

Directie : Stad en Regio
Registratienummer : MG 2002-04
Datum : 14-02-2002
Strekking : Informatieverstrekking
Relatie met andere circulaire's : MG 1998-32
Telefoonnummer : (zie bijgevoegde lijst)

Aan : Colleges van Burgemeester en Wethouders,
Besturen van woningcorporaties

Onderwerp : Woonwagens en standplaatsen

Geacht College/Bestuur,

1. Inleiding

Met deze brief breng ik u op de hoogte van recente onderzoekresultaten over het wonen in woonwagens. Onlangs heb ik de Tweede Kamer geïnformeerd over deze resultaten en mijn beleidsvisie ter zake¹. De resultaten van de onderzoeken acht ik vooral voor gemeenten en corporaties van bijzonder belang. Ik verzoek u om bij de ontwikkeling van uw beleid op het vlak van het wonen, en wat de gemeenten betreft ook ter zake van ruimtelijke ordening, bouwregelgeving en milieu, rekening te houden met de uitkomsten van deze onderzoeken.

Per 1 maart 1999 is de Woonwagenwet ingetrokken. Dat kon omdat diverse specifieke maatregelen op het vlak van het wonen in een woonwagen in de loop der tijd geïntegreerd waren in de reguliere wetgeving. Daarmee is natuurlijk geen eind gekomen aan de noodzaak om aandacht te besteden aan het wonen in woonwagens. In tegendeel. Primair de gemeenten, maar ook de corporaties zijn verantwoordelijk voor het vervullen van op die woonwens. Net zoals ze dat zijn voor de woonwens van andere inwoners en woningzoekenden. Omdat ik de Tweede Kamer had toegezegd om haar regelmatig te rapporteren over enige aspecten rondom woonwagens en standplaatsen heb ik onlangs enkele onderzoeken laten uitvoeren. In één van de onderzoeken zijn alle gemeenten om informatie gevraagd, in een ander onderzoek zijn 250 gezinshoofden uit woonwagenkringen geïnterviewd. Ik ben van mening dat zo een goed beeld is ontstaan van de woonsituatie én van de woonwensen van degenen die thans in een woonwagen (willen) wonen. De onderzoekers hebben zowel aandachtspunten als oplossingen in kaart gebracht.

2. Woonwensen

Eén van de belangrijkste uitkomsten van de onderzoeken is dat er grofweg vier groepen woonwagenbewoners zijn te onderscheiden, elk met een eigen leefstijl.

¹ Brieven dd. 14-2-2001 en 18-7-2001, Kamerstukken II, 27400-XI, 24508, nr. 54 resp. 95

Slechts één daarvan is gehecht aan mobiliteit en heeft echt behoefte aan passanten- of trekkerstandplaatsen. Die overigens bij voorkeur niet op of in de nabijheid van een 'gewoon' centrum geprojecteerd moeten worden.

Het woonbeleid is een lokale verantwoordelijkheid. En daarbinnen valt ook de woonwagen als woonvorm. Op dit niveau dient naar oplossingen gezocht te worden voor eventuele lokale knelpunten. Gezien de zeer beperkte omvang van de groep passanten of trekkers, om te voorkomen dat zij tussen de wal en het schip vallen, is voorstelbaar dat gemeenten en corporaties op regionaal of provinciaal afspraken maken om in de behoefte aan passantenplaatsen te voorzien. Ik heb ook het Interprovinciaal Overleg aandacht hiervoor gevraagd. Aanleg en gebruik van passantenplaatsen hoeven overigens niet hun basis te vinden in de Woningwet en Huisvestingswet. Qua aard betreft het immers geen sedentaire huisvesting. Hieraan kan op verschillende wijze tegemoet worden gekomen: het niveau van de voorzieningen op dergelijke passantenstandplaatsen kan variëren.

Als passanten in een gemeente een lokatie voor het al dan niet tijdelijk plaatsen van hun woonwagens wensen, moeten zij zich conform de reguliere lokale regels melden en laten inschrijven. Ik acht het de verantwoordelijkheid van de gemeente, waar deze passanten zich melden, om een passende oplossing te bieden. Dat de betreffende passanten zich daarmee geen bijzondere voorrangpositie verwerven ten opzichte van andere ingeschrevenen voor een reguliere standplaats of woning, moge duidelijk zijn.

De overgrote groep woonwagenbewoners wenst vooral te kunnen leven in groepsverband, waarbij de groep vaak bepaald wordt door familieverbanden. In die woonbehoefte kan mogelijk ook worden voorzien door een 'eigen' buurtje of wijkje met woningen, als door een centrum met wagens. Men wil vooral graag kunnen beïnvloeden wie er – bij mutatie - in de vrijkomende woongelegenheden (wagen of woning) komt te wonen. En dat is een faciliteit die ook bij andere vormen van groepswoon gewenst wordt. Het is een lokale verantwoordelijkheid om daar binnen de wettelijke kaders handen en voeten aan te geven.

Veel woonwagenbewoners willen eigenaar zijn van hun woongelegenheden. Ik ben daar voorstander van, niet in de laatste plaats omdat eigendom over het algemeen een positieve invloed heeft op het verantwoordelijkheidsgevoel voor de woonomgeving. Uit het onderzoek maak ik op dat sommige gemeenten vrezen voor het ontstaan van no-go-area's. Ik ben van mening dat dat kan worden voorkomen met een passend lokaal handhavingsbeleid.

Ik heb besloten de Wet bevordering eigen woningbezit aan te passen zodat het in eigendom verwerven van de standplaats plus de wagen of een erop te bouwen woning gemakkelijker wordt. Het Verbond van Verzekeraars heeft zijn leden verzocht rekening te houden met de ontwikkelingen in bouwwijze, hetgeen relevant is voor de hypotheekverstrekking en brandverzekeringen. Uiteraard biedt de BEW ook de reguliere faciliteiten voor aanschaf van nieuwe woonruimte (ondergrond plus woning of woonwagen) op andere locaties.

Tot op heden is (ook door het Rijk) voor woonwagenbewoners vooral gedacht in termen van centra, standplaatsen en wagens. De hiervoor beschreven woonwensen vragen om een andere benadering. Dat vindt zijn bevestiging in de jongste ontwikkelingen: op sommige centra worden meer woningen gebouwd dan wagens geplaatst. Voorts worden woonvormen ontwikkeld die geen woonwagen zijn, maar ook geen woning in de traditionele zijn van het woord. Vaak gaat het dan om lichtgewicht constructies, met een oppervlak en indeling als van een wagen, maar met een hogere duurzaamheid van bijvoorbeeld 40 jaar. Gelet op de onderzoekresultaten is niet uit te sluiten dat dergelijke tussenvormen een kort leven beschoren zijn: de kans bestaat dat bewoners bij overstap van een wagen naar een woning meteen willen dóorkiezen voor meer traditionele constructies met meer duurzaamheid en (woon)technische kwaliteit.

3. Kwantitatieve aspecten

De cijfers (opgaven van gemeenten) geven aan dat er in Nederland 9.600 standplaatsen zijn, met daarop 9.000 woonwagens. Het verschil is verklaard vanwege o.a. voorgenomen sanering, permanente leegstand, gebrek aan belangstellenden voor die locatie of verdunning omdat één wagen meer standplaatsen bezet.

De cijfers geven ook aan dat er een behoefte is aan nog circa 2.500 extra standplaatsen-metwagens. En dat er in de periode tot 2010 nog 950 standplaatsen bijgebouwd worden. Het huidige tekort van 2.500 bedraagt aldus over circa 10 jaar nog steeds 1.500 standplaatsen. En dat acht ik niet aanvaardbaar.

Het wonen in een woonwagen en het wonen in groeps- of familieverband betreft een relatief kleine en zeer specifieke woonbehoefte. Om die reden meen ik dat het voor gemeenten veelal informatiever zal zijn om op regionaal of provinciaal niveau informatie over aantallen en woonwensen te vergaren. Van daaruit kunnen gemeenten dan initiatieven ontplooiën over de te leveren inspanning per gemeente.

In het Nationaal Akkoord Wonen is met VNG en Aedes overeengekomen om te bezien hoe de doelstellingen voor het voorzien in de behoefte aan woonwagens en standplaatsen gehandhaafd kunnen blijven. Met het IPO heb ik afgesproken om de verdeling van de tekorten over het land nader te analyseren. Voorts wordt het juridisch instrumentarium, dat provincies ter beschikking staat, in kaart gebracht.

4. Communicatie

Een andere belangrijke uitkomst van de onderzoeken is dat tussen woonwagenbewoners en gemeenten/corporaties vaak onvoldoende gecommuniceerd wordt over enerzijds de woonbehoefte en anderzijds de lokale of regionale mogelijkheden. Of dat nu te wijten is aan negatieve ervaringen (van beide zijden!) uit het verleden, of aan het gebrek aan enige formele organisatie van de bewoners vind ik nu minder van belang. Wel heb ik een beroep gedaan op de woonwagenbewoners en hun organisaties om hun imago te verbeteren.

Ik hecht aan een goede en rechtstreekse communicatie van gemeenten en corporaties met woonwagenbewoners. Ook indien gemeenten en corporaties particuliere bureaus en stichtingen inschakelen, dienen de bewoners nadrukkelijk betrokken te zijn bij beheer en beleid. Er is geen reden deze groep bewoners en woningzoekenden anders te behandelen dan anderen. En daarbij geldt het beginsel van gelijke rechten en gelijke plichten.

5. Overdracht

Met de intrekking van de Woonwagenwet en door de brutering zijn door het Rijk enkele belemmeringen voor de overdracht van standplaatsen en woonwagens naar corporaties weggenomen. Veel gemeenten en corporaties zijn nu met elkaar in gesprek. Het proces van overdracht blijkt soms een langdurig traject. Niettemin spreken de onderzoekers de verwachting uit dat over enkele jaren corporaties eigenaar zullen zijn van bijna alle huurstandplaatsen en huurwoningwagens. Duidelijk is dat daar onderhandelingen op lokaal niveau aan vooraf gaan. De aard van de centra, de staat van onderhoud van standplaatsen en huurwoningwagens, de communicatie met bewoners, het beheer en dergelijke blijken factoren van belang. VNG en Aedes hebben de brochure Overd(r)acht overdracht uitgebracht, waarin aandachtspunten voor deze onderhandelingen bijeen gebracht zijn.

6. Ruimtelijke en milieukwaliteit

Een fors aantal centra is niet goed gelegen: te ver van de bebouwde kom, te dicht bij milieubelastende industrie of dito vervoersassen, buiten de rode contouren, in ecologische hoofdstructuren, bodemverontreinigend etc. Dit maakt het nodig om in goede harmonie met de bewoners een kwaliteitsslag te maken voor deze centra. Daarvoor zijn de reguliere budgetten voor Stedelijke Vernieuwing beschikbaar. Met een goede onderlinge communicatie tussen bewoners en gemeente/corporatie over wensen, regels, mogelijkheden en faciliteiten kan dan op vele fronten winst geboekt worden.

7. Handhaving

Het heeft in het verleden regelmatig geschort aan de handhaving op en rond centra door gemeenten en provincies. In die tijd heeft ook het Rijk niet altijd even adequaat geopereerd. De onderzoeken laten zien dat een aantal gemeenten nog steeds problemen heeft met handhaving. Dat is door de onderzoekers geconstateerd voor de beleidsterreinen bouwregelgeving, huisvestingstoewijzing, ruimtelijke ordening en milieu. Maar ik sluit niet uit dat dergelijke niet aanvaardbare (gedoog)situaties ook op andere terreinen te zien zijn.

Illegale en brandgevaarlijke situaties komen nog steeds voor.

Van gemeenten verwacht ik dat zij op korte termijn passende aandacht geven aan de handhaving op en rond de centra. Dit kan onderdeel zijn van een integraal handhavingsbeleid. Hierbij vraag ik om prioriteit voor het opheffen van brandgevaarlijke en onveilige situaties.

Gemeenten met illegale standplaatsen zijn daarop onlangs door de Inspectie aangesproken. Ik heb de Inspectie opdracht gegeven de voortgang nauwlettend te volgen en zo nodig gemeenten te manen handhavend op te treden.

Ook wordt nagegaan of de tekortgemeenten en de gemeenten, die betrokken zijn bij de deconcentratie de verplichte huisvestingsverordeningen hebben vastgesteld.

Bij reguliere onderzoeken van de Inspectie worden naast deze ook andere (VROM-)aspecten betrokken (milieu, ruimtelijke ordening en volkshuisvesting).

Hoewel ik begrip heb voor de problemen die optreden als na jaren van gedogen een einde aan een ongewenste situatie wordt gemaakt, acht ik een uiterste inspanning van gemeenten op zijn plaats. Indien de Inspectie niet-toelaatbare situaties constateert, wordt de gemeente daarop aangesproken.

8. Acties door gemeenten en corporaties te ondernemen

Na het intrekken van de Woonwagenwet hebben gemeenten, corporaties en andere partijen nog wel degelijk hun verantwoordelijkheid voor deze woonvorm. Deze woonvorm dient onderdeel te zijn van het reguliere gemeentelijke woonbeleid.

In dat kader roep ik gemeenten op om het beeld van de lokale situatie duidelijk te krijgen, om met de corporaties eventuele knelpunten te inventariseren en om daarvoor creatieve oplossingen te bedenken. Gemeenten zouden zich inzicht moeten verwerven in de concrete woonwensen en de kwalitatieve woonbehoefte van de woonwagenbewoners. En in de gewenste eigendomsverdeling tussen bewoners en corporaties. Voorts zouden zij voor de bestaande centra de noodzaak tot herstructurering en handhaving in beeld moeten brengen. Het voorgaande uiteraard degelijk gecommuniceerd naar en intensief afgestemd met de doelgroep. De woonwagenbewoners kunt u verzoeken zich daartoe te organiseren, al dan niet in het verband van de reguliere wijk- en huurdersoverlegorganen.

De inventarisaties kunnen zowel op lokaal als op het niveau van meerdere gemeenten plaats vinden.

Vanuit de aldus opgebouwde kennis kunt u gefundeerd besluiten tot een afgestemde set maatregelen en acties, waaronder de nieuwbouw van standplaatsen, woningen op standplaatsen en vormen van wonen in groeps- of familieverband binnen of buiten de centra.

Van de provinciebesturen verwacht ik dat deze gemeenten ondersteunen indien ruimtelijke aspecten de noodzakelijke nieuwbouw zouden belemmeren. Voorts dat zij actief, stimulerend en, waar nodig, faciliterend optreden bij bovenlokale aangelegenheden.

Gemeenten en corporaties roep ik voorts op om de overdracht van standplaatsen naar corporaties te bespoedigen. Versnelde overdracht van standplaatsen naar corporaties (en verkoop aan bewoners) acht ik bevorderend voor een duidelijke verantwoordelijkheidsverdeling, mede in relatie tot een adequaat gemeentelijk handhavingsbeleid.

9. Slot

De onderzoekresultaten en mijn conclusies heb ik verwoord in mijn brieven aan de Tweede Kamer. Deze brieven en de onderzoeksrapporten zijn voor belangstellenden beschikbaar via internet: u kunt ze onder meer via www.VROM.nl downloaden.

Ik beveel u zowel de brieven als de rapporten van harte aan. Ten eerste omdat het belangrijk is aan deze specifieke woonbehoefte tegemoet te komen en ten tweede omdat daarbij – afhankelijk van de woonwensen - niet uitsluitend hoeft te worden vastgehouden aan het concept van realisatie van traditionele centra met standplaatsen en woonwagens.

De in de rapporten gesignaleerde ontwikkelingen en woonwensen geven aanleiding om de vraag met nieuwe en creatieve concepten tegemoet te treden.

Ik verwacht van gemeenten en corporaties dat zij, gezien de grote tekorten, in overleg met de doelgroep snel en serieus maatregelen treffen om deze tekorten in te lopen.

Hoogachtend,
De Staatssecretaris van Volkshuisvesting,
Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer,

(w.g.)

J.W. Remkes

Bijlage bij MG 2001-.. inzake Woonwagens en standplaatsen

De betreffende brieven aan de Tweede Kamer en de onderzoeksrapporten staan op de website van VROM (www.VROM.nl) resp. van de onderzoekinstellingen (www.SGBO.nl en www.SmartAgent.nl).

Voor nadere vragen over kunt u contact opnemen met de onderzoekers en/of de Inspectie Volkshuisvesting in uw provincie.

Voor informatie over de beleidsmatige aspecten kunt u zich in verbinding stellen met :

Ministerie VROM

Directoraat-Generaal Wonen
t.a.v. directie Stad en Regio
Rijnstraat 8
Postbus 30941 ipc 210
2500 GX Den Haag

Voor informatie over de handhavingsaspecten kunt u zich richten tot:

Ministerie VROM

VROM-Inspectie
Regio Noord
Friesland, Groningen en Drenthe
Cascadeplein 10
Postbus 30020
9700 RM Groningen
tel: 050-5992700
fax: 050-5992699

VROM-Inspectie
Regio Noord-West
Noord-Holland, Flevoland en Utrecht
Kennemerplein 6-8
Postbus 1006
2001 BA Haarlem
tel: 023-5150700
fax: 023-5150777

VROM-Inspectie
Regio Oost
Overijssel en Gelderland
Pels Rijckenstraat 1
Postbus 136
6800 AC Arnhem
tel: 026-3528400
fax: 026-3528455

VROM-Inspectie
Regio Zuid-West
Zuid-Holland en Zeeland
Huis te Landelaan 492
Postbus 5312
2280 HH Rijswijk
tel: 070-3985811
fax: 070-3985850

VROM-Inspectie
Regio Zuid
Noord-Brabant en Limburg
Schimmelt 28
Postbus 850
5600 AW Eindhoven
tel: 040-2652911
fax: 040-2460902