



Richtlijnen nieuw beleid Woonwagenlocaties en Woonwagenstandplaatsen

dd 19 oktober 2012

status concept

Inhoudsopgave

- 1 Inleiding
- 2 Richtlijnen woonwagenlocaties en woonwagenstandplaatsen
 - 2.1 De behoefte aan standplaatsen
 - 2.2 De richtlijnen voor de inrichting van locaties en van standplaatsen
 - 2.2.1 Locatieonderzoek
 - 2.2.2 Wettelijk kader
 - 2.2.3 Richtlijnen voor de inpassing en inrichting van een woonwagenlocatie
 - 2.2.4 Richtlijnen voor de inpassing en inrichting van een woonwagenstandplaats
 - 2.2.5 Handhaving
- 3 Bijlages
 - 3.1 analyseoverzicht locaties
 - 3.2 locaties in beeld
 - 3.3 tekening indeling standplaatsen en verschillende aanzichten met nokhoogtes
 - 3.4 toelichting nokhoogtes
 - 3.5 toelichting dakkapellen
 - 3.6 toelichting gevelopeningen
 - 3.7 toelichting specifieke nokhoogte

1 Inleiding

Er zijn 2 beleidsstukken bekend bij de Gemeente Zwolle betreffende woonwagenlocaties en standplaatsen. Het gaat om de volgende stukken:

- 1983 *Spreidingsplan Woonwagens* (vigerend)
- 2000 *Richtlijn woonwagenlocaties en standplaatsen* (niet vastgesteld)

Verschillende locaties maakten bij het schrijven van dit stuk duidelijk dat het bestaande beleid verouderd is en er is meerdere malen en op verschillende wijzes vanaf is geweken. Dit is een hernieuwd beleid voor woonwagens in Zwolle dat rekening houdt met de gelegaliseerde bouwwerken, met de specifieke locaties en met de hierboven genoemde stukken. Zo wordt er meer duidelijkheid gegeven en kunnen de richtlijnen consistenter voor toegepast.

Zwolle kent momenteel 25 woonwagenlocaties met tussen de 2 en 16 standplaatsen. In totaal staan er op moment van schrijven 146 woonwagens legaal op standplaatsen waarvan ongeveer $\frac{1}{3}$ huur en $\frac{2}{3}$ koop zijn. Sinds het spreidingsplan in werking is getreden (1983) en er een werkgroep de richtlijn heeft opgesteld (2000) is er veel veranderd; zowel in aantal locaties, aantal standplaatsen per locatie en de woonwagens zelf. Een bezoek aan de 21 locaties leerde dan ook dat op verschillende plaatsen in grote of kleinere mate, met of zonder vergunning, van de in de verouderde beleidsstukken omschreven regels en richtlijnen afgeweken wordt.

In de bijlage is een lijst opgenomen met een korte schematische analyse en beeldmateriaal van de standplaatsen van de 25 locaties.

2 Richtlijnen locaties en standplaatsen

Met hernieuwd inzicht en rekening houdend met de huidige situatie wordt in dit hoofdstuk gekeken naar vernieuwde richtlijnen voor inrichting van de locaties en de standplaatsen.

2.1 Woonbeleid Zwolle

Woonwagens zijn na het vervallen van de Woonwagenwet in 1999 opgenomen als erkende woonvorm in de Woningwet. Het Woonwagenbeleid wordt als gevolg hiervan op gemeentelijk niveau vormgegeven als onderdeel van het lokale woonbeleid. Het uitgangspunt van het Zwolse woonwagenbeleid is dat de uitbreiding van locaties in Zwolle uitsluitend wordt afgestemd op de natuurlijke aanwas van het huidige (legale) aantal bewoners op woonwagenlocaties in Zwolle.

De verhuur van standplaatsen of woonwagens gebeurt via de woningcorporaties middels het woonruimteverdeelstelsel. Bij de toewijzing wordt voorrang verleent aan Zwolse woonwagenbewoners. Gemeente en corporaties zijn gezamenlijk verantwoordelijk voor sociaal- en fysiek beheer van woonwagenlocaties.

2.2 De richtlijnen voor de inrichting van locaties en van standplaatsen

De opgestelde richtlijnen hebben betrekking op de inpassing, de inrichting, en het gebruik van woonwagenlocaties en van de standplaatsen, met als doel een bijdrage te leveren aan een leefbare en handhaafbare situatie op de woonwagenlocaties. Er is daarbij vooral aandacht gegeven aan de ruimtelijke inpassing van een woonwagenlocatie in de omgeving en aan de vraag naar ruimte: aan woonruimte in de woonwagens; aan ruimte voor bredere woonwagens op de standplaatsen; en aan bergruimte. Dit niet alleen via méér vierkante meters maar ook via een méér gereguleerd gebruik van de ruimte. Op deze manier wordt er ook ingespeeld op toekomstige ontwikkelingen, zoals de verkoop van woonwagens aan bewoners en de bouw van woningen op standplaatsen. Het is de bedoeling de richtlijnen toe te passen in bestemmingsplannen bij de aanleg van nieuwe woonwagenlocaties en bij het aanpassen van bestaande woonwagenlocaties.

Notitie

Voor de duidelijkheid, in het beleid is zoveel mogelijk de ideale situatie beschreven. Bedacht moet worden dat die optimale situatie op de bestaande locaties bijna nooit volledig gerealiseerd zal kunnen worden, daar rekening moet worden gehouden met ruimtelijke omstandigheden die een bestaande situatie kenmerken.

2.2.1 Locatieonderzoek

Voor het onderzoek van mei 2012 zijn de locaties bezocht en geanalyseerd. Daarbij is allereerst gekeken naar de directe omgeving en is gelet op de volgende kenmerken:

<i>groen</i>	- hoog groen met bomen en dicht struikgewas en/of laag groen met gras en duidelijke open zichtlijnen
<i>groenstructuren bereikbaarheid</i>	- park en water structuren in de locatie of waar de locatie deel van uitmaakt - doorgaande weg, doodlopende weg, eigen terrein, fiets- en wandelroutes, inrit en woonerf
<i>afstanden implementatie</i>	- globale afstanden tot naastgelegen bebouwing of infrastructuur - implementatie van de woonwagenlocatie in de directe omgeving

<i>bebouwing</i>	- functie, type, volume, aantal bouwlagen, materialisering, kleur van omringende bebouwing
<i>afscheiding</i>	- afscheiding van de locatie van de omgeving door middel van heg, muur, open hek, schuurtjes en bergingen, schutting, groen, bestrating en water

Op basis hiervan is gebleken dat de 25 locaties in 3 locatietypologiën ingedeeld kunnen worden. De locaties hebben alle 25 een letter gekregen. Deze codering is te vinden in de analyse lijst in bijlage 3.1. Het gaat om de volgende drie locatietypologiën:

- 1 - *deel van woonstraat*
- 2 - *kamp*
- 3 - *afgezonderd*

Notitie

Iedere locatie is anders en uniek en hier en daar zou de locatie onder twee locatietypologiën geschaard kunnen worden. Er is op basis van de gedane analyse voor iedere locatie telkens zo objectief mogelijk gekozen voor één locatietypologie ten einde een overzichtelijke en heldere lijst te formuleren. Zie bijlage 3.2 voor beelden van de 25 locaties.

De 25 woonwagenlocaties zijn ingedeeld bij de 3 locatietypologiën die met behulp van steekwoorden kort omschreven en toegelicht worden. Met deze analyse en indeling zijn verschillende richtlijnen voor de inpassing en inrichting van een woonwagenlocatie opgezet.

1 - deel van woonstraat

A – B – D – G – I – J – K – N – Q – V – W – X – Y

- de standplaatsen en woonwagens maken deel uit van de woonomgeving
- gesitueerd aan een doorlopende weg, dichtbij andere woningen
- bebouwing omgeving bestaat uit minimaal 2 en gemiddeld 3 woonlagen
- gebruikt materiaal en dakvorm kent grote diversiteit; gelijk aan de bebouwing van de woonomgeving

2 - kamp

E – O – P – S

- dit locatietype staat op zichzelf/ is op zichzelf gericht in de omgeving
- redelijk (E – O) tot geheel (P – S) afgelegen
- diversiteit in grootte, materialisering, dakvorm, inrichting standplaats, oppervlak en volume

3 - afgezonderd

C – F – H – L – M – R – T – U

- de standplaatsen zijn afgescheiden van de omgeving door hoog of laag groen, hoogbouw (H) of bereikbaarheid
- *notitie*: verlangt locatiespecifiek beleid voor inrichting standplaatsen

2.2.2 Wettelijk kader

Als primair toetsingskader voor woonwagens en standplaatsen gelden de Wabo (Wet algemene bepalingen omgevingsrecht), het Bor (Besluit omgevingsrecht) en het bestemmingsplan. Daarnaast zijn op de woonwagens en de standplaatsen de woningwet, het bouwbesluit en de bouwverordening van toepassing.

De woningwet geeft de definitie van een woonwagen en bepaalt de regels omtrent bouwen, de staat van bestaande bouwwerken en standplaatsen, het gebruik, het slopen en de welstand. Er wordt onderscheid gemaakt tussen vergunningsvrije, meldingsplichtige en vergunningsplichtige bouwwerken. Het bouwbesluit bevat de technische voorschriften omtrent het bouwen en de staat van bestaande bouwwerken. Het betreft hier voorschriften in het kader van veiligheid, gezondheid, bruikbaarheid en energiezuinigheid. In de bouwverordening, tenslotte, worden de bepalingen omtrent de aansluitplicht op nutsvoorzieningen en het gebruik van bouwwerken gegeven. Deze gebruiksbepalingen zijn gericht op het voorkomen van overbevolking, en op het voorkomen van bewoning van woonwagens zonder essentiële voorzieningen en van onbewoonbaar verklaarde standplaatsen respectievelijk woonwagens.

2.2.3 Richtlijnen voor de inpassing en inrichting van een woonwagenlocatie

Deze richtlijnen hebben tot doel enerzijds het toezicht en de handhaafbaarheid te vergemakkelijken en anderzijds de veiligheid en de leefbaarheid te vergroten. Hiertoe dienen de locaties open en overzichtelijk (transparant) te zijn en voorzien van kadastrale en fysiek heldere begrenzingen.

De richtlijnen voor de locaties zijn in principe van toepassing op alle 3 de locatietypologiën. Wanneer een richtlijn op een specifieke typologie van toepassing is wordt dit vermeld. De richtlijnen zijn als volgt:

- a) Locaties hebben een differentiatie van de standplaatsen naar grootte en/ of naar huur/ koop. Het maximaal aantal standplaatsen per locatie is afhankelijk van de typologie waarbinnen deze locatie volgens paragraaf 2.2.1 valt. Het maximaal aantal standplaatsen dat hieruit volgt is voor locatietypologie 1: 6 standplaatsen, voor locatietypologie 2: 12 standplaatsen en voor locatietypologie 3: 10 standplaatsen.
- b) Geen mogelijkheden voor ongewenste uitbreidingen van standplaatsen en voor het in bezit nemen van aangrenzende gronden. Duidelijke begrenzingen van de standplaatsen via verharding of (lage) afscheiding maken het voor de handhaving direct helder wanneer er buiten de standplaats getreden of gebouwd wordt.
- c) Geen gespiegelde standplaatsen op de locatie. Dit wil zeggen dat alle woonwagens (of bouwvlakken) links of allemaal rechts op de standplaats moeten staan, zodat iedere woonwagen de ingang aan dezelfde zijde heeft, met voorkeur op het oosten of noorden. Dan wordt er over het algemeen minder last ondervonden van de wind.
- d) Duidelijke afbakening tussen privé en openbaar terrein en tussen de standplaatsen onderling door middel van herkenbare afscheiding met een maximale hoogte van 1.1 meter. De berging en de schuur worden bij voorkeur achterop de standplaatsen direct grenzend aan de perceelsgrens gesitueerd. Bij uitvoering kunnen ze de gehele achterzijde van de standplaats vullen en gezamenlijk een heldere scheiding voor de locatie bewerkstelligen. Voor uitvoering (al dan niet aanwezig en materialisering) van deze scheiding moet gekeken worden naar de context zodat hier zo goed mogelijk op aangesloten kan worden.
- f) De afmetingen van de standplaatsen. Voor een goede inrichting van de standplaats zijn:
 - In de huursector standplaatsen wenselijk van minimaal 10 meter breed en 20,5 meter diep (205 m²). Gezien vanuit de inrichtingsmogelijkheden en de beheersbaarheid verdient een breedte van 11 meter de voorkeur, mits financieel haalbaar.
 - In de koopsector standplaatsen wenselijk van 11 meter bij 20,5 meter (225 m²) en van 12,5 meter bij 20,5 meter (256 m²).Het is wenselijk dat er uniformiteit in grootte van standplaatsen op een locatie wordt nagestreefd waarbij de voorkeur bij de aanleg van een standplaats naar een breedte van 11 meter uitgaat.

2.2.4 Richtlijnen voor de inpassing en inrichting van een woonwagenstandplaats

Het doel van de richtlijnen is enerzijds te voldoen aan de wettelijke voorschriften (woningwet, bouwbesluit en bouwverordening) en het verbeteren van de handhaafbaarheid en anderzijds waar mogelijk tegemoet te komen aan de groeiende behoefte van de bewoners aan ruimte en comfort. Hiertoe dienen de standplaatsen op geregementeerde wijze ruimte te bieden aan een woonwagen, een bijgebouw (berging) en een open schuur (berging). Wat betreft de woonwagen dient rekening gehouden te worden met het eventueel plaatsen van een kap met tweede woonlaag en met een uitbouw voor woondoeleinden op de begane grond. De plaats van de woonwagen, de uitbouw, de berging en de open schuur zijn via exact begrensde bouwvlakken aangegeven.

Net als bij de richtlijnen voor de locaties zijn de richtlijnen voor de standplaatsen in principe van toepassing op alle 3 de locatietypologiën. Wanneer een richtlijn op een specifieke typologie van toepassing is wordt dit vermeld. De richtlijnen zijn als volgt:

- a) Standplaatsen met duidelijke afbakening en herkenbare afscheidingen en met bouwvlakken voor de woonwagen, de uitbouw, de berging en de open schuur.
- b) De bouwvlakken van de berging en de open schuur achter op de standplaats plaatsen direct grenzend aan de perceelsgrens, de gehele achterzijde van de standplaats vullend.
- c) Ten behoeve van onderhoud dient aan de voorzijde van de standplaats en in de lengterichting van de standplaats een doorgang van 1 meter breed te zijn tussen de perceelsgrens en het bouwvlak van de woonwagen.
- d)
 - Het bouwvlak voor de woonwagen op een standplaats van 10 meter breed dient maximaal ruimte te bieden aan een woonwagen van 4 meter breed en 15 meter lang. Via een afwijking van het bestemmingsplan kan er binnen het bestemmingsvlak een uitbouw van ten hoogste 3,5 meter breed worden gerealiseerd. Deze uitbouw van maximaal 65% beslaan van het verschil tussen het bestemmingsvlak en het bouwvlak.
 - Het bouwvlak voor de woonwagen op een standplaats van 11 meter breed dient maximaal ruimte te bieden aan een woonwagen van 6 meter breed en 15 meter lang. Via een afwijking van het bestemmingsplan kan er binnen het bestemmingsvlak een uitbouw van ten hoogste 2,5 meter breed worden gerealiseerd. Deze uitbouw van maximaal 65% beslaan van het verschil tussen het bestemmingsvlak en het bouwvlak.
 - Het bouwvlak voor de woonwagen op een standplaats van 12,5 meter breed dient maximaal ruimte te bieden aan een woonwagen van 7,5 meter breed en 15 meter lang. Via een afwijking van het bestemmingsplan kan er binnen het bestemmingsvlak een uitbouw van ten hoogste 2,5 meter breed worden gerealiseerd. Deze uitbouw van maximaal 65% beslaan van het verschil tussen het bestemmingsvlak en het bouwvlak.
- e) Het bouwvlak voor de berging, gesitueerd achter het bouwvlak voor de woonwagen, dient maximaal 5 meter breed en 3 meter diep te zijn. Het bouwvlak voor de open schuur is eveneens maximaal 3 meter diep, gerekend vanaf de perceelsgrens aan de achterzijde van de standplaats. De berging en de schuur dienen als berging en mogen niet bewoond worden.
- f) De bouwhoogtes op de standplaats, gemeten vanaf het maaiveld, zijn als volgt:
 - De maximaal toegestane goothoogte van de woonwagens is, gemeten vanaf maaiveld, 3,5 meter. Daarboven kan een afdekking met kap worden aangebracht, waarbij de maximale hoogte van de woonwagen (gemeten vanaf het maaiveld tot de nok van het dak) 7,3 meter mag bedragen. Een uitzondering hierop vormen de wagens op de locaties F – L – T – U die onder locatietypologie 3 vallen. Hier mag de maximale hoogte van de woonwagen, gemeten vanaf het maaiveld, 5 meter bedragen.
 - De maximaal toegestane hoogte van de berging, de open schuur en de uitbouw is ten hoogste 3,5 meter.

- g) Op een standplaats mag geen fundering worden aangebracht worden ten behoeve van een voor woning bestemd gebouw.
- h) Gelet op het gewicht van een woonwagen is het vereist dat de aanvrager een sonderingsonderzoek aanlevert bij de aanvraag van een omgevingsvergunning.
- i) Op een woonwagen mogen geen dakkapellen worden geplaatst. Dakramen en tuimelramen kunnen vergunningsvrij worden toegepast.
- j) Gevels die tot de nok van het dak of de goot van het wolfsdak zijn doorgetrokken bij woonwagens met een tweede woonlaag of een nokhoogte boven 5 meter, moeten minimaal 1 gevelopening bevatten.
- k) Een tweede woonlaag is toegestaan mits de woonwagen zich in grootte en situering op de standplaats houdt aan bovenstaande richtlijnen.

Notitie

Zie voor tekeningen van indeling standplaatsen en verschillende aanzichten met nokhoogtes bijlage 3.3

Zie voor visuele uitleg en toelichting van toegestane nokhoogtes (f) bijlage 3.4

Zie voor visuele uitleg en toelichting van het verbod op dakkapellen (h) bijlage 3.5

Zie voor visuele uitleg en toelichting van gevelopeningen bijlage (j) 3.6

Zie voor toelichting specifieke nokhoogte locaties F – L – T – U (f) bijlage 3.7