



WOONWAGENBELEID 2014

Woonwagencentra Emmen

Auteur: Marije de Bruijn / Jeroen Kemna (coördinator woonwagenzaken)
Afdeling: DNW-VC
Versie : Woonwagenbeleid 2014
Datum: 28 oktober 2013



Inhoudsopgave

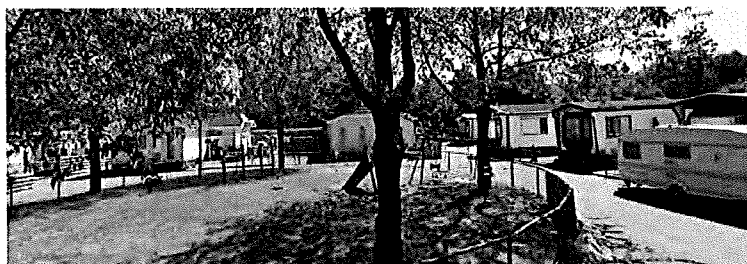
1.	Voorwoord	3
2.	Inleiding	4
2.1	Achtergrond	4
2.2	Voorgeschiedenis woonwagencentra in Emmen	4
2.3	Ligging van de zes woonwagencentra in Emmen (<i>en Schoonebeek</i>)	5
3.	Doelstelling 'Woonwagenbeleid 2014'	6
3.1	Doelstelling	6
3.2	Meetbare resultaten eind 2014	6
3.3	Aanvullend gewenst resultaat	6
4.	Beleid en beleidskaders	7
4.1	Woonvisie Emmen	7
4.2	Overdracht naar corporaties	7
4.3	Intentieovereenkomst	7
4.4	Overdracht aan zittende huurders of standplaatszoekenden op de wachtlijst	7
4.5	Brandveiligheid	8
4.5.1	Brandveiligheidseisen voor woonwagens	8
4.5.2	Clusteren in brandcompartimenten	8
4.5.3	Vigerende bestemmingsplannen en brandveiligheid	8
4.6	Bestemmingsplannen en voorschriften	9
4.6.1	Algemeen	9
4.6.2	Stedenbouwkundige opzet	9
4.6.4	Fysieke veiligheid	9
4.6.5	Inrichting openbare ruimte: ontluchting en zelfredzaamheid	9
4.6.6	Situering van gebouwen	9
4.6.7	Bereikbaarheid	10
4.6.8	Conclusie	10
4.6.9	Specifieke gebruiksregels volgens bestemmingsplan	10
4.6.10	Overgangsrecht bouwwerken	10
4.6.11	Begrippen	11
4.7	Aanpassing artikel bestemmingsplan: 'Wonen – Woonwagenstandplaats'	12
4.7.1	Bestemmingsomschrijving	12
4.7.2	Bouwregels	12
4.7.3	Specifieke bouwregels	12
4.7.4	Woonwagen c.q. woonwagenwoning	12
4.7.5	Aan- en uitbouwen	12
4.7.6	Bijgebouwen/bijbehorend bouwwerk	13
4.7.7	Bouwwerken, geen gebouwen zijnde	13
4.7.8	Specifieke gebruiksregels	13
4.8	Beleidsregels voor de Kerkhoflaan: afbouwlocatie	13
4.9	Huurafhankelijk recht van opstal	14
4.10	Sociaal Plan	14
4.11	Sociale kernvoorraad	14
4.12	Toewijzing standplaatsen	15
4.13	Beleidsnotitie Verhuur- en verkoopbeleid	15
4.14	Handhaving c.q. omgevingsvergunning	15
4.16	Verstening	15
4.17	Bedreigingen jegens de verhuurder	16
4.18	Overige kaders	17
5.	Uitvoering woonwagenbeleid	18



5.1	Afbakening	18
5.2	Projectbeheersing	18
5.3	Taken ambtelijk opdrachtgever.....	18
5.4	Organisatie	18
6.	Handhaving.....	19
6.1	De te nemen stappen	19
6.2	Prioritering binnen de handhavingspraktijk	20
7.	Communicatie	21
8.	Gewenste overdracht.....	22
8.1	Inleiding	22
8.2	Fasering in overdracht.....	22
8.3	Eisen die woningcorporatie(s) waarschijnlijk stellen ten aanzien van overdracht.....	22
9.	Wat is bereikt eind 2014	23
9.1	Woonwagenstandplaatsen.....	23
9.2	Uitvoering.....	23
10.	Besluitvorming.....	24

Lijst van afbeeldingen

<i>Figuur 01 - Google Maps - impressie woonwagencentrum Lijsterveld.....</i>	<i>2</i>
<i>Figuur 02 - Google Maps - impressie woonwagencentrum Valtherlaan.....</i>	<i>4</i>
<i>Figuur 03 - Overzichtsk kaart met ligging van de zes Emmense woonwagencentra</i>	<i>5</i>
<i>Figuur 04 - Google Maps - impressie woonwagencentrum Kerkhoflaan.....</i>	<i>6</i>
<i>Figuur 05 - Luchtfoto 24 april 2013: woonwagencentrum Vleerackers</i>	<i>17</i>
<i>Figuur 06 - Luchtfoto 24 april 2013: woonwagencentrum Kerkhoflaan.....</i>	<i>19</i>
<i>Figuur 07 - Google Maps - impressie woonwagencentrum Gierzwaluw.....</i>	<i>20</i>
<i>Figuur 08 - Luchtfoto 24 april 2013: woonwagencentrum Valtherlaan</i>	<i>23</i>
<i>Figuur 09 - Luchtfoto 24 april 2013: woonwagencentrum Gierzwaluw</i>	<i>25</i>
<i>Figuur 10 - Luchtfoto 24 april 2013: woonwagencentrum Lijsterveld</i>	<i>26</i>
<i>Figuur 11 - Luchtfoto 21 juli 2013: woonwagencentrum De Ark.....</i>	<i>26</i>



Figuur 01 - Google Maps - impressie woonwagencentrum Lijsterveld



1. Voorwoord

Voor u ligt het beleidsplan 'Woonwagengebeleid 2014'. De afgelopen tijd is de problematiek rond dit beleidsterrein in beeld gebracht. In het voorliggende beleid maken wij de keuze woonwagengebewoners niet te zien als bijzondere doelgroep. Het zijn bewoners van de stad Emmen met een bijzondere woonwens. Ze worden behandeld net als alle andere burgers van de gemeente Emmen. Door hen niet (langer) in een uitzonderingspositie te plaatsen, hoopt de gemeente dat het proces van integratie van woonwagengebewoners in de maatschappij zal versnellen. Er moet een evenwichtig beleid worden ontwikkeld, waarin 'hard' en 'zacht' beleid elkaar niet afwisselen of afzwakken, maar aanvullen en versterken.

De gemeente Emmen wil zorgdragen voor kwalitatief goede huisvesting, ook voor woonwagengebewoners. Zij wil toewerken naar een duurzame situatie met kwalitatief goede woningen in een duurzaam kwalitatief goede woonomgeving waarbij de leefbaarheid voorop staat. De gemeente draagt daarin een algemene verantwoordelijkheid voor alle bewoners en alle wijken en dorpen van de gemeente; de corporaties dragen een specifieke verantwoordelijkheid voor de huisvesting van die bewoners die op grond van hun inkomen niet in hun eigen huisvesting kunnen voorzien en voor de leefbaarheid van de wijken en dorpen waar zij wonen.

Het verhuren van standplaatsen en/of woonwagens is echter geen wettelijke taak voor de gemeente. Sterker nog: het is expliciet een taak van woningcorporaties om te zorgen voor het bouwen, verhuren en beheren van woningen ten behoeve van de onderste treden van de woonladder en specifieke doelgroepen. Het beleid is er dan ook op gericht om deze taak (uiteindelijk) over te dragen aan de woningcorporatie(s). Zij hebben de kennis en expertise in huis om op te treden als goede en sociale verhuurder.

De gemeente heeft wel een taak op het gebied van het handhaven van regelgeving. Tevens zal de gemeente moeten bevorderen dat woonwagengebewoners volwaardig deelnemen aan de Emmense samenleving. Daartoe moet de gemeente zelf het goede voorbeeld geven. Met het ontbreken van bijvoorbeeld juiste bestemmingsplannen en omgevingsvergunningen ten aanzien van woonwagens gebeurt dat niet. Uitvoering van dit beleid in combinatie met de plannen van aanpak per individueel woonwagencentrum maakt een einde aan 'gedoogde' situaties.

Het beleid is gebaseerd op de drie volgende uitgangspunten:

1. Moreel – waartoe voelt de gemeente zich moreel verplicht
2. Juridisch – waartoe is de gemeente juridisch verplicht
3. Financieel – wat zijn de kosten die gepaard gaan met de diverse herstructureringen

Naast de voorgestelde fysieke maatregelen, zal er ook aandacht gegeven worden op sociaal maatschappelijk terrein.

In een separaat Sociaal Plan zijn de elementen die in elk herstructureringsproject terugkomen, opgenomen. Er is beschreven wat huurders/bewoners, die met een ingrijpende aanpak van hun woning/woonwagen en woonomgeving te maken krijgen, van de gemeente, de corporatie(s) en eventuele andere instanties kunnen verwachten en wat er van de huurders/bewoners wordt verwacht.

In het Sociaal Plan en een plan van aanpak per woonwagencentrum is vastgelegd hoe de gemeente omgaat met de verschillende situaties bij de eventuele herstructurering van de woonwagencentra te Emmen.

Het is noodzakelijk om met dit beleid snel aan de slag te gaan. Zorgvuldig, gefaseerd, maar ook zichtbaar!

A.J. Sleeking

Portefeuillehouder woonwagenezaken



2. Inleiding

2.1 Achtergrond

In 1999 werd de Woonwagenwet ingetrokken. Allerlei bijzondere maatregelen en voorzieningen zijn opgeheven, omdat deze in het reguliere beleidsproces een plaats gekregen (kunnen) hebben. De problematiek wordt als afgedaan beschouwd. Woonwagenbewoners heten voortaan 'gewone burgers', die zich slechts onderscheiden omdat ze in een woonwagen wonen. Beleid beperkt zich tot het inrichten en beheren van standplaatsen. De overheid ziet de huisvesting niet meer als kerntaak en wenst de locaties over te dragen aan woningcorporaties. Met de afschaffing van de woonwagenwet in 1999 zijn gemeenten formeel ontslagen van de verplichting om exclusief beleid voor woonwagenbewoners te formuleren. Ook hebben de woonwagenbewoners geen bijzondere rechten meer (bijvoorbeeld het recht op een standplaats). Door afschaffing van de woonwagenwet hebben woonwagenbewoners niet langer een uitzonderingspositie binnen de woningmarkt. Het intrekken van de woonwagenwet had als belangrijkste doelstelling het normaliseren van de woonpositie van woonwagenbewoners. Het woonwagenbeleid is vanaf 1999 geïntegreerd in het reguliere volkshuisvestingsbeleid.

Gemeenten hebben hiermee volledige beleidsvrijheid gekregen ten aanzien van woonwagencentra en de standplaatsen. Sindsdien bestaat er een tendens naar overdracht van de standplaatsen en centra van gemeenten naar woningbouwcorporaties. De woningbouwcorporaties zijn over het algemeen immers beter ingesteld op het bouwen, beheren en verhuren van woonruimten.

Wonen in een woonwagen is in feite een woonwens geworden. Waar de woonwagenbewoner vroeger rondtrok en om die reden aangewezen was op een mobiel huis, gaat het tegenwoordig meer om de wens in vrijheid en in familieverband samen te wonen.

2.2 Voorgeschiedenis woonwagencentra in Emmen

De gemeente Emmen kent zes woonwagencentra waarvan het woonwagencentrum De Ark de grootste is. Daarnaast bestaan er vijf kleinere woonwagencentra, te weten:

1. Gierzwaluw
2. Kerkhoflaan, Schoonebeek
3. Lijsterveld
4. Valtherlaan
5. Vleerackers

In 2005 heeft de gemeente Emmen de onderhandelingen met de juridische voorlopers van de woningcorporaties Domesta en Lefier gevoerd, hetgeen resulteerde in een intentieovereenkomst. Vervolgens is met name door Lefier en de gemeente Emmen ingezet op herontwikkeling van het woonwagencentrum de Ark. De afspraken uit de intentieovereenkomst 2005 zijn bij het Lokaal Akkoord in september 2013 herbevestigd.

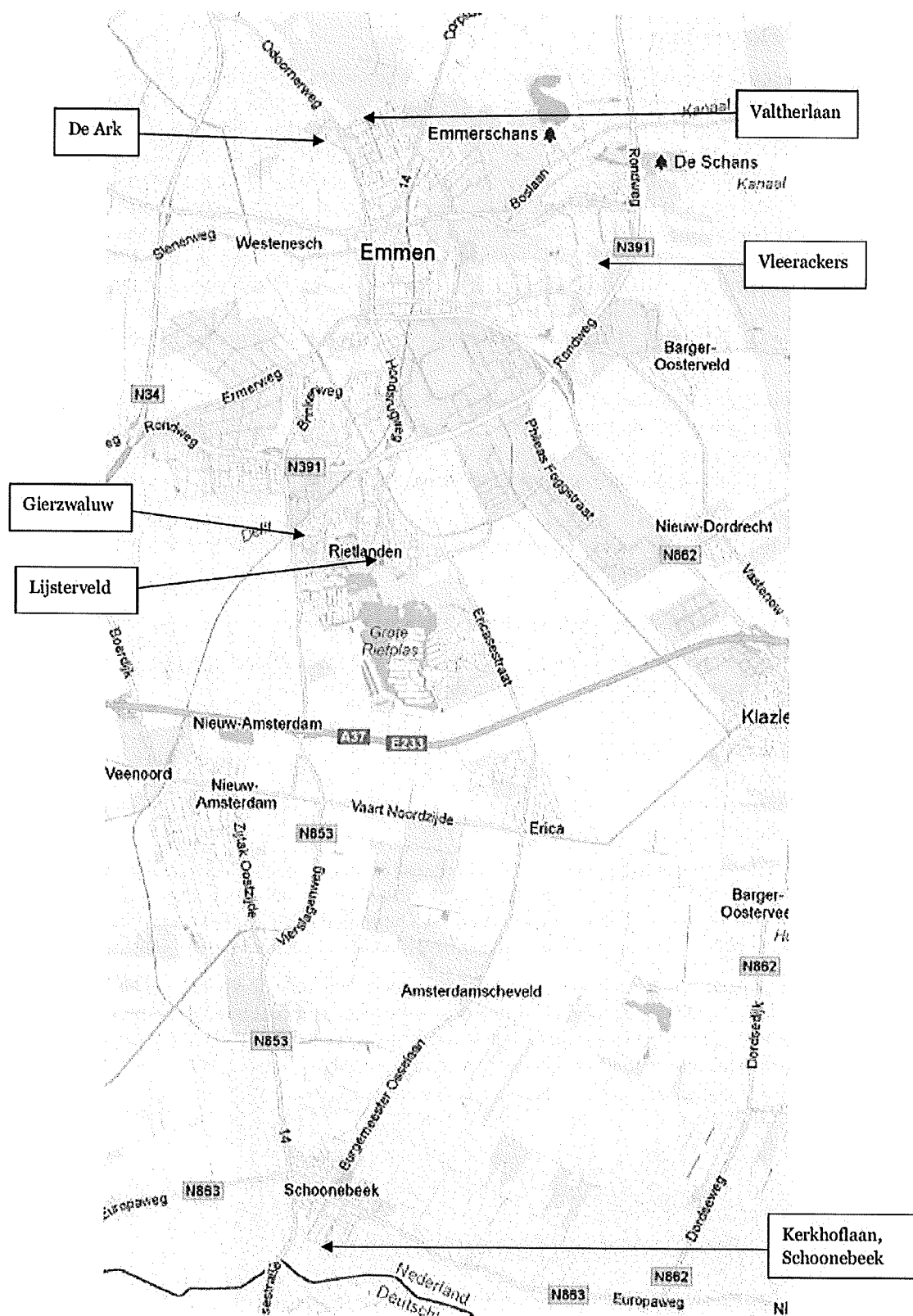
Daarnaast heeft de gemeente Emmen sommige onderdelen van enkele van de kleine woonwagencentra ter hand genomen. Dat betekent dat met bewoners in het verleden gesprekken zijn gevoerd over verplaatsing van woonwagens en uitvoering van plannen met betrekking tot herinrichting. Hier was tot nu toe geen verdere uitvoering aan gegeven omdat vooral is ingezet op de herinrichting van de Ark.



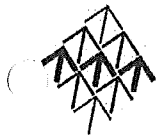
Figuur 02 - Google Maps - impressie woonwagencentrum Valtherlaan



2.3 Ligging van de zes woonwagencentra in Emmen (en Schoonebeek)



Figuur 03 - Overzichtskaart met ligging van de zes Emmense woonwagencentra



3. Doelstelling 'Woonwagenbeleid 2014'

3.1 Doelstelling

- a. Kwalitatief goede huisvestingsmogelijkheden bieden voor de doelgroep die op de woonwagencentra woont en wil wonen. Bestaande huurhuisvesting upgraden naar geldende wet- en regelgeving en in goede staat van onderhoud brengen (*goede onderhoudssituatie aan huurwoonwagens, huurstandplaatsen met bergingen en openbare ruimten en voldoen aan geldende wet- en regelgeving*).
- b. Voldoen aan uitgangspunten intentieovereenkomst tussen gemeente en corporaties inzake de overdracht van de woonwagencentra. (1 juni 2005)
- c. Onderzoek naar verkoop standplaatsen aan huidige huurders.

3.2 Meetbare resultaten eind 2014

1. De woonwagencentra voldoen aan de eisen van brandveiligheid.
2. Onderzoek naar verkoop standplaatsen aan huidige huurders is afgerond en (daar waar mogelijk via het plan van aanpak per woonwagencentrum) zijn standplaatsen verkocht.
3. De gemeente optimaliseert onderhoud, beheer en handhaving van de openbare ruimte.
4. Er wordt door alle bewoners huur betaald voor de standplaatsen en er zijn geen hogere huurachterstanden dan gebruikelijk is bij een woningcorporatie. (*niet meer dan 1 à 2 maanden*)
5. Er bevindt zich uitsluitend gelegaliseerde bebouwing op de woonwagencentra, voor alle opstallen is een bouwvergunning verleend.
6. De standplaatsen zijn helder afgebakend; er is geen sprake van niet legale ingebruikname van terreinen.
7. Er vinden geen bedrijfsmatige activiteiten plaats op de woonwagencentra behoudens datgene wat middels het bestemmingsplan is toegestaan en waar uitdrukkelijk toestemming voor is verleend.
8. De wachtlijsten zijn opgeschoond; er is inzicht in de behoefte aan standplaatsen binnen Emmen.

3.3 Aanvullend gewenst resultaat

9. De huurstandplaatsen zijn in eigendom van en worden verhuurd door een woningcorporatie(s).
10. De corporatie zorgt voor de exploitatie, het beheer en het onderhoud van de huurstandplaatsen, huurwoonwagens en huurwoningen op de woonwagencentra.
11. Geïnteresseerden voor een standplaats of een woonwagenwoning dienen zich op reguliere wijze in te schrijven bij de corporaties. Er is geen separate wachtlijst.



Figuur 04 - Google Maps - impressie woonwagencentrum Kerkhoflaan



4. Beleid en beleidskaders

4.1 Woonvisie Emmen

In de woonvisie zijn woonwagencentra niet als specifieke doelgroep benoemd. De tekst hierover in de woonvisie is de volgende:

"Bewoners van woonwagens en woonschepen rekenen wij tot reguliere doelgroepen, maar wel met specifieke voorkeuren voor woonmilieus. Wij willen deze groepen binnen onze mogelijkheden faciliteren. Woonwagenbeleid moet daarom worden gezien als vraaggericht specifiek beleid waarbij behoud of versterking van de algehele leefbaarheid en woonkwaliteit in de centra voorop staan en een sociaalgeografische aansluiting op een woonwijk van belang is".

4.2 Overdracht naar corporaties

Overdracht aan, en overname door, de corporaties kan niet worden afgedwongen. Gemeente en de desbetreffende corporaties moeten dus samen tot overeenstemming komen over de voorwaarden, waaronder overname kan plaatsvinden. Hiervoor zullen er in de toekomst weer gesprekken moeten worden gevoerd met de woningcorporaties.

4.3 Intentieovereenkomst

Tussen verschillende partijen is op 1 juni 2005 een intentieovereenkomst gesloten welke moest streven naar overdracht naar de diverse woningbouwcorporaties van de woonwagencentra in 2007. Tot op heden is hier echter geen uitvoering aan gegeven. Wanneer gekozen wordt voor de herinrichting/renovatie naar de voorwaarden uit de intentieovereenkomst betekent dit het volgende:

Eigendomsoverdracht behoort tot de mogelijkheden als er sprake is van een 'normale' situatie of wanneer partijen afspreken naar een genormaliseerde situatie toe te werken. Dit betekent bijvoorbeeld:

- normaal overleg tussen huurder en verhuurder;
- normale openbare-ordesituatie (actieve handhaving, afspraken met politie);
- goede onderhoudssituatie van wagens, standplaatsen met voorzieningengebouw en openbare ruimten;
- genormaliseerd huurprijsniveau in relatie tot kwaliteit van de woonruimte;
- reguliere huurbetalingen (incassobeleid).

Om tot normalisatie te komen zijn een duidelijk vastgelegd gemeentelijk beleid en consequente handhaving van afgesproken beleid noodzakelijk.

4.4 Overdracht aan zittende huurders of standplaatszoekenden op de wachtlijst

Rechtstreekse verkoop van standplaatsen aan de zittende huurders/woonwagengewoners wordt mogelijk gemaakt. Hieronder vallen niet de standplaatsen met hierop een huurwoonwagen van de gemeente. Eigendom heeft over het algemeen een positieve invloed op het verantwoordelijkheidsgevoel voor de woonomgeving. Er is een separaat verhuur- en verkoopbeleid voor standplaatsen voor woonwagens, huurwoonwagens, woonwagengewoningen en ligplaatsen voor woonschepen 2014 opgesteld.

Het voordeel van verkoop is dat beheer en onderhoud en de daarmee gepaard gaande werkzaamheden en kosten niet meer voor rekening van de gemeente komen. Nadeel is dat er daardoor minder grip bestaat op dat beheer en onderhoud. Bij ongewenste ontwikkelingen zal nog via de bestuursrechtelijke weg (bestuursdwang) kunnen worden ingegrepen. In de verhuursituatie staat daarnaast ook nog de privaatrechtelijke weg open. Door een passend lokaal handhavingsbeleid kunnen ongewenste ontwikkelingen worden voorkomen.



4.5 Brandveiligheid

Als kader geldt hierbij het vigerende Bouwbesluit en de Handreiking 'Brandveiligheid van woonwagens en woonwagencentra' van de voormalige VROM-inspectie.

4.5.1 Brandveiligheidseisen voor woonwagens

Bij de brandveiligheid van woonwagens spelen diverse factoren een rol: de bouwtechnische eigenschappen van de woonwagen, de aankleding, inrichting en het gebruik van de woonwagen en het gebruik van de ruimte rond de woonwagen. Er is een belangrijk verschil tussen de eisen voor bestaande woningen en bestaande woonwagens. Daar waar het Bouwbesluit eisen stelt aan de brandwerendheid tussen bestaande woningen (brandoverslag), stelt het Besluit geen eisen aan de brandoverslag tussen bestaande woonwagens. Op bouwtechnische gronden kan dus niet altijd voorkomen worden dat een brand van de ene woonwagen kan overslaan naar de andere. Dit kan wel voorkomen worden door voldoende afstand tussen de woonwagens aan te houden. Als de afstand te klein is kan een brand immers via de ramen, deuren en soms zelfs via de wanden eenvoudig overslaan van de ene naar de andere woonwagen. In de richtlijn noemt men een afstand van ongeveer vijf meter brandveilig genoeg (*bron: ministerie van VROM*). In de praktijk is een onderlinge afstand van vijf meter echter niet altijd haalbaar. Veelal omdat het woonwagencentrum daar te klein voor is en uitbreiding niet mogelijk is dan wel kostentechnisch een onevenredig grote investering vergt.

4.5.2 Clusteren in brandcompartimenten

Het Ministerie van VROM had tot het jaar 2009 het standpunt om vanuit de brandveiligheid tussen iedere woonwagen 5 meter vrije ruimte te hebben. Dit vanuit het idee dat dan de brand tussen twee woonwagens minder snel over zou slaan en mensen een betere kans hebben om te vluchten bij brand. Daar meerdere gemeenten moeite hadden om aan deze kostbare eis te voldoen heeft VROM in 2009 een "Handreiking brandveiligheid van woonwagens en woonwagencentra" uitgegeven. Hierin werd het mogelijk om van de eerder gestelde afstandseis van 5 meter tussen de woonwagens af te wijken. Een clustering van maximaal vier woonwagens naast elkaar is van daaruit mogelijk. Een woonwagen kan uitbranden tot een maximum van vier, maar de mogelijkheid om veilig te vluchten wordt hiermee vergroot voor de bewoners ten opzichte van meerdere woonwagens in de rij.

Vaak is het wel mogelijk woonwagens te clusteren in kleine groepjes, waarbij tussen de verschillende groepjes van woonwagens dan wel voldoende afstand kan worden gehouden. Door dit 'clusteren' kan een aantal woonwagens dus zó dicht op elkaar staan, dat de weerstand bij brandoverslag nihil is. Daarmee moet geaccepteerd worden dat een brand binnen dit cluster snel kan overslaan van de ene woonwagen naar de andere. Door voldoende afstand tussen de verschillende clusters aan te houden, kan de brand echter niet overslaan van het ene cluster woonwagens naar het andere cluster. Voor een brandveilige clustering van woonwagens kan in een bestemmingsplan het maximaal aantal toegestane woonwagens in een cluster worden vastgelegd. Daarbij kan worden uitgegaan van een 'beperkte' clustering van twee tot ten hoogste vier woonwagens (*zoals beoogd in de oude voorschriften van het Bouwbesluit 1992*).

Artikel 2.84 Omvang (Bouwbesluit 2012)

In een brandcompartiment liggen ten hoogste vier woonwagens en nevenfuncties daarvan met een totale gebruiksoppervlakte van ten hoogste 1000 m².

4.5.3 Vigerende bestemmingsplannen en brandveiligheid

De brandveiligheid op de woonwagencentra kan alleen worden gegarandeerd en gehandhaafd door het vastleggen van een brandveilige afstand tussen (clusters van) woonwagens. Deze brandveilige afstand (minimaal vijf meter) kan alleen worden vastgelegd in een juridisch ruimtelijk plan, zoals een bestemmingsplan of een beheersverordening. In de vigerende bestemmingsplannen is deze brandveilige indeling van de woonwagencentra niet opgenomen en kan dus in de praktijk niet worden gegarandeerd en gehandhaafd. Op basis hiervan zal een nieuw bestemmingsplan of een separaat projectbesluit voor deze woonwagencentra dienen te worden opgesteld.

Op basis van deze voorgenoemde bestemmingsplanwijziging kan een brandveilige plaatsing van (clusters van) woonwagens in de praktijk worden afgedwongen. Ook kan handhavend worden opgetreden tegen het niet naleven van de regels van het bestemmingsplan, waaronder (een groep) te dicht op elkaar geplaatste woonwagens of het dichtbouwen van de ruimten tussen de (clusters van) woonwagens.



4.6 Bestemmingsplannen en voorschriften

Bij bestudering van de vigerende bestemmingsplannen die gelden voor de vijf kleine woonwagencentra, is gebleken dat de opgenomen regels en plankaarten onvoldoende houvast bieden voor handhaving op illegale opstallen, in beslag genomen gemeentelijke grond, brandveiligheid clustering, maatvoering standplaatsen, de maximale bouwvlakken voor plaatsing woonwagens, de gewenste aantallen en de bouw van woonwagenwoningen.

4.6.1 Algemeen

Het terrein van 'het woonwagencentrum' is zeer dicht bebouwd. Volgens de huidige bouwregelgeving mogen slechts vier woonwagens naast elkaar staan. In de oude situatie stonden alle woonwagens naast elkaar. Daardoor is herstructurering noodzakelijk. De herstructurering wordt mogelijk gemaakt doordat eigenaren van de bestaande woonwagens of huurders van huurwoonwagens op 'het woonwagencentrum' een andere standplaats of een huurwoning wordt aangeboden op het naaste terrein danwel dat er alsnog bewust gekozen wordt voor 'clustering'.

Een bestemmingsplan biedt het juridisch-planologisch kader om bestaande woonwagens te verplaatsen of woonwagenwoningen te bouwen.

4.6.2 Stedenbouwkundige opzet

De verkaveling van de standplaatsen kent een orthogonale opzet, waarbij de kavels haaks op de openbare weg staan. In de nieuwe situatie staan er, door het weghalen van woonwagens, kleinere groepen met maximaal vier standplaatsen. De 'gaten' die ontstaan worden ingericht en bestemd als onbebouwde strook. Het is belangrijk dat dit ook onbebouwd blijft in verband met de brandveiligheid.

Het beoogde woonwagencentrum krijgt hierdoor een herkenbare eigen karakter met een open verkavelingsstructuur.

4.6.3 Brandveiligheid

Het huidige bestemmingsplan voldoet niet aan de eisen voor brandveiligheid. Het doel is het creëren van een brandveiligheidsniveau dat voldoet aan de huidige bouwregelgeving. Belangrijk is dat onbeheersbare uitbreiding van brand voldoende wordt voorkomen. Dat kan met behulp van de gebruikte bouwmaterialen en/of met minimale afstanden. In de nieuwe situatie staan maximaal vier woonwagens naast elkaar. Hierop wordt hieronder nader ingegaan.

4.6.4 Fysieke veiligheid

Het aspect fysieke (brand)veiligheid stelt voorwaarden aan de inrichting van de openbare ruimte, de situering van gebouwen ten opzichte van elkaar, de bluswatervoorziening en de bereikbaarheid. Algemeen uitgangspunt is dat de situatie ter plaatse voldoet aan de 'Handreiking brandveiligheid van woonwagens en woonwagenlocaties' (VROM, maart 2009).

4.6.5 Inrichting openbare ruimte: ontvluchting en zelfredzaamheid

Hoe de openbare ruimte is ingericht, is van invloed op de mate waarin hulpdiensten de incidentlocatie kunnen bereiken én hoe betrokkenen bij een incident in staat zijn een locatie te ontvluchten. In dit kader zijn de mogelijkheden voor ontvluchting en zelfredzaamheid binnen het plangebied getoetst.

4.6.6 Situering van gebouwen

In verband met brandveiligheid kunnen op basis van het Bouwbesluit voorwaarden worden gesteld aan de afstand tussen de woonwagens onderling en de positionering ten opzichte van elkaar. In dat kader kunnen nadere eisen worden gesteld bij aanvraag van de Omgevingsvergunning voor het bouwen.

In de huidige, planologische, situatie voldoet het woonwagencentrum niet aan de eisen voor brandveiligheid. De woonwagens kunnen naast elkaar worden opgericht, waardoor bij brand de kans op overslag naar een nabijgelegen woonwagen groot is. Het doel is om een situatie te creëren met een brandveiligheidsniveau dat voldoet aan de huidige regelgeving. Dat kan met behulp van de gebruikte bouwmaterialen of met minimale afstanden.



Volgens de 'Handreiking brandveiligheid van woonwagens en woonwagenlocaties' dienen de clusters (met elk maximaal vier woonwagens) onderling tenminste 5 meter uit elkaar gesitueerd te zijn. De brandveiligheidszones tussen de clusters mogen niet bebouwd worden, noch gebruik worden als parkeerplaats voor voertuigen of caravans. Deze ruimten kunnen gebruikt worden als terras, tuin, e.d., waarbij het tuin-/terrasmeubilair gemakkelijk te verplaatsen dient te zijn. De gemeente zal onderzoeken in hoeverre met hekwerken en beplanting de oneigenlijke ingebruikname voorkomen kan worden.

Om bij brand goede ontvluchting van de woonwagens naar de openbare ruimte te garanderen, moet er vanuit de uitgangen van de woonwagens sprake zijn van een route naar de openbare ruimte, die door een niet-besloten ruimte loopt (buitenlucht) waarbij rook, hitte en obstakels de ontvluchting niet zullen belemmeren.

De bij dit beleidsstuk behorende plannen van aanpak per woonwagencentrum voldoen, indien de in de toelichting voorgestelde maatregelen getroffen worden, aan het vereiste niveau van brandveiligheid.

4.6.7 Bereikbaarheid

Wat bereikbaarheid betreft, zijn voor dit plan met name de dimensionering van de wegen en de bereikbaarheid van de toegang tot de woningen vanaf de weg van belang. Daarbij is het uiteraard van belang dat op de wegen een vrije doorgang is. De afstand van de straat tot de toegang, mag niet meer dan 10 meter bedragen en er dient een opstelplaats voor het voertuig gemaakt te worden.

De gestelde afstand zal incidenteel overschreden worden, maar dit leidt niet tot onacceptabele situaties.

4.6.8 Conclusie

De conclusie luidt dat vanuit het oogpunt van fysieke veiligheid de brandweer geen belemmeringen ziet in het voorliggende plan, mits voor de situering van de woonwagens en bereikbaarheid van de woonwagens aan genoemde voorwaarden wordt voldaan. De voorwaarden t.a.v. bereikbaarheid en bluswatervoorziening zijn opgenomen in de het Bouwbesluit 2012 (*artikel 6.37 + 6.38 BB*).

4.6.9 Specifieke gebruiksregels volgens bestemmingsplan

In gebouwen die ingevolgde deze regels gebruikt mogen worden als woonwagen (inclusief bijbehorende aan- en uitbouwen) is de uitoefening van aan huis verbonden beroeps- en bedrijfsactiviteiten toegestaan, onder de volgende voorwaarden:

- maximaal 35% van het vloeroppervlak van de woonwagen, inclusief aan- en uitbouwen, mag tot ten hoogste 50 m² worden gebruikt voor een aan huis verbonden beroeps- of bedrijfsactiviteit;
- degene die de activiteiten in de woonwagen uitvoert, dient tevens de bewoner van de woonwagen te zijn;
- de activiteiten dienen qua aard, omvang en uitstraling te passen in een woonomgeving;
- er mag geen horeca of detailhandel ter plaatse plaatsvinden, uitgezonderd een beperkte verkoop als ondergeschikte activiteit en in relatie met een aan huis verbonden beroeps- of bedrijfsactiviteit;
- de activiteiten mogen geen nadelige invloed hebben op de normale afwikkeling van het verkeer en geen onevenredige parkeerdruk veroorzaken.

In bijgebouwen is de uitoefening van aan huis verbonden beroeps- of bedrijfsactiviteiten niet toegestaan.

4.6.10 Overgangsrecht bouwwerken

Algemeen

Een bouwwerk dat op het tijdstip van inwerkingtreding van het bestemmingsplan aanwezig of in uitvoering is, dan wel gebouwd kan worden krachtens een omgevingsvergunning voor het bouwen, en afwijkt van het plan, mag, mits deze afwijking naar aard en omvang niet wordt vergroot,

- gedeeltelijk worden vernieuwd of veranderd;
- na het teniet gaan ten gevolge van een calamiteit geheel worden vernieuwd of veranderd, mits de aanvraag van de omgevingsvergunning voor het bouwen wordt gedaan binnen twee jaar na de dag waarop het bouwwerk is teniet gegaan.



Afwijken bij omgevingsvergunning

Het bevoegd gezag kan eenmalig in afwijking van het bepaalde in artikel xxx een omgevingsvergunning verlenen voor het vergroten van de inhoud van een bouwwerk als bedoeld in artikel xxx met maximaal 10%.

Uitzonderingen

Artikel xxx is niet van toepassing op bouwwerken die weliswaar bestaan op het tijdstip van inwerkingtreding van het plan, maar zijn gebouwd zonder vergunning en in strijd met het daarvoor geldende plan, daaronder begrepen de overgangsbepaling van dat plan.

4.6.11 Begrippen

aanbouw / uitbouw

een aan een hoofdgebouw aangebouwd gebouw, dat op de grond staat, dat in bouwkundig opzicht ondergeschikt is aan het hoofdgebouw en dat een aparte ruimte vormt die al dan niet vanuit het hoofdgebouw bereikbaar is.

aan huis verbonden bedrijfsactiviteiten

het verlenen van diensten, het uitoefenen van ambachtelijke bedrijvigheid (geheel of overwegend door middel van handwerk uit te oefenen), het voeren van de administratie van bedrijfsactiviteiten die (behoudens genoemde administratieve werkzaamheden) niet ter plaatse worden uitgeoefend, het verstrekken van logies en ontbijt (bed & breakfast) waarvan de aard, omvang en uitstraling zodanig zijn dat de activiteit in de woonwageningen met behoud van de woonfunctie ter plaatse kan worden uitgeoefend.

aan huis verbonden beroepsactiviteiten

een dienstverlenend beroep, dat op kleine schaal in een woonwagen wordt uitgeoefend, waarbij de woonwagen in overwegende mate haar woonfunctie behoudt en de desbetreffende beroepsuitoefening een ruimtelijke uitstraling heeft die in overeenstemming is met de woonfunctie.

bestaand

- a. bestaande bouwwerken: een legaal bouwwerk dat op het tijdstip van inwerkingtreding van het bestemmingsplan aanwezig is, dan wel gebouwd kan worden krachtens een omgevingsvergunning;
- b. bestaand gebruik: het legale gebruik van grond en bouwwerken dat bestond op het tijdstip van inwerkingtreding van het bestemmingsplan.

bijgebouw

een vrijstaand, in functioneel en bouwkundig opzicht aan het hoofdgebouw ondergeschikt gebouw op hetzelfde bouwperceel dat op de grond staat en alleen bedoeld en ingericht ten behoeve van (huishoudelijke) berging, hobby- en/of stallingruimte.

bouwvlak

een geometrisch bepaald vlak, waarmee gronden zijn aangeduid, waar ingevolge de regels bepaalde gebouwen en bouwwerken geen gebouwen zijnde zijn toegelaten.

woonwagen

een voor bewoning bestemd hoofdgebouw dat is geplaatst op een standplaats en dat in zijn geheel of in delen kan worden verplaatst.

Woonwagenwoning

een op traditionele wijze gebouwd voor bewoning bestemd hoofdgebouw dat is geplaatst op een woonwagenlocatie.

standplaats

een kavel, bestemd voor het plaatsen van een woonwagen, waarop voorzieningen aanwezig zijn die op het leidingnet van de openbare nutsbedrijven, andere instellingen of van gemeenten kunnen worden aangesloten.



4.7 Aanpassing artikel bestemmingsplan: 'Wonen – Woonwagenstandplaats'

4.7.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Wonen - Woonwagenstandplaats' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- a. wonen in woonwagens;
- b. standplaatsen voor woonwagens;
- c. woningen
- d. gebouwen t.b.v. sanitaire voorzieningen ter plaatse van de aanduiding 'sba-bb';
- e. bijgebouwen ter plaatse van de aanduiding 'sba-bb';
- f. aan- en uitbouwen;
- g. bijbehorende voorzieningen zoals verhardingen en groenvoorzieningen;
- h. wadi's, water en waterhuishoudkundige voorzieningen, alsmede daarbij behorende voorzieningen zoals duikers, kunstwerken en overbruggingen.

4.7.2 Bouwregels

Algemene bouwregels

Op deze gronden mogen ten behoeve van de bestemming uitsluitend worden gebouwd:

- a. woonwagens inclusief aan- en uitbouwen;
- b. woningen;
- c. bijbehorende bouwwerken;
- d. bijgebouwen;
- e. bouwwerken, geen gebouwen of overkappingen zijnde.

4.7.3 Specifieke bouwregels

De in hierboven genoemde bouwwerken zijn toegestaan voor zover voldaan wordt aan de volgende regels:

4.7.4 Woonwagen c.q. woonwagenwoning

- a. het aantal standplaatsen voor woonwagens c.q. woonwagenwoningen mag maximaal xxx (*afhankelijk van het individuele woonwagencentrum*) bedragen in het plangebied;
- b. het maximaal aantal aaneengesloten woonwagens binnen de aanduiding 'bouwvlak' niet meer mogen bedragen dan ter plaatse van de aanduiding 'aantal woonwagens';
- c. per standplaats is maximaal één woonwagen toegestaan;
- d. de maximale breedte van één woonwagen is xx meter en heeft een maximale diepte van xx meter;
- e. de goothoogte van een woonwagen bedraagt maximaal 4 meter en de bouwhoogte maximaal 7 meter;
- f. een gedeelte van de woonwagen buiten het bouwvlak is toegestaan, mits er tussen de bouwvlakken een onbebouwde strook met een breedte van minimaal 5 meter inclusief eventueel overstek over de volledige perceelsdiepte overblijft;
- g. naast de bebouwing die onder b en c is toegestaan, is per standplaats tevens maximaal één bijbehorend bouwwerk en maximaal één berging voor niet voor handel bestemde goederen toegestaan ter plaatse van de aanduiding (sba-bb) met een gezamenlijke oppervlakte van maximaal xx m². De bouwhoogte bedraagt maximaal 3 meter;

4.7.5 Aan- en uitbouwen

- h. aan- en uitbouwen mogen achter de woonwagen binnen het aangegeven bouwvlak worden opgericht, mits dat de maximale diepte van de woonwagen inclusief de aanbouw en/of uitbouw niet groter is dan xx meter;
- i. buiten het bouwvlak is een aan- en/of uitbouwen aan de zijkant van de woonwagen toegestaan, met dien verstande dat de aan- en/of uitbouw niet dieper is dan 3 meter en niet breder is dan 7,5 meter en mits er tussen de bouwvlakken een onbebouwde strook over de volledige perceelsdiepte overblijft met een breedte van minimaal 5 meter inclusief eventueel overstek;
- j. de bouwhoogte van aan- en uitbouwen mag niet meer bedragen dan 4 meter;
- k. dakterrassen op aan- en uitbouwen zijn niet toegestaan.



4.7.6 Bijgebouwen/bijbehorend bouwwerk

- l. bijgebouwen en bijbehorende bouwwerken mogen uitsluitend ter plaatse van de aanduiding (sba-bb) worden opgericht of binnen het bouwvlak onder de voorwaarde dat deze losstaand bij de woonwagen c.q. woonwagenwoning wordt geplaatst;
- m. de bouwhoogte van deze bijgebouwen/bijbehorend bouwwerk mag niet meer bedragen dan 3 meter;
- n. de totale oppervlakte van deze bijgebouwen/bijbehorend bouwwerk mag per standplaats maximaal xx m² zijn ter plaatse van de aanduiding (sba-bb);
- o. Buiten het bouwvlak en buiten de gronden ter plaatse van de aanduiding (sba-bb) zijn bijgebouwen/bijbehorend bouwwerk niet toegestaan.
- p. dakterrassen op deze bijgebouwen/bijbehorend bouwwerken zijn niet toegestaan.

4.7.7 Bouwwerken, geen gebouwen zijnde

- q. de bouwhoogte van erf- en terreinafscheidingen mag niet meer dan 1,80 meter bedragen, met dien verstande dat de bouwhoogte van erf- en terreinafscheidingen voor de naar de weg gekeerde gevel c.q. het verlengde daarvan niet meer dan 1 meter mag bedragen;
- r. de bouwhoogte van overige bouwwerken, geen gebouwen zijnde, mag niet meer dan 1 meter bedragen.

4.7.8 Specifieke gebruiksregels

Tot een gebruik, strijdig met deze bestemming, wordt in ieder geval verstaan

- a. bewoning van bijgebouwen;
- b. bewoning van de bijbehorende bouwwerken;
- c. uitoefening van (aan huis verbonden) beroeps- of bedrijfsactiviteiten in bijgebouwen;
- d. het gebruiken van bouwwerken voor een seks- en/of pornobedrijf;
- e. het gebruik van niet-bebouwde grond als staplaats van demonteerbare of verplaatsbare inrichtingen voor de verkoop van etenswaren en/of dranken;
- f. het gebruik van niet-bebouwde grond als staplaats voor onderkomens en kampeermiddelen;
- g. het gebruik als opslag, stort- of bergplaats van al dan niet afgedankte stoffen, voorwerpen en producten, tenzij dit gebruik noodzakelijk is voor of verband houdt met de verwerking van de bestemming of met het op de bestemming gerichte beheer van gronden;
- h. het gebruik als opslag voor voer-, vaar- en vliegtuigen;
- i. het gebruik van de gronden voor caravans en vouwwagens;
- j. het gebruik van de gronden voor parkeren.

4.8 Beleidsregels voor de Kerkhoflaan: afbouwlocatie

Het college heeft in het verleden zich reeds uitgesproken over de afbouw van de locatie Kerkhoflaan.

Voor de woonwagenlocatie Kerkhoflaan zijn onderstaande regels van toepassing.

Een afbouwlocatie is in deze betekenis een woonwagenlocatie die langzaam wordt afgebouwd conform onderstaande regels:

1. Alle huidige huurders kunnen hier (vooralsnog) blijven wonen.
2. Er worden geen mutaties op de aanwezige standplaatsen meer toegestaan.
3. Er worden geen huurwoonwagens meer verstrekt.
4. Huurwoonwagens worden niet meer vervangen, tenzij de gemeente daartoe gehouden is.
5. Het verhuurde (standplaats, berging en eventueel een huurwoonwagen) blijft regulier onderhouden worden.
6. Een (sociale) huurwoning is passende vervangende woonruimte voor bewoners die nu een woonwagen huren.
7. Een hoofdhuurder die vrijwillig wenst over te stappen naar een reguliere huurwoning c.q. huisvesting elders of als de huurwoonwagen niet langer geschikt wordt geacht voor verhuur, krijgt een tegemoetkoming in de verhuis- en inrichtingskosten ter hoogte van het wettelijk minimum €5.658,- (*prijspeil 01-03-2013*). Dit bedrag wordt jaarlijks geïndexeerd.
8. Iedere hoofdhuurder kan op elk gewenst moment verhuizen naar een reguliere woning.
9. Hoofdhuurders (*inclusief inwonenden omdat die niet achter mogen blijven*) die vrijwillig vertrekken naar een reguliere huurwoning krijgen naast de standaard tegemoetkoming in de verhuis- en inrichtingskosten



een extra bijdrage in de vorm van een 'immateriële vergoeding', namelijk als compensatie voor het verlies van wonen op een woonwagencentrum, ter hoogte van € 5.000,-¹. Dit bedrag is niet onderhandelbaar en is onverplicht. Deze regeling is geldig tot en met 31 december 2015.

10. Zodra een huurder om welke reden dan ook vertrekt, wordt de desbetreffende standplaats ontmanteld c.q. geamoveerd en de eventueel hierop geplaatste huurwoningen verwijderd.
11. Leeggekomen standplaatsen worden geamoveerd, inclusief berging, en ingezaaid met gras. Indien hier opstallen, auto's of attributen op verschijnen, dan wordt hiertegen handhavend opgetreden.
12. Na beëindiging van een huurovereenkomst wordt ook formeel de standplaats opgeheven middels een collegebesluit gebaseerd op de BAG.
13. Vrijgevallen gronden door leeggekomen standplaatsen zullen als ontwikkellocatie overgedragen worden aan vastgoedbeheer.
14. De leeggekomen gronden worden toegevoegd aan het openbaar gebied en niet in gebruik gegeven aan derden.
15. Indien de laatste standplaats van het woonwagencentrum is ontmanteld zal er, indien noodzakelijk, een herbestemming van het woonwagencentrum plaatsvinden.
16. Indien een eigendomswoonwagen is 'versleten' mag de huurder van een standplaats een vervangende woonwagen op de gehuurde standplaats zetten, mits deze voldoet aan de eisen van het vigerende bouwbesluit en er een omgevingsvergunning is verkregen.
17. Standplaatsruil wordt niet toegestaan.

4.9 Huurafhankelijk recht van opstal

Het vestigen van een huurafhankelijk recht van opstal op die huurstandplaatsen waarop een eigendomswoonwagen is geplaatst, vloeit voort uit een arrest van de Hoge Raad en is nodig zodat OZB belastingen rechtstreeks aan de eigenaar van de woonwagen kunnen worden opgelegd en ook om verticale natrekking te voorkomen.

De kosten van het vestigen van een huurafhankelijk recht van opstal worden pas na geruime tijd terugverdiend middels de OZB. Echter in het kader van de 'normalisatie' is het vestigen van een dergelijk recht gewenst. Te meer daar dan ook de individuele woonwagengebruiker c.q. eigenaar van een eigendomswoonwagen na de vestiging van dit recht OZB zullen moeten gaan betalen vanaf 01-01-2015 of zoveel eerder als het recht notarieel is vastgelegd.

4.10 Sociaal Plan

In een separaat Sociaal Plan zijn de elementen die in elk herstructureringsproject terugkomen opgenomen. Er is beschreven wat huurders/bewoners, die met een ingrijpende aanpak van hun woning/woonwagen te maken krijgen, van de gemeente, de beoogd corporatie(s) en eventuele andere instanties kunnen verwachten en wat er van de huurders/bewoners wordt verwacht.

4.11 Sociale kernvoorraad

Gemeente en woningcorporatie(s) zullen in het kader van de gewenste overdracht van de woonwagencentra afspraken moeten maken over het toekomstige beleid voor de aanleg van eventueel nieuwe standplaatsen. Immers, er is nog steeds sprake van natuurlijke aanwas. Daarbij kan worden gekozen voor het verder uitbreiden van het aantal, bijvoorbeeld op basis van de natuurlijke aanwas. Men kan ook kiezen voor een 'stand still' of een uitsterfprincipe. Dit houdt respectievelijk in: het niet meer aanleggen van standplaatsen vanaf een bepaald bereikt niveau ('stand still') of het verwijderen van standplaatsen als die vrijkomen (uitsterfprincipe). Dit laatste betekent dat voor de doelgroep steeds minder de specifieke woonvorm van de woonwagencentra beschikbaar zal zijn. Dat heeft waarschijnlijk ook consequenties voor het handhavingsbeleid. Naarmate meer jongeren om een standplaats vragen die er niet is, zal de neiging om weer illegaal in een caravan te gaan wonen bij een standplaats groter worden. Hiertegen moet adequaat worden opgetreden.

Naast een herstructurering van de bestaande woonwagencentra (brandveiligheid, toegankelijkheid, handhaving op illegale bouwwerken) zullen de woonwagengebruikers worden gestimuleerd en gefaciliteerd om een woonwagewoning te gaan bewonen. Invulling hieraan geven is maatwerk.

¹ NB: dit geldt niet indien men verhuist naar een reguliere huurwoning op de Gierzwahuw of naar een van de woonwagewoningen die bij de herstructurering van de Vleerackers en Lijsterveld worden gebouwd.



Een tweetal principes worden gehanteerd:

1. de standplaatsen worden eigendom van de beoogd woningcorporatie(s);
2. de openbare ruimte rondom standplaats is in eigendom en beheer bij de gemeente.

De gemeente Emmen krijgt 78 standplaatsen (*van in totaal 150 standplaatsen; de sociale kernvoorraad bedraagt 52%*) met hierop vergunde eigendomswoonwagens dan wel huurwoonwagens of woonwagenwoningen in haar kernvoorraad. De overige standplaatsen kunnen eenmalig worden vervreemd aan de residerende hoofdbewoner. Het resterende aantal wordt de kernvoorraad van de gemeente Emmen.

4.12 Toewijzing standplaatsen

In aanvulling op het eerder vastgestelde verhuurbeleid (2012) gelden de navolgende regels:

1. De gemeente Emmen beschikt over sociale kernvoorraad huurstandplaatsen al dan niet met huurwoonwagens en woonwagenwoningen. Standplaatsen en/of huurwoonwagens op woonwagen-centrum Kerkhoflaan worden niet langer aangeboden.
2. Burgemeester en wethouders stellen ingeval aanvragen voor het mogen huren van een standplaats met een huurwoonwagen niet gehonoreerd kunnen worden, een wachtlijst op van huishoudens die voor een standplaats in de gemeente in aanmerking wensen te komen; de gemeentelijke wachtlijst.
3. Inschrijving is mogelijk indien de aanvrager 18 jaar of ouder is;
4. De toewijzing op grond van de wachtlijst kan doorkruist worden op grond van de volgende redenen:
 - a. de kandidaat heeft een huurachterstand op zijn huidige standplaats;
 - b. de kandidaat heeft onvoldoende inkomen om de huur te betalen, waardoor aangenomen mag worden dat op korte termijn een huurachterstand wordt opgelopen.

4.13 Beleidsnotitie Verhuur- en verkoopbeleid

Er is een separaat verhuur- en verkoopbeleid 2014 vastgesteld alsmede een huisvestingsverordening voor standplaatsen, woonwagens en woonwagenwoningen 2014.

4.14 Handhaving c.q. omgevingsvergunning

Normalisatie zonder permanente handhaving is gedoemd te mislukken. Of de woningcorporatie wel of niet de woonwagencentra overnemen; handhaving zal altijd een gemeentelijke publieke taak blijven.

Het besluitvormingstraject omtrent de herinrichting van de kleine woonwagencentra vormt een nieuw ijkmoment om, in die gevallen waarin een bouwwerk is gebouwd zonder of in afwijking van de bouwvergunning of in strijd met het bestemmingsplan, te bepalen of de gemeente als bevoegd bestuursorgaan daartegen wenst op te treden. In het kader van deze procedure zal tevens moeten worden bepaald of concreet zicht op legalisatie bestaat en alsnog een omgevingsvergunning kan worden verleend. Indien geen vergunning kan worden verleend, volgt een last onder dwangsom of een last onder bestuursdwang. Bij de handhaving zal de gemeente, zeker gezien de jarenlange gedoogsituatie, zorgvuldig en billijk dienen te handelen. Op basis van dossieronderzoek naar de verleende bouwvergunningen is geconstateerd dat voor enkele woonwagens nog een omgevingsvergunning aangevraagd dient te worden. De inventarisatie in elk plan van aanpak per woonwagencentrum kan als nulmeting voor legalisatie worden gebruikt.

Afzien van handhaving is in bijzondere gevallen geoorloofd. Daarbij zijn twee situaties te onderscheiden:

1. indien concreet zicht op legalisatie bestaat en
2. als handhaving onevenredig is in verhouding tot het daarmee te dienen belang.

Geconstateerd is dat diverse woonwagens zonder de vereiste bouwvergunning zijn geplaatst en/of zijn omgebouwd tot chalet. Er zal moeten worden bekeken of illegaal gebouwde bouwwerken gelegaliseerd kunnen worden.

4.16 Verstening

Gemeente (en corporaties) willen de woningvoorraad in de gemeente zowel kwantitatief als kwalitatief beter aan laten sluiten op de hedendaagse en toekomstige woonwensen met vooral een versterking en verbetering van het woon- en leefklimaat op en rond de woonwagencentra. Er ligt een flinke opgave om de komende jaren te investeren in het verbeteren van de energetische kwaliteit van de woningvoorraad. Niet alleen vanwege reductie van de CO₂ uitstoot, maar ook vanwege besparing van de energiekosten. Goed geïsoleerde woningen



dragen bij aan verlaging van de CO₂ uitstoot en hebben een positief effect op de totale woonlasten, met oog op de stijgende energielasten. De gemeente (en corporaties) zien duurzaamheid breed; niet alleen energie maar ook aandacht voor levensloopbestendigheid, gezondheid binnen klimaat, materiaal gebruik, onderhoud, et cetera).

Er is landelijk een trend waarneembaar naar meer vaste vormen van woonwagenvoeding, ook wel 'verstening' genoemd. Er komen steeds meer producten op de markt, die qua programma voorzien in de behoefte van de doelgroep, maar qua uiterlijk en constructie meer en meer op een 'gewone' woning gaan lijken. Het moge duidelijk zijn dat ook de levensduur van dergelijke typen aanzienlijk langer is dan die van de traditionele woonwagenvoeding c.q. chalet (respectievelijk minimaal 50 jaar tegen 20 jaar). Het stimuleren van de toepassing van deze woonvormen sluit goed aan bij het normalisatieproces en de integratie van de woonwagenvoeding en haar bewoners in de omgeving. Tijdens de individuele gesprekken met de residerende hoofdbewoners zal geïnterviewd kunnen worden of er ook op de woonwagenvoeding behoefte is aan verstening. Dit houdt in dat tijdens de herstructurering van de woonwagenvoeding mogelijk enkele oude huurwagenvoedingen zullen worden vervangen door een traditioneel gebouwde stenen 'woonwagenvoeding'. Deze woningen hebben een exploitatieperiode van minimaal vijftig jaar in tegenstelling tot de huidige houtskelbouwwooning ('woonwagenvoeding') met een exploitatieperiode van zo'n 20 jaar. Daarnaast zijn de kosten voor beheer en onderhoud bij traditioneel gebouwde woningen lager dan bij de huidige woonwagenvoedingen.

4.17 Bedreigingen jegens de verhuurder

Middels de vaststelling van onderhavig woonwagenvoeding door college en raad wordt het onderstaande beleid vastgesteld met betrekking tot bedreigingen jegens (personeel van) verhuurder c.q. gemeente.

Definitie bedreiging:

Het dreigen met fysiek geweld of de dood tegen een persoon, diens naasten of eigendommen.

De Hoge Raad heeft bepaald, dat een misdrijving jegens een derde onder omstandigheden een tekortkoming in de nakoming van de huurovereenkomst kan opleveren, die tot ontbinding van de huurovereenkomst kan leiden. In elke situatie dient de volgende kernvraag beantwoord te worden: Is de huurder tekort geschoten in zijn verplichting om zich als een goed huurder te gedragen en zo ja, rechtvaardigt die tekortkoming kort gezegd de ontbinding van de huurovereenkomst en de ontruiming van het gehuurde? De ernst van de bedreiging en het aantal herhaalde bedreigingen zal telkens door het College worden afgewogen.

Gelet op de landelijke trend van het toenemende aantal bedreigingen door huurders en de grote impact van deze bedreigingen op de persoonlijke werk- en levenssfeer van (het personeel van) de verhuurder, dient hier bevestigend op te worden geantwoord. Door de bedreiging van (personeel van) de verhuurder is er verhoogde kans op lichamelijk klachten, verlaagde productiviteit en ziekteverzuim. Ook extra veiligheidsmaatregelen door de verhuurder zijn vaak het gevolg. De maatregelen hebben in materiële zin (kosten) en in immateriële zin (persoonlijke emotie, werksfeer) negatieve gevolgen. De gemeente annex verhuurder is daarom genoodzaakt een streng beleid te voeren met betrekking tot de toelaatbaarheid van bedreigingen.

Regels inzake goed huurderschap bij bedreigingen

1. Een bedreiging wordt (altijd) gezien als een handeling in strijd met het goed huurderschap (artikel 7:213 BW).
2. Het daadwerkelijk toepassen van fysiek geweld tegen een persoon, diens naasten of eigendommen wordt altijd gezien als een zeer ernstige handeling in strijd met het goed huurderschap (artikel 7:213 BW) en zal kunnen leiden tot een gerechtelijke procedure tot ontbinding van de huurovereenkomst en het ontruimen van het gehuurde.
3. Indien een bedreiging wordt geuit naar (het personeel van) de verhuurder wordt hiervan altijd aangifte gedaan bij de politie.
4. De verhuurder stelt de betrokken huurder schriftelijk in kennis van de bedreiging, het feit dat aangifte is gedaan en wijst deze huurder op de consequenties.
5. Indien een medebewoner of bezoeker vanaf het gehuurde (niet-huurder) een bedreiging uit wordt de huurder hierop aangesproken.
6. Bij een herhaling van bedreigingen door de huurder wordt direct overgaan tot een juridische procedure tot ontbinding van de huurovereenkomst en ontruiming van het gehuurde.



7. Bij twee herhalingen van bedreigingen door een medebewoner/bezoeker vanaf het gehuurde wordt direct overgaan tot een juridische procedure tot ontbinding van de huurovereenkomst en ontruiming van het gehuurde.
8. Indien een huurder zich misdraagt ten opzichte van zijn/haar burens en/of andere huurders van de verhuurder, wordt hier tevens een schriftelijke waarschuwing voor verzonden. Herhaling van deze misdrijven zullen na drie keer ook leiden tot een juridische procedure tot ontbinding van de huurovereenkomst en ontruiming van het gehuurde.
9. In geval dat de persoon die dreigt bekend is als ingeschreven op de wachtlijst, zal de betrokkenen direct van de wachtlijst worden verwijderd en tevens voor de duur van drie jaar worden geplaatst op een zwarte lijst.
10. Personen op de zwarte lijst zullen niet in aanmerking komen voor een plaats op de wachtlijst.
11. Feiten en omstandigheden kunnen ertoe leiden dat er stappen worden overgeslagen en dat direct wordt overgegaan tot een gerechtelijke procedure tot het ontbinden van de huurovereenkomst en het ontruimen van het gehuurde.

4.18 Overige kaders

- Intentieovereenkomst gemeente met corporaties 2005
- Handreikingen VROM-inspectie:
 - 20061001 Werken aan woonwagenlocaties
 - 20090301 Eigentijds omgaan met woonwagenbewoners
 - 20090409 Handreiking brandveiligheid woonwagens
 - 20100908 Handreiking overdracht woonwagens
- Vigerend Bouwbesluit
- Vigerende bestemmingsplannen
- Sociaal Plan herstructurering kleine woonwagencentra Emmen 2014
- Verordening voor standplaatsen, woonwagens en woonwagenwoningen 2014
- Verhuur- en verkoopbeleid 2014 voor standplaatsen voor woonwagens, huurwoonwagens, woonwagenwoningen en ligplaatsen voor woonschepen
- Plan van aanpak per individuele kleine woonwagenlocatie



Figuur 05 - Luchtfoto 24 april 2013: woonwagencentrum Vleerackers



5. Uitvoering woonwagenbeleid

In grote lijnen kan het projectteam dat was belast met het opstellen van het beleidsplan en de bijbehorende plannen van aanpak, overeind blijven in de fase van de uitvoering. Daarnaast zullen vanaf de start de werkzaamheden in de organisatie moeten worden verankerd. Dit houdt in dat zoveel mogelijk bij de medewerkers intern wordt neergelegd en zo min mogelijk zaken worden uitbesteed. Immers, alleen dan bestaat de garantie dat de verankering ook werkelijk aanslaat.

5.1 Afbakening

Verhuur maakt geen deel uit van het project, het eindigt bij overdracht aan het gemeentelijk 'woonbedrijf'. Reguliere beheertaken maken deel uit van het project.

5.2 Projectbeheersing

Het projectmanagement is ondergebracht bij afdeling Dorpen en Wijken.

Vanuit deze afdeling vindt de centrale aansturing plaats. Beoogd is een integrale aanpak. Dit betekent dat binnen het projectteam de verschillende vakdisciplines en externe dienstverleners zijn vertegenwoordigd. De projectmanager is belast met de bewaking van de voortgang, de kwaliteit, het budget en de aansturing van het projectteam, opstellen van beleidsdocumenten en het overleg met ambtelijk en bestuurlijke opdrachtgever.

5.3 Taken ambtelijk opdrachtgever

De afdelingsmanager DNW is opdrachtgever voor het project. Zij geeft de inhoudelijke kaders aan, waarbinnen de projectmanager uitvoering geeft aan het project. Tevens stelt de opdrachtgever mensen en middelen beschikbaar aan de projectmanager.

5.4 Organisatie

Organisatie	Taak	Bemensing	Frequentie
Stuurgroep	- Voorbereiden besluitvorming B&W - Aansturing projectteams - voorbereiden overdracht	Wethouder woonwagenzaken Ambtelijk opdrachtgever Coördinator woonwagenzaken Communicatie	1 x 2 weken
Projectteam	- Coördinatie uitvoering plan van aanpak - Relatie projectteam handhaving - voorbereiden overdracht	Coördinator woonwagenzaken Hoofd DNW Bedrijfsadviseur DNW-VC Teamleider DNW-VC	1 x 2 weken
Projectteam handhaving	- Aansturing operationele handhavers - Uitvoering stappenplan fysieke en financiële handhaving	Coördinator handhaving Coördinator woonwagenzaken Politie Brandweer Sociale recherche Belastingdienst	Daar waar nodig
Projectteam overdracht	- Opstellen bedrijfswaarde berekening - Opstellen overdrachts-overeenkomst	Coördinator woonwagenzaken Beleidsambtenaar Grondzaken Teamleider DNW-VC Projectleider corporatie(s)	1 x 4 weken



6. Handhaving

Normalisatie zonder permanente handhaving is gedoemd te mislukken. Of de corporatie wel of niet de woonwagencentra overneemt, handhaving zal altijd een gemeentelijke publieke taak blijven. Het is van belang zo snel mogelijk te starten met de intensivering van de handhaving in de meest brede zin van het woord. Met andere woorden starten met integrale handhaving direct na het vaststellen van het onderhavige woonwagenbeleid Emmen 2014. Voor de bewoners moet duidelijk zijn dat de gemeente werk maakt van de normalisatie van de situatie op de diverse woonwagencentra. Ook daarna is gemeentelijk toezicht vanuit de beheerstaak wekelijks nodig om nieuwe wanstanden te voorkomen. Hierin zijn drie stappen te onderscheiden.

6.1 De te nemen stappen

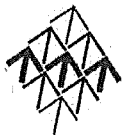
Stap 1 – integrale handhaving ten behoeve van consolidatie huidige situatie

Ter ondersteuning en illustratie van de bedoelingen van de gemeente is het noodzakelijk na vaststelling van het beleid, regelmatig de situatie op de woonwagencentra te controleren en zo nodig handhavend op te treden. Dit moet bij voorkeur gebeuren met een soort van integraal handhavingsteam, bestaande uit drie à vier personen in wisselende samenstelling (bouwen, milieu, grondzaken, groen, brandweer). De intentie moet zijn de huidige situatie minimaal te consolideren en dus niet verder te laten verslechteren in het licht van de meerjarige aanpak van de normalisatie. Uitbesteden van deze vorm van handhaving is denkbaar, maar het verdient de voorkeur zoveel mogelijk met inzet van 'eigen' mensen op te treden. Ook de woonwagenbewoners zullen er aan (moeten) wennen, dat de gemeente regelmatig haar gezicht laat zien, zoals dat ook elders in de gemeente gebeurt!

Voorgesteld wordt om in het eerste traject om te komen tot normalisatie van de kleine woonwagencentra te werken met een speciaal operationeel handhavingsteam, aangestuurd vanuit de afdeling VTH. In de beginfase kunnen hieraan externe ervaringsdeskundigen worden toegevoegd ten behoeve van coaching, training en begeleiding. Dit alles vanaf de start van de uitvoering van het project.



Figuur 06 - Luchtfoto 24 april 2013: woonwagencentrum Kerkhoflaan



Stap 2 – integrale handhavingsacties in het kader van uitvoering Plan van Aanpak

Ten behoeve van de uitvoering van het Plan van Aanpak per individueel woonwagencentrum zullen gericht handhavingsacties moeten plaatsvinden, met als doel het verwijderen van opstallen, het corrigeren van eigendomsgrenzen, en eventueel ook aanpak uitkeringen, belastingfraude, etc. Indien noodzakelijk zal hiervoor een convenant Vrijplaatsen² worden aangegaan met Belastingdienst, Openbaar Ministerie, Sociale Recherche en Politie, waarmee deze aanpak een formele basis krijgt en tevens gegevensuitwisseling geoptimaliseerd kan worden. Deze acties zullen met een zekere regelmaat gedurende de komende jaren moeten plaatsvinden (twee à drie keer per jaar).

Stap 3 – langdurige 'nazorg'

Na uitvoering van de stappen 1 en 2 en de uitvoering van de overige maatregelen uit het Plan van Aanpak per individueel woonwagencentrum is een "nul"-situatie ontstaan die de basis vormt voor handhaving op langere termijn. Het succes van het proces van normalisatie valt of staat bij langdurige integrale handhaving. Het handhavingsteam zoals onder stap 1 genoemd zal dan ook nog enkele jaren met regelmaat actief moeten blijven alvorens gesproken kan worden over een duurzaam genormaliseerde situatie.

6.2 Prioritering binnen de handhavingspraktijk

Het gemeentebestuur kan aan de aanpak van de woonwagencentra prioriteit toekennen. Dit leidt wellicht tot een eenvoudiger onderhandelingspositie met de hoofdbewoners bij het proces van herstructurering. Het verdient de voorkeur om vooralsnog en zeker tot en met stap 2, uit te gaan van integrale handhaving in die zin dat alle overtredingen worden aangepakt. Tijdens de uitvoering van stap 3 kan worden gezien in hoeverre en wanneer wordt overgegaan naar het 'reguliere' handhavingsbeleid.



Figuur 07 - Google Maps - impressie woonwagencentrum Gierzwaluw

² "Onder vrijplaatsen worden begrepen: groepen of locaties waar(door) een effectief overheidsoptreden wordt belemmerd, met als gevolg dat een maatschappelijk ongewenste situatie ontstaat waar structurele fraude van wezenlijke betekenis is. Het kan gaan om een winkelstraat, industriegebied, clubhuis of overige locatie. Tegen vrijplaatsen kan worden opgetreden door met de verschillende samenwerkende partijen gebruikers van het gebied te controleren op naleving van de vigerende wet- en regelgeving. De overheid is weer zichtbaar aanwezig in het gebied en hierdoor wordt een signaal afgegeven dat negatieve ontwikkelingen in het gebied niet gewenst zijn."



7. Communicatie

In het dit woonwagencentra worden een aantal beslissingen genomen. Beslissingen die niet altijd leuk zijn voor de bewoners, maar uiteindelijk er wel voor zorgen dat we toe gaan naar eenduidigheid en een prettig woonklimaat. De gemeente wil graag alle regels, bestemmingsplannen en veiligheidseisen op orde brengen en voor iedereen dezelfde regels hanteren. Daarvoor wordt als eerste het beleid woonwagencentra vastgesteld. Vervolgens wordt er per woonwagencentra een plan van aanpak voor herinrichting opgesteld. Om de bewoners hierover te informeren, verwachtingen met elkaar te delen en input te halen vanuit de bewoners zelf, is communicatie een belangrijk onderdeel van dit traject. Vanaf nu tot en met 2014 wordt intensief met de bewoners gecommuniceerd. Enerzijds over het nieuwe beleid en anderzijds over de herinrichting van de centra.

Belangrijke uitgangspunten:

Verwachtingen, duidelijk- en eenduidigheid

In het verleden zijn er verwachtingen geschept die als verschillend werden ervaren. Daarom is het nu des te belangrijk dat verwachtingen worden uitgesproken en afspraken worden nagekomen. Het is verstandig om één boodschap af te spreken over het nieuwe beleid en over de herinrichting van de verschillende centra. Op deze wijze is de gemeente eenduidig.

Boodschap:

De gemeente Emmen investeert in het op orde brengen van de kleine woonwagencentra om te zorgen voor een prettig en veilig woon- en leefklimaat. Hiervoor vragen wij wat van de bewoners, maar daarvoor krijgen ze ook iets terug.

Communicatie over het nieuwe beleid

Mondelinge communicatie:

Uit ervaringen bij de gemeente Emmen en ook bij andere gemeenten is gebleken dat een-op-een de beste methode is om contact te leggen met de bewoners van woonwagencentra. De ervaring leert dat grote plenaire bijeenkomsten niet effectief zijn. De gemeente wil dan ook investeren in (betere) mondelinge communicatie. Alle afspraken tussen de gemeente en de bewoners worden vastgelegd in een dossier en dit dossier krijgt ook de bewoner. Uitleg over het nieuwe beleid verloopt deels via een-op-een contact met als aanvulling een nieuwsbrief.

(Telefonisch) Spreekuur

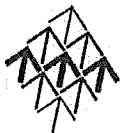
Bij veel vragen kan dit ook worden gestroomlijnd, door na vaststellen van het beleid en tijdens de herinrichtingsfase, een (telefonisch) spreekuur te organiseren.

Nieuwsbrief

Om plenair de bewoners te informeren over het nieuwe beleid en de herinrichting, komt er een nieuwsbrief per woonwagencentrum. In de nieuwsbrief komt een verwijzing naar een aanspreekpunt binnen de gemeente, zodat een-op-een contact wordt gestimuleerd.

‘Wil je snel dan ga je alleen, wil je ver dan ga je samen’

De gemeente Emmen heeft nieuw beleid vastgesteld voor de woonwagencentra met als doel alle regels, bestemmingsplannen en veiligheidseisen op orde brengen om te komen tot een prettig woon- en leefklimaat. Dit laatste ‘een prettig woon en leefklimaat’ symboliseert dat de gemeente wil investeren in de toekomst van woonwagencentra en hierbij staat contact met de residerende bewoners centraal. We slaan een weg in waarin we samen verder willen komen.



8. Gewenste overdracht

In het kader van de taakverdeling tussen gemeente en woningcorporaties binnen de gemeente Emmen ligt het voor de hand een overdracht van woonwagendstandplaatsen te gaan realiseren. Een en ander is in 2005 vastgelegd in de gesloten intentieovereenkomst tussen gemeente en corporaties.

8.1 Inleiding

Om de gewenste overdracht naar de woningcorporatie(s) te kunnen realiseren, dient toegewerkt te worden naar een overdraagbare situatie. Hiervoor dient het bereiken van een genormaliseerde situatie te worden nagestreefd. Van een dergelijke genormaliseerde situatie kan gesproken worden indien sprake is van:

- a. een strikt handhavingsbeleid
- b. een inzichtelijk huurincassobeleid
- c. een regulier betalingsgedrag
- d. een "nulsituatie" ten aanzien van het onderhoud

8.2 Fasering in overdracht

In dit proces zijn twee fasen te onderscheiden:

1. Het opstellen van een samenwerkingsovereenkomst tussen Gemeente en corporatie(s)
2. De feitelijke overdracht van de bestaande kleine woonwagencentra nadat deze geherstructureerd zijn dan wel genormaliseerd.

Ad 1: In deze overeenkomst worden o.a. afspraken gemaakt over:

- a. de juridische vorm en de participanten
- b. de koopsom en hoe die tot stand komt (bijvoorbeeld via methodiek bedrijfs-waardeberekening), waarbij in de overeenkomst de parameters worden opgenomen
- c. moment van overdracht
- d. verdeling publieke en private taken
- e. het toekomstige beheer
- f. de onderhoudssituatie
- g. de exploitatie
- h. eventueel beleid m.b.t. verkoop van standplaatsen, woonwagens en woonwagendwoningen.
- i. de situatie m.b.t. normalisatie en handhaving op het moment van overdracht

Ad 2: De overdracht zou kunnen plaatsvinden als:

- a. de woonwagencentra zijn beschreven en gedocumenteerd
- b. de situatie op de woonwagencentra zijn genormaliseerd en
- c. de woonwagencentra zijn geherstructureerd
- d. de handhavingssituatie bekend is, in zoverre dat er inzicht bestaat in de nog te voeren handhavingprocedures, met zicht op een oplossing

8.3 Eisen die woningcorporatie(s) waarschijnlijk stellen ten aanzien van overdracht

- a. De overgang van privaat naar publiek dient helder in het straatbeeld zichtbaar en herkenbaar te zijn.
- b. De beeldkwaliteit voor de zone bijgebouwen, terreinafscheiding, en dergelijke is vastgelegd in de huurovereenkomst (privaatrechtelijk)
- c. De woonwagencentra moet overzichtelijk, goed te beheren én handhaafbaar zijn.
- d. De woonwagencentra dienen zoveel als mogelijk te worden geïntegreerd in de directe omgeving.
- e. Huurders kunnen alleen een huurstandplaats of woonwagendwoning betrekken als er geen huurachterstanden zijn.
- f. Alle kosten aangaande vergoedingen aan de toekomstige huurders zijn voor rekening van de gemeente. Een en ander wordt opgenomen in een Sociaal Plan.
- g. Er zal per huurstandplaats waarop een eigendomswoonwagend wordt geplaatst een huurafhankelijk recht van opstal worden gevestigd.



9. Wat is bereikt eind 2014

9.1 Woonwagendstandplaatsen

Eind 2014 voldoen de woonwagencentra aan de eisen van brandveiligheid. De huur die betaald wordt (na mutatie) voor standplaatsen c.q. huurwoonwagens bedraagt 80% van de maximaal aanvaardbare huurprijs. Voor woonwagenwoningen wordt de huur op de eerste aftoppingsgrens van de huurtoeslag vastgesteld.

De standplaatsen kennen geen achterstallig onderhoud en de woonwagencentra zijn uit milieuoogpunt 'schoon'. De mogelijke bedrijvigheid zit op de daarvoor bedoelde plaatsen in de gemeente Emmen met de benodigde milieuvergunningen. Op de standplaatsen staan geen bouwwerken die daar niet mogen staan in het kader van het planologische regime van de gemeente. De afbakening van de standplaatsen is helder en er is geen grond om woonwagencentra in gebruik genomen zonder toestemming van de gemeente. Dat betekent dat er wellicht aangepast bestemmingsplannen zijn voor de woonwagencentra en dat bouwwerken vergund zijn indien dit nodig is.

Documenten

- a. maximaal aanvaardbare huurprijzen volgens VROM en de daadwerkelijk gevraagde huurprijzen van 2014;
- b. overzicht aangetroffen milieuvervuiling en saneringsrapporten;
- c. aantal afgegeven vergunningen voor bedrijven;
- d. bestemmingsplan;
- e. aantal afgegeven vergunningen voor bouwwerken.

9.2 Uitvoering

Per klein woonwagencentrum is een specifiek plan van aanpak opgesteld. Hierin is eveneens het tijdspad c.q. de planning van de uitvoering van de werkzaamheden opgenomen.

Vanaf eind 2014 zal de organisatie van de gemeente Emmen misstanden op een woonwagencentrum direct aanpakken. Het projectteam en het speciale handhavingsteam voor de uitvoering van het proces is opgeheven. Er is een verankering binnen de organisatie en voor iedereen is duidelijk wat zijn taak of rol is.



Figuur 08 - Luchtfoto 24 april 2013: woonwagencentrum Valtherlaan



10. Besluitvorming

Beslissing	Onderwerp	Akkoord
1	De doelstelling en meetbare resultaten worden vastgesteld.	
2	De vigerende bestemmingsplannen waar binnen de kleine woonwagencentra liggen dienen te worden aangepast zodat de regels voor wonen op een klein woonwagencentrum te Emmen eenduidig worden, handhaving mogelijk wordt en de gewenste aantallen en vormen gebouwd kunnen worden.	
3	Op een woonwagencentrum kunnen maximaal vier woonwagens naast elkaar geplaatst zijn binnen één brandcompartiment conform de regels van het Bouwbesluit. Tussen brandcompartimenten bevindt zich een onbebouwde brandveiligheidsstrook van minimaal vijf meter breed.	
4	Het woonwagencentrum Kerkhoflaan wordt als afbouwlocatie aangemerkt met als uiteindelijk resultaat dat dit geen woonwagencentrum meer zal zijn. De regels ten aanzien van deze afbouwlocatie worden vastgesteld. Dit heeft tot gevolg dat zodra op gronden vrijvallen, deze als ontwikkellocatie overgedragen worden aan vastgoedbeheer.	
5	Woonwagens in eigendom van de huurder die geplaatst blijven op een huurstandplaats (dus niet vervreemd aan de huurder) dienen in het bezit te zijn van een huurafhankelijk recht van opstal. Dit zal ook gaan gelden voor het woonwagencentrum De Ark.	
6	Gemeente Emmen stelt de sociale kernvoorraad 'huisvesting woonwagenbewoners woonwagencentra' vast op maximaal 78 huurstandplaatsen met vergunde eigendomswoonwagens, huurwoonwagens of woonwagenwoningen.	
7	Afwijking van het vastgestelde percentage 'huur-koop' is mogelijk wanneer er meer interesse voor koop blijkt te zijn dan het toegestane percentage en de verkoop mogelijk is volgens het plan van aanpak voor het betreffende woonwagencentrum met behoud van de kernvoorraad.	
8	Opbrengsten uit verkoop van bouwkavels mogen terug vloeien naar krediet FCL 70932 'Aanschaf huurwoonwagens en woningen'.	
9	Alle woonwagens (nieuw en bestaand) dienen te zijn vergund. De desbetreffende eigenaar dient op eigen kosten en risico een omgevingsvergunning aan te vragen voor de woonwagen c.q. opstallen en te voldoen aan de hieraan gestelde eisen.	
10	Een 'woonwagenwoning' is een adequate vervanging voor de huidige eigendomswoonwagens (eigendom huurder) c.q. huurwoonwagens eigendom gemeente). Hiermee wordt uitvoering gegeven aan collegebesluit met FCL nr. 70932 'aanschaf huurwoonwagens en woningen' om de bouw van huurwoningen mogelijk te maken.	
11	Het bestuur stelt het beleid aangaande 'bedreigingen' vast.	
12	Zo spoedig mogelijk met prioriteit de integrale handhaving op de kleine woonwagencentra starten en verder vormgeven volgens de genoemde drie stappen. Op alle overtredingen op de locatie handhaven gedurende de uitvoering van het plan.	
14	Het bestuur stemt in met het afwijken van het gemeentelijk inkoop en aanbestedingsbeleid bij de bouw van woonwagenwoningen, verplaatsing van woonwagens en de aanleg van de standplaatsen.	



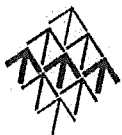
15	Ondanks veilig gestelde prognoses met betrekking tot de verkoop van bouwkavels en standplaatsen, kan door tegenvallende verkoop een tijdelijke overschrijding van het krediet ontstaan. Overschrijding van dit budget zal in dat geval gedekt worden door verkoop in de toekomst.
16	Per huurstandplaats dient 700 euro per jaar te worden gereserveerd vanuit budget Beheer op een separate rekening ten behoeve van dagelijks en planmatig onderhoud.

Na herstructurering gaat het om de volgende standplaatsen:

Locatie	Huidig aantal	Na herstructurering
De Ark	97	97
Gierzwaluw	5	11
Kerkhoflaan (Schoonebeek)	3	0 (<i>wordt afgebouwd!</i>)
Lijsterveld	11	15
Valtherlaan	9	9
Vleerackers	9	18
Totaal	134	150



Figuur 09 - Luchtfoto 24 april 2013: woonwagencentrum Gierzwaluw



Figuur 10 - Luchtfoto 24 april 2013: woonwagencentrum Lijsterveld



Figuur 11 - Luchtfoto 21 juli 2013: woonwagencentrum De Ark

