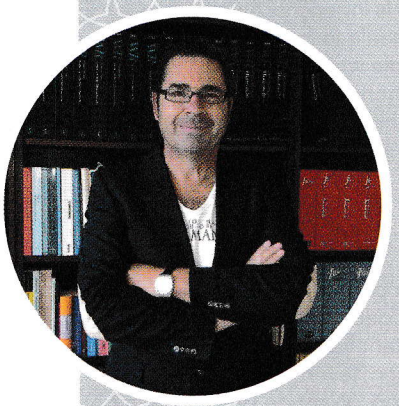
In deze rubriek bespreekt advocaat Sjoerd Jaasma onderwerpen die relevant zijn voor bewoners van woonwagens. Ook neemt hij uitspraken van rechters onder de loep. Wat betekenen de uitspraken? En welke gevolgen kunnen ze hebben voor anderen?



Proefproces huurwoonwagen

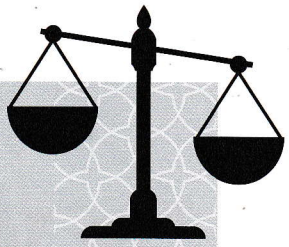
ACTOR advocaten is bezig met het voeren van een proefproces waarbij we proberen een huurwagen af te dwingen. Het gaat om een best veelvoorkomend probleem waarin veel oudere woonwagenbewoners zich bevinden. Ze hebben vaak de oude VRO wagens gekocht en die zijn nu vrijwel op. Deze wagens zijn soms wel 40 tot 60 jaar oud en voldoen op geen enkele manier meer aan de moderne eisen. Soms is er zelfs nog geen sanitair in de wagen, en de isolatie laat ernstig te wensen over. De onderhouds- en stookkosten zijn enorm hoog. De mensen zijn zelf niet in staat een nieuwe of andere vervangende wagen te kopen. De gemiddelde woningbouwvereniging of gemeente zijn vaak niet bereid dan een huurwagen te verstrekken.

Eigendom
Je hebt eigendom en dan moet je zelf zorgen dat dit in orde blijft, is een veelgehoord argument. Ook hoor je vaak dat het te duur is of dat ze maar een beperkt aantal huurwagens in beheer hebben en niet van plan zijn dat uit te breiden. Wat niet meegenomen wordt is het feit dat deze mensen een woonwagen gekocht hebben die een levensduur had van misschien 30 jaar. En omdat zij de wagen goed onderhouden hebben is daar heel vaak nog veel jaar bijgekomen. Maar op enig moment is de wagen gewoon op. Als je dan van alleen een AOW moet leven, kun je geen andere woonwagen kopen en word je dan toch gedwongen de woonwagen te verlaten voor een huis. Ook dat is een vorm van 'uitsterfbeleid', bepleit mr. Patricia van Weverwijk van ACTOR advocaten in haar dagvaarding.

Bescherming van de cultuur
Het wonen in een woonwagen geldt als beschermende woonvorm waarbij het wonen in familieverband en in een wagen als belangrijkste onderdeel wordt bestempeld. Als je voorkomt dat woonwagenbewoners nog langer in een wagen kunnen blijven wonen, dan voer je een 'uitsterfbeleid', en dat is verboden. Het is zelfs zo dat een overheid actief beleid moet voeren om meer standplaatsen aan te leggen, en derhalve ook meer woonwagens beschikbaar zal moeten stellen. Immers anders kunnen alleen kapitaalkrachtigen zich woonwagenbewoner blijven noemen en dat is niet de bedoeling.
We zullen u via Het Wiel op de hoogte blijven houden van deze zaak.

Woonwagen en omgevingsvergunning

Uit veel uitspraken van rechters komt naar voren dat er streng wordt opgetreden tegen het plaatsen, bouwen of verbouwen van woon-



wagens zonder de juiste vergunning. Onder de Omgevingswet is het plaatsen of bouwen van een woonwagen vergunningplichtig, net als het bouwen van een reguliere woning. Gemeenten rekenen ook kosten voor dergelijke vergunningen en die kunnen behoorlijk oplopen.

Zo zag ik een uitspraak waarbij de woonwagenbewoners meer dan 10.000 euro aan belasting/leges moesten betalen, voor het bouwen/plaatsen van een woonwagen die volgens de berekeningen van de gemeente 126.000 euro gekost moest hebben. De bewoners hadden daartegen bezwaar gemaakt maar dat hielp niet. Ze hadden eerder al aan moeten tonen dat de bouwkosten lager waren. De gemeente gebruikt een lijst, de ROEB2-lijst, en daarin stond dat een woonwagen bouwen in 2025 in die gemeente 308,55 (incl. btw) per kubieke meter inhoud kost. Als je het daar niet mee eens bent, zul je met een tegenbegroting moeten komen. Bezwaar maken heeft anders geen zin.

Omgevingsplan voorheen bestemmingsplan
Sinds de invoering van de Omgevingswet is alles anders gaan heten. Bestemmingsplannen zijn nu omgevingsplannen en bouwvergunningen zijn nu omgevingsvergunningen. Het bouwen of plaatsen van een woonwagen is nu een omgevingsplanactiviteit, waarvoor een omgevingsvergunning nodig is. De oude bestemmingsplannen zijn vrijwel allemaal opgenomen in het omgevingsplan en dus blijft het van belang hiernaar te kijken als je iets wilt gaan bouwen of plaatsen.

Bijzondere uitspraak rechtbank Amsterdam

Deze rechtbank heeft net besloten dat de bestemming in een bestemmingsplan wonen-stadslandbouw ook voldoende is voor het plaatsen van een woonwagen. Immers er mag gewoond worden, een woning is een gebouw waarin dat mag, en een woonwagen ook. En dus past dat binnen die bestemming, aldus deze rechtbank. Wonen-woonwagenstandplaats is ook goed volgens de rechtbank.

Dat houdt dan ook direct in dat er geen belangenafweging mag plaatsvinden, want het plaatsen van de woonwagen past immers binnen deze bestemming en iedere aanvraag voor het plaatsen zou dan toegewezen moeten worden. Mij lijkt dat hier toch over het hoofd gezien wordt dat een woonwagen pas een woonwagen is als deze op een standplaats is geplaatst. Een standplaats is dan een plek die bestemd is als standplaats. Dat is in deze zaak niet het geval. Ook lijkt het erop dat de bestemming wonen-woonwagenstandplaatsen dan ook huizen toestaat. Zou dat de bedoeling zijn van de rechtbank?

Als deze uitspraak overeind blijft in hoger beroep, ik weet nog niet of dat is ingesteld, dan betekent dit nogal wat. Het zou het makkelijker moeten maken om woonwagenstandplaatsen aan te leggen omdat er geen aparte bestemming toegekend zou hoeven worden als er maar wonen toegestaan is. Het zou ook kunnen betekenen dat bewoners een huis mogen bouwen op hun standplaats. Kortom dit wordt nog wel vervolgd.

Voor meer informatie over de inhoud van dit artikel, kunt u contact opnemen met advocaat Sjoerd Jaasma

Adres: Nijenburg 75,1081 GE Amsterdam
Tel. 020-5400170
Fax. 020-5400179
e-mail: jaasma@actoradvocaten.nl
website: actoradvocaten.nl