlijst een lijst gemaakt. Die lijst wordt overlegd op de woonwagenlocatie waar de plek vrijkomt. De bewoners van de locatie kiezen een kandidaat, en beargumenteren hun keuze. Met die kandidaat wordt een toewijzingsgesprek gevoerd. Voordeel van dit systeem is, dat het zorgt voor betrokkenheid van bewoners van een locatie bij hun nieuwe medebewoner, bij kan dragen aan het samenleven op een woonwagenlocatie, dat de wachtlijst gehanteerd wordt als basisinstrument en dat het systeem transparant is. Nadeel is dat niet de persoon met de langste wachttijd aan de beurt is, en dat mensen die niet 'geliefd' zijn keer op keer afgewezen (in de vorm van niet gekozen) kunnen worden.

De vraag is of wonen op een woonwagenlocatie te vergelijken is met wonen in een straatje, in een wijk, of met wonen in een woongemeenschap. Bij de eerste variant past weliswaar zorgvuldig maar gewoon conform wachtlijst toewijzen, bij de tweede variant zou een vorm van invloed van de zittende bewoners op zijn plaats zijn. Vanuit de gemeentelijke organisatie wordt erg aangedrongen op een eerlijke en transparant systeem voor toewijzing van standplaatsen. In een krappe markt als die van Utrecht is dat altijd een belangrijk thema.

Nagedacht moet worden over het (op termijn) volledig afschaffen van de wachtlijst die de BV Woonwagen-exploitatie nu hanteert. Een vrijkomende standplaats (al dan niet met wagen) wordt dan geplaatst op Woningnet. Woningzoekenden kunnen zich aanmelden en komen dan als gewone woningzoekenden (voor

een standplaats) in het vigerende toewijzingssysteem van Woningnet. Daarmee wordt de toewijzing gelijk aan de toewijzing van alle andere woonruimte. Een punt van aandacht zijn de opgebouwde rechten door mensen die nu op de wachtlijst van de BV Woonwagenexploitatie staan.

De BV Woonwagenexploitatie en de woonwagenbewoners pleiten voor het positief benaderen van de verzoeken om medehuuderschap van de woonwagenstandplaats van kinderen van bewoners. Zoals eerder vermeld zijn de meeste woonwagengedrag van de huurder van de standplaats. Bij overlijden van de huurder moeten de kinderen de woonwagen verplaatsen, wat erg hoge kosten met zich meebrengt. Dit wordt nog bemoeilijkt door het feit dat er geen vrije standplaatsen zijn waar de wagen heen kan. Er bestaat grote behoefte aan de mogelijkheid als inwonend kind medehuuder te mogen worden van een standplaats, zodat als de eigen wagen als eigendom overgaat naar de kinderen, het kind als hoofdhuurder de standplaats kan overnemen en de eigen wagen kan blijven staan.

CONCLUSIE

Samenwonen op een kleine woonwagenlocatie is te vergelijken met wonen in een woongemeenschap. In het toewijzingsbeleid van standplaatsen zou dat vertaald kunnen worden in een vorm van betrokkenheid van de zittende bewoners bij toewijzing van de standplaats. De gemeente zal in samenspraak met de BV Woonwagenexploitatie en samen met vertegenwoordigers van de woonwagenbewoners een voorstel voor toewijzing van standplaatsen ontwikkelen. We hanteren als randvoorwaarden dat het systeem eerlijk en transparant moet zijn. Een proefperiode en een goede monitoring en evaluatie zijn belangrijke onderdelen voor zo'n voorstel. De afdeling Wonen & Programma's toetst het voorstel aan de huisvestingsverordening en geeft advies welke stappen eventueel genomen moeten worden om het voorstel eventueel te operationaliseren.

De gemeente kan instemmen met het positief benaderen van verzoeken van inwonende kinderen van woonwagenbewoners tot medehuuderschap van de woonwagenstandplaats, mits ook dat transparant en eerlijk geregeld kan worden.

Leefbaarheid en handhaving

Het beeld van de leefbaarheid op de Utrechtse woonwagelocaties en van de noodzaak en nut van handhaving van regels en afspraken op de locaties is erg gedifferentieerd. Er zijn véél kleine, rustige locaties, maar voor een aantal van de woonwagelocaties geldt dat vormen van grensoverschrijdend gedrag met regelmaat aan de orde zijn. Het kan gaan om onrechtmatig gebruik van de woonwagelocaties, de standplaats, de openbare ruimte, niet voldoen aan geldende voorschriften of vormen van woonoverlast. In de gesprekken met de BV Woonwagelocatiesexploitatie en de bewoners worden wel problemen op sommige locaties genoemd. Opvallend is dat tijdens het gesprek met de woonwagelocatiesbewoners zij nadrukkelijk vragen om een helder beleid van de gemeente m.b.t. activiteiten op de locaties. Maar dan willen ze wel dat de gemeente die afspraken ook handhaaft!

Een terugblik

De afdeling Vergunningen, Toezicht en Handhaving (VTH) - Toezicht en Handhaving Bebouwde Omgeving (THBO) heeft een analyse gemaakt van de praktijk in de afgelopen jaren. In deze terugblik geven we een beeld van de praktijk van toezicht en handhaving op woonwagelocaties (Bron: handhavingsprogramma's en verslagen vanaf 2005).

De VTH-THBO handhavingstaken zijn conform een door de gemeente gehanteerde methodiek geprioriteerd. Dat is ook gebeurd voor de handhaving van woonwagelocaties. In de tabel hieronder is dat terug te vinden.

Handhavingsprogramma 2009: verantwoording prioritering

Handhavingsprogramma 2009 Risico-indicatie/belangen: Fp = fys. veiligheid personen, Sg = schade gebouwen, Ge = gezondheid, Bg = bestemmingsgebruik, We = welstand, Hw = historische waarde, Ez = energiezuinigheid, Wv = woonruimteverdeling, Oh = overlast/hinder, Sa = sociale achteruitgang.	Bestuurlijke prioriteit	Wettelijke taak	Risico-indicatie per belang																	
			hoog risico		middelhoog risico		laag risico		geen score											
			Fp	Sg	Ge	Bg	We	Hw	Ez	Wv	Oh	Sa								
Team Bijzondere Handhaving																				
Handhaving woningtoezicht en bouwtoezicht																				
Calamiteiten																				
Handhaving woonfraude																				
Handhaving woonwagelocaties																				
Horeca																				
Speelautomatenhallen																				
Kansspel- en behendigheidsautomaten																				
Seksinrichtingen																				
Handhaving huisnummering																				
Handhaving inneming openbare grond																				
Meldingen inzake reclames																				
Handhaving onttrekking woonruimte																				

De Utrechtse woonwagelocaties worden het hele jaar regelmatig bezocht en gecontroleerd om illegale bouw, vervuiling of illegale inname van openbare grond te voorkomen. Het gaat in de meeste gevallen om het verwijderen, aanpassen of legaliseren van illegale bijgebouwen. Dit wordt gerealiseerd door het geven van informatie en advies, zodat de bewoners hun eventuele bouwplannen volgens de regels realiseren. Overtredingen worden ongedaan gemaakt. Worden desondanks illegale bouwwerken geconstateerd, dan volgt handhaving en wordt zonodig overgegaan tot sanctionering. Locaties waar overtredingen zijn geconstateerd, krijgen meer aandacht dan de locaties waar geen overtredingen geconstateerd zijn.

Het aantal geconstateerde overtredingen bedroeg in de periode 2004 tot 2009 een aantal van 5 tot 15 overtredingen per jaar.

Wanneer er sprake is van verschillende overtredingen wordt er door VTH-THBO (v/h SO/PD-T&H) integraal gehandhaafd, in samenwerking met BV Woonwagenexploitatie, Veiligheid, wijkservicecentra, Stadswerken, belastingdienst, politie/OM en eventuele andere belanghebbenden.

Op verzoek van BV Woonwagenexploitatie is in 2012 een inventarisatie gedaan op alle woonwagenlocaties. Er werden diverse overtredingen geconstateerd. Van de 24 geconstateerde overtredingen ten aanzien van de woonwagen of de standplaats zijn 4 legaliseerbaar, 15 moeten nader onderzocht maar waarschijnlijk legaliseerbaar en de resterende 8 zijn niet legaliseerbaar. De meeste overtredingen hebben betrekking op het illegaal plaatsen van schuurtjes. De 34 overtredingen ten aanzien van IOG betreft illegaal "landjepik". Verder is in 18 gevallen verrommeling geconstateerd, waarvan 16 op 2 locaties (de IB Bakkerlaan en de Kanaalweg) .

In een bijlage vindt u de uitkomsten van deze inventarisatie.

Handhaven in de toekomst

VTH-THBO stelt bij toekomstig beleid de volgende uitgangspunten voor:

1. bij de handhaving op woonwagens door THBO geldt dat woonwagenbewoners gelijk aan alle overige burgers in de stad worden behandeld.
2. er worden vaker constatering van regelmatige overtredingen gedaan die vooralsnog niet met harde cijfers onderbouwd worden. Die cijfers worden wel gebruikt om een ingrijpende herijking van de handhaving rechtvaardigen. Het beeld dat in de startnotitie gewekt wordt, komt niet volledig overeen met het beeld op basis van gegevens van THBO (verslagen handhavingsprogramma's vanaf 2005 en inventarisatie 2012). THBO pleit voor nauwkeurige monitoring.
3. op woonwagenlocaties wordt momenteel passief gehandhaafd naar aanleiding van klachten. Bij THBO zijn tot nu toe weinig meldingen bekend over woonwagenlocaties.
4. THBO werkt integraal (zie voorbeelden uit handhavingsverslagen); dat gebeurt nog ad hoc en kan beter. THBO is voor een structurele geïntegreerde aanpak. Echter zal er goed afgesproken moeten worden wie de regie heeft, welke rol en bevoegdheid een ieder heeft. (vergelijk de bestuurlijke aanpak van handhavingsprojecten ASW en Binnenstad)

Het toezicht en de handhaving op woonwagens wil VTH-THBO als volgt uitvoeren:

1. De handhaving bij woonwagens voeren we uit op basis van (reguliere) handhaving naar aanleiding van klachten of eigen waarneming van de inspecteurs.
2. THBO werkt mee aan integrale projecten met bijvoorbeeld Politie en belastingdienst. Afhankelijk van het onderwerp kunnen daar ook Wijkservicecentra, OOV/Veiligheid, Toezicht en Handhaving Openbare Ruimte (THOR), BV Woonwagenexploitatie, en Stadswerken bij betrokken zijn.
3. De verrommeling op en in de nabijheid van woonwagenlocaties pakt THBO in samenwerking met BV Woonwagenexploitatie actief aan. In dat kader zullen enkele acties en/of locaties per jaar worden geprogrammeerd.
4. Te zijner tijd zoekt THBO aansluiting bij de ontwikkeling van de formering van landelijke teams.

Ten aanzien van dit advies ligt ten grondslag dat de woonwagenlocaties in het algemeen in het kader van overtredingen van bouwregels geen aanleiding geven tot hogere prioriteit dan normaal. Op basis van de tot nu toe beschikbare feitelijke gegevens (verslagen programmatisch handhaven en inventarisatie 2012) is er geen aanleiding tot een ingrijpende wijziging van de handhaving door THBO op alle locaties. Dat betekent dat THBO in het algemeen volstaat met passief handhaven, dat wil zeggen (reguliere) handhaving naar aanleiding van klachten of eigen waarneming van de inspecteurs. Doen zich excessen voor dan zal THBO die gericht en adequaat en integraal aanpakken. Wel wil THBO bijdragen aan de wens van omwonenden om verrommeling aan te pakken, naar voorbeeld van de huidige aanpak van de locatie aan de Kanaalweg.

Leefbaarheid en handhaving hebben naast een fysieke ook een sociale kant. Daarbij moet gedacht worden aan het bestrijden van (woon) overlast, vuil en loslopende honden. Deze beïnvloeden de leefbaarheid op de woonwagenlocaties, maar ook nadrukkelijk die van de burens. De vertegenwoordigers van de partijen Veiligheid, Politie, THOR en Stadswerken zitten tweewekelijks aan tafel in het zgn. Handhavingsoverleg. Daar wordt de inzet op de thema's woninginbraak, autokraak, overlast Jeugd en geweld besproken en afgestemd aan de hand van de politiecijfers, bewonersmeldingen en ervaringen van de werkers op straat. Ook andere opvallende incidenten of locaties die zorgwekkend zijn op het gebied van schoon, heel én veilig komen aan de orde. Eventuele gecoördineerde inzet vanuit deze partijen op een woonwagenlocatie kan daar dus worden afgestemd.

Hennepconvenant

In de gemeente Utrecht wordt gewerkt met een hennepconvenant. Een aanpak zoals bij huurwoningen is in de praktijk bij woonwagens niet realiseerbaar, waar het bewoners met een eigen wagen betreft. Een betrapte hennepsteler moet volgens het hennepconvenant van het gehuurde vertrekken. Er is echter jurisprudentie waarin staat dat grote wagens mogen blijven staan omdat de kosten van verwijdering onevenredig hoog zouden zijn ten opzichte van het delict. Een alternatief is om in voorkomende gevallen de eigen woonwagen voor een bepaalde tijd door de gemeente te laten sluiten (1-2 jaar). Dat vergt een aanpassing van het hennepconvenant.

CONCLUSIE

Goed beheren en handhaven is een voorwaarde voor de leefbaarheid op de woonwagenlocaties. De afdeling Vergunningen, Toezicht en Handhaving doet het voorstel om in samenwerking met de BV Woonwagenexploitatie, andere gemeentelijke diensten en politie het fysieke toezicht en de handhaving adequaat uit te voeren. De frequentie van activiteiten zal afhankelijk zijn van keuzes en prioriteiten binnen het reguliere integrale handhavingsprogramma. In vergelijking met het verleden betekent het voorstel:

- Een proactieve aanpak van verrommeling
- Een proactieve aanpak van illegale bouw op basis van een inventarisatie uit 2012
- Een integrale aanpak van (on)veiligheid, (woon)overlast en criminaliteit.

Vanuit het Handhavingsoverleg wordt een gecoördineerde inzet op het sociale vlak, op thema's als woninginbraak, autokraak, overlast en geweld, georganiseerd.

Het hennepconvenant wordt aangepast, waardoor het mogelijk wordt een woonwagen voor een bepaalde tijd te sluiten.

Financien

De BV Woonwagenexploitatie wordt gevormd door de Utrechtse corporaties Mitros, Portaal, Bo-Ex en SSH. Ze zijn alle aandeelhouder, naar rato van hun woningbezit in Utrecht. De BV is in 2002 opgericht. Het maatschappelijke kapitaal (het bedrag dat maximaal als aandelen mag worden uitgegeven door de BV) is vastgesteld op € 90.000,-. Daarvan moet minstens een vijfde deel worden gestort, in dit geval € 18.000,-. Dat is gebeurd. De gemeente heeft aan de BV een financiële bijdrage geleverd van € 2.856.000,-. De afspraak is gemaakt dat vanaf 1 januari 2002 het risico ter zake van de woonwagens, de woonwagenstandplaatsen en woonwagenterreinen voor risico zijn van de BV Woonwagenexploitatie. De bedragen zijn, naar wij aannemen, vastgesteld op basis van een business case. De BV heeft al enkele keren aangegeven dat de financiële situatie van de onderneming slecht is. In de eerste zes jaren bestond er een relatie met Broekhuizen en Wit BV (inmiddels failliet), die de BV Woonwagenexploitatie veel geld gekost heeft. De BV geeft verder aan dat de kosten van beheer hoog zijn en dat de kosten van onderhoud veel hoger zijn dan begroot. Eind 2011 is er sprake van een negatief eigen vermogen in de jaarcijfers gedeponeerd bij de KvK van € 1.347.120, -

Uit een gemeentelijke analyse van de jaarcijfers van de BV Woonwagenexploitatie blijkt dat

- investeringskosten niet ten laste zijn gebracht van de exploitatie;
- investeringen waarvoor een lening aangetrokken had kunnen worden in één keer ten laste zijn gebracht van de exploitatie;
- er sprake is van hoge bedrijfslasten (o.a. juridische kosten);
- in deze economisch ingewikkelde tijden het de BV Woonwagenexploitatie niet gelukt is leningen met een lage rente aan te trekken;
- de waarde van de grond is niet meegenomen in de jaarrekening.

In het gesprek met bestuur en directie van de BV Woonwagenexploitatie is tijdens het thema financiën vooral gesproken over de wens van de BV om standplaatsen te kunnen verkopen. De standplaatsen op de grotere woonwagenlocaties zijn uitgesloten van verkoop. De intentie verkoop mogelijk te maken is al afgesproken in 2003, bekrachtigd in 2006, maar het (juridische) traject om verkoop mogelijk te maken (bestuursadvies en besluit van B&W) was nog niet voltooid. Dat is inmiddels geregeld. Eind 2012 heeft de gemeente het gevraagde besluit genomen en de BV Woonwagenexploitatie daarover ingelicht. De BV Woonwagenexploitatie pleit ervoor verkoop op alle woonwagenlocaties toe te staan. Het argument de grote locaties uit te sluiten was om problemen rond beheer en handhaving te vermijden. Een goed systeem van toezicht moet echter in alle gevallen (locaties met huur- en koop standplaatsen, huur en koopwagens) kunnen voldoen.

Er bestaan diverse mogelijkheden waardoor de BV Woonwagenexploitatie haar financieel resultaat kan verbeteren:

- de verkoop van standplaatsen en van huurwoonwagens
- het verhogen van de huurinkomsten
- het opnemen van de waarde van de grond op de balans
- de gemeente kan bijdragen in een gezonde exploitatie door goed samen te werken op het punt van toezicht en handhaving op de woonwagenlocaties.
- afspraken maken met aandeelhouders over een jaarlijkse bijstorting. Woonwagenbewoners behoren net als huurders met een laag inkomen tot de doelgroep van de sociale sector waarin een sociale verhuurder (onrendabel) kan investeren.

CONCLUSIE

In het jaar 2013 zal blijken of de BV Woonwagenexploitatie financieel weer gezond wordt.

De gemeente onderzoekt of in principe alle standplaatsen verkoopbaar kunnen worden gesteld.

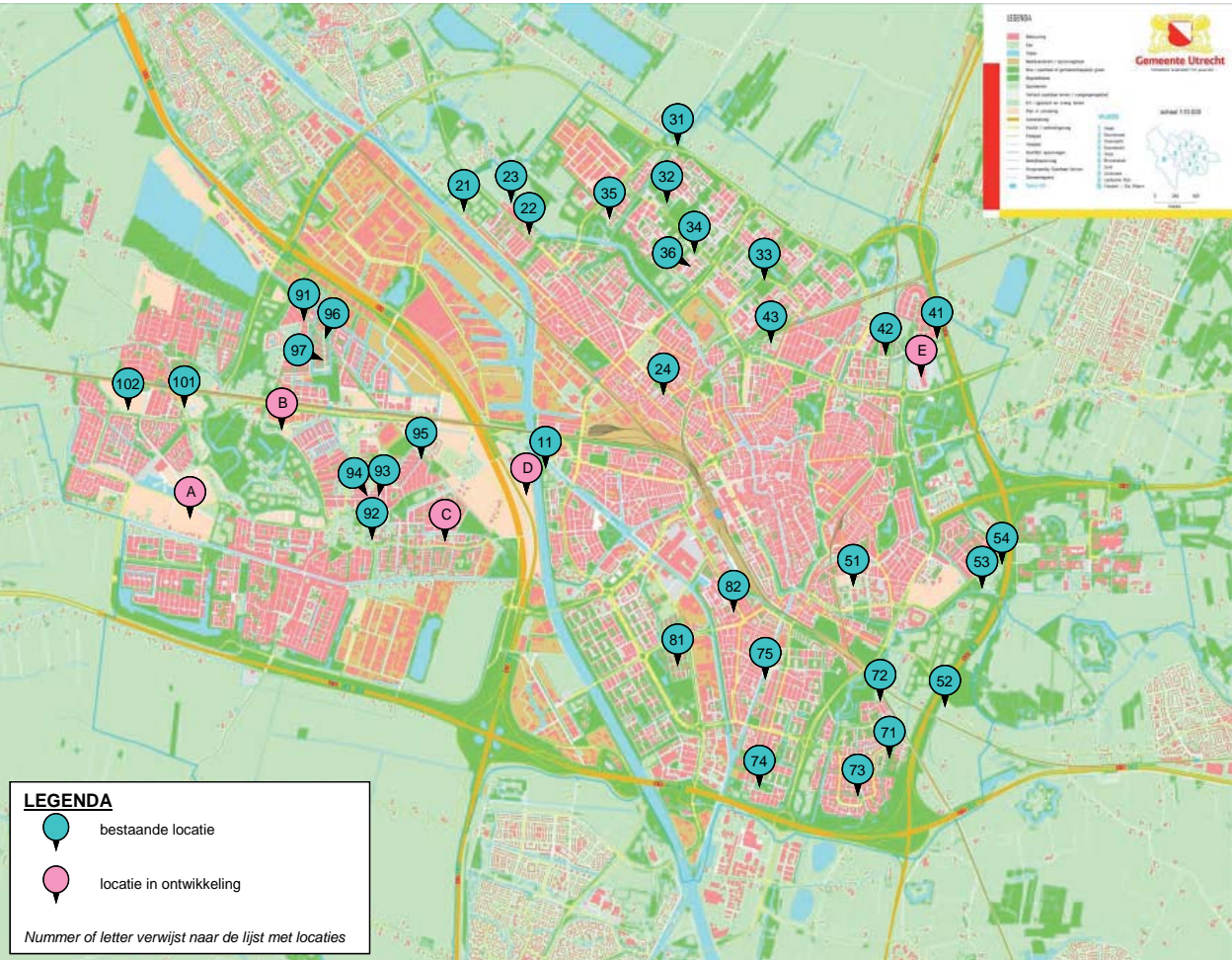
Communicatie en overleg

Er bestaat geen structureel overleg van en met de bewoners van de woonwagenlocaties. De BV Woonwagexploitatie overlegt regelmatig met individuele woonwagenbewoners, met mensen die ingeschreven staan op de wachtlijst, en voert gesprekken (collectief) op de afzonderlijke locaties. Tijdens het gesprek met de woonwagenbewoners werd de behoefte op het thema overleg niet helemaal helder. De doelgroep is geen groep die graag veel om tafel zit om te overleggen. Enerzijds zeiden de vertegenwoordigers dat regelmatig overleg met vertegenwoordigers van de woonwagenlocaties (totaal 34 mensen) gewenst zou zijn, anderzijds was er ook veel scepsis of mensen wel naar zo'n overleg zouden komen. De gemeente ziet graag een initiatief vanuit de groep woonwagenbewoners zelf tegemoet. Eventueel kan dat via de BV Woonwagexploitatie.

CONCLUSIE

De gemeente heeft in het voortraject gesproken met vertegenwoordigers van de woonwagenbewoners en met hen ook de concept notitie besproken. De gemeente stelt zich positief op als er vanuit de gemeenschap van woonwagenbewoners behoefte is aan overleg.

Bijlage 1: overzicht woonwagengelocaties



Bijlage 2 Inventarisatie van VTH-THBO

Op verzoek van BV Woonwagenexploitatie is in 2012 een inventarisatie gedaan op alle woonwagen locaties. Het resultaat is samengevat in de tabel hiernaast.

Van de 32 geconstateerde overtredingen ten aanzien van de woonwagen of de standplaats zijn 7 legaliseerbaar, 17 moeten nader onderzocht maar waarschijnlijk legaliseerbaar en de resterende 8 niet legaliseerbaar. De meeste overtredingen hebben betrekking op het illegaal plaatsen van schuurtjes.

De 33 overtredingen ten aanzien van IOG betreft illegale "landjepik".

Verder is in 13 gevallen 'verrommeling' geconstateerd, waarvan 11 op 2 locaties. Voor de locatie Kanaalweg loopt er momenteel een integrale aanpak dat succes lijkt te hebben.

	Locatie	Aantal stand- plaatsen	woonwagen niet in orde	standplaats niet in orde	IOG	ver- rommeling
1	Alpenpad	4		2		1
2	Amsterdamsestraatweg	4			4	
3	Augusto Sandinostraat	6				
4	Burg Norbruislaan	2		2		
5	Daalseweg	3			3	
6	Emmerich Kalmanlaan	4		1		1
7	Engelsmanplaat	4	1	4		
8	Gageldijk	2			1	
9	Gangesdreef	4			1	
10	Himalaya	1				
11	Hofweide (Nieuwegein)	(6)				
12	Ina Boudier-Bakkerlaan	15		8	10	5
13	Johanniterpad	1				
14	Kanaalweg	9	2	3	3	6
15	Kapteynlaan	2				
16	Langerakbaan	2				
17	Lanslaan	4				
18	Mereveldseweg	4				
19	Mimosastraat	6				
20	Moezeldreef	4				
21	Molenbeekstraat	4		1		
22	Montevideodreef	4				
23	Musketierlaan	4	1	1	4	
24	Orinocodreef	8	1		3	
25	Paddenstoelenlaan	2				
26	Tweede Westerparklaan	4				
27	Vaartserijnstraat	3		1		
28	Van Lieflandlaan	3				
29	Vuurlanddreef	6	1	2	2	
30	Vuurvlindersingel	2				
31	Walter Kollolaan	7		1		
32	Weg naar Rhijnauwen	2			2	
33	Weg tot de Wetenschap	2				
	Totaal	132	6	26	33	13

