



Heiloo - De Boog

RAPPORTAGE II

Advies woonwagenbeleid



Opdrachtgever: Regio Alkmaar
Auteurs: Jeroen Kemna & Peter van den Bogaert

EIst, 11-02-2020

INHOUDSOPGAVE

HOOFDSTUK 1 – LANDELIJK BELEID	3
1. Achtergrond – Algemeen	3
2. Landelijk beleidskader ‘Gemeentelijk woonwagen- en standplaatsenbeleid’	3
HOOFDSTUK 2 – TAKEN GEMEENTE EN CORPORATIE(S).....	4
1. Gemeente.....	4
2. Corporatie(s)	5
HOOFDSTUK 3 – WOONWAGENBELEID	6
1. Meetbare eindresultaten	6
2. Voorbeeldonderdelen van het woonwagenbeleid	6
a. <i>Brandveiligheid</i>	6
b. <i>Vigerende bestemmingsplannen en brandveiligheid</i>	6
c. <i>Huurafhankelijk recht van opstal</i>	7
d. <i>Omgevingsvergunning</i>	7
e. <i>Uitgangspunten illegaal in gebruik genomen gemeentegrond en terugvordering</i>	8
f. <i>Verkoop standplaatsen aan zittende huurders</i>	8
g. <i>Relatie met overig beleid, projecten en processen</i>	9
h. <i>Plantekeningen</i>	10

HOOFDSTUK 1 – LANDELIJK BELEID

1. Achtergrond – Algemeen

In 1999 werd de Woonwagenwet ingetrokken. Allerlei bijzondere maatregelen en voorzieningen zijn opgeheven, omdat deze in het reguliere beleidsproces een plaats (kunnen) hebben gekregen. De problematiek wordt door de landelijke overheid als afgedaan beschouwd.

Woonwagenbewoners heten voortaan gewoon ‘burgers’, die zich slechts onderscheiden omdat ze in een woonwagen wonen. Beleid beperkt zich tot het inrichten en beheren van standplaatsen. De overheid ziet de huisvesting niet meer als kerntaak en wenst de locaties over te dragen aan woningcorporaties. Met de afschaffing van de Woonwagenwet in 1999 zijn gemeenten formeel ontslagen van de verplichting om exclusief beleid voor woonwagenbewoners te formuleren. Ook hebben de woonwagenbewoners geen bijzondere rechten meer (bijvoorbeeld het recht op een standplaats). Door afschaffing van de Woonwagenwet hebben woonwagenbewoners niet langer een uitzonderingspositie binnen de woningmarkt. Het intrekken van de Woonwagenwet had als belangrijkste doelstelling het normaliseren van de woonpositie van woonwagenbewoners.

Het woonwagenbeleid is vanaf 1999 geïntegreerd in het reguliere volkshuisvestingsbeleid. Gemeenten hebben hiermee volledige beleidsvrijheid gekregen ten aanzien van woonwagencentra en de standplaatsen. Sindsdien bestaat er een tendens naar overdracht van de standplaatsen en centra van gemeenten naar woningcorporaties.

2. Landelijk beleidskader ‘Gemeentelijk woonwagen- en standplaatsenbeleid’

“Bij de vaststelling van het lokale woonbeleid moeten gemeenten meer rekening houden met de wensen van woonwagenbewoners en voorzien in voldoende standplaatsen. Woonwagenbewoners moeten zo vaker binnen een redelijke termijn kans maken op een standplaats. In gemeenten waar behoefte is aan standplaatsen kan van een afbouwbeleid van standplaatsen geen sprake zijn.”

Dat staat in het beleidskader ‘Gemeentelijk woonwagen- en standplaatsenbeleid’ dat minister Ollongren (Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties) in juli 2018 met een begeleidende brief naar de Tweede Kamer heeft gestuurd. Het document is opgesteld in samenspraak met de Vereniging Nederlandse Gemeenten (VNG), het Interprovinciaal Overleg (IPO), Aedes, vertegenwoordigers van gemeenten en vertegenwoordigers van Roma, Sinti en woonwagenbewoners (‘reizigers’).

Het beleidskader volgt op oordelen en aanbevelingen van het College van de Rechten van de Mens en de Nationale Ombudsman. Die stelden dat beleid waarin het aantal standplaatsen tot nul wordt teruggebracht, in strijd is met het recht op gelijke behandeling. Ook zouden Rijk en gemeenten onvoldoende erkenning hebben voor het streven van woonwagenbewoners om volgens hun eigen culturele identiteit te leven.

Het kader helpt gemeenten bij een invulling van het lokale woonwagenbeleid die recht doet aan de cultuur van woonwagenbewoners, hen beschermt tegen discriminatie en voldoende rechtszekerheid biedt. De ontwikkeling van het aantal standplaatsen wordt door de minister gemonitord.

Het betreft een ‘beleidskader’ en is dus geen ‘beleidsregel’. Het stuk is dan ook geen wet c.q. heeft (vooralsnog) geen juridische gevolgen. Het beleidskader geeft richting en bevat landelijke uitgangspunten, waardoor opvolging wenselijk is.

Concreet

1. De gemeente stelt het beleid voor woonwagens en standplaatsen vast als onderdeel van het volkshuisvestingsbeleid;
2. Het beleid zal voldoende rekening te houden met en ruimte te geven voor het woonwagengedrag van woonwagengedragers;
3. Hiervoor is nodig dat de behoefte aan standplaatsen helder is;
4. Woningcorporaties voorzien in de huisvesting van woonwagengedragers voor zover deze tot de doelgroep behoren;
5. De afbouw van standplaatsen is niet toegestaan (behoudens uitzonderlijke omstandigheden) zolang er behoefte is aan standplaatsen;
6. Een woningzoekende woonwagengedragster die dit wenst, heeft binnen een redelijke termijn kans op een standplaats.

HOOFDSTUK 2 – TAKEN GEMEENTE EN CORPORATIE(S)

Het verhuren van standplaatsen en/of woonwagens is geen wettelijke taak van de gemeente. Sterker nog: het is expliciet een taak van woningcorporaties om te zorgen voor het bouwen, verhuren en beheren van woningen ten behoeve van de onderste treden van de woonladder en specifieke doelgroepen.

1. Gemeente

De gemeente blijft wel een duidelijke taak op het gebied van het handhaven van regelgeving houden. De woonwagengedragers dienen te voldoen aan de gestelde eisen die van toepassing zijn in de gehele gemeente. Veiligheid in de meest brede zin van het woord, wat tevens betekent dat handhaafbaarheid geen knelpunt mag zijn.

Schoon, heel, veilig én legaal

Schoon:

- De woonwagengedragers hebben een netjes en verzorgd aanzicht;
- Het onderhoud en beheer van de openbare ruimte is geoptimaliseerd en is in de lijnorganisatie opgenomen;

Heel:

- Het eventueel aanwezig achterstallig onderhoud bij de huurstandplaatsen is in beeld gebracht en weggewerkt;
- Kwalitatief goede huisvestingsmogelijkheden voor de doelgroep die op woonwagengedragers woont en wil wonen.

Veilig:

- Een prettige leefomgeving waar men zich veilig voelt en is;
- Toegankelijkheid en bereikbaarheid geregeld is;
- Bestaande huurhuisvesting upgraden naar geldende wet- en regelgeving en, voor zover nodig, in goede staat van onderhoud brengen (o.a. brandveiligheid);
- (Sociale) ondersteuning die nodig is en vanuit de gemeente mag worden verwacht.

Legaal:

- Voor alle woonwagens en opstallen zijn vergunningen verleend;

- Er is géén illegale ingebruikname van gemeentegrond.

Voor bewoners die in woonwagens wonen gelden dezelfde rechten, maar ook plichten conform die gelden voor iedere andere burger binnen de gemeente. Belangrijk hierbij is het dat de gemeente in verbinding staat met de bewoners. Zoals dat ook in andere wijken het geval is en de ondersteuning biedt die nodig is en men mag verwachten.

Uiteindelijk is het de bedoeling dat het beheer van de woonwagencentra in de lijnorganisatie wordt opgenomen. Dit betekent dat de inzet erop is gericht dat de woonwagencentra vergelijkbaar zijn met elke andere wijk in de gemeente, maar wel in een bijzondere woonvorm. Ook het beheer moet uiteindelijk op eenzelfde wijze worden opgepakt en worden uitgevoerd zoals in elke andere woonwijk.

Tevens wil de gemeente bevorderen dat woonwagengewoners volwaardig deelnemen aan de samenleving. Daartoe is de uitdaging voor de gemeenten om hiervoor initiatieven te ontwikkelen.

Publiek versus privaat

Door het vaststellen van woonwagenbeleid (publiekrecht) en verhuurbeleid¹ 'standplaatsen en huurwoonwagens' (privaatrecht) ontstaan er duidelijke beleidsmatige en juridische kaders voor het voeren van adequaat beleid ten aanzien van de woonwagenlocaties. Tussen de publiek- en privaatrechtelijke rol is een heldere scheiding aangebracht. Door het uitvoeren van het voorgestelde woonwagenbeleid, worden de woonwagenlocaties en haar bewoners 'genormaliseerd'. Dit wil zeggen, zij worden gelijk behandeld als elke andere burger binnen de gemeente, met gelijke rechten, maar ook met gelijke plichten. Na afronding van het voorgestelde woonwagenbeleid zal de verbijzondering van deze doelgroep dienen te worden beëindigd.

2. Corporatie(s)

Vanuit het landelijk beleidskader

Bij een eventueel benodigde uitbreiding van het aantal standplaatsen bestemt de gemeente een stuk grond als 'Wonen-Woonwagenstandplaats'. De woningcorporaties dragen vervolgens zorg voor de aanleg van de standplaatsen en de levering van eventuele huurwoonwagens.

Aangezien het beheer en de exploitatie van woonwagenlocaties slechts beperkt afwijkt van het beheer en de exploitatie van reguliere woningen, ligt het voor de hand dat van een woningcorporatie dit zelf ter hand neemt. Op die manier wordt voorkomen dat alle expertise op het gebied van standplaatsenbeleid verdwijnt en wordt juist bewerkstelligd dat er een band tussen huurder en verhuurder kan worden opgebouwd.

Woningcorporaties hebben onder de Algemene wet gelijke behandeling een zelfstandige verplichting om te voldoen aan de non-discriminatie standaarden.

Woonwagengewoners die een huishoudinkomen hebben tot aan de inkomensgrenzen, genoemd in artikel 48 van de Woningwet, behoren tot de doelgroep van woningcorporaties. Het ontwikkelen, verhuren en exploiteren van woonwagenlocaties, standplaatsen en woonwagens behoort daarmee tot de kerntaak van de woningcorporaties.

Voor woonwagengewoners die qua inkomen behoren tot de primaire doelgroep van de woningcorporaties ligt de verantwoordelijkheid bij woningcorporaties. Zij dienen te voorzien in voldoende huurwoonwagens en -standplaatsen. Voor andere woonwagengewoners verplicht het mensenrechtelijk kader dat de gemeente

¹ Voor die gemeenten waar de woningcorporatie(s) de woonwagenlocaties nog niet hebben overgenomen.

aanvullende maatregelen treft om te voorzien in voldoende (koop)standplaatsen. Dit vloeit voort uit artikel 75 van de Woningwet.

HOOFDSTUK 3 – WOONWAGENBELEID

1. Meetbare eindresultaten

Alvorens woonwagenbeleid te formuleren, is het goed om eerst de meetbare resultaten vast te stellen.

1. Op de woonwagenlocaties wonen alleen personen die op een adres zijn ingeschreven;
2. Er wordt door alle bewoners huur betaald voor standplaatsen c.q. huurwoonwagens en er zijn geen hogere huurachterstanden dan gebruikelijk is bij een woningcorporatie;
3. Er bevindt zich uitsluitend gelegaliseerde bebouwing op de woonwagenlocaties; voor alle opstallen is een omgevingsvergunning verleend;
4. De standplaatsen zijn helder afgebakend, er is geen sprake van niet legale ingebruikname van terreinen;
5. Het eventueel achterstallig onderhoud bij huurstandplaatsen is in beeld gebracht en weggewerkt;
6. Waar nodig heeft de gemeente het onderhoud, beheer en handhaving van de openbare ruimte geoptimaliseerd;
7. Er vinden geen bedrijfsmatige activiteiten plaats op de woonwagencentra behoudens datgene wat middels het bestemmingsplan is toegestaan en waar uitdrukkelijk toestemming voor is verleend;
8. Er is geen sprake van milieuoverlast in welke vorm dan ook;
9. Er wordt een lijst geregistreerde standplaatszoekenden opgesteld; er is inzicht in de behoefte aan standplaatsen binnen de gemeente.

Aanvullend gewenste resultaten

10. De woningcorporaties zorgen voor de exploitatie, het beheer en het onderhoud van de huurstandplaatsen op de woonwagencentra;
11. Uitkeringsgerechtigden worden actief begeleid, zoals gebruikelijk;
12. Actieve inzet op het terrein van zorg, onderwijs en welzijn, zodat bewoners die daar recht op hebben, actief gebruik maken van voorzieningen op het terrein van onderwijs, gezondheidszorg, welzijn en toeleiding naar werk.

2. Voorbeeldonderdelen van het woonwagenbeleid

a. Brandveiligheid

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

De woonwagenlocaties voldoen aan de regels brandveiligheid Bouwbesluit 2012.

Artikel 2.84 Omvang (Bouwbesluit 2012)

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

b. Vigerende bestemmingsplannen en brandveiligheid

De brandveiligheid op de woonwagencentra kan alleen worden gegarandeerd en gehandhaafd door het vastleggen van een brandveilige afstand tussen (clusters van) woonwagens. Deze brandveilige afstand (minimaal vijf meter) kan alleen worden vastgelegd in een juridisch ruimtelijk plan, zoals een bestemmingsplan of een beheersverordening.

In de vigerende bestemmingsplannen is deze brandveilige indeling van de woonwagencentra nog niet opgenomen en kan dus in de praktijk niet worden gegarandeerd en gehandhaafd. Op basis hiervan zal een nieuw bestemmingsplan of een separaat projectbesluit voor deze woonwagencentra worden opgesteld of dit wordt meegenomen bij de tien jaarlijkse herziening van het bestemmingsplan.

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

Bij herziening van de vigerende bestemmingsplannen zal het te bebouwen oppervlak op de standplaatsen en de brandcompartimentering dienen te worden aangegeven.

c. *Huurafhankelijk recht van opstal*

Het vestigen van een huurafhankelijk recht van opstal op die huurstandplaatsen waarop een eigendomswoonwagen is geplaatst, vloeit voort uit een arrest van de Hoge Raad en is nodig zodat OZB belastingen rechtstreeks aan de eigenaar van de woonwagen kunnen worden opgelegd en ook om verticale natrekking te voorkomen (*'de eigenaar van de grond is ook eigenaar van de hierop geplaatste opstallen c.q. woonwagens'*).

De kosten van het notarieel vestigen van een huurafhankelijk recht van opstal worden pas na enige tijd terugverdiend middels de OZB. Echter in het kader van de 'normalisatie' is het vestigen van een dergelijk recht gewenst. Te meer daar dan ook de individuele woonwagenbewoner c.q. eigenaar van een eigendomswoonwagen na de vestiging van dit recht OZB zal moeten gaan betalen.

Op huurstandplaatsen met een eigen woonwagen wordt notarieel een huurafhankelijk recht van opstal gevestigd.

d. *Omgevingsvergunning*

Het nieuwe woonwagenbeleid vormt een nieuw ijkmoment om, in die gevallen waarin een bouwwerk is gebouwd zonder of in afwijking van de omgevingsvergunning of in strijd met het bestemmingsplan, te bepalen of de gemeente als bevoegd bestuursorgaan daartegen wenst op te treden. Handhaving is – ongeacht de eigendomssituatie – een gemeentelijke publieke taak, waarbij de beginselplicht tot handhaving voorop staat.

In het kader van de handhaving zal steeds moeten worden bepaald of de overtreding legaliseerbaar is door het verlenen van een omgevingsvergunning of dat er op een andere manier concreet zicht op legalisatie bestaat. Ook kan van handhaving worden afgezien als handhaving onevenredig is in verhouding tot het daarmee te dienen belang.

Op basis van dossieronderzoek naar de verleende omgevingsvergunningen is geconstateerd dat voor diverse woonwagens en opstallen nog een omgevingsvergunning dient te worden aangevraagd. Een inventarisatie per woonwagencentrum zal als nulmeting voor legalisatie worden gebruikt.

Aan de hand van deze inventarisatie zullen de benodigde omgevingsvergunningen worden aangevraagd door het College, als eigenaar van de gronden. Het College zal voor de benodigde stukken voor de aanvragen zorgen, zoals een situatietekening per locatie. De volgende uitgangspunten zullen hierbij in acht worden genomen:

1. Voor alle op het ijkmoment bestaande woonwagens zal een omgevingsvergunning moeten worden uitgevraagd, behoudens die woonwagens die er al voor 1995 stonden.

2. Voor de bijgebouwen die aanwezig zijn op het ijkmoment zal voor het maximaal 36 m² een omgevingsvergunning dienen te worden aangevraagd. Deze bijgebouwen moeten ook aan de overige eisen van het bestemmingsplan voldoen. In overleg met de huurder van de standplaats zal de situatietekening worden opgesteld voor wat betreft de bijgebouwen die al dan niet gelegaliseerd kunnen worden.
3. Voor het overige worden de bijgebouwen niet gelegaliseerd. Dit houdt in dat deze bijgebouwen moeten worden verwijderd door de bewoners. Mocht dit niet gebeuren, zal hierop worden gehandhaafd.

Voor woonwagens is in 1995 de wettelijke verplichting ontstaan om ook een 'bouwvergunning' aan te vragen voor bouwactiviteiten. Door bij de aanvraag van een omgevingsvergunning nu strikt te gaan vasthouden aan het vigerende Bouwbesluit, voldoet waarschijnlijk geen enkele woonwagen op de woonwagenlocaties aan de eisen. Gezien het feit dat de gemeente soms onvoldoende heeft gehandhaafd op het niet hebben van een omgevingsvergunning, wordt geadviseerd om bij de aanvraag omgevingsvergunning te eisen dat deze tenminste voldoet aan de vereisten van het Bouwbesluit 2003 c.q. 'bestaande bouw'. Voldoet de woonwagen niet, dan dient de eigenaar deze op eigen kosten aan te passen.

Voor woonwagens en bijgebouwen die na het ijkmoment worden gebouwd, verbouwd of waarvoor anderszins vergunningplichtige activiteiten plaatsvinden, zal een aanvraag omgevingsvergunning door de eigenaar van de woonwagen moeten worden gedaan. Deze aanvragen worden getoetst aan het dan geldende bestemmingsplan en aan de dan geldende eisen van het Bouwbesluit.

e. Uitgangspunten illegaal in gebruik genomen gemeentegrond en terugvordering

Bij sommige standplaatsen is er wellicht sprake van illegaal grondgebruik. Deze gronden zijn overwegend in eigendom van de gemeente.

Als er sprake is van én illegale bouwsels én illegaal in gebruik genomen grond, zal de gemeente eerst het publiekrechtelijke spoor bewandelen: waarschuwing versturen voor wat betreft illegale bouwwerken en hierin meenemen dat de grond zal worden teruggevorderd.

Indien huurders de niet te vergunnen opstallen niet zelf verwijderen, zal een formele handhavingstraject worden doorlopen waarbij het slopen op kosten van de betreffende huurder gebeurt, met voor hen de mogelijkheid van bezwaar en beroep.

f. Verkoop standplaatsen aan zittende huurders

In het 'Beleidskader gemeentelijk woonwagen- en standplaatsenbeleid' van het Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties wordt ook aandacht besteed aan de bevordering van het eigen 'woningbezit'. Het beleidskader zegt hierover:

Voor veel woonwagenbewoners is van belang dat families bij elkaar kunnen wonen. Men houdt graag dagelijks contact. Binnen de familie wordt op elkaars kinderen gepast en voor ouderen gezorgd. Het wonen in familieverband is juist één van de specifieke kenmerken van de cultuur van woonwagenbewoners.

Ook is het van belang te overwegen of een locatie al dan niet gemengd dient te zijn, waar naast huurstandplaatsen en -woonwagens ook koopstandplaatsen zijn.

Op dit moment zijn er huurstandplaatsen waarbij ook de wagen wordt gehuurd en huurstandplaatsen waarop de huurders zelf een woonwagen moeten plaatsen. Het ligt niet voor de hand om een standplaats te huur aan te bieden waarop de huurders zelf een woonwagen moeten plaatsen. Indien de woonruimtezoekenden op basis van hun huishoudinkomen in aanmerking komen voor een

huurstandplaats van een woningcorporatie, zullen zij meestal niet de middelen hebben om zelf een woonwagen te kopen.

Tevens veroorzaakt dit problemen op het moment dat de huurders van de standplaats komen te overlijden. Dan moeten de erfgenamen op korte termijn de standplaats ontruimen, hetgeen er bijna altijd toe leidt dat de woonwagen vernietigd moet worden.

Daarnaast bestaan er ook standplaatsen die in eigendom zijn van de bewoner. Op deze manier wordt het wonen in familieverband mogelijk gemaakt voor dat deel van de woonwagenbewoners, die qua inkomen niet tot de primaire doelgroep van woningcorporaties behoren.

Bij de verkoop van kavels voor woonwagens is van belang dat in het bestemmingsplan deze kavels als een woonwagenlocatie zijn bestemd. Op dit moment is het zo dat woonwagenbewoners moeilijk een hypotheek kunnen krijgen voor een standplaats en woonwagen (en ook moeilijk een inboedel- en opstalverzekering kunnen afsluiten). Mede om die reden zal de behoefte vooral uitgaan naar huurstandplaatsen. Desalniettemin kan een woningcorporatie of gemeente in voorkomende gevallen de standplaatsen te koop of in erfpacht aanbieden (bij verkoop eventueel in combinatie met een terugkoopbeding). Hierbij kan een beroep worden gedaan op de Nationale Hypotheekgarantie en wellicht op startersleningen van gemeenten.

De gemeenten kunnen overwegen in hoeverre zij de standplaatsen aan de zittende huurders willen verkopen. Zo heeft Be Flex namens vele gemeenten al zo'n 200 standplaatsen verkocht. Denk hierbij aan: hypotheek, koop op afbetaling (10, 15, 20 jaar) of betaling direct (*met Bibob-toetsing*)

g. Relatie met overig beleid, projecten en processen

Landelijk

- WABO beleid;
- Vigerend Bouwbesluit;
- Huisvestingswet;
- Woningwet;
- Wet Milieubeheer;
- Rapport 'Woonwagenbewoner zoekt standplaats' – Nationale Ombudsman d.d. 17-05-2017;
- 'Advies inzake Woonwagen- en Standplaatsenbeleid' – College van de Rechten van de Mens d.d. 28-03-2018;
- 'Beleidskader gemeentelijk woonwagen- en standplaatsenbeleid' van het Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijk Relaties d.d. 12-07-2018;

Regionaal

- Afstemming gewenst met de omringende gemeenten;
- Zo mogelijk eenduidig beleid met kleine lokale verschillen.

Lokaal

- Vigerende bestemmingsplanen;
- Woonvisie;
- Prestatieafspraken met de woningcorporaties.

h. Plantekeningen

Het is belangrijk om eerst de woonwagenstandplaatsen c.q. de woonwagenlocatie(s) in te laten meten:

- Hoe groot zijn de standplaatsen?
- Hoe groot zijn de woonwag en geplaatste opstallen?
- Wat is vergund en wat niet?
- Is er illegale ingebruikname van de grond?
- Zijn er meerdere toegangen tot de woonwagenlocatie c.q. is de woonwagenlocatie goed toegankelijk voor hulpdiensten?

Vanuit de op deze manier vastgestelde nulsituatie kunnen plantekeningen gemaakt worden voor de gewenste situatie, eventuele uitbreidingsmogelijkheden en desgewenst verkoopkaarten.

Voorbeeld van een dergelijke plantekening:



Geel = officiële standplaats

Oranje = niet eigen vergunde opstal

Paars = in gebruik genomen gemeentegrond