

# Standplaatsbehoeften onderzoek Gemeente Apeldoorn

September 2019, Utrecht



Dit onderzoek werd uitgevoerd in opdracht van de gemeente Apeldoorn.



© 2019 Labyrinth Onderzoek & Advies  
Amerikalaan 203  
3526 VD Utrecht

T: +31 (0)30 262 71 91  
E: [info@labyrinthonderzoek.nl](mailto:info@labyrinthonderzoek.nl)  
W: [www.labyrinthonderzoek.nl](http://www.labyrinthonderzoek.nl)

Alle rechten voorbehouden

Niets uit deze uitgave mag - door iemand anders dan de opdrachtgever - worden verveelvoudigd, opgeslagen in een geautomatiseerd gegevensbestand en/of openbaar gemaakt in enige vorm of op enige wijze, hetzij elektronisch, mechanisch, door fotokopieën, opnamen of op enige andere manier zonder voorafgaande schriftelijke toestemming.

# Inhoudsopgave

<b>1 Inleiding</b>	<b>6</b>
1.1. Introductie	6
1.2. Wat hier landelijk aan vooraf ging	6
1.3. Onderzoeksdoel en onderzoeksvragen	7
1.4. Betrokkenheid vanuit de doelgroep	8
1.5. Leeswijzer	8
<b>2 De context</b>	<b>9</b>
2.1. Introductie	9
2.2. Woonwagenbewoners in Nederland	9
2.3. Beleid rondom woonwagens en standplaatsen	10
2.3.1. De jaren 60 en 70: Apart zetten en ‘verheffen’	10
2.3.2. De jaren 80 en 90: Deconcentratie en decategorisatie	11
2.3.3. Na de intrekking van de Woonwagenwet in 1999	12
2.3.4. Het nieuwe beleidskader van 2018	13
<b>3 Onderzoeksaanpak</b>	<b>15</b>
3.1. Introductie	15
3.2. Schriftelijk onderzoek	15
3.3. De vragenlijsten	15
3.4. De datavergaring	16
3.5. Dataverwerking en analyse	17
<b>4 Samenvatting resultaten</b>	<b>18</b>
4.1. Introductie	18
4.2. Behoeftte aan standplaatsen	18
4.3. Behoeftte aan koop- en huurmogelijkheden	19
4.4. Behoeftte aan werk en andere voorzieningen	19
4.5. Voorkeuren omtrent woonwagenlocaties	19
<b>5 Resultaten</b>	<b>20</b>
5.1. Introductie	20
5.2. Doelgroep	20

5.2.1. Woonwagengewoners	20
5.2.2. Kermisexploitanten	21
5.3. Respons	22
5.4. Wie wensen er een standplaats in Apeldoorn?	22
5.5. Woonbehoeften en -wensen medegewoners	23
5.5.1. (Klein)kinderen 18+	24
5.5.2. Overige inwonenden 18+	30
5.5.3. (Klein)kinderen 18-	37
5.6. Woonbehoeften en -wensen van hoofdgewoners	42
5.6.1. Spijtoptanten	42
5.6.2. Woonwagengewoners en kermisexploitanten	44
5.6.3. Partners van hoofdgewoners	47
5.6.4. Opmerkingen van hoofdgewoners	47
<b>6 Conclusie en aanbevelingen</b>	<b>50</b>
6.1. Introductie	50
6.2. Wat is de behoefte aan standplaatsen in de gemeente Apeldoorn?	50
6.3. Wat is de behoefte aan koop- en huurmogelijkheden wat betreft standplaatsen en woonwagens in de gemeente Apeldoorn?	51
6.3.1. Koop- en huurmogelijkheden standplaatsen	51
6.3.2. Koop- en huurmogelijkheden (woon)wagens	52
6.4. Wat zijn de behoeften op het gebied van werk en andere voorzieningen bij standplaatsen?	52
6.4.1. Behoefte werkruimte	52
6.4.2. Krachtstroom / berging	52
6.4.3. Mantelzorg	53
6.5. Waar in de gemeente Apeldoorn is behoefte aan standplaatsen?	53
6.5.1. Standplaatsgrootte	53
6.5.2. Wonen op bestaande of nieuwe locatie	53
6.5.3. Locatie voor nieuwe standplaatsen	53
6.5.4. Woonwijk of buiten de stad	54

6.6. Hoe zal de behoefte aan standplaatsen in de gemeente Apeldoorn zich naar verwachting ontwikkelen?	54
6.7. Beperkingen van het onderzoek	54
6.8. Aanbevelingen	55
6.8.1. Interpretatie van de cijfers	55
6.8.2. Starters	55
6.8.3. Behoeften huur en koop	56
6.8.4. Wachtlijsten	56
6.8.5. Extra ruimte	56
6.8.6. Locaties	57
6.8.7. Vervolgonderzoek	57
<b>7 Bronvermelding</b>	<b>59</b>
Bijlage 1 Overzicht aantal standplaatsen per locatie in Apeldoorn	61
Bijlage 2 Overzicht van aantal standplaatsen, huurwoonwagens en werkplaatsen van Stichting BWSA	62

# 1

## Inleiding

### 1.1. Introductie

In Apeldoorn is de discussie over het aantal beschikbare standplaatsen voor woonwagenbewoners en kermisexploitanten eind vorig jaar politiek actueel geworden. Aan de raad zijn diverse verzoeken gestuurd om meer standplaatsen te realiseren. Dit gebeurde mede naar aanleiding van het nieuwe beleidskader gemeentelijke woonwagen- en standplaatsenbeleid van het ministerie van BZK van juli 2018. Namens het college hebben toenmalig burgemeester Berends en wethouder Stukker gesproken met vertegenwoordigers van de woonwagenbewoners. Ook is er gesproken met de BOVAK-kermis. Centraal in deze gesprekken stond het verzoek om ingeschreven te kunnen worden voor een standplaats en/of woonwagen. Naar het oordeel van de vertegenwoordigers van de woonwagenbewoners en kermisexploitanten is er een tekort aan woonwagenstandplaatsen. Om dit kracht bij te zetten hebben deze vertegenwoordigers ook ingesproken in de politieke markt Apeldoorn in december vorig jaar en februari dit jaar bij de behandeling van de woonagenda.

De gemeenteraad heeft in de Woonagenda 2018-2021 'Iedereen een thuis' vastgelegd dat er nieuw beleid nodig is en dat als eerste stap een behoefteonderzoek uitgevoerd moet worden. In april van dit jaar is in een projectgroep, waarin de woonwagenbewoners en kermisexploitanten vertegenwoordigd zijn, een gezamenlijk plan van aanpak opgesteld om onderzoek te doen naar de behoefte aan woonwagenstandplaatsen. Dit onderzoek is, in opdracht van de gemeente Apeldoorn, uitgevoerd door onafhankelijk onderzoeksbureau Labyrinth Onderzoek en Advies. De uitkomsten van dit onderzoek heeft u nu in handen.

De projectgroep standplaatsen woonwagenbewoners en kermisexploitanten is blij dat er nu een gezamenlijk gedragen en opgesteld onderzoeksrapport ligt. De projectgroep is er zich van bewust dat er nog verschillende stappen gezet moeten worden om de uitkomsten van het onderzoek gerealiseerd te krijgen, maar hoopt dat er de politieke wil is om daar op korte en middellange termijn stappen in te zetten en dat er afspraken gemaakt kunnen worden met de stichting Beheer Woonwagens en Standplaatsen Apeldoorn<sup>1</sup>.

### 1.2. Wat hier landelijk aan vooraf ging

Al lange tijd uiten woonwagenbewoners door het hele land hun onvrede over het tekort aan standplaatsen in Nederland. Sinds het intrekken van de Woonwagenwet in 1999 worden woonwagenbewoners niet langer beschouwd als een aparte minderheidsgroep en is de verantwoordelijkheid voor het huisvestingsbeleid bij gemeenten komen te liggen. Meerdere gemeenten hebben vervolgens besloten geen nieuwe standplaatsen meer aan te leggen of zijn begonnen het aanbod te verminderen (i.e., 'afbouwbeleid'). Sommige gemeenten zijn ook overgegaan tot het zogenoemde 'uitsterfbeleid', met het doel het aanbod aan standplaatsen tot nul te reduceren. In praktijk betekent dat wanneer een bewoner vertrekt, de standplaats verdwijnt. Jongeren van het kamp die een eigen wagen willen, kunnen hierdoor vaak geen standplaats meer krijgen. Sommigen nemen daarom, tegen hun zin in, intrek een woonhuis (i.e., spijtoptanten). Anderen gaan illegaal op de standplaats van familie wonen.

---

<sup>1</sup> Stichting Beheer Woonwagens en Standplaatsen Apeldoorn (BWSA) is een lokaal samenwerkingsverband van vier woningcorporaties in de gemeente Apeldoorn voor het beheer van woonwagens en standplaatsen (inclusief werkplaatsen).

Hierdoor staan families samengepakt op standplaatsen en wordt de ruimte voor verdere gezinsvorming beperkt. Veel woonwagengewoners ervaren dat hun cultuur en identiteit door deze situatie onder druk wordt gezet.

Zij zijn niet de enige. Onder meer het College voor de Rechten van de Mens, het Europees Hof voor de Rechten van de Mens en de Nationale Ombudsman hebben zich de afgelopen jaren uitgesproken tegen het afbouw- en uitsterfbeleid dat in verschillende gemeenten wordt gevoerd. Het geldende beleidskader vanuit de Rijksoverheid is eveneens ter discussie gesteld. Beiden zouden zich niet goed verhouden tot het geldende mensenrechtelijke kader. In juli 2018 is daarom door het Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties een nieuw beleidskader uitgebracht. Dit beleidskader moet gemeenten kaders en bouwstenen bieden om het beleid rondom woonwagens en standplaatsen in overeenstemming te brengen met het mensenrechtelijk kader. Eén van de uitgangspunten in dit beleidskader is dat gemeenten in hun beleid rekening dienen te houden met en ruimte moeten geven aan het woonwagengedrag van woonwagengewoners. Ook geeft het beleidskader aan dat woningzoekende woonwagengewoners die hier behoefte aan hebben binnen een redelijke termijn kans moeten hebben op een standplaats. Hiervoor is het nodig dat de behoefte aan standplaatsen voor gemeenten helder is. In dat kader worden gemeenten geadviseerd om de behoeften in kaart te brengen en daar woonwagengewoners bij te betrekken.

De gemeente Apeldoorn is een gemeente met een relatief groot aantal woonwagengewoners en standplaatsen. Sterker nog, volgens het CBS had deze gemeente in 2017 de meeste standplaatsen in Nederland (CBS, 2018). Op dit moment zouden dat er in totaal 325 zijn, waarvan 90 standplaatsen voor kermisexploitanten en 235 voor woonwagengewoners (zie bijlage 1 voor een compleet overzicht van het aantal standplaatsen per woonwagengedrag). Hoewel de gemeente geen uitsterfbeleid voert of heeft gevoerd, hebben ook hier woonwagengewoners zich kritisch geuit over het gebrek aan standplaatsen (zie bijvoorbeeld de Stentor, 2018). Evenals de Rijksoverheid, acht de gemeente Apeldoorn het van belang om goed zicht te hebben op de standplaatsbehoeften. Zij heeft onafhankelijk onderzoeksbureau Labyrinth Onderzoek en Advies daarom opdracht gegeven een onderzoek te laten uitvoeren naar de behoeften omtrent standplaatsen en woonwagens van woonwagengewoners (inclusief kermisexploitanten en 'spijtoptanten'). Daarbij is, in lijn met het advies van de Rijksoverheid, aangestuurd op gepaste betrokkenheid vanuit de doelgroep van het onderzoek.

### 1.3. Onderzoeksdoel en onderzoeksvragen

Het doel van het onderzoek was meer inzicht bieden in de huidige behoefte omtrent standplaatsen en woonwagens onder woonwagengewoners (inclusief kermisexploitanten en spijtoptanten) in de gemeente Apeldoorn. Het ging er daarbij vooral om de woonbehoeften van inwonenden op standplaatshuurders van 18 jaar en ouder in kaart te brengen. Voor het onderzoek zijn de volgende onderzoeksvragen geformuleerd:

- Wat is de behoefte aan standplaatsen in de gemeente Apeldoorn?
- Wat is de behoefte aan koop- en huurmogelijkheden wat betreft standplaatsen en woonwagens in de gemeente Apeldoorn?
- Wat zijn de behoeften op het gebied van werk en andere voorzieningen bij standplaatsen in de gemeente Apeldoorn?
- Wat zijn de behoeften met betrekking tot de grootte van de standplaatsen en woonwagengedrag in de gemeente Apeldoorn?
- Waar in de gemeente Apeldoorn is behoefte aan standplaatsen?
- Hoe zal de behoefte aan standplaatsen in de gemeente Apeldoorn zich naar verwachting ontwikkelen?

## 1.4. Betrokkenheid vanuit de doelgroep

Voor de uitvoering van dit onderzoek is een samenwerking tot stand gekomen tussen Labyrinth Onderzoek en Advies en Sabina Achterbergh van Vereniging Sinti, Roma en Woonwagenebewoners<sup>2</sup>. Alle betrokken partijen zien het belang in van betrokkenheid van de doelgroep bij dergelijk onderzoek. Sabina Achterbergh heeft onder andere aan het onderzoek bijgedragen met de vragenlijsten. Daarnaast heeft zij tijdens het onderzoek een adviserende rol op zich genomen en geholpen met het toegang krijgen tot de doelgroep. Ook heeft zij de gemeente begeleiding geboden bij het oprichten van een projectgroep met belangenbehartigers van woonwagenebewoners en kermisexploitanten. Tot slot heeft zij op basis van de resultaten enkele aanbevelingen geformuleerd. De dataverwerking en verwerking, data-analyse en rapportage van resultaten zijn volledig uitgevoerd door Labyrinth Onderzoek en Advies.

De hierboven genoemde projectgroep met belangenbehartigers van woonwagenebewoners en kermisexploitanten is de andere wijze waarop de doelgroep bij het onderzoek is betrokken. De projectgroep functioneerde als een begeleidingscommissie en heeft gedurende het onderzoeksproces onder meer input en feedback gegeven ten behoeve van de ontwikkeling van de onderzoeksvragen en vragenlijsten en ter aanscherping van de eindrapportage. Ook hebben zij zich actief ingezet om het onderzoek bij de doelgroep bekend te maken en deelname te stimuleren. In de projectgroep namen naast vertegenwoordigers van Woonwagenebelangen Apeldoorn, de Nationale Bond van Kermisbedrijfhouders en de Nederlandse Kermisbond zitting.

## 1.5. Leeswijzer

Deze rapportage biedt een overzicht van de uitkomsten van het onderzoek (hoofdstuk 4). In hoofdstuk 2 wordt eerst een korte uiteenzetting gegeven van woonwagen- en standplaatsenbeleid dat sinds de jaren 60 is gevoerd. Deze korte uiteenzetting wordt gegeven omdat het beleid rondom woonwagens en standplaatsen dat in de loop der jaren is gevoerd van invloed is geweest op de woonsituatie van woonwagenebewoners nu. Bij deze uiteenzetting wordt ook kort ingegaan op de Apeldoornse context. Voorafgaand gaan we in dit hoofdstuk kort in op wat er onder het begrip woonwagenebewoners kan worden verstaan. In hoofdstuk 3 zetten we de onderzoeksaanpak uiteen. In hoofdstuk 5 volgen de conclusies en enkele aanbevelingen voor het beleid en eventueel vervolgonderzoek.

---

<sup>2</sup> De Vereniging Sinti, Roma en Woonwagenebewoners zet zich al jaren in om de doelgroep te betrekken bij vormgeving van het woonwagenbeleid. Zo is hierover reeds in 2013 een gesprek geweest met de Nationale Ombudsman, die uiteindelijk in 2017 het rapport "Woonwagenebewoner zoekt standplaats: Een onderzoek naar de betrouwbaarheid van de overheid voor woonwagenebewoners" publiceerde. Het onderzoek dat ten grondslag ligt aan dit rapport is gestart nadat er verschillende signalen van woonwagenebewoners kwamen dat zij onvoldoende betrokken werden bij het standplaatsenbeleid binnen hun gemeentes. In 2017 voerde Sabina Achterbergh het eerste standplaatsbehoefte onderzoek uit in de gemeente Haarlemmermeer (als ook genoemd in het Beleidskader gemeentelijke woonwagen- en standplaatsenbeleid).



# 2

## De context

### 2.1. Introductie

Om de huidige situatie van woonwagenbewoners beter te begrijpen is het onder meer van belang om te kijken naar het overheidsbeleid dat door de jaren heen is gevoerd. Dit hoofdstuk biedt een korte en geenszins uitputtende schets van de historische ontwikkeling van het woonwagen- en standplaatsenbeleid in Nederland alsook de Apeldoornse uitvoering hiervan vanaf de jaren 60. Alvorens wij de historische context van het Nederlandse en Apeldoornse woonwagenbeleid op hoofdlijnen uiteenzetten gaan wij kort in op de geschiedenis van groepen met een woonwagencultuur in Nederland. Groepen die van oudsher een rondtrekkend bestaan leefden. De woonwagencultuur die zij delen – en die in Nederland al geruime tijd onder druk staat – is sinds augustus 2014 opgenomen in de lijst voor Immaterieel Cultureel Erfgoed Nederland.

### 2.2. Woonwagenbewoners in Nederland

Schattingen van het aantal woonwagenbewoners in Nederland lopen uiteen van 30.000 tot 70.000. Dit heeft er mogelijk mee te maken dat er geen eenduidige definitie van deze groep is. Alleen het wonen in een woonwagen vormt geen stevige basis voor een definitie. Ook wanneer woonwagenbewoners in een huis wonen (al dan niet tegen hun zin) voelen zij zich vaak nog steeds onderdeel van de eigen sterke levensstijl. Indien dat mogelijk is gaan zij soms na verloop van tijd ook weer terug naar een centrum. In Apeldoorn bestaat de populatie woonwagenbewoners vooral uit reizigers. Veel van deze woonwagenbewoners stammen af van rondtrekkende dagloners en handwerkslieden (bijvoorbeeld scharenslijpers, stoelenmatters en ketellappers, etc.).<sup>3</sup> Ook bleek de woonwagen een uitkomst voor wie zich niet kon voegen in de burgermaatschappij en voor huursoldaten die na terugkeer in Nederland geen huisvesting hadden. Sommige woonwagenbewoners trekken nu nog steeds voor hun beroep rond. Dit zijn kermisexploitanten, die in de hoofdzaak hun uitvalsbasis in de gemeente Apeldoorn hebben (Verduyn, 2010). Door sommigen worden Roma en Sinti ook onder de term woonwagenbewoners geschaard, anderen zien hun als aparte groepen. In Apeldoorn wonen zeer weinig Roma en Sinti. Daarom gaan wij hier niet uitgebreid op deze groepen in.

Een blik op de geschiedenis maakt duidelijk dat ook Nederlandse overheden vaak niet blij waren met de aanwezigheid van woonwagenbewoners. Er is een lange geschiedenis van repressief overheidsbeleid. De geschiedenis kent ook perioden van vervolging. Het dieptepunt in de vervolging is de Tweede Wereldoorlog. Van de woonwagenbewoners zijn vooral Roma en Sinti slachtoffer geworden van de vernietigingsdrift van het naziregime. Zij zijn in Europa op massale schaal opgepakt, gedeporteerd en vermoord in concentratie- en vernietigingskampen (Croes, 2014; Rodrigues & Matelski, 2004; Lucassen, 1990). Voor woonwagenbewoners zijn de maatregelen minder drastisch geweest, maar ook zij zijn door de Tweede Wereldoorlog geraakt. Zo verstuurde de Duitse bezetter op 14 mei 1944 een telegram aan verschillende Nederlandse politiekorpsen met de opdracht alle Sinti en Roma te arresteren en naar Westerbork te brengen. In Westerbork werd duidelijk dat de Nederlandse politiediensten deze opdracht breed hadden opgevat. Zo zijn er ook 279 woonwagenbewoners (gelabeld als 'asociale') opgepakt. Kort na aankomst werden zij vrijgelaten. De 245 Sinti en Roma die waren gearresteerd zijn vanuit kamp Westerbork naar het vernietigingskamp Auschwitz-Birkenau gedeporteerd (Croes, 2014; Lucassen,

---

<sup>3</sup> Een deel van deze groep stamt af van de Europese nomadenstam Jenische en is in het verleden naar Nederland getrokken.

1990; Kampwesterbork.nl, 2019). Slechts 55 overleefden de oorlog, waarvan 30 zouden zijn teruggekeerd naar Nederland (Croes, 2014).

## 2.3. Beleid rondom woonwagens en standplaatsen

Het beleid in Nederland heeft door de jaren heen grote veranderingen ondergaan die van grote invloed zijn geweest op de sociaalmaatschappelijke alsook economische positie van woonwagenebewoners. Met de mensen over wie het gaat is gedurende die tijd altijd maar weinig tot niet gesproken (Verduyn, 2010). Hieronder wordt een beknopt overzicht geboden van het beleid met betrekking tot woonwagenebewoners vanaf de jaren 60. Wij richten ons gezien het kader van het onderzoek op beleid dat betrekking heeft op de woonsituatie van woonwagenebewoners. Wij staan hierbij ook kort stil bij de invulling van het beleid in Apeldoorn. Informatie rondom het beleid van Apeldoorn is ten dele aangereikt door de gemeente.

### 2.3.1. De jaren 60 en 70: Apart zetten en ‘verheffen’

Na de oorlog is er in eerste instantie niet veel aandacht voor woonwagenebewoners. Zij worden over het algemeen ‘met rust gelaten’. Daarna komt er langzaam meer aandacht voor hun maatschappelijke positie. Het beleid begint zich te richten op resocialisatie en het wegwerken van achterstanden. Een wijziging van de Woonwagenwet in 1957 maakt het mogelijk voor gemeenten om gezamenlijk regionale woonwagencentra in te richten (Verduyn, 2010). Met de Woonwagenwet die in 1968 volgt wordt officieel beoogd het welzijn van de woonwagenebewoners te bevorderen en hen als aparte groep met eigen voorzieningen te helpen en te verheffen (Ministerie van BZK, 2018). Daartoe worden er 45 grote regionale centra gepland met maximaal 70 standplaatsen, een beperkt aantal trekkersplaatsen en eigen voorzieningen. In Apeldoorn wordt ook zo een centrum opgezet, namelijk De Haere in Wenum Wiesel (Correspondentie gemeente Apeldoorn, 2019). De centra boden woonwagenebewoners toegang tot elektriciteit, water en toiletten die waren aangesloten op het riool. Elk woonwagencentrum had ook een maatschappelijk werker, gezondheidszorg, recreatievoorzieningen en een eigen lagere school (Verduyn, 2010).

Hoewel de Woonwagenwet zich officieel richt op het bevorderen van het welzijn van woonwagenebewoners, geeft deze ook duidelijk het signaal af dat de overheid de woonwagen als ongewenste woonvorm ziet. De wet maakt het trekkersbestaan nagenoeg onmogelijk. Woonwagenebewoners worden verplicht om op de regionale centra te staan. Als een woonwagenebewoner wil verhuizen naar een ander kamp, moet de persoon eerst zeker zijn dat daar een plek vrij is. Door een tekort aan standplaatsen is dit zelden het geval. Ook brengt de wet een beperking van het vergunningstelsel met zich mee. Na invoering van de Wet worden vergunningen om in een wagen te mogen wonen alleen nog afgegeven wanneer dit beroepsmatig noodzakelijk is (Rodrigues & Matelski, 2004). Degenen die in een wagen willen wonen krijgen echter alleen een standplaats wanneer de ouders ook al in een woonwagen wonen (Ministerie van BZK, 2018; Rodrigues & Matelski, 2004; Verduyn, 2010). Dit zogenoemde ‘afstammingsbeginsel’ dient te leiden tot het verdwijnen van de wagen als woonvorm. Mede om deze reden wordt het beleid dat vanuit de Rijksoverheid wordt gevoerd door velen als discriminerend beschouwd (Rodrigues & Matelski, 2004).

De Woonwagenwet heeft voor woonwagenebewoners vele negatieve consequenties. Door het staanplaatsentekort wordt nieuwe gezinsvorming in woonwagens sterk bemoeilijkt. Daarnaast worden regionale centra veelal in afgelegen en verwaarloosde gebieden geplaatst met beperkte voorzieningen (Rodrigues & Matelski, 2004). Deze geïsoleerde ligging vergroot de afstand tot de burgermaatschappij en het leven van de bewoners van de centra speelt zich vooral af in eigen kring. De wet heeft ook grote economische consequenties voor de woonwagenebewoners. Woonwagenebewoners worden door het verkapte trekverbod sterk beperkt in de uitvoering van hun ambulante beroepen. Op de grote kampen ontstaat er stevige concurrentie, waardoor handelsmogelijkheden afnemen. Veel woonwagenebewoners worden van hun inkomen beroofd. Voor woonwagenebewoners blijkt het vanuit de centra bovendien lastig ander passend werk te vinden. Zo worden zij voor een groot deel afhankelijk (gemaakt) van de sociale dienst (Rodrigues & Matelski, 2004; Verduyn, 2010). Ook blijkt dat het niveau van de scholen van buitengewoononderwijs op centra niet aansluit bij het niveau van het vervolgonderwijs (Verduyn, 2010).

### 2.3.2. De jaren 80 en 90: Deconcentratie en decategorisatie

Halverwege de jaren 70 wordt de nota Woonwagenebeleid uitgebracht waarin wordt vastgesteld dat het systeem met grote regionale kampen niet functioneert. De overheid wijzigt koers. Er wordt bepaald dat de scholen op de centra moeten sluiten. Ook moet er worden overgegaan tot deconcentratie: woonwagenebewoners dienen te worden verspreid over kleinere kampen dicht bij de 'gewone burger'. De veronderstelling was dat dit zou bijdragen aan integratie. De Rijksoverheid doet geen navraag naar wat woonwagenebewoners hier zelf van vinden. Hoewel weerstand vanuit woonwagenebewoners zou volgen, werd bij de vervolgstappen wederom niet gevraagd naar hun behoeften (Verduyn, 2010).

Na de nota volgt een nieuwe Woonwagenwet waarmee het rondtrekken officieel verboden wordt. In de Woonwagenwet van 1978 wordt ook vastgelegd dat er moet worden gestreefd naar kleine centra met tien tot vijftien standplaatsen. Iedere gemeente wordt verplicht om op het eigen grondgebied een woonwageneentrum in stand te houden of aan te leggen. De provincies moeten hiervoor streefcijfers aanbrengen in de zogeheten Provinciale woonwageneplannen (Ministerie van BZK, 2018). In 1983 volgt het besluit dat de grote regionale centra moeten worden gesaneerd (Verduyn, 2010).

In de jaren 90 wordt bepaald dat woonwagenebewoners in de toekomst behandeld moesten worden als 'gewone burgers' (i.e., decategorisatie). In 1991 wordt in de Beleidsnota 'Wetgeving wonen op een standplaats in de jaren negentig' besloten dat alle aparte regels en wetten voor woonwagenebewoners op den duur moeten worden afgeschaft (i.e., normalisatie; Ministerie van BZK, 2018; Verduyn, 2010). Een wijziging van de Woonwagenwet verplicht iedere gemeente opnieuw om kleine centra in te richten van maximaal 15 standplaatsen, dicht bij de bebouwde kom ten behoeve van integratie. De afbouw van de grote kampen verloopt daarna niet overal even snel. Zo zijn er aan het eind van de jaren 90 nog steeds 17 grote regionale kampen. Overheden zijn bang dat een aantal kampen zou uitgroeien tot 'vrijplaatsen' waar handhaving weinig of geen grip op heeft. Wat uiteindelijk vooral na de eeuwwisseling zal leiden tot ingrijpen vanuit overheden (Verduyn, 2010).

De hierboven omschreven koerswijzigingen op nationaal en provinciaal niveau hebben ook gevolgen voor het beleid in de gemeente Apeldoorn. Dit blijkt onder meer uit het bestemmingsplan Woonwageneentra, dat in 1988 wordt vastgesteld. In dit bestemmingsplan worden de verplichtingen die vanuit het Rijk en de provincie bij de gemeenten worden neergelegd voor een groot deel ingevuld. Volgens de provinciale plannen moet Apeldoorn voor 1 januari 1986 het woonwageneentrum De Haere afbouwen tot 60 standplaatsen en dienen de 48 tijdelijke en 28 gedoogde standplaatsen te zijn verplaatst naar locaties elders in Apeldoorn en in andere Oost-Veluwse gemeenten. Daarnaast moeten er voor 1992 nog eens 65 nieuwe standplaatsen worden aangelegd op kleine centra. De provincie zou bij deze bepaling rekening hebben gehouden met de groei van de woonwagenebevolking na 1992.

Het college in Apeldoorn wil het woonwageneentrum De Haere in eerste instantie niet saneren naar 60 standplaatsen maar 108 standplaatsen handhaven (Reformatisch Dagblad, 1988a). Gezien het gebrek aan een politiek en maatschappelijk draagvlak in Apeldoorn acht het college het onverantwoord om door te gaan met het spreiden van woonwagenestandplaatsen volgens de richtlijnen die waren neergelegd ("Nieuwe locaties voor woonwagene Apeldoorn," 1985). Uiteindelijk wordt met de acceptatie van de nota 'Locatiekeuze woonwageneentra' toch besloten dat De Haere moet worden gesaneerd tot zestig standplaatsen. De andere woonwagenebewoners op De Haere dienen te worden verspreid over 11 locaties in Apeldoorn ("Meerderheid partijen steunt woonwageneNota," 1988). Een besluit dat weerstand oproept bij zowel woonwagenebewoners van De Haere als wijkbewoners ("Apeldoorn steunt nota spreiding woonwagene," 1988; De Jong, 1988). Later komt de provincie met een woonwageneplan waarin wordt vastgelegd dat De Haere compleet moet worden opgedoekt. Bewoners zien dit met lede ogen aan en uiten hun gevoelens van machteloosheid in de krant (Ten Voorde, 1992). De gemeente Apeldoorn geeft hierop wederom aan niet uit de voeten te kunnen met de eisen vanuit de provincie en de gemeente maakt zich er hard voor om te zorgen dat De Haere niet hoeft te verdwijnen. Dit neemt niet weg dat woonwagenebewoners zich nadien nog kritisch zullen uitlaten over het deconcentratiebeleid binnen de gemeente (Marlet, 1997).

Uiteindelijk is een deel van de bewoners van centrum De Haere vanaf 1988 verdeeld over nieuwe locaties. Mede hiervoor vindt er tussen 1986 en 1992 een vervanging van standplaatsen plaats. Naast 30 al geplande woonwagendstandplaatsen in Osseveld-West en Malkenschoten worden er na 1986 door de gemeente 85 nieuwe standplaatsen aangelegd. Dit zijn er 20 meer dan op dat moment wordt vereist vanuit de provincie. Parallel hieraan worden in deze periode ook 50 standplaatsen (woon-werkplaatsen) aangelegd die specifiek bedoeld zijn voor kermisexploitanten. Na 1992 worden er nog een aantal nieuwe locaties aangelegd, zowel voor woonwagendbewoners als kermisexploitanten (Correspondentie gemeente Apeldoorn, 2019).

### 2.3.3. Na de intrekking van de Woonwagenwet in 1999

Op 1 maart 1999 wordt de Woonwagenwet ingetrokken. Hierdoor worden gemeenten primair verantwoordelijk voor het volkshuisvestingsbeleid, waaronder ook de huisvesting van woonwagendbewoners komt te vallen. Daarmee krijgen gemeenten de ruimte om het standplaatsenbeleid zelfstandig in te vullen. De woningcorporaties worden verantwoordelijk voor de aanleg van standplaatsen en de bouw van woonwagens (Ministerie van BZK, 2018; zie voor een overzicht van het aantal standplaatsen, huurwoonwagens en werkplaatsen in eigendom van Stichting Beheer Woonwagens en Standplaatsen Apeldoorn in 2019).

Met het intrekken van de Woonwagenwet wordt de ‘normalisatie’ van het huisvestingsbeleid voor woonwagendbewoners een feit. Woonwagendbewoners worden wettelijk niet langer aangemerkt als aparte categorie en de overheid hoeft hen niet langer als aparte huisvestingsdoelgroep te behandelen (Loven, 2017; Verduyn, 2010). De wettelijke verplichting om een woonwagencentrum in stand te houden wordt ook geschrapt. Dit geldt eveneens voor het afstammingsbeginsel, waardoor vanaf dat moment ook ‘burgers’ in aanmerking komen voor een standplaats. Hoewel gemeenten, als ze dat wensen, nog wel voorrang kunnen geven aan woonwagendbewoners. De huur van een woonwagen komt te vallen onder het algemeen huurrecht en net als bij andere woningzoekenden met een lager inkomen is er mogelijkheid tot een koopsubsidie. De gelijkstelling verloopt overigens niet geheel soepel, zo krijgen woonwagendbewoners soms geen hypotheek of verzekering of enkel tegen hogere tarieven en een beperkte dekking (Verduyn, 2010).

Niet minder belangrijk, een groot deel van de woonwagendbewoners voelt zich door het intrekken van de Woonwagenwet overgeleverd aan het beleid van de gemeente. Beleid dat meer dan eens wordt gekenmerkt door willekeur. In de praktijk blijkt dat sommige gemeenten zich ook niet verantwoordelijk voelen voor het aanbieden van voldoende standplaatsen. Zij leggen geen nieuwe standplaatsen meer aan of beginnen het aanbod in te perken (i.e., afbouwbeleid), terwijl er geen sprake is van een afnemende behoefte. Soms streven gemeenten ernaar het aanbod aan standplaatsen tot nul te reduceren (Loven, 2017; Nationale Ombudsman, 2017). Dit is overigens in lijn met een van de beleidsvarianten uiteengezet in de handreiking ‘Werken aan woonwagenlocaties’ van het voormalig Ministerie voor Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer (VROM, 2006). Een handreiking die vanuit handhavingsperspectief mogelijkheden uiteenzet voor de invulling van het gemeentelijk beleid omtrent standplaatsen. De directe aanleiding van deze handreiking waren politieacties gehouden op woonwagencentrum Vinkenslag in Maastricht in 2003 en 2004, waarna het Ministerie van VROM overging tot het inventariseren van ‘vrijplaatsen’ in alle Nederlandse gemeenten. De betreffende beleidsvariant was de zogenoemde ‘nuloptie’, beter bekend als het ‘uitsterfbeeld’.

Zoals eerder aangegeven kunnen jongeren van het kamp die een eigen wagen willen door het beleid vaak geen standplaats meer krijgen. Sommigen nemen daarom tegen hun zin intrek in een regulier woonhuis (i.e., spijtoptanten). Een deel van woonwagendbewoners zonder standplaats kiest voor illegale huisvesting in de vorm van een camper of caravan op een woonwagenlocatie, vaak naast de woonwagen van (groot)ouders. Families komen hierdoor samengepakt op standplaatsen te wonen. In de loop der jaren trekken woonwagendbewoners meermaals aan de bel, want hun cultuur en identiteit komen in toenemende mate onder druk te staan. In de afgelopen jaren leidde dit onder meer tot protestacties.

In de gemeente Apeldoorn kwamen er na het intrekken van de Woonwagenwet nog wel nieuwe standplaatsen bij. In het ‘beleidsplan woonwagendzaken 2000-2003’ van 2000 gaf zij aanzet tot de invulling van het nieuwe volkshuisvestelijk beleid. Met de vaststelling van dit beleidsplan kwamen eerdere beleidsstukken ten aanzien van

woonwagens en woonwagenbewoners, inclusief kermisexploitanten, te vervallen. In het beleidsplan werden vier onderwerpen uitgewerkt: woonruimteverdeling, woonwagenprogramma, handhaving en overdracht van standplaatsen en woonwagens aan de woningcorporaties. In het kader van de overdracht aan de woningcorporaties werd woonwagencentrum De Haere heringericht en teruggebracht tot 67 standplaatsen. Daarnaast zijn er in de periode na 2000 nog zes nieuwe locaties, vijf voor woonwagenbewoners en één voor kermisreizigers, aangelegd met in totaal 59 standplaatsen (Correspondentie gemeente Apeldoorn, 2019).

Hoewel de gemeente Apeldoorn niet overging tot uitsterfbeleid, hebben ook in deze gemeente woonwagenbewoners recentelijk nog hun zorgen geuit over het tekort aan standplaatsen. Onder meer via een demonstratieacties (Knoops, 2018).

### 2.3.4. Het nieuwe beleidskader van 2018

Verschillende instanties hebben zich de afgelopen jaren uitgesproken over het mensenrechtelijk kader dat voor woonwagenbewoners geldt. Hierbij gaat het onder meer om het Europees Hof voor de Rechten van de Mens en het College voor de Rechten van de Mens. Door het College is geconcludeerd dat diverse gemeenten en woningcorporaties de woonwagencultuur onvoldoende faciliteren en beschermen. Zij is ook tot het oordeel gekomen dat het uitsterfbeleid discriminerend – en daarmee in strijd met de wet – is<sup>4,5</sup>. Het tast de woonwagencultuur in de kern aan. Het VN-Comité tegen Rassendiscriminatie en de Europese Commissie tegen Racisme en Intolerantie van de Raad van Europa hebben in het verleden eveneens de nodige kritische kanttekeningen geplaatst bij woonwagenbeleid van gemeenten in Nederland (CERD, 2015; ECRI, 2013).

Na klachten over 'uitsterfbeleid' vanuit de woonwagenbevolking en jurisprudentie van (inter)nationale organen, spreekt ook de Nationale Ombudsman zich in 2017 uit. De Ombudsman oordeelt in haar onderzoeksrapport dat verschillende gemeenten de culturele identiteit van woonwagenbewoners te weinig erkennen en beschermen. Ook het beleidskader vanuit de Rijksoverheid wordt ontoereikend geacht (Nationale Ombudsman, 2017). Zij wijst erop dat "aandacht voor de behoeften van woonwagenbewoners niet vrijblijvend is, maar een mensenrechtelijke basis heeft" (Nationale Ombudsman, 2018). De Nationale Ombudsman roept dan ook op het landelijke beleidskader en het op lokaal niveau gevoerde standplaatsenbeleid in overeenstemming te brengen met het geldende mensenrechtelijke kader. Deze oproep wordt door de Rijksoverheid gehoord.

Minister Plasterk, de toenmalig minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties (Ministerie van BZK), heeft in een reactie op het rapport van de Ombudsman aan de Tweede Kamer aangegeven dat het ministerie stappen zal zetten om het beleidskader voor lokale overheden voor standplaatsen en woonwagens in overeenstemming te brengen met de mensenrechtelijke uitgangspunten (Plasterk, 2017). Onder zijn opvolger volgt het Beleidskader 'Gemeentelijk woonwagens en standplaatsenbeleid' (Ministerie van BZK, 2018). Hiermee reikt het Ministerie van BZK-gemeenten kaders en bouwstenen aan om het lokale woonwagenbeleid binnen het mensenrechtelijke kader te ontwikkelen. De onderliggende visie van het beleidskader is: "het beschermen van woonwagenbewoners tegen discriminatie, het waarborgen van hun mensenrechten en het bieden van rechtszekerheid en duidelijkheid" (p. 7). Het nieuwe beleidskader zou ertoe moeten leiden dat de trend van de afgelopen decennia – een daling van het aantal standplaatsen – wordt gekeerd (Ministerie van BZK, 2018). In het beleidskader geeft zij de volgende richtlijnen aan gemeenten (p.7):

- De gemeente dient het beleid voor woonwagens en standplaatsen vast te stellen als onderdeel van het volkshuisvestingsbeleid;

---

<sup>4</sup> Het College voor de Rechten van de Mensen heeft sinds 2014 meerdere oordelen uitgebracht over het woonwagenstandplaatsenbeleid van verschillende gemeenten en corporaties. In April 2018 was er in 36 gevallen een uitspraak gedaan. In 20 van de 36 gevallen concludeerde het College dat sprake is van discriminerend beleid of handelen (College voor de Rechten van de Mensen, 2018). Voorbeelden van oordelen ten aanzien van gemeenten zijn o.a.: oordeel [2014-165](#) (19 december 2014), [oordeel 2015-61](#) (28 mei 2015), en [oordeel 2015-119](#) (22 oktober 2015).

<sup>5</sup> In oordeel [2017-55](#) (1 mei 2017) stelt het College voor de Rechten van de Mensen dat de Minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties verboden onderscheid op grond van ras maakt door middel van het opnemen van de 'nuloptie' in de handreiking "Werken aan woonwagenlocaties".

- Het beleid dient voldoende rekening te houden met en ruimte te geven voor het woonwagenvoetgangersleven van woonwagengebruikers;
- Hiervoor is nodig dat de behoefte aan standplaatsen helder is;
- Corporaties voorzien in de huisvesting van woonwagengebruikers voor zover deze tot de doelgroep behoren;
- De afbouw van standplaatsen is niet toegestaan (behoudens uitzonderlijke omstandigheden) zolang er behoefte is aan standplaatsen;
- Een woningzoekende woonwagengebruiker die dit wenst, dient binnen een redelijke termijn kans te hebben op een standplaats.

Het nieuwe beleidskader stelt dus dat gemeenten moeten inspelen op de huisvestingsbehoefte van woonwagengebruikers. Het is hiervoor van belang dat gemeenten zicht hebben op de behoeften. In het document 'Iedereen een thuis' zet de Gemeente Apeldoorn haar woonagenda voor 2018-2021 uiteen. In het stuk wordt ook gereageerd op het nieuwe beleidskader rondom woonwagens en standplaatsen. Zij erkent hierin dat woonwagengebruikers een bijzondere doelgroep vormen en geeft aan voornemens te zijn een nieuw woonwagens- en standplaatsenbeleid te ontwikkelen. In lijn met advies vanuit de Rijksoverheid, wil zij dit realiseren in samenwerking met woningcorporaties, huurdersbelangenverenigingen alsook belangenorganisaties van woonwagengebruikers en kermisexploitanten. De eerste stap naar nieuw beleid is het in kaart brengen van de behoefte aan woonwagens en standplaatsen.

# 3

## Onderzoeksaanpak

### 3.1. Introductie

Om inzicht te krijgen in de standplaatsbehoeften is ervoor gekozen een onderzoek met papierenvragenlijsten uit te voeren waarbij de vragenlijsten per post zijn verstuurd. In dit hoofdstuk lichten we de gehanteerde onderzoeksaanpak toe. Achtereenvolgens gaan wij in op de gekozen onderzoeksmethode, de vragenlijst, de datavergaring en de dataverwerking en analyse.

### 3.2. Schriftelijk onderzoek

Schriftelijk onderzoek is een traditionele en gangbare manier van kwantitatief onderzoek waarbij respondenten wordt verzocht een papierenvragenlijst in te vullen. Papierenvragenlijsten zijn in het onderhavige onderzoek door Labyrinth Onderzoek en Advies per post verstuurd naar de hoofdbewoners van standplaatsen alsook hoofdbewoners van adressen waar spijtoptanten wonen. Bij de papierenvragenlijst zat een retourenvelop waarmee respondenten de ingevulde vragenlijst gratis konden terugsturen. De keus voor schriftelijk onderzoek waarbij papierenvragenlijsten met post worden verstuurd en teruggestuurd had hoofdzakelijk te maken met de beschikbare middelen. Schriftelijk onderzoek is in algemene zin relatief kostenvriendelijk.

Daarnaast biedt de methode enkele andere voordelen. Allereerst maakt schriftelijk onderzoek het mogelijk een relatief grote groep mensen op een gestructureerde wijze te bevragen. Daarnaast biedt het respondenten de gelegenheid om een vragenlijst op een zelfgekozen tijdstip en tempo in te vullen. Zij zijn daarbij niet afhankelijk van een interviewer zoals bij face-to-face afname van een computergestuurde vragenlijst (CAPI-onderzoek). Voor de doelgroep kermisexploitanten was dit in het bijzonder relevant, omdat zij gedurende de datavergaringsfase voor perioden van huis waren om hun professe te beoefenen. Een ander voordeel van papierenvragenlijsten is dat het de kans op sociaal wenselijke antwoorden door aanwezigheid van een interviewer wordt verkleind. Binnen de projectgroep werd daarnaast verwacht dat een online vragenlijst een weinig effectieve manier zou zijn om de betreffende doelgroepen te bereiken.

Papieren vragenlijsten hebben ten opzichte van andere methoden ook enkele nadelen (zie voor een uitgebreidere bespreking van de onderzoeksbeperkingen in paragraaf 6.7). Zo hebben onderzoekers bij een schriftelijk onderzoek bijvoorbeeld minder invloed op de respons dan bij andere vormen van onderzoek (bijvoorbeeld CAPI-onderzoek), waardoor de respons veelal lager uitvalt. Ook hebben zij beperkt zicht op wie de vragenlijst precies invult. Een papierenvragenlijst vergroot daarnaast de kans dat respondenten vragenlijsten op een andere wijze dan bedoeld invullen of de vragenlijst niet volledig invullen. Er zijn door de onderzoekers met medewerking van de projectgroep diverse stappen gezet om deze beperkingen zoveel mogelijk het hoofd te bieden.

### 3.3. De vragenlijsten

Voor het schriftelijke onderzoek zijn twee papieren vragenlijsten opgesteld, één voor woonwageneigenaren en kermisexploitanten met een standplaats en één voor spijtoptanten. Deze vragenlijsten waren grotendeels overeenkomstig. Op enkele punten weken zij af vanwege doelgroep specifieke vragen. De (woon)situatie van

spijtoptanten is immers anders dan die van woonwagewoners en kermisexploitanten met een standplaats. In lijn met de afspraken die zijn gemaakt met de gemeente heeft Sabina Achterbergh van de Stichting Roma, Sinti en Woonwagewoners Nederland geholpen door de vragenlijsten op te stellen. De projectgroep is daarbij gevraagd input te leveren op de vragenlijst. De input van de projectgroep is gebruikt om de vragenlijsten zo goed mogelijk aan te laten sluiten bij de (situatie van de) doelgroepen van het onderzoek. De vragenlijsten zijn door Labyrinth Onderzoek en Advies vertaald naar een papierenvorm en vervolgens zijn deze ter feedback voorgelegd aan de projectgroep. Na de verwerking van de feedback is de laatste versie ter akkoord voorgelegd aan de opdrachtgever.

Om ervoor te zorgen dat respondenten de vragenlijsten op een juiste wijze zouden invullen, waren de vragenlijsten voorzien van een invulinstructie. Ook werden respondenten er in de vragenlijsten op gewezen hoe zij Labyrinth Onderzoek en Advies telefonisch of per e-mail konden benaderen bij eventuele vragen. Beide vragenlijsten hadden een overeenkomstige opbouw. Allereerst werden enkele achtergrondkenmerken van hoofdbewoners en hun partners uitgevraagd. Vervolgens werd er in de vragenlijsten naar enkele achtergrondgegevens van andere inwonenden op het adres gevraagd. Hierna werden de woonbehoeften van deze medebewoners uitgevraagd. De betreffende vragen waren er vooral op gericht om de woonbehoeften van medebewoners (van 18 jaar en ouder) die een woon- of werkruimte op een standplaats in Apeldoorn wensen te krijgen in kaart te brengen. Echter, andersoortige woonbehoeften (bijvoorbeeld behoeften aan een woon- en/of huurwoning) konden ook worden aangegeven. Er werden daarbij ook enkele andersoortige vragen gesteld, onder meer om in kaart te brengen hoe lang medebewoners al zoeken naar een standplaats en welke stappen zij hebben gezet om in hun woonbehoeften te kunnen voorzien. Aansluitend werd in beide vragenlijsten ingegaan op de woonsituatie en -behoeften van de hoofdbewoners zelf.

Aan het eind van beide vragenlijsten werd ook een vraag gesteld om een beeld te krijgen van de financiële situatie van hoofd- en medebewoners – mede omdat de financiële situatie van invloed kan zijn op de mogelijkheden die mensen hebben om in hun woonbehoeften te voorzien. Het stond respondenten vrij deze vraag wel of niet in te vullen, hetgeen expliciet en duidelijk kenbaar werd gemaakt in de vragenlijst. Bijna niemand heeft deze vraag ingevuld. Daarom wordt hier in deze rapportage ook niet verder op ingegaan. Hierna volgden nog twee vragen voor hoofdbewoners over verzekeringen. Afsluitend werd aan respondenten gevraagd of zij aanvullende opmerkingen hadden en of zij bekend waren met spijtoptanten die mee wilden doen aan het onderzoek. Deze laatste vraag was door de onderzoekers toegevoegd om bij de gemeente onbekende spijtoptanten in kaart te brengen, zodat ook aan hen een vragenlijst kon worden gestuurd.

### 3.4. De datavergaring

Om bij te dragen aan een gedegen respons hebben de onderzoekers in samenwerking met de gemeente en andere leden van de projectgroep voorafgaand aan de datavergaringsperiode op 15 mei 2019 een informatiebijeenkomst georganiseerd. Deze bijeenkomst werd georganiseerd om het onderzoek en de vragenlijst bij de doelgroepen onder de aandacht te brengen en uit te leggen alsook vragen te beantwoorden en eventuele twijfels ten aanzien van het onderzoek weg te nemen. De bijeenkomst bood de onderzoekers ook gelegenheid een korte instructie te geven rondom de wijze waarop vragenlijsten dienden te worden ingevuld.

De algehele datavergaringsperiode liep officieel van eind mei tot medio juli 2019. Allereerst zijn er door Labyrinth Onderzoek en Advies vragenlijsten verstuurd naar de door gemeente aangeleverde adressen van woonwagewoners en kermisexploitanten. Het ging hier om 338 adressen<sup>6</sup>. De verzending van de vragenlijst voor spijtoptanten heeft iets later plaatsgevonden; initieel was er slechts een beperkt aantal spijtoptanten bekend. Op basis van de ingevulde vragenlijsten konden meer gegevens worden achterhaald rondom spijtoptanten uit

---

<sup>6</sup> In totaal zijn 13 adressen meer benaderd voor deelname aan het onderzoek dan de 325 standplaatsen. Deze 13 adressen zijn voormalige standplaatsen waar nu een woning op staat en ook officieel het kenmerk woning hebben gekregen. Op deze adressen wonen nog wel woonwagewoners en kermisexploitanten.



Apeldoorn. De eerste verzendingen van vragenlijsten naar spijtoptanten voltrokken zich ongeveer drie weken na de verzending naar woonwagenebwoners en kermisexploitanten. Uiteindelijk zijn er enquêtes verstuurd naar 45 spijtoptanten. Aan de hand van een uniek identificatienummer dat op elke vragenlijst stond (gekoppeld aan het adres) konden de onderzoekers bijhouden wie de vragenlijsten wel of niet hadden ingevuld en teruggezonden.

Om de respons te verhogen zijn er herinneringsbrieven verzonden naar mensen die de vragenlijst circa twee weken na versturen nog niet hadden ingevuld. Met een door de gemeente opgestelde herinneringsbrief werd beoogd hen aan te moedigen dit alsnog te doen. Indien woonwagenebwoners of kermisexploitanten de vragenlijst niet meer hadden, konden ze deze telefonisch of per e-mail opnieuw opvragen bij Labyrinth Onderzoek en Advies. In het geval van de spijtoptanten is ervoor gekozen de vragenlijst nog eens opnieuw te sturen, omdat de periode waarbinnen zij konden reageren korter was. Wanneer vragenlijsten nogmaals werden verstuurd kregen zij het originele identificatienummer met een alfabetische toevoeging. Zo kon bij de dataverwerking worden gecontroleerd of er twee vragenlijsten vanuit één adres zijn teruggestuurd. Dit is overigens maar eenmalig voorgekomen. De persoon woonachtig op dit adres had echter contact gezocht met Labyrinth Onderzoek en Advies om aan te geven dat zij de vragenlijst niet volledig had ingevuld en een nieuwe wenste. Aan dat verzoek is gehoor gegeven. De eerste vragenlijst die deze persoon had ingevuld is bij de dataverwerking verwijderd.

Vertegenwoordigers van woonwagenebwoners en kermisexploitanten in de projectgroep hebben zich ook actief ingezet om het onderzoek onder de aandacht te brengen bij de doelgroepen en de respons te verhogen (onder andere face-to-face, via sociale mediakanalen en middels een advertentie in het vakblad voor kermisexploitanten). Daarnaast hebben zij respondenten te woord gestaan bij vragen of twijfels over de vragenlijst. Ook hebben zij Labyrinth Onderzoek en Advies gewezen op personen die de vragenlijst niet hadden ontvangen of deze waren kwijtgeraakt. De actieve inzet van deze betrokkenen bij het onderzoek heeft een merkbaar positief invloed gehad op de respons.

### 3.5. Dataverwerking en analyse

Ingevulde vragenlijsten zijn bij ontvangst door twee onderzoekers van Labyrinth Onderzoek en Advies verwerkt. Vervolgens is de data opgeschoond. Daarbij is onder meer gekeken of identificatienummers van adressen of personen niet dubbel vertegenwoordigd waren in de data. Bij de dataverwerking controleerden de twee onderzoekers elkaar. Een derde onderzoeker keek ter controle mee. De uitkomsten van de vragenlijsten zijn vervolgens geanalyseerd met behulp van SPSS. Afhankelijk van de antwoorden werden verschillende onderdelen van de vragenlijst wel of niet uitgevraagd. Ook is de vragenlijst niet altijd volledig ingevuld; zo hebben respondenten soms vragen of onderdelen overgeslagen. Hierdoor kan de respons per vraag verschillen. In de analyse zijn de antwoorden van respondenten meegenomen die ten minste het eerste onderdeel van de vragenlijst volledig hebben beantwoord. De resultaten zijn in grafieken en tabellen weergegeven. In veel gevallen zijn er in grafieken uitsplitsingen gemaakt. Antwoorden op open vragen zijn zoveel mogelijk gecodeerd en vervolgens gekwantificeerd. Bij de laatste vraag waar respondenten opmerkingen naar aanleiding van de vragenlijst konden maken zijn, waar mogelijk, voorbeelden van hun antwoorden gegeven. Een verdere toelichting hierop volgt in paragraaf 5.6.4

#### Toelichting tabellen en figuren

- \* Door afrondingsverschillen kan het voorkomen dat totalen niet precies op 100% uitkomen;
- \* n = het aantal respondenten dat de vraag heeft beantwoord; dit kan per vraag verschillen;
- \* Indien respondenten meerdere antwoorden op een vraag konden geven, kan het zijn dat de totale percentages niet uitkomen op 100%, maar hoger. Het gaat immers om het percentage van de respondenten dat iets vindt, niet om het percentage van het aantal antwoorden dat gegeven is. Indien het gaat om een dergelijke vraag waar meerdere antwoorden mogelijk zijn (multiële respons), wordt dit aangegeven bij de betreffende figuur. Daarnaast wordt onder de betreffende tabel of figuur vermeld wat het gemiddeld aantal antwoorden per respondent is.

# 4

## Samenvatting resultaten

### 4.1. Introductie

Hieronder wordt een zeer beknopte samenvatting gegeven van de resultaten van het onderzoek. In hoofdstuk 5 wordt nader ingegaan op alle resultaten en in hoofdstuk 6 worden de conclusies van dit onderzoek geformuleerd en zullen er elke aanbevelingen worden gegeven.

### 4.2. Behoeftte aan standplaatsen

In het onderzoek naar standplaatsbehoeften in de gemeente Apeldoorn is een onderscheid gemaakt tussen verschillende groepen die hebben aangegeven behoefte te hebben aan een standplaats. Een uitsplitsing is gemaakt op leeftijd, relatie tot de hoofdbewoner en subdoelgroep (woonwagenbewoner of kermisexploitant en wel of geen spijtoptant). In onderstaande tabellen is weergegeven wat de standplaatsbehoeftes zijn. Waar mogelijk zijn de behoeftes van mensen die samen een standplaats zoeken, samengevoegd.

Tabel 1. Standplaatsbehoeftes uitgesplitst naar achtergrond (n=169)

Groep	Woonwagenbewoners	Kermisexploitanten	Totaal
Minderjarige kinderen	19	15	34
Meerderjarige kinderen	30	47	77
Meerderjarige overige inwonenden	8	5	13
Hoofdbewoners/ partners hoofdbewoners	32	12	44
Onbekend	1	-	1
<b>Totaal</b>	<b>89</b>	<b>79</b>	<b>169</b>

Bron: Labyrinth Onderzoek & Advies, 2019

Tabel 2. Standplaatsbehoeftes uitgesplitst naar wel of geen spijtoptant (n=169)

Groep	Spijtoptant	Geen spijtoptant	Totaal
Minderjarige kinderen	5	29	34
Meerderjarige kinderen	2	75	77
Meerderjarige overige inwonenden	2	11	13
Hoofdbewoners/ partners hoofdbewoners	24	20	44
Onbekend	1	-	1
<b>Totaal</b>	<b>34</b>	<b>134</b>	<b>169</b>

Bron: Labyrinth Onderzoek & Advies, 2019

### 4.3. Behoeftte aan koop- en huurmogelijkheden

Onder de standplaatszoekende is zowel behoefte aan koop- als huurstandplaatsen. Daarnaast bestaat er ook een wens voor zowel huur- als koopwoonwagens. Een opvallend verschil is waarneembaar tussen woonwagenbewoners en kermisexploitanten. Woonwagenbewoners geven vaker de voorkeur aan huurmogelijkheden, terwijl kermisexploitanten voornamelijk koopmogelijkheden prefereren. Een aandachtspunt is dat een aantal respondenten wel zouden willen kopen maar op dit moment daar financieel nog niet toe in staat zijn.

### 4.4. Behoeftte aan werk en andere voorzieningen

Ook als het gaat om behoefte aan werkvakken naast de woonvakken is er een duidelijk onderscheid te maken tussen kermisexploitanten en woonwagenbewoners. Kermisexploitanten geven vaker aan behoefte te hebben aan zowel een woon- als werkvak, terwijl woonwagenbewoners juist vaker enkel behoefte hebben aan een woonvak. Naast de werkvakken is gevraagd of er behoefte is aan extra voorzieningen, zoals krachtstroom of een berging (al dan niet met sanitaire voorzieningen). Bij beide groepen is er behoefte aan krachtstroom, hoewel de behoefte bij kermisexploitanten groter is. De behoefte aan een berging is vooral aanwezig bij woonwagenbewoners waarbij meer dan de helft dit wenst. Zij wensen dit met name met sanitaire voorzieningen. Onder de kermisexploitanten wenst slechts een minderheid een berging.

### 4.5. Voorkeuren omtrent woonwagenlocaties

In vergelijking tot kermisexploitanten, gaven woonwagenbewoners vaker aan een voorkeur te hebben met betrekking tot de woonwagenlocatie. Onder deze groep ging de voorkeur voornamelijk uit aan een grote of middelgrote standplaatslocatie. Ook zag een meerderheid zichzelf het liefst wonen op reeds bestaande locaties. Voor kermisexploitanten met een standplaatsbehoefte lag dit anders. Voor de meeste van hen maakte de grootte van de locatie niet uit. Degenen die wel een voorkeur hebben geuit, willen graag wonen op een kleine of middelgrote locatie. Ook had een meerderheid van de kermisexploitanten geen expliciete voorkeur voor een bestaande standplaatslocatie.

Zowel inwonenden als hoofdbewoners met een standplaatsbehoefte, is gevraagd wat geschikte nieuwe locaties zouden zijn. Hier kwamen uiteenlopende suggesties uit naar voren. De meest genoemde locaties waren nieuwe standplaatsen bij De Haere of op een nieuw te bouwen locatie daarbij in de buurt.

# 5

## Resultaten

### 5.1. Introductie

In dit hoofdstuk zetten wij de resultaten van het onderzoek naar standplaatsbehoeften uiteen. Eerst gaan wij kort in op de respons op het onderzoek (paragraaf 5.2.). Vervolgens gaan wij in op de vraag wie er een standplaats wensen in Apeldoorn (paragraaf 5.3.). In paragraaf 5.4. gaan wij nader in op de achtergrondkenmerken en woonbehoeften en -wensen van de groepen die in de tellingen zijn meegenomen. Afsluitend bieden wij in paragraaf 5.5. nog een ruwe prognose van hoe de standplaatsbehoefte zich in de langere termijn zal ontwikkelen.

### 5.2. Doelgroep

Voor het onderzoek zijn de hoofdbewoners van 383 standplaatsen uitgenodigd. Van deze 388 standplaatsen zijn 103 van Kermisexploitanten en 235 van Woonwagenbewoners. Het aantal mensen dat op deze standplaatsen woont loopt uiteen. In onderstaande tabellen is het totale aantal bewoners van de standplaatsen per doelgroep weergegeven. Dit schetst een beeld van de demografische kenmerken (leeftijd en geslacht) van beide subdoelgroepen wat ook in gedachten gehouden kan worden als het gaat om de toekomstige behoeftes van de totale doelgroep.

#### 5.2.1. Woonwagenbewoners

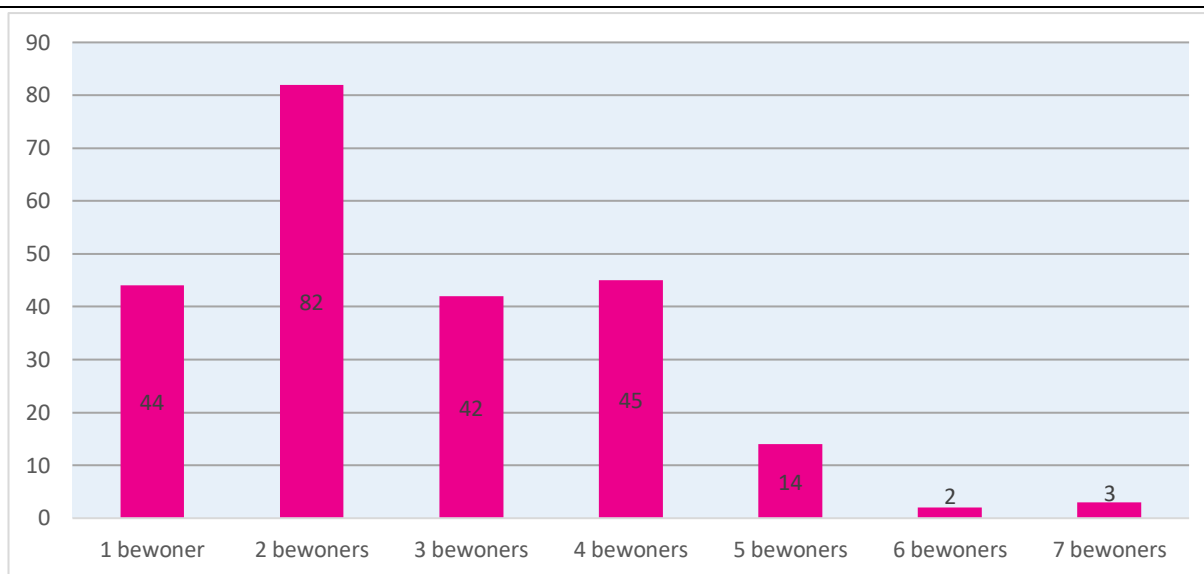
Tabel 3. Demografische kenmerken Woonwagenbewoners (n=617)\*

Leeftijd	Man	Vrouw	Totaal	Percentage t.o.v. totaal
0 tot 10 Jaar	36	39	75	12%
10 tot 20 Jaar	36	44	80	13%
20 tot 30 Jaar	48	40	88	14%
30 tot 40 Jaar	41	52	93	15%
40 tot 50 Jaar	39	43	82	13%
50 tot 60 Jaar	59	52	111	18%
60 tot 70 Jaar	22	30	52	8%
70 tot 80 Jaar	10	17	27	4%
80 tot 90 Jaar	3	4	7	1%
90 en ouder	0	2	2	0%
<b>Eindtotaal</b>	<b>294</b>	<b>323</b>	<b>617</b>	<b>100%</b>

\* In bovenstaande tabel zijn gegevens opgenomen van bewoners van 232 standplaatsen (er ontbreken gegevens van de bewoners van 3 standplaatsen). Deze gegevens zijn aangeleverd door de gemeente Apeldoorn (30 augustus 2019).

Van alle woonwagenbewoners is 39% 30 jaar of jonger. Een deel van deze groep zal al zelfstandig wonen en een deel zal de komende jaren behoefte hebben aan een eigen standplaats. De groep woonwagenbewoners die 60 jaar of ouder is, maakt 13% uit van de totale groep. Figuur 1 toont het aantal ingeschrevenen per standplaats. Gemiddeld genomen wonen er 2,7 mensen per standplaats. Op de meeste standplaatsen wonen 2 mensen, slechts op enkele standplaatsen (n=19) wonen er meer dan vier personen.

Figuur 1. Aantal ingeschrevenen per standplaats – woonwagenbewoners



Bron: Labyrinth Onderzoek & Advies, 2019

## 5.2.2. Kermisexploitanten

Bij de groep kermisexploitanten is een vergelijkbare verdeling in leeftijd te zien als bij de woonwagenbewoners. De groep onder 30 jaar beslaat 35% van het totaal. De groep 60+'ers is relatief iets groter dan bij de woonwagenbewoners met 19%.

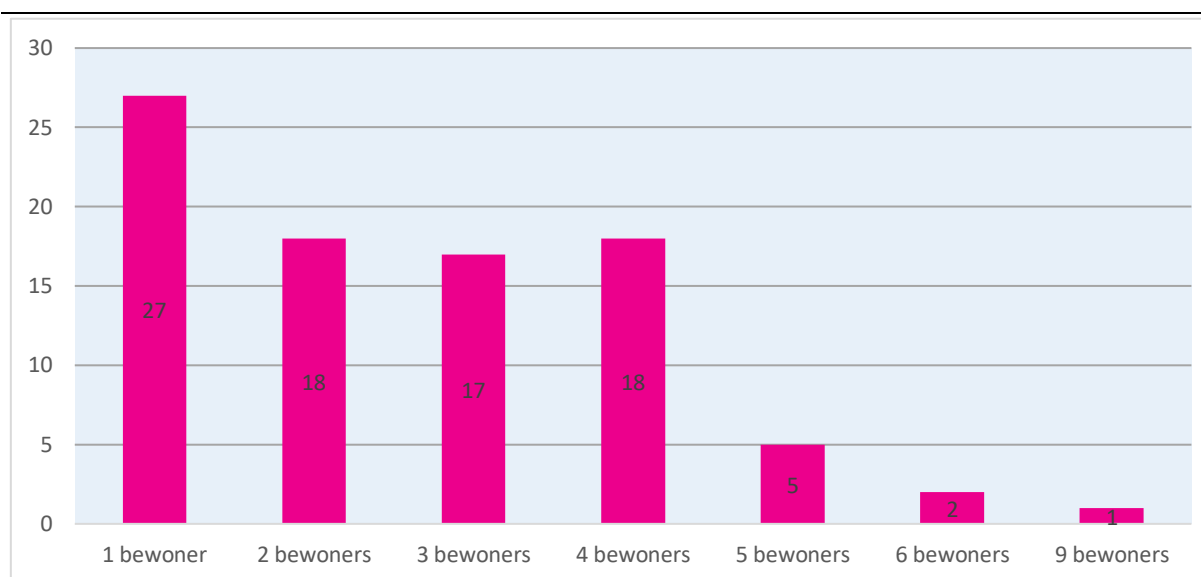
Tabel 4. Demografische kenmerken kermisexploitanten (n= 232)\*

Leeftijd	Man	Vrouw	Totaal	Percentage t.o.v. totaal
0 tot 10 jaar	8	6	14	6%
10 tot 20 jaar	16	19	35	15%
20 tot 30 jaar	18	12	30	13%
30 tot 40 jaar	13	8	21	9%
40 tot 50 jaar	17	23	40	17%
50 tot 60 jaar	29	18	47	20%
60 tot 70 jaar	10	14	24	10%
70 tot 80 jaar	9	9	18	8%
80 tot 90 jaar	2	1	3	1%
<b>Totaal</b>	<b>122</b>	<b>110</b>	<b>232</b>	<b>100%</b>

\* In bovenstaande tabel zijn gegevens opgenomen van bewoners van 88 standplaatsen (er ontbreken gegevens van bewoners van 15 standplaatsen). Deze gegevens zijn aangeleverd door de gemeente Apeldoorn (30 augustus 2019).

Figuur 2 toont het aantal ingeschrevenen per standplaats voor de kermisexploitanten. Gemiddeld genomen wonen bij de kermisexploitanten 2,6 personen op een standplaats. Dit is zeer vergelijkbaar met het gemiddelde bij de woonwagenbewoners. Het verschil tussen de twee groepen is vooral zichtbaar bij de verdeling van de aantallen. Bij de kermisexploitanten bestaat de grootste groep uit mensen die alleen op een standplaats wonen. Het aantal standplaatsen waar 2, 3 of 4 bewoners zijn, is ongeveer gelijk en wederom is er slechts een klein aantal plaatsen waar meer dan 4 personen samenwonen.

Figuur 2. Aantal ingeschrevenen per standplaats – kermisexploitanten



Bron: Labyrinth Onderzoek & Advies, 2019

### 5.3. Respons

De vragenlijst is geretourneerd door (hoofd)bewoners van 145 van de 383 adressen. Daarmee lag de responsgraad op 38%. Tijdens de informatiebijeenkomst is toegelicht dat men de vragenlijst ook leeg kon terugsturen als er geen behoefte was aan standplaatsen. Dit is door één (hoofd)bewoner gedaan. Deze enquête is dan ook niet meegenomen in de data vanwege het gegeven dat er geen vragen waren beantwoord. Van de 144 respondenten waren er 27 spijtoptant, waarvan drie aangaven zich te identificeren als kermisexploitant en 24 als woonwagenbewoner. Daarnaast bestond de groep respondenten uit 48 kermisexploitanten en 70 woonwagenbewoners.

Tabel 5. Respondenten onderzoek Standplaatsbehoeften

Groep	Totaal doelgroep	Respons aantallen	Respons % t.o.v. subdoelgroep
Kermisexploitanten	103 (90+13)	48	46%
Woonwagenbewoners	235	70	30%
Spijtoptanten	45	27	60%
<b>Totaal</b>	<b>383</b>	<b>144</b>	<b>38%</b>

Bron: Labyrinth Onderzoek & Advies, 2019

Zoals in bovenstaande tabel te zien is, hebben relatief meer mensen uit de groep spijtoptanten de vragenlijst omtrent hun standplaatsbehoeften ingevuld dan uit de groep kermisexploitanten en woonwagenbewoners. Ook de respons onder kermisexploitanten lag hoger dan die onder woonwagenbewoners.

### 5.4. Wie wensen er een standplaats in Apeldoorn?

Eén van de belangrijkste vragen die centraal staat in dit onderzoek is of individuen binnen de doelgroep nu of op (korte) termijn op zoek zijn naar een eigen standplaats. Deze vraag is dan ook voorgelegd ten aanzien van alle inwonenden die bij hoofdbewoners op standplaatsen wonen. De vraag is voor 229 unieke medebewoners op de standplaats beantwoord. In totaal zijn er 129 medebewoners die nu of in de toekomst een standplaats in de gemeente Apeldoorn zoeken. Tabel 6 toont een overzicht van deze inwonenden en hun relatie tot de hoofdbewoner.

**Tabel 6. Inwonenden die op zoek zijn naar een standplaats in de gemeente Apeldoorn (n=129)**

	Aantal (n)
(Klein)kinderen	111
Andere familieleden en inwonenden	13
Partners van hoofdbewoners	4
Onbekend*	1
Totaal	129

\*Er ontbraken in dit geval benodigde achtergrondgegevens voor categorisering.

Bron: Labyrinth Onderzoek & Advies, 2019

Aan de hoofdbewoner van elk adres is ook gevraagd of hij of zij een (andere) standplaats in de gemeente Apeldoorn wil. Van de spijtoptanten hebben 24 van de 27 hoofdbewoners aangegeven dat zij graag een standplaats willen. Daarnaast wensen 16 hoofdbewoners van een standplaats een andere standplaats binnen de gemeente Apeldoorn.

**Tabel 7. Hoofdbewoners die op zoek zijn naar een standplaats in de gemeente Apeldoorn (n=40)**

	Aantal (n)
Spijtoptanten	24
Hoofdbewoners van een standplaats	16

Bron: Labyrinth Onderzoek & Advies, 2019

Bij de bovenstaande cijfers dient vermeld te worden dat er nog zeven extra partners zijn die ook hebben aangegeven dat zij een standplaats wensen en hier wensen samen te wonen. Echter, hun partners (hoofdbewoners) hebben ook een standplaatsbehoefte aangegeven. Om dubbele tellingen te voorkomen, is in overleg met de projectgroep besloten deze partners binnen het onderzoek buiten beschouwing te laten. Bij de andere vier partners waren de vragen rondom de behoeften van de hoofdbewoner niet ingevuld. Daarom is besloten deze wel in tellingen mee te nemen. Wanneer alle partners in de telling worden meegenomen dan zijn er 11 partners met een standplaatsbehoefte. Eenzelfde kwestie speelde bij andere familieleden en inwonenden. Daar was er sprake van (huwelijks)partners die aangaven samen te willen wonen met één van de kinderen van de hoofdbewoner van de standplaats. De behoefte van deze partners is niet meegenomen in de resultaten om wederom dubbele tellingen in de behoefte te voorkomen. Zouden van deze personen de standplaatsbehoeften afzonderlijk zijn geteld, dan hebben er niet 13 maar 23 andere familieleden en inwonenden een standplaats wensen in de gemeente Apeldoorn. Overigens zitten in de groep van 13 nog wel vier schoonkinderen. Bij deze personen was het niet duidelijk wie hun partner was.

Uit deze cijfers blijkt dus dat onder de deelnemers aan dit onderzoek 169 personen een standplaats binnen de gemeente Apeldoorn wensen. Dit aantal geeft een indicatie van de standplaatsbehoefte op dit moment in de gemeente Apeldoorn. Een grote groep (62%) heeft namelijk de vragenlijst niet ingevuld. Naar verwachting ligt de daadwerkelijke behoefte dan ook hoger.

In de navolgende paragrafen gaan wij nader in op de achtergrondkenmerken en behoeften van de personen die graag een standplaats hebben en die in de telling zijn meegenomen. In paragraaf (5.5) zetten wij eerst enkele achtergrondkenmerken en de huidige (woon)situatie en woonwensen uiteen van groepen (klein)kinderen en andere inwonenden die een standplaats zoeken. In de opvolgende paragraaf wordt er kort ingegaan op de woonbehoeften en -wensen van hoofdbewoners(paragraaf 5.6.). Hier bespreken we ook kort de behoeften van de vier partners die in plaats van hoofdbewoners zijn meegenomen in de telling.

## 5.5. Woonbehoeften en -wensen medebewoners

Om een goed beeld te krijgen van de standplaatsbehoeften van de 129 inwonenden die een standplaats zoeken, worden achtereenvolgens achtergrondkenmerken en de huidige (woon)situatie en woonwensen uiteengezet van verschillende groepen. Hierbij wordt onderscheid gemaakt tussen kinderen en kleinkinderen van 18 jaar en ouder

(paragraaf 5.5.1); andere medebewoners van 18 jaar en ouder (paragraaf 5.5.2); en (klein)kinderen jonger dan 18 (paragraaf 5.5.3). De resultaten van één inwonende zijn niet meegenomen. Het ontbrak aan vereiste informatie rondom de achtergrond alsook aan veel informatie rondom woonbehoeften en -wensen. Bij de resultaten zijn verschillende uitsplitsingen gemaakt. Het gaat hierbij meestal om een onderscheid tussen inwonenden bij kermisexploitanten en inwonenden bij woonwagenbewoners. De inwonenden bij spijtoptanten zijn op basis van zelftoewijzing van de hoofdbewoner aan één van de groepen toegevoegd.

## 5.5.1. (Klein)kinderen 18+

### 5.5.1.1. Achtergrondkenmerken en woonsituatie

De meeste inwonende personen die behoefte hebben aan een standplaats (n=111) zijn kinderen of kleinkinderen van hoofdbewoners. Maar een deel hiervan is meerderjarig (n=77). Van de meerderjarige (klein)kinderen behoren er 33 (43%) tot de leeftijdscategorie 18 tot 25<sup>7</sup> jaar en 17 (22%) tot de leeftijdscategorie vanaf 25 tot 30 jaar (zie tabel 8). In de rest van de gevallen gaat het om personen die ouder zijn dan 30 jaar (n=27, 35%). Van de 77 (klein)kinderen wonen er 46 op een adres van iemand die werkzaam is als kermisexploitant, en twee op het een adres van een spijtoptant (één spijtoptant hiervan is kermisexploitant).

Tabel 8. Meerderjarige (klein)kinderen uitgesplitst op leeftijd (n=77)

Leeftijd	Aantal (n)	Percentage
18 tot 25 jaar	33	43%
25 tot 30 jaar	17	22%
Ouder dan 30 jaar	27	35%

Bron: Labyrinth Onderzoek & Advies, 2019

Van de meerderjarige (klein)kinderen staan er 67 (88%) officieel op het adres van de hoofdbewoner ingeschreven (zie tabel 9). Negenmaal (12%) is aangegeven dat dit niet het geval is. Bij één persoon is de vraag niet beantwoord.

Tabel 9. Aantal meerderjarige (klein)kinderen dat wel/niet ingeschreven staat op het adres van de hoofdbewoner (n=76)

Ingeschreven	Aantal (n)	Percentage
Ingeschreven	67	88%
Niet ingeschreven	9	12%

Bron: Labyrinth Onderzoek & Advies, 2019

Bij alle meerderjarige (klein)kinderen die niet bij een spijtoptant inwonen (n=75), is de vraag gesteld waar op de standplaats zij wonen. Deze vraag is voor 71 (klein)kinderen beantwoord (zie tabel 10). De meeste (n=33, 46%) van de (klein)kinderen wonen in de woon- of salonwagen van de hoofdbewoner. Veel anderen wonen in een caravan op de standplaats (n=22, 31%). Daarnaast wonen vijf meerderjarige (klein)kinderen in een schuur/berging (n=4) of een blokhut (n=1) op de standplaats. Elf personen geven aan een andere woonvorm te hebben. Soms is er aangegeven wat voor woonvorm dat is. Het betreft vier keer een salonwagen en vier keer een huis(je).

Tabel 10. Huidige woonvormen van meerderjarige (klein)kinderen (n=71)

Woonvorm	Aantal (n)	Percentage
De woon/salonwagen van de hoofdbewoner	33	46%
Een eigen caravan	22	31%
Een schuur/berging	4	6%
Een blokhut	1	1%
Anders	11	15%

Bron: Labyrinth Onderzoek & Advies, 2019

<sup>7</sup> De gemiddelde leeftijd waarop jongvolwassenen in Nederland het ouderlijk huis verlaten en zelfstandig gaan wonen lag in 2016 volgens het CBS iets onder de 25 jaar.



Er is gevraagd een inschatting te maken van het aantal jaar dat (klein)kinderen al op zoek zijn naar een eigen standplaats (zie tabel 11). Wederom heeft niet iedereen deze vraag beantwoord. Op basis van de beschikbare inschattingen hebben we een gemiddeld aantal zoekjaren berekend voor de eerder genoemde leeftijdscategorieën. Hierbij zijn alleen zoekjaren meegeteld vanaf het achttiende levensjaar. Bij de leeftijdscategorie 18 tot 25 jaar lag het gemiddelde aantal zoekjaren op afgerond 3 jaar (n=20), voor de categorie van 25 tot 30 jaar lag het gemiddelde op 7,4 jaar (n=12) en bij de categorie van 30 jaar en ouder op 11,9 jaar (n=15). Bij de laatste groep zit één grote uitschieter. Deze persoon zoekt al 35 jaar naar een eigen standplaats. Wanneer de zoekjaren van deze persoon wordt uitgesloten (n=14) komt het gemiddelde uit op 10,2 jaar.

**Tabel 11. Gemiddelden per leeftijdscategorie van het aantal jaar dat meerderjarige (klein)kinderen op zoek zijn naar een standplaats (n=47)**

Leeftijdscategorie	Aantal (n)	Gemiddeld aantal zoekjaar
18 tot 25 jaar	20	3
25 tot 30 jaar	12	7,4
Ouder dan 30 jaar	15 (14)	11,9 (10,2)

Bron: Labyrinth Onderzoek & Advies, 2019

\* Enkel opgegeven zoekjaren van na het achttiende levensjaar.

Tot slot is gevraagd of de meerderjarige (klein)kinderen staan ingeschreven bij Woonkeus Stedendriehoek. Bij 63 meerderjarige (klein)kinderen is antwoord gegeven op deze vraag (zie tabel 12). Uit de resultaten blijkt dat 33 (45%) (klein)kinderen staan ingeschreven bij Woonkeus Stedendriehoek. Een kleiner aantal (klein)kinderen (n=26, 36%) staan niet ingeschreven. Dit aantal ligt in praktijk mogelijk hoger, want er is ook 14 keer (19%) 'weet ik niet' geantwoord.

**Tabel 12. Aantal meerderjarige (klein)kinderen dat wel/niet ingeschreven staat bij Woonkeus Stedendriehoek? (n=73)**

	Aantal (n)	Gemiddeld aantal zoekjaar
Ingeschreven	33	45%
Niet ingeschreven	26	36%
Weet ik niet	14	19%

Bron: Labyrinth Onderzoek & Advies, 2019

### 5.5.1.2. Woonbehoeften en wensen

Bevraagd is op welke termijn de meerderjarige (klein)kinderen behoefte hebben aan een standplaats (zie tabel 13). In totaal zijn er voor 76 (klein)kinderen voorkeuren aangegeven. Voor de meerderheid lijkt het principe 'liever eerder, dan later' te gelden, 53 (klein)kinderen willen het liefst nog binnen het jaar een eigen standplaats. De meeste anderen (n=13) geven aan binnen twee jaar een standplaats te wensen.

**Tabel 13. Termijn waarbinnen meerderjarige (klein)kinderen een standplaats wensen (n=76)**

Termijn	Aantal (n)	Percentage
1 jaar	53	70%
2 jaar	13	17%
3 jaar	2	3%
Meer dan 3 jaar	8	11%

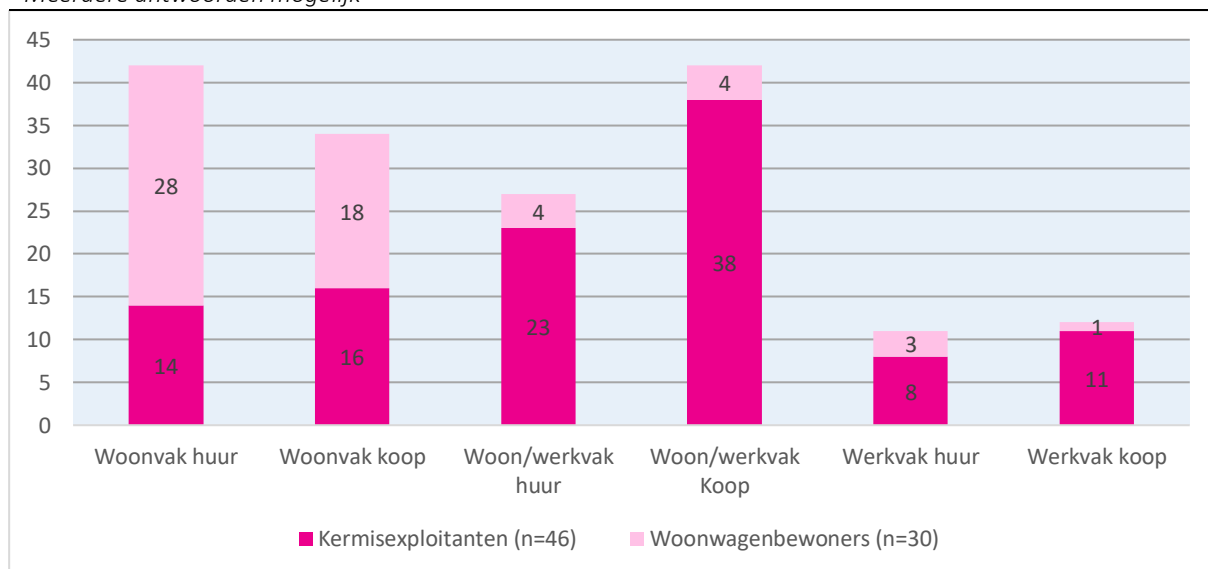
Bron: Labyrinth Onderzoek & Advies, 2019

Middels een meerkeuze vraag kon worden aangegeven wat voor soort standplaats ('vak') de voorkeur heeft. De resultaten hiervan staan in figuur 3. Het vaakst gaat de voorkeur uit naar een gehuurd woonvak en een woon- / werkvak in eigen bezit. Het zijn vooral (klein)kinderen die bij kermisexploitanten wonen die een woon- / werkvak

wensen (koop n=38; huur n=23). Meerderjarige (klein)kinderen van andere woonwagenbewoners geven vaker de voorkeur aan een woonvak (gekocht n=18; gehuurd n=28). Overigens wordt bij een aanzienlijk deel van de (klein)kinderen die een koop woon- en/of werkvak wenst (n=35) aangegeven dat er voldoende financiële middelen zijn om dit te betalen. Daarnaast moet opgemerkt worden dat in twee gevallen een inwonend kind alleen een werkvak wenst. In beide gevallen ging het om meerderjarige kinderen van een kermisexploitant.

**Figuur 3. Soorten standplaatsen die door meerderjarige (klein)kinderen worden gewenst (n=76)**

*Meerdere antwoorden mogelijk*

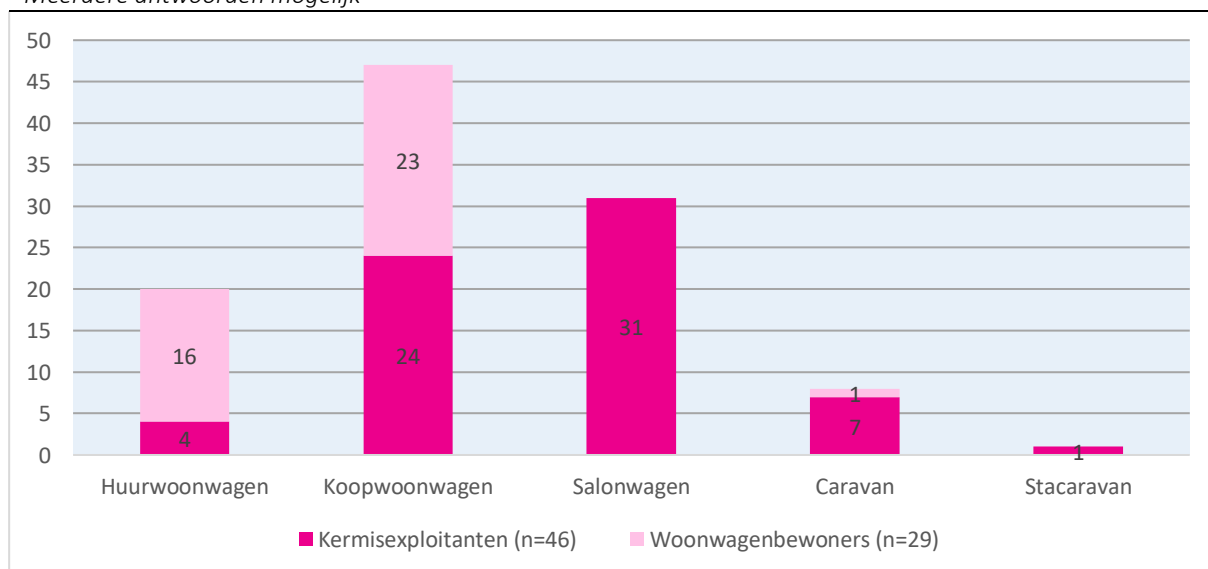


Bron: Labyrinth Onderzoek & Advies, 2019

Ook is er met een meerkeuzevraag in kaart gebracht welke woonvorm voor meerderjarige (klein)kinderen de voorkeur heeft (zie figuur 4). In het geval van woonwagens is ook gevraagd of men liever een woonwagen in eigen bezit of een huurwoonwagen wenst. Voor 75 meerderjarige (klein)kinderen zijn er antwoorden ingevuld. De voorkeur gaat in algemene zin het vaakst uit naar een woonwagen in eigen bezit (n=47). Daarnaast is de salonwagen populair bij meerderjarige (klein)kinderen die bij kermisexploitanten wonen (n=31). Woonwagenbewoners wensen naast een eigen woonwagen (n=23) relatief vaak een huurwoonwagen (n=16).

**Figuur 4. Woonvormen die door meerderjarige (klein)kinderen worden gewenst (n=75)**

*Meerdere antwoorden mogelijk*

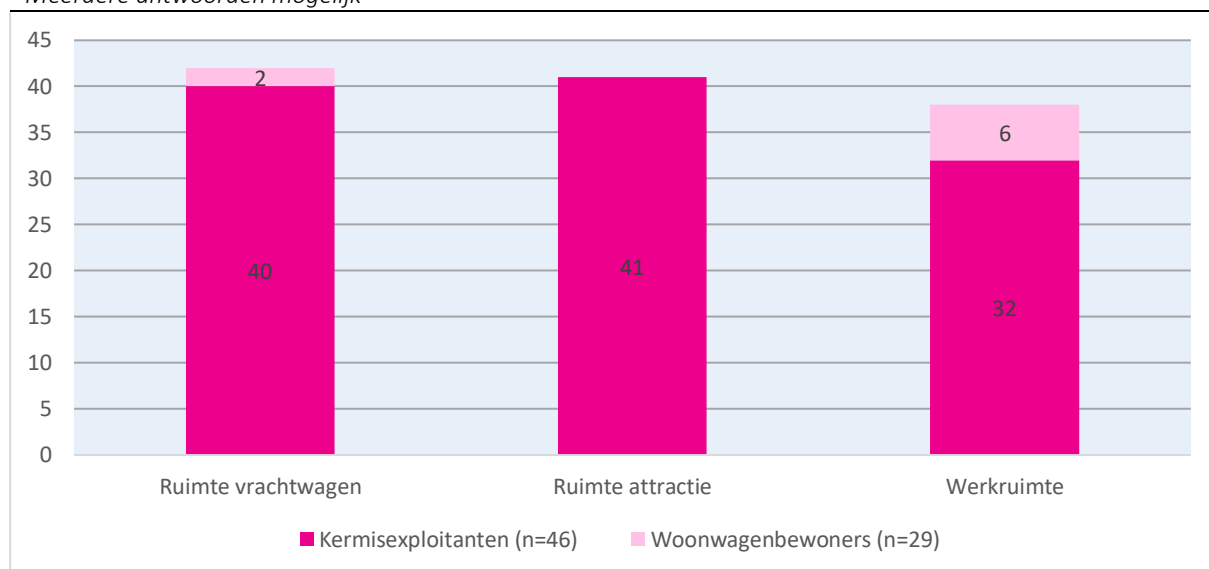


Bron: Labyrinth Onderzoek & Advies, 2019

Met dezelfde meerkeuzevraag is ook in kaart gebracht welke mogelijkheden voor werk zij bij de standplaats wensen (zie figuur 5). Het merendeel van de (klein)kinderen wenst een werkruimte (n=38) en een ruimte voor een vrachtwagen (n=42) en/of attractie (n=41). Het zijn bijna altijd meerderjarige (klein)kinderen die bij kermisexploitanten wonen, die deze wensen hebben.

**Figuur 5. Werkmogelijkheden die door meerderjarige (klein)kinderen worden gewenst (n=75)**

*Meerdere antwoorden mogelijk*



Bron: Labyrinth Onderzoek & Advies, 2019

Vervolgens is gevraagd of zij voorzieningen in de vorm van een berging (eventueel met sanitair) en/of krachtstroom bij hun standplaats wensen. In totaal is bij 42 meerderjarige (klein)kinderen aangegeven dat zij een berging willen, 36 hiervan wensen een berging met sanitair (zie tabel 14). Ook wenst een groot deel (n=56) van de meerderjarige (klein)kinderen toegang tot krachtstroom. Van deze 53 meerderjarige (klein)kinderen woont het merendeel (n=37) bij een kermisexploitant (zie tabel 15).

**Tabel 14.. Aantal meerderjarige (klein)kinderen dat wel / geen berging (met sanitair) wenst (n=70)**

	Kermisexploitanten (n=42)	Woonwagenbewoners e.a. (n=28)
Een berging met sanitair gewenst	10	26
Een berging zonder sanitair gewenst	5	2
Geen berging gewenst	27	0

Bron: Labyrinth Onderzoek & Advies, 2019

**Tabel 15.. Aantal meerderjarige (klein)kinderen dat wel / geen krachtstroom wenst (n=76)**

	Kermisexploitanten (n=46)	Woonwagenbewoners e.a. (n=30)
Wel krachtstroom	37	19
Geen krachtstroom	9	11

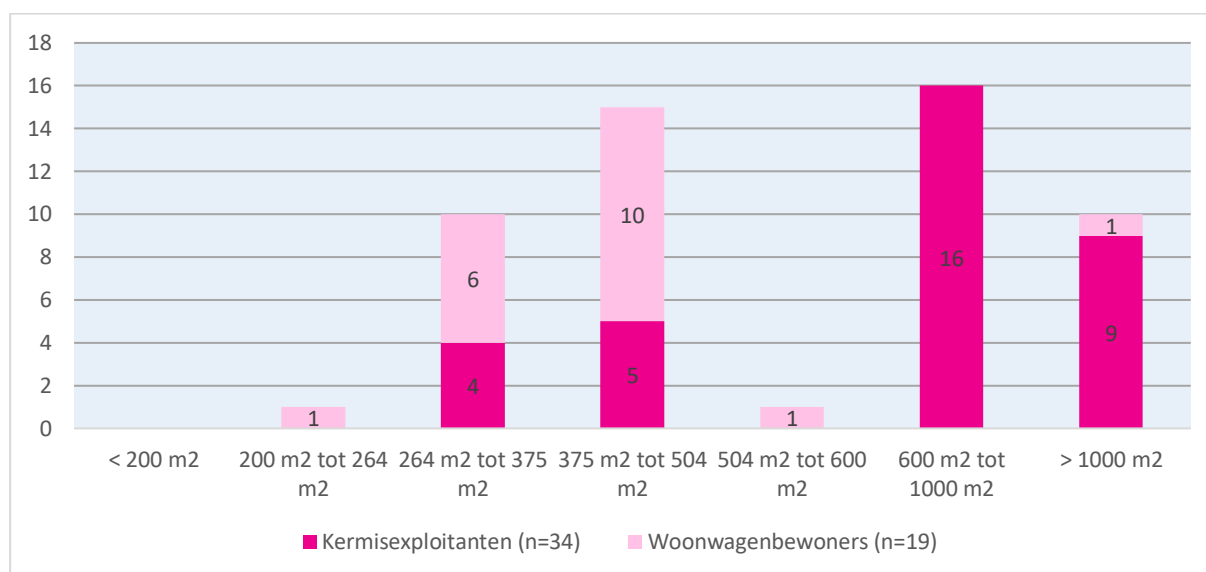
Bron: Labyrinth Onderzoek & Advies, 2019

Ten slot is gevraagd naar de gewenste grootte van de standplaats.<sup>8</sup> Deze vraag is door 53 meerderjarige (klein)kinderen beantwoord (zie figuur 6). Uit de verdeling van de antwoorden komt een verschillend beeld naar voren tussen (klein)kinderen van kermisexploitanten en (klein)kinderen van woonwagenbewoners. Voor de eerst genoemde groep valt op dat de meesten aangeven dat zij een standplaats groter dan 600 vierkante meter wensen.

<sup>8</sup> De categorieën die zijn gebruikt voor het weergeven van deze vraag zijn gebaseerd op categorieën voorgesteld door Sabina Achterbergh en de projectgroep.

(n= 25, 74%). (Klein)kinderen van woonwagenbewoners geven overwegend aan juist een standplaats tot 600 vierkante meter te zoeken (n= 18, 95%).

**Figuur 6. Voorkeuren van meerderjarige (klein)kinderen wat betreft de grootte van de standplaats (n= 53)**

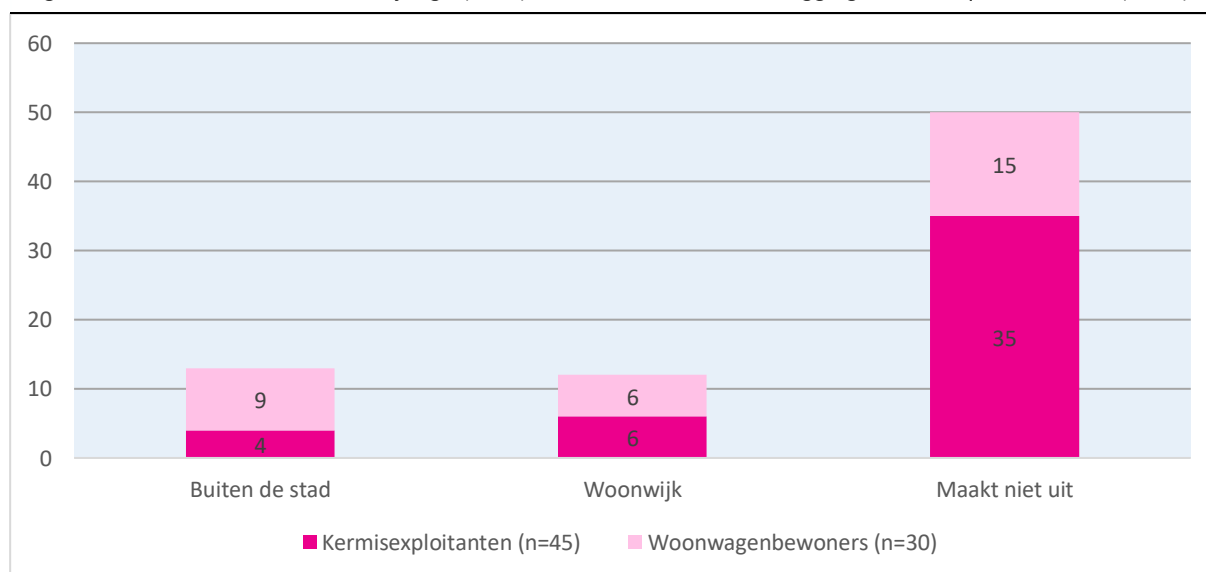


Bron: Labyrinth Onderzoek & Advies, 2019

### 5.5.1.3. Wensen met betrekking tot de leefomgeving

Ook met betrekking tot de leefomgeving zijn de wensen in kaart gebracht. Allereerst is gevraagd of de (klein)kinderen liever op een locatie in een woonwijk of buiten de stad wonen. Er is hierop 75 keer geantwoord. De resultaten staan weergegeven in figuur 7. Voor het merendeel (n=50, 67%) van de meerderjarige (klein)kinderen maakt het niet uit of zij op een locatie in een woonwijk of buiten de stad wonen. Een deel van meerderjarige (klein)kinderen (n=13, 17%) woont liever buiten de stad en 12 personen (16%) geven aan de voorkeur te hebben om te wonen in een woonwijk. Een verdere uitsplitsing laat zien dat van de personen die bij woonwagenbewoners wonen, de helft (n=15) wel een voorkeur heeft. Het merendeel hiervan (n=9) geeft de voorkeur aan een locatie buiten de stad. De overige (n=5) hebben liever een standplaatslocatie in een woonwijk.

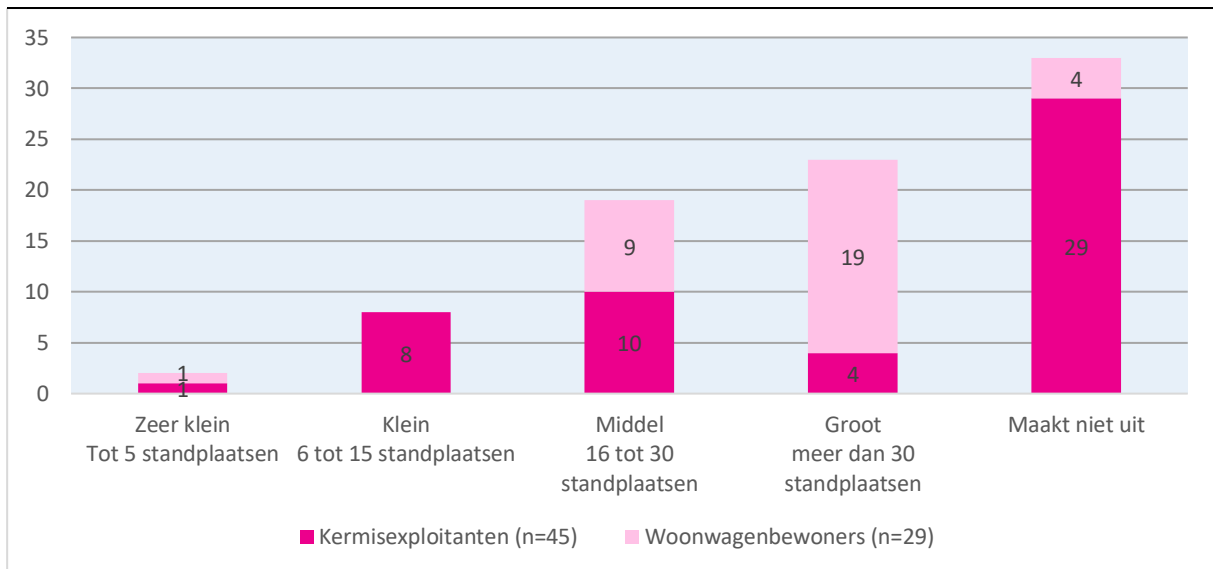
**Figuur 7. Voorkeuren van meerderjarige (klein)kinderen wat betreft de ligging van standplaatslocaties (n=75)**



Bron: Labyrinth Onderzoek & Advies, 2019

Vervolgens is gevraagd of de meerderjarige (klein)kinderen een voorkeur hebben wat betreft de grootte van de locatie. Deze vraag is door 74 personen beantwoord. Hoewel er werd gevraagd om één antwoord zijn er soms meerdere voorkeuren ingevuld. In totaal zijn er 85 antwoorden gegeven. De resultaten staan weergegeven in figuur 8. Hier valt op dat degenen die woonachtig zijn bij woonwagenbewoners, vooral de voorkeur geven aan een grote locatie (n=19) en, in iets mindere mate, middelgrote locaties (n=9). Voor meerderjarige (klein)kinderen die bij kermisexploitanten, wonen geldt dat het merendeel (29 van 45) geen voorkeur heeft. Degenen die dat wel hebben geven het vaakst de voorkeur aan een middelgroot (n=10) of kleine locatie (n=8).

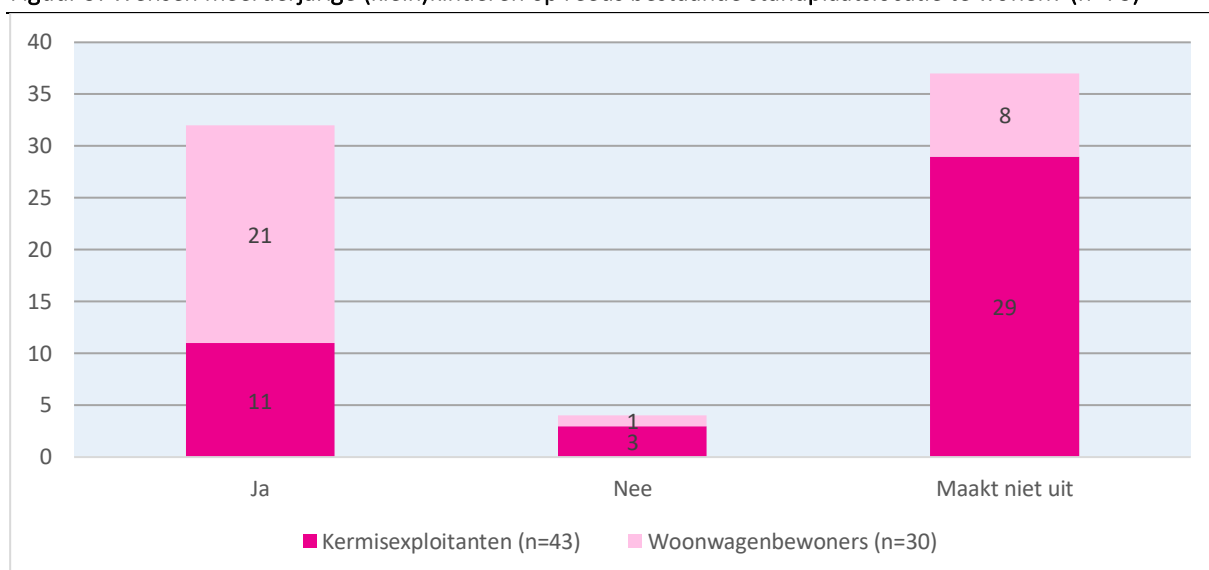
**Figuur 8. Voorkeuren van meerderjarige (klein)kinderen wat betreft de grootte van het kamp (n=74)**



Bron: Labyrinth Onderzoek & Advies, 2019

Ook is bevraagd of zij de voorkeur hebben om op of bij een reeds bestaande staandplaatslocatie in Apeldoorn te wonen. Bij 73 meerderjarige (klein)kinderen is deze vraag beantwoord. Figuur 9 biedt een overzicht van de resultaten. Wederom geven veel van de meerderjarige (klein)kinderen die bij kermisexploitanten wonen (n=29) aan dat dit niet uitmaakt. Van de woonwagenbewoners stelt de meerderheid (n=21) dat zij het liefst op of bij een bestaande locatie woont. Bij een doorvraag naar de gewenste locatie heeft nagenoeg iedereen die een antwoord heeft geformuleerd, De Haere (n=19) ingevuld. Elf personen woonachtig bij kermisexploitanten geven ook aan bij een reeds bestaande locatie te willen wonen. Hier noemt nagenoeg iedereen die antwoord heeft gegeven, de Zwaansprengweg (n=9).

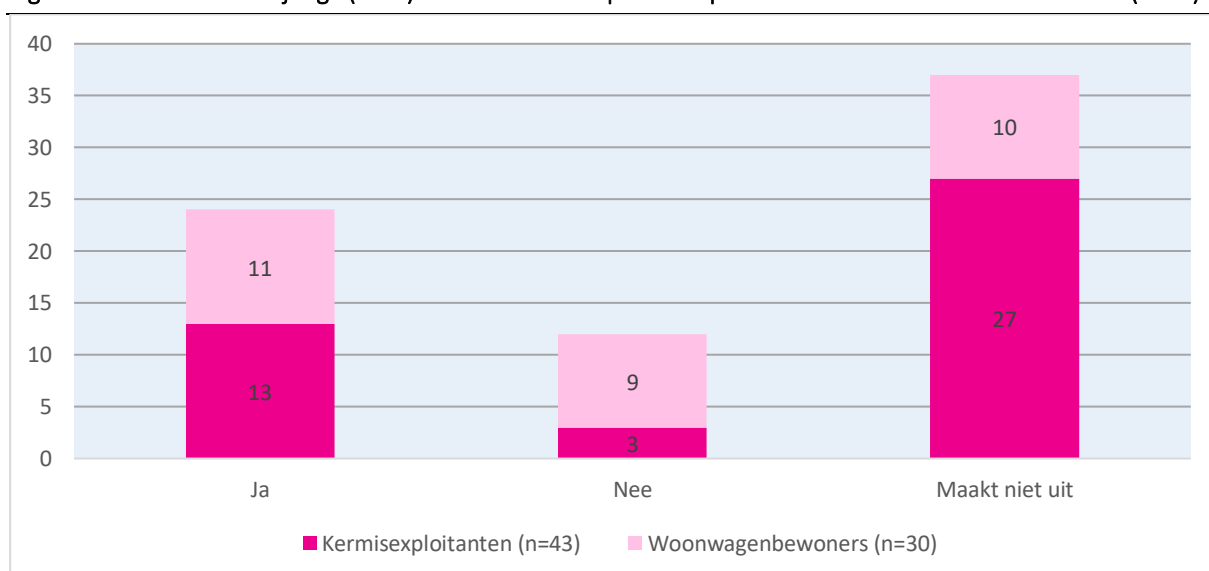
Figuur 9. Wensen meerderjarige (klein)kinderen op reeds bestaande standplaatslocatie te wonen? (n=73)



Bron: Labyrinth Onderzoek & Advies, 2019

De volgende vraag was of meerderjarige (klein)kinderen er eventueel voor open staan om op een nieuw te bouwen locatie te wonen, een vraag die voor 73 meerderjarige (klein)kinderen is beantwoord (zie figuur 10). Er zijn relatief weinig (klein)kinderen die hier niet voor open staan (n=12). Voor iets meer dan de helft (n=37) van de (klein)kinderen maakt het niet uit. Circa een derde (n=24) zou wel op een nieuw te bouwen locatie willen wonen. De vervolgvraag of mensen ideeën hebben voor nieuwe locaties levert weinig concrete suggesties op. Drie van de vijf personen waarbij locaties zijn genoemd geven aan dat het vooral belangrijk is dat het in Apeldoorn is. Eén is net iets concreter en noemt Apeldoorn-Zuid. De laatste persoon stelt een nieuwe locatie bij De Haere voor.

Figuur 10. Staan meerderjarige (klein)kinderen ervoor open om op nieuw te bouwen locaties te wonen? (n=73)



Bron: Labyrinth Onderzoek & Advies, 2019

## 5.5.2. Overige inwonenden 18+

### 5.5.2.1. Achtergrondkenmerken en woonsituatie

Ten opzichte van de dertien andere meerderjarige inwonenden die nu of in de toekomst een standplaats zoeken, zijn dezelfde vragen gesteld als aan de meerderjarige (klein)kinderen. Deze groep bestaat uit vier inwonende schoonkinderen en negen andere familieleden en personen. Hiervan wonen er vier bij een kermisexploitant en twee bij een spijtoptant (waarvan één kermisexploitant). Vier inwonenden vallen in de

leeftijdscategorie 18 tot 25 jaar, één in de leeftijdscategorie 25 tot 30 jaar en twaalf in de leeftijdscategorie van 30 tot 40 jaar (zie tabel 16).

**Tabel 16. Andere meerderjarige inwonenden uitgesplitst op leeftijd (n=23)**

Leeftijdscategorie	Aantal (n)	Percentage
18 tot 25 jaar	4	31%
Vanaf 25 tot 30 jaar	1	8%
30 jaar en ouder	8	62%

Bron: Labyrinth Onderzoek & Advies, 2019

Van de dertien andere meerderjarige inwonenden staan er tien officieel ingeschreven op het adres van de hoofdbewoner (zie tabel 17). De anderen staan niet ingeschreven op hetzelfde adres. Zoals staat weergegeven in tabel 18 wonen zij veelal in een woon- of salonwagen van de hoofdbewoner (n=7). Er zijn daarnaast drie inwonenden die een andersoortige woonvoorziening te hebben. Bij drie inwonenden is er niet aangegeven wat hun huidige woonvorm is.

**Tabel 17. Aantal andere meerderjarige inwonenden dat wel/niet ingeschreven staat op het adres van de hoofdbewoner (n=13)**

Ingeschreven	Aantal (n)	Percentage
Ingeschreven	10	77%
Niet ingeschreven	3	23%

Bron: Labyrinth Onderzoek & Advies, 2019

**Tabel 18. Huidige woonvormen van meerderjarige inwonenden (n=10)**

Woonvorm	Aantal (n)	Percentage
De woon/salonwagen van de hoofdbewoner	7	70%
Anders	3	30%

Bron: Labyrinth Onderzoek & Advies, 2019

Bij negen van de overige meerderjarige inwonenden is de vraag rondom het aantal zoekjaar ingevuld. Op basis hiervan is wederom per leeftijdscategorie een gemiddeld aantal zoekjaren berekend, waarbij weer alleen 'zoekjaren' zijn meegeteld vanaf het achttiende levensjaar (zie tabel 19). In dit geval is er één categorie extra weergegeven van 40 jaar en ouder om vertekening in de resultaten te minimaliseren. Bij de leeftijdscategorie 18 tot 25 jaar is het gemiddelde aantal zoekjaren twee jaar (n=3). Binnen de categorie van 25 tot 30 jaar was er één persoon die één jaar zoekende is. Bij de categorie van 30 jaar en ouder waren er twee personen met een gemiddelde van 15 jaar. Drie personen van 40 jaar en ouder zijn gemiddeld drie jaar op zoek.

**Tabel 19. Gemiddelden per leeftijdscategorie van het aantal jaar dat andere meerderjarige inwonenden op zoek zijn naar een standplaats (n=9)**

Leeftijdscategorie	Aantal (n)	Gemiddeld aantal zoekjaar
18 tot 25 jaar	3	2 jaar
Vanaf 25 tot 30 jaar	1	1 jaar
Vanaf 30 jaar en ouder	2	15 jaar
40 en ouder	3	3 jaar

Bron: Labyrinth Onderzoek & Advies, 2019

Tot slot is gevraagd of de betreffende personen ook ingeschreven staan bij Woonkeus Stedendriehoek. In tabel 15 is te zien dat er zeven personen staan ingeschreven en twee niet. In drie gevallen is er 'weet ik niet' ingevuld. Eén persoon heeft bij deze vraag aangegeven dat hij ergens anders ingeschreven staat. Deze vraag is bij deze groep tweemaal niet beantwoord.

Tabel 20. Aantal meerderjarige inwonenden dat wel / niet ingeschreven staat bij Woonkeus Stedendriehoek (n=13)

Ingeschreven	Aantal (n)
Ingeschreven	7
Niet ingeschreven	2
Weet ik niet	3
Deze persoon staat ergens anders ingeschreven	1

Bron: Labyrinth Onderzoek & Advies, 2019

### 5.5.2.2. Woonbehoeften en -wensen

De meeste andere inwonenden wensen op zeer korte termijn een standplaats. Zoals te zien is in tabel 21 wensen 10 van de 12 personen die de vraag hebben ingevuld, binnen een jaar een standplaats. De anderen wensen een standplaats op een (iets) langere termijn.

Tabel 21. Termijn waarbinnen meerderjarige inwonenden een standplaats wensen (n=12)

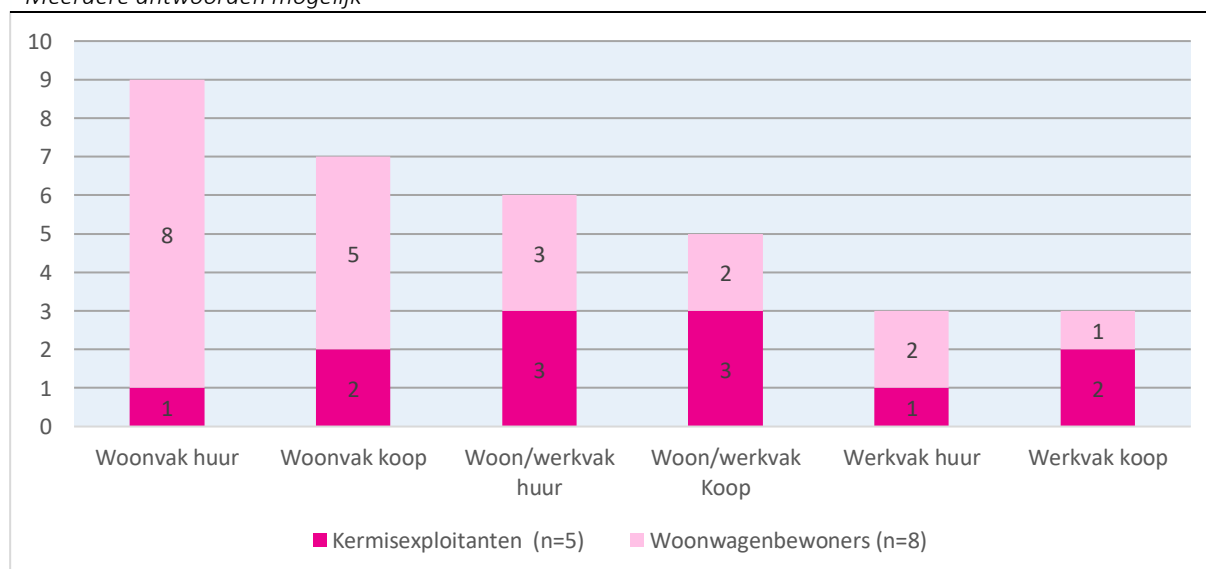
Termijn	Aantal (n)	Percentage
1 jaar	10	83%
2 jaar	0	-
3 jaar	1	8%
Meer dan 3 jaar	1	8%

Bron: Labyrinth Onderzoek & Advies, 2019

De voorkeuren waar het gaat om het soort standplaats lopen uiteen (zie figuur 11). De vraag hieromtrent is door 13 personen beantwoord. In lijn met de resultaten bij meerderjarige (klein)kinderen, wensen de meeste personen die bij kermisexploitanten wonen een woon- / werkvak (koop n=3 en/of huur n=3). Degenen die bij woonwagenbewoners wonen zijn meer geïnteresseerd in een woonvak (koop n=5 en/of huur n=8). Bij degenen die koopplekken wensen in algemene zin is gevraagd of men denkt hiervoor de financiële middelen te hebben. Deze vraag werd vier keer positief beantwoord (door één persoon die bij een kermisexploitant woont, en drie die bij woonwagenbewoners wonen).

Figuur 11. Soorten standplaatsen die door andere meerderjarige inwonenden worden gewenst (n=13)

Meerdere antwoorden mogelijk

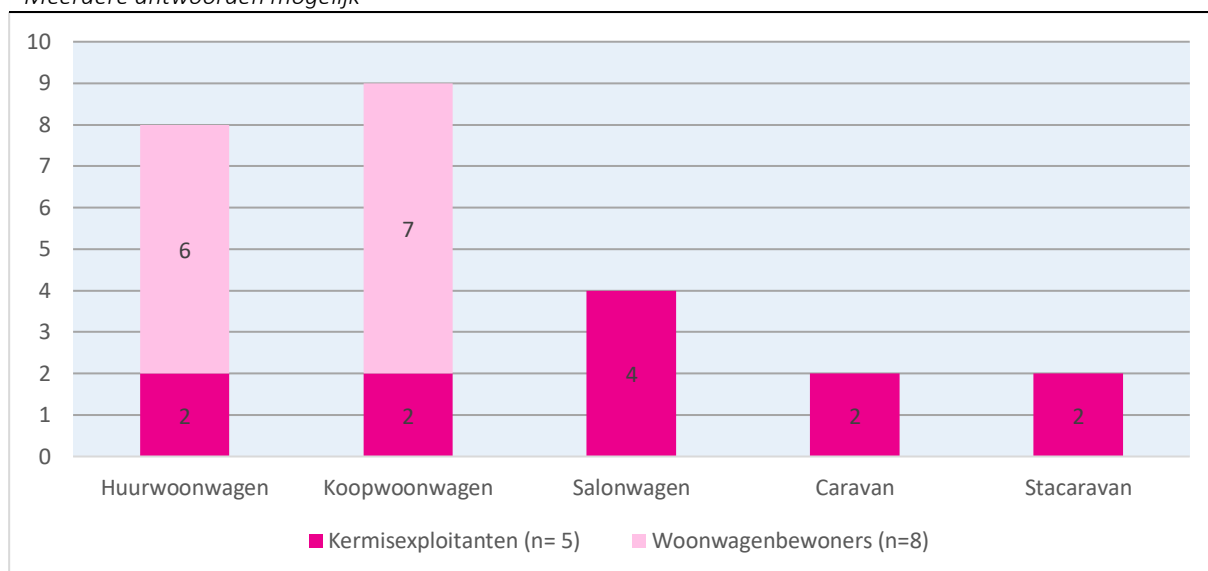


Bron: Labyrinth Onderzoek & Advies, 2019



De voorkeuren rondom woonvormen en mogelijkheden voor werk bij de standplaats zijn ook uitgevraagd (meerdere antwoorden mogelijk). Ook deze vragen zijn door 13 personen beantwoord. In figuur 12 staan de resultaten weergegeven. Degenen die bij kermisexploitanten wonen (n=5) hebben gezamenlijk alle voorgelegde woonvormen geselecteerd, maar het vaakst is een salonwagen (n=4) geantwoord. Degenen die bij andere woonwagenbewoners wonen (n=8) wensen eigen (n=7) of huur woonwagens (n=6).

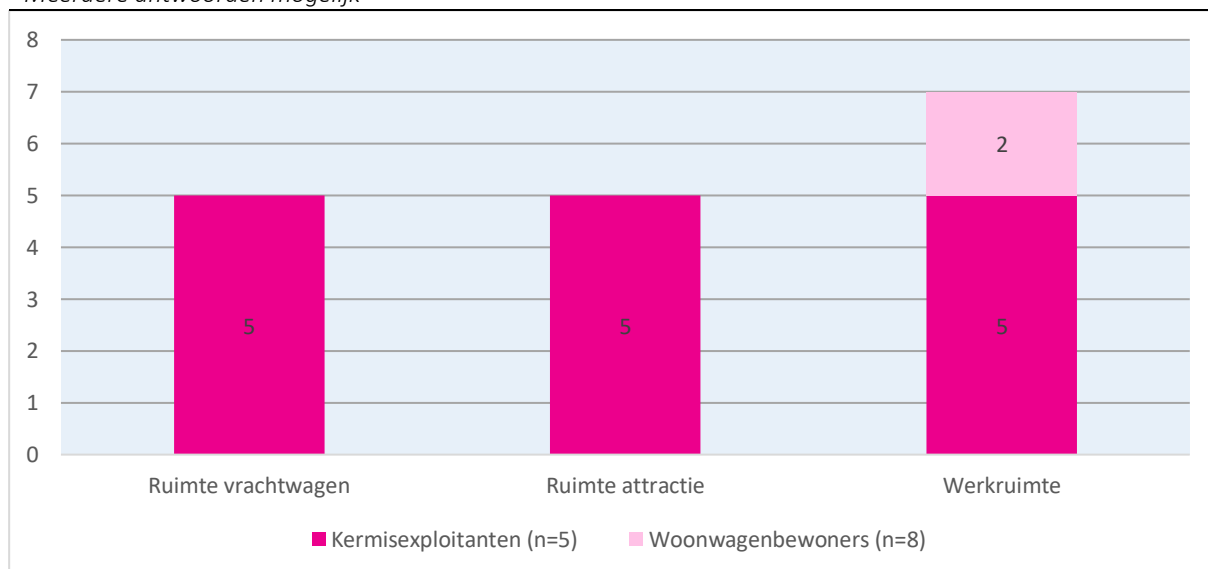
**Figuur 12. Woonvormen die door andere meerderjarige inwonenden worden gewenst (n=13)**  
Meerdere antwoorden mogelijk



Bron: Labyrinth Onderzoek & Advies, 2019

Zoals weergegeven in figuur 13 wensen 7 van de 13 personen ook een werkruimte. Dit zijn ook bij deze groep meestal personen die bij kermisexploitanten wonen (n=5). Zij zijn ook de enigen die bij hun standplaats ruimte voor een vrachtwagen (n=5) en attractie (n=5) wensen.

**Figuur 13. Werkmogelijkheden die door andere meerderjarige inwonenden worden gewenst (n=13)**  
Meerdere antwoorden mogelijk



Bron: Labyrinth Onderzoek & Advies, 2019

Sommigen wensen ook toegang tot krachtstroom en/of een berging (met sanitair). Bij 10 van 13 personen is aangegeven dat toegang tot krachtstroom gewenst is (zie tabel 22). De vraag rondom de berging is door 11 personen ingevuld. In acht gevallen is er aangegeven dat een berging gewenst is (zie tabel 23). Meestal is de wens een berging met sanitair. Vooral woonwagenbewoners wensen een dergelijke berging.

Tabel 22. Aantal andere meerderjarige inwonenden dat wel / geen krachtstroom wenst (n=13)

Krachtstroom	Kermisexploitanten (n= 5)	Woonwagenbewoners (n=8)
Ja	4	6
Nee	1	2

Bron: Labyrinth Onderzoek & Advies, 2019

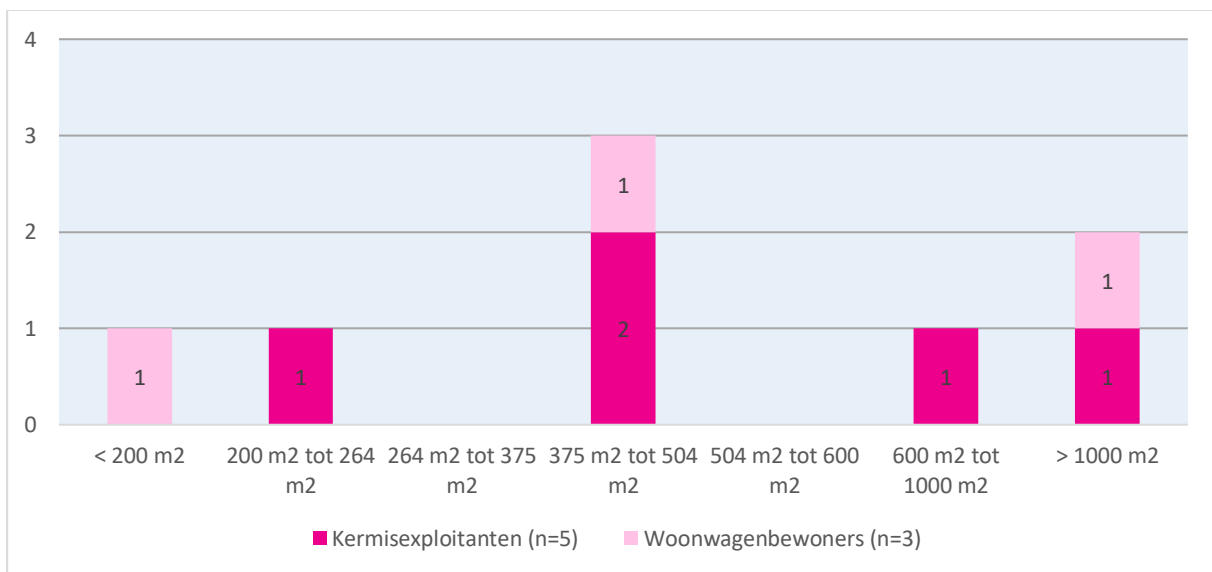
Tabel 23. Aantal andere meerderjarige inwonenden dat wel / geen berging (met sanitair) wenst (n=11)

Wens berging	Kermisexploitanten (n= 5)	Woonwagenbewoners (n= 6)
Ja, een berging met sanitair	1	6
Ja, een berging zonder sanitair	1	0
Nee	3	0

Bron: Labyrinth Onderzoek & Advies, 2019

Ten slot is gevraagd naar de gewenste grootte voor de standplaats. Mogelijk door het lage aantal respondenten die deze vraag heeft beantwoord komt er geen duidelijk beeld naar voren. De verdeling van de antwoorden op deze vraag staan weergegeven in figuur 14.

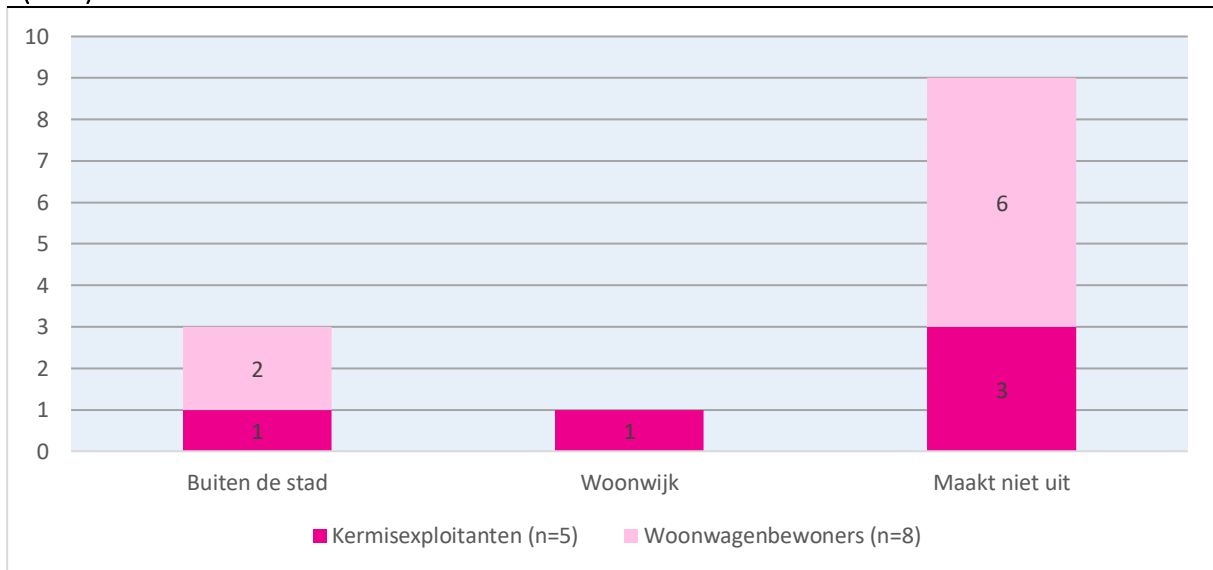
Figuur 14. Voorkeuren van andere meerderjarige inwonenden wat betreft de grootte van de standplaats (n= 8)



### 5.5.2.3. Wensen met betrekking tot de leefomgeving

Tot slot is gevraagd naar wensen met betrekking tot de leefomgeving. Allereerst is gevraagd of andere inwonenden liever op een standplaatslocatie in een woonwijk of buiten de stad wonen. Deze vraag is 13 keer beantwoord. Zoals figuur 15 weergeeft maakt het voor de meerderheid (n=9) niet uit of de standplaatslocatie in een woonwijk of buiten de stad ligt. Drie personen wonen liever buiten de stad wonen en één persoon woont liever in een woonwijk.

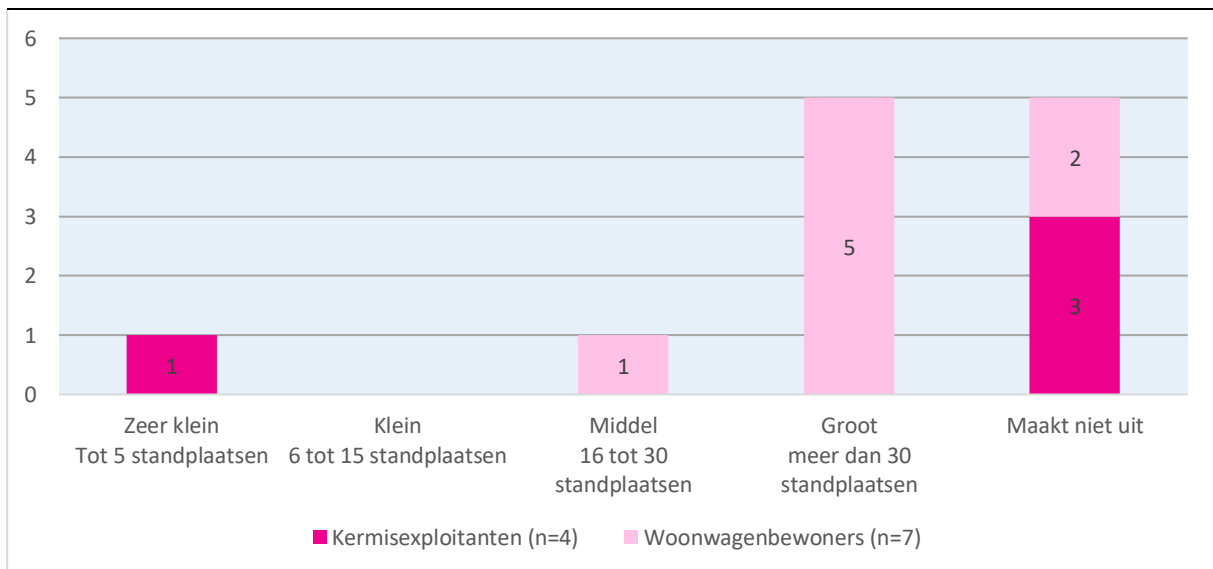
**Figuur 15. Voorkeuren van andere meerderjarige inwonenden wat betreft de ligging van standplaatslocaties (n=13)**



Bron: Labyrinth Onderzoek & Advies, 2019

De vraag over voorkeuren met betrekking tot de grootte van standplaatslocaties is voor elf personen beantwoord. Bij één persoon is meer dan één antwoord gegeven. De resultaten staan weergegeven in figuur 16. Voor vijf personen maakt het niet uit wat de grootte van de locatie is, waarvan drie personen bij kermisexploitanten wonen. Het merendeel van de personen die woonachtig zijn op het adres van woonwagenbewoners, geven de voorkeur aan een grote locatie.

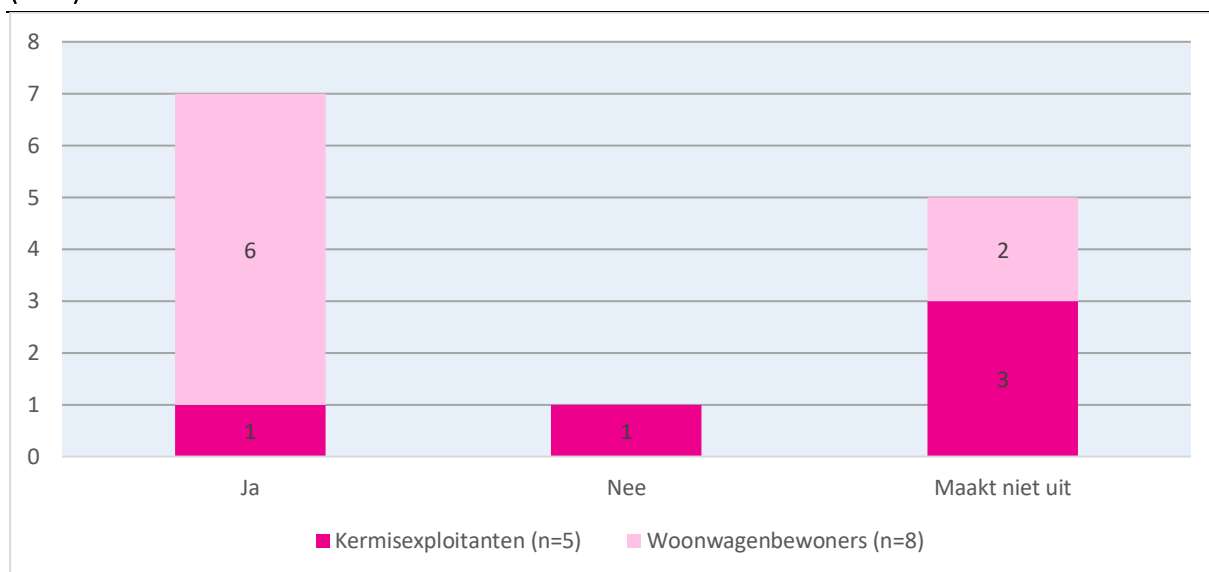
**Figuur 16. Voorkeuren andere meerderjarige inwonenden wat betref de grootte van het kamp (n=11)**



Bron: Labyrinth Onderzoek & Advies, 2019

Daarna is gevraagd naar de voorkeur om op of bij een reeds bestaande standplaatslocatie te wonen (zie figuur 17). Bij de vijf inwonenden bij kermisexploitanten is er drie keer "maakt niet uit" aangegeven. Eén persoon uit deze groep heeft wel een voorkeur. Deze persoon noemt de Zwaansprengweg als locatie. Van de acht personen die bij woonwagenbewoners wonen geven er zes aan dat zij de voorkeur hebben op of bij een reeds bestaande locatie te wonen, zij noemen daarbij overigens bijna allemaal De Haere (n=5). De andere twee maakt het niet uit.

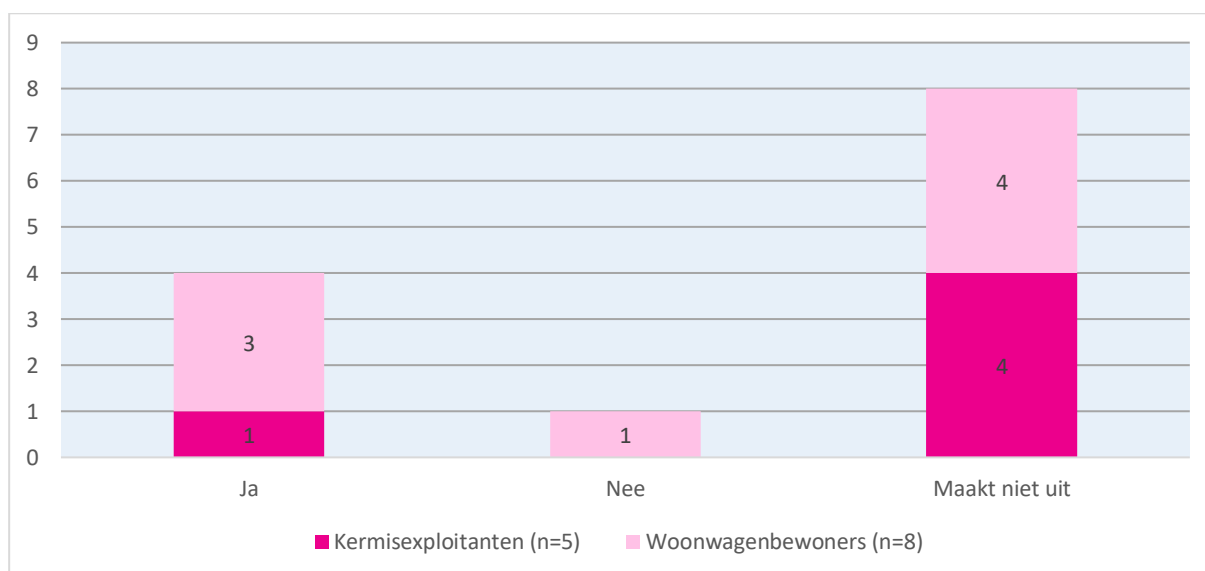
**Figuur 17. Wensen andere meerderjarige inwonenden op een reeds bestaande standplaatslocatie te wonen? (n=13)**



Bron: Labyrinth Onderzoek & Advies, 2019

Tot slot is bevestigd of zij ervoor open staan om op een nieuw te bouwen locatie te wonen, een vraag die eveneens door dertien meerderjarige inwonenden is beantwoord (zie figuur 18). Van de acht personen die bij woonwagenbewoners wonen wensen drie dit wel en één niet. De anderen maakt het niet. Eén kermisexploitanten geeft aan hier ook voor open te staan. De vier anderen maakt het niet uit. Er is ook gevraagd naar suggesties voor nieuwe standplaatslocaties, deze vraag is maar weinig beantwoord. Twee keer is gesuggereerd om een nieuwe locatie in te richten in de buurt van standplaatslocatie De Haere. Eén keer is voorgesteld een locatie in te richten ergens in Apeldoorn-Zuid.

**Figuur 18. Staan andere meerderjarige inwonenden ervoor open om op een nieuwe standplaatslocatie te wonen? (n=22)**



Bron: Labyrinth Onderzoek & Advies, 2019

### 5.5.3. (Klein)kinderen 18-

#### 5.5.3.1. Achtergrondkenmerken en woonbehoeften en -wensen

Uit de resultaten blijkt dat er ook 34 minderjarige inwonenden zijn die op termijn een standplaats wensen. In alle gevallen ging het om (klein)kinderen van hoofdbewoners. Bijna al deze minderjarigen zijn tussen de 12 en 18 jaar oud (n=32; zie tabel 24). De verdeling van de leeftijden binnen deze groep is gespreid; tien minderjarige (klein)kinderen zijn 16 of 17 jaar oud en zes zijn 12 of 13 jaar oud. Van het totaal aantal minderjarige personen wonen er 14 op een adres van een kermisexploitant en zes op een adres van een spijtoptant. Van de hoofdbewoners die spijtoptant zijn is er één werkzaam als kermisexploitant, vijf zijn woonwagenbewoner.

Tabel 24. Minderjarige (klein)kinderen uitgesplitst op leeftijd (n=34)

Leeftijdscategorie	Aantal (N)	Percentage
Jonger dan 12 jaar	2	6%
12 tot 18 jaar	32	94%

Bron: Labyrinth Onderzoek & Advies, 2019

Ook aan minderjarigen is gevraagd op welke termijn zij een standplaats wensen. Er zijn maar twee personen die binnen drie jaar een standplaats wensen (één respondent binnen twee jaar en één respondent binnen drie jaar; zie tabel 25). De meesten wensen na drie jaar een standplaats (n=31). Wanneer we die groep nader in beschouwing nemen (zie het grijs gearceerd deel van tabel 25), valt te zien dat de meesten binnen vier tot vijf jaar een standplaats wensen (n=16). De overige (n=15) wensen een standplaats op langere termijn. Bij één persoon is er geen antwoord gegeven op deze vraag.

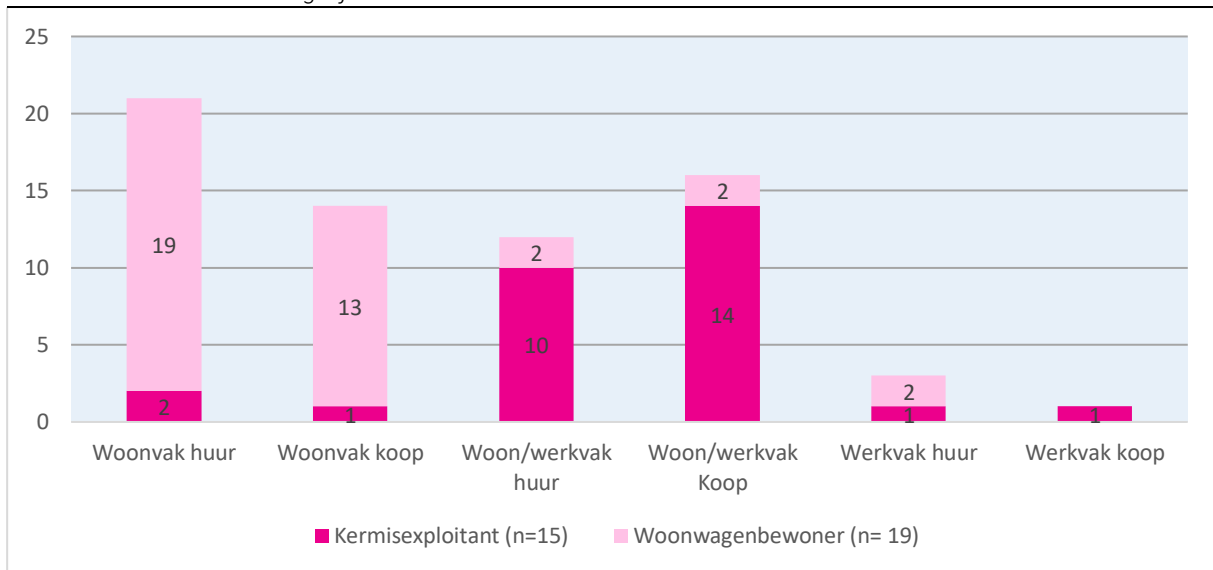
Tabel 25. Termijn waarop minderjarige (klein)kinderen een eigen standplaats wenst (n= 33)

Termijn	Aantal (n)	Percentage
1 jaar	0	0%
2 jaar	1	3%
3 jaar	1	3%
meer dan 3 jaar	31	91%
4 tot 5 jaar	16	48%
meer dan 5 jaar	15	42%

Bron: Labyrinth Onderzoek & Advies, 2019

Wederom is bevraagd naar welk soort standplaats en woonvorm de voorkeur uitgaat (meerkeuze) (zie figuur 19). Het vaakst wensen de minderjarige inwonenden een woonvak huur (n=21). Daarna volgen een woon- / werkvak koop (n=16) en een woonvak koop (n=14). In lijn met voorgaande observaties, valt op dat minderjarigen kermisexploitanten vooral behoefte hebben aan een woon- / werkvak terwijl anderen woonwagenbewoners vooral behoefte hebben aan een woonvak.

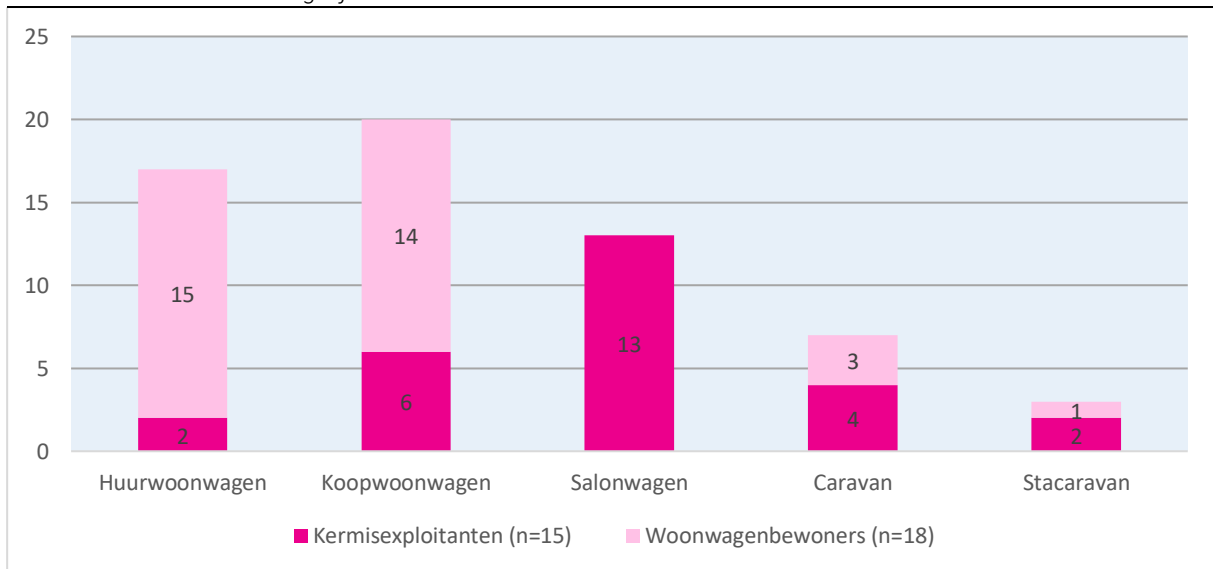
**Figuur 19. Soorten standplaatsen die door minderjarige (klein)kinderen worden gewenst (n=34)**  
Meerdere antwoorden mogelijk



Bron: Labyrinth Onderzoek & Advies, 2019

Qua woonvorm is een eigen (koop) woonwagene het meest gewenst (n=20), daarna volgt de huurwoonwagene (n=17; zie figuur 20). Deze zijn overigens vooral bij minderejarige die bij woonwagenebewoners inwonen in trek (n=15 en n=14). De salonwagene wordt daarentegene enkel gewenst door minderejarige die bij kermisexploitanten inwonen (n=13). De caravan (n=7) en stacaravan (n=3) worden slechts door een aantal minderejarige genoemd als gewenste woonvorm. Eén respondent heeft overigens geen antwoord op deze vraag gegeven.

**Figuur 20. Soorten woonvormen die door minderjarige (klein)kinderen worden gewenst (n=33)**  
Meerdere antwoorden mogelijk

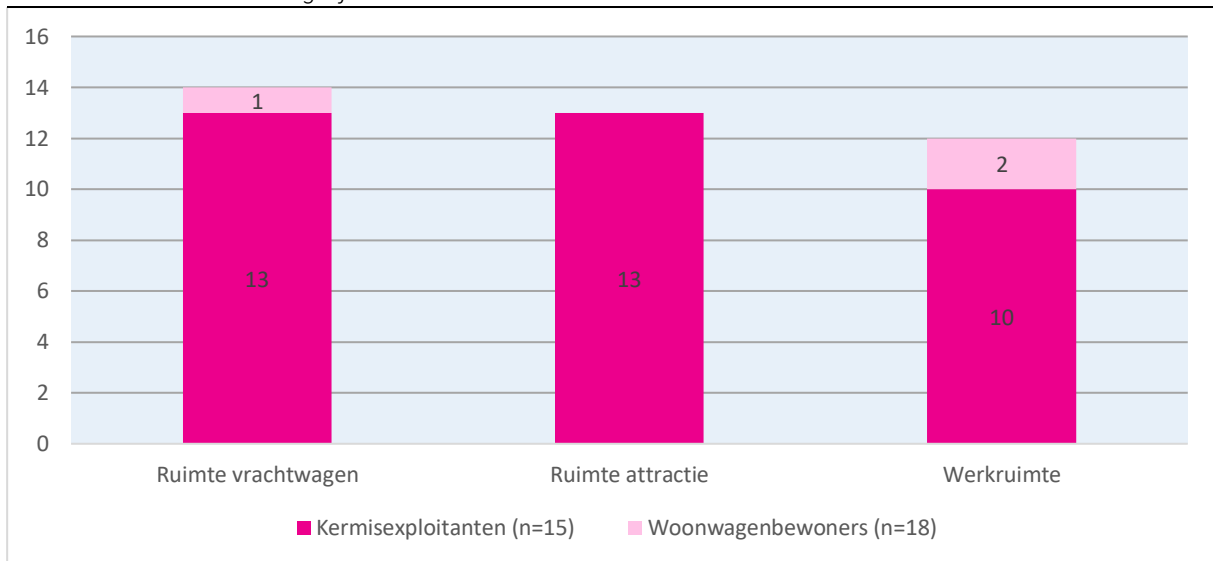


Bron: Labyrinth Onderzoek & Advies, 2019

Zoals in figuur 21 staat weergegeve wense twaalf minderejarige ook een werkruimte bij de standplaats. Iets meer minderejarige wense ruimte voor een vrachtwagene (n=14) en/of een attractie (n=13). Wederom zijn het vooral personen die bij kermisexploitanten wone die dergelijke voorzieningen wense.

Het merendeel wense daarnaast toegang tot krachtstroom (n=26; zie tabel 26). Ook hebben veel minderejarige (klein)kinderen aangegeve dat zij graag een berging hebben (n=23; zie tabel 27), bij voorkeur met sanitair (n=19). De wense rondom een berging wordt wederom vooral gedeeld door degenen die woonachtig zijn bij woonwagenebewoners.

**Figuur 21. Werkmogelijkheden die door minderjarige (klein)kinderen worden gewenst (n=3)**  
*Meerdere antwoorden mogelijk*



Bron: Labyrinth Onderzoek & Advies, 2019

**Tabel 26. Aantal minderjarige (klein)kinderen dat krachtstroom wenst (n=32)**

	Kermisexploitanten (n=15)	Woonwagenbewoners (n=17)
Ja	15	11
Nee	0	6

Bron: Labyrinth Onderzoek & Advies, 2019

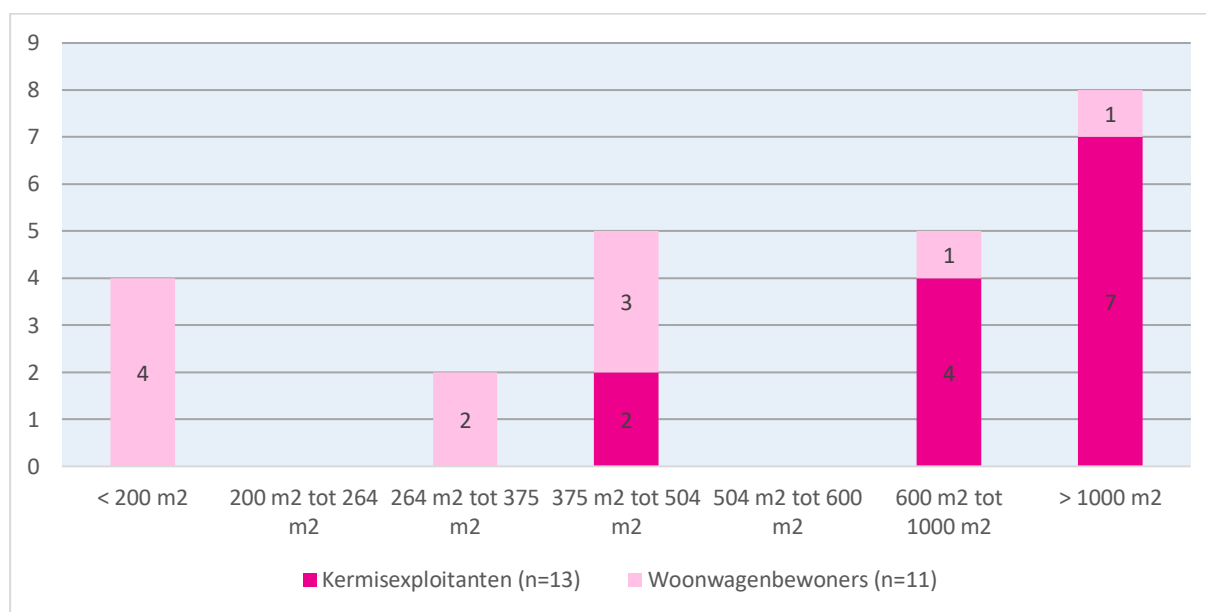
**Tabel 27. Aantal andere minderjarige (klein)kinderen dat een berging met / zonder sanitair wenst (n=32)**

	Kermisexploitante (n=14)	Woonwagenbewoners (n=18)
Een berging met sanitair	3	16
Een berging zonder sanitair	2	2
Geen berging gewenst	9	0

Bron: Labyrinth Onderzoek & Advies, 2019

Tot slot toont figuur 22 de verdeling van de antwoorden op de vraag naar de voorkeur wat betreft grootte van de standplaats onder minderjarige inwonenden die een standplaats zoeken binnen de gemeente Apeldoorn. Voor 11 (85%) van de inwonende (klein)kinderen met een achtergrond als kermisexploitant is aangegeven dat zij een standplaats wensen van minimaal 600 vierkante meter. De andere twee minderjarige inwonende hebben de voorkeur voor een standplaats tussen de 375 en 504 vierkante meter wensen. Voorts wordt duidelijk dat slechts twee (18%) minderjarigen met een achtergrond als woonwagenbewoner is aangegeven dat zij een standplaats groter dan 600 vierkante meter wensen. De meeste (n= 9, 82%) geven aan dat zij een standplaats van maximaal 504 vierkante meter wensen.

**Figuur 22. De Voorkeuren van minderjarige (klein)kinderen wat betreft de grootte van de standplaats (n= 24)**

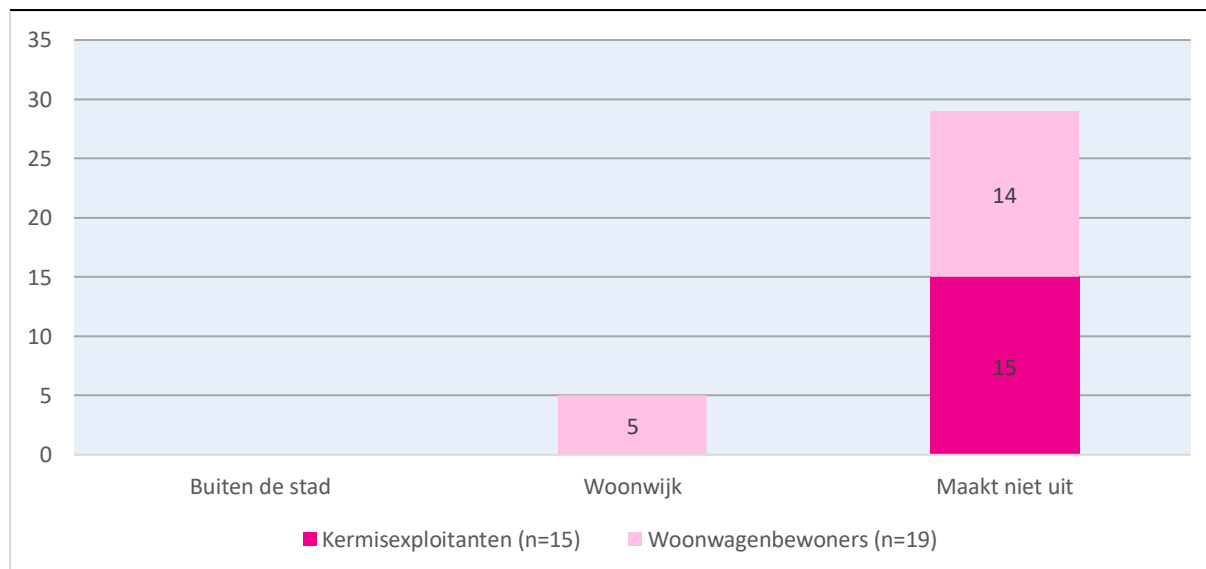


Bron: Labyrinth Onderzoek & Advies, 2019

### 5.5.3.2. Wensen met betrekking tot de leefomgeving

Vervolgens is er nog gevraagd naar wensen met betrekking tot de leefomgeving. Voor de meeste minderjarigen (n=29) maakt het niet uit of de standplaatslocatie in een woonwijk of buiten de stad ligt (zie figuur 23). Een vijftal minderjarigen geeft de voorkeur aan een locatie in een woonwijk. Zij wonen allemaal bij woonwageneigenaren.

**Figuur 23. Voorkeuren van minderjarige (klein)kinderen wat betreft de ligging van de locatie (n=34)**

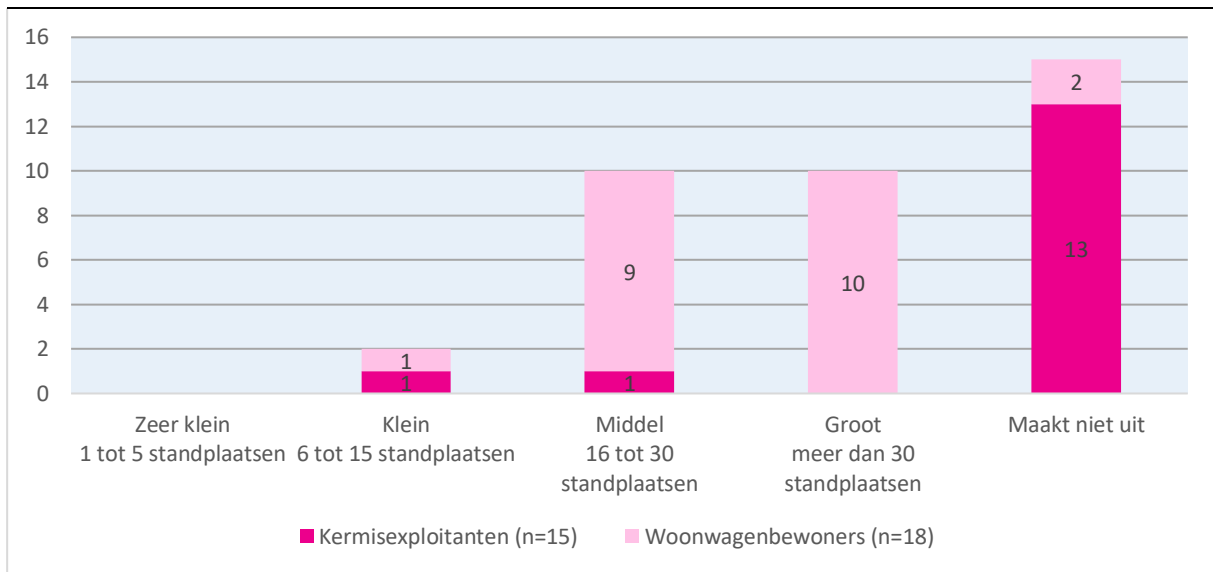


Bron: Labyrinth Onderzoek & Advies, 2019

De vraag naar voorkeuren wat betreft de grootte van standplaatslocaties is voor 33 minderjarige (klein)kinderen ingevuld. Een aantal keer zijn er meerdere voorkeuren aangegeven. De resultaten staan weergegeven in figuur 24. Ook binnen deze groep geven degenen die bij woonwageneigenaren wonen het vaakst aan grote locaties te wensen (n=10). Middelgrote locaties worden bijna even vaak door hen genoemd (n=9). Degenen die bij kermisexploitanten wonen geven overwegend aan geen voorkeur te hebben. Zeer kleine locaties worden door niemand gewenst.



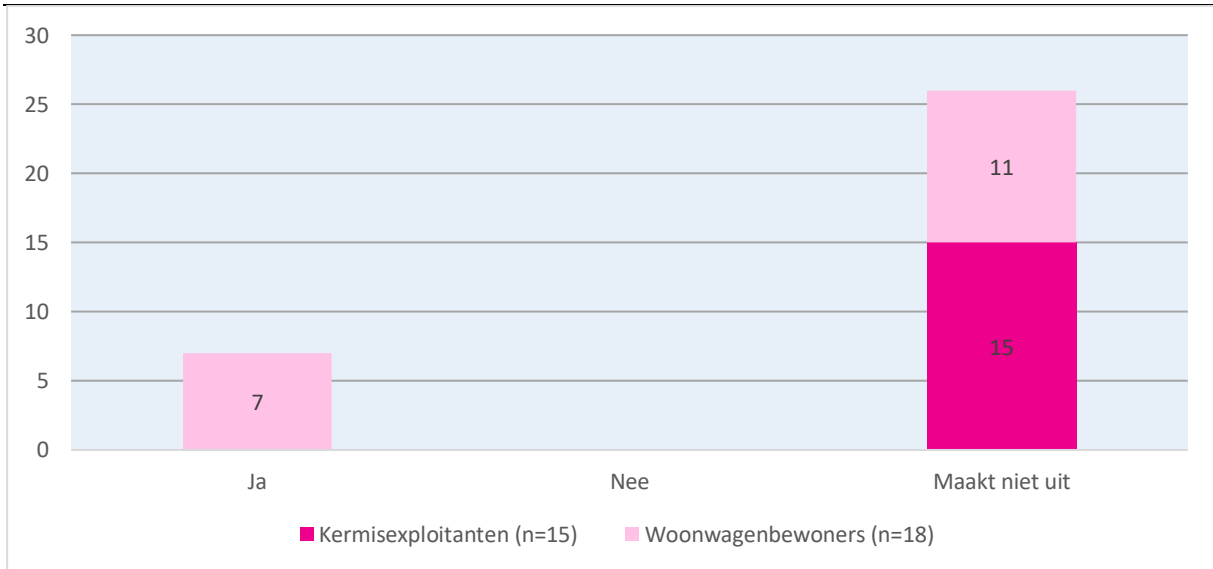
**Figuur 24. Voorkeuren van minderjarigen wat betreft de grote van de locatie (n=33)**



Bron: Labyrinth Onderzoek & Advies, 2019

De vraag rondom het wonen op reeds bestaande locaties is voor 33 minderjarige (klein)kinderen beantwoord (zie figuur 25). Bij het merendeel hiervan is “maakt niet uit” gevuld (n=26). Het gaat om alle 15 personen die bij kermisexploitanten wonen en 11 personen die bij woonwageneigenaren wonen. Er zijn daarnaast zeven personen die woonachtig zijn bij woonwageneigenaren die er de voorkeur aan geven om op een reeds bestaande standplaatslocatie te wonen. De Haere heeft hun voorkeur.

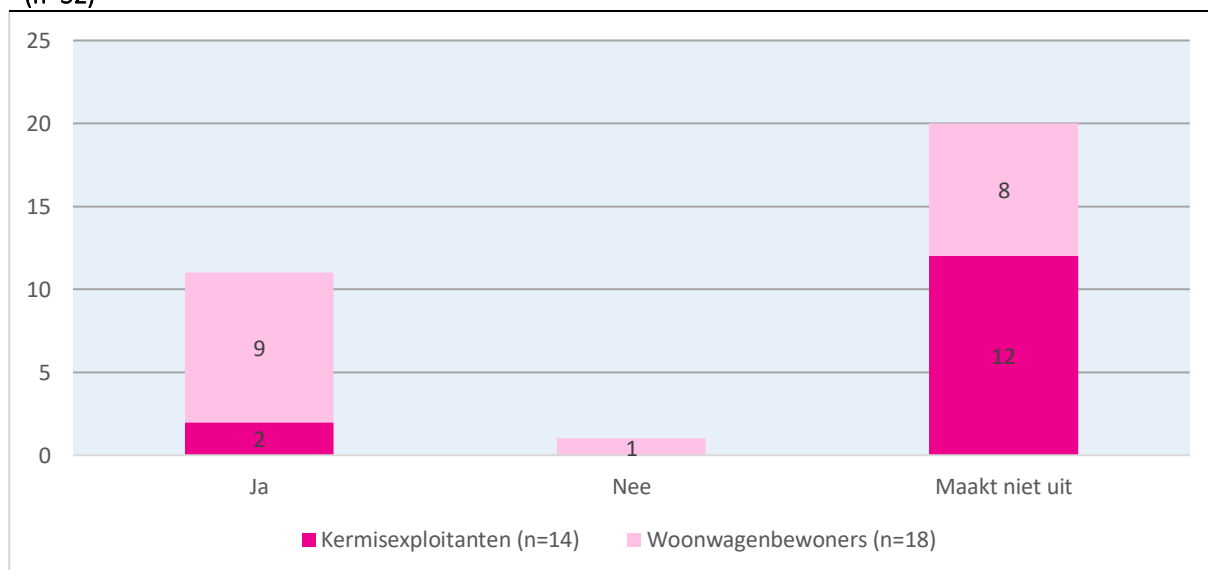
**Figuur 25. Wensen minderjarige (klein)kinderen op een reeds bestaande standplaatslocatie te wonen? (n=33)**



Bron: Labyrinth Onderzoek & Advies, 2019

Tot slot is bevestigd of zij ervoor open staan om op een nieuw te bouwen locatie te wonen, een vraag die voor 32 minderjarige (klein)kinderen is beantwoord (zie figuur 26). Voor 20 van hen maakt het niet uit of de locatie nieuw is of niet. Het betreft bijna alle personen die bij kermisexploitanten wonen (12 van de 14) en net iets minder dan de helft van de personen die bij woonwageneigenaren wonen (8 van de 17). De rest wil bijna allemaal wel op een nieuw te bouwen locatie wonen. Slechts één persoon wenst dit niet. Wederom zijn er weinig (concrete) antwoorden op de vraag waar een nieuwe locatie gebouwd zou kunnen worden. Drie personen laten blijken dat het vooral van belang is dat het Apeldoorn is. Eén keer is de suggestie voor Apeldoorn-Noord gedaan. Iets concreter is de suggestie Zuidbroek die tweemaal is gedaan.

**Figuur 26. Staan minderjarige (klein)kinderen er voor open om op een nieuwe standplaatslocatie te wonen? (n=32)**



Bron: Labyrinth Onderzoek & Advies, 2019

## 5.6. Woonbehoeften en -wensen van hoofdbewoners

In de navolgende subparagrafen zetten wij samenvattend nog enkele woonbehoeften en -wensen van hoofdbewoners en hun partners uiteen. Rondom dit onderwerp zijn er minder vragen gesteld dan bij inwonenden. Allereerst worden de resultaten van antwoorden van hoofdbewoners die spijtoptant zijn, besproken. Vervolgens gaan we in op de kermisexploitanten en woonwagenbewoners. Tot slot, behandelen we enkele wensen van de vier partners die behoefte hebben aan standplaatsen.

### 5.6.1. Spijtoptanten

Aan alle spijtoptanten is allereerst de vraag voorgelegd of zij behoefte hebben aan een standplaats. Zoals eerder gesteld hebben 24 van de 27 spijtoptanten aangegeven dat zij een standplaats wensen. Deze groep bestond hoofdzakelijk uit woonwagenbewoners (n=22). De leeftijd van deze groep varieert tussen de 24 en 79 jaar. Tabel 28 geeft een overzicht van de verdeling van de leeftijden van de spijtoptanten die een standplaats zoeken.

**Tabel 28. Leeftijdopbouw van spijtoptanten die een standplaats wensen (n=24)**

	Aantal (n)
Jonger dan 25 jaar	1
25 tot 30 jaar	5
30 tot 45 jaar	8
45 tot 64 jaar	8
65 jaar of ouder	2

Bron: Labyrinth Onderzoek & Advies, 2019

Verder hebben 22 spijtoptanten geantwoord op de vraag of zij een standplaats zouden willen kopen. Dertienmaal is ja geantwoord op deze vraag, waarbij er zes spijtoptanten hebben aangegeven dat ze hiervoor de benodigde financiële middelen te hebben (zie tabel 29). De andere zeven zeggen dat zij hiervoor niet de financiën hebben.

**Tabel 29. Wenst de bewoner een koopstandplaats? (n=22)**

	Aantal (n)
Ja, en heb hiervoor de financiële middelen	6
Ja, maar ik heb <u>niet</u> de financiële mogelijkheid.	7
Nee	9

Bron: Labyrinth Onderzoek & Advies, 2019

Van de standplaatszoekenden spijtoptanten hebben 23 ook aangegeven wat voor woonvormen zij wensen. Men kon hierbij meerdere voorkeuren aangegeven. Er is tien keer een koopwagen en achttien keer een huurwagen aangegeven (zie tabel 30).

**Tabel 30. Woonvormen die door spijtoptanten worden gewenst (n=23)**

Woonvorm	Aantal (n)
Huurwagen	10
Koopwagen	18

Bron: Labyrinth Onderzoek & Advies, 2019

Spijtoptanten die een standplaats zoeken zijn ook bevraagd op welke andere voorzieningen zij zouden willen hebben bij hun standplaats. Er is in dit geval gevraagd naar de wens voor een werkruimte, berging en toegang tot krachtstroom. Een werkruimte wordt door 9 van in totaal 20 respondenten gewenst. Er zijn 23 personen die de vraag rondom krachtstroom hebben beantwoord. Elf wensen hier toegang toe (zie tabel 31). Daarnaast wordt door alle 22 respondenten die hierop zijn bevraagd een berging gewenst. Meestal wensen zij een berging met sanitair (n=19). Een extra vraag die aan spijtoptanten is gesteld is of zij op hun beoogde standplaats ruimte wensen in te zetten voor mantelzorg aan hulpbehoevende familie. Van de 22 respondenten geven er 12 aan dat zij dat willen.

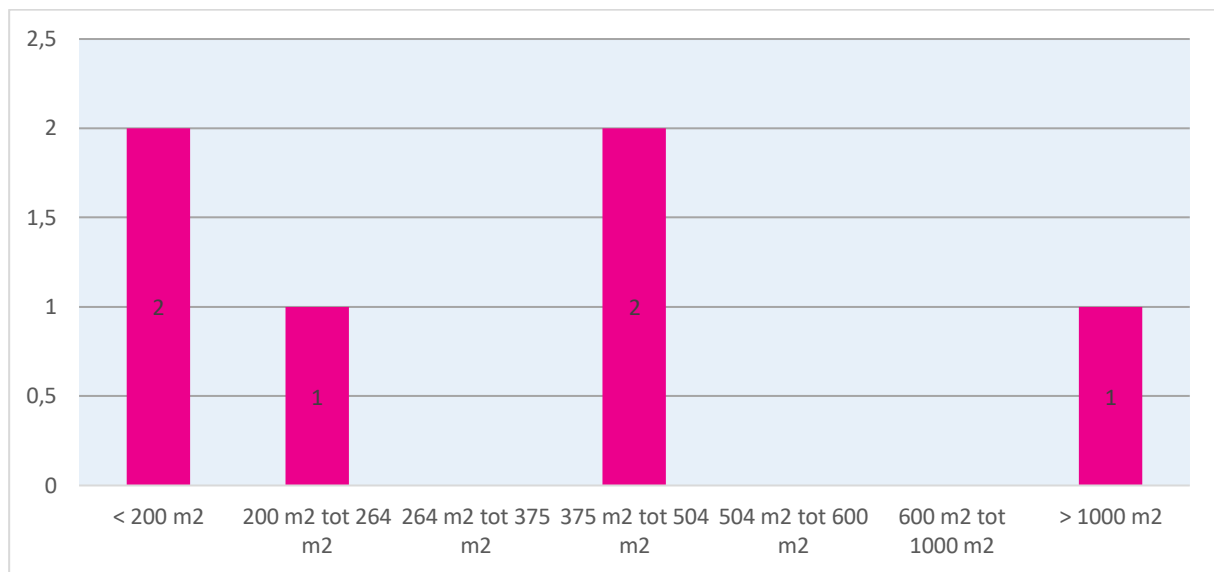
**Tabel 31. Andere voorzieningen die wel/niet gewenst worden door spijtoptanten**

	Wel behoefte	Geen behoefte
Een werkruimte (n=20)	9	11
Toegang tot krachtstroom (n=23)	11	12
Een berging met / zonder sanitair (n=22)	22 (19 met sanitair)	0
Inzet van ruimte voor mantelzorg (n=22)	12	10

Bron: Labyrinth Onderzoek & Advies, 2019

Aan spijtoptanten die een standplaats zoeken binnen Apeldoorn is tevens gevraagd naar de gewenste grootte van deze standplaats (zie figuur 27). Zeven spijtoptanten hebben deze vraag beantwoord en de meeste spijtoptanten (n= 6, 86%) gaven aan een standplaats tot 504 vierkante meter te wensen. Daarnaast gaf één spijtoptant aan een standplaats groter dan 1000 vierkante meter te wensen.

**Figuur 27. Voorkeuren van spijtoptanten wat betreft de grootte van de standplaats (n= 7)**



Bron: Labyrinth Onderzoek & Advies, 2019

Vervolgens is aan alle spijtoptanten de open vraag gesteld of zij suggesties hebben voor nieuwe plek voor woonwagens. Hierop hebben 17 spijtoptanten gereageerd. In plaats van een nieuwe locatie, noemen de meeste mensen locatie De Haere (n=8). Ook de wijken Orden, Osseveld en Zuidbroek worden een keer genoemd. Verder worden Apeldoorn-Zuid (n=4) en Apeldoorn-Noord (n=1) genoemd. Drie bewoners geven aan dat het hen niet uitmaakt zolang het maar in Apeldoorn is.

Op verzoek van de projectgroep zijn er afsluitend aan spijtoptanten nog enkele extra vragen rondom verzekeringen voorgelegd. Er is gevraagd of men op dit moment een brandverzekering dan wel een inboedelverzekering heeft en, zo nee, waarom niet (zie tabel 32). Van de 23 respondenten geven er 14 aan een brandverzekering te hebben. Negen respondenten hebben geen brandverzekering afgesloten. Minder mensen hebben geen inboedelverzekering, dit zijn 5 van de 22 respondenten. Bij zowel bij de brand als inboedelverzekering hebben er drie mensen aangegeven dat zij dit niet kunnen betalen. Ook geven er enkelen aan dat zij er niet aan hebben gedacht, namelijk vier bij de brandverzekering en één bij de inboedelverzekering. Tot slot stelt een persoon bij de brandverzekering dat het niet wordt toegestaan door verzekeraars.

**Tabel 32. Hebben spijtoptanten een inboedel- en brandverzekering?**

	Ja	Nee
Wel / geen brandverzekering (n=23)	14	9
Wel / geen inboedelverzekering (n=22)	17	5

Bron: Labyrinth Onderzoek & Advies, 2019

### 5.6.2. Woonwagengewoners en kermisexploitanten

Aan woonwagengewoners en kermisexploitanten die een standplaats hebben (n=118), zijn ook diverse vragen voorgelegd omtrent eigen woonbehoeften en -wensen. De resultaten worden hier gezamenlijk behandeld. Allereerst is aan deze hoofdbewoners gevraagd of ze een andere standplaats in Apeldoorn wensen. Deze vraag is beantwoord door 90 van de 118 hoofdbewoners (zie tabel 33). Een minderheid geeft aan behoefte te hebben aan een andere standplaats (n=16). Het betreft acht kermisexploitanten en acht andere woonwagengewoners. Vervolgens is gevraagd of zij zouden willen verhuizen naar een ander standplaats, als inwonende kinderen gebruik kunnen maken van hun huidige standplaats. Van de hoofdbewoners die stellen dat zij geen andere standplaats wensen, geven er zeventien aan dat zij wel willen verhuizen naar een andere standplaats als dat betekent dat

inwonende kinderen gebruik kunnen maken van hun huidige plek. Veertien hoofdbewoners die sowieso een andere standplaats willen hebben dit ook aangegeven. Interessant is ook dat een klein aantal (n=7) hoofdbewoners aangeeft dat zij wel zouden willen ruilen met een andere standplaatshouder. Dit zijn eveneens hoofdbewoners die aangeven dat zij geen andere standplaats wensen.

**Tabel 33. Bereidheid hoofdbewoners om standplaats te verlaten om plaats te maken voor kinderen en om te ruilen van standplaats.**

	Ja	Nee
Wel/niet bereid naar een andere standplaats te gaan op plaats te maken voor kinderen (n=75)	31 (inclusief 14 die een andere standplaats wensen)	44
Wil wel/niet ruilen van standplaats (n=83)	7	76

Bron: Labyrinth Onderzoek & Advies, 2019

Er is aan alle hoofdbewoners gevraagd of zij hun huidige dan wel gewenste standplaats willen kopen. In totaal is deze vraag 62 keer beantwoord, waarbij er 46 keer is aangegeven dat hoofdbewoners hun huidige standplaats willen kopen (zie tabel 34). Hiervan geven er tien aan de benodigde financiële middelen te hebben. Van de personen die op zoek zijn naar een andere standplaats geven er ook enkele personen aan dat zij een standplaats zouden willen kopen. Twee hiervan stellen hiervoor ook de financiële middelen te hebben.

**Tabel 34. Wenst de hoofdbewoner een standplaats te kopen? (n=62)**

	Aantal (n)
Ja, en heb hiervoor de financiële middelen	10
Ja, maar ik heb <b>niet</b> de financiële mogelijkheid	36
Nee	16

Bron: Labyrinth Onderzoek & Advies, 2019

Daarnaast is aan alle hoofdbewoners gevraagd of zij behoefte hebben aan een andere woonvorm en, zo ja, wat voor woonvorm (zie tabel 35). Er zijn 87 respondenten die hier antwoord op hebben gegeven. In de meeste gevallen geven zij aan geen andere woonvorm te wensen (n=75). Enkele hoofdbewoners hebben hier wel behoefte aan. Zij geven vooral aan een andere huurwagen dan wel koopwagen te wensen. Er zijn daarnaast twee personen die aangeven dat zij een reguliere woning wensen. Hierbij gaat het eenmaal om een koop- en eenmaal om een huurwoning. Twee personen hebben in tekst referentie gemaakt naar zaken die betrekking hebben op woonvormen. Eén persoon heeft aangegeven dat hij een ruimere woonruimte wenst. De ander heeft aangegeven dat hij een woonwagen wenst. Zij zijn in de tabel opgenomen onder anders.

**Tabel 35. Gewenste woonvormen door hoofdbewoners (n= 87)**

meerdere antwoorden mogelijk

Andere woonvorm	
Koopwagen	7
Huurwagen	6
Koopwoning	1
Huurwoning	1
Anders	2
Nee	75

Bron: Labyrinth Onderzoek & Advies, 2019

Aan de hoofdbewoners is daarnaast gevraagd welke voorzieningen zij bij hun standplaats wensen (zie tabel 36). Allereerst is geïnventariseerd of hoofdbewoners wensen dat hun standplaats een werkruimte heeft. In totaal geven 41 van 88 respondenten aan dit wenselijk te vinden (waaronder 22 kermisexploitanten). Daarnaast vinden

50 van 87 de respondenten toegang tot krachtstroom van belang en wensen 51 van 83 respondenten een berging (het liefst met sanitair; n=49). Het zijn vooral woonwagenbewoners (n=40) die een berging wensen. Tot slot is aan de hoofdbewoners gevraagd of ze op de standplaats ruimte willen inzetten voor mantelzorg aan hulpbehoevende familie. Deze vraag is door 53 van 88 respondenten met 'ja' beantwoord.

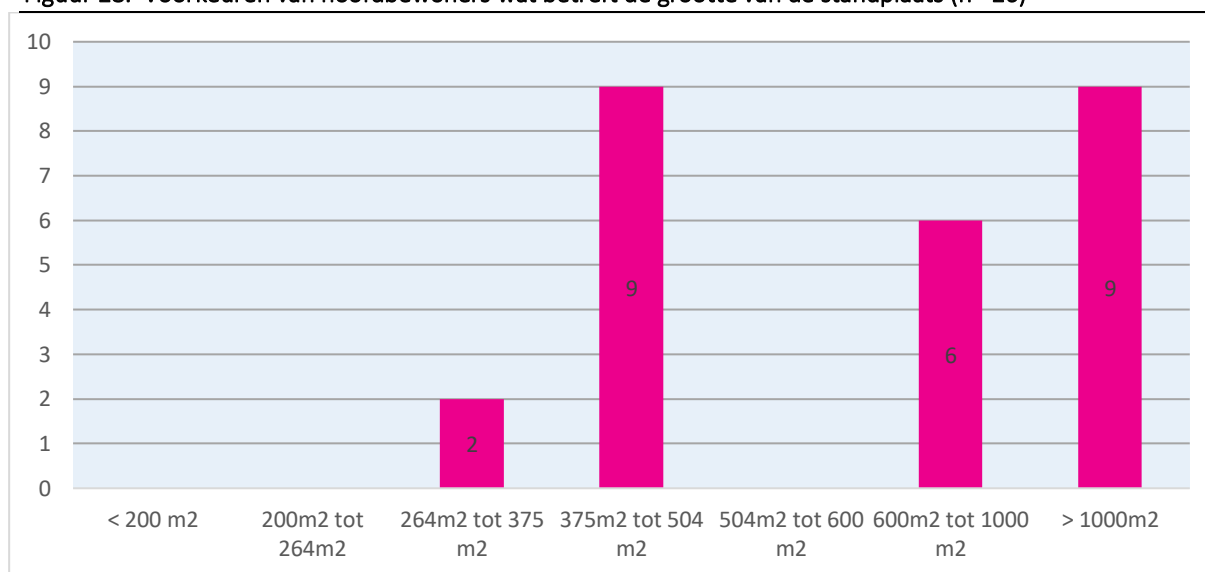
**Tabel 36. Andere voorzieningen die wel/niet gewenst worden door hoofdbewoners**

	Wel behoefte	Geen behoefte
Een werkruimte (n=88)	41	47
Toegang tot krachtstroom (n=87)	50	37
Een berging met / zonder sanitair (n=83)	52 (50 met sanitair)	32
Inzet van ruimte voor mantelzorg (n=88)	53	35

Bron: Labyrinth Onderzoek & Advies, 2019

Aan hoofdbewoners is ook gevraagd naar hun voorkeuren wat betreft de grootte van de standplaats. In figuur 28 staan de verdeling van de antwoorden van de 26 hoofdbewoners die deze vraag hebben beantwoord. De meest genoemde oppervlakten liggen tussen de 375 tot 504 vierkante meter (n= 9) of zijn groter dan 1000 vierkante meter (n= 9). Daarnaast gaven zes hoofdbewoners aan een standplaats tussen de 600 en 1000 vierkante meter te wensen. Twee hoofdbewoners wensen een standplaats tussen de 264 en 375 vierkante meter.

**Figuur 28. Voorkeuren van hoofdbewoners wat betreft de grootte van de standplaats (n= 26)**



Bron: Labyrinth Onderzoek & Advies, 2019

De volgende vraag die is voorgelegd is of hoofdbewoners suggesties hebben voor nieuwe standplaatslocaties. Op deze open vraag zijn meerdere, soms uitgebreide, antwoorden gegeven. Hier kan enkel kort worden ingegaan op de verschillende suggesties. De locatie die verreweg het vaakst wordt genoemd is de reeds bestaande locatie de Haere. Degenen die deze locatie noemen zijn overigens allemaal woonwagenbewoner (n=30). Zij stellen voor de locatie uit te breiden of dicht bij deze locatie te bouwen. Verder worden ook de wijken Zuidbroek (n=4) en Malkenschoten (n=3) drie keer genoemd. Eén van de personen die Malkenschoten noemde, suggereert bij het zwembad nabij de condorweg een locatie in te richten. Andere wijken zijn eenmalig naar voren gebracht. Dit zijn onder meer Osseveld, Woudhuis, Bedrijvenpark Ecofactorij. Verder refereert men vaak in algemene zin aan Apeldoorn-Noord (n=7) of Zuid (n=3), waarbij enkele malen specifieke locaties zijn toegevoegd zoals de Zwaansprengweg (bij de forelkwekerij) of stadhoudersmolen. Ook heeft iemand voorgesteld ergens tussen Apeldoorn en Beekbergen een locatie in te richten. Tot slot geven, meerdere respondenten aan dat het niet uitmaakt waar er (in Apeldoorn) standplaatslocaties komen, zolang ze er maar komen.

Naast locaties zijn er door diverse hoofdbewoners overigens ook nog condities genoemd waaraan een standplaatslocatie zou moeten voldoen. In dit geval gaat het vooral om kermisexploitanten. Zij vinden het onder meer van belang dat een locatie goed bereikbaar en toegankelijk is voor werkverkeer (zwaar en lang transport). Ook stelt een kermisexploitant dat het wenselijk is dat doelgroep wordt betrokken bij de selectie en inrichting van eventuele nieuwe terreinen.

Afsluitend zijn bij de hoofdbewoners nog de vragen omtrent verzekeringen voorgelegd. De resultaten staan in tabel 37. Allereerst is gevraagd of zij een brandverzekering hebben. Van de 99 bevroegde hoofdbewoners hebben 54 personen dit niet. Er worden meerdere redenen genoemd waardoor dit komt. Het is opvallend dat maar liefst 41 hoofdbewoners aangeven dat verzekeraars het niet toestaan dat zij dergelijke verzekeringen afsluiten. Daarnaast is er door enkele personen aangegeven dat zij dit niet kunnen betalen (n=4) of dat zij er niet aan hebben gedacht (n=4). Ook weet één persoon niet hoe een dergelijke verzekering moet worden afgesloten. Een krappe meerderheid (n=50) heeft wel een inboedelverzekering. Degenen die dit niet hebben geven wederom aan dat dit vooral komt omdat de verzekeringsmaatschappij het niet toestaat (n=31), de andere redenen die boven genoemd zijn, worden ook weer een aantal keer opgevoerd.

**Tabel 37. Hebben spijtoptanten een inboedel- en brandverzekering?**

	Ja	Nee
Wel / geen brandverzekering (n=99)	45	54
Wel / geen inboedelverzekering (n=97)	50	47

Bron: *Labyrinth Onderzoek & Advies, 2019*

### 5.6.3. Partners van hoofdbewoners

Afsluitend schetsen we nog kort enkele van de woonbehoeften van de vier partners die in plaats van hoofdbewoners zijn meegenomen in het onderzoek. Zij zijn meegenomen omdat zij en niet de hoofdbewoner de desbetreffende vragen hebben ingevuld. Het gaat hier om twee partners van kermisexploitanten en twee partners van woonwagenbewoners. De eerste twee geven aan op zoek te zijn te zijn naar koopvakken om te wonen en te werken. Zij geven aan genoeg middelen te hebben om dit te kunnen betalen. De twee partners van woonwagenbewoners zijn ook op zoek naar woon- en werkvakken alleen dan in huurvorm. Qua woonvormen geeft één van de partners van kermisexploitanten de voorkeur aan een woonwagen, de ander noemt de salonwagen en caravan. Beiden wensen ook ruimte voor een vrachtwagen en attractie. Eén van hen wenst ook een werkruimte. De partners van woonwagenbewoners geven qua woonvorm de voorkeur aan de huur- en koopwoonwagen.

### 5.6.4. Opmerkingen van hoofdbewoners

Als laatste is aan alle hoofdbewoners gevraagd of zij nog aanvullende opmerkingen hadden naar aanleiding van de vragenlijst. 48 personen hebben een inhoudelijke opmerking gemaakt. Deze opmerkingen zijn op basis van het onderwerp geclassificeerd en vervolgens gekwantificeerd. In totaal gaat het om 62 (delen) van opmerkingen. De verdeling in categorieën en voorbeelden daarvan staan weergegeven in tabel 38. Tweemaal is geen voorbeeld gegeven om de anonimiteit van respondenten te kunnen waarborgen. Om dezelfde reden zijn in enkele gevallen vrij algemeen geformuleerde voorbeelden gebruikt of delen van zinnen veralgemeniseerd dan wel weggelaten.

De meeste hoofdbewoners die een aanvullende opmerking hebben gemaakt (n=21, 44%) geven een nadere beschrijving van hun eigen woonsituatie of die van medebewoners en specificeren wat zij daaraan graag anders zouden zien. Twee (4%) hiervan geven expliciet aan dat zij met spoed zoeken naar (vaste) standplaatsen. Eén doet daarbij, gezien haar zorgelijke woonsituatie, een noodoproep (“SOS graag hulp”). Verder geven negen hoofdbewoners in meer algemene zin aan dat er te weinig standplaatsen zijn en/of dat zij wensen dat er meer standplaatsen komen. Deze behoefte wordt niet altijd expliciet benoemd, maar klinkt in meer opmerkingen door. Eveneens negen hoofdbewoners geven aan dat zij de huidige huur van standplaatsen te hoog vinden.

Hoofdbewoners ervaren ook andere barrières of problemen. Dit betreft onder andere de toewijzing van standplaatsen (n=4), het afsluiten van verzekeringen (n=3), en ruimte en mogelijkheden voor mantelzorg (n=3). Tot slot uiten drie hoofdbewoners kritiek op de kwaliteit en het onderhoud van de leefomgeving.

Tabel 38. Opmerkingen van hoofdbewoners naar aanleiding van de vragenlijst (n=61)

Categorie	Aantal (n)	Percentage t.o.v. het aantal hoofdbewoners met aanvullende opmerkingen	Voorbeeld
Omschrijvingen specificaties huidige / gewenste woonsituatie hoofd- en medebewoners	21	44%	"We zien onze kinderen in de toekomst graag bij elkaar op een woonwagenlocatie in Apeldoorn e.o."  "Door standplaatsen tekort zitten wij noodgedwongen in een woonhuis...".
Te weinig standplaatsen / wens meer standplaatsen	9	19%	"Hoop dat er nu eens wat gedaan wordt en we een standplaats krijgen voor het niet meer hoeft".  "Ik vind het heel belangrijk dat er nieuwe vakken gebouwd worden met het oog op mijn kleinkinderen".
Huur standplaats te hoog	9	19%	"Ik heb een opmerking over de te hoge huur van mijn standplaats. Ik betaal +-300 euro voor alleen een standplaats zonder woning!!".  "Ik vind de huur te hoog van de standplaats: +-300,-".
Kritiek rondom toewijzing standplaatsen	4	8%	"Dat woonwagenbewoners eerlijk behandeld worden en iedereen zijn/haar vak kan kopen en niet alleen bepaalde mensen"  "...Maakt geen kans ondanks dat ze al [jaren] ingeschreven staat".
Barrières en/of problemen met afsluiten verzekering	3	6%	"als u iemand weet waar ik verzekerd kan worden?"  "In het verleden heel veel moeite gekost om verzekeringen rond te krijgen."
Ervaren barrières en/of problemen rondom mantelzorgmogelijkheden	3	6%	"Ik wil graag [familie] op een staanplaats ... krijgen i.v.m. mantelzorg...".



Ervaren barrières en/of problemen bij kopen standplaats	3	6%	"[K]unnen nergens terecht voor een financiering [om] ons vak te kopen ... We kunnen wel een huis kopen maar geen vak ... [W]Vroeger deed men ook aan huurkoop waarom kan dat nu niet meer?"
Kritiek op kwaliteit en onderhoud leefomgeving / standplaatslocatie	3	6%	"Weinig tot geen onderhoud openbare ruimte".  "Ook mag de gemeente wel meer doen aan de openbare ruimte. Er ligt veel afval op de openbare parkeerplaatsen. Ook bouwafval van de renovatie van de Haere".
Met spoed standplaats gezocht	2	4%	"Graag met spoed een vaste standplaats!!! SOS graag hulp!! ... Graag wens ik met spoed een vak zodat ik verder kan met mijn leven."
Ervaren barrières en/of problemen bij huren van wagen	1	2%	<i>Geen voorbeeld om de anonimiteit van de respondent te waarborgen.</i>
Ervaren barrières en/of problemen bij aanvragen medehuuderschap	1	2%	<i>Geen voorbeeld om de anonimiteit van de respondent te waarborgen.</i>
Ruimtegebrek	1	2%	"Vanwege ruimtegebrek is het lastig om de bedrijfsvoering te voeren met een wagen voor de werkruimte."
Anders	2	4%	

Bron: Labyrinth Onderzoek & Advies, 2019

# 6

## Conclusie en aanbevelingen

### 6.1. Introductie

Bij de start van het onderzoek is uitgegaan van vijf hoofdvragen zoals uiteengezet in paragraaf 1.3. Aan de hand van deze onderzoeksvragen worden hieronder de belangrijkste conclusies van dit rapport gepresenteerd. Vervolgens zullen wij ingaan op enkele beperkingen van het onderzoek. We sluiten af met enkele aanbevelingen die door Sabina Achterbergh van de Vereniging van Roma, Sinti en woonwagenbewoners zijn opgesteld.

### 6.2. Wat is de behoefte aan standplaatsen in de gemeente Apeldoorn?

Middels het onderzoek is geïnventariseerd wat de standplaatsbehoefte in Apeldoorn is. Het onderzoek richtte zich daarbij in de eerste plaats op de behoeften van meerderjarigen die inwonen op adressen van woonwagenbewoners, kermisexploitanten en spijtoptanten en zelf geen standplaats hebben. Er is echter ook gekeken naar de behoeften van hoofdbewoners en andere inwonenden. In tabel 39 staat een overzicht van de personen dat nu of op (korte) termijn op zoek is naar een standplaats, uitgesplitst naar kermisexploitant en woonwagenbewoner. Tabel 40 geeft een overzicht van de standplaatszoekenden uitgesplitst naar wel of geen spijtoptant.

Tabel 39. Standplaatsbehoefte uitgesplitst naar achtergrond (n=169)

Groep	Woonwagenbewoners	Kermisexploitanten	Totaal
Minderjarige kinderen	19	15	34
Meerderjarige kinderen	30	47	77
Meerderjarige overige inwonenden	8	5	13
Hoofdbewoners/ partners hoofdbewoners	32	12	44
Onbekend	1	-	1
<b>Totaal</b>	<b>89</b>	<b>79</b>	<b>169</b>

Bron: Labyrinth Onderzoek & Advies, 2019

Tabel 40. Standplaatsbehoefte uitgesplitst naar wel of geen spijtoptant (n=169)

Groep	Spijtoptant	Geen spijtoptant	Totaal
Minderjarige kinderen	5	29	34
Meerderjarige kinderen	2	75	77
Meerderjarige overige inwonenden	2	11	13
Hoofdbewoners/ partners hoofdbewoners	24	20	44
Onbekend	1	-	1
<b>Totaal</b>	<b>34</b>	<b>134</b>	<b>169</b>

Bron: Labyrinth Onderzoek & Advies, 2019

In totaal zijn er dus 169 personen op (termijn) op zoek naar een standplaats, inclusief personen die op zoek zijn naar een andere standplaats. Het termijn waarop deze personen een standplaats wensen varieert. Van de meerderjarige inwonenden (n=63) geeft een ruime meerderheid aan dat ze binnen één jaar een standplaats wensen. Daarnaast geven 16 personen aan een standplaats te zoeken binnen twee á drie jaar. Een minderheid (n=9) zoekt pas een standplaats voor over meer dan drie jaar. Deze cijfers omvatten zowel de wensen van meerderjarige (klein)kinderen als meerderjarige overige inwonenden. Van de minderjarige inwonenden wenst bijna iedereen een pas een standplaats over meer dan 3 jaar (n=31). Van hoofdbewoners en partners van hoofdbewoners is onbekend op welk termijn zij een (andere) standplaats wensen, aangezien deze vraag niet gesteld is. Wel is te verwachten dat spijtoptanten woonachtig in een huis op zeer korte termijn een eigen standplaats willen.

Bij de telling over standplaatsbehoefte dienen twee kanttekeningen te worden geplaatst. Ten eerste zijn 17 (huwelijks)partners van hoofdbewoners en inwonenden niet in deze telling meegenomen, omdat zij de behoefte hebben om met hun partners samen te gaan wonen op een standplaats en partners ook hun standplaatsbehoefte hadden aangegeven. Indien wij deze partners hierbij optellen gaat het om 185 personen. Zoals weergegeven in paragraaf 5.3. heeft 38% van de aangeschreven hoofdbewoners de vragenlijst geretourneerd. Het is niet bekend of de mensen die niet hebben gereageerd dat niet hebben gedaan vanwege het ontbreken van een standplaatsbehoefte of dat hier andere redenen aan ten grondslag liggen. Naar verwachting ligt de werkelijke behoefte dan ook hoger.

## **6.3. Wat is de behoefte aan koop- en huurmogelijkheden wat betreft standplaatsen en woonwagens in de gemeente Apeldoorn?**

### **6.3.1. Koop- en huurmogelijkheden standplaatsen**

Te concluderen valt dat de wensen rondom koop- en huurmogelijkheden voor standplaatsen uiteen lopen. Bij een verdere uitsplitsing van resultaten van inwonenden op de meerkeuzevraag rondom gewenste standplaatsen (waarbij meerdere antwoorden mogelijk waren) valt op dat inwonenden bij kermisexploitanten overwegend de voorkeur geven aan koop woon- en werkvakken. Inwonenden bij kermisexploitanten gaven in iets mindere mate voorkeur aan de huur van woon- en werkvakken. De personen die bij woonwagenbewoners wonen geven veelal de voorkeur aan huur woonvakken, en in net iets mindere mate aan koopvakken.

Verder geeft de groep meerderjarige (klein)kinderen die bij kermisexploitanten wonen het vaakst de voorkeur aan koop woon- en werkvakken (n=38) en daarna aan huur woon- en werkvakken (n=23). De groep die bij andere woonwagenbewoners woont geeft wederom het vaakst de voorkeur aan een huurwoonvak (n=8) en daarna een koopwoonvak (n=5). De resultaten van minderjarige kinderen tonen soortgelijke voorkeuren. Verder hebben 13 van de 22 bevraagde hoofdbewoners die spijtoptanten zijn aangegeven dat zij de door hen gewenste standplaats graag zouden kopen, hoewel daarbij ook meermaals wordt aangegeven dat het hen aan financiële middelen ontbreekt. Andere hoofdbewoners hebben ook regelmatig aangegeven dat zij een standplaats wensen te kopen (46 van 62 respondenten). Ook hiervan geeft de meerderheid aan hier niet de benodigde financiële middelen voor te hebben.

Geconcludeerd kan worden dat woonwagenbewoners vaker de voorkeur geven aan een huur woon- of werkvak en kermisexploitanten aan een koop woon- of werkvak. Hierbij moet wel opgemerkt worden dat, aangezien respondenten meerdere antwoorden konden geven op de vraag welke woonvorm de voorkeur had, een groot aantal respondenten zowel aangaven een huur als een koop woon- of werkvak te willen. Een mogelijke verklaring hiervoor is dat sommigen wel willen kopen maar alleen in specifieke situaties. Daarnaast is er ook een grote groep bij zowel spijtoptanten als hoofdbewoners die wel een standplaats wensen te kopen maar hier niet de financiële middelen voor hebben.

### 6.3.2. Koop- en huurmogelijkheden (woon)wagens

Waar het gaat om huur- en koopmogelijkheden voor (woon)wagens valt op dat de totale groep meerder- en minderjarige inwonenden het vaakst een voorkeur heeft voor koopwoonwagens. Ook blijkt uit de resultaten dat huurwoonwagens vooral in trek zijn bij personen die bij woonwagenbewoners wonen. Bij de grootste groep meerderjarigen, de (klein)kinderen, valt bijvoorbeeld te zien dat er bij de meerkeuzevraag hieromtrent (meerdere antwoorden mogelijk), 47 keer is aangegeven dat men een koopwoonwagen wenst tegenover 20 keuzes voor een huurwoonwagen. Die laatste groep bestond voor meer dan driekwart uit personen die bij woonwagenbewoners wonen. Als alternatief op woonwagens wordt door de kermisexploitanten in algemene zin vaak de salonwagen gewenst. Hierbij is niet uitgevraagd of men een huur- of koopwoonwagen wenst, maar in de praktijk zijn salonwagens in de regel koopwagens. Als we kijken naar de voorkeuren rondom huur- en koopwoonwagens van deze groep zien we ook dat zij vaker een koopwagen dan een huurwagen prefereren. Tot slot geven hoofdbewoners (inclusief spijtoptanten) die een (nieuwe) wagen wensen ook vaker de voorkeur aan een koopwagen dan een huurwagen, hoewel die laatste ook meermaals wordt genoemd.

Ook als het gaat om de mogelijkheden tot het huren of kopen van een (woon)wagen, is een verschil zichtbaar tussen de woonwagenbewoners en kermisexploitanten. Hoewel bij alle inwonenden maar ook de hoofdbewoners de koop(woon)wagen het populairst is, bestaat de groep die kiest voor een huur (woon)wagen voornamelijk uit woonwagenbewoners.

## 6.4. Wat zijn de behoeften op het gebied van werk en andere voorzieningen bij standplaatsen?

### 6.4.1. Behoeftte werkruimte

Zo is aan inwonenden op de standplaats gevraagd of men behoefte heeft aan een werkruimte op de standplaats en ruimte wenst voor vrachtwagens en attracties. Over het geheel genomen valt – niet geheel onverwacht – te zien dat dergelijke zaken vooral gewenst worden door personen die bij kermisexploitanten wonen. Bij de groep meerderjarige (klein)kinderen zien we bijvoorbeeld dat 32 van de 46 bevroagde personen die bij kermisexploitanten inwonen een werkruimte wensen, tegenover 6 van de 29 personen die woonachtig zijn bij andere woonwagenbewoners. Bij de groep andere meerderjarige inwonenden zijn dat alle personen die bij kermisexploitanten wonen (n=5) tegenover 2 van de 8 personen die bij andere woonwagenbewoners wonen. Bijna alle personen die woonachtig zijn bij kermisexploitanten wensen ook ruimte voor attracties en vrachtwagens. Degenen die bij woonwagenbewoners wonen hebben deze behoefte in de regel niet. Slechts enkele inwonenden bij woonwagenbewoners hebben aangegeven dat zij ruimte voor een vrachtwagen wensen. Aan de hoofdbewoners is niet gevraagd of zij ruimte voor vrachtwagens en attracties wensen. Wel is gevraagd of zij behoefte hebben aan een werkruimte. Bij de groep spijtoptanten wenst net iets minder dan de helft (9 van de 20 respondenten) een werkruimte. Ook onder de groep hoofdbewoners geeft net iets minder dan de helft aan werkruimte bij de standplaats te wensen (41 van 88 respondenten, waaronder 22 kermisexploitanten).

### 6.4.2. Krachtstroom / berging

Aan inwonenden is ook gevraagd of zij toegang tot krachtstroom wensen en of zij een berging met of zonder sanitair zouden willen. De behoefte aan toegang tot krachtstroom is aanwezig bij zowel woonwagenbewoners als kermisexploitanten. Hoewel het merendeel van beide groepen dit wenst, is deze behoefte vooral sterk bij de groep die bij kermisexploitanten woont. Een berging wordt dan weer vaker gewenst bij woonwagenbewoners, waarbij het meestal gaat om een berging met sanitair. Het merendeel van de groep die bij kermisexploitanten wonen wenst geen berging. Ook aan hoofdbewoners en spijtoptanten is de vraag naar behoefte aan krachtstroom of een berging voorgelegd. Bij de spijtoptanten wenst net iets minder dan de helft toegang tot krachtstroom (11 van de 23 respondenten). Een berging wordt door alle 22 spijtoptanten die hierop zijn bevroagd, gewenst. In de regel gaat het om een berging met sanitair. Van de hoofdbewoners vinden 50 van de 85 respondenten toegang tot

krachtstroom van belang en 51 van de 83 respondenten wensen een berging, meestal met sanitair (n=49). Het zijn vooral woonwagenbewoners die behoefte hebben aan een berging.

### **6.4.3. Mantelzorg**

Aan de spijtoptanten en hoofdbewoners is tenslotte ook gevraagd of zij behoefte hebben aan een plek voor mantelzorg op hun standplaats. Iets meer dan de helft van de spijtoptanten heeft graag de mogelijkheid om ruimte op de standplaats in te zetten voor mantelzorg (12 van 22 respondenten). Van de hoofdbewoners gaf het merendeel aan dat zij graag de mogelijkheid heeft om ruimte op te standplaats in te zetten voor mantelzorg.

## **6.5. Waar in de gemeente Apeldoorn is behoefte aan standplaatsen?**

Aan inwonenden zijn diverse vragen voorgelegd rondom (nieuwe) standplaatslocaties alsook de gewenste leefomgeving. Zo is er gevraagd of zij liever op een standplaatslocatie in een woonwijk of buiten de stad wonen, of zij een voorkeur hebben wat betreft de grootte van de locatie en of zij de voorkeur hebben om op een reeds bestaande locatie te wonen. In algemene zin laten de resultaten zien dat inwonenden bij kermisexploitanten vaak geen expliciete voorkeuren hebben. Bij al deze vragen koos een meerderheid binnen de groep voor de antwoordkeuze 'maakt niet uit'. Inwonenden bij woonwagenbewoners geven vaker blijk van voorkeuren.

### **6.5.1. Standplaatsgrootte**

Bij de groep meerderjarige (klein)kinderen van woonwagenbewoners koos men bijvoorbeeld 19 keer voor een grote standplaatslocatie (meer dan 30 standplaatsen) en negenmaal voor een middelgrote standplaatslocatie (tussen de 16 en 30 standplaatsen) aangegeven en slechts één keer werd gekozen voor een kleinere locatie (minder dan 15 standplaatsen). Slechts 4 van de 29 personen die bij woonwagenbewoners wonen hebben deze vraag beantwoord met 'maakt niet uit' (ten opzichte van 29 van de 45 personen die bij kermisexploitanten wonen). De resultaten van de andere groepen inwonenden bij woonwagenbewoners volgen deze lijn.

### **6.5.2. Wonen op bestaande of nieuwe locatie**

De andere vraag waar een duidelijkere voorkeur te zien is bij de groep die bij woonwagenbewoners woont, is de vraag rondom het wonen op reeds bestaande locaties. Over het geheel genomen geeft het merendeel van de inwonenden hier de voorkeur aan (bij de groep minderjarigen was het echter geen meerderheid). Afsluitend is aan inwonenden gevraagd of zij op eventuele nieuwe standplaatslocatie willen wonen en of zij suggesties hebben voor een nieuwe locatie. Het merendeel van de bevroagde inwonenden geeft aan hiervoor open te staan dan wel dat het hen niet uitmaakt of de locatie nieuw is. Slechts een aantal woonwagenbewoners geven expliciet aan dat zij niet op een nieuwe locatie willen wonen.

### **6.5.3. Locatie voor nieuwe standplaatsen**

De vraag of men suggesties heeft voor nieuwe locaties heeft weinig concrete resultaten opgeleverd. Sommige respondenten hebben aangegeven dat het vooral belangrijk is dat het Apeldoorn is, anderen zijn net iets concreter en noemen Apeldoorn-Noord of Zuid. Verder worden de wijk Zuidbroek en locatie De Haere genoemd. Hoofdbewoners is alleen de vraag rondom nieuwe locaties voorgelegd. Zij geven meerdere suggesties, maar de meesten stellen voor nieuwe standplaatsen bij De Haere te ontwikkelen of nabij deze locatie op te zetten. Verder worden de wijken Zuidbroek en Malkenschoten een aantal keren genoemd. Andere wijken die voorbij komen zijn Orden, Osseveld, Woudhuis en Bedrijvenpark Ecofactorij. Daarnaast refereert men vaak in algemene zin aan Apeldoorn-Noord of Zuid. Ook heeft iemand voorgesteld ergens tussen Apeldoorn en Beekbergen een locatie in te richten. Kermisexploitanten wijzen er daarnaast nog op dat het voor hun belangrijk is dat eventuele nieuwe locatie goed bereikbaar en toegankelijk is voor werkverkeer (zwaar en lang transport) en dat het wenselijk is dat de doelgroep wordt betrokken bij de selectie en inrichting van eventuele nieuwe terreinen.

#### 6.5.4. Woonwijk of buiten de stad

Aan inwonenden is tevens gevraagd of zij liever op een locatie in een woonwijk of buiten de stad wonen. Uit de resultaten kwam naar voren dat het merendeel van de meerderjarige (klein)kinderen geen voorkeur heeft om ofwel in een woonwijk of buiten de stad te wonen. Echter, (klein)kinderen die bij woonwagengedwongen hadden in de helft van de gevallen wel een voorkeur voor een locatie buiten de stad of een locatie in een woonwijk. Ook voor andere meerderjarige inwonenden geldt dat voor het merendeel aan is gegeven dat zij geen voorkeur hadden voor wat betreft de locatie van hun gewenste standplaats. Het grootste aandeel respondenten dat wel een voorkeur had, koos voor een standplaatslocatie buiten de stad. Hetzelfde geldt voor minderjarige (klein)kinderen; de meesten hadden geen voorkeur voor een locatie in een woonwijk of buiten de stad. Wel werd duidelijk dat voor vijf inwonenden een voorkeur werd aangegeven voor een locatie in een woonwijk. Elk van deze inwonenden woont bij een woonwagengedwoner.

#### 6.6. Hoe zal de behoefte aan standplaatsen in de gemeente Apeldoorn zich naar verwachting ontwikkelen?

De laatste vraag is direct het meest lastige te beantwoorden. Er zijn verschillende factoren die bepalen hoe de behoefte aan standplaatsen in de gemeente Apeldoorn zich zal ontwikkelen. In overleg met de opdrachtgever is afgestemd om geen cijfermatige prognose te formuleren. Het gaat veeleer om het schetsen van algemene verwachtingen. Een eerste belangrijke factor om rekening mee te houden is de demografische samenstelling van de doelgroep zoals beschreven in paragraaf 5.2. Zowel bij de groep woonwagengedwongen als de groep kermisexploitanten is er sprake van een grote groep kinderen en jongeren in verhouding tot de groep ouderen. De verwachting is dat de vraag naar nieuwe standplaatsen in de komende jaren sneller toeneemt doordat jongeren zelfstandig willen gaan wonen, dan dat standplaatsen vrij komen door het overlijden van de oudere generatie. Hierbij moet ook rekening gehouden worden dat een groot deel van de huidige bewoners veelal met twee of meer personen op een standplaats wonen. Starters hebben mogelijk de behoefte om alleen op een standplaats te wonen. Hier moet wel rekening mee gehouden worden in de verwachte ontwikkeling.

Een ander aandachtspunt bij de toekomstige ontwikkeling van standplaatsbehoeften is de mobiliteit tussen gemeentes. Deze mobiliteit is op dit moment gering vanwege het grote tekort aan standplaatsen en de obstakels die er zijn bij verhuizingen tussen gemeentes. Het is te verwachten dat wanneer deze obstakels worden weggenomen, de behoefte aan standplaatsen in de gemeente Apeldoorn verder zal stijgen. Zeker ook wanneer het tekort aan standplaatsen in de gemeente Apeldoorn af zou nemen door een meer behoefte gestuurde aanpak, kan dit resulteren in een toename aan behoefte aan standplaatsen in de gemeente Apeldoorn onder woonwagengedwongen woonachtig buiten de gemeente.

#### 6.7. Beperkingen van het onderzoek

Dit onderzoek heeft een aantal beperkingen. Zo is het gezien de responsgraad niet mogelijk om uitspraken te doen over de gehele onderzoekspopulatie. Wij achtten het zeer waarschijnlijk dat de gekozen methode van invloed is geweest op de respons. Onderzoekers hebben bij schriftelijk onderzoek namelijk minder invloed op de respons dan bij bijvoorbeeld CAPI onderzoek. Hierdoor valt de respons in algemene zin veelal lager uit. Daarbij kan ook meespelen dat respondenten worden verzocht de vragenlijsten na invulling met een retourenvelop terug te sturen. Bij CAPI en CAWI onderzoek zijn dergelijke extra inspanningen niet vereist. Mogelijkerwijs bestond er binnen de doelgroepen ook schroom ten aanzien van het onderzoek. Hoewel de betrokkenen bij het onderzoek er zoveel mogelijk aan hebben gedaan dit weg te nemen, valt niet uit te sluiten dat dit effect heeft gehad op de respons.

Een ander belangrijk nadeel van schriftelijk onderzoek is dat respondenten vragenlijsten mogelijk in een andere volgorde invullen dan bedoeld of dat zij vragen overslaan en de vragenlijst niet volledig invullen. Het kan ook zijn dat respondenten op een andere wijze antwoord geven dan bedoeld (bijvoorbeeld meer antwoordkeuzen invullen

terwijl er maar één wordt gevraagd). Dit is bij een schriftelijk onderzoek in deze vorm eigenlijk niet uit te sluiten. Hoewel is beoogd respondenten duidelijke instructies te bieden, viel te ontwaren dat de papierenvragenlijsten niet altijd volledig zijn ingevuld. Dit is van invloed geweest op de respons bij specifieke vragen. Ook hebben sommige respondenten bij enkele vragen niet altijd het juiste antwoordmodel gehanteerd.

De vragenlijst was in principe gericht aan de hoofdbewoner van het adres. Bij schriftelijk onderzoek hebben onderzoekers echter beperkte controlemogelijkheden om te achterhalen wie de vragenlijst precies heeft ingevuld en hoe dit is gebeurd. Het valt niet uit te sluiten dat hoofdbewoners bij het invullen van de vragenlijsten om hulp hebben gevraagd van bijvoorbeeld leden van het huishouden, familie, vrienden, etc. Dit kan van invloed zijn geweest op de wijze waarop er antwoord is gegeven. Aan de andere kant was input vanuit andere bewoners van een adres mogelijk ook noodzakelijk en wenselijk, omdat de vragenlijst niet enkel inging op de behoeften van de hoofdbewoner maar ook die van de andere bewoners. Overigens valt beïnvloeding uit de sociale omgeving van respondenten ook niet volledig uit te sluiten bij andere vormen van kwantitatief onderzoek, hoewel je hier bij bijvoorbeeld CAPI onderzoek in theorie wel wat meer controle over hebt.

## 6.8. Aanbevelingen

Door Vereniging Sinti, Roma en Woonwagenbewoners Nederland zijn op basis van de resultaten nog enkele aanbevelingen geformuleerd. Die staan hieronder puntsgewijs weergegeven.

### 6.8.1. Interpretatie van de cijfers

- Een aandachtspunt bij het interpreteren van de cijfers is dat de werkelijke aantallen inzake de standplaatsbehoeftes hoger kunnen liggen dan met dit onderzoek in kaart is gebracht. Mogelijk zijn, ondanks de inzet van Labyrinth, Sabina Achterbergh en de projectgroep, niet alle mensen uit de doelgroep bereikt of hebben sommige mensen niet deelgenomen vanwege andere redenen terwijl zij wel bepaalde behoeftes hebben. De resultaten uit dit onderzoek zijn dan ook indicatief. Het is aan te bevelen om een systeem op te zetten met inschrijving en wachtlijsten om een goed beeld te krijgen van de daadwerkelijke behoefte.
- In de vragenlijst is de vraag gesteld “Zou de hoofdbewoner bereid zijn te verhuizen naar een andere standplaats zodat inwonende kinderen van de huidige standplaats gebruik kunnen maken?”. Van 75 hoofdbewoners die deze vraag hebben beantwoord, hebben 31 aangegeven dit wel te willen. Deze cijfers moeten voorzichtig worden geïnterpreteerd opdat ze geen verkeerd beeld schetsen. Ouders zijn mogelijk bereid te verhuizen voor hun kinderen vanwege het tekort aan standplaatsen en hun liefde voor de kinderen. Echter, wanneer deze vraag zou worden gesteld zonder dat er sprake is van een tekort aan standplaatsen, zou de bereidheid mogelijk sterk afnemen.

### 6.8.2. Starters

- Het valt aan te bevelen om de 27 personen van 30 jaar of ouder die behoefte hebben aan een standplaats hier spoedig in te voorzien. Daarna kan men zich richten op de groep van 25 tot 30 jaar (17 personen) en als laatste de groep van 18 tot 25 jaar (33 personen). In Nederlands is de gemiddelde leeftijd om zelfstandig te gaan wonen 25 jaar. Uit het onderzoek blijkt dat er 44 kinderen van boven de 25 jaar nog niet zelfstandig wonen terwijl ze dit, blijkens de genoemde behoefte aan een standplaats, wel zouden willen.
- Er zijn 22 starters die momenteel in een caravan wonen. Binnen de woonwagencultuur is de caravan een populaire woonvorm om als starter op jezelf te gaan wonen. Het is aan te bevelen om deze 22 starters te voorzien van een standplaats en om ook te werken aan een beleidsvorm die de caravan accepteert als woonvorm voor starters. Naast deze starters hebben ook verschillende mensen behoefte om in de toekomst in mobiele wagens (zoals salonwagens, caravan of stacaravan) te wonen. Het zou zodoende

goed zijn om naast nieuwe standplaatsen ook een stuk grond te reserveren waar starters (18 – 30 jaar) gezamenlijk kunnen staan met bijvoorbeeld een gedeeld sanitair gebouw.

- Uit het onderzoek blijkt dat 4 meerderjarige kinderen momenteel in een schuur wonen. Het zou niet verbazen als er toch meer jongvolwassenen in een schuur wonen op dit moment. De woonomstandigheden in een schuur zijn slecht vanwege gering daglicht en slechte isolatie of vochtproblemen. Een aanbeveling is om de mensen die zo wonen in de gelegenheid te stellen om zich te melden (eventueel via Labyrinth) voor een standplaats.

### 6.8.3. Behoeften huur en koop

- Zoals blijkt uit het onderzoek is er zowel behoefte aan huur- als koopstandplaatsen. Het is te adviseren bij de aanleg van nieuwe standplaatsen hiermee rekening te houden en een combinatie van huur- en koopstandplaatsen aan te bieden. Dit biedt ook meer mogelijkheden om in familieverband op woonwagencentra te blijven wonen als niet iedereen binnen de familie dezelfde financiële draagkracht heeft. Daarnaast biedt het verkopen van standplaatsen financiële ruimte aan de verkoper om de kwaliteit van het centrum te verhogen.
- Het valt op dat ook een aanzienlijk deel van de respondenten behoefte heeft aan een huurwoonwagen. Het is belangrijk dat deze behoefte door de gemeente en corporatie serieus worden genomen. Huurwoonwagens zouden niet aan een standplaats gekoppeld moeten worden vanuit de gedachte dat bewoners op een bepaald moment wel een eigen woonwagen kunnen betalen of laten ontwerpen. Men wil meestal toch op de eigen standplaats blijven wonen. Door een goed systeem op te zetten met inschrijving en wachtlijsten voor huurwoonwagens kunnen deze rouleren en bijvoorbeeld ingezet worden voor starters.
- In het onderzoek wordt ook genoemd dat men de huur à €300 voor een standplaats erg veel vindt. Het zou goed zijn om rekening te houden met de betaalbaarheid en de verschillen in inkomens. Wellicht is er voor bestaande huurders een inkomenskorting of huurtoeslag mogelijk.

### 6.8.4. Wachtlijsten

- Uit het onderzoek blijkt dat 36% van de respondenten niet ingeschreven staat bij Woonkeus Stedendriehoek en 19% niet weet waar ze dit zouden kunnen doen. Het is dus aan te bevelen om te zorgen voor een duidelijke procedure rondom de wachtlijst en te zorgen dat men zich hierop kan inschrijven via verschillende kanalen. Dus niet alleen via een website maar ook telefonisch, schriftelijk of in persoon. Als onderdeel van helderheid omtrent de wachtlijst zou er ook duidelijkheid en transparantie moeten zijn over toewijzing van standplaatsen.
- Bij het wachtlijststelsel zouden behoeftes omtrent krachtstroom en/of een berging opgenomen kunnen worden. Bij nieuw te bouwen locaties kan er zodoende in afstemming met leveranciers hier alvast rekening mee worden gehouden.

### 6.8.5. Extra ruimte

- Bij de groep kermisexploitanten is er een duidelijke behoefte aan ruimte voor werk: vrachtwagens en attracties. Het is aan te bevelen hier dan ook ruimte voor beschikbaar te stellen en dit vooral te stimuleren met het oog op zelfredzaamheid en werkgelegenheid. Zowel de kermisexploitanten als woonwagengewoners combineren vaak werk en wonen. Het is dus belangrijk hier rekening mee te houden in de bestemmingsplannen of die hierop aan te passen.
- Uit het onderzoek komen verschillende wensen naar voren als het gaat om wel of geen berging en wel of geen sanitair in de berging. Omdat de wensen van opvolgende huurders kunnen wisselen is het belangrijk om rekening te houden met mogelijkheden tot uitbreiding of aanpassingen als de nieuwe huurder dat wenst.



- Het valt op dat ook velen hun zorgen en wens uiten voor een ruimte voor mantelzorg. Houd hiermee rekening bij het ontwerpen van nieuwe locaties en probeer op oudere locaties te kijken naar mogelijkheden om dit alsnog te realiseren. Een goed systeem voor mantelzorgruimtes (caravans, units of aanbouw) kan ook bijdragen aan het versneld vrijkomen van standplaatsen.

### 6.8.6. Locaties

- Uit het onderzoek komt duidelijk naar voren dat de groep kermisexploitanten en woonwagewoners verschillende behoeftes hebben als het gaat om locaties van nieuwe standplaatsen. Het is belangrijk om rekening te houden met deze uiteenlopende behoeftes. Daarnaast moet ook de 3<sup>e</sup> doelgroep niet uit oog verloren worden. Het gaat hierom een mix van kermisexploitanten en woonwagewoners die met elkaar gehuwd zijn en waarbij het ene kind wel wenst iets met de kermis te doen en het andere kind niet. Zij willen mogelijk wel bij elkaar blijven wonen maar hebben verschillende behoeftes als het gaat om woon- en werkvakken.
- Kijk bij besluiten over nieuwe locaties naar wat men hierin wenst en organiseer hierover eventueel een bijeenkomst. Uit het onderzoek komt naar voren dat sommige mensen liever buiten de stad wonen en anderen liever vlakbij een woonwijk. Een aanzienlijk deel (45%) van de respondenten geeft aan graag dichtbij of bij één van de bestaande locaties te willen wonen. Het valt aan te bevelen om hier als eerste naar te kijken aangezien de omwonenden en overige inwoners van Apeldoorn al gewend zijn dat zich daar een woonwagenlocatie bevindt.
- In het onderzoek is ook gevraagd aan de bewoners of zij brand- of inboedelverzekeringen hebben. Een groot deel van de respondenten heeft deze verzekeringen niet. De gemeente zou hierin een belangrijke ondersteunende rol kunnen spelen. Allereerst door contact op te nemen met verzekeraars om hen te bewegen om met alle inwoners van Apeldoorn een verzekering af te sluiten. Voor de inwoners met minder bestedingsruimte kan de gemeente wellicht zorgen voor een collectieve verzekering. Ook zou de gemeente rookmelders kunnen aanbieden en bij nieuwe locaties meer brandslangen kunnen ophangen die bewoners bij nood zelf kunnen gebruiken.
- Bij nieuw te bouwen locaties is het aan te bevelen om als gemeente direct te kijken naar duurzame oplossingen zoals het gebruik van zonnepanelen. Dit zorgt voor het klimaat en een lagere energierekening voor de bewoners.
- Dit onderzoek heeft zich alleen gericht op inwoners van Apeldoorn. Hierin is niet opgenomen wat de behoeftes zijn van mensen die in andere gemeentes wonen en vanwege familie of werk graag in Apeldoorn een standplaats zouden willen. Aanbevolen wordt om ook voor deze groep een aantal plaatsen te reserveren en hen niet altijd onderaan op de wachtlijst te plaatsen. Door een nieuwe baan of familieomstandigheden kan er urgentie ontstaan. Door het tekort aan standplaatsen is er weinig mobiliteit tussen gemeentes mogelijk wat schrijnend is voor een groep die van oudsher zo mobiel was.

### 6.8.7. Vervolgonderzoek

Ter afsluiting enkele aanbevelingen vanuit Labyrinth Onderzoek en Advies rondom eventueel vervolgonderzoek.

- Bij eventuele soortgelijke vervolgmetingen in de toekomst verdient het de aanbeveling om gebruik te maken van meerdere methoden. Dit kan een positieve uitwerking hebben op de respons. Zo zou de een papieren vragenlijst bijvoorbeeld kunnen worden gecombineerd met de CAPI-methode, waarbij face-to-face interviews worden afgenomen aan de hand van een computergestuurde vragenlijst. Niet alleen kan er van de inzet van de CAPI-methode een respons verhogende werking uitgaan, ook heeft het als voordeel dat de kans wordt verkleind dat mensen de vragenlijst anders dan bedoeld of onvolledig invullen. Dit omdat de antwoordmogelijkheden en de 'route' waarlangs vragen worden voorgelegd van tevoren zijn vastgelegd. Daarbij biedt CAPI-onderzoek ook meer mogelijkheden om respondenten door de vragenlijst te begeleiden. Interviewers kunnen bijvoorbeeld uitleg bieden wanneer respondenten een vraag niet goed snappen. Het uitvoeren van CAPI-onderzoek maakt het in principe ook makkelijker om elke bewoner

van een adres persoonlijk uit te vragen. Natuurlijk heeft deze vorm van onderzoek ook nadelen. CAPI-onderzoek is bijvoorbeeld relatief duur in vergelijking met andere methoden. Ook kan er van interviewers een beïnvloedende werking uitgaan, hoewel de inzet altijd is dit zoveel mogelijk te voorkomen. Het face-to-face afnemen van een vragenlijst kan ook negatief van invloed zijn op de anonimiteit die respondenten ervaren. Hierdoor kan het voor sommige respondenten juist een barrière vormen om mee te doen aan het onderzoek. Juist om de voor- en nadelen zo goed mogelijk uit te balanceren is de inzet van een mix van methodes aan te bevelen.

- Bij het dit onderzoek is een projectgroep samengesteld waar ook vertegenwoordigers uit de doelgroep (zowel kermisexploitanten als woonwagewoners) deel van uitmaakten. Er heeft voor de uitvoering van het onderzoek een waardevolle samenwerking plaatsgevonden tussen de gemeente, Sabina Achterbergh, de vertegenwoordigers van de doelgroep uit Apeldoorn en Labyrinth. De vertegenwoordigers hebben waardevolle input geleverd op de vragenlijst en bij de interpretatie van de resultaten. Daarnaast hebben zij bijgedragen in het scheppen van vertrouwen in het onderzoeksbureau en haar onderzoekers en het aansporen van de betrokkenen om deel te nemen aan het onderzoek. Het valt zeker aan te bevelen om bij de vervolgstappen die door de gemeente worden gezet de doelgroep te blijven betrekken. Ook bij de uitvoering van eventuele toekomstige projecten beveelt Labyrinth aan om een gelijksoortige projectgroep samen te stellen.

# 7

## Bronvermelding

Apeldoorn steunt nota spreiding woonwagens: Geen overleg meer met wijkbewoners (22 januari 1988). *Reformatorisch Dagblad*. Geraadpleegd via: <https://www.digibron.nl/search/detail/012e92364cf8269d58c7c90d/apeldoorn-steunt-nota-spreiding-woonwagens/2>

College voor de Rechten van de Mensen (24 april 2018). *Advies College versterkt mensenrechten van woonwagenbewoners*. Geraadpleegd via <https://www.mensenrechten.nl/nl/nieuws/advies-college-versterkt-mensenrechten-van-woonwagenbewoners>

Croes, M.T. (2014). Duitsland en de zigeuners: van uitsluiting tot Endlösung der Zigeunerfrage, 1407-1945. *Justitiële verkenningen*, 40(5), 23-42. Geraadpleegd via [https://www.wodc.nl/binaries/jv1405-volledige-tekst\\_tcm28-77257.pdf](https://www.wodc.nl/binaries/jv1405-volledige-tekst_tcm28-77257.pdf)

De Jong (13 januari 1988) Er moeten plaatsen komen voor woonwagens, maar niet bij ons. *Reformatorisch Dagblad*. Geraadpleegd via: <https://www.digibron.nl/search/detail/012e922a2d38b54377ac593a/er-moeten-plaatsen-komen-voor-woonwagens-maar-niet-bij-ons/3>

Europese Commissie tegen Racisme en Intolerantie (ECRI) (15 October 2013). *Report on the Netherlands. (Fourth Monitoring Cycle)*. CRI(2013)3. Geraadpleegd via: <https://rm.coe.int/fourth-report-on-the-netherlands/16808b5961>

Gemeente Apeldoorn (Februari 2019). *Iedereen een thuis. De Apeldoornse woonagenda 2018-2021*. Geraadpleegd via: [https://apeldoorn.raadsinformatie.nl/document/7502727/1/09\\_20190225\\_598\\_Woonagenda\\_Apeldoorn\\_DEF-gecomprimeerd](https://apeldoorn.raadsinformatie.nl/document/7502727/1/09_20190225_598_Woonagenda_Apeldoorn_DEF-gecomprimeerd)

Knoops, H. (2018). Bewoners woonwagenkamp De Haere doen hun verhaal bij de burgemeester. *De Stentor*. Geraadpleegd via: <https://www.destentor.nl/apeldoorn/bewoners-woonwagenkamp-de-haere-doen-hun-verhaal-bij-de-burgemeester~a791d692/>

Loven, C. (2017). Woonwagenbewoners in Nederland: een strijdbaar volk. Een onderzoek naar het belang van mensenrechten voor woonwagenbewoners. *Recht der Werkelijkheid* 2017 38(3), 6–24 [https://www.bjutijschriften.nl/tijdschrift/rechtderwerkelijkheid/2017/3/RdW\\_1380-6424\\_2017\\_038\\_003\\_002](https://www.bjutijschriften.nl/tijdschrift/rechtderwerkelijkheid/2017/3/RdW_1380-6424_2017_038_003_002)

Lucassen, L. (1990) *En men noemde hen zigeuners': de geschiedenis van Kaldarasch, Ursari, Lowara en Sinti in Nederland: 1750-1944*. Amsterdam/ Den Haag: IISG/Sdu Uitgevers. Geraadpleegd via: <https://vijfeeuwenmigratie.nl/meerweten/en-men-noemde-hen-zigeuners-geschiedenis-kaldarasch-ursari-lowara-en-sinti-nederland-1750->

Marlet, G. (1997). Gemeente Apeldoorn ziet woonwagenbeleid stranden op geldgebrek. *De Trouw*. Geraadpleegd via: <https://www.trouw.nl/nieuws/gemeente-apeldoorn-ziet-woonwagenbeleid-stranden-op-geldgebrek~be3c6afc/>

Meerderheid partijen steunt woonwagennota. Wijkbewoners Apeldoorn eisen meer inspraak (14 januari 1988). *Reformatorisch Dagblad*. Geraadpleegd via: <https://www.digibron.nl/search/detail/012e922bbf497ffff084a638/meerderheid-partijen-steunt-woonwagennota/9>

Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties (Juli 2018). *Beleidskader gemeentelijk woonwagen- en standplaatsenbeleid*. Nr. 113803. Geraadpleegd via: <https://www.rijksoverheid.nl/binaries/rijksoverheid/documenten/rapporten/2018/07/02/beleidskader-gemeentelijk-woonwagen-en-standplaatsenbeleid/beleidskader-gemeentelijk-woonwagen-en-standplaatsenbeleid.pdf>

Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer (VROM) (2006). *Werken aan Woonwagenlocaties. Handreiking voor Gemeente: over Beleid en Handhaven*. Nr. 6374. Geraadpleegd via: [https://woonwagenwijzer.nl/?wpfb\\_dl=413](https://woonwagenwijzer.nl/?wpfb_dl=413)

Nationale Ombudsman (17 mei 2017). *Woonwagenbewoner zoekt standplaats: een onderzoek naar de betrouwbaarheid van de overheid voor woonwagenbewoners*. Nr. 2017/060. Geraadpleegd via: <https://www.nationaleombudsman.nl/system/files/bijlage/DEF%20Rapport%202017060%20Woonwagenbewoner%20zoekt%20standplaats.pdf>

Nationale Ombudsman (25 april 2018). *Nationale ombudsman: nog steeds zorgen over nieuw standplaatsenbeleid*. Geraadpleegd via: <https://www.nationaleombudsman.nl/nieuws/2018/update-juli-2018-nationale-ombudsman-nog-steeds-zorgen-over-nieuw-standplaatsenbeleid>

Nieuwe locaties voor woonwagens Apeldoorn. College verwerpt rijksbeleid (16 november 1985). *Reformatorisch Dagblad*. Geraadpleegd via: <https://www.digibron.nl/search/detail/012e98586a4855fb81d6426b/nieuwe-locaties-voor-woonwagensapeldoorn>

Plasterk, R.H.A. (15 september 2017). *Aanbevelingen rapport 'Woonwagenbewoner zoekt standplaats' en reactie op oordeel 2017-55*. Geraadpleegd via: <https://zoek.officielebekendmakingen.nl/blg-818031.pdf>

Rodrigues, P.R. & Matelski, M. (2004). *Monitor racisme & extreem-rechts: Roma & Sinti*. Amsterdam/Leiden: Anne Frank Stichting / Universiteit Leiden. Geraadpleegd via: <https://annefrank.global.ssl.fastly.net/media/imagevault/2T-JE-sr2kvZZwNQMhGK.pdf>

Ten Voorde, G. (24 februari 1992). De Haere met ondergang bedreigd. *Reformatorisch Dagblad*. Geraadpleegd via: <https://www.digibron.nl/search/detail/012df6ce6a52413a4147ab90/de-haere-met-ondergang-bedreigd>

Verduyn, M. (2010). *Beelden van reizigers: woonwagenbewoners in Nederland*. Rotterdam: Stuurgroep Experimenten Volkshuisvesting (SEV). Geraadpleegd via: [https://woonwagenwijzer.nl/?wpfb\\_dl=127](https://woonwagenwijzer.nl/?wpfb_dl=127)

VN-Comité tegen Rassendiscriminatie (CERD) (24 September 2015), *Concluding observations on the Nineteenth to Twenty-First Periodic Report of the Netherlands*, UN Doc CERD/C/NLD/CO/19-21. Geraadpleegd via: <https://documents-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/GEN/G15/216/36/PDF/G1521636.pdf?OpenElement>

# Bijlage 1

## Overzicht aantal standplaatsen per locatie in Apeldoorn

Locatie	Totaal aantal standplaatsen	Standplaatsen woonwageneigenaren	Standplaatsen kermisexploitanten
Auroralaan	1		1
Betsy Perkhof	15	15	
Bloemheuvellaan	1	1	
Bufferstraat	2		2
Carousselweg	11		11
Dagpauwoog	6	6	
De Bovenkruier	15	15	
De Haere	67	67	
De Meander	5	5	
Dianalaan	4	4	
Eikepagelaan	9	9	
Fauststraat	4	4	
Floralaan	2		2
Gildenlaan	10	10	
Gooiland	8	8	
Groenlingweg	7	7	
Heralaan	2		2
Het Rooster	11		11
Hogeweg	5	5	
Hoog Buurloseweg	8	8	
Kostverloren	11	11	
Laan van Zodiak	22	22	
Lage Brink	5		5
Malkenschoten	15	15	
Malkenschotenhof	17	9	8
Molenmakershoek	8		8
Molenstraat	6		6
Myrtillushof	4	4	
Plasweideweg	1	1	
Stadhoudersmolenweg	1		1
Texandrilaan	3	3	
Veenweg	3		3
Vestalaan	4		4
Winkewijertlaan	4		4
Zonnewende	6	6	
Zwaansprengweg	22		22
<b>Totaal</b>	<b>325</b>	<b>235</b>	<b>90</b>

Bron: Gemeente Apeldoorn, 2019

# Bijlage 2

## Overzicht van aantal standplaatsen, huurwoningwagens en werkplaatsen van Stichting BWSA

Locatie	Totaal aantal standplaatsen	In eigendom van Stichting BWSA*		
		Standplaatsen	Huurwoningwagens	Werkplaatsen
Auroralaan	1			
Betsy Perkhof	15	12	3	
Bloemheuvellaan	1			
Bufferstraat	2			
Carousselweg	11	2	1	2
Dagpauwoog	6	6	2	
De Bovenkruier	15	15	5	
De Haere	67	66	6	
De Meander	5	4	3	
Dianalaan	4	4		
Eikepagelaan	9	9	7	
Fauststraat	4	4	2	
Floralaan	2	2		
Gildenlaan	10	9	7	
Gooiland	8	8	7	
Groenlingweg	7	6	1	
Heralaan	2			
Het Rooster	11	11	6	
Hogeweg	5	5		
Hoog Buurloseweg	8	8	1	
Kostverloren	11	10		
Laan van Zodiak	22	21	3	
Lage Brink	5			
Malkenschoten	15	10	1	13
Malkenschotenhof	17	8	1	
Molenmakershoek	8	3		3
Molenstraat	6	3		3
Myrtillushof	4	4	2	
Plasweideweg	1			
Stadhoudersmolenweg	1			
Texandrilaan	3	3	1	
Veenweg	3			
Vestalaan	4	1		
Winkewijertlaan	4	3	1	
Zonnewende	6	6	6	
Zwaansprengweg	22	9	1	9
<b>Totaal</b>	<b>325</b>	<b>252</b>	<b>67</b>	<b>30</b>

Bron: Gemeente Apeldoorn, 2019



#### Labyrinth Onderzoek & Advies

Labyrinth is een full-service onderzoeks- en adviesbureau dat bestaat uit een uitstekend op elkaar ingespeeld team van specialisten met ruime ervaring op diverse onderzoeksterreinen. Zo is Labyrinth actief binnen verschillende maatschappelijke werkvelden, zoals diversiteit, migratie, integratie, leefbaarheid, sociale veiligheid, wonen, zorg & welzijn, arbeidsmarkt en jeugd. Labyrinth weet hierbij als geen ander iedereen te bereiken, ongeacht taal, achtergrond en sociaaleconomische status. Niet praten óver hen, maar mét hen, is daarbij de visie.