



gemeente
Schiedam

beleidsplan woonwagenzaken 2004 en verder

**DERDE MODULE VAN DE
BELEIDSNOTA WONEN**

schiedam, december 2004

gemeente schiedam AFDELING WONEN

vastgesteld door de Gemeenteraad van Schiedam op 1 februari 2005

WON
Nr. 0409075

VERZAMELING RAADSSTUKKEN
Nr. 6 2005

Onderwerp:
Beleidsplan Woonwagenzaken

Schiedam, 16 januari 2005

Na de 1^e module van de Beleidsnota Wonen – Contouren voor aantrekkelijk Wonen in Schiedam en de 2^e module "Kansen voor Ouderen" bieden wij u hierbij de 3^e module "Beleidsplan Woonwagenzaken Gemeente Schiedam 2004 en verder" aan.

Na het afschaffen van de Woonwagenwet in maart 1999 is de gemeente als eerste verantwoordelijk voor het voeren van een woonbeleid voor woonwagebewoners. Met dit beleidsplan wil de gemeente de kaders scheppen om te komen tot een normalisatieproces. De centrale thema's hierbij zijn, het verzorgen van een adequate leefomgeving, het reguleren van de "gevoeligheden" op de beide centra en het uitvoeren van een consequent handhavingsbeleid.

De kaders van dit beleidsplan zijn gesteld in de "Conclusies en Aanbevelingen voor een te voeren woonwagenbeleid" van de commissie Wonen en Groen. Het concept-beleidsplan is als een integraal product uitgewerkt door de verschillende betrokken afdelingen binnen de gemeente.

Het beleidsplan is als volgt opgebouwd: In hoofdstuk I vindt na de inleiding een overzicht plaats van de belangrijkste beleidskaders. Aandacht wordt geschonken aan de huurovereenkomsten, onderdeel handhaving, het onderhoud, de wachtlijst en toewijzing, de uitbreiding en de verkoop van huurwoningen en de uitgifte van de standplaatsen in erfpacht.

In hoofdstuk II wordt de situatie van de locatie Bramengarde nader toegelicht aan de hand van de geschetste beleidskaders. In hoofdstuk III wordt vervolgens de situatie van de locatie Schiekade nader toegelicht aan de hand van de geschetste beleidskaders. Hoofdstuk IV bevat de conclusies en een samenvatting van de uitgangspunten, die de gemeente Schiedam als kader zal hanteren bij het beleid van de beide woonwagenlocaties.

Tot slot is in de bijlagen een kort overzicht opgenomen van de woonwagengeschiedenis en de wettelijke kaders met de regelgeving, een toelichting op het bodemonderzoek aan de Schiekade en een plan van aanpak met betrekking tot invordering van de betalingsachterstanden.

Het concept-beleidsplan is besproken met bewoners van de Bramengarde en Schiekade, hierbij was een delegatie van de leden van de commissie Wonen en Groen aanwezig. Als vervolg op deze besprekingen hebben een tweetal onderwerpen geleid tot aanpassing van het concept. Er is een overgangsregeling opgenomen voor de bewoners die hun bestaande huurwoning willen kopen. Vanwege de discrepantie tussen de waarde van deze huurwoningen en de erfpachtsom van de standplaats met daarbij behorende voorzieningengebouw worden zij niet verplicht de grond in erfpacht te nemen wanneer zij hun huurwoning kopen. Met betrekking tot het vrijkomen van standplaatsen is opgenomen dat deze worden toegewezen op basis van het aanbodmodel. Vanwege de beperkte uitbreidingsmogelijkheden zijn woonwagenstandplaatsen voor de Schiedamse woonwagebewoner een schaars goed. Daarom wordt binnen het aanbodmodel wel de extra voorwaarde gehanteerd dat inwonende kinderen boven de 18 jaar van de Schiedamse woonwagenlocaties voorrang krijgen.

Wij stellen u voor akkoord te gaan met de 3^e module van de beleidsnota Wonen: "Beleidsplan Woonwagenzaken Gemeente Schiedam 2004 en verder". Met deze module is het beleidskader bepaald voor het woonwagenbeleid.

Burgemeester en wethouders van Schiedam,
de secretaris, de burgemeester,

P.J. Buytels

R. Scheeres

Aan de gemeenteraad
van Schiedam

De raad van de gemeente Schiedam;

gezien het voorstel van burgemeester en wethouders;

b e s l u i t:

akkoord te gaan met de 3^e module van de beleidsnota Wonen: "Beleidsplan Woonwagenzaken Gemeente Schiedam 2004 en verder".

Aldus vastgesteld door de raad van de gemeente Schiedam in zijn openbare vergadering van

- 1 FEB. 2005

de griffier,



de voorzitter,



INHOUDSOPGAVE

	blz.
1 Algemeen	6
1.1 Aanleiding tot het opstellen van een Woonwageneleidsplan	7
1.2 Opbouw analysebeschrijving	8
1.3 Voorgeschiedenis woonwagenlocaties Schiedam	8
1.4 Huurovereenkomst, huur/of retributieverordening en incasso	10
1.4.1 Huurincasso	11
1.4.2 Huurprijsvaststelling	12
1.5 Handhaving van Ruimtelijke Regelgeving en Openbare Orde	13
1.5.1 Handhaving algemeen	13
1.6 Onderhoud standplaatsen en huurwoonwagens	16
1.6.1 Planmatig onderhoud	16
1.6.2 Mutatieonderhoud en klachten/regulier onderhoud	17
1.7 Toewijzen van standplaatsen	17
1.8 Uitbreiding van standplaatsen en beschikbaar stellen van huurwoonwagens	19
1.8.1 Taakstelling standplaatsen	19
1.8.2 Taakstelling huurwoonwagens	20
1.9 Verkoop en/of verhuur van huurwoonwagens en/of uitgifte van standplaatsen in erfpacht	20
1.9.1 Algemeen	20
1.9.2 Verkoop huurwoonwagens	21
1.9.3 Standplaatsen in erfpacht	22
1.9.4 Onderwerpen, die bij verkoop van huurwoonwagens en de uitgifte in erfpacht van de standplaatsen aan de orde dienen te komen	22
2 Bramengaaarde	24
2.1 Bewonerssituatie Bramengaaarde	25
2.2 Huurovereenkomsten	25
2.3 Handhaving	25
2.4 Onderhoud	25
2.5 Uitbreiding	26
2.6 Verkoop huurwoonwagens en uitgifte standplaatsen in erfpacht	27
3 Schiekade	28
3.1 Bewonerssituatie Schiekade	29
3.2 Milieu	29
3.3 Huurovereenkomsten	29
3.4 Handhaving	29
3.5 Onderhoud	30
3.6 Wachtlijst/uitbreiding	30
3.7 Verkoop huurwoonwagens en uitgifte standplaatsen in erfpacht	31
4 Conclusies en samenvatting uitgangspunten	32
Bijlagen	36



H1 algemeen



1.1 AANLEIDING TOT HET OPSTELLEN VAN EEN WOONWAGENBELEIDSPAN

Op 1 maart 1999 is de Woonwagenwet ingetrokken. De Rijksoverheid heeft de intrekking vooral gemotiveerd met het principe, dat voor woonwagenbewoners voortaan dezelfde rechten en plichten moeten gelden als voor de reguliere burgers. De beoogde integratie en gelijkschakeling met de sedentair gehuisveste burgers is echter nog steeds niet voltooid. Er bestaan nog steeds aanzienlijke verschillen tussen beide groeperingen.

De woonwagenpopulatie hecht in grote mate aan het in groeps- c.q. familieverband willen en blijven wonen. Daarnaast kan gesteld worden, dat de verhouding tussen de overheid enerzijds en de bewoners anderzijds als moeizaam getypeerd kan worden. De ontstane situatie is deels te verklaren door het wisselende Rijksbeleid, dat de afgelopen jaren is gevoerd.

In de jaren zestig en zeventig werden er grote woonwagencentra opgericht met eigen voorzieningen om de woon- en leefcultuur in stand te houden. Eén en ander kreeg ook haar beslag in specifieke wetgeving, waaronder de Woonwagenwet, waarin de positie van woonwagenbewoners werd geregeld.

Vanaf de jaren tachtig heeft het Rijk besloten de grote centra te ontmantelen en te komen tot kleine centra met circa 15 standplaatsen met het doel te komen tot integratie en deelname aan de algemene voorzieningen (In de bijlage is een kort overzicht gegeven van de woonwagen-geschiedenis).

Vervolgens is door de afschaffing van de Woonwagenwet de bijzondere rechtspositie van de woonwagenbewoner verdwenen. Feit is, dat beide partijen, overheid en bewoners, inspanningen moeten leveren om te komen tot een normalisatie van de verhoudingen.

Inmiddels is er de laatste jaren een omslag gaande bij veel gemeenten om ook op een actieve wijze om te gaan met de betrokken doelgroep. Immers door het afschaffen van de Woonwagenwet is de (volkshuisvestelijke) zorg voor deze groep steeds meer een zaak geworden van de gemeenten. De gemeente is de eerst verantwoordelijke voor het voeren van een adequaat volkshuisvestingsbeleid en dient hierdoor te voldoen aan de vraag naar **passende woonruimte**. De ruimtelijke ordeningskaders en de regels van de Huisvestingswet zullen daarbij leidend zijn.

De gemeenten worden zich ook steeds meer bewust de betreffende doelgroep onderdeel uit te laten maken van het integrale woonbeleid en na te denken over het aanreiken van adequate oplossingen. Het integrale woonbeleid heeft daarnaast raakvlakken met andere beleidsterreinen, zoals de werkgelegenheid (faciliteren van bedrijvigheid), het milieubeleid, onderwijs - en sociale aangelegenheden en het Vergunningen en Handhavingsbeleid.

Eén en ander vergt een actieve aanpak en een goede communicatie met de doelgroep, zowel ambtelijk als bestuurlijk, waarbij gemaakte afspraken tussen partijen ook door beiden behoren te worden nagekomen.

De gemeente Schiedam wil door middel van dit Beleidsplan Woonwagenzaken concreet de belangrijkste beleidskaders verwoorden, waarmee zij de komende jaren vorm zal geven aan haar te voeren woonbeleid, uiteraard in overleg met de betrokken doelgroep. Het Beleidsplan behoort dan ook bij te dragen aan een verdere concretisering van het normalisatieproces, dat door het Rijk vanaf 1 maart 1999 in gang is gezet.

Het Beleidsplan Woonwagenzaken moet dan ook gezien worden als een bouwsteen voor het Woonbeleid van de gemeente Schiedam, waarin een doorkijk wordt gemaakt voor de midden- en lange termijn.

De inhoud van dit Beleidsplan zal dan ook in goed overleg gecommuniceerd worden met de doelgroep.

Uitgangspunt 1

De gemeente wil met dit Beleidsplan Woonwagenzaken de kaders scheppen om te komen tot een normalisatieproces. De centrale thema's hierbij zijn, het verzorgen van een adequate leefomgeving, het reguleren van de "gevoeligheden" op de beide centra en het uitoefenen van een consequent handhavingsbeleid.

1.2 OPBOUW ANALYSEBESCHRIJVING

De rapportage is als volgt opgebouwd: In hoofdstuk I vindt na de inleiding een overzicht plaats van de belangrijkste beleidskaders. Aandacht wordt geschonken aan de huurovereenkomsten, onderdeel handhaving, het onderhoud, de wachtlijst en toewijzing, de uitbreiding en de verkoop van huurwoonwagens en de uitgifte van de standplaatsen in erfpacht.

In hoofdstuk II wordt de situatie van de locatie Bramengarde nader toegelicht aan de hand van de geschetste beleidskaders.

In hoofdstuk III wordt de situatie van de locatie Schiekade nader toegelicht aan de hand van onder meer de geschetste beleidskaders. Hoofdstuk IV bevat de conclusies en een samenvatting van de uitgangspunten, die de gemeente Schiedam als kader zal hanteren bij de aanpak van de beide woonwagenlocaties.

Tot slot is in de bijlagen een kort overzicht opgenomen van de woonwagengeschiedenis en de wettelijke kaders met de regelgeving, een toelichting op het bodemonderzoek aan de Schiekade en een plan van aanpak met betrekking tot invordering van de betalingsachterstanden.

1.3 VOORGESCHIEDENIS WOONWAGENLOCATIES SCHIEDAM

Iedere gemeente was op grond van artikel 2 van de voormalige Woonwagenwet in principe verplicht op haar grondgebied een woonwagencentrum in stand te houden. Op basis van artikel 4a van de voormalige Woonwagenwet stelden Provinciale Staten van de diverse provincies een woonwagenplan vast, waarin de gemeenten werden aangewezen, die in elk geval op haar grondgebied één of meer woonwagencentra in stand dienden te houden. De in het woonwagenplan per gemeente aangegeven aantal standplaatsen werd als taakstelling aangemerkt. Op grond van hetzelfde artikel konden Gedeputeerde Staten een termijn bepalen, waar binnen in het woonwagenplan aangewezen gemeenten aan hun verplichtingen moesten voldoen.

Volgens het Provinciaal Woonwagenplan Zuid-Holland 1995-2000 was aan de gemeente Schiedam de taakstelling opgelegd van 47 standplaatsen. In het kader van de afbouw van de locatie Schiekade heeft de gemeente hieraan (ruim) voldaan op de volgende wijze:

- 17 huishoudens van de Schiekade zijn gehuisvest in reguliere woningen;
- het centrum aan de Schiekade is aanvankelijk teruggebracht tot 15 standplaatsen en in 1997 zijn er nog 2 nieuwe standplaatsen aangelegd, zodat er sprake is van 17 standplaatsen;
- de locatie Bramengarde, aangelegd in 1993, beschikt over 15 standplaatsen.

De provincie Zuid-Holland heeft bij brief van 13 april 2000 bevestigd, dat de gemeente aan haar taakstelling heeft voldaan. Dit is eveneens bevestigd door het Ministerie van VROM bij brief van 13 januari 2001.

In het verleden is door de gemeente een wachtlijst gehanteerd voor een standplaats. Op deze wachtlijst stonden 18 kandidaten geregistreerd. Eind 2002 bleek, dat 3 personen nog niet over woonruimte konden beschikken. Van de overigen was geconstateerd, dat zij op de één of andere wijze in hun huisvesting hadden voorzien of dat de geldigheidsduur van de inschrijving verstreken was. In november 2002 heeft het college voor de 3 betrokken gegadigden de inschrijfduur omgezet naar de inschrijfduur voor een reguliere woning en besloten tot het opheffen van de wachtlijst. De gemeente heeft bovendien, in het kader van de afschaffing van de Woonwagenwet, haar Huisvestingsverordening op 14 mei 2001 aangepast. Op 1 januari 2003 zijn de bepalingen met betrekking tot speciale voorrang voor sommige woonwagenbewoners vervallen.

De gemeente Schiedam heeft de zorg voor een tweetal woonwagencentra, het centrum aan de Schiekade (17 standplaatsen) en het centrum aan de Bramengarde (15 standplaatsen), met in totaal 32 standplaatsen.

De Schiekade betreft een oud centrum, waarvan de gemeenteraad in 1990 het doel had deze locatie af te bouwen en op te heffen binnen een termijn van 5 jaar. In 1993 heeft de gemeente een nieuwe woonwagenlocatie aangelegd aan de Bramengarde. Een 14 tal gezinnen is in maart 1993 verhuisd van de Schiekade naar de Bramengarde. Het centrum aan de Schiekade werd destijds teruggebracht naar 15 standplaatsen. Bij brief van 23 juni 1993 is de Provincie Zuid-Holland akkoord gegaan met het handhaven van de Schiekade met 15 standplaatsen.

In september 1997 heeft de gemeenteraad ingestemd met de aanleg van nog 2 standplaatsen aan de Schiekade, zodat het aantal standplaatsen op 17 komt.

In de vergadering van 20 oktober 2003 heeft de Commissie Wonen en Groen uitvoerig stilgestaan bij de door het college voorgestelde aanpak van de beide locaties.

De Commissie Wonen en Groen heeft de volgende bevindingen gedaan:

- a. De gemeente is verantwoordelijk voor de zorg van het huisvesten van alle woningzoekenden, waaronder ook de woonwagenpopulatie valt;
- b. De gemeente heeft voldaan aan haar provinciale taakstelling, waarbij een 3e woonwagenlocatie niet meer aan de orde is;
- c. Op de locatie Bramengarde is sprake van achterstallig onderhoud;
- d. Op de locaties Bramengarde en Schiekade is sprake van diverse bouwwerken zonder een rechtsgeldige bouwvergunning;
- e. De te betalen huren voor de locatie Bramengarde zijn niet marktconform. Dit geldt eveneens voor de woonwagenrechten op de locatie Schiekade.

In de commissievergadering zijn verder de volgende aanbevelingen gedaan voor de korte termijn:

- a. Het wegwerken van het achterstallig onderhoud op de locatie Bramengarde;
- b. Het beheer en onderhoud op de beide locaties dient overgedragen te worden aan een landelijk werkende - en daartoe gespecialiseerde organisatie;
- c. Bezien moet worden of een beperkte uitbreiding van de huidige standplaatsen op de bestaande locatie mogelijk is;
- d. Onderzoek te doen naar de bodem- en grondwaterverontreiniging op de locatie aan de Schiekade;
- e. Het reguleren van de betalingsachterstanden, zoals het aangaan van betalingsregelingen;
- f. Het opstellen van een Beleidsplan Woonwagenzaken, waarin aandacht wordt geschonken aan diverse beleidskaders (o.a. onderhoud/huurinning/ betalingsachterstanden/ natuurlijke aanwas) en het gemeentelijk beleid voor de toekomst wordt vastgelegd. Uiteraard zal dit plan ook in overleg met de bewoners van de centra worden besproken.

De gemeente heeft tot 1 april 2004 de corporatie Woonplus ingeschakeld voor het verrichten van het beheer en onderhoud voor de locatie Bramengarde. Voor de locatie Schiekade verrichtte de gemeente het beheer zelf.

Inmiddels is per 1 april 2004 Nijbod Consultancy BV belast met het beheer en onderhoud van de beide centra. Daarnaast is het Administratiekantoor Woonwagen- en Standplaatsenhuur BV met ingang van 1 april 2004 belast met de inning van de huur van de standplaatsen en de huurwoonwagens. Voor de locatie Schiekade betreft het een tweetal standplaatsen en twee huurwoonwagens. De huur van de overige standplaatsen wordt geïnd door de gemeente via de retributieverordening.

Nijbod is in samenspraak met de gemeente en binnen het overeengekomen financiële budget, tevens belast met de aanpak van het achterstallig onderhoud op de locatie Bramengarde.

Ook is door de gemeente opdracht gegeven tot een nader onderzoek naar de bodem- en grondwaterkwaliteit op de locatie aan de Schiekade.

1.4 HUUROVEREENKOMST, HUUR/OF RETRIBUTIEVERORDENING EN INCASSO

Huurovereenkomst (naar privaatrecht)

De achterliggende filosofie van de intrekking van de Woonwagenwet is, dat bij verhuur aan de woonwagenbewoners een privaatrechtelijke relatie ontstaat.

De huurrelatie komt dan tot uitdrukking in een privaatrechtelijke (huur-)overeenkomst voor de woonwagenstandplaats mét of zonder woonwagen. Dit is overigens nu ook al zo, want in de meeste Nederlandse gemeenten worden de standplaatsen verhuurd. Dit houdt automatisch in, dat zowel voor de verhuurder als voor de huurder (in dit geval de woonwagenbewoner) de huurbepalingen volgens de overeenkomst en het Burgerlijk Wetboek gelden.

Bij niet of onvoldoende nakoming van de huurverplichtingen zijn derhalve de dwang- en sanctie-maatregelen naar Burgerlijk Recht van toepassing. Meer in het bijzonder zijn van toepassing de artikelen 1584 tot en met 1623o van boek 7A van het Burgerlijk Wetboek inzake het huurrecht. Andere van belang zijnde bepalingen zijn de artikel 308 en volgende van boek 3 van het Burgerlijk Wetboek inzake de verjaring van rechtsvorderingen.

Rechtsvorderingen tot betaling van huren verjaren na verloop van vijf jaren na aanvang van de dag, volgende op die waarop de vordering opeisbaar is geworden. De verhuurder heeft op basis van de huurovereenkomst de mogelijkheid bij wanbetaling door de huurder, de kantonrechter te verzoeken een ontbinding van de huurovereenkomst uit te spreken en ontruiming van het gehuurde en betaling van alle gemaakte kosten te vorderen. Het is dan ook van het grootste belang om er voor zorg te dragen, dat er een getekende huurovereenkomst tussen partijen ligt.

Retributie naar publiekrecht

Er zijn echter ook nog altijd situaties uit het verleden, waarbij géén huurovereenkomst is of kon worden gesloten. Er is dan geen sprake van een privaatrechtelijke huurrelatie en dat houdt in, dat in die situaties toch het publiekrecht van toepassing is. Overigens kan dit publiekrecht uitsluitend betrekking hebben op de standplaats. Dit betekent, dat voor de woonwagen altijd een huurovereenkomst moet worden afgesloten.

In die situaties voorzag artikel 9 van de Woonwagenwet. Volgens dit artikel diende de gemeenteraad een belasting- of retributieverordening vast te stellen. Alsdan diende de gebruiker van de standplaats een retributievergoeding te betalen aan de gemeente voor het gebruik van de standplaats. De hoogte van de vergoeding diende afgestemd te worden op de huurprijzen van de standplaatsen. De betreffende retributieverordening op basis van de Woonwagenwet is in 1999 van rechtswege vervallen.

De gemeente heeft op basis van artikel 229 van de Gemeentewet de bevoegdheid om een belastingverordening vast te stellen. Door middel van deze belastingverordening kan een recht worden geheven voor het gebruik, dat wordt gemaakt van gemeentegrond, in casu een standplaats.

Op de locatie Schiekade worden de 'huur'penningen geïnd in de vorm van retributies met uitzondering van een tweetal standplaatsen en huurwoonwagens.

Ook indien een heffing voor het gebruik van de standplaats wordt geheven op basis van een belastingverordening zal deze vergoeding moeten worden afgestemd op de huurprijzen van de standplaatsen. Betaalt een bewoner de belasting niet, dan zijn de publiekrechtelijke invorderingsfaciliteiten van toepassing (Invorderingswet c.a.).

Let wel: De retributie geldt alléén voor de gevallen dat er géén sprake is van een huurovereenkomst.

Uitgangspunt 2

- a. Het beleid van de gemeente is er op gericht te komen tot het sluiten van huurovereenkomsten voor alle standplaatsen.**
- b. Ingeval het sluiten van een huurovereenkomst niet lukt, blijft de gemeente voor wat betreft de bestaande situatie voor de publiekrechtelijke inning zorgdragen.**
- c. Voor nieuwe gevallen dient uitsluitend een huurovereenkomst aangegaan te worden en ingeval van een standplaats en een huurwoonwagen een combicontract.**

1.4.1 HUURINCASSO

De gemeente Schiedam heeft de verantwoordelijkheid ten aanzien van (innen van) de bestaande huurachterstanden en de huurincasso in het algemeen.

Voor wat betreft de locatie Bramengarde is AWS vanaf 1 april 2004 belast met de huurincasso. Voor de locatie Schiekade betreft het een tweetal standplaatsen en twee huurwoonwagens. Voor de overige 15 standplaatsen maakt de gemeente gebruik van de retributieverordening.

Voor de beide locaties geldt de navolgende huurincassoprocedure.

- maandelijks verzending van huurnota's (betaling vooraf); behalve in de gevallen van machtigingen of automatische incasso's.
- betalingstermijn voor de huurder: 30 dagen;
- controle betalingen na afloop van de primaire betalingstermijn;
- direct aansluitend de verzending van een herinneringsnota, met het verzoek om binnen 30 dagen alsnog te betalen;
- indien niet wordt gereageerd op de herinneringsnota direct aansluitend de verzending van een aanmaning tot betaling (de termijn om hierop te reageren bedraagt 5 dagen);
- indien hierop ook niet wordt gereageerd, wordt het dossier na instemming van de gemeente in handen gesteld van een gerechtsdeurwaarder;
- indien de huurder niet aan een betalingsregeling wenst mee te werken wordt een ontbinding van de huurovereenkomst gevorderd bij de kantonrechter en na het vonnis tot uitvoering overgegaan.

De praktijk wijst uit dat de huurincasso niet zonder problemen verloopt. Er zal een omslag moeten plaatsvinden ook bij de bewoners ten aanzien van het betalen van de huur- en overige gemeentelijke verplichtingen.

Inmiddels is uit een nadere inventarisatie komen vast te staan, welke "oude" vorderingen per centrum per bewoner nog openstaan (huur/ woonwagerechten en overige gemeentelijke belastingen).

Het standpunt van de gemeente is, dat de betalingsverplichtingen over de "oude" periode, voor zover dit nog juridisch mogelijk is, geïnd zullen gaan worden. In de bijlage is een Plan van Aanpak ten aanzien van invordering van de openstaande bedragen opgenomen.

Onder regie van de gemeente zullen de betrokken bewoners hiervan schriftelijk in kennis worden gesteld. Vervolgens worden ze uitgenodigd voor een gesprek, waarbij de vordering mondeling aan hen zal worden toegelicht.

De doelstelling van de gesprekken is, dat tot betaling van de openstaande schulden wordt gekomen.

Ingeval geen overeenstemming met de betrokken bewoner kan worden bereikt zal de gemeente de formele procedure tot invordering starten.

Uitgangspunt 3

- a. De gemeente stemt in met de voorgestelde huurincassoprocedure.**
- b. De gemeente zal de regie voeren ten aanzien van het invorderen van de geïnventariseerde openstaande betalingsverplichtingen.**

1.4.2 HUURPRIJSVASTSTELLING

Algemeen beleid

Vaststelling van huurprijzen voor standplaatsen en/of woonwagens heeft in het verleden altijd in relatie gestaan met subsidieverstrekingen en wet- en regelgeving op dit gebied. De laatste jaren zijn gemeenten tot een systematiek van huurprijsberekening op basis van het Woningwaarderingssysteem (puntentelling) overgegaan.

Consequentie van deze keuze is dat aanvangshuren van nieuwe huurwoningen en standplaatsen aanmerkelijk hoger zijn ten opzichte van huurprijzen die tot stand zijn gekomen op basis van de voormalige BWS-regelgeving (vooraf vastgestelde maximale aanvangshuur). Naast de puntenwaarderingssystematiek komt het ook nog steeds voor, dat door gemeenten de huurprijs op basis van een exploitatieberekening wordt vastgesteld.

Belangrijke factoren waarmee bij de huurprijsbepaling rekening wordt gehouden:

- de huidige huurprijs;
- actuele wet- en regelgeving op het gebied van huurprijsvaststelling;
- het huurprijzenbeleid van de gemeente;
- het passendheids criterium (evenwichtige verhouding: inkomen – huurprijs).

Ten aanzien van bestaande standplaatsen en huurwoningen is de gemeente gebonden aan de bestaande huurprijs. Deze is op basis van de op dat moment gehanteerde systematiek van huurprijsvaststelling vastgesteld. Deze huurprijs kan zich dan ook uitsluitend op basis van de geldende wet- en regelgeving en huurprijzenbeleid ontwikkelen. Het is derhalve niet toegestaan om de huurprijs substantieel te laten toenemen, omdat op basis van de 'nieuwe' berekeningmethode de huurprijs eigenlijk hoger zou moeten zijn.

Ten aanzien van nieuwe standplaatsen en huurwoningen dient de bestaande systematiek tot huurprijsvaststelling te worden heroverwogen. De subsidieregelingen op basis, waarvan in het verleden de huurprijs werd vastgesteld gelden niet meer. In dat kader kan het vaststellen van de huur van een standplaats en woonwonen plaatsvinden op basis van een exploitatieberekening dan wel het puntenwaarderingssysteem. In het eerste geval worden de baten en lasten tegen elkaar afgezet met in achtneming van een redelijke exploitatietermijn, waaruit vervolgens een huurprijs volgt. In het tweede geval is o.a. het voorzieningenpakket, de kwaliteit daarvan en de afmetingen maatgevend voor de totstandkoming van de huurprijs. Tevens is er sprake van duidelijke criteria (Besluit huurprijzen woonruimte). Ten aanzien van beide berekeningswijzen zijn diverse voor- en nadelen te noemen, welke hierna zijn aangegeven.

Exploitatieberekening

Voordeel:

- huurwoningen en standplaatsen zijn in beginsel kostendekkend te exploiteren.

Nadelen:

- de huurprijs kan afhankelijk worden van het investeringsbedrag;
- het is doorgaans niet goed mogelijk een objectieve vergelijking van huurprijzen te maken; de huurprijsbepaling op basis van exploitatie kan leiden tot een te hoge huurprijs hetgeen vervolgens door de huurcommissie als niet redelijk kan worden aangemerkt;
- de huurder kan gelet op zijn inkomen en de hoogte van de huur niet voor huursubsidie in aanmerking komen;
- de gemeente kan geen uitvoering geven aan het begrip passendheid.

Puntenwaarderingssysteem

Voordelen:

- een objectieve en transparante berekening van de huurprijs;
- kan onderlegger zijn voor het te voeren huurprijzenbeleid, nl. percentage van de max. huurprijs;
- de gemeente kan uitvoering geven aan het begrip passendheid;
- de te betalen huur kan met behulp van huursubsidie in relatie staan tot het inkomen van de huurder;
- door middel van de jaarlijkse huurverhoging heeft de verhuurder de mogelijkheid de huur te verhogen.

Nadeel:

- niet exploitatiedekkend, hetgeen leidt tot een nadelig saldo in de exploitatie.

Conclusie

De gemeente kiest voor het Woningwaarderingssysteem, gelet op het kunnen voldoen aan het passendheids criterium en het dienovereenkomstig in overeenstemming brengen van het inkomen van de huurder tot de huur (woonbeleid).

Uitgangspunt 4

De gemeente zal het beleid inzake de te voeren huurprijsvaststelling voor standplaatsen en huurwoonwagens afstemmen op het Woningwaarderingssysteem.

1.5 HANDHAVING VAN RUIMTELIJKE REGELGEVING EN OPENBARE ORDE

1.5.1 HANDHAVING ALGEMEEN

Inleiding

Na de grote rampen in Nederland van Enschede en Volendam staat het fenomeen handhaving hoog op de politieke agenda. Jarenlang hebben de overheden veelal beperkt gehandhaafd ook op woonwagencentra. Inmiddels is er een omslag gaande, waarbij echter de weg van de geleidelijkheid meestal wordt gevolgd. De praktijk is immers weerbarstiger. Het strikt handhaven door gemeenten staat op gespannen voet met het veelal jarenlang gedogen van bepaalde illegale situaties. De jurisprudentie heeft inmiddels uitgewezen, dat de gemeente bij een te voortvarende aanpak in het ongelijk wordt gesteld.

In verband hiermee is door de afdeling Bouwen en Milieu een Plan van Aanpak opgesteld, waarbij door middel van een zevental fasen gekomen behoort te worden tot primair het opheffen van de onveilige situaties op de beide centra.

Na de afschaffing van de Woonwagenwet behoort de lokale overheid gebruik te maken van het geijkte handhavingsinstrumentarium, zoals nu al het geval is voor de sedentair gehuisveste inwoners.

De 'opdracht' van de (lokale) overheid om ruimtelijke regels, voorschriften op het gebied van brandveiligheid, milieuaspecten, openbare orde etc., consequent te handhaven, blijft onverkort van kracht.

Handhaving publiekrechtelijk

Op grond van artikel 125 van Gemeentewet juncto artikel 5:21 e.v. van de Algemene wet bestuursrecht (Awb) is het gemeentebestuur bevoegd op te treden tegen hetgeen in strijd met, bij of krachtens enig wettelijk voorschrift gestelde verplichting is of wordt gedaan, gehouden of nagelaten. Hierbij kan een keuze worden gemaakt tussen het aanschrijven met bestuursdwang dan wel met een last onder dwangsom. Voor de bepalingen inzake bezwaar en beroep geldt de Awb.

De handhaving bestaat concreet uit:

- stilleggen van (bouw)activiteiten;
- waarschuwen;
- aanschrijven.

Overigens moet de gemeente altijd nagaan of een zonder (bouw/aanleg)vergunning gerealiseerd (bouw)werk achteraf alsnog gelegaliseerd kan worden.

Bouwregelgeving, Woningwet

Op grond van artikel 40 van de Woningwet is het verboden te bouwen zonder of in afwijking van een vergunning van burgemeester en wethouders. Ook voor het bouwen van een woonwagen, waaronder ook valt het plaatsen van een elders gebouwde woonwagen, is een bouwvergunning vereist. Hetzelfde geldt voor andere bouwwerken die op een standplaats, of daarbuiten, worden geplaatst. Voor de toetsingskaders met betrekking tot aanvragen om bouwvergunning geldt het

limitatieve en imperatieve stelsel zoals dat is opgenomen in de Woningwet.

Per 1 januari 2003 is de Woningwet veranderd. De vroegere 3-deling in bouwwerken werd enigszins aangepast. De nieuwe Woningwet kent evenwel opnieuw 3 categorieën bouwwerken: bouwvergunningvrij, licht bouwvergunningplichtig en regulier vergunningplichtig. In de wet is vastgelegd, welke bouwwerken bouwvergunningvrij zijn of slechts een lichte bouwvergunningprocedure doorlopen. In algemene termen geldt, dat bij situaties aan de achterkant van de woning, eerder sprake zal zijn van vergunningvrij bouwen dan in de gevallen waar het gaat om voor- en zijkant van het perceel.

Voor aan- en bijgebouwen en overkappingen op woonwagendplaatsen zal in veel gevallen de procedure voor lichte bouwvergunningen gelden. (Eén bouwlaag, lager dan 5 meter, maximaal 50 m²). De wettelijke behandelingstermijn voor deze procedure ligt op 6 weken. Ook voor de lichte bouwvergunningprocedure blijft een aantal toetsingskaders onverkort gelden: het bestemmingsplan, het Bouwbesluit – dat overigens per 1-1-2003 ook een aantal veranderingen heeft ondergaan –, de gemeentelijke bouwverordening en ook de Welstandstoets. Voor wat dat laatste betreft is het aan de gemeente om voor de lichte bouwvergunningprocedure al dan niet een advies in te winnen van een onafhankelijke commissie van deskundigen (de Welstandscommissie).

Milieuregelgeving

Op grond van de Wet milieubeheer is voor nader aangeduide activiteiten een vergunning nodig dan wel kan worden volstaan met een melding. Het bevoegd gezag is normaliter het college van burgemeester en wethouders, voor nader aangeduide categorieën van inrichtingen kan dit een hogere overheid zijn. Tevens zal de overheid bij verkoop van gronden aan een derde vooraf een bodemonderzoek, door een erkend bedrijf, behoren te laten verrichten om vast te stellen of de grond geschikt is voor de beoogde bestemming.

Handhaving privaatrechtelijk

De gemeente kan, als eigenaar van de grond optreden als 'derden' onrechtmatig en zonder toestemming gebruik maken van die grond. Optreden dient uiteraard met de nodige waarborgen omkleed te zijn: (ruime) opzegtermijn, eventuele vergoeding van (verhuis)kosten c.q. gedane investeringen. Volgens vaste jurisprudentie dient de (lokale) overheid in eerste aanleg de haar ten dienste staande publiekrechtelijke rechtsmiddelen te laten prevaleren boven de privaatrechtelijke (twee wegenleer), indien:

- Met beide wegen hetzelfde resultaat kan worden bereikt;
- De publiekrechtelijke weg voor de betrokkene met meer waarborgen is omgeven.

Los van handhavend optreden zijn er grofweg een drietal mogelijkheden om nu en in de toekomst enige grip te krijgen op illegale bebouwing en -gebruik:

1. Voor zover mogelijk het legaliseren van illegale situaties door middel van vrijstellingsprocedures op grond van de Wet op de Ruimtelijk Ordening;
2. Aanschrijven tot het treffen van (bouwtechnische) voorzieningen/ verbeteringen op grond van artikel 14 van de Woningwet;
3. Bij onacceptabele situaties handhavend optreden door de gemeente.

Voorgesteld scenario:

Het inventariseren per centrum van de illegale (bouw)werken of illegaal gebruik van gronden. Legaliseren van zaken, die dit juridisch mogelijk maken.

Bespreking van de huidige (m.n. fysieke) ongewenste situatie met de bewoners met een duidelijke stellingname voor wat betreft verantwoordelijkheden.

Het voorleggen van de gewenste oplossing en bij onacceptabele situaties handhavend optreden.

Partijen, met name de bewoners, als direct belanghebbenden, dienen zich te realiseren dat een in alle opzichten acceptabele (beheers)situatie pas kan ontstaan, indien de juiste maatregelen getroffen worden. Hiertoe dient een bewustwordingsproces in gang te worden gezet;

De aanpak moet helder en duidelijk zijn, zodat beide partijen weten waaraan en waarom.

De afdeling Bouwen en Milieu heeft concreet een Plan van Aanpak opgesteld, waarbij de doelstelling is te komen tot het opheffen van de onveilige situaties op de beide centra.

Met de opstelling van dit Plan van Aanpak is getracht aansluiting te zoeken met de conceptnota "Toezicht en Handhaving gebouwde omgeving Schiedam", die door de afdeling Bouwen en Milieu is vormgegeven. Deze nota voorziet in de behoefte van het bestuur van de gemeente om een actief handhavingsbeleid te voeren. Daarnaast wordt in deze nota het beleid en de structuur van de gemeente Schiedam voor het taakveld van het Bouwen en Wonen gepresenteerd. De nota is enerzijds bedoeld om politieke, beleidsmatige en organisatorische uitgangspunten met betrekking tot toezicht en handhaving van met name bouw- en sloopregelgeving en bestemmingsplannen vast te leggen en anderzijds de handhavers een standaardinstrumentarium aan te reiken. Woonwagens zijn ook een onderdeel van de gebouwde omgeving in Schiedam, de nota "Toezicht en Handhaving gebouwde omgeving Schiedam", kan daarom ook voor de handhaving van woonwagens als instrumentarium gebruikt worden.

Plan van Aanpak

Zoals uit het Beleidsplan Woonwagenzaken blijkt zijn er 2 grote woonwagencentra, te weten Schiekade en Bramengarde, met respectievelijk 17 en 15 standplaatsen. Door de jaren heen is tegen de "illegale" bouwactiviteiten op grond van de Woningwet en het strijdige gebruik op grond van de Wet op de Ruimtelijke Ordening, niet opgetreden. Consequentie van het niet optreden tegen illegale bouwactiviteiten of tegen strijdig gebruik is dat er op bepaalde standplaatsen gevaarlijke situaties kunnen ontstaan c.q. zijn ontstaan. Een voorbeeld van een gevaarlijke situatie kan brandoverslag zijn tussen de woonwagens omdat de woonwagens en/of de daarbij behorende bouwwerken niet voldoen aan de daarvoor gestelde wet- en regelgeving zoals het Bouwbesluit. Om de risico's te beperken en veiligheid voor de standplaatsen alsmede voor de standplaatshouders te waarborgen, dient er een inhaalslag gemaakt te worden met het opheffen van onveilige situaties op de standplaatsen.

Alvorens er begonnen kan worden met het opheffen van mogelijke onveilige situaties dienen er een aantal stappen ondernomen te worden:

Stap 1: Er dient een inventarisatie gemaakt te worden van de 32 standplaatsen met een beschrijving van de woonwagens en de daarbij behorende bouwwerken;

Stap 2: Er dient een visuele inspectie ter plaatste uitgevoerd te worden, om te bezien of er mogelijke bouwwerken over het hoofd zijn gezien. Daarnaast dient deze inspectie ervoor om te bezien of er mogelijke onveilige situaties op de standplaats aanwezig zijn;

Stap 3: Naar aanleiding van de eerste inventarisatie en de visuele inspectie dient te worden na gegaan of de woonwagens en de daarbij behorende bouwwerken met een bouwvergunning zijn gerealiseerd;

Stap 4: Naar aanleiding van stap 1 t/m 3 dient per standplaats overwogen te worden, of er handhavend opgetreden zal worden. Er dient een 0-situatie geformuleerd te worden. Let wel, waarschijnlijk zijn zowel de woonwagens alsmede de daarbij behorende bouwwerken in de loop van de jaren, illegaal verbouwd en neergezet. De gemeente heeft deze illegale activiteiten "stilzwijgend" gedoogd gedurende de jaren. Het lijkt ons dan ook verstandig om slechts de volgende zaken aan te pakken; gevaar brandoverslag, ernstige strijd Bouwbesluit (Hoofdstuk III van de Woningwet) e.d.;

Stap 5: Alvorens men overgaat tot daadwerkelijke aanschrijving dient eerst bekeken te worden of de situatie niet gelegaliseerd kan worden. Bij onveilige situaties of aanschrijving op grond van Hoofdstuk III van de Woningwet is dit geenszins aan de orde. Bij strijdig gebruik bestemmingsplan is legalisatie soms wel mogelijk. Is legalisatie niet mogelijk dan dient de overtreder in casu de standplaatshouder verzocht te worden de onveilige situatie e.d. op te heffen binnen een redelijke termijn;

Stap 6: Is binnen de redelijke termijn zoals gesteld in de vooraankondiging aanschrijving geen actie door standplaatshouder ondernomen, dan zal daadwerkelijk worden overgegaan op een aan-

schrijving op grond van artikel 125 Gemeentewet juncto artikel 5.21 e.v. of artikel 5.32 e.v. van de Algemene wet bestuursrecht. Per geval zal bekeken moeten worden, welke actie (bestuursdwang of dwangsom) het meest effectief is;

Stap 7: In het uiterste geval, dienen wij als gemeente zelf stappen te ondernemen om de onveilige situaties op te heffen (direct optreden).

Bij dit Plan van Aanpak, is rekening gehouden met woonwagens en/of bouwwerken die een geruime tijd geleden zijn gerealiseerd. Handhaving op bouwwerken die niet voorkomen op de inventarisatielijsten dienen conform het gestelde van Woningwet volledig aangepakt te worden. Concreet betekent dit, dat voor deze bouwwerken er een aanvraag om bouwvergunning ingediend moet worden om te kunnen toetsen of het bouwwerk voldoet aan het gestelde van artikel 44 van de Woningwet. Voldoet het bouwwerk niet en kan het bouwwerk dus niet gelegaliseerd worden, dan dient het bouwwerk dan ook verwijderd te worden of zo nodig aangepast te worden, zodat het wel voldoet aan de geldende wet- en regelgeving (Woningwet, Wet op de ruimtelijke ordening, Bouwbesluit, gemeentelijke Bouwverordening en redelijke eisen van welstand), dit geldt uiteraard niet voor bouwwerken die op grond van het bepaalde in artikel 43 van de Woningwet juncto het Besluit bouwvergunningvrij en licht bouwvergunningplichtige bouwwerken, bouwvergunningvrij zijn (hier is slecht repressieve handhaving mogelijk).

In het Plan van Aanpak is slechts de bestuursrechtelijke handhaving aan de orde gekomen, daarnaast kan het voorkomen dat er ook privaatrechtelijk gehandhaafd moet worden. Uit vaste jurisprudentie blijkt dat de overheid in beginsel niet de privaatrechtelijke weg kan bewandelen om op te treden tegen een overtreding van publiekrechtelijke (gebruiks)voorschriften. Concreet betekent dit bijvoorbeeld dat indien zonder vergunning een woonwagen wordt geplaatst op grond die eigendom is van de gemeente, de gemeente in beginsel niet op basis van haar eigendomsrecht verwijdering van de woonwagen kan bewerkstelligen maar de overtreding op basis van publiekrechtelijke regelingen (bijvoorbeeld de Woningwet of Huisvestingswet) ongedaan dient te maken.

Het onderscheid tussen de bouwwerken die al geruime tijd aanwezig zijn op de standplaatsen en een onveilige situatie creëren en de nieuw geplaatste bouwwerken (bouwwerken die niet op de inventarisatielijst voorkomen), moet duidelijk uitgelegd worden aan de burger om zo misverstanden alsmede miscommunicatie te voorkomen.

Uitgangspunt 5

- a. De gemeente zal voor de toekomst op de centra een consequent handhavingsbeleid voeren.**
- b. De gemeente zal conform het opgestelde Plan van Aanpak (Handhaving) overgaan tot een nadere inventarisatie van de situatie per centrum.**

1.6 ONDERHOUD STANDPLAATSEN EN HUURWOONWAGENS

1.6.1 PLANMATIG ONDERHOUD

In het kader van planmatig onderhoud, vanuit begrotingsoogpunt, is het noodzakelijk dat een meerjarenonderhoudsplan (M.O.P.) wordt opgesteld voor de standplaatsen en de woonwagens. Door het opstellen van een M.O.P. wordt inzichtelijk voor de gemeente, wat er over een langere periode, bijvoorbeeld 5 of 10 jaar, aan onderhoud moet worden uitgevoerd en wat de kosten zijn. Het is van grootste belang om de M.O.P. ieder jaar te actualiseren. Aan het opstellen van een M.O.P. zijn uiteraard kosten verbonden.

De kosten voor het opstellen van een M.O.P. verdienen zich in de loop der jaren vanzelf weer terug. Het grootonderhoud wordt immers gestructureerd uitgevoerd en niet op ad hoc basis. Dit levert vanzelfsprekend een kostenbesparing op. Het is immers goedkoper om bijvoorbeeld meerdere woonwagens of bergingen ineens te schilderen, dan dat dergelijke werkzaamheden per woonwagen of berging op uiteenlopende tijdstippen geschiedt. Voorts worden werkzaamheden op cycli-

sche basis verricht in plaats van op basis van klachten. Daar komt nog bij, dat wanneer een onderhoudsbeurt afhankelijk wordt gesteld van het moment, waarop er een klacht binnenkomt, er veelal sprake is van bepaalde mankementen aan de woonwagen of standplaats, die wellicht moeilijk(er) of helemaal niet meer herstelbaar zijn. In dat geval kunnen de kosten voor herstel en mogelijke vervolgschade c.q. vervanging vele malen groter zijn dan, wanneer de onderhoudswerkzaamheden op basis van een planning tijdig zouden zijn verricht. Bovendien wordt het risico verkleind, dat de gemeentelijke onderhoudspost op de begroting ontoereikend is; begrotings-technisch geeft het werken met een M.O.P. meer zekerheden.

Het uitvoeren van het groot onderhoud op basis van een M.O.P. komt derhalve de levensduur van de standplaats of woonwagen ten goede. Ook ontstaat zicht, wanneer een object gelet op de te maken toekomstige kosten daadwerkelijk aan vervanging toe is.

Tevens kan met de M.O.P. in de hand de gegrondheid van klachten van bewoners zoals bijvoorbeeld het onderhoud aan de standplaatsen, de units, de riolering, de geisers e.d. worden beoordeeld. Zo wordt bekend, wanneer het laatste grote onderhoud is uitgevoerd en wanneer het wederom aan de orde is.

Uitgangspunt 6

- a. De gemeente zal een meerjarenonderhoudsplanung laten opstellen voor zowel de standplaatsen als de huurwoonwagens voor de locaties Schiekade en Bramengarde.**
- b. De gemeente zal aan de hand van het vastgestelde Beleidsplan in de begroting 2006 een begrotingspost (kosten Schiekade/Bramengarde) opnemen aan de hand van de resultaten van de meerjarenonderhoudsplanung.**

1.6.2 MUTATIEONDERHOUD EN KLACHTENONDERHOUD

Naast het planmatig onderhoud (M.O.P.) is er sprake van mutatie- en klachtenonderhoud. Onder mutatieonderhoud wordt verstaan het inspecteren en herstellen van mankementen aan de woonwagenstandplaatsen, inclusief bergingen/units en huurwoonwagens bij vertrek en wederverhuur. Het te verrichten mutatieonderhoud behoort door de vertrekkende huurder te worden betaald. Juist in het kader van de gewijzigde huurwetgeving met ingang van 1 augustus 2003 is het dan ook van het grootste belang, dat voorafgaande aan de ingebruikname van een standplaats of huurwoonwagen de situatie fotografisch wordt vastgelegd voorzien van een opnamestaat. Bij het eindigen van de verhuur wordt de eindstaat opgenomen en vastgelegd, zodat de verschillen kunnen worden bepaald.

Onder klachtenonderhoud wordt verstaan het herstellen/ verhelpen van mankementen welke voor rekening van verhuurder zijn aan de woonwagenstandplaatsen, de bergingen annex sanitaire units en de huurwoonwagens op basis van ontvangen klachten van huurders.

Uitgangspunt 7

Ten behoeve van het begroten van het klachten- (en mutatie-) onderhoud wordt aansluiting gezocht bij het door het Ministerie van VROM vroeger gehanteerde normbedrag per standplaats.

1.7 TOEWIJZING VAN STANDPLAATSEN

In het verleden is door de gemeente gewerkt met een wachtlijst van kandidaten. Bij deze wachtlijst werd nog het afstammingsbeginsel gehanteerd. Dit wil zeggen dat alleen woonwagenbewoners op deze wachtlijst kwamen. Met het opheffen van de woonwagenwet op 1 maart 1999 kwam het begrip afstammingsbeginsel te vervallen. In de Schiedamse huisvestingsverordening was daarna als overgangsmaatregel bepaald dat de gemeente nog tot 1 januari 2003 voorrang zou geven aan woningzoekenden die reeds in een woonwagen wonen of hebben gewoond. Inmiddels heeft het

college na het vervallen van deze overgangsmaatregel bepaald dat deze wachtlijst is afgeschaft. Voor de 3 personen, die toen nog op de lijst stonden heeft B&W d.d. 5-11-02 besloten de wachttijd om te zetten naar de wachttijd voor een reguliere woning. Het afschaffen van het afstammingsbeginsel betekent, dat ook niet-woonwageneigenaren voortaan in aanmerking kunnen voor een vrijkomende standplaats.

De gemeente zal nu wel een standpunt moeten innemen ten aanzien van het toewijzen van vrijkomende standplaatsen op de bestaande centra en de volgordebepaling daarbij.

In het algemeen kunnen hiervoor 3 modellen worden onderscheiden:

- toewijzing via het coöptatiemodel;
- toewijzing via het aanbodmodel;
- toewijzing op basis van een wachtlijst.

Toewijzing van standplaatsen op voorspraak van de huidige bewoners(coöptatiesysteem) heeft als voordeel dat:

- de persoon die de standplaats krijgt toegewezen wordt op het centrum geaccepteerd waardoor spanningen worden voorkomen;
- voorkomen wordt, dat de formele procedure (bijv. toewijzing op basis van wachtlijst) wordt gefrustreerd door dreiging met geweld richting potentiële gegadigden.

Het nadeel hiervan is dat er geen objectieve criteria aan ten grondslag kunnen liggen.

Bovendien nemen de bewoners bij het coöptatiesysteem de (regie)rol van de lokale overheid over als verantwoordelijke instantie voor een (rechtvaardige) verdeling van woonruimte; dat past niet direct in de normalisatie- en integratiegedachte.

Bij toewijzing op basis van een wachtlijst of via het aanbodmodel kan iedere woningzoekende in aanmerking komen voor de vrijkomende standplaats. Het heeft beiden bovendien als voordeel dat het objectief en transparant is.

Het voordeel van een aanbodmodel boven een wachtlijstmodel is dat gegadigden zich niet hoeven te registreren. Bovendien is het dan niet nodig dat er jarenlang een wachtlijst bijgehouden en beheerd wordt. Zodra een standplaats wordt opgezegd, wordt de vrijkomende standplaats aangeboden op de gemeentepagina. Alle woningzoekenden kunnen hierop inschrijven. Bij meerdere inschrijving wordt de volgorde bepaald door de leeftijd. Dat wil zeggen dat de oudste het eerst in aanmerking komt.

Het aantal woonwagelocaties in Schiedam blijft beperkt tot twee en uitbreiding van het aantal standplaatsen is in principe alleen mogelijk binnen de bestaande locaties. Omdat hierdoor woonwagelocaties voor de Schiedamse woonwageneigenaren een schaars goed blijft, is het gerechtvaardigd de leegkomende standplaatsen in eerste instantie te bestemmen voor de natuurlijke aanwas van de huidige bewoners. Om tegemoet te komen aan de problematiek van de Schiedamse startende woonwageneigenaren wordt daarom indien een standplaats via het aanbodmodel wordt aangeboden de onderstaande volgorde bepaling aangehouden:

1. als eerste komen de inwonende kinderen boven de 18 jaar, die wonen op de woonwagelocatie waar de standplaats vrijkomt, in aanmerking op volgorde van leeftijd;
2. daarna komen de inwonende kinderen boven de 18 jaar van de andere Schiedamse woonwagelocatie aan de beurt op volgorde van leeftijd;
3. vervolgens komen de overige woningzoekenden aan de beurt op volgorde van leeftijd.

De nieuwe huurder van een standplaats dient te beschikken over een huisvestingsvergunning, die aan bovenstaande randvoorwaarden is getoetst.

De huisvestingsverordening wordt hierop aangepast.

Uitgangspunt 8

De gemeente zal vrijkomende standplaatsen toewijzen op basis van het aanbodmodel. De toewijzingsvolgorde geschiedt op basis van de leeftijd. Als aanvullende voorwaarde wordt vermeld dat inwonende kinderen boven de 18 jaar van de Schiedamse woonwagelocaties voorrang hebben op overige woningzoekenden bij de toewijzing van een standplaats.

De Huisvestingsverordening Schiedam wordt hierop aangepast.

1.8 UITBREIDING STANDPLAATSEN EN HUURWOONWAGENS

1.8.1 TAAKSTELLING STANDPLAATSEN

Iedere gemeente was op grond van artikel 2 van de voormalige Woonwagenwet in principe verplicht op haar grondgebied een woonwagencentrum in stand te houden. Op basis van artikel 4a van de voormalige Woonwagenwet stelden Provinciale Staten van de diverse provincies een woonwagenplan vast, waarin de gemeenten werden aangewezen, die in elk geval op haar grondgebied één of meer woonwagencentra in stand dienden te houden. De in het woonwagenplan per gemeente aangegeven aantal standplaatsen werd als taakstelling aangemerkt. Op grond van hetzelfde artikel konden Gedeputeerde Staten een termijn bepalen, waar binnen in het woonwagenplan aangewezen gemeenten aan haar verplichting moesten voldoen.

Volgens het Provinciaal Woonwagenplan Zuid-Holland 1995-2000 was aan de gemeente Schiedam de taakstelling opgelegd van 47 standplaatsen. De provincie Zuid-Holland heeft bij brief van 13 april 2000 bevestigd, dat de gemeente aan haar taakstelling heeft voldaan, evenals het Ministerie van VROM bij brief van 13 januari 2001.

Met de intrekking van de Woonwagenwet per 1 maart 1999 zijn tevens de woonwagenplannen, die op grond van artikel 4a van de voormalige Woonwagenwet waren vastgesteld vervallen. Dit betekent dat de gemeente geen formele taakstelling tot het aanleggen van standplaatsen meer heeft.

Op dit moment beschikt de gemeente over 32 standplaatsen verdeeld over 2 centra. In het verleden is door de gemeente een wachtlijst gehanteerd voor een standplaats. Op deze wachtlijst stonden 18 kandidaten geregistreerd. Op 3 personen na, hadden de anderen 15 personen reeds op de een of andere wijze in andere huisvesting voorzien (of de inschrijving was verlopen). In november 2002 heeft het college voor de 3 betrokken gegadigden de inschrijfduur omgezet naar de inschrijfduur voor een reguliere woning en besloten tot het opheffen van de wachtlijst.

De Commissie Wonen en Groen heeft in haar vergadering van 20 oktober 2003 aanbevolen te onderzoeken of een beperkte uitbreiding van de huidige standplaatsen op de bestaande locatie mogelijk is.

Ook al bestaat er op dit moment geen wachtlijst meer in de gemeente Schiedam, bij de vraag van het al dan niet aanleggen van nieuwe standplaatsen komen de volgende zaken aan bod:

- a. Hoe ontwikkelt de natuurlijke aanwas zich de komende jaren op de beide centra;
- b. Het inventariseren van bestaande illegale woonsituaties op de beide centra.

Voor de komende 10 jaar is een inventarisatie gemaakt van de natuurlijke aanwas per locatie (bron GBA van de gemeente).

Natuurlijke aanwas	Aantal 18 jaar en ouder locatie Bramengaaarde	Aantal 18 jaar en ouder locatie Schiekade
2004	3	6
2005		1
2007	2	1
2008		1
2009	1	2
2013		2
2014	8	
Totaal	14 personen	13 personen

Feit blijft immers, dat de gemeente volgens het Rijk, moet voorzien in een vorm van passende woonruimte. Indien de gemeente niet opteert voor een standplaats zal gekeken moeten worden of de reguliere woningmarkt dan wel via een regionaal verdelingssysteem uitkomst biedt.

Uitgangspunt 9

- a. Op de locatie Bramengarde ontstaat een woonbehoefte voor de komende 10 jaar van 14 personen en op de locatie Schiekade een woonbehoefte van 13 personen.
- b. De gemeente zal in nader overleg met de bewoners bezien op welke wijze de huisvesting in de toekomst kan worden geregeld (bijv. in woningen, op standplaatsen of op standplaatsen elders in de regio).

1.8.2 TAAKSTELLING HUURWOONWAGENS

De woonvorm 'woonwageng' valt onder het reguliere huisvestingsbeleid. Behalve het al genoemde Grondwetartikel (van algemene strekking) is er verder geen formeel wettelijke grondslag op basis waarvan de gemeente gedwongen wordt een aanvraag voor het beschikbaar stellen van een woonwageng te honoreren. Dat artikel, nl. artikel 22, tweede lid, van de Grondwet ("Bevordering van voldoende woongelegenheden is voorwerp van zorg der overheid") wordt volgens vaste jurisprudentie als onvoldoende concreet aangemerkt in geval van eventuele directe 'claims' op het beschikbaar stellen van woonwagengs.

Anders gezegd: tot het aanschaffen of beschikbaar stellen van een huurwoonwageng is een gemeente in het algemeen niet verplicht. Specifieke omstandigheden zijn bepalend voor de vraag of het belang van de aanvrager om juist voor deze woonvorm te kiezen, opweegt tegen het belang van de gemeente om het aantal reeds aanwezige huurwoonwagengs niet te vergroten. Vaak gaat het daarbij om planologische redenen en/of redenen van exploitatie-technische aard.

De gemeente zal vanaf heden een beleid voeren om geen huurwoonwagengs beschikbaar te stellen voor nieuwe gegadigden, behoudens degenen, die momenteel over een huurwoonwageng beschikken.

Uitgangspunt 10

De gemeente zal vanaf heden een beleid voeren om geen huurwoonwagengs beschikbaar te stellen voor nieuwe gegadigden, behoudens eventuele vervanging van de huurwoonwagengs van degenen, die momenteel over een huurwoonwageng van de gemeente beschikken.

1.9 VERKOOP EN OF VERHUUR VAN HUURWOONWAGENS EN/OF UITGIFTE VAN STANDPLAATSEN IN ERFPACHT**1.9.1 ALGEMEEN**

In het najaar van 2000 is aan gemeenten gevraagd opgave te doen van het aantal standplaatsen en woonwagengs. Uit deze informatie blijkt dat er in Nederland eind 2000 in totaal 9618 standplaatsen en 8947 woonwagengs verdeeld over 437 gemeenten zijn. Van de woonwagengs is het merendeel (64%) in het bezit van de bewoners. Slechts 367 standplaatsen zijn in het bezit van de bewoners.

Ook zoals het bij woningen veelal het geval is, zullen bewoners van woonwagengs zich door het verwerven van de eigendom van de huurwoonwageng in beginsel meer verantwoordelijk voelen voor, zowel de woonruimte als de woonomgeving. Meerdere gemeenten vermelden dan ook expliciet te streven naar de verkoop van huurwoonwagengs aan de bewoner.

Op voorwaarde dat een kernvoorraad aan huurstandplaatsen en huurwoonwagengs gehandhaafd blijft, heeft een dergelijk beleid volledige instemming van de Rijksoverheid. Vanzelfsprekend moet voor huishoudens met een beperkte financiële draagkracht en gerelateerd aan de omvang van de sociale doelgroep een minimaal aantal sociale huurstandplaatsen en -woonwagengs beschikbaar blijven.

Het college heeft besloten, dat in beginsel de verkoop van een huurwoonwagen in combinatie met de standplaats in erfpacht aan de individuele bewoner, mogelijk is. Voor degenen, die reeds een woonwagen in eigendom hebben, bestaat eveneens de mogelijkheid de standplaats in erfpacht te verkrijgen. Uiteraard zal de gemeente nader aangeven onder welke condities de verkoop van een huurwoonwagen en het in erfpacht geven van de standplaats kan plaatsvinden. De mogelijkheid om de ondergrond van een standplaats te kopen zal door de gemeente nog nader worden onderzocht.

Opgemerkt zij, dat hierna alleen aandacht wordt besteed aan de verkoop van huurwoonwagens en het in erfpacht geven van standplaatsen aan de zittende huurder.

Wanneer een zittende huurder geen interesse heeft in aankoop van zijn huurwoonwagen en het in erfpacht verkrijgen van de standplaats, kan de huurwoonwagen en/of standplaats uiteraard gehuurd blijven.

1.9.2 VERKOOP HUURWOONWAGENS

Eén van de algemene uitgangspunten van volkshuisvestingsbeleid is het bevorderen van het eigen woningbezit.

Op dit moment heeft de gemeente nog 7 huurwoonwagens in eigendom. Ook wordt nog één woonwagen verhuurd door Woonplus. Een aantal van de huidige huurders van een woonwagen wil hun huurwoonwagen in eigendom verkrijgen.

Het hebben van het eigendom van een huurwoonwagen betekent veelal, dat men zich meer betrokken voelt bij de woonwagen. Dit betekent, dat men de woonwagen beter zal onderhouden. Tevens zal men dan ook de onderliggende standplaats en de directe omgeving van de standplaats beter onderhouden. Dit alles heeft een positieve uitwerking op de omgeving en het gevoel van de bewoners zelf.

Een woonwagen is onderhoudsgevoelig. Dit betekent dat de eigenaar ervan relatief hoge onderhoudskosten heeft. Bij verkoop van de huurwoonwagen aan de bewoner hoeft de gemeente deze kosten niet meer te maken.

Het uitgangspunt voor de gemeente is, dat de waarde van de huurwoonwagen bepaald wordt op basis van een reële taxatie. Feit is, dat de boekwaarde van de huurwoonwagen, zoals de gemeente die heeft opgenomen hoger is dan de vast te stellen taxatiewaarde. Uiteindelijk zal een huurwoonwagen vrijwel nooit tegen de restantboekwaarde aan de bewoner verkocht kunnen worden.

Bij de verkoop van woningen wordt door de verkopende verhuurder (de woningcorporatie) van tevoren een percentage (90%) van de marktwaarde vastgesteld, hetgeen de uiteindelijke verkoopprijs oplevert. Aangezien de marktwaarde van een woning nagenoeg altijd stijgt, levert dit geen problemen op voor de verkopende partij en zal er vaak zelfs sprake zijn van winst. In tegenstelling tot een woning daalt de waarde van een woonwagen, en wel progressief. De marktwaarde is dus vrijwel altijd lager dan de waarde waarvoor een huurwoonwagen in de boeken staat. Het is daarom voor de verkoop van woonwagens niet aan te raden de 'verkoopformule' van woningen te hanteren. Kortgezegd zal men ervan uit moeten gaan dat bij verkoop van een woonwagen nagenoeg altijd een deel van de boekwaarde afgeschreven zal moeten worden en er dus simpel gezegd geld op toegelegd wordt door de verkoper.

Bij verkoop van de huurwoonwagens behoort de gemeente zich te realiseren, dat de kernvoorraad aan huurwoonwagens voor de doelgroep afneemt en zodoende ook de zeggenschap over de verdeling van de huisvesting.

Overgangsregeling

Een aantal bewoners heeft aangegeven wel de huurwoonwagen te willen kopen maar niet de grond in erfpacht te kunnen nemen. Zij kunnen de taxatiewaarde van hun huurwoonwagen wel opbrengen doch zijn financieel niet in staat de grond van de standplaats in erfpacht te nemen. Ook zijn zij niet in staat het bij de standplaats behorende voorzieningengebouw aan te kopen.

Er is een grote discrepantie tussen de taxatiewaarde van de bestaande huurwoonwag en de erfpachtson van de standplaats met daarbij de aankoopson voor het voorzieningengebouw. Daarom wordt voor de huidige huurders van de bestaande huurwoonwagens een overgangsregeling gehanteerd. Deze overgangsregeling houdt in dat de bewoners van de huidige huurwoonwag onder bepaalde voorwaarden hun woonwag wel mogen kopen zonder de grond in erfpacht te nemen. Deze voorwaarden zijn dat de bewoners geen betalingsachterstanden hebben of een goedlopende op draagkracht berekende betalingsregeling hiervoor hebben getroffen. Ook kunnen zij na aankoop van de huurwoonwag niet meer opnieuw in aanmerking komen voor een andere huurwoonwag.

1.9.3 STANDPLAATSEN IN ERFPACHT

In Schiedam wordt grond in erfpacht uitgegeven. Inmiddels is besloten desgevraagd bij verkoop van een huurwoonwag de grond in erfpacht uit te geven.

Zoals gebruikelijk bij erfpacht wordt de erfpachter de keuze voorgelegd:

- a. De canon voor 50 jaar af te kopen of;
- b. Een jaarlijkse canon te betalen.

De canon wordt om de 10 jaar herzien.

De financiering van de beoogde erfpachtconstructie kan een probleem opleveren voor mensen met een bijstandsuitkering.

1.9.4 ONDERWERPEN DIE BIJ DE VERKOOP VAN HUURWOONWAGENS EN DE UITGIFTE IN ERFPACHT VAN DE STANDPLAATSEN AAN DE ORDE DIENEN TE KOMEN

Wanneer men aan de hand van bovenstaande handvaten de afweging heeft gemaakt in principe in te stemmen met de verkoop van huurwoonwagens en/of uitgifte in erfpacht van de standplaatsen aan de zittende huurders, zal beoordeeld moeten worden onder welke voorwaarden één en ander kan geschieden. Het is aan te bevelen deze voorwaarden naar de bewoners te communiceren. Zo kunnen bewoners zich meteen een beeld vormen omtrent hun eigen persoonlijke mogelijkheden. Dit voorkomt teleurstelling achteraf.

De uitgifte van standplaatsen in erfpacht zal plaatsvinden, conform de Algemene Erfpachtsvoorwaarden Schiedam 2004.

Verkoopprijs/ canon

De hoogte van de (ver)koopprijs/ canon is voor een bewoner veelal doorslaggevend bij het besluit al dan niet een huurwoonwag in eigendom en/of een standplaats in erfpacht over te nemen. De gemeente kan bij de bepaling van de verkoopprijs van een huurwoonwag uit een aantal opties kiezen. Twee daarvan zullen wij hier bespreken: de boekwaarde of de marktwaarde:

- boekwaarde: de hoogte van de boekwaarde op enig moment is afhankelijk van de afschrijvingstermijn, die ten tijde van de aanschaf van de huurwoonwag gehanteerd is. Voor een woonwag werd in het verleden vaak rekening gehouden met een afschrijvingstermijn van 25 jaar. In de praktijk blijkt dat dit veel te lang is. Daarom wordt sedert enkele jaren vaak rekening gehouden met een afschrijvingstermijn van 20 of 15 jaar. Als gevolg hiervan blijkt dat de boekwaarde van een woonwag veel hoger is dan de marktwaarde;
- marktwaarde: dit is de waarde welke in het economisch verkeer aan een woonwag toegekend wordt.

Wijze van financiering

Het feit of een gemeente al dan niet genegen is medewerking te verlenen aan koop op afbetaling, een huurkoopconstructie of zich anderszins in wil zetten voor het verkrijgen van een (externe) financiering t.b.v. de aankoop van een huurwoonwag en/of de financiering van een standplaats is eveneens belangrijk bij de beoordeling of men een huurwoonwag in eigendom en/of standplaats in erfpacht kan verkrijgen.

Het verkrijgen van een financiering voor de aanschaf van een huurwoonwagen of standplaats blijkt in de praktijk namelijk zeer moeilijk.

Huurachterstand huurder

Tevens is van belang hoe de gemeente met openstaande huurachterstanden in relatie tot verkoop van huurwoonwagen en/of de uitgifte van een standplaats in erfpacht om wenst te gaan. Het ligt voor de hand een zittende huurder pas voor aankoop in aanmerking te laten kopen wanneer de huurpenningen en andere gemeentelijke lasten volledig voldaan zijn.

Het standpunt van de gemeente is, dat de oude schulden vanaf 1 januari 2000 tot 1 april 2004 door de betrokken bewoner voldaan dienen te worden. In individuele gevallen kan hierop een uitzondering worden gemaakt indien er een goed lopende op draagkracht berekende betalingsregeling is.

Achterstallig onderhoud

Uit de nog op te stellen M.O.P. zal blijken welke kosten voor de respectievelijke huurwoonwagens en standplaatsen gereserveerd moeten worden. Het moge duidelijk zijn, dat het voor de gemeente aantrekkelijk is een huurwoonwagen te verkopen, waaraan op korte termijn veel onderhoud uitgevoerd moet worden. Bij de verkoopprijs kan hier vervolgens rekening mee gehouden worden, hetgeen op deze wijze kan worden verantwoord.

Uitgangspunt 11

- a. De gemeente wil in beginsel overgaan tot de verkoop van huurwoonwagens in combinatie met de uitgifte van de grond in erfpacht, op basis van een reële taxatieprijs, mits er voldoende financiële waarborgen van de zijde van de bewoner zijn en het voldaan hebben aan de achterstallige betalingen.
- b. Voor de huurders van de bestaande huurwoonwagens geldt een overgangsregeling. Zij kunnen de huurwoonwagen kopen zonder de verplichting om de ook de grond van de standplaats in erfpacht te nemen.
- c. De gemeente wil ook de mogelijkheid bieden van het in erfpacht uitgeven van de overige standplaatsen.



H2 bramengarde



Huidige Situatie

2.1 BEWONERSSITUATIE BRAMENGAARDE

Deze locatie heeft momenteel 15 standplaatsen met 5 huurwoonwagens en 1 huurwoonwagen van Woonplus. Er is dus sprake van 9 eigen woonwagens. Het beheer is tot 1 april 2004 uitgevoerd door de corporatie Woonplus en is momenteel in handen van Nijbod Consultancy b.v.

2.2 HUUROVEREENKOMSTEN

Op de locatie is voor in totaal 15 standplaatsen een huurovereenkomst gesloten. Voor de 5 huurwoonwagens is eveneens een huurovereenkomst gesloten. De inning van de huur geschiedt met ingang van 1 april 2004 door AWS. Ook de communicatie met de bewoners loopt in eerste instantie via AWS.

De afgelopen jaren is de inning van de huur en overige lasten niet altijd consequent gebeurd. Verder is uit een nadere inventarisatie gebleken, dat voor de periode voorafgaande aan 1 april 2004 er sprake is van een totale betalingsachterstand van circa € 52.000,-. Hiervoor lopen enige betalingsregelingen.

Het standpunt van de gemeente is, dat de betalingsverplichtingen over de "oude" periode, voor zover dat juridisch mogelijk is, geïnd zullen gaan worden. De betrokken bewoners zullen hiervan schriftelijk in kennis worden gesteld. Vervolgens worden ze uitgenodigd voor een gesprek, waarbij de vordering mondeling aan hen zal worden toegelicht.

2.3 HANDHAVING

In het onderdeel Handhaving is reeds een overzicht verstrekt over de wijze, waarop een gemeente om behoort te gaan met haar handhavingsbeleid. Zeker voor de toekomstige gevallen behoren de aanvragen getoetst te worden aan de vigerende wetgeving. Afhankelijk daarvan verleent het gemeentebestuur al dan niet de vergunning. Bij niet verlening van de vergunning voert de gemeente haar controlerende taak uit en zal bij overtreding daarvan handhavend optreden. Ten aanzien van de reeds bestaande (bouw)werken zal de gemeente een nader onderzoek instellen (inventarisatie) of er sprake is van een legale situatie of een illegale situatie (geen vergunning verleend). Bij illegale situaties wordt dit met de bewoner besproken en tevens gekeken of alsnog tot legalisatie gekomen kan worden. Indien legalisatie niet mogelijk is zal de gemeente, afhankelijk van de juridische situatie, tot een nader standpunt behoren te komen ten aanzien van het handhaven. Het primaat met betrekking tot het handhavingsbeleid van de bouwregelgeving en milieuaspecten ligt bij de afdeling Bouwen en Milieu en de verantwoordelijke portefeuillehouder.

2.4 ONDERHOUD

Het onderhoud op de locatie Bramengarde heeft betrekking op het:

- a. Achterstallig onderhoud;
- b. Regulier/klachtenonderhoud;
- c. Planmatig onderhoud.

Ad a. Achterstallig onderhoud

Kenmerkend voor deze locatie is, dat er sprake is van achterstallig onderhoud.

Aanvankelijk zou de gemeente in samenspraak met de corporatie Woonplus voor 1 april 2004 de verschillende werkzaamheden afronden. Door omstandigheden is Woonplus hierin beperkt geslaagd. Woonplus heeft op een tweetal standplaatsen na de verwarmingsketels vervangen. Inmiddels wordt door Nijbod een nadere inventarisatie gemaakt, welke werkzaamheden inzake het achterstallig onderhoud nog verricht behoren te worden. Na instemming van de zijde van de gemeente wordt zo spoedig mogelijk overgegaan tot het laten uitvoeren van de diverse onderhoudswerkzaamheden.

Ad b. Regulier onderhoud

Vervolgens vindt op basis van een onderhoudsvoorschot door de gemeente het reguliere onderhoud plaats in opdracht van de beheerder van Nijbod Consultancy. Het onderhoud heeft betrekking op de standplaats en eventueel de huurwoonwagen.

Per kwartaal wordt van het gepleegde klachtenonderhoud een overzicht verstrekt aan de gemeente en jaarlijks vindt een totaaloverzicht plaats van de vermelde werkzaamheden met de kosten. Het jaaroverzicht aan de gemeente wordt voorzien van een goedgekeurde accountantsverklaring. Ingeval er sprake is van een overschot aan bevoorschotting, wordt het surplus aan de gemeente teruggestort.

Ad c. Planmatig onderhoud

Daarnaast is het van belang om te komen tot de opstelling van een meerjarige onderhoudsplan-ning, waarin inzichtelijk wordt gemaakt welke kosten aan onderhoud de komende 10 jaar noodzakelijk zijn om de verhuurde objecten in adequate staat te houden. Hierdoor ontstaat zeker een kostenbesparing voor de middellange termijn.

De meerjarige onderhoudsplanning vindt plaats door een erkend gespecialiseerd bureau.

De gemeente weet ook voor de langere termijn, welke kosten in haar begroting opgenomen moeten worden.

2.5 UITBREIDING

Op iedere locatie is sprake van een natuurlijke aanwas, die op termijn in aanmerking wil komen voor huisvesting. Dit kan zijn een reguliere woning of een standplaats. Van belang hierbij is, dat in de woningwet is gesteld, dat de standplaats en de woonwagen erkende woonvormen zijn.

Voor de locatie Bramengaaarde zijn de komende 10 jaar 14 gegadigden in beeld op basis van de natuurlijke aanwas. De gemeente wil hierover in overleg met de bewoners bezien, welke oplossingen tot de mogelijkheden behoren.

Uiteraard moeten ook de bewoners zich bewust zijn van het feit, dat inmiddels de wachttijd voor een huurwoning in het goedkopere segment in Schiedam circa 4 jaar bedraagt. Dit betekent, dat een oplossing niet direct voorhanden is en gegadigden voor woningen eveneens met lange wachttijden te maken hebben.

De locatie Bramengaaarde is gelegen in Spaland en valt binnen het uitwerkingsplan "Spaland-West" en heeft de bestemming: 'Woningen vrijstaand'. Binnen deze bestemming mogen woonwagens met daarbij behorende aan- en bijgebouwen, bouwwerken - geen gebouwen zijnde -, erven, tuinen, paden, parkeer- en groenvoorzieningen worden opgericht.

Eén van de aanbevelingen van de Commissie Wonen en Groen was om de mogelijkheden van een beperkte uitbreiding op de bestaande locaties te bezien.

Gelet op het huidige aantal woonwagens op het centrum, lijkt het niet waarschijnlijk dat uitbreiding van het aantal standplaatsen op deze locatie binnen de geldende bestemmingsplanbepalingen kan worden gerealiseerd. De enige mogelijke uitbreiding op de bestaande locatie zou ten koste gaan van het midden terrein, dat een groenbestemming heeft.

Indien uitbreiding op deze plek voor de bewoners acceptabel is, zal daarvoor een vrijstellingsprocedure als bedoeld in de Wet op de Ruimtelijke Ordening dienen te worden gevoerd. In het kader van een dergelijke procedure dienen diverse afwegingen te worden gemaakt, waaronder ook de belangenafweging. Daarnaast dienen ook de consequenties op milieugebied, zoals geluidsbelasting en flora en fauna in beeld gebracht te worden. Wel dient er op gewezen te worden, dat naast bestuurlijke instemming, ook eventuele bezwaren van de omwonenden dienen te worden afgedaan. Indien uitbreiding tot zodanig veel en zwaarwegende bezwaren leidt, kan dit alsnog tot gevolg hebben, dat dit niet kan plaatsvinden.

De (on)mogelijkheden zullen met de bewoners van de Bramengaaarde worden besproken.

2.6 VERKOOP HUURWOONWAGENS EN IN ERFPACHT UITGEVEN VAN DE STANDPLAATSEN

In gesprekken met bewoners van de Bramengarde is naar voren gekomen, dat er interesse is voor zowel het in erfpacht verkrijgen van een standplaats als de aankoop van een huurwoonwagen.

Belangrijke randvoorwaarden in deze zijn:

- a. Voor de waardebepaling van de huurwoonwagen geldt een officieel taxatierapport door een erkende taxateur;
- b. De gegadigde dient de financiering vooraf rond te hebben;
- c. De gegadigde dient geen (huur)schuld van de standplaats of huurwoonwagen bij de gemeente te hebben openstaan;
- d. Als de bewoner een huurwoonwagen gekocht heeft verklaart de bewoner zich schriftelijk akkoord, dat hij geen beroep meer kan doen in de toekomst op een andere huurwoonwagen;
- e. Uit een nader te verrichten bodemonderzoek dient te blijken, dat de grond van de standplaats geschikt moet zijn voor erfpacht;
- f. Het op de standplaats aanwezige voorzieningengebouw wordt aangekocht tegen de geldende taxatiewaarde.

Voor de huidige huurders van de bestaande huurwoonwagens wordt een overgangsregeling gehanteerd. Deze overgangsregeling houdt in dat de bewoners van de huidige huurwoonwagens onder bepaalde voorwaarden hun woonwagens wel mogen kopen zonder de grond in erfpacht te nemen. Deze voorwaarden zijn dat de bewoners geen betalingsachterstanden hebben of een goedlopende op draagkracht berekende betalingsregeling hiervoor hebben getroffen. Ook kunnen zij na aankoop van de huurwoonwagen niet meer opnieuw in aanmerking komen voor een andere huurwoonwagen.



H3 schiekade



Huidige Situatie

3.1 BEWONERSITUATIE SCHIEKADE

De locatie omvat momenteel 17 standplaatsen met 2 huurwoonwagens. Er is sprake van 15 eigen woonwagens. Het beheer is tot 1 april 2004 uitgevoerd door de gemeente en wordt momenteel verricht door Nijbod Consultancy b.v.

3.2 MILIEU

Kenmerkend voor deze locatie is, dat er een vermoeden bestaat van bodem- en grondwaterverontreiniging. Inmiddels is hiertoe een opdracht verstrekt tot het verrichten van een verkennend bodemonderzoek op de locatie ter plekke. Uit het rapport moet de eventuele ernst van de situatie blijken en de alsdan te nemen maatregelen.

In de bijlage is een overzicht verstrekt van de mogelijkheden, die zich kunnen voordoen als gevolg van het nader te verrichten bodemonderzoek.

3.3 HUUROVEREENKOMSTEN

Voor de locatie zijn in totaal voor 2 standplaatsen huurovereenkomsten gesloten en eveneens voor een tweetal huurwoonwagens. De vergoeding voor de overige 15 standplaatsen wordt geïnd via de retributieverordening. In het verleden is er geen overeenstemming bereikt tussen de bewoners en de gemeente over het sluiten van een huurovereenkomst voor de standplaats.

Er dient naar gestreefd te worden tot het sluiten van een huurovereenkomst voor de ontbrekende 15 standplaatsen. De reden is, dat er praktisch gezien sprake is van een huurrelatie tussen de huurder en de verhuurder, waarbij zowel de huurder als de verhuurder haar plichten dient na te komen.

De inning van de huur voor de 2 standplaatsen en voor de 2 huurwoonwagens geschiedt met ingang van 1 april 2004 door AWS. Ook de communicatie met de bewoners loopt in eerste instantie via AWS.

Verder is uit een nadere inventarisatie gebleken, dat voor de periode voorafgaande aan 1 april 2004 er sprake is van een totale betalingsachterstand van circa € 82.000,-.

Het standpunt van de gemeente is, dat de betalingsverplichtingen over de "oude" periode, voor zover dat juridisch mogelijk is, geïnd zullen gaan worden. De betrokken bewoners zullen hiervan schriftelijk in kennis worden gesteld. Vervolgens worden ze uitgenodigd voor een gesprek, waarbij de vordering mondeling aan hen zal worden toegelicht.

3.4 HANDHAVING

De Schiekade betreft vergeleken met de Bramengarde, de oudste woonwagenlocatie in Schiedam. In de loop der jaren zijn er verschillende grote woonwagens geplaatst op de standplaatsen.

Het is derhalve van belang na te gaan of voor de woonwagens en overige objecten de vereiste bouwvergunningen zijn aangevraagd en verleend. Aan de hand van een nadere inventarisatie kan vastgesteld worden of er sprake is van een legale - of illegale situatie (ontbreken van de vergunning). Bij vaststelling van een illegale situatie moet gekeken worden of tot legalisatie kan worden gekomen. Indien legalisatie van het betreffende bouw(werk) niet mogelijk is, zal de gemeente afhankelijk van de juridische situatie tot een nader standpunt ten aanzien van het handhaven behoren te komen. Het primaat met betrekking tot het handhavingsbeleid van de bouwregelgeving en milieuaspecten ligt bij de afdeling Bouwen en Milieu en de verantwoordelijke portefeuillehouder.

De toekomstige bouwaanvragen behoren getoetst te worden aan de vigerende wetgeving. Een complicerende factor, zowel voor de bestaande gebouwen als de nieuwe bouwaanvragen, kan

betreffen de uitkomst van het nog te verrichten bodem- en grondwateronderzoek. Ingevolge de milieuwetgeving behoort de grond geschikt te zijn voor de beoogde bestemming. In casu is sprake van een woongebruik en behoort de ondergrond van de standplaats daarvoor geschikt te zijn.

3.5 ONDERHOUD

Het onderhoud op de locatie Schiekade heeft betrekking op het:

- a. Regulier/ klachtenonderhoud;
- b. Planmatig onderhoud.

Op de locatie is sprake van relatief veel eigen woonwagens. De bewoners hebben veel zorg besteed aan het onderhouden van de standplaats zelf. De gemeente is voornamelijk belast met het onderhoud aan de weg en reststroken en de infrastructuur, die daaronder ligt.

Regulier onderhoud

Het regulier onderhoud heeft met name betrekking op de 2 huurstandplaatsen en de 2 huurwoonwagens. Verder vervult de beheerder een rol in de signalering aan de gemeente van te verrichten onderhoudswerkzaamheden aan openbare terreinen op het centrum. Hij zorgt voor een adequate communicatie tussen de bewoners en de gemeente bij de uitvoering van de onderhoudswerkzaamheden.

Per kwartaal wordt van het gepleegde klachtenonderhoud een overzicht verstrekt aan de gemeente en jaarlijks vindt een totaaloverzicht plaats van de vermelde werkzaamheden met de kosten. Het jaaroverzicht wordt voorzien van een goedgekeurde accountantsverklaring. Ingeval er sprake is van een overschot aan bevoorschotting, wordt het surplus aan de gemeente teruggestort.

Planmatig onderhoud

Daarnaast is het van belang om te komen tot de opstelling van een meerjarige onderhoudsplan-ning voor de twee standplaatsen en twee huurwoonwagens, waarin inzichtelijk wordt gemaakt welke kosten aan onderhoud de komende 10 jaar noodzakelijk zijn om de verhuurde objecten in adequate staat te houden. Hierdoor ontstaat zeker een kostenbesparing voor de middellange termijn.

De meerjarige onderhoudsplanning vindt plaats door een erkend gespecialiseerd bureau.

De gemeente weet ook voor de langere termijn, welke kosten in haar begroting opgenomen moeten worden.

3.6 UITBREIDING

Op iedere locatie is sprake van een natuurlijke aanwas, die op termijn in aanmerking wil komen voor huisvesting. Dit kan zijn een reguliere woning of een standplaats. Van belang hierbij is, dat in de woningwet is gesteld, dat de standplaats en de woonwagen erkende woonvormen zijn.

Voor de locatie Schiekade is de natuurlijke aanwas voor de komende 10 jaar in beeld gebracht. Het betreft in totaal 13 personen. De gemeente wil in overleg met de bewoners bezien, welke oplossingen tot de mogelijkheden behoren.

Uiteraard moeten ook de bewoners zich bewust zijn van het feit, dat inmiddels de wachttijd voor een huurwoning in het goedkopere segment in Schiedam circa 4 jaar bedraagt. Dit betekent, dat een oplossing niet direct voorhanden is en gegadigden voor woningen eveneens met lange wachttijden te maken hebben.

De locatie Schiekade is gelegen in 's Graveland en valt binnen het bestemmingsplan "Schiedam in Hoofdzaak" en heeft de bestemming 'gronden bestemd voor inrichtingen van handel en nijverheid'. Binnen deze bestemming is het oprichten van woonwagens niet toegestaan. Naar alle waarschijnlijkheid, maar dit moet blijken uit de inventarisatiegegevens van het handhavingstraject, zijn deze woonwagens zonder vergunning opgericht en zodanig lang gedoogd, dat verwijderen niet

meer mogelijk is.

Voor het gebied is op dit moment een nieuw bestemmingsplan in de maak. In dit bestemmingsplan is het woonwagenkamp positief bestemd, hetgeen betekent dat de bestaande woonwagens als zodanig in het bestemmingsplan zijn aangemerkt. In de voorschriften is echter het aantal woonwagens binnen deze bestemming beperkt tot 17, het bestaande aantal.

Eén van de aanbevelingen van de Commissie Wonen en Groen was om de mogelijkheden van een beperkte uitbreiding op de bestaande locaties te bezien.

Op voorhand is het uitbreiden van het aantal standplaatsen niet mogelijk. Er zal moeten worden gekeken naar de geluidsbelasting op de locatie. Is de geluidsbelasting boven de 55 dB(A) dan is uitbreiding van het terrein zonder nader te treffen maatregelen niet mogelijk. Dit geldt overigens alleen voor nieuwe situaties. Een nader in te stellen akoestisch onderzoek zal hierover duidelijkheid moet scheppen.

3.7 VERKOOP HUURWOONWAGENS EN IN ERFPACHT UITGEVEN VAN DE STANDPLAATSEN

In gesprekken met bewoners van de Schiekade is naar voren gekomen, dat er interesse is voor zowel het in erfpacht verkrijgen van een standplaats als de aankoop van een huurwoonwagen.

Belangrijke randvoorwaarden in deze zijn:

- a. Voor de waardebepaling van de huurwoonwagen geldt een officieel taxatierapport door een erkende taxateur;
- b. De gegadigde dient de financiering vooraf rond te hebben;
- c. De gegadigde dient geen (huur)schuld van de standplaats of huurwoonwagen bij de gemeente te hebben openstaan;
- d. Als de bewoner een huurwoonwagen gekocht heeft verklaart de bewoner zich schriftelijk akkoord, dat hij geen beroep meer kan doen in de toekomst op een andere huurwoonwagen;
- e. Uit een nader te verrichten bodemonderzoek dient te blijken, dat de grond van de standplaats geschikt moet zijn voor erfpacht;
- f. Het op de standplaats aanwezige voorzieningengebouw wordt aangekocht tegen de geldende taxatiewaarde.

Voor de huidige huurders van de bestaande huurwoonwagens wordt een overgangsregeling gehanteerd. Deze overgangsregeling houdt in dat de bewoners van de huidige huurwoonwagen onder bepaalde voorwaarden hun woonwagen wel mogen kopen zonder de grond in erfpacht te nemen. Deze voorwaarden zijn dat de bewoners geen betalingsachterstanden hebben of een goedlopende op draagkracht berekende betalingsregeling hiervoor hebben getroffen. Ook kunnen zij na aankoop van de huurwoonwagen niet meer opnieuw in aanmerking komen voor een andere huurwoonwagen.

Een aantal bewoners heeft kenbaar gemaakt de standplaatsen te willen kopen, waarbij zij een vereniging van eigenaren wil oprichten. De gemeente heeft een duidelijke voorkeur voor het in erfpacht uitgeven van de standplaatsen. De belangrijkste reden hiervoor is, dat de gemeente in eerste instantie de resultaten wil afwachten van het onlangs in gang gezette verkoopbeleid. Een complicerende factor wordt bovendien gevormd door het feit, dat er een verkennend bodemonderzoek zal gaan plaatsvinden, aangezien er een vermoeden van verontreiniging is. De overheid mag, gelet op de woonbestemming, geen verontreinigde grond verkopen.



H4

conclusies en
samenvatting
uitgangspunten

De gemeente is de eerst verantwoordelijke voor het voeren van een adequaat woonbeleid en dient hierdoor de voldoen aan de vraag naar passende woonruimte. Uiteraard is de gemeente bij de uitvoering hiervan gehouden aan de vigerende wetgeving, zoals de Wet op de Ruimtelijke Ordening, Woningwet, Bouwbesluit en Bouwverordening en de Milieuwetgeving.

Ook de huisvesting van de bewoners van de beide centra aan de Schiekade en de Bramengarde maken onderdeel uit van het woonbeleid van de gemeente.

In het verleden is door de gemeente niet altijd de volledige aandacht uitgegaan naar de door de bewoners gestelde vragen van de beide centra.

De gemeente wil dan ook actief de communicatie aangaan met de betrokken bewoners, zowel van ambtelijke- als van bestuurlijke zijde.

De eerste aanzet hiertoe wil de gemeente bereiken met het opstellen van het Beleidsplan Woonwagenzaken om te komen tot een normalisatie met de bewoners van de beide woonwagenlocaties. Dit past ook in het streven van het Rijksbeleid, na de afschaffing van de Woonwagenwet op 1 maart 1999.

De gemeente heeft als onderlegger voor het te voeren woonbeleid voor de komende jaren dit Beleidsplan Woonwagenzaken opgesteld. In dit Beleidsplan zijn de beleidskaders opgenomen, die relevant zijn voor de wijze, waarop de gemeente concreet haar beleid gestand wil doen. Uiteraard worden de uitgangspunten van dit Beleidsplan ook in het vooroverleg met de bewoners van de beide centra besproken.

Dit Beleidsplan zal na de inspraakronde ter bespreking en accordering worden voorgelegd aan de raadscommissie en de gemeenteraad, waarna de uitvoering van het beleid kan plaatsvinden. Het plan is overigens geen statisch geheel. Gedurende verschillende momenten vinden beleidsevaluaties plaats, die rekening houden met veranderende inzichten. Het plan dient als richtsnoer gezien te worden.

De gemeente hecht een grote waarde aan een duidelijke communicatie met de doelgroep. De gemeente heeft hieraan onder meer vorm gegeven door een beheerder wekelijks de centra te laten bezoeken en als primair aanspreekpunt te laten fungeren voor de bewoners.

Voor de locatie Bramengarde zal met name de aandacht gericht worden op het wegwerken van het achterstallig onderhoud. Voor de zomer van 2004 moeten de opdrachten voor de te verrichten werkzaamheden zijn uitbesteed. Nijbod heeft in deze de regiefunctie.

Voor de locatie Schiekade is de aandacht gericht op het laten verrichten van een bodemonderzoek naar de kwaliteit van de grond en het grondwater. De uitkomst hiervan zal bepalend zijn voor het treffen van nadere maatregelen.

Zowel voor de locatie Bramengarde als de locatie Schiekade is sprake van hoge (huur)achterstanden. Het uitgangspunt van de gemeente is, dat de bestaande betalingsachterstanden, voorzover dit juridisch mogelijk is, door de betreffende bewoner voldaan dienen te worden.

Verder zal de gemeente in gesprek met de bewoners aandacht gaan schenken aan de volgende items:

- a. Onderzoek naar de vergunningverlening voor de verschillende objecten;
- b. Het adequaat aanpakken van het onderhoud door te gaan werken met een meerjarige onderhoudsplanning per locatie;
- c. Werken met een onderhoudsnorm voor het verhelpen van het regulier/ klachtenonderhoud;
- d. In overleg met de bewoners per locatie bezien welke oplossingen voor de natuurlijke aanwas mogelijk zijn;
- e. Het conform het Rijksbeleid in standhouden van een kernvoorraad van standplaatsen en huurwoonwagens;
- f. Het opstellen van randvoorwaarden, waaronder verkoop van een huurwoonwagen dan wel het in erfpacht geven van een standplaats kan plaatsvinden.

De gemeente wil haar plichten ingevolge haar verhuurderschap op een correcte wijze nakomen. De gemeente wil zorgdragen voor een adequate leefomgeving, het reguleren van de gevoeligheden op

de centra en het uitoefenen van een consequent handhavingsbeleid.

De bewoner, als huurder behoort daarnaast de plichten na te komen als goed huurder, zoals huurbetaling.

Hieronder volgt een samenvatting van de in het Beleidsplan opgenomen uitgangspunten.

SAMENVATTING UITGANGSPUNTEN

Uitgangspunt 1

De gemeente wil met dit Beleidsplan Woonwagenzaken de kaders scheppen om te komen tot een normalisatieproces. De centrale thema's hierbij zijn, het verzorgen van een adequate leefomgeving, het reguleren van de "gevoeligheden" op de beide centra en het uitoefenen van een consequent handhavingsbeleid.

Uitgangspunt 2

- a. Het beleid van de gemeente is er op gericht te komen tot het sluiten van huurovereenkomsten voor alle standplaatsen.
- b. Ingeval het sluiten van een huurovereenkomst niet lukt, blijft de gemeente voor wat betreft de bestaande situatie voor de publiekrechtelijke inning zorgdragen.
- c. Voor nieuwe gevallen dient uitsluitend een huurovereenkomst aangegaan te worden en ingeval van een standplaats en een huurwoonwagen een combicontract.

Uitgangspunt 3

- a. De gemeente stemt in met de voorgestelde huurincassoprocedure.
- b. De gemeente zal de regie voeren ten aanzien van het invorderen van de geïnventariseerde openstaande betalingsverplichtingen.

Uitgangspunt 4

De gemeente zal het beleid inzake de te voeren huurprijsvaststelling voor standplaatsen en huurwoonwagens afstemmen op het Woningwaarderingssysteem.

Uitgangspunt 5

- a. De gemeente zal voor de toekomst op de centra een consequent handhavingsbeleid voeren.
- b. De gemeente zal conform het opgestelde Plan van Aanpak (Handhaving) overgaan tot een nadere inventarisatie van de situatie per centrum.

Uitgangspunt 6

- a. De gemeente zal een meerjarenonderhoudsplanning laten opstellen voor zowel de standplaatsen als de huurwoonwagens voor de locaties Schiekade en Bramengarde.
- b. De gemeente zal aan de hand van het vastgestelde Beleidsplan in de begroting 2006 een begrotingspost (kosten Schiekade/ Bramengarde) opnemen aan de hand van de resultaten van de meerjarenonderhoudsplanning.

Uitgangspunt 7

Ten behoeve van het begroten van het klachten- (en mutatie-) onderhoud wordt aansluiting gezocht bij het door het Ministerie van VROM vroeger gehanteerde normbedrag per standplaats.

Uitgangspunt 8

De gemeente zal vrijkomende standplaatsen toewijzen op basis van het aanbodmodel. De toewijzingsvolgorde geschiedt op basis van de leeftijd. Als aanvullende voorwaarde wordt vermeld dat inwonende kinderen boven de 18 jaar van de Schiedamse woonwagencollocaties voorrang hebben op overige woningzoekenden bij de toewijzing van een standplaats.

De Huisvestingswetgeving Schiedam wordt hierop aangepast.

Uitgangspunt 9

- a. Op de locatie Bramengarde ontstaat een woonbehoefte voor de komende 10 jaar van 14 personen en op de locatie Schiekade een woonbehoefte van 13 personen.
- b. De gemeente zal in nader overleg met de bewoners bezien op welke wijze de huisvesting in de toekomst kan worden geregeld (bijv. in woningen, op standplaatsen of op standplaatsen elders in de regio).

Uitgangspunt 10

De gemeente zal vanaf heden een beleid voeren om geen huurwoningen beschikbaar te stellen voor nieuwe gegadigden, behoudens eventuele vervanging van de huurwoningen van degenen, die momenteel over een huurwoning van de gemeente beschikken.

Uitgangspunt 11

- a. De gemeente wil in beginsel overgaan tot de verkoop van huurwoningen in combinatie met de uitgifte van de grond in erfpacht, op basis van een reële taxatieprijs, voldoende financiële waarborgen van de zijde van de bewoner en het voldaan hebben van de achterstallige betalingsachterstanden.
- b. Voor de huurders van de bestaande huurwoningen geldt een overgangsregeling. Zij kunnen de huurwoning kopen zonder de verplichting om de ook de grond van de standplaats in erfpacht te nemen.
- c. De gemeente wil ook de mogelijkheid bieden van het in erfpacht uitgeven van de overige standplaatsen.

BELEIDSVOORNEMENS/ACTIEPUNTEN

Beleidsvoornemen/Actie	Initiatief	Planning
Invorderen betalingsachterstanden	de afdelingen Juridische Zaken en Financiën	1ste kwartaal 2005
Handhavingsbeleid	de afdeling Bouwen- en Milieu	z.s.m.
Opstellen meerjarenonderhoudsplanning	de afdeling Wonen	1ste kwartaal 2005
Toewijzings- cq huisvestingsbeleid/ Inventarisatie gegadigden standplaatsen	de afdeling Wonen met bewoners	1ste kwartaal 2005
Verkoop huurwoningen en het eventueel in erfpacht uitgeven van de standplaatsen	de afdelingen Wonen en REO	1ste kwartaal 2005
Sluiten huurovereenkomsten	de afdeling Wonen met bewoners	2de kwartaal 2005
Uitbreidingsmogelijkheden Bramengarde/ Schiekade inventariseren	de afdeling Wonen	1ste kwartaal 2005
Milieuonderzoek Schiekade	de afdeling Bouwen en Milieu	4de kwartaal 2004



bijlagen



BIJLAGEN

A. ALGEMENE WOONWAGENGESCHIEDENIS

Begin twintigste eeuw bestond er een groeiende reizende groep, die in verband met het uitoefenen van beroepen zoals mandenmaker, scharenslijper, stoelenmatter, seizoensarbeider en dergelijke regelmatig van woonplaats wisselde. In 1918 kwam de Wet op woonwagens en woonschepen tot stand, die bedoeld was om de sedentaire bevolking te beschermen en de openbare orde te handhaven. In de jaren zestig en zeventig van de twintigste eeuw, wijzigde de situatie, doordat de werkgelegenheid voor de rondtrekkende bevolkingsgroep drastisch verminderde. Aangezien daarnaast basisvoorzieningen op de standplaatsen ontbraken, werd de situatie voor deze groep schrijnend. Als gevolg hiervan werd in 1968 de 2e Woonwagenwet van kracht, waarbij de nadruk vooral kwam te liggen op opvoeding en verzorging van de woonwagenbevolking. De wet verbood het reizen niet, maar gaf evenmin een garantie voor trekvrigheid. Vanuit de zorgsituatie werd een concentratiebeleid in gang gezet dat resulteerde in een vijftigtal grote, regionale woonwagencentra.

Een ander nieuw element in deze wet was de precieze omschrijving van de personen die in een woonwagen mochten wonen: de doelgroepomschrijving. De woonvorm had zich inmiddels ontwikkeld van een kleine, goed verplaatsbare woonwagen tot een grote wagen, eventueel voorzien van aanbouw, die slechts met een dieplader kon worden verplaatst.

Rond 1975 concludeerde de regering, dat het tot dan toe gevoerde woonwagenbeleid niet het gewenste resultaat had opgeleverd: de grote regionale woonwagencentra hadden de woonwagenbevolking geïsoleerd van de rest van de samenleving en er werd sindsdien dan ook een meer individuele behandeling van woonwagenbewoners bepleit. De zorg voor de huisvesting van woonwagenbewoners kwam sindsdien onder het Ministerie van VROM te vallen, in plaats van CRM.

De in 1977 gewijzigde Woonwagenwet, voorzag in het opheffen van aparte centrumscholen, sluiting of verkleining van de grote regionale woonwagencentra en het realiseren van kleine, goed gelegen woonwagencentra. Vanaf dat moment waren in beginsel alle gemeenten verplicht om woonwagencentra van maximaal 15 standplaatsen in stand te houden en gold er dus een deconcentratiebeleid. Dit kleine centrabeleid tezamen met het opnemen van specifieke wetgeving in algemene volkshuisvestingsinstrumenten, is een uiting van het streven naar een efficiëntere en betere werkverdeling van taken en bevoegdheden over de verschillende bestuurlijke niveaus, hetgeen uiteindelijk geleid heeft tot de intrekking van de Woonwagenwet in 1999.

Het Koninklijk Besluit waarmee de wet van 1 juli 1998 (Stb. 459) tot wijziging van de Huisvestingswet, de Woonwagenwet en enige andere wetten in werking treedt, is op 27 november 1998 (Stb. 656) gepubliceerd. Met dit besluit is de Woonwagenwet per 1 maart 1999 ingetrokken. Hiermede zijn alle bijzondere bepalingen met betrekking tot het wonen in woonwagens verdwenen en is voor wat betreft de wettelijke regelgeving het wonen in een woonwagen gelijkgesteld aan het wonen in een woning.

De gevolgen van de intrekking van de Woonwagenwet

Op 1 maart 1999 is de Woonwagenwet ingetrokken. De Rijksoverheid heeft de intrekking vooral gemotiveerd met het principe, dat voor woonwagenbewoners voortaan dezelfde rechten en plichten moeten gelden als voor de reguliere burgers.

De twee kernpunten uit het aangepaste Woonwagenbeleid van de Rijksoverheid zijn:

- a. de afschaffing van het afstammingsbeginsel;
- b. de nuancering van het deconcentratiebeleid.

Ad a. de afschaffing van het afstammingsbeginsel

In het licht van het kleine centrabeleid van de Rijksoverheid en het schrijnend tekort aan standplaatsen was het hanteren van het afstammingsbeginsel (eens een woonwagenbewoner altijd een woonwagenbewoner) destijds te rechtvaardigen. In de geest van de huidige regelgeving (normalisatie, gelijke rechten en plichten etc.) past zoiets niet meer. De geschiedenis én het evaluatierapport "Woonwagenbeleid, 20 jaar halverwege" van het Rijk, wijzen in de richting, dat het afstammingsbeginsel een factor is, die de maatschappelijke achterstand van deze burgers voeding geeft.

Het afschaffen van het afstammingsbeginsel betekent, dat ook niet-woonwagenbewoners voortaan ook een recht kunnen doen gelden op een standplaats.

Tussentijds heeft het Rijk een overgangsmaatregel opgenomen ten aanzien van het toewijzen van standplaatsen. Deze maatregel gold tot 1 januari 2001. Hierbij konden gemeenten nog een voorrangsregeling creëren ten aanzien van de huidige woonwagenebewoners. De gemeente Schiedam heeft haar voorrangsregelingen voor standplaatsen ten aanzien van de "eigen" woonwagenebewoners per 1 januari 2001 laten vervallen.

Ad b. de nuancering van het deconcentratiebeleid

Vanaf het midden van de jaren tachtig heeft het Rijk een beleid gevoerd om de regionale centra in Nederland te ontmantelen en te komen tot de aanleg van kleinere centra. Het doel was met name het bevorderen van de integratie van de woonwagenebewoners in de Nederlandse samenleving. Vanaf 1995 heeft het Rijk kenbaar gemaakt, dat de gemeenten primair een eigen verantwoordelijkheid hebben ten aanzien van het te voeren deconcentratiebeleid.

B. REGELGEVING

Artikel 22, tweede lid van de Grondwet bepaalt: "Bevordering van voldoende woongelegenheid is voorwerp van zorg der overheid". Bij "voldoende woongelegenheid" moet niet alleen worden gedacht aan een voldoende aantal woningen, woonwagens en standplaatsen. De zorg heeft ook betrekking op de kwaliteit, de grootte, de betaalbaarheid, de veiligheid en de gezondheid van bewoners. Deze zorg is door de Rijksoverheid uitgewerkt in een aantal wetten.

Voor woonwagenebewoners is met name de volgende wetgeving van belang:

- a. de Woningwet, Bouwbesluit en Bouwverordening (bouwvergunning, aanschrijvingen etc);
- b. de Wet op de Ruimtelijke Ordening (bestemmingsplan met de gebruiksvoorschriften);
- c. de Huisvestingswet (toewijzing van standplaatsen);
- d. de Huursubsidiewet (aanvraag van huursubsidie);
- e. de Huurprijzenwet Woonruimte (vaststelling van de hoogte van de huurprijs voor de standplaats en/of de huurwoonwagen);
- f. de Wet voorzieningen gehandicapten (aanpassing van de woonwagen aan onder meer de door de GGD opgestelde rapportage).

De Rijksoverheid moet de randvoorwaarden scheppen op basis waarvan de lagere overheden (provincie en gemeente) hun taken kunnen uitvoeren.

De Woonwagenwet bevatte overigens nauwelijks bijzondere taken voor de Rijksoverheid.

De meeste taken waren al opgedragen aan de gemeente en de provincie. Voor de Rijksoverheid resteerde slechts het verstrekken van subsidies, de verantwoordelijkheid voor de deconcentratie en het aanspreken van provincie, gemeente en woningcorporatie, indien zij naar het inzicht van het Rijk hun taak onvoldoende vervulden.

C. WETTELIJKE KADERS

Verantwoordelijkheden van de provincie

Met het intrekken van de Woonwagenwet verloor de provincie als toezichthouder een specifiek reguleringsinstrument, te weten de vaststelling van een woonwagenplan en daarmee de mogelijkheid aan gemeenten een taakstelling op te leggen.

Tevens verstrekke de provincie verklaringen van recht waardoor woonwagenebewoners op basis van het afstammingsbeginsel in een woonwagen mochten wonen. Verder gaf de provincie aan gemeenten toestemming om woonwagens naar een andere gemeente te verslepen.

Tenslotte had de provincie een coördinerende rol bij het verlenen van ontheffingen van het verbod om een standplaats in te nemen buiten een openbaar woonwagencentrum: de bekende 'artikel 10' bepaling uit de voormalige Woonwagenwet. Met de intrekking van de Woonwagenwet zijn al deze specifieke taken van de provincie tot het verleden gaan behoren.

Op basis van de wet tot intrekking van de Woonwagenwet zijn tevens de provinciale woonwagenplannen vernietigd. De reguliere provinciale instrumenten in de Wet op de Ruimtelijke Ordening en de Provinciewet worden bestuurlijk voldoende geacht om eventueel in gebreke blijvende gemeenten te corrigeren. De intrekking van de provinciale bevoegdheid tot het vaststellen van een woonwagenplan past in de situatie waarbij de gemeente

zelf primair verantwoordelijk is.

Verantwoordelijkheden van de gemeente

De gemeente is primair verantwoordelijk voor het volkshuisvestingsbeleid.

Met zijn circulaire van 26 april 1995 (MG 95-13) geeft de Staatssecretaris van VROM aan dat met het schrappen van het afstammingsbeginsel geen afbreuk wordt gedaan aan de lokale verantwoordelijkheid voor de huisvesting van woonwagenebewoners.

Integendeel, het feit dat het overgrote deel van de woonwagenebewoners tot de primaire doelgroep van het volkshuisvestingsbeleid behoort legt naar het oordeel van de Staatssecretaris een zware verantwoordelijkheid op de schouders van de gemeenten om te voldoen aan de vraag naar **passende woonruimte**. De ruimtelijke ordeningskaders en de regels van de Huisvestingswet zullen daarbij leidend zijn.

Verantwoordelijkheden van de woningcorporatie

De woningcorporaties in Nederland erkennen in het algemeen wel dat de huisvesting van ook deze doelgroep van het volkshuisvestingsbeleid tot hun primaire taken behoort. Ongeacht de woonvorm die men prefereert. Sinds maart '99 wijst echter de praktijk uit, dat corporaties de daadwerkelijke uitvoering (beheer, onderhoud en eigendomsovername van woonwagencentra) pas ter hand willen nemen als aan een aantal strikte voorwaarden is voldaan.

Door het vervallen van de Woonwagenwet en het overdragen van het beheer en/of eigendom van woonwagens en woonwagenstandplaatsen aan woningcorporatie(s) kunnen woonwagenebewoners in alle opzichten worden beschouwd als "gewone" huurders. Het feitelijk aanleggen, beheren en verhuren van woonwagenstandplaatsen en woonwagens mag uitdrukkelijk worden beschouwd als een taak van de corporatie(s). De Rijksoverheid heeft het kennelijk niet nodig geacht om deze 'verplichting' voor corporaties te willen formaliseren in de gewijzigde wet- en regelgeving. Desalniettemin mag het oppakken van deze verantwoordelijkheden door de corporaties worden beschouwd als een logisch voortvloeiend in het kader van het normalisatieproces.

De meeste woonwagenebewoners behoren – gezien hun lage inkomen – tot de primaire doelgroep van beleid voor een professionele sociale verhuurder, meer in het bijzonder een woningcorporatie.

Een woningcorporatie is zoals aangegeven niet verplicht om het eigendom van standplaatsen en huurwagenebewoners over te nemen. Eigendomsoverdracht is in het BBSH niet voorgeschreven, niet voor woningen en niet voor woonwagens of standplaatsen. Gemeenten moeten zorgdragen voor het vaststellen van een volkshuisvestingsbeleid met betrekking tot standplaatsen en woonwagens.

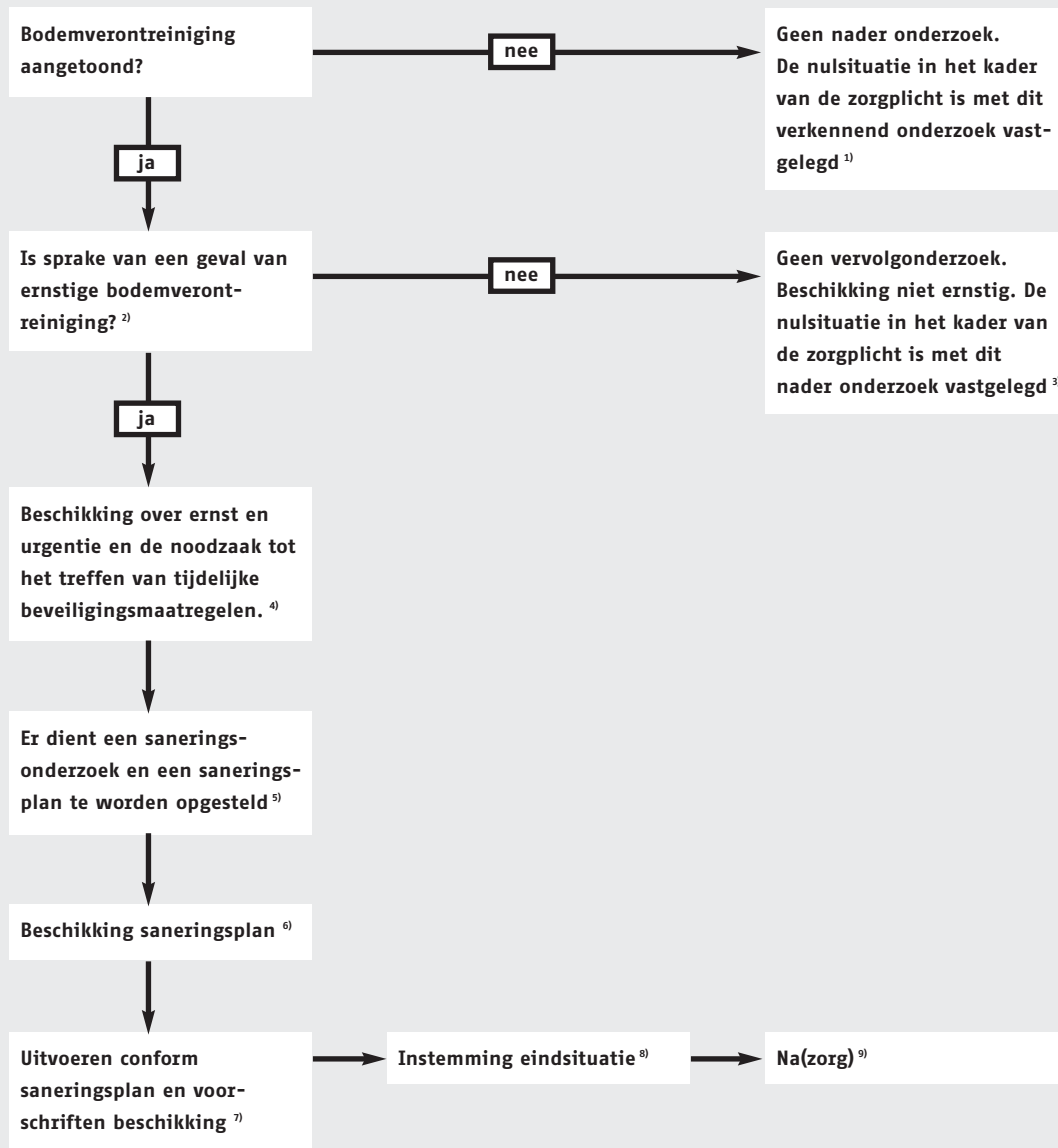
Als eerst verantwoordelijke voor het lokale volkshuisvestingsbeleid fungeert de gemeente als regisseur voor onder meer onderzoek naar de behoefte aan standplaatsen, de toewijzing van standplaatsen (tenzij dit gedelegeerd is aan de corporaties) en de subsidiëring. De corporatie zal, in het kader van het BBSH, haar eigen beleidsuitgangspunten moeten bepalen met inachtneming van het gemeentelijke volkshuisvestingsplan.

Een gedegen en actueel lokaal beleidsplan 'wonen', alsmede een beleidsvisie van de corporatie (die aan dezelfde criteria voldoet) vormen tezamen een bruikbare basis om te komen tot prestatieovereenkomsten in het kader van het BBSH.

D. TOELICHTING OP BODEMONDERZOEK

Het doel van dit bodemonderzoek is dan ook om na te gaan in hoeverre er sprake is van bodemverontreiniging. In het kader van de voorgenomen gronduitgifte, grondtransactie of huurovereenkomst heeft het bodemonderzoek tevens tot doel om de nulsituatie voor de toekomst vast te leggen in het kader van de zorgplicht voor de bodem.

Afhankelijk van de resultaten van het verkennend bodemonderzoek zijn verschillende scenario's mogelijk. Hierna is dit schematisch weergegeven



Ad 1: als er geen sprake is van (ernstige) bodemverontreiniging

Met het verkennend bodemonderzoek is de nulsituatie voor de toekomst vastgelegd. Bij beëindiging van de erfpacht of huurovereenkomst of bij een latere grondtransactie dient met een vergelijkbaar bodemonderzoek te worden aangetoond of tussentijds de kwaliteit van de bodem is verslechterd. Deze verplichting staat in het verlengde van de zorgplicht voor de bodem (zie bijlage).

Ad 2: als er sprake is van bodemverontreiniging

De nulsituatie voor de toekomst kan aan de hand van het verkennend bodemonderzoek niet worden vastgelegd. In het kader van de Wbb dient nader bodemonderzoek te worden uitgevoerd om te bepalen of er sprake is van een geval van ernstige bodemverontreiniging en een saneringsnoodzaak alsmede om voldoende informatie te krijgen voor het bepalen van de urgentie van die sanering. Het nader onderzoek moet tevens voldoende informatie bieden om in een eventueel saneringsonderzoek een goed onderbouwde keuze voor een saneringsoplossing te kunnen maken. Om dit te bereiken dient het nader onderzoek de aard en de omvang van een verontreiniging vast te leggen en dient te worden onderzocht welke (actuele) risico's de verontreiniging met zich meebrengt.

Ad 3: als nader onderzoek uitwijst dat er geen sprake is van een saneringsnoodzaak

Met het verkennend en nader bodemonderzoek tezamen is de nulsituatie voor de toekomst vastgelegd. Het bevoegd gezag Wbb zal in een beschikking laten weten dat er geen sprake is van een geval van ernstige bodem-

verontreiniging dan wel dat er sprake is van een geval van niet ernstige bodemverontreiniging (en dus geen saneringsnoodzaak).

Ad 4: als nader onderzoek uitwijst dat er sprake is van een saneringsnoodzaak

Het bevoegd gezag Wbb zal in een beschikking vastleggen dat er sprake is van een geval van ernstige (en eventueel urgente) bodemverontreiniging. In deze beschikking wordt tevens vastgelegd in hoeverre er als gevolg van milieuhygiënische risico's sprake is van een saneringsurgentie.

Afhankelijk van de in de beschikking vastgelegde urgentie van de sanering, wordt nagegaan of er in afwachting van de sanering, tijdelijke beveiligingsmaatregelen moeten worden getroffen. Dit is aan de orde in al die gevallen waarin zich actuele blootstellings- en/of verspreidingsrisico's voordoen en met de sanering niet op korte termijn (binnen 1 jaar) kan worden begonnen. Tijdelijke beveiligingsmaatregelen kunnen ook aan de orde zijn bij de fasering van een sanering of de uitvoering van een deelsanering. Eventuele bepalingen omtrent tijdelijke beveiligingsmaatregelen worden door het bevoegd gezag in de beschikking inzake ernst en urgentie opgenomen.

Tijdelijke beveiligingsmaatregelen kunnen variëren van het afkondigen van gebruiksbeperkingen tot het aanbrengen van tijdelijke isolatievoorzieningen. Eventuele tijdelijke beveiligingsmaatregelen die als eerste fase van een gefaseerde sanering kunnen worden gezien, maken deel uit van het door het bevoegd gezag goedgekeurde saneringsplan.

Tijdelijke beveiligingsmaatregelen hebben geen invloed op de milieuhygiënische urgentie van een geval, zoals die door het bevoegd gezag bij beschikking is vastgesteld.

Ad 5: uitvoeren saneringsonderzoek en opstellen saneringsplan

In een saneringsonderzoek dient het resultaat van de sanering te worden vastgesteld en dient te worden bepaald wat de meest effectieve en efficiënte manier is om dat resultaat te bereiken. Bij de inrichting van het saneringsonderzoek is een integrale aanpak van de bovengrond en de ondergrond het vertrekpunt (zoals die is beschreven in het "gezamenlijk bodemsaneringsbeleid van de provincie Zuid-Holland en de gemeenten Den Haag, Dordrecht, Leiden, Rotterdam en Schiedam" van 2003).

Indien op basis van het saneringsonderzoek tot een variantkeuze is gekomen, wordt deze variant in een saneringsplan nader uitgewerkt tot een technisch en milieuhygiënisch en logistiek plan. Op basis van dit plan kan een saneringsbestek worden opgesteld. Het saneringsplan dient te voldoen aan eerder genoemd "gezamenlijk bodemsaneringsbeleid" en de Verordening Bodemsanering Schiedam.

Ad 6: beschikking saneringsplan

Voorafgaand aan de uitvoering van de sanering moet eerder beschreven saneringsplan ter goedkeuring aan het bevoegd gezag Wbb worden voorgelegd. Het oordeel over het saneringsplan zal in een beschikking met voorschriften worden vastgelegd.

Ad 7: verantwoordelijkheid uitvoering bodemsanering

Degene die de bodem saneert dient dit te doen conform het saneringsplan en de afgegeven beschikking met de daarin opgenomen voorschriften.

Het treffen van tijdelijke beveiligingsmaatregelen of sanerende maatregelen vallen onder verantwoordelijkheid van de erfpachter of anders de grondeigenaar. Ook de daarmee gemoeide kosten zijn voor rekening van de erfpachter of anders de terreineigenaar. Het juridisch instrumentarium van de Wet bodembescherming bepaald verder in hoeverre er een vervuiler is aan te wijzen op wie de kosten kunnen worden verhaald. Het financieel en juridisch instrumentarium van de Wet bodembescherming bepalen verder in hoeverre een bijdrage mogelijk is door het bevoegd gezag Wbb. De Wet gaat er vanuit dat bij verkoop van grond de aanwezigheid van bodemverontreiniging is verrekend (op basis van taxatierapporten).

Ad 8: instemmen eindsituatie

De sanering kan worden beëindigd als de functionele eigenschappen die de bodem heeft voor mens, plant en dier, zijn hersteld. De sanering is formeel afgerond als het bevoegd gezag Wbb heeft ingestemd met de eindsituatie. Deze eindsituatie is vastgelegd in een saneringsverslag. De in het saneringsverslag beschreven eindsituatie kan tevens doorgaan als nulsituatie voor de toekomst in het kader van de zorgplicht voor de bodem.

Ad 9: (na)zorg

Als er restverontreinigingen zijn achtergebleven is daarvoor specifieke nazorg nodig. Afhankelijk van de aard, mate en omvang van de restverontreiniging vindt deze nazorg passief (door registratie) of actief plaats (door isoleren, beheren en controleren). De maatregelen die genomen dienen te worden in het kader van deze specifieke nazorg dienen te zijn omschreven in het saneringsverslag.

DE ZORGPLICHT VOOR DE BODEM

Vanaf 1 januari 1987 is de zorgplicht voor de bodem wettelijk bepaald. In artikel 13 van de Wet bodembescherming is over de zorgplicht gesteld dat ieder die op of in de bodem handelingen verricht en die weet of redelijkerwijs had kunnen vermoeden dat door die handelingen de bodem kan worden verontreinigd of aangetast, verplicht is alle maatregelen te nemen die redelijkerwijs van hem/haar kunnen worden gevegd, teneinde die verontreiniging of aantasting te voorkomen, dan wel indien die verontreiniging of aantasting zich voordoet, de bodem te saneren of de aantasting en de directe gevolgen daarvan te beperken en zoveel mogelijk ongedaan te maken. Degene die handelingen verricht en kennis neemt van een verontreiniging of aantasting van de bodem die door die handeling wordt veroorzaakt maakt daarvan zo spoedig mogelijk melding bij het bevoegd gezag Wet bodembescherming.

Voor de zogenaamde "nieuwe gevallen van bodemverontreiniging" (ontstaan na 1 januari 1987) is een uitspraak over ernst en urgentie niet relevant en speelt bij de saneringsbeslissing dan ook geen rol. In beginsel wordt de streef- of achtergrondwaarde als saneringscriterium gehanteerd. Nieuwe verontreinigingen moeten, ongeacht omvang en risico's, zo snel mogelijk en in overleg met het bevoegd gezag worden gesaneerd (door erfpachter of anderszins de grondeigenaar).

Indien ter plaatse van de nieuwe verontreiniging ook een historische verontreiniging aanwezig is, moet bezien worden of gelijktijdige aanpak wenselijk is. De urgentie van de historische verontreiniging wordt daarbij buiten beschouwing gelaten. Dergelijke samenloop is alleen aan de orde wanneer de historische en de nieuwe verontreiniging in elkaar overlopen. In beginsel geldt dan voor de hele verontreinigingssituatie het juridische regime voor de aanpak van nieuwe verontreinigingen, tenzij de relatieve bijdrage van de nieuwe verontreiniging qua omvang en aard in geringe verhouding staat tot de historische verontreiniging.

In artikel 30 van de Wet bodembescherming is gesteld dat als ten gevolge van ongewoon voorval een geval van ernstige bodemverontreiniging ontstaat of de bodem ernstig is of dreigt te worden aangetast, het bevoegd gezag Wet bodembescherming onverwijld de naar hun oordeel noodzakelijke maatregelen zal nemen ten einde de oorzaak van de verontreiniging of aantasting weg te nemen en de bodem te saneren of de aantasting en de directe gevolgen daarvan te beperken en zoveel mogelijk ongedaan te maken. Met betrekking tot degene die de handeling heeft verricht, die naar het oordeel van het bevoegd gezag Wet bodembescherming de oorzaak of mede de oorzaak is van de verontreiniging of aantasting, kunnen de hierboven genoemde maatregelen inhouden:

- Een bevel die handeling te staken;
Een bevel die handeling te staken indien niet voldaan wordt aan de door het bevoegd gezag Wet bodembescherming gestelde eisen;
- Ten aanzien van de bewoners/eigenaren van de woonwagenlocaties kan een bevel ook inhouden om personen op zijn/haar grondgebied toe te laten en deze in de gelegenheid te stellen, zolang met gebruik van hulpmiddelen, om ter plaatse een bodemonderzoek in te stellen naar de oorzaak en de omvang van de bodemverontreiniging, de aantasting van de bodem of de directe gevolgen daarvan en/of de oorzaak van die bodemverontreiniging of aantasting weg te nemen dan wel de bodem te saneren of de aantasting en de directe gevolgen daarvan te beperken en zoveel mogelijk ongedaan te maken.

E. PLAN VAN AANPAK INVORDERING OPENSTAANDE BEDRAGEN

Met betrekking tot de openstaande vorderingen per bewoner geldt het volgende Plan van Aanpak:

In principe worden, in het kader van gelijke behandeling, alle nog openstaande bedragen, voor zover dat juridisch mogelijk is, ingevorderd;

- Eventueel gemaakte invorderingskosten blijven gehandhaafd en worden eveneens ingevorderd;

- Per belanghebbende wordt een overzicht opgesteld waaruit blijkt welke aanslagen en nota's nog niet zijn voldaan en om welke bedragen het gaat;
- Belanghebbende wordt individueel benaderd en uitgenodigd voor een gesprek waarin een betalingsregeling wordt voorgesteld;
- Betaling in gedeelten, overeenkomstig de overeengekomen betalingsregeling, vindt plaats via een ondertekende betalingsregeling met machtiging;
- Indien belanghebbende hieraan niet wil meewerken, wordt de (dwang)invordering voortgezet volgens de formele regels;
- De openstaande bedragen van aanslagen en nota's, die juridisch niet meer invorderbaar zijn, worden als oninbaar voorgesteld aan het college van burgemeester en wethouders.

Colofon

Samenstelling

Afdeling Wonen

Het beleidsplan is totstandgekomen in samenwerking met de 'schrijfgroep' bestaande uit Dhr. J. Hoogbergen van Nijbod Consultancy, mw. G. Hesseling, dhr. H. van Sasse van IJsselt en dhr. K.P. Rijke van de afdeling Wonen.

Begeleidingsgroep

Vakinhoudelijke bijdragen zijn geleverd door een begeleidingsgroep bestaande uit Vertegenwoordigers van de afdelingen Wonen, REO, Financiën, Bouwen en Milieu, BMO (Juridische Zaken) en Nijbod Consultancy B.V.

Vormgeving

IKV, Paul Stoute

Druk

BGS