



Gemeente Utrecht

Startnotitie

Herbezinning koers woonwagenzaken Utrecht

Colofon

Uitgave

Gemeente Utrecht

StadsOntwikkeling

Teksten

Stadsontwikkeling, Wonen

Datum

September 2011

1. Initiatief en voorstel

Het initiatief betreft het herijken van het woonwagenbeleid. In het bijzonder de ambities en prestatieafspraken die geformuleerd zijn rond de exploitatie en het beheer van bestaande standplaatsen en het realiseren van nieuwe woonwagenlocaties. Bij de herijking dienen in ieder geval de volgende onderwerpen aan de orde te komen:

1. participatie van en overleg met woonwagenbewoners;
2. toewijzingsbeleid;
3. beheer, exploitatie en ontwikkeling van bestaande en nieuwe standplaatsen;
4. financiële problemen van de BV woonwagenexploitatie en de mogelijke oplossingen daarvan;
5. handhaving op geldende wet- en regelgeving.

Voorgesteld wordt om de herijking van het beleid uit te voeren in samenspraak met de betrokken partijen. Deze partijen zijn de bewoners zelf, de BV Woonwagenexploitatie, de verschillende gemeentelijk diensten en afdelingen (SO Grondzaken, PD Toezicht & Handhaving, Wonen; SW Toezicht & Handhaving; OOV; DW) en de politie.

De onderwerpen waarvoor herbezinning nodig is, betreffen met name het beleidsterrein Wonen. Voor het onderwerp handhaving is er sprake van raakvlak met de portefeuilles Openbare Orde en (beheer) Openbare Ruimte.

Deze startnotitie beschrijft de aanleiding en noodzaak om het huidige beleid te herijken. In de notitie is toegelicht welke werkwijze wordt voorgesteld (korte beschrijving van uit te voeren activiteiten), welke projectstructuur wordt voorgesteld, welk proces gevolgd gaat worden, wat de planning is en welk werkbudget begroot is.

2. Aanleiding en noodzaak

Het woonwagenbeleid is sinds het afschaffen van de Woonwagenwet in 1999 met tussenpozen onderwerp van overleg tussen betrokken partijen.

Meerdere partijen zijn betrokken, naast de bewoners zelf zijn dit partijen die een rol hebben op het terrein van beleid, uitvoering en ook handhaving. De discussies die aan de orde zijn, maken het nodig om de verschillende aspecten van beheer, exploitatie en ontwikkeling van woonwagenstandplaatsen te herijken. Herijking heeft in de afgelopen jaren niet eerder plaatsgevonden. Voorgesteld wordt om in beeld te brengen wat de stand van zaken is wat betreft het aantal standplaatsen, het beheer en de exploitatie van locaties en de verkoop van een deel van de standplaatsen en hoe het staat met de leefbaarheid (waaronder handhaving) op en om woonwagenlocaties. En vervolgens op basis van de stand van zaken te bepalen in hoeverre en op welke punten aanpassing van beleid wenselijk is.

Hierna is voor deze onderwerpen aangegeven waarom een herijking wenselijk is en welke werkwijze daarbij wordt voorgesteld.

Vragen en signalen uit de gemeenschap zelf

In 2010 is vanuit de gemeenschap van woonwagenbewoners aangegeven dat de huidige wijze van toewijzen van standplaatsen te weinig rekening houdt met de behoefte van woonwagenbewoners om te wonen in familieverband. Ook gaven zij aan dat de aanleg van nieuwe (betaalbare) standplaatsen stagneert. Verder

ervaren woonwagenbewoners problemen bij het vinden van werk, men geeft aan zich gediscrimineerd te voelen. De bewoners hebben aangegeven graag met de gemeente in gesprek te willen over deze thema's.

Toewijzingsbeleid van standplaatsen

Het huidige toewijzingsbeleid is weliswaar transparant en in lijn met de wijze van toewijzen van sociale huurwoningen, maar houdt geen rekening met de wens van bewoners om in familieverband te wonen. Mede hierdoor leidt de toewijzing soms tot fricties waarbij nieuwe bewoners niet geaccepteerd worden. Ook komt het voor dat op potentiële nieuwe bewoners druk wordt uitgeoefend om een standplaats niet te accepteren. Om de standplaatsen toch verhuurd te krijgen, wordt soms toegewezen op grond van 'beheerdersbelang' (i.p.v. toewijzen op basis van wachttijd). Ook zijn er recent situaties geweest waar de BV extra maatregelen heeft moeten treffen om illegaal gebruik van een lege standplaats tegen te gaan.

Het beheer, de exploitatie en ontwikkeling van bestaande en nieuwe locaties

De BV Woonwagenexploitatie – aandeelhouders zijn de corporaties Mitros, Portaal, Bo-Ex en SSH – is verantwoordelijk voor beheer en exploitatie van bestaande woonwagenlocaties en voor het ontwikkelen van nieuwe locaties zijn tussen de gemeente Utrecht en de BV prestatieafspraken gemaakt. Hierin is ondermeer vastgelegd wat de wenselijke voorraad is van woonwagenstandplaatsen, welk aantal standplaatsen nieuw gerealiseerd gaat worden, wat de rol en verantwoordelijkheid daarbij is van de gemeente en van de BV en onder welke voorwaarden verkoop van bestaande en nieuwe standplaatsen aan bewoners mogelijk is.

In de afgelopen jaren is gebleken dat de exploitatie van de woonvorm woonwagens 'overall' negatief is en niet-dekkend geëxploiteerd kan worden.

Een ander punt is het achterblijven van het realiseren van nieuwe standplaatsen, terwijl een toename van standplaatsen van 137 naar 167 (per 2014) was afgesproken. Enerzijds omdat het aanwijzen en beschikbaar stellen van nieuwe locaties (en grondoverdracht) vanuit de gemeente beperkt plaatsvindt en anderzijds omdat de BV – bij koop – pas tot ontwikkeling overgaat wanneer ten minste 70% van de standplaatsen is verkocht. Verkoop van nieuwe (maar ook bestaande) standplaatsen vindt nauwelijks plaats doordat bewoners de financiering van een aankoop niet rond kunnen krijgen. Doordat de verkoop van standplaatsen niet plaatsvindt, betekent dit dat inkomsten en kostenbesparingen waar de BV destijds bij de opzet van de exploitatiebegrotingen van uit is gegaan, nu uitblijven. Het aantal standplaatsen nu (137) is vergelijkbaar met het aantal rond 2002. Op dit moment zijn er 6 standplaatsen in ontwerp gereed, circa 7 standplaatsen zijn in bestemmingsplannen opgenomen en zitten er nog 6 à 10 in de planning. De afgesproken uitbreiding naar 167 standplaatsen in 2014 lijkt dan ook een weinig realistische opgave uitgaande van de resultaten in de afgelopen 8 jaren. De vraag is ook of deze inzet gehandhaafd moet blijven?

Financiële problemen van de BV Woonwagenexploitatie

De BV is sinds 1 januari 2002 blijvend verantwoordelijk voor het beheer, de exploitatie en de ontwikkeling van bestaande en nieuwe woonwagenlocaties. Het eigendom van de grond en opstallen is op die datum overgedragen aan de BV, ook heeft de gemeente destijds een eenmalige afkoopsom (exploitatiesubsidie) verstrekt, bedoeld om de risico's te dekken die voortvloeien uit de exploitatie van woonwagens, standplaatsen en locaties gedurende 25 jaar. De BV verkeert momenteel echter in liquiditeitsproblemen die rechtstreeks gevolgen hebben voor het beheer, het onderhoud en het realiseren van de afgesproken prestatieafspraken. De BV ziet meerdere mogelijkheden om de financiële positie te verbeteren. Voor een aantal daarvan is instemming of medewerking nodig van de gemeente omdat het inzetten ervan betekent dat het aanpassen van de huidige prestatieafspraken en het huidige beleid nodig is. Ook de gemeente ziet mogelijkheden om de financiële positie van de BV te verbeteren. Een uitgebreide financiële analyse maakt onderdeel uit van het op te stellen advies.

Leefbaarheid op en om de woonwagenlocaties

Het huidige beleid gaat ervan uit dat woonwagenbewoners benaderd worden op eenzelfde wijze als geldt voor andere Utrechters en is gericht op het maatschappelijk integreren van woonwagenbewoners. Zowel de BV als ook Stadswerken, Toezicht & Handhaving Publieke Diensten en politie constateren regelmatig overtredingen op en om woonwagenlocaties waarvoor handhavende acties nodig zijn. Het gaat om het overtreden van voorschriften rond bouwen en wonen, het oneigenlijke gebruik van openbare ruimte, om zaken als woonoverlast, intimidatie van omwonenden of van professionals die hun beroep uitoefenen en om criminele activiteiten zoals hennepcultuur. Het optreden tegen deze vormen van grensoverschrijdend gedrag is ingegeven vanuit het uitgangspunt van gelijke behandeling van woonwagenbewoners en andere burgers.

Voor veel zaken is samenwerking en afstemming nodig tussen gemeente, politie en de BV. Deze samenwerking en afstemming verloopt echter niet altijd naar tevredenheid. Inhoudelijke belangen en afwegingen blijken met regelmaat niet overeen te komen, danwel het ondernemen van actie heeft bij (een van de) partijen geen prioriteit. Ook heeft geen van de betrokken partijen mandaat om coördinerend, sturend en zo nodig beslissend op te kunnen treden. Het gevolg is dat niet toegestane praktijken worden gedoogd of langer voortduren dan wenselijk is. Of dat verzoeken van professionals, bewoners zelf of omwonenden onbeantwoord blijven. Dit leidt tot frustraties en afnemend vertrouwen in instanties bij (woonwagen)bewoners en bij professionals.

Complex dossier

De discussies die aan de orde zijn, betreffen met name het beleidsveld Wonen in brede zin. Het gaat immers ook om leefbaarheid en handhaving. Ook zijn sociaal-maatschappelijke aspecten aan de orde, maar het heeft voorkeur om in eerste instantie te focussen op de discussies betreffende wonen. Alle betrokken partijen typeren het dossier 'woonwagens' als complex. Vanwege de doelgroep waar het om gaat en doordat vraagstukken veelal een benadering vragen welke afstemming en samenwerking vereisen tussen verschillende interne en externe partijen waarvan de belangen vaak verschillend zijn. Om die redenen is het gewenst dat de herbezinning van de koers woonwagenzaken gesteund wordt vanuit het college en door de betrokken professionele partijen. En de besluitvorming over de toekomstige koers ook instemming heeft van het college en raad.

3. Onderzoeksvragen

Er zijn vijf onderwerpen genoemd waarvoor herbezinning nodig is. Per onderwerp is een hoofdvraag geformuleerd die beantwoord moet worden. Voor het merendeel van de onderwerpen zijn verschillende scenario's denkbaar en wordt toegewerkt naar een onderbouwd advies waarin gebruik gemaakt wordt van ervaringen uit andere steden (w.o. Rotterdam en Den Haag) met woonwagenzaken en de aanpak die daar is ingezet. Bekend is dat Amsterdam ook werkt aan het heroverwegen van de koers en daar vergelijkbare thema's spelen als in Utrecht.

Hierna is per onderwerp de hoofdvraag beschreven.

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

Vraag: *Is het wenselijk om het huidige beleid – dat uitgaat van het behouden van de woonvorm woonwagenvan en van het uitbreiden van het aantal standplaatsen – te handhaven of heeft het voorkeur om koers te wijzigen en in te zetten op het stabiliseren of verminderen van het aantal standplaatsen?*

2. Toewijzingsbeleid

Vraag: Handhaven van het huidige toewijzingsbeleid of een transparante aanpassing ontwikkelen die meer aansluit bij de behoefte van bewoners om te wonen in familieverband en waarbij bewoners meer inspraak hebben bij de keuze van de nieuwe bewoner(s)?

3. Financiële problemen van de BV Woonwagenexploitatie en de gemeentelijk rol in het oplossen ervan
Vraag: Wat zijn de oorzaken van de huidige financiële problemen van de BV, wat zijn mogelijke oplossingen ervan en in hoeverre moet vastgehouden worden aan de financiële kaders die de BV destijds met de gemeente heeft afgesproken?
4. Leefbaarheid en naleving van geldende wet- en regelgeving
Vraag: Het realiseren van een structurele, integrale en gecoördineerde aanpak van de handhaving van regels en wetgeving of vasthouden aan de huidige situatie waarin afstemmings- en samenwerkingsafspraken ad hoc worden georganiseerd?
5. Communicatie en overleg met woonwagenbewoners
Vraag: Hoe kan het overleg met vertegenwoordigers van de woonwagenbewoners invulling krijgen?

Organisatorische inbedding van het dossier woonwagenzaken. Het advies over de toekomstige koers zal ook een voorstel bevatten voor de wijze waarop de coördinatie van het beleid en de uitvoering bij voorkeur vorm krijgt. Inclusief het mandaat om sturend en corrigerend op te kunnen treden en het goed bestuurlijk beleggen van dat mandaat is daarbij punt van aandacht.

4. Werkwijze

Per onderwerp is toegelicht welke werkwijze wordt voorgesteld om tot beantwoording van de hoofdvragen te komen en een onderbouwd advies te formuleren voor de toekomstige koers.

Voor meerdere onderwerpen geldt dat het benutten van ervaringen in andere gemeenten en het betrekken van gespecialiseerde deskundigen wenselijk is.

Naast bilaterale gesprekken zullen ook werkbijeenkomsten en themabijeenkomsten ('mini-werkconferentie') ingezet worden als werkvorm. Per onderwerp verschillen ook de betrokken partijen. Het uitgangspunt is een zo efficiënt mogelijke inzet van gemeentelijke afdelingen en diensten en externe partners.

Werkwijze onderwerp 1: beheer, exploitatie & ontwikkeling van locaties en standplaatsen:

Het aanwijzen van nieuwe locaties, uitgeven van grond (gemeentetaak) en het ontwikkelen van nieuwe standplaatsen (taak BV) blijft fors achter ten opzichte van de gemaakte prestatieafspraken. Andere gemeenten – o.a. Den Haag en Rotterdam – hebben de keuze gemaakt om de woonvorm woonwageningen niet verder uit te breiden. Den Haag kiest bovendien voor het geleidelijk verminderen van het aantal standplaatsen. Deze gemeenten kozen hiervoor met de volgende argumenten: er is geen wettelijke plicht meer om te voorzien in de woonvorm woonwageningen; de oorspronkelijke functie van de woonwagen is verdwenen en de woonwagen is een (te) dure woonvorm waarmee een aanzienlijk aantal 'gewone' sociale woningen gerealiseerd kan worden.

- In beeld brengen van afwegingen van de gemeenten Den Haag en Rotterdam (mogelijk nog andere interessante voorbeelden) om te besluiten om de woonvorm woonwageningen in omvang te stabiliseren dan wel af te bouwen. Wat zijn hun ervaringen met deze koers en wat zijn voorwaarden maar ook consequenties (beheer, financieel, ruimtelijk en maatschappelijk, w.o. de leefbaarheid).
- Welke voorwaarden moeten aanwezig zijn om de huidige Utrechtse koers op dit punt te wijzigen.

- Wanneer het behouden van de woonvorm woonwagens voorkeur heeft, bekijken op welke punten het huidige beleid en de gemaakte afspraken tussen gemeente en BV aangepast kunnen worden wat betreft:

- Vasthouden aan de huidige afspraak om alleen koopstandplaatsen te ontwikkelen wanneer ten minste 70% ervan is verkocht of deze afspraak loslaten en een groter risico accepteren? Hoe gaan we om met de terugkoopverplichting van de BV (OOV)?
- Vasthouden aan de afspraak om huurstandplaatsen te realiseren? Denken aan een kernvoorraad van huurstandplaatsen met huurwoonwagens.
- De door de BV veronderstelde kosten van de aanleg van nieuwe standplaatsen analyseren en benoemen waarom deze kosten op het veronderstelde niveau (moeten) liggen.
- Vasthouden aan het huidige (hoge) kwaliteit- en voorzieningenniveau waarvan de totstandkomingkosten deels bij de BV en deels bij de gemeente liggen en bepalend zijn voor de verkoopprijs die door weinig tot geen bewoners te financieren is, of uitgaan van standplaatsen met een soberder opzet?

Hiervoor is nodig:

- Financieel doorrekenen door de BV van de verschillende mogelijkheden.
- Bepalen van financiële consequenties voor zowel de BV (draagt het bij tot het verbeteren van de financiële positie van de BV) als voor de gemeente.
- Nagaan en berekenen of het leidt tot verkoopprijzen die wel te financieren zijn door bewoners, door te kijken of er in andere gemeenten ervaringen zijn opgedaan met verkoop van standplaatsen en door hierover met vertegenwoordiging van bewoners in gesprek te gaan. Corporaties willen wel zoveel mogelijk standplaatsen verkopen; dit lijkt te passen in de huidige prestatieafpraak. BV wil graag dat over de meerwaardeopbrengst bij verkoop wordt overlegd.
- Nagaan of de afspraak dat op vier woonwagenlocaties geen standplaatsen mogen worden verkocht, kan vervallen.
- Tenslotte moet in beeld worden gebracht wat mogelijke consequenties zijn van een soberder opzet voor het inpassen van locaties in woonbuurten en de borgen van de leefbaarheid.

Werkwijze onderwerp 2: toewijzingsbeleid:

De huidige wijze van toewijzing van vrijgekomen standplaatsen is transparant en voldoet aan de regionale huisvestingsverordening. Op grond van het 'beheerdersbelang' heeft de BV de mogelijkheid om van de gebruikelijke procedure af te wijzen. Andere gemeenten hanteren een vergelijkbare procedure. Geconstateerd is echter dat de huidige wijze van toewijzing meestal weinig rekening houdt met de behoefte van bewoners om te wonen in familieverband. Dit leidt soms tot spanningen en incidenten. Ook is het niet zondermeer mogelijk dat één van de kinderen een woonwagen die in eigendom is van ouders overneemt, incl. de huurovereenkomst van de standplaats. De BV pleit tevens voor het hanteren van een inkomensgrens bij de toewijzing van een standplaats.

- Vertegenwoordigers van woonwagenbewoners bevragen welke fricties zij bij toewijzing ervaren en welke oplossingen zij voorstellen.
- Uitwerken wat zoal uitgangspunten en criteria zijn waaraan een eventuele alternatieve procedure moet voldoen. B.v. transparantie, juridische houdbaarheid, voor Utrechters geldende regels en verhoudingen, financiën, ed.
- Toetsen van het voorstel voor toewijzing dat de BV heeft ontwikkeld (inkomensgrens van € 33.614 hanteren) aan de hand van deze uitgangspunten en criteria. En bekijken of aanscherping van voorstel BV nodig en mogelijk is. Partijen die bij de toetsing betrokken zijn, zijn naast Wonen ook de BV, OOV, SW en/of politie.

Benutten van ervaringen bij andere gemeenten met toewijzingsbeleid en alternatieve procedures daarin.

Werkwijze onderwerp 3: financiële problemen van de BV Woonwagenexploitatie:

- Bekijken van de financiële exploitatie van de BV in de afgelopen jaren waaronder de wijze waarop de BV is omgegaan met de verstrekte afkoopsom. Hiermee inzicht verkrijgen in oorzaken van de financiële problemen van de BV, de rol van de gemeente daarin en inzicht krijgen in mogelijkheden die de BV en de gemeente zien om de financiële positie van de BV weer structureel te verbeteren.
- Inzichtelijk maken wat de gemeentelijke rol kan of moet zijn (vanuit juridisch en maatschappelijk oogpunt) bij het verbeteren van de financiële positie van de BV en hoe die mogelijk gemeentelijke rol vorm gegeven kan worden.
- Wat zijn risico's (o.a. financieel, maatschappelijk) voor de gemeente en voor de aandeelhouders wanneer de financiële problemen van de BV voortduren.

Zicht op de financiële problemen en mogelijke oplossingen verkrijgen we op basis van het financiële verbetervoorstel van de BV, de jaarrekeningen uit voorbije jaren, gesprekken met betrokken functionarissen bij de BV en de gemeente en door na te gaan welke afspraken zijn gemaakt die contractueel zijn vastgelegd (o.a. tussen de gemeente en de BV en tussen de aandeelhouders van de BV).

Werkwijze onderwerp 4: leefbaarheid en handhaving op wet- en regelgeving:

- Inzichtelijk maken op welke locaties en bij welke standplaatsen er naar het oordeel van de BV, Toezicht & Handhaving, SW en politie sprake is van grensoverschrijdend gedrag.
- Met vertegenwoordigers van woonwagenbewoners bespreken wat punten van aandacht zijn in leefbaarheid en handhaving en welke rol zij zelf of andere partijen (kunnen) hebben om die punten aan te pakken.
- Op basis van de aard en de omvang ervan in samenspraak met de genoemde partijen (incl. OOV) bepalen op welke manier de handhaving vorm gegeven kan worden. Afhankelijk van de vormen van grensoverschrijdend gedrag bepalen of Belastingdienst en energiebedrijven betrokken worden.
- Bij de verkenning van dit onderwerp gebruik maken van de wijze waarop Rotterdam en Den Haag al sinds enige tijd een integraal handhavingsprogramma uitvoeren en georganiseerd hebben om daarmee misstanden rond woonwagenlocaties en -standplaatsen aan te pakken. Beide gemeenten hebben goede ervaringen opgedaan: het lukt partners steeds beter om effectief en efficiënt op te treden tegen wetsovertredingen. Ook is de samenwerking en afstemming tussen de betrokken partijen verbeterd.
- Uitwerken op welke manier het verbeteren van de afstemming en samenwerking in Utrecht georganiseerd kan worden, welke partijen daarbij als kernpartners en als 'partner meer op afstand' betrokken dienen te zijn, wat daarbij de verdeling van taken en verantwoordelijkheden is, waar de coördinatie en het mandaat om sturend op te treden wordt belegd en welke middelen (formatie en werkbudget) nodig zijn. Scherp handhaven en goed communiceren.
- In overleg met de betrokken partijen de actuele onderwerpen aangeven die opgepakt gaan worden en welke niet, welke capaciteitsinzet daarvoor nodig is en of die geleverd kan worden vanuit de huidige beschikbare budgetten of dat extra financiële middelen nodig zijn.

Werkwijze onderwerp 5: communicatie en overleg met woonwagenbewoners:

- Oriënteren op ervaringen die andere gemeenten hebben opgedaan met overlegvormen met woonwagenbewoners en raadplegen van deskundigen die zich in dit vraagstuk hebben gespecialiseerd.
- Vertegenwoordigers van woonwagenbewoners vragen wat onderwerpen zijn waarover zij in gesprek willen en welke ideeën zij hebben over de wijze van overleg (vorm en frequentie).

- Uitwerken wat mogelijke doelen zijn van periodiek overleg vanuit de gemeente met woonwagenbewoners. Op welke manier een overleg vorm kan krijgen (w.o. structureel of ad hoc overleg). Punten van aandacht zijn het waarborgen van goede vertegenwoordiging van bewoners, voorwaarden en spelregels voor bewoners en voor gemeente, partijen die bij het overleg betrokken moeten zijn als vaste deelnemer of op agenda.
- In beeld brengen van mogelijke vormen van overleg, oriënteren op wijze waarop vertegenwoordiging van woonwagenbewoners goed vorm kan krijgen en in kaart brengen van voor- en nadelen van overleg.

Het uitwerken van dit onderwerp vindt plaats in samenspraak met de BV, SW, Toezicht & Handhaving van Publieke Diensten en politie. Ook bewoners worden bevestigd.

Rapportage

De resultaten van de herbezinning worden in een concept-eindrapportage beschreven. Dit concept wordt opgesteld met en in eerste instantie kritisch bekeken door de partijen die betrokken zijn bij deze herbezinning. Daarna wordt het aangepaste concept advies voorgelegd aan de betrokken portefeuillehouders en met hen wordt besproken hoe het verdere bestuurlijke traject richting college en raad ingevuld wordt.

5. Werkstructuur

Voor dit project stellen we de volgende werkstructuur voor:

- **Werkgroep herbezinning woonwagengzaken:** Deze werkgroep bestaat uit verantwoordelijken voor beleid en uitvoering. De werkgroep bestaat uit de projectleider van de afdeling wonen (voorzitter & procesverantwoordelijke) en vertegenwoordigers van Toezicht & Handhaving PD, Grondzaken, Toezicht & Handhaving SW, OOV, BV Woonwagenexploitatie en politie. De genoemde onderwerpen zullen steeds in subgroepen (b.v. groep Handhaving) worden uitgewerkt. De deelnemers hebben als taak en opdracht om bij te dragen en input te leveren om de gestelde vragen te beantwoorden en input te leveren om tot onderbouwde adviezen te komen over het wenselijke toekomstige beleid voor de onderwerpen waar zij betrokken bij zijn. De projectleider stelt het eindrapport op, gebaseerd op de input van de deelnemers van de werkgroep. De werkgroep bespreekt het conceptrapport voordat dit wordt voorgelegd aan het management van de betrokken diensten en afdelingen.
- **Managementoverleg woonwagens:** De onderwerpen waarvoor herbezinning nodig is, betreffen beleidsterreinen en verantwoordelijkheden van meerdere diensten en van verschillende portefeuillehouders. Daarom is het van belang dat het management van deze diensten bij aanvang van het traject op de hoogte is van de onderzoeksvragen en voorgestelde aanpak. Verder zal het concept eindrapport aan hen worden voorgelegd. Dit betekent dat er twee bijeenkomsten met het management plaatsvinden. Men bespreekt het uiteindelijke concept eindrapport en beoordeelt of dit voldoende antwoord geeft op gestelde vragen en of de consequenties van adviezen voldoende zijn toelicht.

6. Communicatie

Voorgesteld wordt om gedurende het project een gespreksgroep met bewoners te formeren en daarvoor vertegenwoordigers van woonwagenbewoners uit te nodigen (vertegenwoordiging uitwerken samen met

de BV). De projectleider treedt op als voorzitter, de BV wordt gevraagd om ook deel te nemen. Doel van het overleg is:

- woonwagengewoners op de hoogte brengen dat de gemeente overgaat tot het herbezinnen op de genoemde onderwerpen;
- vertegenwoordigers raadplegen over punten van aandacht die zij van belang vinden voor de genoemde onderwerpen (zie ook werkwijze) zodat die in de uitwerkingen betrokken kunnen worden;
- de adviezen over de toekomstige koers voor te leggen waarbij bewoners gevraagd worden hun zienswijze daarop te geven.

7. Planning en proces

Wanneer het college besloten heeft tot het herijken van het woonwagenbeleid, wordt hierover de Raadscommissie Stad en Ruimte met een zg. commissiebrief geïnformeerd. De Raadscommissie kan vervolgens zelf aangeven of zij behoefte heeft om hierover met het college in gesprek te gaan. Na besluitvorming over deze startnotitie wordt direct gestart met het uitvoeren van de beschreven activiteiten.

Uitgaande van een start van de beschreven activiteiten per september 2011, kan het advies over de toekomstige koers in het eerste kwartaal 2012 gereed zijn en voorgelegd worden aan de betrokken bestuurders. Vervolgens zal het advies aan het college worden voorgelegd. Na besluitvorming door het college gaat het advies naar de Commissie Stad en Ruimte en gemeenteraad.