Concept - Beleidskader Woonwagens en standplaatsen 2022-2026

Gemeente Amsterdam

Datum: 16 maart 2022

Inhoudsopgave

Deel 1. Achtergrond en onderzoek

1.1. Aanleiding
1.2. Woonwagens en woonwagenbeleid in Amsterdam
1.3. Aantal locaties en standplaatsen
1.4. Landelijk richtlijnen BZK juli 2018
1.5. Onderzoek naar de wensen en behoeften woonwagens en standplaatsen Amsterdam - maart 2020
1.6. Stand van zaken op de huidige 22 woonwagenlocaties

Deel 2. Beleidskader 2020-2025

2.1. Uitgangspunten Beleidskader Woonwagens en standplaatsen 2020-2025

2.2. **Doelstelling 1. Standplaatsen en wachtlijsten**
2.2.1 Nadere analyse van de wachtlijst
2.2.2. De wachttijd voor een standplaats
2.2.3. Het totaalaantal te realiseren standplaatsen 2020-2030
2.2.4. Het voorstel tot uitbreiding van het aantal standplaatsen 2020-2025
2.2.5. Potentiële kansen voor het verdichting of uitbreiding huidige locaties
2.2.6. Aanleg en renovatie woonwagenlocaties

2.3. **Doelstelling 2. Inschrijfregister en toewijzing standplaatsen**
2.3.1. Inschrijfregister en toewijzingssystematiek
2.3.2. Aanvullende maatregelen

2.4. **Doelstelling 3. Beschikbaarheid van huurwagens**
2.4.1. Huurwagens in Amsterdam

2.5. **Doelstelling 4. Woonwagenlocaties en standplaatsen-ruimtelijke inpassing**
2.5.1. Omvang woonwagenlocaties
2.5.2 Omvang standplaats
2.5.3. Berging en huuropstal
2.5.4. Erfpacht
2.5.5. Caravan bijplaatsen

2.6. **Doelstelling 5. Handhaving, beheer en onderhoud**
2.6.1. Meerjarig onderhoudsplan (MJOP)
2.6.2. Gemeentelijke organisatie van woonwagenzaken

2.7. **Doelstelling 6. Beheer en woningcorporaties**
2.7.1 Corporaties en beheer

3. Financiën
4. Bijlagen
Bijlage 1: Toewijzingssystematiek in 2021
Bijlage 2: De ontwikkeling van het aantal standplaatsen 2013-2020

Deel 1. Achtergrond en onderzoek

1.1 Aanleiding

De gemeente Amsterdam heeft behoefte aan een nieuw beleidskader voor woonwagens. Deze behoefte is ingegeven door het staande woonwagenbeleid 2013-2018 van de gemeente Amsterdam dat om opvolging vraagt, maar ook de dagelijkse praktijk draagt bij aan de gevoelde urgentie. Zo neemt de behoefte aan standplaatsen toe, groeit de wachtlijst en veranderen de wensen en behoeften van de huidige en toekomstige woonwagenbewoners. Daarnaast is in 2018 een landelijk beleidskader tot stand gekomen, dat mede richting heeft gegeven aan het nieuwe Amsterdamse beleidskader.

Dit kader doet recht aan de woonwagenbewoners als specifieke doelgroep en inwoners van Amsterdam en houdt rekening met de restricties die horen bij het wonen in Amsterdam met haar schaarste aan ruimte, de grote vraag naar woonruimte en de diversiteit aan doelgroepen.

Met het nieuwe beleidskader Woonwagens en standplaatsen 2020-2025 legt Amsterdam weer een solide basis voor het woonwagenbeleid in de komende jaren en het met plezier kunnen wonen in Amsterdam voor de woonwagenbewoners.

Participatie
Vertegenwoordigers van de woonwagenbewoners via de commissie Woonwagenbelangen Amsterdam (WWBA) en de Amsterdamse corporaties zijn bij het opstellen van dit beleidskader betrokken. Vanaf oktober 2019 is er intensief contact geweest over het opstellen van het beleidskader. Zo is er samen een woonbehoeftenonderzoek onder de woonwagenbewoners uitgezet (augustus 2019 – mei 2020), zijn er twee adviezen van de commissie WWBA ontvangen met daarin de voor hen belangrijke uitgangspunten en zijn deze uitgebreid besproken in meerdere sessies. De hoofdlijn van het voorliggende beleidskader is gedeeld aan de hand van een overzicht van de te nemen besluiten. De volgende stap in het kader van de Overlegwet is het voorleggen van het concept beleidskader woonwagens en standplaatsen 2020-2025 aan WWBA zodat ze voor besluitvorming in B&W hun advies kunnen uitbrengen.
De woonwagenbewoners van het stadsgebied Weesp (waar één locatie bestaat met 5 standplaatsen en verhuurd wordt door Ymere) zijn niet betrokken geweest bij totstandkoming van dit beleidskader omdat de bestuurlijke fusie pas in 2022 plaatsvindt.

Het beleidskader kent twee delen. In het eerste deel wordt een korte (historische) schets gegeven van de het Amsterdamse woonwagenbeleid van de afgelopen jaren, de landelijke handreiking richtlijn van het ministerie van BZK, het recente uitgevoerde onderzoek naar de wensen en behoefte rondom standplaatsen en woonwagen in Amsterdam en het feitelijk overzicht van de woonwagenlocaties en aantal standplaatsen. Dit alles is noodzakelijke context om in het tweede deel het nieuwe beleid voor de komende jaren te formuleren. Van beleidsuitgangspunten, tot het aantal standplaatsen en mogelijk toekomstig beheer standplaatsen door woningcorporatie(s).

In het beleidskader gebruiken we de term woonwagenbewoners als overkoepelende term. Dit wetende dat woonwagenbewoners een verzamelnaam is voor reizigers, Sinti, Roma, en kermis- en circusexploitanten. Bewoners van de zogenaamde Kermisexploitantenterreinen (KET) waar ook circusexploitanten en medewerkers wonen, worden in dit beleidskader apart benoemd alleen waar we ingaan op de specifieke eigenschappen van deze locaties.

1.2 Woonwagens en woonwagenbeleid in Amsterdam

Na de afschaffing van de woonwagenwet in 1999 is het beheer van woonwagenlocaties door het rijk overgedragen aan de gemeentes waaronder ook Amsterdam. De afgelopen 20 jaar heeft de gemeente diverse beleidsnota's vastgesteld en is het beleid voor woonwagens en standplaatsen een vast onderdeel is van het volkshuisvestingsbeleid geworden. Het staande Amsterdamse woonwagenbeleid is in de 'Meerjarenaanpak Amsterdamse woonwagenlocaties 2013-2018' vastgelegd.

Naast de 'Meerjarenaanpak Amsterdamse woonwagenlocaties 2013-2018' is er sinds 2013 een toewijzingssystematiek van kracht dat beschreven staat in de Huisvestingsverordening Amsterdam. De gemeente Amsterdam houdt al jaren een inschrijfregister voor standplaatszoekenden (wachtlijst) bij en heeft hiermee zicht op wie er een standplaats voor een woonwagen zoekt. Iedereen kan zich hiervoor inschrijven, aangezien bij de intrekking van de woningwet in 1999 het afstammingsbeginsel is komen te vervallen. Het inschrijfregister voor standplaatszoekenden vermeldt de standplaatszoekenden in volgorde van inschrijvingsdatum. Aanvullend heeft de gemeente categorieën van standplaatszoekenden vastgesteld op basis waarvan de toewijzing plaatsvindt. Zij staan beschreven in de "Nadere regels Huisvestingsverordening Amsterdam 2020".

Omdat de toewijzing van standplaatsen in Amsterdam verderop in het beleidskader een cruciale rol speelt, wordt hieronder kort op de regels ingegaan.

Bij een vrijkomende standplaats komen achtereenvolgens de volgende categorieën woningzoekende in aanmerking:

- de woningzoekende die een standplaats huurt op een locatie in Amsterdam en wil doorschuiven naar een vrijkomende standplaats op dezelfde locatie, mits de eigen standplaats vrijkomt;
- de woningzoekende die op de peildatum een standplaats huurt op een locatie in Amsterdam en deze moet ontruimen vanwege opheffing of verkleining van die locatie;
- de woningzoekende die behoort tot de traditionele doelgroep en wiens sociale omstandigheden van zodanig ernstige aard zijn, dat verhuizing van de huidige standplaats/woning in Amsterdam naar een (andere) standplaats geboden is;
- een kind, inwonend bij familie in de eerste graad op de locatie in Amsterdam waar een standplaats vrijkomt;
- de woningzoekende die in Amsterdam een standplaats huurt en wil doorschuiven naar een vrijkomende standplaats op een andere locatie, mits de woningzoekende de eigen standplaats leeg achterlaat;
- een kind, inwonend bij familie in de eerste graad op een andere locatie in Amsterdam;
- spijtoptant: de woningzoekende die in Amsterdam in een woonwagen heeft gewoond niet langer dan 3 jaar geleden;
- overige woningzoekenden.

In aanloop op de vaststelling van dit beleidskader is een aanpassing in de toewijzingssystematiek doorgevoerd die per 1 januari 2022 in de Huisvestingsverordening zal worden opgenomen. Deze aanpassingen komen voort uit beleidsvoornemens uiteengezet in hoofdstuk 2.3.2.

Verder heeft het Amsterdamse College van B&W in 2012 en 2014 gekozen voor de invoering van het landelijk puntenstelsel voor vaststelling van de huur voor woonwagens en standplaatsen. Deze stuitte op kritiek van de bewoners en was daarom pas per 1 januari 2015 voor de nieuwe verhuringen ingevoerd. Dit systeem hanteert verschillende puntentellingen voor woonwagens en standplaatsen. Er wordt onderscheid gemaakt van vier categorieën woonwagens op basis van hun omvang, waarbij 15 bij 3,5 meter de vaakst voorkomende afmeting is. Woonwagens krijgen punten voor de oppervlakte maar ook de kwaliteit en aanwezigheid van bepaalde voorzieningen. In het geval van de standplaatsen wordt ook de woonomgeving meegewogen. Per 1 januari 2015 is ook de huursystematiek 'Huuropstal' voor de woonwagenstandplaatsen bij nieuwe verhuringen van kracht gewonden. Dit betekent dat de huurders van de standplaats automatisch ook de verantwoordelijkheid krijgen voor de berging als deze op de stadplaats aanwezig is, of het recht hebben om een eigen opstal (berging) te plaatsen.

Bij de invoering van het landelijk puntenstelsel in 2015 is tevens afgesproken dat nieuwe huurders van standplaatsen zonder huurwoonwagens die onder de huurtoeslaggrens vallen, korting van 20 % op hun huur kunnen krijgen. Hun inkomsten worden jaarlijks getoetst aan de hand van inkomstenverklaring van de belastingdienst, en bij de eerste aanvraag moeten ze ook drie laatste loonstroken laten zien. Deze korting is in het leven geroepen vanuit het gelijkheidsprincipe, ter compensatie van de huurtoeslag waar de huurders van standplaatsen zonder huurwagens niet in aanmerking voor komen.

Bovenstaande beleid geldt niet voor de 3 KET locaties omdat ze een andere historie kennen (zie paragraaf 1.3). Het nieuwe beleidskader brengt hier veranderingen in en zorgt dat er nu één beleidskader is voor alle woonwagens en standplaatsen in Amsterdam. Het beleid geldt na de bestuurlijke fusie in maart 2022 ook voor Weesp en op operationeel niveau worden afspraken gemaakt met Ymere die verantwoordelijk is voor het verhuur, beheer en onderhoud van een locatie van 5 standplaatsen.

1.3 Standplaatsen voor kermis- en circusexploitanten

De standplaatsen die op 3 locaties (zie 1.4.) worden aangeboden hebben een bedrijfsmatige bestemming met toestemming voor woonwagens. Ze bestaan uit een standplaats voor een woonwagen en een bijbehorend 'pakvak' waar de kermis- en circusexploitanten hun materieel kunnen stallen. De laatste jaren zijn er ook voor deze doelgroep veranderingen waar te nemen.

Waren vroeger in de zomer alle plaatsen leeg, nu wordt het kermis- en circusseizoen steeds vaker onderbroken, heeft men soms meerdere attracties op verschillende kermissen en benut het winterverblijf als uitvalbasis. De permanente woonfunctie wordt de norm; de salonwagens zijn vervangen door 'vaste' woonwagens of woonchalets op het winterverblijf. Bij de oudere kermis- en circusexploitanten zien we ook meer nadruk op de woonfunctie, omdat deze generatie op de KET locaties wil blijven wonen en zelden kiest voor het wonen in een huis na het einde van het werkende kermis- of circusbestaan. De meeste willen evenals de andere woonwagenbewoners blijven wonen in de familiaire gemeenschap. Vaak blijven ze meewerken met hun kinderen of hebben nog een kleine eigen attractie. Hier kan een relatie worden gelegd met de reguliere woonwagenlocaties met hun woonfunctie.

De vertegenwoordigers van de Amsterdamse woonwagenbewoners benadrukken ook dat het onderscheid die binnen de gemeente gemaakt wordt tussen de KET en de woonwagenlocaties administratief van aard is en niet impliceert dat het om twee verschillende groepen gaat. Zij maken allemaal deel uit van de Amsterdamse woonwagenbewoners met dezelfde culturele identiteit.

In dit beleidskader wordt ook uitgegaan van woonwagenbewoners als één doelgroep. Bij sommige onderdelen is het voor beleidsontwikkeling belangrijk om KET-locaties apart te benoemen, zoals bijvoorbeeld in paragraaf 2 waar ingegaan wordt op de ontwikkeling van standplaatsen in Amsterdam. Daarnaast staat in paragraaf 2.6.1 een beschrijving van het voornemen om waar mogelijk en wenselijk het beleid voor de "gewone" woonwagenlocaties en die voor kermis- en circusexploitantenterreinen beter af te stemmen en (deels) te uniformeren.

1.4 Aantal locaties en standplaatsen

De gemeente Amsterdam is als eigenaar van de grond en enkele huurwagens verantwoordelijk voor de verhuur, het beheer en onderhoud van de woonwagenlocaties binnen de gemeentegrenzen. Amsterdam kent in totaal 21 woonwagenlocaties met 219 huurstandplaatsen en 2 ligplaatsen. Dit maakt Amsterdam één van de gemeenten met (in absolute aantallen) de meeste plekken voor woonwagens in Nederland. Alle standplaatsen in de gemeente worden in huur uitgegeven. Bij het Amsterdamse voorraad aan standplaatsen behoorde tot ongeveer 10 jaar geleden ook een KET met 6 standplaatsen die destijds in erfpacht zijn uitgegeven. Deze locatie valt derhalve niet meer onder beheer van de gemeente en zal in dit beleidskader verder buiten beschouwing worden gelaten. (Wel is met de bewoners van deze locatie rekening gehouden bij de prognose voor de toekomstige behoefte aan standplaatsen.)
In de tabel hieronder staan alle standplaatsen uitgesplitst naar locatie.

Locatie	Stadsdeel	Bouwjaar	Standplaatsen
1. Ma Braunpad I	NW	1988	15
2. Ma Braunpad II	NW	1995	18
3. Osdorperweg	NW	1996	16
4. Ringvaartdijk	NW	1989	10
5. Noorderakerweg	NW	1995	10
6. J. Broedeletstraat	NW	1988	10
7. Nellie Bodenheimstraat	NW	1989	7
8. J. Calsstraat	NW	1993	6
9. G. Bouwenszstraat	NW	2004	10
10. Ruys de Beerenbrouckstraat	NW	1986	6
11. Lakenhalstraat	NW	1998	14
12. Dilbeekpad	NW	1995	9
13. Markengouw	N	1985	15
14. Rollemanstraat	N	1992	14

15. Dwergplanetenbaan	N	2015	20
16. Brentanostraat	ZO	1986	6
17. Meerkerkdreef	ZO	1990	1
18. Willem de Zwijgerlaan	W	2015	3 + 2 ligplaatsen
19. Wethouder van Essenweg	WP	-1993	8
20. Zuiderzeeweg	O	-1994	8
21. Ooster Ringdijk	O	-1995	13
Totaal			**221**

Het merendeel van de woonwagens is eigendom van de huurders van een standplaats, hoewel er ook een beperkt aantal wagens is dat door de gemeente wordt verhuurd (7 in totaal). Met de inzet van het systeem van huuropstal zijn er op dit moment een 50-tal huuropstal-contracten afgesloten. Dit betekent dat op deze standplaatsen de huurders zelf verantwoordelijk zijn voor de opstallen, de woonwagen en de berging. Op de overige standplaatsen waar een berging aanwezig is, verhuurt de gemeente deze aan de bewoners.

1.5 Landelijke richtlijnen BZK juli 2018

In juli 2018 heeft het Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties (BZK) de handreiking 'Gemeentelijk woonwagen- en standplaatsenbeleid' gepubliceerd. Met deze handreiking worden gemeenten kaders en bouwstenen aangereikt om het lokale woonwagenbeleid binnen het mensenrechtelijke kader te ontwikkelen. Het aangereikte kader heeft betrekking op "standplaatsen voor woonwagens voor mensen die zich van generatie op generatie als woonwagenbewoner hebben gemanifesteerd". Hieronder vallen Roma, Sinti, reizigers (waaronder de kermis- en circusreizigers), maar ook 'spijtoptanten' die de intentie hebben om naar het woonwagenleven terug te keren. Met de woonbehoeften van al deze groepen moet in het gemeentelijke beleid rekening worden gehouden.

Voor Amsterdam biedt de landelijke handreiking weinig nieuwe inzichten en geen concrete richtlijnen of bijpassende financiële middelen. De hoofdfunctie van de handreiking is vanuit mensrechtelijk oogpunt de bevestiging van de culturele identiteit van de woonwagenbewoners en de oproep aan gemeenten om hier in hun huisvestingsbeleid rekening mee te houden. Dit uitgangspunt nemen wij ook over in het beleidskader. We erkennen dat de gemeente de grondwettelijke zorg draagt voor voldoende woongelegenheid voor woonwagenbewoners als volwaardig lid van de Amsterdamse samenleving. Met dit beleidskader wordt een voorstel gedaan om vraag en aanbod bij elkaar te brengen.

Op het gebied van participatie wordt het zeer belangrijk geacht dat woonwagenbewoners en belangenorganisaties participeren bij woonwagenbeleidsvoering en -besluitvorming, waaronder bij (het opstellen van plannen voor) de (her)inrichting van locaties. Amsterdam kent hierin ook een lange traditie en heeft Woonwagenbelangen Amsterdam vanaf de start van het beleidstraject betrokken. Onderdeel van deze samenwerking is hun directe betrokkenheid bij het onderzoek naar de wensen en behoeften rondom standplaatsen en woonwagens in Amsterdam.

1.6 Onderzoek naar de wensen en behoeften woonwagens en standplaatsen Amsterdam

In de periode november 2019 – april 2020 is door het onderzoeksbureau Labyrinth een onderzoek naar de wensen en behoeften rondom de woonwagens en standplaatsen uitgevoerd. Onderzoek had een hoge response van 64% dankzij actieve benadering via meerdere kanalen van bewoners en de inzet van WWBA.

Centraal stonden drie doelstellingen in het onderzoek:

- Het in kaart brengen van de actuele behoefte aan standplaatsen, dit inclusief de wensen met betrekking tot het gebruik, de omvang, de kwaliteit en locaties van standplaatsen en aanverwante voorzieningen.
- Het inzicht te bieden in de huidige staat van het onderhoud van en op standplaatsen alsook de leefomgeving op standplaatslocaties en te verkennen of verbetering van de inrichting mogelijk dan wel wenselijk is.
- Een prognose te bieden van het aantal benodigde standplaatsen voor de komende 18 jaar.

De inventarisatie naar de standplaatsbehoeften van inwonenden en spijtoptanten in de gemeente Amsterdam geeft aan dat in totaal 86 personen binnen de komende acht jaar naar een standplaats op zoek zijn. Wat betreft de woonwensen van inwonenden en spijtoptanten wordt duidelijk dat de meerderheid het (zeer) belangrijk vindt om samen met familie op één woonwagenlocatie te wonen, een koopwagen aan te schaffen, een berging met sanitair op de standplaats te hebben, te beschikken over ruimte en voorzieningen om te kunnen werken, de mogelijkheid om op de standplaats naast de woonwagen ook een caravan bij te plaatsen, en om de standplaats, indien men dit kan betalen, in erfpacht te nemen.

Het beeld van de huidige hoofdbewoners die aan het onderzoek hebben deelgenomen, is dat het merendeel tevreden tot neutraal (niet tevreden en niet ontevreden) is over de ligging, de totale oppervlakte, de afmetingen en de huurprijs in verhouding tot de kwaliteit van de standplaats. Ditzelfde beeld komt naar voren wanneer het gaat over de locatie. Ook hier is meer dan de helft van de hoofdbewoners in het algemeen tevreden en het meest tevreden zijn de bewoners over de bereikbaarheid van hun huidige woonwagenlocatie, over de andere bewoners op de locatie, de voorzieningen in de buurt en de rust op de locatie.

Over de staat van onderhoud van de standplaats en de locatie is het merendeel van de woonwagenbewoners ontevreden. In het onderzoek komen een aantal redenen naar voren als achterstallig onderhoud, verzakking en slechte bestrating op de standplaats. Op de locatie gaat het over het achterstalligheid onderhoud van het groen, gebrek aan speelvoorzieningen en aan voorzieningen om elkaar te treffen of voor jongeren van 12-18 jaar.

Daarnaast wenst de helft van de huidige bewoners veranderingen van hun standplaats. Dit levert een gedifferentieerd beeld op met de volgende wensen: een grotere standplaats, ruimte voor het plaatsen van een extra wooneenheid, meer parkeerruimte, meer ruimte voor een berging, meer ruimte voor werk en of opslagmaterialen en meer ruimte voor (andere) woonwagen. Verder wenst het merendeel van de huidige bewoners ook de mogelijkheid om op de standplaats een caravan bij te plaatsen, om in een woonwagen met een bovenverdieping te wonen en om een standplaats in erfpacht te nemen.

Het onderzoek levert ook een prognose op van het aantal benodigde standplaatsen. De verwachting is dat de komende achttien jaar 108 personen, zich gedurende hun negentiende levensjaar, inschrijven voor een standplaats. Daarnaast staan er momenteel 45 starters op de wachtlijst die een standplaats zoeken. Aan de andere kant is de verwachting dat er in diezelfde periode 27 standplaatsen vrijkomen door natuurlijk verloop. In het onderzoek wordt geconcludeerd dat er de komende jaren extra standplaatsen bijgebouwd moeten worden, wil de gemeente Amsterdam kunnen voorzien in de stijgende vraag naar standplaatsen. De termijn waarin de standplaatsen beschikbaar dienen te komen, hangt sterk af van de gemiddelde wachttijd die de gemeente Amsterdam redelijk acht. In het onderzoek zijn vier verschillende scenario's berekend, te weten een gemiddelde wachttijd van 3 jaar, 7 jaar, 10 jaar en 15 jaar.

In het vervolg van dit beleidskader krijgen al deze onderwerpen een plek en wordt duidelijk hoe Amsterdam op deze onderwerpen zal acteren.

1.7 Stand van zaken op de huidige woonwagenlocaties

Naast het woonbehoefte-onderzoek heeft de gemeente ook diverse onderzoeken uitgevoerd waarmee de feitelijke situatie in kaart is gebracht:

- een schouw van het onderhoud van de openbare ruimte op de 21 woonwagenlocaties,
- een studie naar alle bestemmingsplannen, de onderlinge verschillen en mogelijke benodigde reparaties,
- een quickscan naar de mogelijkheden van uitbreiding of verdichting huidige woonwagenlocaties,
- een stand van zaken uitvoering meerjarig onderhoudsplan en inventarisatie werkzaamheden 2020 – 2025,
- een analyse van de huidige wachtlijsten, huidige wachttijden en prognose voor komende 18 jaar van de toestroom minderjarige inwonende kinderen.

De resultaten van bovenstaande onderzoeken komen in het beleidskader terug bij de desbetreffende paragrafen.

Deel 2. Beleidskader

2.1 Uitgangspunten Beleidskader Woonwagens en standplaatsen 2020-2025

Het Amsterdamse woonwagenbeleid 2020-2025 bouwt voort op het huidige woonwagen beleid 2013-2018. Vernieuwing volgt uit de ervaringen die in de dagelijkse praktijk bij het beheer van de woonwagenlocaties en toewijzing van standplaatsen zijn opgedaan, het onderzoek naar wensen en behoeften van woonwagenbewoners, een analyse van de demografische ontwikkelingen binnen de doelgroep en de afspraken met de corporaties, vastgelegd in de samenwerkingsafspraken 2020-2024.

Het algemene vertrekpunt is dat woonwagenbewoners integraal onderdeel van de Amsterdamse samenleving zijn en worden behandeld als alle Amsterdammers met aandacht voor hun diversiteit aan culturen.

Specifiek kent het nieuwe beleidskader de volgende zes doelstellingen:

1 Het bestaande aantal standplaatsen blijft gehandhaafd (behoudens uitzonderlijke omstandigheden) en de wachttijd voor een standplaats is niet langer dan de wachttijd voor een sociale huurwoning.
2 De toewijzing van standplaatsen gebeurt langs een transparante systematiek waarbij het streven is om 'het leven in familieverband' te faciliteren.
3 De zittende woonwagenbewoners en starters krijgen de gelegenheid een woonwagen te huren.
4 De inrichting van de woonwagenlocaties en standplaatsen past binnen de specifieke context van Amsterdam met alle ruimtelijke mogelijkheden en beperkingen.
5 Het beheer en onderhoud van de standplaatsen en huurwagens is professioneel geregeld.
6 Op termijn willen wij het beheer van de locaties en verhuur van de standplaatsen beleggen bij corporaties.

Bovenstaande beleidsdoelstellingen benadrukken dat het Amsterdamse woonwagenbeleid er evenals in de voortgaande jaren allereerst op gericht is om binnen de gemeente Amsterdam voldoende ruimte te geven voor het woonwagenleven van woonwagenbewoners. Hieronder volgt per doelstelling een concrete uitwerking in maatregelen.

2.2 Doelstelling 1. Standplaatsen en wachttijden

Het bestaande aantal standplaatsen blijft gehandhaafd (behoudens uitzonderlijke omstandigheden) en de wachttijd voor een standplaats is niet langer dan de wachttijd voor een sociale huurwoning.

Eén van de belangrijkste onderwerpen in dit nieuwe beleidskader is de behoefte aan uitbreiding van het aantal standplaatsen in Amsterdam en de termijn waarop. Om hier een goed beeld van te krijgen zijn analyses uitgevoerd waarmee er duidelijkheid ontstaat over de wachtlijsten (categorieën, aantallen nu en ontwikkeling in de tijd), de prognoses m.b.t. het aantal standplaatszoekenden voor de komende jaren, het aantal vrijkomende standplaatsen en eventuele verplaatsingen van locaties.

Op deze manier kon het precieze aantal standplaatszoekenden in Amsterdam worden bepaald. In de bijlagen 2 tot 6 staat deze analyse uitgebreid beschreven.

Voordat de resultaten van de analyse beschreven worden, is het goed om kort terug te blikken. Ook al is de ontwikkeling van het aantal standplaatsen in de periode van voor 2013 niet goed in kaart is te brengen, wel is het duidelijk dat er voor 2013 meer woonwagenbewoners in Amsterdam leefden, waarvan de meesten op officiële standplaatsen, en een deel op gedoogplaatsen.

De afname is geen gevolg van een actief uitsterfbeleid door de gemeente Amsterdam. Bij de ontmanteling van de grotere woonwagenlocaties is met alle woonwagenbewoners die in bezit waren van een huurovereenkomst voor een standplaats een oplossing gevonden. Dit kon zijn een vervangende standplaats op een nieuwe locatie, een woning en een financiële vergoeding of uitsluitend een financiële vergoeding. Waar de woonwagenbewoners ervoor kozen om niet naar een nieuwe standplaats te gaan en hun oude standplaats vervolgens niet met een nieuwe standplaats werd gecompenseerd, is het totale bestand aan standplaatsen afgenomen. Hoewel de afgelopen zeven jaar het aantal standplaatsen gelijk is gebleven, zijn er ook geen nieuwe standplaatsen bijgekomen. In deze situatie is een schaarste aan standplaatsen ontstaan en zijn de wachttijden lang.

2.2.1 Analyse wachtlijsten en meerjarig prognose

De wachtlijst en de prognose van minderjarige kinderen die op hun 18e een standplaats aanvragen zijn nader geanalyseerd en dit leidt tot de volgende bevindingen:

- Van de doorstromers de afgelopen vijf jaar heeft niemand een aanbieding voor een nieuwe standplaats geaccepteerd. Daarnaast laat een doorstromer een plek vrij als hij doorschuift. Deze groep heeft dus geen invloed op de toekomstige behoefte aan standplaatsen.
- De starters zijn de belangrijkste categorie. Hier zit niet de grootste groei maar, zo blijkt uit het woonbehoefteonderzoek, maken veel hoofdbewoners zich zorgen over voldoende standplaatsen voor hun kinderen in de toekomst.
- De wachtenden in de categorie "spijtoptant" gaan na drie jaar wachten over naar de categorie "overig". Tot op heden gebeurt dit altijd omdat er binnen drie jaar na inschrijving geen aanbod volgt.
- De wachtenden in de categorie "overig" krijgen de laatste jaren geen standplaatsen aangeboden. Dit komt door de toewijzingssystematiek, waarin een vrijkomende standplaats eerst aan de doorstromers en vervolgens aan de starters wordt aangeboden. Tot op heden accepteren starters deze plaatsen. In één geval is de standplaats naar een spijtoptant gegaan.
- Voor de KET-locaties is geen wachtlijst voor de toewijzing van standplaatsen. Wel is er een prognose gemaakt voor de kinderen, die zich de komende 18 jaar naar verwachting gaan inschrijven. Dit zijn er 13.
- Van de 108 kinderen die zich de komende 18 jaar naar verwachting gaan inschrijven op de wachtlijst voor standplaatsen, wonen 88 kinderen bij hun ouders die als hoofdbewoners van de standplaats zijn ingeschreven.

Op basis van bovenstaande analyse worden de volgende beleidskeuzen gemaakt:

- Om de kans voor de spijtoptanten te vergroten, gaan spijtoptanten na drie jaar niet meer over naar de categorie overig maar blijven ze in de categorie spijtoptant als:
  - ze eerder op een Amsterdamse woonwagenlocatie hebben gewoond en op dit moment ingeschreven en woonachtig zijn in Amsterdam,

- op de woonwagenlocatie als hoofdbewoner een standplaats hebben achtergelaten of als kind (in de eerstegraad) van de hoofdbewoner te zijn verhuisd, en
- niet te maken hebben gehad met een onvrijwillige vertrek met uitzondering van vertrek als gevolg van gemeentelijke herontwikkeling van de locatie

- de huidige en toekomstige spijtoptanten die niet aan bovenstaande voorwaarden voldoen komen bij inschrijving direct in de categorie overig.

Na de toepassing van de nieuwe criteria komen 19 spijtoptanten in de toekomst in aanmerking voor een standplaats.

Voor de KET-locaties is:

- naast de 13 inwonende kinderen een inschatting gemaakt van het huidige aantal starters. Voor hen geldt de aanname dat ze zich op hun 18e hadden kunnen inschrijven voor een standplaats en dat ze in 2020 gemiddeld reeds 5 wachtjaren achter de rug hebben. Dit aantal is 6.

Voor de bepaling van het aantal minderjarige kinderen die op hun 18e levensjaar zich kunnen inschrijven,

- houden we rekening met de 88 minderjarige kinderen die eerstegraads familie zijn en waarvan de ouders als hoofdbewoner een standplaats hebben, en
- Daarnaast zijn er 20 minderjarige kinderen die op dit moment staan ingeschreven op een adres, waarvan de hoofdbewoners geen familielid in de eerste graad zijn. Als deze kinderen zich op hun 18e inschrijven voor een standplaats, zal moeten worden bepaald in welke doelgroep de kinderen vallen. Alleen wanneer de ouders – in de tussentijd - zelf een standplaats hebben gekregen kunnen ze de status starter krijgen. Anders worden ze een spijtoptant.

Dit betekent dat er bij het bepalen van de totale behoefte aan standplaatsen er tot en met 2038 rekening gehouden moet worden met minimaal 173 standplaatszoekenden.

	Woonwagenlocaties (18)	KET-locaties (3 + één voormalige locatie– zie hoofdstuk 1.4)
Starters	47	6
Minderjarige kinderen	88	13
Spijtoptanten	19	-
Totaal	154	19

Kanttekening hierbij is dat we voor de categorieën spijtoptanten en overig géén prognose hebben gemaakt en deze de komende jaren nog kunnen toenemen. Daarentegen zijn we ervan uitgegaan dat alle minderjarige kinderen zich voor een standplaats inschrijven.

2.2.2 De wachttijd voor een standplaats

Om te bepalen op welke termijn de standplaatszoekenden uiterlijk een aanbod voor een standplaats moet krijgen, is de aan te houden wachttijd cruciaal. Het uitgangspunt voor de gemeente Amsterdam is dat 'het wachten op een woonwagenstandplaats niet langer mag duren dan het verkrijgen van een sociale huurwoning'. Hiermee sluit Amsterdam aan bij de standaard die in het landelijke beleidskader gemeentelijk woonwagen- en standplaatsenbeleid juli 2028 staat, namelijk dat 'Een woningzoekende woonwagenbewoner die dit wenst, heeft binnen redelijke termijn kans op een standplaats' en 'Uitgangspunt is dat de wachttijd voor een standplaats ongeveer hetzelfde is als de wachttijd voor een sociale huurwoning'.

Duidelijk is dat gemeentelijke visie op de wachttijd niet overeenkomt met de in de woonbehoefteonderzoek geuite wens van de woonwagenbewoners, namelijk een wachttijd van 2,7 jaar voor een standplaats. Echter in Amsterdam wacht men gemiddeld zelfs 13,2 jaar op een sociale huurwoning: voor doorstromers is dat 10,6 jaar en voor starters 17,7 jaar (AFWC jaarbericht 2019). Dit zijn dan ook de termijnen die voor berekeningen in dit beleidskader zijn aangehouden, zij het met een correctie in verband met de specifieke situatie van de standplaatszoekenden. De starters hebben namelijk voor de huurstandplaatsen géén alternatief in de vorm van koop-standplaatsen. Aangezien de doorstromers nauwelijks een rol spelen in de verdeling van standplaatsen (zoals in 2.2.1. geschetst), is het termijn van 10 jaar aangehouden voor starters en 13 jaar voor spijtoptanten.

2.2.3 Het ideaal aantal te realiseren standplaatsen o.b.v. wachtlijst, prognoses en verplaatsing

Op basis van de bovenstaande analyse van de wachtlijsten, prognoses aankomende meerderjarigen en de wachttijden komen we tot de onderstaande inschatting van benodigde uitbreiding van het aantal standplaatsen in de komende 15 jaar.

Benodigde uitbreiding van de standplaatsen – woonwagens - periode 2020 -2035					
Periode	Starters	Spijtoptanten	Verplaatsing	vrijgekomen	Totaal
2021 – 2025	29	2	0	-11	**20**
2026-2030	22	11	0	-11	**22**
2030-2035	26	11		-11	**26**
Totaal					**68**
Benodigde uitbreiding van de standplaatsen – KET - periode 2020 -2035					
Periode	Starters	Spijtoptanten	Verplaatsing	vrijgekomen	Totaal
2021-2025	5	-	8	-4	**13** standplaatsen **13** pakvakken
2026-2030	1	-		-5	
2030-2035	5			-4	**1** standplaats **1** pakvak
Totaal					**14** standplaatsen **14** pakvakken

Hierbij is ook rekening gehouden met de standplaatsen die vrijkomen. Daarnaast zijn onder "Verplaatsing" de 8 KET-standplaatsen meegeteld die op de Zuiderzeeweg staan te midden van een grootschalig gebiedsontwikkelingsproject. Door deze ontwikkeling anticiperen we er reeds op dat de kermisexploitanten van de Zuiderzeeweg voor 2025 worden verplaatst en dat deze standplaatsen (en waar mogelijk ook werkvakken) worden gecompenseerd.

Gezien de enorme druk op beschikbare grond in Amsterdam betekent benodigde standplaatsen niet hetzelfde als realisatie. Het mag duidelijk zijn dat rond de eventuele uitbreiding en een zoektocht naar nieuwe locaties door het nieuwe college van B&W en de gemeenteraad nog verdere politieke keuzen dienen te worden gemaakt.

2.2.4 Het voorstel tot uitbreiding van het aantal standplaatsen

In januari 2021 is binnen de gemeente gekeken naar de mogelijkheden voor ontwikkeling van nieuwe woonwagenlocaties binnen de looptijd van dit Beleidskader. De conclusie van dit eerste, verkennende onderzoek was dat op korte termijn geen mogelijkheden bestaan om

binnen de gemeentegrenzen nieuwe locaties te realiseren. Enkele locaties zijn geïdentificeerd die enig potentieel hebben voor de realisatie van een nieuwe woonwagenlocatie, en hier zal verder onderzoek naar worden verricht. Dit onderzoek neemt de nodige tijd in beslag – net als de juridisch-planologische procedures die moeten worden doorlopen wanneer een locatie haalbaar lijkt. Om deze reden zijn deze locaties geen optie voor korte termijn.
De combinatie van de schaarse financiële middelen die beschikbaar zijn (verder uiteengezet in Hoofdstuk 3) en de schaarste van beschikbare grond in Amsterdam gedurende de looptijd van dit Beleidskader resulteert in een bescheiden plan voor uitbreiding van het aantal standplaatsen.

De uitbreiding op korte termijn kan uitsluitend door verdichting en herschikking van de huidige locaties worden gerealiseerd, zoals uiteengezet in 2.2.5. Op deze manier kunnen naar verwachting in Amsterdam 10-15 nieuwe standplaatsen tot en met 2025 gerealiseerd worden. Hierbij dient benadrukt te worden dat deze uitbreiding afhankelijk is van vele factoren en zeker niet eenvoudig is. En dat dit in overleg gebeurd met de bewoners van de locaties en WWBA.

Verder is duidelijk geworden dat de ruimte voor meer substantiële uitbreiding, namelijk de bouw van nieuwe locaties, beperkt is. De ruimte voor nieuwe locaties binnen de gemeentegrens zal moeten worden afgewogen tegen andere functies die ruimte nodig hebben, niet alleen woningbouw of bedrijfsruimten maar ook bijvoorbeeld sportvoorzieningen en groen. Indien blijkt dat er op locaties mogelijkheden bestaan, dan zijn ze pas op middellange of lange termijn inzetbaar voor de uitbreiding van het aantal standplaatsen in Amsterdam.

Het al dan niet doen van onderzoek naar de mogelijkheden om nieuwe woonwagenlocaties te realiseren is aan een volgend college.

2.2.5 Potentiële kansen voor het verdichting of uitbreiding huidige locaties

In 2020 is in de stadsdelen Noord, Nieuw West en Zuidoost een quickscan uitgevoerd naar de mogelijkheden om de bestaande locaties uit te breiden of te verdichten. Het ging om een 'papieren' verkenning (er is nog niet met de bewoners gesproken) en het mag duidelijk zijn dat op het moment dat dit kader wordt vastgesteld, dit direct gaat gebeuren. Voor alle locaties waar mogelijkheden worden gezien, geldt dat soms van een gedeeltelijke herstructurering sprake is. Verder dient een marge in acht te worden genomen met de realiteit. Dus is er gerekend met een verwacht aantal te verdichten standplaatsen van circa 10-15.

Het exacte moment van realisatie van de voorgestane herschikking en verdichting van de huidige locaties is afhankelijk van medewerking van de bewoners op de huidige locaties alsook van de bewoners in de omgeving (aanpassingen bestemmingsplan of benutten vrije ruimte binnen bestemmingsplan).

2.2.6 Inspraak en andere eisen voor aanleg en renovatie woonwagenlocaties

Voor de aanleg of renovatie van een woonwagenkamp wordt samen met de huidige of toekomstige bewoners gekeken naar de beste inrichting passend bij de ruimtelijke mogelijkheden en natuurlijk bij de culturele identiteit van de woonwagenbewoners.
Zo geven woonwagenbewoners de voorkeur aan een cirkelvormige, vierkanten of ovale opstelling met een grasveld in het midden om spelende kinderen in het oog te houden en om gezamenlijke activiteiten te organiseren.

Belangrijke voorwaarden bij de aanleg of renovatie van de woonwagenlocatie volgen uit de voorschriften voor brandveiligheid. Bekende voorwaarden zijn de 1,5 meter afstand tussen de wagen en een bouwwerk op de standplaats, de 5 meter afstand tussen de wagens op aangrenzende standplaatsen of een kortere afstand indien de wagen is voorzien van brandwerende maatregelen of geclusterd zijn geplaatst. De details rondom deze voorschriften zijn uiteengezet in de "Handreiking brandveiligheid van woonwagens en woonwagenlocaties" - een publicatie van het Ministerie van VROM uit 2009.

Bij bestaande locaties gaat het vaak om maatwerk en kunnen varianten aan de orde zijn zoals bijvoorbeeld het clusteren van vier standplaatsen op een rij of vier standplaatsen in een rechthoek en hiertussen een brandgang van 5 meter. Hierbij is het belangrijk dat net als voor de erfgrens ook bij de brandgang met behulp van verschillende bestrating de grens duidelijk is aangegeven. Voor de optimale inrichting van de kavel is flexibiliteit met het plaatsen van het bouwvak op de standplaats gewenst, uiteraard rekening houdend met de voorgenoemde brandveiligheidsvoorschriften. Waar nodig wordt bij herinrichting van bestaande locaties nogmaals naar het bestemmingsplan gekeken.

2.3 Doelstelling 2. Inschrijfregister en toewijzing standplaatsen

De toewijzing van standplaatsen gebeurt langs een transparante systematiek waarbij het streven is om 'het leven in familieverband' te faciliteren.

2.3.1 Inschrijfregister en toewijzingssystematiek

Het beleid van toewijzing van standplaatsen in Amsterdam is in de Huisvestingsverordening opgenomen. De gemeente Amsterdam houdt al jaren een inschrijfregister voor standplaatszoekenden (wachtlijst) bij en heeft hiermee zicht op wie er een standplaats voor een woonwagen zoekt. Iedereen kan zich hiervoor inschrijven, aangezien bij de intrekking van de woningwet in 1999 het afstammingsbeginsel is komen te vervallen. Het inschrijfregister voor standplaatszoekenden vermeldt de standplaatszoekenden in volgorde van inschrijvingsdatum. Aanvullend heeft de gemeente criteria vastgesteld op basis waarvan de toewijzing plaatsvindt. De huidige regels rondom toewijzing zijn met de nieuwe huisvestingsverordening vastgelegd.

Een inschrijfregister en toewijzingssystematiek voor standplaatszoekenden dat tot ieders tevredenheid functioneert, is in elke gemeente een onderwerp. Met de voorgestane uitbreiding van het aantal standplaatsen wordt tegemoetgekomen aan een groot aantal klachten die over de wachtlijsten in het woononderzoek zijn geuit. Deze ontevredenheid ging over de lange wachttijd, het gebrek aan vrijkomende standplaatsen en het ontbreken van een standplaats voor hun (klein)kinderen.

In het onderzoek zijn de bewoners een stuk verdeelder over de toewijzingssystematiek voor de standplaatsen. Het aantal hoofdbewoners dat tevreden en ontevreden is, ligt niet veel uit elkaar. Dit tekent de complexiteit. Waar de gemeente Amsterdam niet voor kiest, is om de hoofdbewoners het recht te geven om de standplaats na hun overlijden of anderszins door te geven aan de kinderen. Dit is voor de woonwagenbewoners een gevoelig punt en een grote wens.

De belangrijkste redenen hiervoor zijn dat:

- in de dagelijkse praktijk ingeschrevenen op de wachtlijst (doorstromer of inwonend meerderjarig kind) die gebonden zijn aan de locatie waar de standplaats vrijkomt, als eerste de standplaats krijgen aangeboden. Dit gebeurt op datum van inschrijving in het register. Hiermee komen de standplaatszoekenden die op de bewuste locatie wonen en familie zijn, per definitie als eerste aan de beurt.
- de praktijk uitwijst dat er onderling en informeel beraad op de woonwagenlocaties zelf gaande is wie de aangeboden standplaats accepteert of niet,
- het de taak van de gemeente is om de rechten van de ingeschrevenen op de wachtlijst te waarborgen; dat er op deze wijze geen standplaatsen worden onttrokken aan de verdeling van de schaarste en dat de gemeente Amsterdam regie wenst te houden over de toewijzingen van de standplaatsen.
- de huidige systematiek past binnen bij de toewijzingssystematiek die woningbouwcorporaties hanteren en handhaving van de huidige systematiek is dan ook met oog op het mogelijke toekomstige beheer door corporaties wenselijk.

De conclusie is dat er op dit moment sprake van een evenwichtig toewijzingssystematiek waarin het faciliteren van het leven in familieverband centraal staat naast de inschrijfdatum die zorgt dat er een eerlijke balans is.

2.3.2 Aanvullende maatregelen

Wel worden er drie andere wijzigingen voorgesteld gericht op de categorie spijtoptant. Deze wijziging zijn gefocust op het vergroten van de kans op een standplaats voor spijtoptanten.

Om de kans voor de spijtoptanten te vergroten

- gaan spijtoptanten niet meer na drie jaar over naar de categorie "overig" maar blijven ze in de categorie "spijtoptant" als:
  - ze eerder op een Amsterdamse woonwagenlocatie hebben gewoond en op dit moment ingeschreven en woonachtig zijn in Amsterdam,
  - op de woonwagenlocatie als hoofdbewoner een standplaats hebben achtergelaten of als kind (in de eerstegraad) van de hoofdbewoner te zijn verhuisd, en
  - niet te maken hebben gehad met een onvrijwillige vertrek met uitzondering van vertrek als gevolg van gemeentelijke herontwikkeling van de locatie.
- De huidige en toekomstige spijtoptanten die niet aan bovenstaande voorwaarden voldoen komt bij inschrijving direct in de categorie overig.

Om te zorgen dat Amsterdamse spijtoptant in de praktijk überhaupt een standplaats aangeboden krijgt, wordt de volgorde van de toewijzing van de standplaatsen niet gewijzigd, maar geldt de volgende aanvullende afspraak:

- Bij de aanleg van een nieuwe locaties wordt minimaal 1 standplaats gereserveerd voor een spijtoptant.

Ook worden er twee maatregelen voorgesteld om de situatie van starters verder te verbeteren:

- Starters die wegens studie in een andere stad staan ingeschreven, behouden tijdelijk hun positie op de wachtlijst.

- Starters kunnen een standplaats met huurwagen accepteren zonder hun positie te verliezen op de wachtlijst. Hiermee voorkomen we dat starters niet naar een standplaats met huurwagen gaan en wachten op een plek op hun eigen woonwagenlocaties. Wel verliest men de status van starter nadat men een aanbieding voor een standplaats op de eigen woonwagenlocatie heeft gehad.

De bovenstaande maatregelen voor de spijtoptanten worden mogelijk gemaakt door in de huisvestingsverordening jaarlijks aan te geven of er in het aankomend jaar een aanbod moet worden vrijgehouden voor spijtoptanten. Dit is analoog aan de systematiek voor doelgroepen in de zorg en onderwijs.

De bovenstaande maatregelen gericht op starters krijgen hun beslag door in de inschrijf- en toewijzingssystematiek de uitzonderingen te benoemen. Dit wordt ook in de huisvestingverordening vastgelegd. Dit analoog aan de voorwaarden passend bij tijdelijke huurcontracten voor starters in de sociale huur, waarbij men ook hun status van woningzoekende en inschrijfduur niet verliest.

2.4 Doelstelling 3. Beschikbaarheid van huurwagens

De zittende woonwagenbewoners en starters krijgen de gelegenheid om een woonwagen te huren.

2.4.1 Huurwagens in Amsterdam
Amsterdam biedt zittende woonwagenbewoners de gelegenheid om een woonwagen te huren. Op dit moment verhuurt de gemeente 7 woonwagens.

Gezien de wensen geuit in het woonbehoefte-onderzoek is het mogelijk dat er nieuwe huurwagens bij dienen te komen. Dit is afhankelijk van de wensen van de toekomstige huurders van de nieuwe standplaatsen. Indien er extra huurwagens bij moeten komen, zal hiervoor een investeringsbudget moeten worden vrijgemaakt en het onderhoudsbudget verhoogd. Zie paragraaf 3 (Financiën).

Waar huidige huurwagens worden vervangen of waar nieuwe standplaatsen met huurwagens komen, gaat het om moderne woonwagens met 60 á 70 m2 aan bruto vloeroppervlakte.

2.5 Doelstelling 4. Woonwagenlocaties en standplaatsen – ruimtelijke inpassing

De inrichting van de woonwagenlocaties en standplaatsen moet passen binnen de specifieke context van Amsterdam met alle ruimtelijke mogelijkheden en beperkingen.

2.5.1 Omvang woonwagenlocaties
Amsterdam kent anno 2020 overwegend kleine(re) woonwagenlocaties met tussen de 2 en 20 standplaatsen. Het voorstel is om voor de nieuw te ontwikkelen locaties ook een maximale omvang van tussen 16 en 25 standplaatsen aan te houden. Deze omvang sluit ook aan bij de wensen die zijn geuit door de aanstaande en huidige woonwagenbewoners in het woonbehoefte-onderzoek. Locaties groter dan deze omvang zijn niet realistisch in zicht van de schaarste van de grond en de totale bouwopgave in Amsterdam.

2.5.2 Omvang standplaats

De standplaatsen in Amsterdam zijn op dit moment allemaal groter dan het minimum oppervlakte van 145 m2 dat door de huurcommissie in de puntenregeling wordt aangehouden.

Om de gewenste maten voor de nieuw te realiseren standplaatsen te bepalen, is er een onderscheid gemaakt tussen bestaande locatie en eventueel in de toekomst nieuw te realiseren locaties. Ook is er gekeken naar de geuite wensen en behoefte van de woonwagenbewoners in het woonbehoefteonderzoek. Als laatste zijn er twee beleidsmatige keuzen die de limiet voor de oppervlakte van een standplaats bepalen. Zo zullen er in Amsterdam geen standplaatsen worden aangeboden op of onder het minimum en worden er, gezien de schaarste aan ruimte, geen nieuwe standplaatsen gerealiseerd groter dan 250 m2.

Dit levert het volgende resultaat op:

- De standplaatsen die bij uitbreiding en verdichting van de huidige locaties zijn te realiseren, bieden de mogelijkheid om dichtbij de familie te wonen. Wel kan dit betekenen dat locaties (enigszins) heringericht moeten worden. Verder is de oppervlakte van de toe te voegen standplaatsen maximaal tussen de 150 m2 en 200 m2. Ook zal er (mogelijk) een beroep op meerdere bewoners op de locatie wordt gedaan om de optimale ruimte te creëren. Voor zeker de helft van de starters en spijtoptanten komt de maximale oppervlakte van de standplaatsen overeen met hun geuite wens in het woononderzoek

- De oppervlakte van de standplaatsen bij de eventueel nieuw te realiseren locaties kan mogelijk ruimer zijn. In de stad Amsterdam is het maximale aantal m2 tussen de 200 en 250 m2. Dit ligt in lijn met de omvang van de standplaatsen op de laatste nieuwe locaties in Amsterdam (Dwergplanetenbaan). Met de keuze voor deze omvang wordt potentieel aan de wens van 70% van de starters en 55% van huidige woonwagenbewoners voldaan. Ook betekent dit dat het merendeel van de huidige woonwagenbewoners, indien men wenst, zou kunnen doorstromen naar een standplaats die minimaal gelijk of groter is dan hun huidige standplaats.

  Het kan zijn dat de beperkte ruimte in Amsterdam en de resultaten van de zoekopdracht dwingt tot experimenten met minder m2 standplaats en stapelen woonvolume. Verder is het aan het nieuwe college om zich uit te spreken over een zoekopdracht naar nieuwe locaties op middellange en lange termijn.

Voor de woonvakken op de KET-locaties of de mogelijk gemengde locaties in de toekomst, worden dezelfde maten aangehouden als hierboven vermeld. Voor de pakvakken geldt dat er 350 m2 wordt aangehouden. Deze maat komt overeen met de huidige standaard aan kermismaterieel. Wel zullen de resultaten van de zoekopdracht duidelijk maken of en zo ja op welke wijze de werkvakken zijn te realiseren in Amsterdam. Het kan echter ook zijn dat de werkvakken gerealiseerd dienen te worden buiten Amsterdam of op reguliere bedrijfsterreinen.

2.5.3 Berging en huuropstal

De nieuwe standplaatsen in Amsterdam worden in Amsterdam standaard niet meer voorzien van bergingen. De nieuwe bewoners van de standplaats zullen eigen oplossingen moeten vinden. Uitzondering zijn de huurders van de standplaatsen met een huurwagen. Op deze standplaatsen plaats de verhuurder wel een berging die vervolgens in beheer wordt gegeven van de huurder.

De belangrijkste reden voor dit beleid is dat hiermee maatwerk per standplaats mogelijk is. Zowel voor het plaatsen op de standplaats alsook of men deze berging al dan niet met sanitair wenst in te richten. Tevens bevordert het bezitten van een eigen berging of het beheer van de berging eigenaarschap bij de bewoners. Gezien de grote – in het woonbehoefteonderzoek geuite - wens om wel een berging op de standplaats te hebben, wordt de mogelijkheid voor de aanleg van een berging in het bestemmingsplan geregeld. Dit evenals voorzieningen zoals gas/water/licht aansluitingen.

Voor de huidige standplaatsen mét bergingen geldt dat het gemeentelijke beleid om te stimuleren dat de huurders van de standplaats het beheer van en onderhoud aan de berging in ruil voor een huurkorting - de huuropstalregeling 2016/2017 – overnemen, wordt voortgezet. Voor alle nieuwe huurovereenkomst is dit dan ook een standaardbepaling

2.5.4 Erfpacht

Uit het woonbehoefte-onderzoek blijkt dat erbij zowel de starters (65%) als de huidige bewoners (67%) grote interesse is om een standplaats in erfpacht te nemen. Ondanks dat een aanzienlijk deel van de starters (64%) en in mindere mate de huidige bewoners (45%) niet weet of men dit kan betalen. De gemeente Amsterdam acht het niet wenselijk om tot het in erfpacht van standplaatsen over te gaan. De belangrijkste argumenten hiervoor zijn:

- De huidige erfpachtregeling staat het in erfpacht uitgeven van grond voor het plaatsen van een woonwagen niet toe. Er wordt geen grond uitgegeven ten behoeve van objecten die niet aard- en nagelvast met de grond zijn verenigd, en hieronder vallen ook woonwagens. Om dit mogelijk te maken zou een nieuw erfpachtsysteem moeten worden geschept en dat is complex: er zijn geen precedenten in het land, en binnen Amsterdam is het lastig om grondprijs te bepalen bij gebrek aan vergelijkingsmateriaal. Ook de uitvoering van een dergelijk nieuw systeem en contractbeheer in de toekomst zouden ingewikkeld met name als we zouden proberen om te waarborgen dat de kavels alleen aan woonwagenbewoners beschikbaar moeten blijven. Complexe en moeilijk uitvoerbare regelingen zijn voor zowel de bewoners als de gemeente nadelig.

- Invoering van erfpacht zou kunnen leiden tot onttrekking van een aantal standplaatsen aan personen op de wachtlijst en daarmee tot langere wachttijden. Dit risico is alleen te beperken door verplichte terug levering of alleen verkopen bij toestemming voorgedragen erfpachters door de gemeente en dit zou nog een afwijking van het huidige erfpachtbeleid betekenen. Hetgeen niet overeenkomt met het erfpachtrecht en de hoge mate van contractsvrijheid. Contractsvrijheid houdt in dat partijen vrij zijn om te beslissen met wie zij een contract sluiten en welke afspraken zij in dat kader maken. Die vrijheid wordt slechts beperkt door de wettelijke bepaling dat een afspraak niet in strijd mag zijn met het dwingende recht, de openbare orde of de goede zeden. Het ligt niet voor de hand – juridisch zeer gecompliceerd en risicovol - om met

andere bepaling te komen die de vrijheid beperken of sturen inzake verkoop van het erfpachtrecht.

- Daarnaast is de verdeling van woonruimte exclusief geregeld in de Huisvestingswet en daarop gebaseerde huisvestingsverordening. Het is een gemeente niet toegestaan om buiten de huisvestingsverordening andere of aanvullende afspraken te maken over de verdeling van woonruimte, zoals woningen, woonwagens en standplaatsen. Hieruit volgt dat het niet is toegestaan in erfpachtvoorwaarden andere verdelingsafspraken te maken. Aangezien erfpacht een zakelijk recht is zou dan geborgd moeten worden dat de toewijzing bij overdracht volgens de huisvestingsverordening geschiedt. Het is maar zeer de vraag of dit kan en komt er dan feitelijk op neer dat overdracht niet mogelijk is zonder toestemming en dat toestemming alleen verleend wordt indien overgedragen wordt aan iemand die voor toewijzing in aanmerking komt. Dit in tegenstelling tot de genoemde contractvrijheid.

- Verder bestaat er een risico dat er geen toestemming wordt gevraagd aan de gemeente en de kavels tóch worden verkocht aan mensen die geen woonwagenbewoner zijn (dus niet op de wachtlijst staan voor een standplaats). Dit soort situaties zouden zeer lastig zijn om te handhaven.

Kortom, op dit moment kunnen de vergaande en soms ook ongewenste consequenties van erfpacht (langere wachttijden en speculatie) onvoldoende worden overzien en zou het opzetten van een erfpachtsysteem speciaal voor staanplaatsen zeer complex en slecht uitvoerbaar zijn.

2.5.5 Caravan bijplaatsen

Het bijplaatsen van caravans is niet toegestaan. Het voorstel is om dit ook in de toekomst niet te doen. Hiervoor zijn diverse redenen aan te dragen.

Allereerst is er een juridische reden: de caravan voldoet namelijk niet aan de eisen uit het bouwbesluit. Zo staat in het bouwbesluit de woonwagen wel benoemd als woonvorm en worden hier eisen aan gesteld om als volwaardige woonvorm te functioneren. Dit geldt niet voor een caravan. Die komt überhaupt niet in het bouwbesluit voor. Indien een caravan wel zou voldoen aan het bouwbesluit dan kan hiervoor een omgevingsvergunning worden verleend en dit is nu niet het geval. Dit betekent dat ook het wonen in een caravan op een standplaats in plaats van een woonwagen niet is toegestaan. Dit is ook vastgelegd in bestemmingsplan en de huurcontracten voor de standplaats.

Daarnaast is het wegens brandveiligheid (meestal) ook niet mogelijk om naast de woonwagen een caravan bij te plaatsen. Aangezien in veel gevallen juist de brandveiligheid aanleiding is om woonwagencentra te herinrichten, is het van belang om dit goed te regelen en ook in het bestemmingsplan te verankeren. Dit is in Amsterdam het geval.

2.6 Doelstelling 5. Handhaving, beheer en onderhoud

Het beheer en onderhoud van de standplaatsen en huurwagens is professioneel geregeld.

2.6.1 Meerjarig onderhoudsplan (MJOP)

Tot op heden is er eenmalig een meerjarig onderhoudsplan opgesteld en zijn hier geen middelen bij ter beschikking gesteld voor het uitvoeren van de werkzaamheden. Dit werd incidenteel opgelost binnen de begroting van Wonen. Het voorstel is om voor de toekomst een financiële voorziening in te richten en hier jaarlijks een bedrag aan te doteren, zodat volgende rondes van groot meerjarig onderhoud uit de voorziening kunnen worden bekostigd. Dit systeem is vergelijkbaar met hoe de directie Vastgoed van de gemeente Amsterdam werkt.

Om tot de voorziening te komen, is het voorstel om het budget voor de uitvoering van het meerjarig onderhoudsprogramma in 2020-21 als basis te nemen en volgend daaruit vanaf 2022 jaarlijks [5.1, 2, b] per standplaats aan de voorziening te doteren. In 2022-23 zou tevens een update moeten worden gemaakt van het meerjarig onderhoudsplan voor de komende 5-10 jaar. Tenslotte zou in de komende jaren - afhankelijk van het vermogen dat in de voorziening zit - kunnen worden bepaald of het te doteren bedrag per standplaats dient te worden gewijzigd, afhankelijk van de onderhoudsbehoefte en de gangbare prijzen.

2.6.2 Gemeentelijke organisatie van woonwagenzaken

In Amsterdam zijn er twee gemeentelijke directies die woonwagenlocaties beheren.
De directie Wonen is verantwoordelijk voor de standplaatsen op 18 woonwagenlocaties in Amsterdam. Deze directie verhuurt de standplaatsen en zeven huurwagens en draagt zowel zorg voor de toewijzing (in lijn met de Huisvestingsverordening) alsook de ontruiming van de standplaatsen na het beëindigen van de huurovereenkomst. Daarnaast neemt deze afdeling het dagelijkse beheer van de standplaatsen voor haar rekening en zorgen ze ervoor dat de standplaatsen worden gebruik op de wijze zoals dit in het huurcontract is vastgelegd. Ook het meerjarig onderhoud aan de standplaats, de huurwagens en de bergingen (als er geen sprake is van huuropstal) wordt door directie Wonen ter hand genomen. Naast alle beheerzaken is de Wonen ook verantwoordelijk voor het woonwagenbeleid in Amsterdam en het onderhouden van de contacten met Woonwagenbelangen Amsterdam (WWBA).

De directie Gemeentelijk Vastgoed beheert de standplaatsen voor 3 kermis- en circusexploitanten (KET) locaties in Amsterdam en draagt zowel zorg voor de toewijzing alsook de ontruiming van de standplaatsen na het beëindigen van de huurovereenkomst. Op deze locaties worden naast standplaatsen voor woonwagens ook pakvakken verhuurd voor de opslag van kermis en circusmaterialen.

Er zijn diverse redenen om het beheer van woonwagenstandplaatsen in de toekomst op een ander wijze te regelen (zie ook paragraaf 2.7.1).

Daaronder valt te denken aan een harmonisering van het beleid van directies Wonen en Vastgoed. Dit harmonisatieslag zal verder – na vaststelling van dit beleidskader – in detail worden uitgewerkt door de betreffende directies samen met de Woonwagenbelangen Amsterdam. Te denken valt aan volgende concrete maatregelen:

- Het besluit nemen of het huren van pakvakken naast woonvakken mogelijk blijft in Amsterdam of dat hierin een andere keuze wordt gemaakt. Meerdere scenario's zijn denkbaar: bv. een woonvak huren van Wonen en een pakvak huren bij Vastgoed (of elders - zelfs buiten Amsterdam).

- Uniformeren van de huurcontracten voor de standplaatsen (woonvakken) waarbij de huurcontracten van Wonen de basis vormen,
- Het verbinden van de wachtlijsten en toewijzingssystematiek voor standplaatsen waarbij de Huisvestingsverordening de grondslag blijft als het gaat om woonvakken. Het scheiden van verantwoordelijkheid voor bedrijfsmatige- en woonfunctie op de toekomstige locaties. Hierbij dient ook rekening te worden gehouden met beleidsvoornemens met betrekking tot gebiedsontwikkeling van industrieterreinen en de vraag of wonen en werken daar strikt gescheiden wordt of juist niet.
- Ook wordt onderzocht of het mogelijk en wenselijk is om de bij Vastgoed in beheer zijnde assets (woon- en werkvakken voor kermis- en circusexploitanten) over te dragen aan Wonen.

2.7 Doelstelling 6. Beheer en woningcorporaties

Het beheer en onderhoud van de standplaatsen en huurwagens is professioneel geregeld.

2.7.1 Corporaties en beheer

Op langere termijn ziet de gemeente Amsterdam de verhuur van woningen in de vorm van woonwagens en standplaatsen aan particulieren niet als zijn kerntaak. De gemeente zou verantwoordelijk moeten blijven voor het beleid rond alles wat met woonwagens te maken heeft, het verstrekken van vergunningen en het toezicht op de naleving en het onderhoud en beheer van de openbare ruimte op de woonwagenlocaties. Echter voor de verhuur, het beheer en onderhoud zouden de woningcorporaties de aangewezen partij. Dit is ook vastgelegd in de samenwerkingsafspraken die de gemeente Amsterdam jaarlijks met de corporaties vaststelt.

Het voornemen is dat een (of eventueel meerdere) woningcorporatie(s)het beheer van de woonwagenlocaties voor hun rekening nemen en hierover is in samenwerkingsafspraken een prestatie gedefinieerd. Hierover zullen nadere afspraken moeten worden gemaakt. Voordat het traject start moet duidelijk zijn of de corporaties principieel bereid zijn het verhuur en beheer van de standplaatsen over te nemen van de gemeente. Dit zodat het traject zich kan focussen op het definiëren van de condities (organisatie, financiën, etc.) waaronder de overdracht kan plaatsvinden en de periode waarin.

Dit traject wordt vanaf de start doorlopen met de Amsterdamse woningcorporaties en de AFWC. Punt van onderzoek kan zijn het - in de toekomst - inschakelen van een externe beheerorganisatie. Hetgeen op heel veel woonwagenlocaties in Nederland reeds het geval is. WWBA heeft altijd aangegeven hier geen voorstander van te zijn.

3. Financiële paragraaf

De afgelopen jaren is er veel aandacht besteed aan de kostendekkendheid van het dossier woonwagenzaken en de verhuur, beheer en onderhoud van standplaatsen en woonwagenlocaties. Met de invoering van het opstalrecht en de invoering van de landelijke puntentelling voor nieuwe verhuringen zijn sinds 2016 concrete stappen gezet.

Bij de invoering van beide maatregelen was duidelijk dat de verandering slechts zeer geleidelijk zal gaan aangezien het aantal nieuwe verhuringen per jaar klein is (3 á 4). Op moment van het schrijven zijn er 52 huuropstalrechten afgesloten. De verwachting is dit aantal zal groeien en dat in 2036 bij alle verhuringen van standplaatsen er sprake is van een huuropstalrecht voor de bergingen.

Wanneer de eerdergenoemde doelstellingen van dit beleidskader uitgevoerd worden, zullen de structurele lasten en opbrengsten wijzigen. Bijvoorbeeld, bij een uitbreiding van het aantal huurwagens zou naast de afschrijving en rente sprake zijn van een (lichte) verzwaring van de taak van de beheerder en nemen de kosten voor de verzekeringen voor huurwagens toe. Ook de huuropbrengsten nemen toe.

Verder zouden er een aantal incidentele investeringen moeten worden gedaan in de periode van 2022 tot 2026. Zo is er aanvullende expertise nodig op de volgende onderwerpen;

- Uitbreiding van de huidige locaties,
- Het eventueel uitvoeren van een zoekopdracht voor ontwikkeling van nieuwe locaties,
- De organisatie van het traject met corporaties omtrent overname verhuur, beheer en onderhoud van woonwagenlocaties.

Hieronder het overzicht van de lasten die volgen uit de beleidsvoornemens.

Begrote activiteiten	***Benodigd bedrag structureel***	***Benodigd bedrag incidenteel***	***Dekking***
Jaarlijkse dotatie t.b.v. meerjarig onderhoud 5.1, 2, b per jaar per standplaats) en incidentele aanschaf huurwoonwagens	5.1, 2, b		Ja - begroting Wonen
Project herinrichting locatie Ma Braunpad II (incl. realisatie 2-3 extra standplaatsen op deze locatie)		5.1, 2, b	Ja - Reserve Corporatiebudget 2022
Realisatie 10-15 nieuwe standplaatsen op huidige locaties (d.m.v. herschikking/ verdichting)		5.1, 2, b	Ja - Reserve Bouwstimulering 2022 en evt. door te schuiven naar 2023
Project overgangstraject corporaties		5.1, 2, b	Nee, dekking nader te regelen in overleg met AFWC en de corporaties – na vaststelling beleidskader

Na 2026: Eventuele ontwikkeling 55-60 nieuwe standplaatsen op middellange en lange termijn. Inclusief projectleiding (uitgaande van minimaal 5.1, 2, b per nieuwe standplaats en projectleiding van 5.1, 2, b per project)		Ca. 5.1, 2, b	Nee Financiën te regelen bij vaststelling definitieve locaties of in beleidskader Woonwagens en standplaatsen 2026-2030.

Bijlage 1. Toewijzingssystematiek in 2022

Het staande beleid van toewijzing van standplaatsen in Amsterdam staat beschreven in de Huisvestingsverordening Amsterdam 2020 (Raad van Amsterdam, 2020a) die is ingegaan op 1 januari 2020.

Hierin wordt aangegeven dat het inschrijfregister voor standplaatszoekenden vermeldt in volgorde van inschrijvingsdatum (p. 18). Aanvullend heeft de gemeente criteria vastgesteld op basis waarvan de toewijzing plaatsvindt. De huidige regels rondom toewijzing zijn met de nieuwe huisvestingsverordening vastgelegd. Zij staan beschreven in een de toelichting

> "Nadere regels Huisvestingsverordening Amsterdam 2020" (Raad van Amsterdam, 2020b, p. 27). De regels die op 1 januari 2020 zijn ingegaan zijn
>
> .Toewijzing standplaatsen voor woonwagens
>
> Voor de toewijzing van een standplaats door burgemeester en wethouders komen achtereenvolgens de volgende woningzoekende in aanmerking:
>
> a. de woningzoekende die een standplaats huurt op een locatie in Amsterdam en wil doorschuiven naar een vrijkomende standplaats op dezelfde locatie, mits de eigen standplaats vrijkomt;
> b. de woningzoekende die op de peildatum een standplaats huurt op een locatie in Amsterdam en deze moet ontruimen vanwege opheffing of verkleining van die locatie;
> c. de woningzoekende die behoort tot de traditionele doelgroep en wiens sociale omstandigheden van zodanig ernstige aard zijn, dat verhuizing van de huidige standplaats/woning in Amsterdam naar een (andere) standplaats geboden is;
> d. een kind, inwonend bij familie in de eerste graad op de locatie in Amsterdam waar een standplaats vrijkomt;
> e. de woningzoekende die in Amsterdam een standplaats huurt en wil doorschuiven naar een vrijkomende standplaats op een andere locatie, mits de woningzoekende de eigen standplaats leeg achterlaat;
> f. een kind, inwonend bij familie in de eerste graad op een andere locatie in Amsterdam;
> g. spijtoptant: de woningzoekende die in Amsterdam in een woonwagen heeft gewoond niet langer dan 3 jaar geleden;
> h. overige woningzoekenden.[1]
>
> Daarbij hanteert de gemeente de volgende bepalingen:
>
> 1. De rangorde bedoeld in het eerste lid is van overeenkomstige toepassing op woonwerklocaties, met dien verstande dat de onder a tot en met g genoemde woningzoekende een bedrijf of beroep moet uitoefenen dat verband houdt met de exploitatie van het circus-of kermisbedrijf en minimaal 70 % van zijn/haar gemiddeld jaarinkomen over de afgelopen drie kalenderjaren binnen het voornoemde bedrijf of beroep heeft vergaard.
> 2. Binnen de categorieën genoemd in het eerste lid, onder a en e, geldt dat de woningzoekende die het langst op de locatie woont, voorgaat op andere woningzoekenden uit de desbetreffende categorie, en dat bij gelijke woonduur de oudste in leeftijd voorgaat.

[1] "Niet langer dan drie jaar geleden" onder punt g. staat in het originele document onder punt h voor de zinssnede 'overige woningzoekenden'. Bij navraag bij de gemeente, bleek dit een fout in de tekstverwerking. Hier is er daarom voor gekozen de volgorde zoals bedoeld weer te geven.

3. Binnen de categorie genoemd in het eerste lid, onder b en c, geldt dat de woningzoekende met de oudste urgentiedatum voorgaat op andere woningzoekenden uit deze categorie, en dat bij gelijke urgentiedatum degene met de langste woonduur voorgaat.
4. Binnen de categorieën genoemd in het eerste lid, onder d, f, g en h, geldt dat de woningzoekende met de oudste inschrijfdatum voorgaat op andere woningzoekenden uit de desbetreffende categorie.
5. Burgemeester en wethouders kunnen in het belang van de leefbaarheid op een locatie afwijken van de in het eerste lid genoemde rangorde.

2. In- en uitschrijving wachtlijst

De Huisvestingsverordening Amsterdam 2020 (Raad van Amsterdam, 2020a, p. 19) stelt vast dat inschrijvingen in het register geldig zijn voor één jaar. Burgemeester en wethouders kunnen de termijn van de inschrijving verlengen. Een inschrijving in het register komt te vervallen indien:

- de standplaatszoekende niet meer aan de vereisten voor inschrijving voldoet;
- de standplaatszoekende daarom verzoekt;
- de standplaatszoekende is overleden;
- de geldigheidstermijn van de inschrijving is verstreken;
- de standplaatszoekende een standplaats of woonruimte in Nederland krijgt toegewezen en deze accepteert;
- de standplaatszoekende een standplaats achterlaat bij toewijzen en acceptatie van een woning;
- de standplaatszoekende gegevens heeft verstrekt bij de inschrijving waarvan deze wist of redelijkerwijs kan vermoeden dat zij onjuist of onvolledig waren;
- de standplaatszoekende niet binnen tien dagen zijn inschrijving heeft gecontinueerd door inzending van een door burgemeester en wethouders te verstrekken enquêteformulier.

Bijlage 2. De ontwikkeling van het aantal standplaatsen 2013-2020

Uit de onderstaande tabellen blijkt dat vanaf 2013 het aantal standplaatsen nagenoeg gelijk is gebleven. Hieronder twee tabellen die de ontwikkeling in de tijd tonen.

Standplaatsen – Woonwagenzaken							
	1 maart 2013	**1 maart 2015**	**1 maart 2016**	**1 maart 2017**	**1 maart 2018**	**1 maart 2019**	**1 maart 2020**
Aantal locaties	16 locaties	16 locaties	18 locaties	18 locaties	18 Locaties	18 Locaties	18 locaties
Aantal standplaatsen	167	167	190	190	190	190	190
Aantal ligplaatsen			2	2	2	2	2

Standplaatsen – Kermis en circusexploitanten		
	1 maart 2015	1 maart 2020
Locaties	5	4
Standplaatsen	57	30

- De hoofdoorzaak voor deze verschuiving is het verplaatsen van de bewoners van de KET locatie Vredenhof.
- Voor de verplaatsing van de 28 hoofdbewoners met een huurcontract zijn er twee vervangende woonwagenlocaties bijgekomen; de Dwergplanetenbaan in Amsterdam Noord (20 standplaatsen) en de Willem de Zwijgerlaan (3 standplaatsen en 2 ligplaatsen) en 2 woonwagenbewoners op de Brentanostraat gehuisvest.
- Doordat 2 bewoners op een bestaande locatie zijn geplaats, is het totale bestand aan standplaatsen met slechts 2 standplaatsen afgenomen - van 224 in 2013 naar 222 op 1 maart 2020.

Bijlage 3. De ontwikkeling van de wachtlijsten

De ontwikkeling van de wachtlijsten over de laatste zes jaar maakt inzichtelijk dat een uitbreiding van het aantal standplaatsen wenselijk is. De wachtlijsten groeien de afgelopen jaren gestaag. Dit geldt voor alle drie categorieën doorstromers, starters (meerderjarig eerstegraads inwonende kinderen) en overig. Zie onderstaande tabel.

Inschrijfregister - Wachtlijsten – Woonwagenzaken							
	1 maart 2013	**1 maart 2015**	**1 maart 2016**	**1 maart 2017**	**1 maart 2018**	**1 maart 2019**	**1 maart 2020**
Doorstromers	6	3	9	9	10	12	16
Starters (inwonende kinderen ouder dan 18)	19	20	20	25	25	41	47
Spijtoptanten (tot 3 jaar na verlaten standplaats)	15	4	6	6	5	5	0
Overig	14	32	36	38	43	58	73
Totaal wachtlijst	**54**	**59**	**71**	**78**	**83**	**116**	**136**
Vrijkomende standplaats (overlijden of ontruiming	5	2	1	3	4	1	3

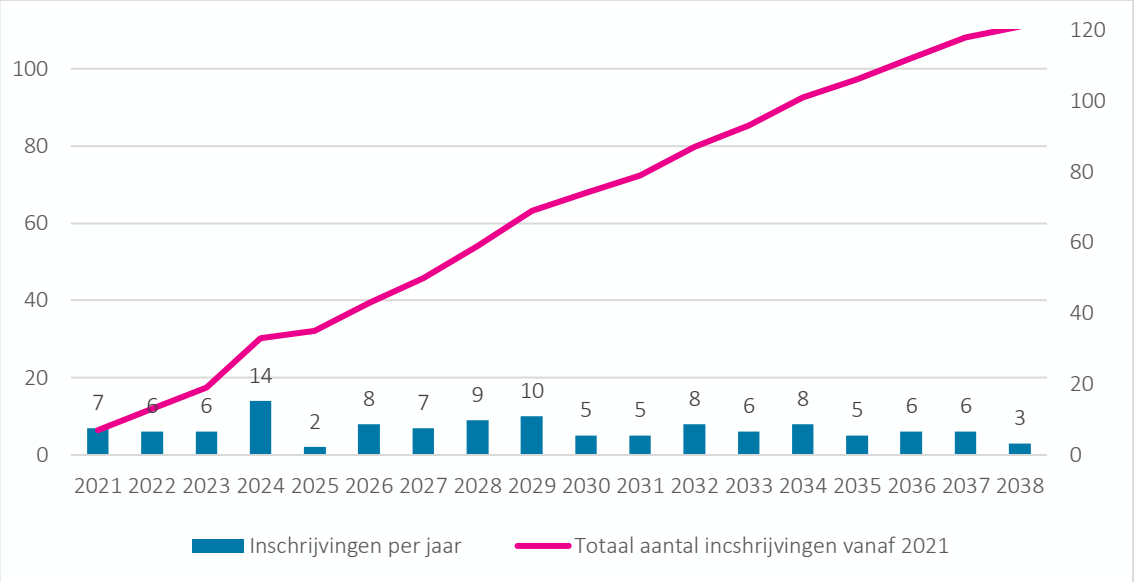
De belangrijkste redenen hiervoor zijn:

- Voor de categorie doorstromers heeft dit te maken met een toename aan zittende woonwagenbewoners die overwegen om 'mogelijk' te willen verhuizen naar een andere standplaats op de huidige locatie of een standplaats op een andere locatie of in ieder geval de kans willen krijgen.
- Voor de categorie starters heeft dit te maken met het toenemend aantal meerderjarige kinderen dat in de toekomst op een woonwagenlocatie en het liefst bij hun familie wil wonen.
- Voor de categorie overig heeft dit te maken met het beleid dat als spijtoptanten langer dan drie jaar op de wachtlijst staan ze worden toegevoegd aan de categorie overig, en er meer woonwagenbewoners van buiten Amsterdam een standplaats in Amsterdam willen en er ook een toenemend aantal burgers zich heeft ingeschreven voor een standplaats.

De toename van de wachtlijsten komt overeen met de resultaten uit het woonbehoefte-onderzoek.

Bijlage 4. De prognose van meerderjarige kinderen

Naast de wachtlijsten die al bestaan, komen er ook elk jaar kinderen bij die meerderjarig worden en zich inschrijven op de wachtlijst. In de onderstaande tabel staat de toename voor de komende 18 jaar. In totaal zien we dat er op 1 januari 2020 108 kinderen jonger dan 18 staan ingeschreven op de adressen van de standplaatsen van Wonen.



In totaal zijn er 121 kinderen die zich de komende 18 jaar naar verwachting gaan inschrijven.

- hiervan zijn 108 kinderen van de 18 woonwagenlocaties, en
- hiervan zijn 13 kinderen van de 4 KET-locaties (incl. Oostzanerdijk).

Nadere analyse van de kinderen op de woonwagenlocaties laat zien dat:

- Van de 108 kinderen, die zich de komende 18 jaar naar verwachting gaan inschrijven, er 88 kinderen bij hun ouders inwonen en dat de ouders als hoofdbewoners van de standplaats zijn ingeschreven.
- Voor de overige 20 minderjarige kinderen gaat het om kleinkinderen, neefjes/nichtjes of anders. Om zich in te schrijven op de wachtlijst moet het kind op zijn 18 jaar inwonend zijn bij zijn ouders, dus eerstegraads familie en moeten de ouders als hoofdbewoner een standplaats hebben.
- Afhankelijk van of de ouders van deze 20 minderjarige kinderen op hun 18e levensjaar alsnog een eigen standplaats hebben of dat de kinderen zich op het adres van hun ouders inschrijven, komen de kinderen op de lijst van starters of de lijst van spijtoptanten.
- Voor nu rekenen we op de woonwagenlocaties met de aanwas van 88 kinderen die bij hun ouders inwonen die als hoofdbewoners van de standplaats zijn ingeschreven.

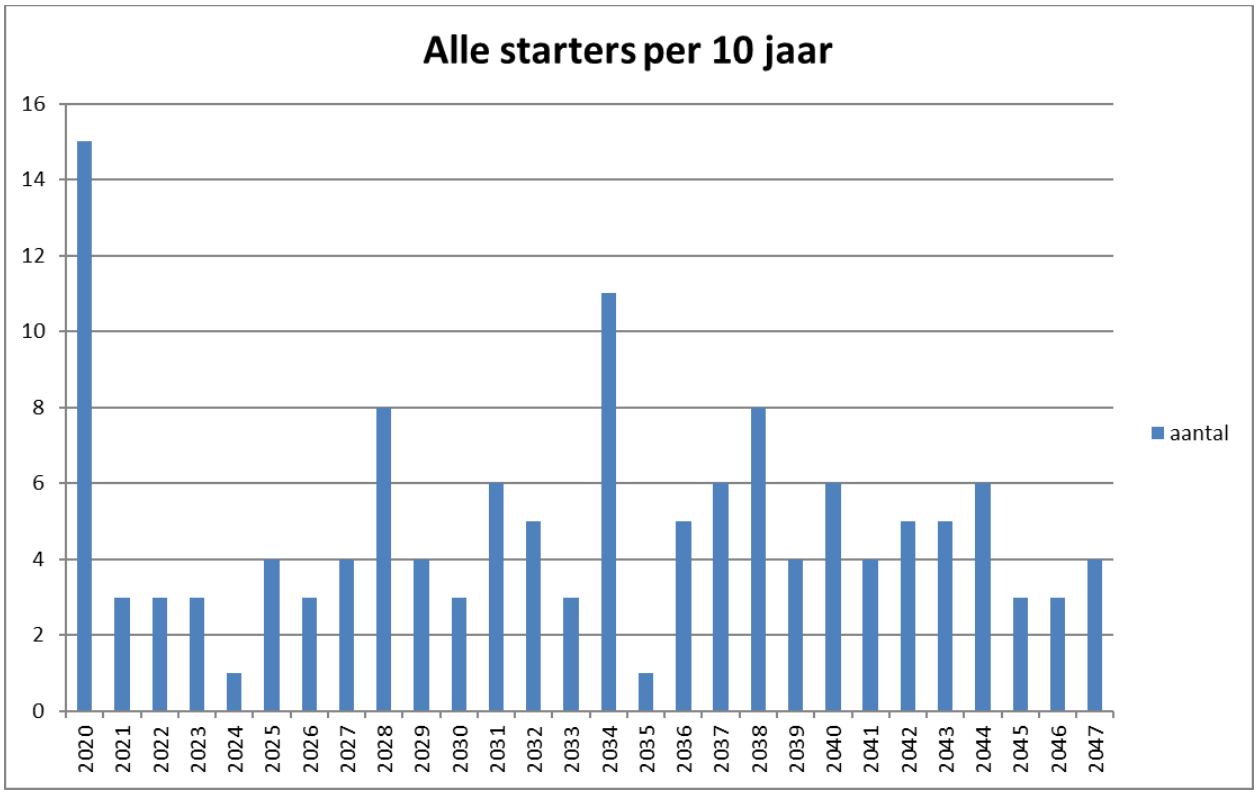
Voor de KET-locaties gaan we uit van de 13 kinderen die op de verschillende locaties zijn ingeschreven.
Dus in totaal gaan we voor het bepalen van het aantal benodigde standplaatsen uit van 101 kinderen die de komende jaren zich inschrijven.

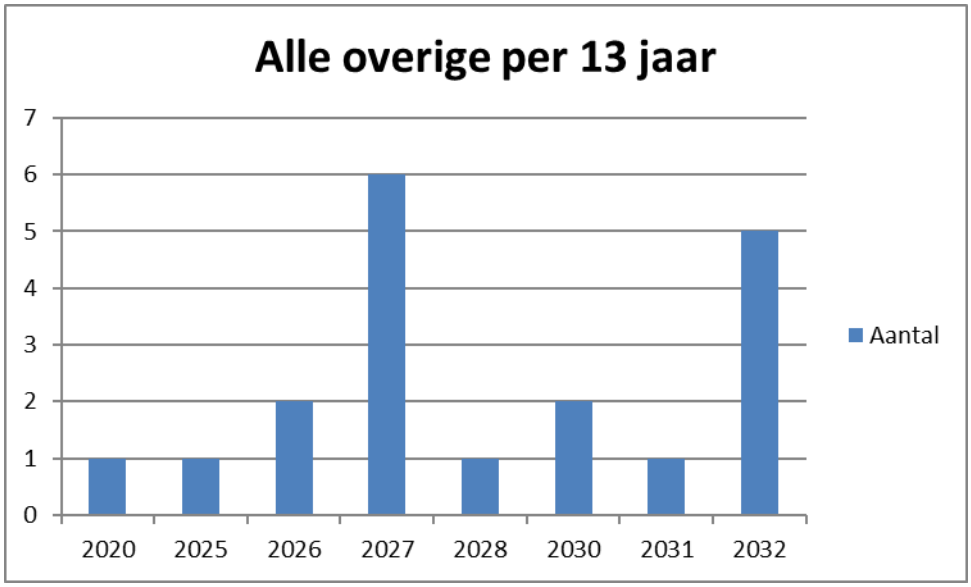
Instroom na 10 jaar – locaties KET (Vastgoed + Oostzanerdijk)								
2031	2032	2033	2034	2037	2039	2044	2046	2048
1	1	1	2	1	2	1	1	3

Bijlage 5. Analyse gevolgen wachttijd voor een standplaats

In de beleidsuitgangspunten staat dat het wachten op een standplaats mag niet langer duren dan het verkrijgen van een sociale huurwoning. In Amsterdam wacht men in 2019 gemiddeld 13,2 jaar op een sociale huurwoning: doorstromers wachten gemiddeld 10,6 jaar en starters 17,7 jaar. Voor wachttijden voor standplaatsen is het termijn van 10 jaar aangehouden voor starters en 13 jaar voor spijtoptanten, om de redenen uiteengezet in paragraaf 2.2.2.

Op basis van dit uitgangspunt is bij alle 47 starters voor de woonwagenlocaties 10 jaar wachttijd opgeteld bij hun inschrijfdatum in het inschrijfregister en dezelfde 10 jaar wachttijd is voor alle 88 inwonende kinderen opgeteld bij het jaar waarin ze meerderjarig worden. Voor de 19 spijtoptanten uit de categorie overig uit het inschrijfregister is 13 jaar opgeteld bij hun inschrijfdatum in het inschrijfregister.





Dit leidt tot de volgende conclusie voor de woonwagenlocaties :

- per direct er 16 standplaatsen bij moeten komen voor starters (15) en spijtoptanten (1),
- in de komende vijf jaar (2021-2025) moeten er nog 15 standplaatsen bijkomen voor starters (14) en spijtoptant (1), en
- in de periode daarna (2026-2030) moeten er nog 33 standplaatsen bijkomen voor starters (22) en spijtoptanten (11)

Ook voor de KET-locaties is er bij de 13 inwonende kinderen 10 jaar wachttijd opgeteld bij het jaar waarin ze meerderjarig worden. Voor de 6 starters is er geen inschrijfdatum te bepalen omdat er geen wachtlijst is. Voor hen geldt de aanname dat ze zich op hun 18e hadden kunnen inschrijven voor een standplaats en dat ze in 2020 gemiddeld reeds 5 wachtjaren achter de rug hebben.

Instroom na 10 jaar – locaties KET (Vastgoed + Oostzanerdijk)								
2031	2032	2033	2034	2037	2039	2044	2046	2048
1	1	1	2	1	2	1	1	3

Instroom starters - locaties KET (Vastgoed + Oostzanerdijk)			
2020	2024	2025	2026
1	2	2	1

Dit leidt tot de volgende conclusie voor de KET-locaties:

- in de komende vijf jaar (2021-2025) moeten er 5 standplaatsen bijkomen voor starters
- in de periode (2026-2030) moeten er nog 1 voor starters (22) bijkomen voor starters
- in de periode 2030 en verder moeten er naar verwachting nog 13 standplaatsen bijkomen.

Bijlage 6. Verplaatsing huidige woonwagenlocaties en vrijkomende standplaatsen

Er is in Amsterdam op dit moment één woonwagenlocatie die vanaf 2024 mogelijk verplaatst zal worden i.v.m. grootschalige gebiedsontwikkeling van het Zeeburgereiland. Dit is het KET-Zuiderzeeweg dat verhuurd en beheerd wordt door directie Vastgoed.

In het woonbehoefteonderzoek is er voor de woonwagenlocaties een prognose gemaakt van het aantal standplaatsen dat vrij gaat komen in de aankomende achttien jaar. Hierbij is gekeken naar de prognose van de levensverwachting van de huidige gemiddelde 65-jarigen. De levensverwachting voor deze groep is 85 jaar (De Staat van Volksgezondheid en Zorg, 2019).

- Voor de prognose van het aantal vrijkomende standplaatsen op de woonwagenlocaties is ervan uitgegaan dat de standplaats vrijkomt als de jongste bewoner woonachtig op een standplaats 85 jaar behaalt. Hierbij is net als bij de toename van de standplaatsbehoefte gekeken naar de aankomende achttien jaar. Op basis van deze berekening komen er in de komende achttien jaar naar schatting 27 standplaatsen vrij. Daarnaast worden om diverse redenen gemiddeld één plek per jaar ontruimd. Dus komen er in de komende 18 jaar nog 18 standplaatsen vrij. In totaal rekenen we de komende 18 jaar op in totaal 45 vrijkomende plaatsen op de woonwagenlocaties.
- Voor de KET-locaties is geen prognose gemaakt. Houden we dezelfde percentages aan dan gaan we uit van 9 standplaatsen die vrijkomen in 18 jaar