

Monitor Woonwagens Overijssel

1995 - 2011



Bram van Duinen

adviseur

versie 3 23 augustus 2012

RadarUitvoering | Oost

7.6	Overdracht van woonwagens en standplaatsen in gemeenten met minder dan 30 standplaatsen.	41
7.7	Opheffing standplaatsen ten gevolge van uitsterfbeleid.	41
7.8	Uitbesteding van beheer aan woningcorporaties.	44
7.9	Uitbesteding van beheer aan extern bureau.	45
Alternatieven bij aanpak bij huisvesting woonwagenbewoners.		45
8.1	Nieuwere woonwagentypes met hogere isolatiewaarde als antwoord op VROM wagens.	45
8.2	Op maat gesneden woningbouwprojecten als alternatief voor woonwagenbouw.	48
8.3	Inzet van CPO als alternatief voor aanbodgerichte aanpak van corporaties.	49
8.4	Inzet van 3D-visualisatie bij projectontwikkeling	50
8.5	Website Woonwagenwijzer als informatiebron.	51
Conclusies en aanbevelingen		52
Colofon		62
Bijlage		63

8	Alternatieven bij aanpak bij huisvesting woonwagengebouders.	45
8.1	Nieuwere woonwagetypes met hogere isolatiewaarde als antwoord op VROM wagens.	45
8.2	Op maat gesneden woningbouwprojecten als alternatief voor woonwagengebouw.	48
8.3	Inzet van CPO als alternatief voor aanbodgerichte aanpak van corporaties.	49
8.4	Inzet van 3D-visualisatie bij projectontwikkeling	50
8.5	Website Woonwagewijzer als informatiebron.	51
9	Conclusies en aanbevelingen	52
10	Colofon	62
11	Bijlage	63

1 Inleiding

De Monitor Woonwagens Overijssel 1995 – 2011 is in opdracht van de provincie Overijssel uitgevoerd door adviseur Bram van Duinen van RadarUitvoering.

In de monitor wordt aan de hand van feitelijke gegevens, beleidsnotities en fotomateriaal de ontwikkeling van de huisvesting van woonwagenbewoners in Overijssel in de periode 1995 – 2011 in beeld gebracht. Het valt buiten de opdracht van deze monitor in hoeverre de opheffing van de regionale woonwagencentra, het aanleggen van kleine centra en de kwaliteitsverbetering van de woonwagens in Overijssel heeft bijgedragen aan verbetering van de maatschappelijke positie van woonwagenbewoners op terreinen als onderwijs en werkgelegenheid.

2 Werkwijze

Voor het opstellen van deze monitor zijn bij beleidsmedewerkers van 23 gemeenten en de 21 woningbouwcorporaties benodigde cijfers en beleidsuitgangspunten verzameld. Tevens is gebruik gemaakt van archiefmateriaal en databases van Stichting Woonwagenwerk Overijssel, Steunpunt Minderheden Overijssel en Variya en uiteraard Provincie Overijssel. In deze monitor wordt aandacht besteed aan de veranderende posities van provincie, gemeenten en corporaties voor en na de opheffing van de Woonwagenwet in 1999 en de daaruit voortvloeiende consequenties voor de huisvesting van woonwagenbewoners. Ook worden aanbevelingen geformuleerd m.b.t. de aanpak van het huisvestingsbeleid van woonwagenbewoners voor de korte en lange termijn en de mogelijke rol, die de Provincie Overijssel daarin zou kunnen spelen.

Bij het samenstellen van de monitor is gekozen om per onderwerp de situatie weer te geven voor respectievelijk A. Overijssel, B. de 4 gemeenten met meer dan 70 standplaatsen en C. de 19 gemeenten met minder dan 30 standplaatsen. De opsplitsing is arbitrair, maar het is zinvol omdat de praktijk laat zien, dat juist bij gemeenten met meer dan 70 standplaatsen het van belang is om op een aantal onderdelen uitdrukkelijk beleid te formuleren.

Onderwerpen die aan de orde komen zijn:

- Ontwikkelingen aantal standplaatsen;
- Verhouding huur en koopstandplaatsen;
- Stand van zaken m.b.t overdracht naar woningbouwcorporaties;
- Beheer van woonwagenstandplaatsen;
- Innovatie van de woonwagen;
- Conclusies en aanbevelingen;

N.B. In de weergegeven cijfers en grafieken worden soms onder het begrip standplaatsen ook de speciale woningen die in een aantal gemeenten gebouwd zijn, begrepen. Tot 2007 /2008 waren in Overijssel naast de definitieve planologisch vastgelegde standplaatsen ook nog



Woonwagens en woningen

trekkers- of passanten, tijdelijke en artikel 10¹ standplaatsen aanwezig. In de grafieken zijn zij opgenomen als tijdelijke standplaatsen.

¹ Woonwagenwet artikel 10.lid 1. Het is verboden met een woonwagen een standplaats te hebben buiten een centrum. Op een daartoe strekkende aanvraag kunnen burgemeester en wethouders ontheffing van dit verbod verlenen.



3 Terugblik woonwagenbeleid in Overijssel.

Het huisvestingsbeleid voor woonwagenbewoners heeft in de periode 1995 -2011 in het teken gestaan van een verschuiving van de verantwoordelijkheid van rijk en provincie naar gemeenten en de woningbouwcorporaties. De opheffing van de Woonwagenwet in 1999 betekende het einde van een periode van 22 jaar, waarin de provincie na de wijziging van de Woonwagenwet in 1977 beleidsverantwoordelijk is geweest voor de huisvesting van woonwagenbewoners in de gemeenten.

De wijziging van de wet beoogde een einde te maken aan het gebrek aan initiatieven van gemeenten en gemeenschappelijke regelingen om de slechte woonomstandigheden op de overvolle regionale woonwagencentra aan te pakken middels renovatie en aanleg van nieuwe woonwagencentra. In de wet werd bepaald, dat in elke gemeente minimaal een openbaar centrum voor woonwagens in stand gehouden moest worden. Tevens werd aan de provincie de bevoegdheid gegeven om voor het geheel of delen van de provincie een woonwagenplan vast te stellen, waarin per gemeente werd vastgelegd hoeveel openbare woonwagencentra met een bepaald aantal standplaatsen binnen een bepaalde tijd moesten worden aangelegd.

De provincie Overijssel onderkende al vroeg de problematiek en heeft uitgaande van het uitgangspunt, dat de woonwagen in beginsel gelijkwaardig is aan andere woonvormen, al vanaf 1973 initiatieven ondernomen om gemeenten te bewegen kleine woonwagencentra of artikel 10 standplaatsen in te richten. In de provincie Overijssel heeft de op 21 augustus 1975 ingestelde Provinciale Adviescommissie Woonwagenzaken, waarin naast vertegenwoordigers van de woonwagenschappen ook woonwagenbewoners uit Zwolle, Deventer, Kampen en Enschede zitting hadden, een eerste aanzet gegeven voor een provinciaal woonwagenplan voor Overijssel. In december 1975 waren er in Overijssel 5 regionale woonwagencentra aanwezig waar 285 huishoudens woonden. Tevens stonden er nog 41 gezinnen buiten de centra op artikel 10. of passantenplaatsen in Deventer (2), Diepenveen(1), Raalte (1), Goor (1), Avereest (2), Gramsbergen (5), Ommen (3), Dalfsen(1), Kampen (12), Noordoostpolder (8), Genemuiden (4), Brederwiede (1) en Steenwijk (3?).

Regionaal centrum	vaste standplaatsen	trekkersstandplaatsen
Enschede	60	10
Zwolle	78	8
Deventer	80	7
Hardenberg	30	4
Almelo	71	4
Totaal	319	33

3.1 Provinciaal Woonwagenplannen Overijssel 1978 en 1989

In Overijssel werd al in 1978 het eerste Provinciaal Woonwagenplan Overijssel van kracht. Voor 6 deelgebieden ², waarvoor een intergemeentelijke regeling tot stichting en exploitatie van woonwagencentra van toepassing was, werd een deelplan opgesteld, waarin voor elke gemeente was vastgelegd hoeveel standplaatsen zij voor 1985 moesten aanleggen. Bij de bepaling van het



Goor

aantal standplaatsen werd uitgegaan van een verdeelsleutel van 1 standplaats op 1000 -1500 inwoners. Hoewel op rijksniveau voor kleine woonwagencentra uitgegaan werd van een maximum aantal van 15 standplaatsen, stelde Provincie Overijssel zich op het standpunt, dat met het oog op inpassing in de bebouwde omgeving en het bevorderen van integratie en wederzijdse acceptatie, de woonwagenlocaties veel kleiner dienden te zijn. In Overijssel hebben de meeste woonwagencentra danook een omvang van 2- 7 standplaatsen gekregen. Ook werd ernaar gestreefd om het wonen en werken te scheiden. Dit in tegenstelling tot de situatie op de regionale woonwagencentra, waar naast het standplaatsenterrein aparte sloop- en werk-

² Deelgebieden met intergemeentelijke regelingen: Woonwagencentrum "De Hanenrick", Regionaal woonwagencentrum in Zuid-West Salland, Regionaal woonwagencentrum Enschede, Regionaal woonwagencentrum te Almelo, Woonwagencentra Noord-Oost-Overijssel en Woonwagencentra Hoogeveen

terreinen en werkboxen werden aangelegd, waar woonwagenbewoners in felle concurrentie met elkaar hun autosloop en autohandelsactiviteiten konden uitoefenen.

De uitvoering van dit Eerste Provinciale Woonwagenplan uit 1978 gevolgd door het Tweede Woonwagenplan Overijssel in 1989 heeft ertoe geleid, dat medio 1994 er inmiddels 466 definitieve standplaatsen beschikbaar waren. De gemeenten waren er echter nog niet in geslaagd om alle 579 woonwagenhuishoudens van een vaste standplaats te voorzien. In zijn algemeenheid kun je zeggen, dat voor de periode 1978 – 1999 de maatschappelijke situatie van woonwagenbewoners de volle aandacht had in het rijks-, provinciale en gemeentelijk beleid. Deze aandacht was niet alleen gericht op de woonsituatie, maar er waren ook beleidsinitiatieven die inspeelden op vastgestelde achterstand op het vlak van onderwijs en werkgelegenheid. Projecten van het OWWZ³ gericht op onderwijs van peuterschool tot en met voortgezet onderwijs en het initiatief van de provincie Overijssel van een speciale INNOVAM ondernemersopleiding voor het autobedrijf, dat later ook door andere provincies is overgenomen, waren in die jaren zeker succesvol.



Ommen Rotbrinksweg

Ook op het politiek vlak was er sprake van actieve deelname van de woonwagenbewoners aan de besluitvorming op zowel het plaatselijke, provinciale en landelijke niveau. Provinciale en landelijke organisaties van woonwagenbewoners als het LOWV, LPWZ, PPWO⁴ werden actief betrokken bij voorbereiding en uitvoering van beleid. Ter ondersteuning van initiatieven van woonwagenbewoners en beleidsondersteuning bij gemeentelijk en provinciaal woonwagenbeleid hebben met name ook de categoriale welzijnsinstellingen voor woonwagenwerk en provinciale instellingen als Stichting Woonwagenwerk Overijssel en haar rechtsopvolgers, Steunpunt Minderheden Overijssel en Variya een actieve rol vervuld.

³ OWWZ. Onderwijs aan woonwagen- en zigeunerkinderen is een in 1985 landelijk gestart project om de schoolloopbanen van woonwagen- en zigeunerkinderen te bevorderen.

⁴ LOWV=Landelijk overleg Woonwagenvrouwen. LPWZ=Landelijk Platform Woonwagenbewoners en Zigeuners. PPWO= Provinciaal Platform Woonwagenbewoners Overijssel

3.2 Nota Bouwen en Wonen 1995

Omdat op rijksniveau al sinds begin jaren negentig werd aangestuurd op normalisering van de aparte wetgeving t.a.v. woonwagenbewoners en voor 1995 de opheffing van de Woonwagenwet werd aangekondigd, heeft de provincie Overijssel in 1995 geen Derde Woonwagenplan meer opgesteld. Gelet op voorkomende achterstandssituaties, was de provincie in 1995 wel van mening dat zij speciale aandacht aan de huisvesting van woonwagenbewoners zou blijven geven. In de tweede provinciale beleidsnota Bouwen en Wonen in Overijssel van juni 1995 werden, op grond van haar wettelijke taak om een planning van woonwagenstandplaatsen te maken, per gemeente taakstellingen opgenomen voor te realiseren standplaatsen tot 1997 en indicatief tot 2000. Met de betrokken gemeenten werden die afspraken vastgelegd in principeafspraken en vervolgens tijdens het jaarlijkse overleg op de voortgang bevraagd.

Op gemeentelijk beleidsniveau werd eveneens al vanaf 1995 geanticipeerd op de aanstaande opheffing van de woonwagenwet van 1999. De wet beoogde om de verantwoordelijkheid voor de huisvesting van woonwagenbewoners weer terug te leggen bij de gemeente, die in principe eerst verantwoordelijk was voor het woonbeleid voor al haar inwoners. Echter het feit, dat met het opheffen van de wet, ook de wettelijke verplichting van gemeente was weggefallen om een openbaar centrum voor woonwagens in stand te houden, bood gemeenten ook de keuzevrijheid om woonwagenlocaties op te heffen. Het betoog van de verschillende staatssecretarissen en ministers van VROM in die periode, dat zij er vanuit gingen, dat gemeenten in dialoog met woonwagenbewoners tot goede oplossingen zouden komen in de vorm van woonlocaties met woonwagens of alternatieve woonvormen, werd danook lang niet in alle gemeenten zo begrepen.⁵ Met enige regelmaat zie je danook dat gemeenten besluiten om zonder overleg met en voorbijgaand aan de behoeftes van de aanwezige woonwagenbevolking over te gaan tot een uitsterfbeleid.



Hasselt Dijkwegje

⁵ Bijlage I .MG 2002-04.Brief staatssecretaris VROM J.Remkes aan Colleges van B & W en besturen van woningcorporaties. Citaat: "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"

3.3 Streekplan Overijssel 2000 + en Omgevingsvisie Overijssel 2009.

In Overijssel is ook na 2004 de aandacht voor de huisvestingsproblematiek op de provinciale agenda blijven staan, omdat men constateerde, dat gemeenten hun verantwoordelijkheid t.a.v. de huisvesting van woonwagenbewoners niet altijd voortvarend oppakten. In 2005 wordt in de streekplanherziening Wonen van het **Streekplan Overijssel 2000+** vastgesteld, dat er een tekort van ongeveer 200 standplaatsen in Overijssel is. De provincie verwacht van gemeenten, dat zij zorgen voor voldoende aanbod aan huur- en koopstandplaatsen en huurwoonwagens met voldoende kwaliteit, waarbij rekening gehouden wordt met de woonwensen van deze groep. De afspraken tussen provincie en gemeenten over de woonplannen, inclusief de plannen t.a.v. huisvesting woonwagenbewoners werden vervolgens vastgelegd in de Prestatieafspraken Woningbouw2005-2010. Ook in de volgende actieprogramma's Wonen blijft de provincie aandacht vragen voor het tekort aan standplaatsen en het bevorderen van de kwaliteit van de woonwagens.



Nieuwleusen SpEEKKruid

In het Actieprogramma 2008 -2010 wordt m.b.t de doelgroep woonwagenbewoners opgemerkt dat:

De taken en bevoegdheden ten aanzien van woonwagenbewoners zijn sinds het intrekken van de Woonwagenwet bij gemeenten gelegd. Standplaatsen worden gerekend tot het reguliere woningbestand. Het beleid ten aanzien van Standplaatsen en woonwagenbewoners blijft in veel gemeenten onderbelicht. Het aantal standplaatsen in Overijssel neemt af terwijl uit de signalen die we via monitoring en de informatiebank via woonwagenbewoners, corporaties uit gemeenten in Overijssel krijgen blijkt dat er behoefte is aan nieuwe standplaatsen. Ook de kwaliteit laat vaak te wensen over. Gemeenten en corporaties wijzen over en weer naar elkaar voor wat betreft de verantwoordelijkheid op dit gebied.

Er is belangstelling voor Standplaatsen voor starters en voor spijtoptanten die wegens gebrek aan standplaatsen de laatste jaren naar een woning zijn verhuisd. De stagnatie in de aanleg van standplaatsen en uitgifte van huurwagens werkt net als in de jaren tachtig boventallige bewoning van standplaatsen, inwoning en illegale bouw en financiering in de hand.

Beleid omtrent woonwagenstandplaatsen verdient bovengemeentelijke afstemming. Een blijvende taak van de provincie is om er (bij gemeenten) op aan te dringen dat vraag en aanbod (op regionaal niveau) op elkaar zijn afgestemd en dat de kwaliteit (bewegingsruimte, duurzaamheid en energiezuinigheid) van de woonvorm verbeterd wordt. Kortom, gemeenten dienen in hun woonbeleid/woonplan onderbouwd aan te geven wat hun inzet is om goede en voldoende huisvesting voor de doelgroep te waarborgen.

Aanpak

De activiteiten van de provincie richten zich de komende jaren op:

- *impuls geven aan ontwikkeling woonvormen.*
- *inzet van Bouwimpulsregeling;*
- *monitoring positie woonwagenbewoners en Standplaatsen;*
- *aandacht voor de doelgroep bij prestatieafspraken en monitoring hiervan;*



Steenwijk Verlaatseseweg

Als in 2009 de **Omgevingsvisie Overijssel** uit 2009 wordt vastgesteld, dan wordt daarin vermeld dat in de nieuwe Prestatieafspraken Wonen 2010-2015 de voor de doelgroep woonwagenbewoners gemaakt afspraken uit 2005 voortgezet zullen worden. Inhoudelijk wordt echter, niet ingegaan op de feitelijke situatie rond de huisvesting van woonwagenbewoners.

In het recente Hoofdlijnenakkoord **De kracht van Overijssel** van april 2011 wordt bij Duurzame Ruimtelijke Ontwikkeling aangegeven, dat de komende jaren de provincie blijft inzetten op een programmatische aanpak van wonen met daarbij behorende prestatieafspraken gericht op voldoende en diversiteit aan woonlocaties, die ruimte biedt aan verschillende doelgroepen; in het bijzonder starters, ouderen en zwakkeren in de samenleving. Ook ondersteunen zij starters op de woningmarkt en het (collectief) particulier opdrachtgeverschap.

Hoewel woonwagenbewoners niet als zodanig meer worden benoemd, biedt deze aanpak voldoende aanknopingspunten voor de provincie om de woonsituatie van woonwagenbewoners te blijven monitoren.

3.4 Tenslotte

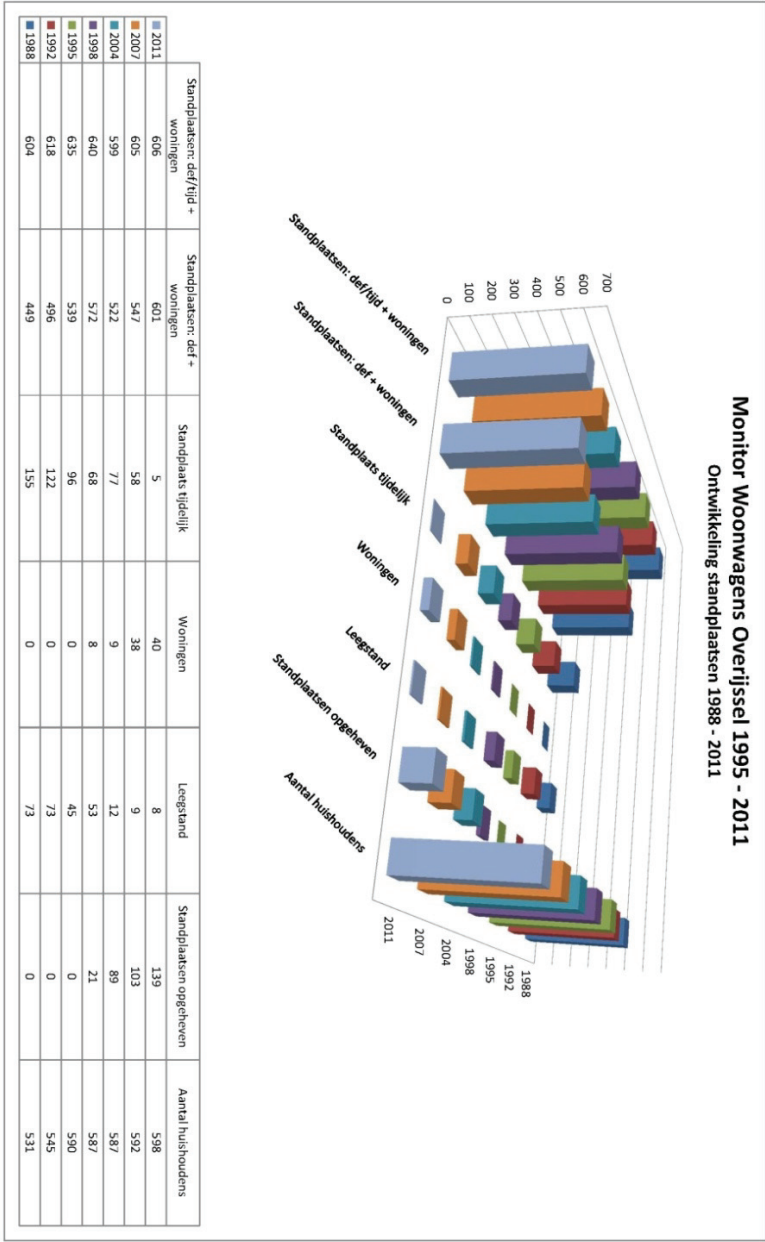
Tijdens dit onderzoek is naar voren gekomen, dat anno 2011 in Overijssel de maatschappelijke situatie en in het bijzonder de huisvestingssituatie van woonwagenbewoners geen vanzelfsprekende aandacht en prioriteit meer geniet binnen de gemeentelijke politiek en beleid. Het verschil met eind jaren negentig is, dat door een aantal maatschappelijke ontwikkelingen gemeenten hun oorspronkelijke positie als probleemeigenaar van woonwagenproblematiek hebben afgestaan aan diverse instanties als woningbouwcorporaties, private bureaus, reguliere onderwijsinstanties etc. Dat heeft o.a. tot gevolg gehad dat de gebruikelijke integrale en multidisciplinaire benadering met daarin een coördinerende rol van de gemeente bij alle facetten van de woonwagenproblematiek het veld heeft moeten ruimen voor een aanpak met de overheid op afstand en organisatie gebonden interventiebeleid. In de huidige gemeentelijke praktijk is de beleidsaandacht voor de woonwagenproblematiek in zijn algemeenheid gereduceerd tot een voorwaardenscheppend ruimtelijke orderingsbeleid en handhaving- en toezicht-beleid op woonwagenlocaties in het kader van openbare orde en veiligheid.

Met name na de overdracht naar woningbouwcorporaties is het niet vanzelfsprekend meer, dat een wethouder van een gemeente nog op de hoogte is van de relevante beleidsontwikkelingen rond de thematiek van huisvesting van woonwagenbewoners. In de ambtelijke organisatie zijn de medewerkers met kennis van de woonwagenproblematiek vaak niet meer aanwezig, of hebben inmiddels een andere functie gekregen. In de woonvisie en meerjarenplannen van zowel gemeenten als corporaties wordt de relatief kleine doelgroep woonwagenbewoners als aandachtsgroep van beleid vaak niet meer vermeld. Ook op gemeentelijke websites is zelden enige informatie over woonwagenbeleid terug te vinden. In het proces van beleidsafstemming tussen woningbouwcorporaties en gemeenten m.b.t het vaststellen van een woonbeleid voor deze doelgroep in de vorm van b.v. prestatieafspraken worden woonwagenbewoners nog te weinig of niet geraadpleegd. De contacten met woonwagenbewoners zijn meestal beperkt tot de functionele activiteiten m.b.t. toewijzing, verhuur en beheer.

4 Woonwagenstandplaatsen in Overijssel 1988 -2011

In de tabel en grafiek is voor de jaren 1988 - 2011 de ontwikkeling van standplaatsen van woonwagenbewoners in Overijssel in kaart gebracht. In 1988 woonden volgens provinciale gegevens in Overijssel 531 huishoudens in een woonwagen. Aanvankelijk was in 1978 bij het eerste provinciale woonwagenplan nog uitgegaan van opheffing van het regionale woonwagen-centrum in Deventer en Hardenberg en renovatie en verkleining van de regionale woonwagen-centra in Zwolle, Almelo, terwijl Enschede ⁶ inmiddels al was gerenoveerd.

Grafiek 1: Ontwikkeling standplaatsen in Overijssel tussen 1988 – 2011



⁶ Deventer 80 vaste en 7 trekkers standplaatsen, Enschede 60 + 10, Almelo 71 + 4, Hardenberg 30 + 4, Zwolle 78 +8.

In 1988 waren bij de vaststelling van het Tweede Woonwagenplan inmiddels de regionale centra in Deventer (1980), Hardenberg opgeheven en was begin jaren tachtig ondertussen het beleid t.a.v. opheffing van regionale centra ook voor Zwolle en Almelo van toepassing verklaard. In Almelo zijn danook in 1988 de laatste wagens van het centrum verdwenen. In de 44 gemeenten waren beschikbaar 376 definitieve standplaatsen (71 %) en 155 tijdelijke standplaatsen (29 %). Er was op dat moment nog sprake van een aanmerkelijke leegstand op 73 definitieve standplaatsen (19%). Hoewel er in de grotere gemeenten door het aanhoudende tekort aan standplaatsen al wel veel woonwagenbewoners waren verhuisd naar een reguliere woning, was er nog geen sprake van aparte woningbouwprojecten als alternatief voor een woonwagenlocatie. Pas in 1996 werden in Zwolle 8 woonwagenwoningen opgeleverd voor een bewonersgroep van het regionale woonwagencentrum "De Hanenrick".



Nieuwleusen

In 23 jaar tijd is het aantal woonwagengezinnen, dat gehuisvest is in woonwagens op standplaatsen of speciale woningen opmerkelijk genoeg slechts met 11 % toegenomen. Het is zinvol dit gegeven te vergelijken met de "Prognose aantal huishoudens in woonwagens op 31 december 1992, per regio" in het Provinciaal woonwagenplan Overijssel 1988 t/m 1996. Op basis van onderzoek van de Stichting Overijssel, "De verwachte groei van het aantal huishoudens in woonwagens in de periode 1986 -1995" uit juni 1985, wordt op 1 januari 1990 het aantal te verwachten huishoudens voor Overijssel berekend op 873 en per 31 december 1992 op 965 huishoudens.

In deze berekening welke was gebaseerd op destijds nog aanwezige gedetailleerde demografische gegevens van de woonwagenbevolking in Overijssel ging men uit van groei door starters (26 %), scheiding (4 %), sterfte (-4%) en terugkeer uit woning en andere provincies (32 %). Als we in de berekening van Stichting Overijssel alleen uitgaan van starters en de instroom van 179 spijtoptanten uit andere provincies buiten beschouwing laten, dan zou Overijssel uitgaande van een jaarlijkse groei van 2 % in 2012 meer dan 1000 woonwagen huishoudens een standplaats beschikbaar moeten hebben.

De praktijk laat een ander beeld zien. In Overijssel zijn er in 2011 "slechts" 598 woonwagenhuishoudens aanwezig, die na de

- de opheffing van 139 definitieve standplaatsen in voornamelijk kleinere gemeenten,
- de verlaging van de leegstand van 73 in 1988 naar 8 standplaatsen in 2011,
- de omzetting van de voornamelijk tijdelijke Artikel 10. standplaatsen ⁷ van de voormalige regionale (sub)woonwagencentra in Enschede, Zwolle en Kampen in vaste standplaatsen,
- de strikte beperking van toewijzing van standplaatsen aan woonwagenbewoners afkomstig uit andere provincies, woningen of gemeenten,

verdeeld zijn over 61 definitieve en 5 tijdelijke standplaatsen verdeeld over 120 woonwagenlocaties en 40 speciale voor hen ontworpen woningen.

In de periode 1988 -2011 zijn tussen de 350-500 voornamelijk jonge huishoudens vanuit de ouderlijke woonwagen of vanuit de regio verhuisd naar een woningen in volksbuurten in met name de grotere gemeenten met een voormalig regionaal woonwagencentrum als Deventer, Zwolle, Enschede, Almelo.



Diepenveen

De conclusie kan getrokken worden, dat over een periode van 24 jaar, waarvan 12 voor en 12 jaar na de opheffing van de woonwagenwet in 1999, de bestuurlijke inzet van provincie en gemeenten tot resultaat heeft gehad, dat:

- 245 extra planologisch vastgelegde definitieve standplaatsen en 40 woonwagenwoningen zijn gerealiseerd, waarmee de 606 wooneenheden in 2011 in ieder geval voorzien in de behoefte van de generatie die in 1988 in de woonwagens woonde.
- aan de andere kant ondanks taakstellingen en prestatieafspraken uit 2005 en 2010 tussen gemeenten en provincie onvoldoende standplaatsen zijn gerealiseerd om te

⁷ Woonwagenwet artikel 10.lid 1. Het is verboden met een woonwagen een standplaats te hebben buiten een centrum. Op een daartoe strekkende aanvraag kunnen burgemeester en wethouders ontheffing van dit verbod verlenen.

voldoen aan de behoefte van starters, natuurlijke aanwas en ex-woonwageneigenaren uit woningen en regio

- door het spanningsveld tussen de schaarste aan standplaatsen en de urgente behoefte van jongeren er fricties ontstaan op bestaande woonwagencentralen in vorm van overbewoning, illegale bouw en verbouw, financiële problemen en verstoorde familieverhoudingen.

4.1 Verhouding huurwagens en koopwagens in Overijssel

In de periode 1998 - 2011 zien wij dat zowel getalsmatig als in verhouding tot huurwagens het aandeel eigen woonwagens toegenomen is. In 1998 was 52 % huurwageneigenaar en 50 % in eigendom van bewoners. Dat komt overeen met het beeld uit 2000 in de 4 noordelijke provincies, waar 44 % huurwageneigenaar was en 56 % eigendomeigenaren.⁸ Landelijk waren er in 2000 verhoudingsgewijs meer eigen woonwagens (64%) tegen 43 % huurwagens.

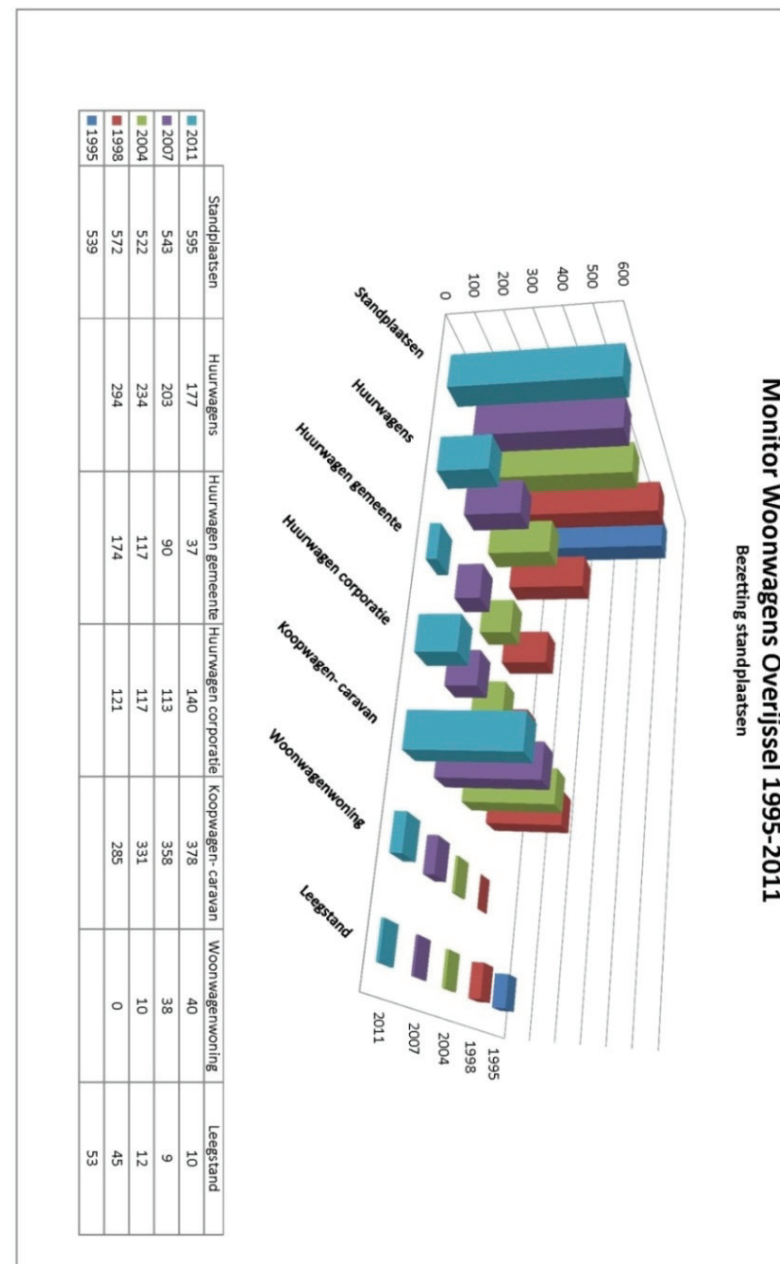
In 2011 is het aandeel huurwageneigenaar teruggelopen naar 30 %, huurwageneigenaar naar 7 % en eigen woonwageneigenaar naar 63%. Deze verlaging van het aantal huurwagens is in hoofdzaak toe te schrijven aan de verkoop van oude VROM huurwagens aan de zittende bewoners. Voor gemeenten en corporaties heeft afstoten van dit verouderde woonwagentype op korte en lange termijn financiële en praktische voordelen. Voor de woonwageneigenaar kan het tijdelijk een aantrekkelijke oplossing zijn, omdat zij na het opwaarderen van deze huurwageneigenaar door het aankoppelen van tweede woonwageneigenaar, aanbrenge van centrale verwarming, in pandig sanitair en vervanging van de buitenbekleding van pvc door kunststof steenstripbekleding voor een aantal jaren comfortabeler kunnen wonen.

4.2 Verstrekking huurwageneigenaar bij vervanging VROM-woonwageneigenaar.

Ook de woonwageneigenaar loopt op enig moment tegen de houdbaarheidsdatum van deze opgepimpte VROM wagen aan en zal ofwel tot vervanging over moeten gaan of opnieuw een beroep doen op woningbouwcorporatie om een huurwageneigenaar te leveren.

Veel bewoners verkeren niet in een financiële positie, waarin zij aanspraak kunnen maken op een hypotheek met hypotheekgarantie voor een duurzame, energiezuinige woonwageneigenaar met een aanschafwaarde tussen de 70.000 en 90.000 euro met een levensduur van 40-50 jaar. In het geval zij wel voldoende inkomen hebben, is het dan nog de vraag of er een bank bereid is om een hypotheek te verstrekken. Dat hangt mede af van de situering van de standplaats, de vraag of de grond in eigendom of erfpacht is, en of er eventuele bedrijfsspannen als onderpand beschikbaar zijn. Als een bewoner geen koopwageneigenaar kan bekostigen of de voorkeur heeft voor huur, dan zou in principe een corporatie mits, hij met zijn inkomen behoort tot de doelgroep van beleid, er toe overgaan om een huurwageneigenaar te verstrekken. In Overijssel kom je de twee uiterste benaderingen van deze vraag tegen. Er zijn woningbouwverenigingen, die opnieuw nieuwe huurwagens verstrekken aan zowel bewoners, die in het bezit zijn van een voormalige VROM-huurwageneigenaar als aan zittende huurders, waarvan de huurwageneigenaar verouderd is.

Grafiek 2: Verhouding huurwagens en koopwagens in Overijssel



⁸ Brief van 14 februari 2001 van de staatssecretaris VROM aan de Tweede Kamer

In Overijssel zijn in 2011 vier gemeenten met meer dan 70 standplaatsen met woonwagens of speciale voor woonwagenbewoners ontwikkelde woningen. Het zijn Zwolle met 157, Deventer met 105, Enschede met 80 en Kampen met 73 wooneenheden. In deze vier gemeenten woont 69 % van de Overijsselse woonwagenbevolking op 417 definitieve standplaatsen en woningen. De bewoners huren 122 huurwagens van zowel gemeente als woningcorporatie en hebben 262 woonwagens in eigendom. De verhouding huurwagen-koopwagen is daarmee 32 % - 68%, wat overeenkomt met het landelijk beeld uit 2004. Van de vier gemeenten springt Kampen er uit, omdat daar 96 % van de woonwagens in eigendom is. Omdat een belangrijk deel van deze wagens bestaat uit, door de gemeente verkochte, oude VROM-huurwagens zal zich daar de komende 10 jaar een vervangingsvraag voordoen.

Monitor Woonwagens Overijssel 1995 - 2011

Standplaatsen en woonwagens Zwolle, Deventer, Enschede en Kampen

Standplaatsen + woningbouw	Standplaatsen	Huurwagen gemeente	Huurwagen corporatie	Koopwagen	Woning	Leegstand	Kampen	Enschede	Deventer	Zwolle	Totaal
75	73	3	0	70	2	0					
80	55	0	22	34	25	0					
105	105	28	9	64	0	2					
157	148	0	60	94	9	1					
417	386	31	91	262	36	3					

aanbod van woonwageng/standplaats. 72% van de woningzoekenden die hebben gereageerd waren afkomstig uit Zwolle en 28% was van buiten Zwolle woonachtig. Van deze reflectanten woonde 94% in een “reguliere” woning en 6% van de reacties was afkomstig van een bewoner van een woonwagenlocatie. Het feit dat het hier gaat om een aanbodmodel vertekent enigszins de werkelijke behoefte, daar door het familie-gebonden karakter van veel locaties een standplaatszoekende woonwagenbewoner niet op alle vrijkomende standplaatsen zal reageren. In de vier gemeenten Zwolle, Deventer, Enschede en Kampen is tussen 1995 en 2011 per saldo ⁹ het aantal definitieve standplaatsen (inclusief woningen) met 115 plaatsen = 56 % toegenomen, maar als je kijkt naar het aantal beschikbare standplaatsen (definitief, tijdelijk, artikel 10) dan is er slechts toename van 69 plaatsen over 15 jaar =20 %.

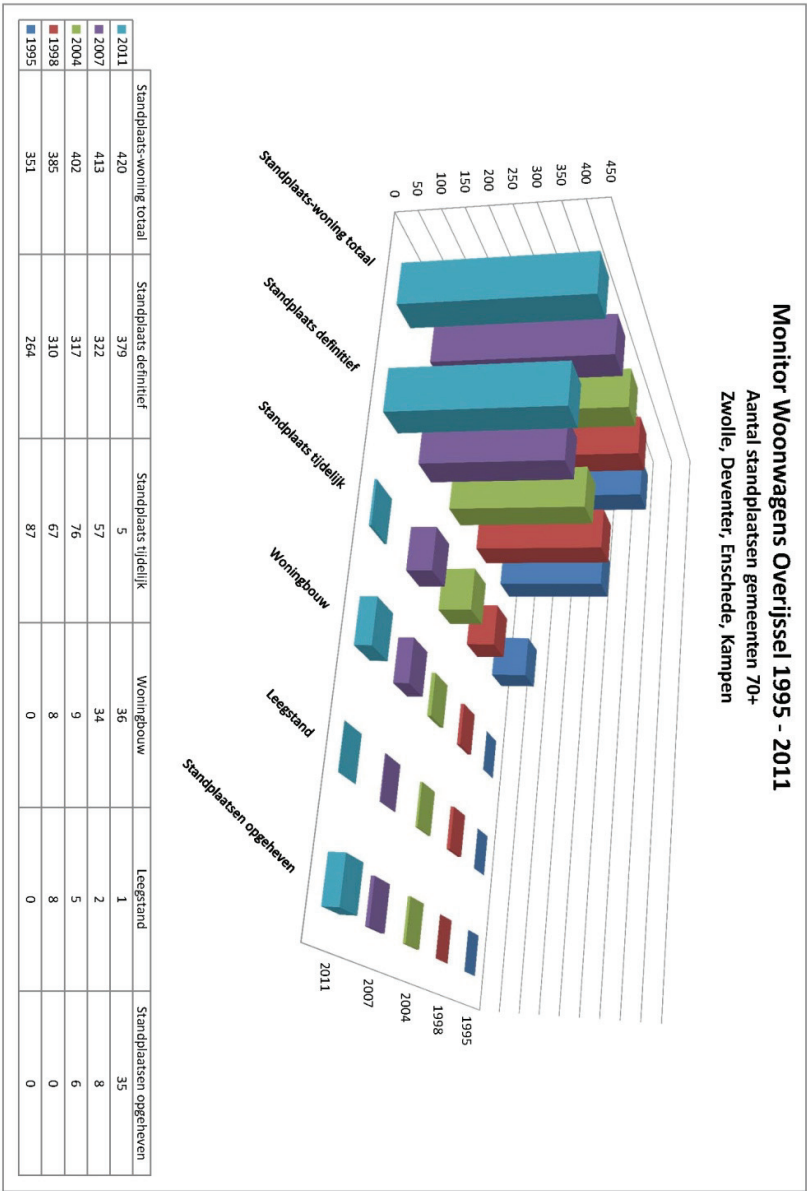
Als je dit echter vergelijkt met de situatie in de gemeenten met minder dan 30 standplaatsen, dan zie je dat daar een gemiddelde afname heeft plaatsgevonden van 35 % vaste standplaatsen.



Hasselt Dijkwegje

De grotere omvang van de woonwagengemeenschap in combinatie met de specifieke fysieke en maatschappelijke en bestuurlijke situatie in de vier gemeenten heeft er klaarblijkelijk toe bijgedragen, dat in deze gemeenten in ieder geval “voldoende” standplaatsen en specifieke woningen zijn gerealiseerd voor de generaties woonwagenbewoners, die zelfstandig woonachtig waren op de regionale centra.

Grafiek 4: Aantal standplaatsen, woningbouw en leegstand in Zwolle, Deventer, Enschede en Kampen



⁹ Per saldo, omdat in de loop der jaren zowel definitieve standplaatsen i.v.m. leegstand of renovatie worden opgeheven, danwel worden bijgebouwd vanwege herstructurering of bouw t.b.v. starters

5.1 Renovatie of opheffing van regionale woonwagencentra .

De gemeenten Zwolle, Deventer en Enschede en Kampen hebben van eind jaren zeventig tot 2011 op geheel verschillende wijze het deconcentratiebeleid m.b.t. de regionale woonwagencentra en het overdrachtsproces van gemeenten naar corporaties vormgegeven.

De gemeenten Deventer en Zwolle hebben respectievelijk in 1980 en 1996, de aanwezige regionale woonwagencentra weten te ontmantelen. De bewoners werden ondanks protest verdeeld over woonwagenlocaties van 3 - 20 standplaatsen in de wijken van deze steden. Ook verhuisden bewoners naar de woonwagenlocaties in de omliggende gemeenten, die deel uitmaakten van hun woonwagenschap of intergemeentelijke regeling.



Enschede Neringstraat

In de gemeenten Kampen en Enschede daarentegen wisten woonwagebewoners zich in hun protest tegen opheffing van de woonwagencentra gesteund door de gemeentebesturen. Nadat de rijksoverheid in 1995 de verantwoordelijkheid voor het deconcentratiebeleid geheel bij de gemeenten had neergelegd¹⁰, stond het de gemeentebesturen vrij om op een andere manier dan middels deconcentratie onaanvaardbare situaties op te heffen. Dit heeft als resultaat gehad, dat in beide gemeenten de woonwagebewoners konden blijven wonen op de centra aan respectievelijk de Wielstraat in Kampen met inmiddels 40 plaatsen en de Winterweg in Enschede met 64 standplaatsen. Toch heeft de aanpak van onaanvaardbare woonsituaties van brandgevaarlijke omstandigheden door te dicht op elkaar staande woonwagens, slechte kwaliteit van verouderde (VROM) woonwagens in Kampen en Enschede tot een ander resultaat geleid.

¹⁰ In zijn brief aan uw Kamer van 16 december 1998 (1998–1999, 25 333, nr. 22) heeft de staatssecretaris van VROM aangegeven dat de gemeenten sedert 1995 steeds meer ruimte hebben gekregen om op een andere wijze dan door deconcentratie de onaanvaardbare situaties op te heffen. In deze brief heeft hij gemotiveerd aangegeven dat specifiek rijksbeleid dienaangaande niet meer nodig is en dat de verantwoordelijkheid vanaf die datum geheel bij gemeente ligt.

5.1.1 Behoud woonwagencentrum Enschede.

In Enschede was voor het regionale woonwagencentrum relatief veel fysieke ruimte beschikbaar om tot herstructurering over te gaan. Gemeente, woningbouwcorporatie De Woonplaats en bewoners zijn er uiteindelijk erin geslaagd om een keuze te maken voor een ingrijpende herstructurering, waaraan tevens een overdracht van het woonwagencentrum aan de Woonplaats was inbegrepen.

Het gehele centrum werd daarbij heringericht, er werden 24 aparte woningen gebouwd (twee onder een kap) en 23 nieuwe duurzamere huurwoningen aangeschaft. Ter afsluiting van dit proces zijn alle woningen, huurwagens op Het Centrum in 2008 in eigendom overgedragen aan De Woonplaats en is het woonwagencentrum een gewone woonbuurt geworden in Enschede.



Kampen Wielstraat

5.1.2 Stagnatie renovatie woonwagencentrum Kampen.

In Kampen daarentegen maakt het huidige woonwagencentrum deel uit van het bedrijventerrein Haatland en is rondom ingesloten door bedrijven. In de loop der jaren is het aantal woonwagens op het centrum provisorisch uitgebreid tot de huidige 40 woonwagens. Maar net als alle woonwagencentra uit de jaren zeventig is de infrastructuur van het centrum nog gebaseerd op woonwagens van 3.50 meter bij 15 meter en derhalve ongeschikt om de hedendaagse woonwagens te herbergen. Net als in Enschede is een grondige renovatie van het centrum noodzakelijk, waarbij brandgevaarlijke situatie worden opgeheven, bestrating en riolering worden vernieuwd en sanitaire units worden vervangen. In 2005 is weliswaar toestemming vanuit de provincie verkregen voor uitbreiding en inpassing van de 46 standplaatsen op het industrieterrein Haatland, maar in 2011 heeft de gemeente besloten het door het externe bureau Nijbod Consultancy BV ontworpen reconstructieplan, niet uit te voeren vanwege de te hoge kosten.

Daarmee blijven op dit moment twee opties over: renovatie van de huidige standplaatsen en aanwezige sanitaire units of een gedeeltelijke herinrichting. In dat laatste geval zouden een aantal bewoners alsnog moeten verhuizen naar nog aan te wijzen locaties. De voorgenomen overdracht naar woningbouwvereniging Delta Wonen is in dit stadium nog niet mogelijk en zal op termijn mogelijk weer in beeld komen, als het renovatieproces alsnog is afgerond. Deze stagnatie in de herstructureringsplannen zal de komende jaren veel fricties opleveren in de verhouding tussen bewoners en gemeente bij o.a. aanvragen en behandeling van omgevingsvergunning voor nieuwe woonwagens, maar zeker ook voor aanvragen van standplaatsen van de natuurlijke aanwas.



Zwolle Havenzatheallee

5.2 Woonwagenbeleid 2011-2015

Uit de gesprekken met gemeenten en corporaties in dit onderzoek komt naar voren, dat het geen vanzelfsprekendheid is, dat in de gemeenten Zwolle, Deventer, Enschede en Kampen de komende jaren ook voor de jongere generatie voldoende standplaatsen zullen worden aangelegd. De omvang van de groep is weliswaar nog net zo groot, maar de aandacht voor deze groep is om verschillende redenen gemarginaliseerd en gefragmenteerd, waardoor in de besluitvorming in dit specifieke onderdeel van het volkshuisvestingsbeleid verminderd draagvlak lijkt te zijn voor deze woonvorm en deze oorspronkelijke doelgroep van beleid.

Vanuit provinciaal beleid in Overijssel is in o.a. de prestatieafspraken met gemeenten altijd een pleidooi gehouden om bij planning van de woningbouw ook rekening te houden met de starters onder de woonwagenbevolking en woonwagenbewoners uit de woning of de regio. Hoewel, de laatste jaren worden de “spijtoptanten” als zodanig niet meer benoemd in de provinciale nota's. In het gemeentelijk huisvestingsbeleid van Zwolle en Deventer worden ook voor de toekomst nog nieuwe standplaatsen voor net name jongeren in nieuwbouwgebieden ingepland. Maar

er worden wel voorbehouden gemaakt. Zo is de gemeente Deventer in haar recente afspraken in het kader van overdracht van de woonwagenlocaties met Rentree akkoord gegaan met de voorwaarde, dat er geen nieuwe huurwoningen meer hoeven te worden aangeschaft voor de huurders. Als starter heb je dan wel een probleem, als je geen geld hebt om een koopwagen aan te schaffen. In de gemeente Zwolle overweegt men om aan spijtoptanten niet langer een



Deventer IJsselkade

standplaats toe te wijzen en mogelijk op de langere termijn de geplande 26 standplaatsen in o.a. Stadshagen II niet aan te leggen. In de gemeente Enschede is men niet van plan nog nieuwe standplaatsen aan te leggen, terwijl in de gemeente Kampen veel af zal hangen of men bij de eventuele herstructurering lees verkleining van de Wielstraat ook extra standplaatsen meeneemt voor de natuurlijke aanwas als men elders in de gemeente locaties aanlegt.

6 Woonwagenhuisvesting in gemeenten met minder dan 30 standplaatsen.

In Overijssel woont 31 % van de woonwagenbevolking bestaande uit ongeveer 180 huishoudens in de overige 19 gemeenten ¹¹ met 4 tot 30 standplaatsen, waarbij de grootste woonwagenlocatie aan de Parallelweg in Steenwijk 9 standplaatsen telt. Ruim 15 jaar geleden was deze verhouding nog 49% in de vier gemeenten en 51 % in de 19 gemeenten. De gemeenten Dinkelland en Losser hebben inmiddels geen woonwagenlocaties meer.

De bewoners huren 55 huurwagens van zowel gemeente als woningcorporatie en hebben 116 woonwagens in eigendom. De verhouding huurwagen-koopwagen is net als bij de vier gemeenten 32 % - 68%, wat overeenkomt met het landelijk beeld uit 2004. In 5 gemeenten worden geen huurwagens meer verhuurd. Daarnaast staan in Ommen (8) en Haaksbergen (3) en Oldenzaal (8 van de 10) alleen maar huurwagens, omdat in deze gemeenten collectieve

¹¹ Gemeente en aantal definitieve standplaatsen: Steenwijkerland (29), Raalte (24), Almelo (22), Dalfsen (11), Hellendoorn (11), Hardenberg (10), Oldenzaal (10), Hengelo (9), Olst-Wijhe (9), Ommen (8), Staphorst (7), Zwartewaterland (7), Rijssen-Holten (6), Wierden (5), Borne (4), Haaksbergen (3), Twenterand (2), Hof van Twente (1),Tubbergen (2), Dinkelland (0), Losser (0).

vervanging van oude VROM-wagens heeft plaatsgevonden door nieuwe duurzame chalettypes.

6.1 Gemeenten met meer dan 22 standplaatsen.

In de drie gemeenten met meer dan 22 standplaatsen Steenwijkerland, Raalte en Almelo is in de periode 1998 -2011 het aantal huurwagens door met name verkoop aan zittende bewoners sterk afgenomen van 52 naar 17. Ook hier geldt dat de vervangingsinvesteringen voor nieuwe woonwagens in feite wordt doorgeschoven naar de bewoners, waarvan een belangrijk deel tegen de tijd dat vervanging noodzakelijk wordt mogelijk niet over de financiële middelen beschikt. Er is in 2011 geen uitzonderlijke leegstand meer. In afwijking van de grote gemeenten is de leegstand met name verdwenen, doordat in de afgelopen 15 jaar 104 standplaatsen zijn opgeheven. Voor een deel is dit opheffingsbeleid in overeenstemming met eerdere afspraken tussen provincie en gemeenten. Vaak ging het daar om kleine woonwagenlocaties, die niet in trek waren bij woonwagenbewoners, soms te geïsoleerd waren gelegen of uitgewoond door huurders, die vervolgens met achterlating van vernielde standplaatsen met de noorderzon zijn vertrokken. Het komt echter ook voor dat ondanks een aanwezige behoefte aan standplaatsen en/of huurwagens bij zowel zittende bewoners als starters een gemeente of een woningcorporatie een uitsterf-beleid nastreeft.

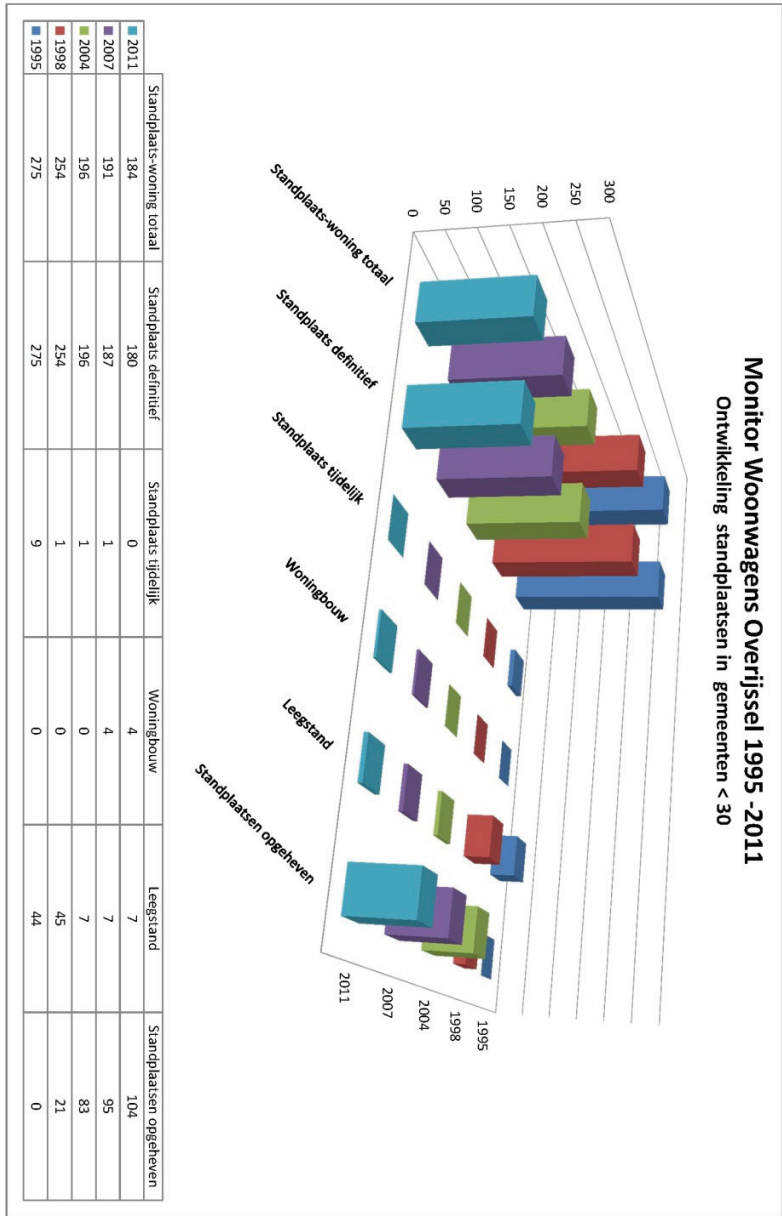


Almelo Oude Windslaan

6.1.1 Woonwagenbeleid 2011-2015.

In de gemeente Almelo, voorheen centrumgemeente met een regionaal woonwagencentrum met 71 vaste en 5 trekkersstandplaatsen wordt in de woonvisie van de gemeente geen aandacht meer besteed aan woonwagenhuisvesting. Het beleid m.b.t. woonwagens is gedelegeerd aan de Almeloise Woningstichting Beter Wonen en Woningstichting St.Joseph Almelo, die 22 standplaatsen in eigendom hebben. Tot voor kort hanteerden beide corporaties een uitsterfbeleid,

Grafiek 5: Ontwikkeling standplaatsentussen 1995 en 2011 in gemeenten met minder dan 30 standplaatsen



waarbij geen huurwagens worden verstrekt en elke vrijkomende standplaats niet meer wordt verhuurd, zodat op termijn de locaties kunnen worden opgeheven. Inmiddels heeft Beter Wonen In 2011 afstand genomen van het uitsterfbeleid en zal zij met uitzondering van noodzakelijke herstructurering van locaties de bestaande locaties handhaven. Er wordt geen uitbreiding gepland ten behoeve van starters.

In de twee andere gemeenten met standplaatsen boven de 22, Steenwijkerland met 29 en Raalte met 24 standplaatsen wordt in het huisvestingsbeleid nog wel aandacht besteedt aan woonwagenuisvesting. In beide gemeenten wil men de woonwagenlocaties handhaven.

In Steenwijkerland zijn nagenoeg alle woonwagenlocaties in eigendom bij twee woningcorporaties Stichting Woonconcept voor de kern Steenwijk en woningcorporatie Wetland Wonen voor Vollenhove en Giethoorn. In de nieuwe woonvisie wordt aandacht geschonken aan herstructurering bij brandgevaarlijke situaties, waarvoor mogelijk voor boventallige bewoners nog extra standplaatsen zullen worden aangelegd. Er wordt daarentegen geen beleid ontwikkeld voor starters.

In Raalte zijn gemeente en woningcorporatie SallandWonen, Buiten Gewoon Thuis (voortaan SallandWonen) in onderhandeling over overdracht van de 24 standplaatsen in 2012. Ook hier heeft de gemeente geen visie of plannen voor starters. In 2007 is op initiatief van een bewonersgroep in Raalte door woningbouwvereniging BWS Raalte(inmiddels SallandWonen) bij herstructurering van de buurt De Enk een project met 4 chalets gerealiseerd. Hoewel het aanvankelijk was bedoeld als woonwagenlocatie zijn de door bewoners samen bouwbedrijf Hoogland ontworpen woonwagens uiteindelijk als woningen gerealiseerd. Een initiatief van zes jonge gezinnen uit Raalte om met toepassing van de provinciale subsidieregeling Collectief Particulier Opdrachtgeverschap zelf een woonwagenlocatie te realiseren is na een jaar vastgelopen door het uiteenvallen de groep.



Steenwijk Parallelweg

6.2 Gemeenten met 3-11 standplaatsen.

In de 13 gemeenten ¹² met 3-11 standplaatsen verdeeld over 1-5 woonwagenlocaties is over het algemeen in de woonvisie geen specifieke aandacht meer voor woonwagenuisvesting, maar gaat men met uitzondering van Rijssen-Holten en Borne wel uit van handhaving van de aanwezige locaties. Zowel bij gemeenten als bij corporaties is voor starters en jongeren geen beleid geformuleerd. Men wacht wel af of er vanuit de corporaties initiatieven komen, waarna het in bestuurlijk overleg aan de orde zal worden gesteld.

Alle woonwagenlocaties zijn eigendom van corporaties, behalve bij de gemeenten Ommen, Borne, Hellendoorn, Rijssen-Holten, welke laatste twee in gesprek zijn met respectievelijk Viverion en Woningstichting Hellendoorn over eventuele overdracht.

In de gemeente Hengelo heeft een groep bewoners met provinciale subsidie en ondersteuning van RadarUitvoering een CPO traject gestart. Na oprichting van de bewonersvereniging Tweekelerweg zijn met een architect nieuwe duurzame woonwagens ontworpen. Het nieuwbouwplan is aangeboden aan woningcorporatie Welbions. De corporatie heeft het initiatief op zijn haalbaarheid onderzocht en het ziet er naar uit dat het project van 3 woonwagens in 2012 danwel 2013 gerealiseerd gaat worden.

In de gemeente Dalfsen en de kernen Lemelerveld en Nieuwleusen en de gemeente Staphorst met de kern Rouveen zijn de woonwagenlocaties in eigendom en beheer van Woonstichting Vechthorst.

In de gemeente Zwartewaterland is conform de prestatieafspraken 2010-2015 tussen provincie en gemeente nog een woonwagenlocatie van zes standplaatsen gepland in het bestemmingsplan Hasselt-Oost.

In de gemeente Ommen is na de vernieuwing van de woonwagenlocatie het beheer van de 8 woonwagens en standplaatsen in handen gegeven van Woningstichting Beter Wonen Vechtdal, die tevens standplaatsen en woonwagens verhuurt in de gemeente Hardenberg en de kernen Gramsbergen, Slagharen en Bergentheim.



Ommen Rotbrinksweg

¹² Dalfsen, Hellendoorn, Hardenberg, Oldenzaal, Hengelo, Olst-Wijhe, Ommen, Staphorst, Zwartewaterland, Rijssen-Holten, Wierden, Borne en Haaksbergen.

In de gemeenten Borne en Rijssen-Holten, wordt actief toegewerkt danwel gedacht aan het opheffen van de woonwagenlocaties in die gemeenten via een uitsterftraject. In de gesprekken met de betrokken beleidsmedewerkers van zowel gemeenten als woningcorporaties bij deze gemeenten, is op zich wel belangstelling voor achtergronden van woonwagenhuisvesting anno 2011, maar gezien het beperkte aantal standplaatsen is er geen directe inhoudelijke belangstelling en affiniteit meer om apart beleid te ontwikkelen. De aandacht beperkt zich tot onderhoud aan de locaties en woonwagens, verkoop van verouderde woonwagens aan bewoners.

6.3 Gemeenten met minder dan 3 standplaatsen.

Er zijn tenslotte nog een drietal gemeenten Hof van Twente, Twenterand en Tubbergen, waar nog slechts een enkele standplaats aanwezig is. Inmiddels zijn na 1995 in deze 5 gemeenten al 40 van de 45 standplaatsen opgeheven. Er zijn geen afspraken vastgelegd in de prestatieafspraken met provincie en de verwachting is reëel, dat op termijn deze standplaatsen net als bij Losser en Dinkelland zullen worden opgeheven.



Weerselo

7 De overdracht van woonwagens en standplaatsen.

7.1 Overdracht in de visie van VNG, Aedes en VROM.

Tot de opheffing van de woonwagenwet in 1999 waren gemeenten wettelijk verplicht om een of meerdere woonwagencentra in stand te houden en kwamen alleen gemeenten in aanmerking voor subsidie voor de bouw van standplaatsen en woonwagens. In het kader van het afstoten van de huisvestingstaken door gemeenten lag het voor de hand, dat na de opheffing van de woonwagenwet ook de verhuur van standplaatsen en woonwagens overgedragen zou worden naar woningbouwcorporaties. De woonwagen was immers al in het kader van het normalisatieproces als geaccepteerde woonvorm opgenomen in volkshuisvestingswet- en regelgeving zoals o.a. de Woningwet, Huisvestingswet, Bouwbesluit. Woningbouwcorporaties hebben daarin als volkshuisvestelijke taak de opdracht om 'woongelegenheden (woning, standplaats, woonwagen)



Deze brochure is tot stand gekomen door een samenwerking met:

aedes
vereniging van woningcorporaties



VNG
Vereniging van Nederlandse Gemeenten

en onroerende aanhorigheden te bouwen, verwerven, bezwaren en slopen'. Het feit, dat corporaties ook de taak hebben om bij voorrang personen te huisvesten die door hun inkomen of door andere omstandigheden moeilijkheden ondervinden bij het vinden van hun Passende huisvesting (Woningwet, artikel 70c, lid 1) betekent dat ook woonwagenbewoners met een laag inkomen behoren tot de doelgroepen van corporaties. Zij komen in aanmerking voor sociale woongelegenheden, zoals een standplaats al dan niet met een huurwoonwagen. Daarnaast kan het verhuren van standplaatsen aan inwoners met een grote, eigen wagen in lijn zijn met het beleid van een corporatie als die ook dure huurwoningen tegen marktprijzen exploiteert.

In de, met medewerking van VNG en Aedes, herschreven Aedes brochure van de VROM-inspectie "Handreiking voor overdracht van woonwagens en standplaatsen" uit 2010 wordt de eigendomsoverdracht onder voorwaarden als een gezamenlijke verantwoordelijkheid van gemeenten en corporaties gezien.

Uiteraard behoudt de gemeente na de verkoop van standplaatsen en huurwoonwagens haar overheidsrol. Denk aan het vaststellen van bestemmingsplannen, het afgeven van bouwvergunning en huisvestingsvergunning, het onderzoeken en vaststellen van de behoefte aan de woonvorm, het onderhoud aan straten, groen en verlichting, het handhaven van de openbare orde en het bouw- en woningtoezicht, het zorgen voor scholing en werkgelegenheid, ophalen van huisvuil.



Hengelo Tweekelerweg

7.2 Overdracht van woonwagens en standplaatsen in Overijssel.

In Overijssel waren al voor 1999 in een aantal gemeenten de woonwagens, voornamelijk het oude type VROM huurwagen, en standplaatsen al overgedragen aan woningbouwcorporaties. In 1998, het jaar voorafgaand aan de opheffing van de woonwagenwet had Overijssel 572 definitieve standplaatsen, waarvan 330 in eigendom waren van gemeente (58%), 239 in handen van corporaties (42%) en 3 standplaatsen (0,5 %) in eigendom bij bewoners. Eind 2004 geven de cijfers over Overijssel aan, dat de overdracht naar corporaties zich langzaam doorzet. De gemeenten zijn inmiddels voor 44 % eigenaar van definitieve standplaatsen en woningen, corporaties voor 52 % en bewoners voor 4%. Als we naar het landelijk beeld kijken, dan zien we dat het ministerie van VROM in haar jaarverslag voor 2005 ¹³ vaststelt dat gemeenten voor 66 % eigenaar waren van de standplaatsen, woningbouwcorporaties 29 % en woonwagenschappen of bewoners de resterende 5 %.

In 2011 zijn in Overijssel van de 601 standplaatsen nog maar 215 (36%) in eigendom bij gemeente, 359 standplaatsen (60%) zijn in eigendom bij woningbouwcorporaties en 27 standplaatsen (5%) in handen van bewoners. Het eigendomspercentage zal nog verder vergroot worden bij corporaties als in 2012 de geplande eigendomsoverdracht van de 70 standplaatsen in Deventer aan Rentree Wonen en Woonbedrijf Ieder1, 18 standplaatsen in Raalte naar SallandWonen en mogelijk 30 standplaatsen in Kampen aan Delta Wonen wordt doorgezet. Het totale aantal standplaatsen in eigendom bij corporaties komt dan uit op 477 van de 601 standplaatsen (80 %).

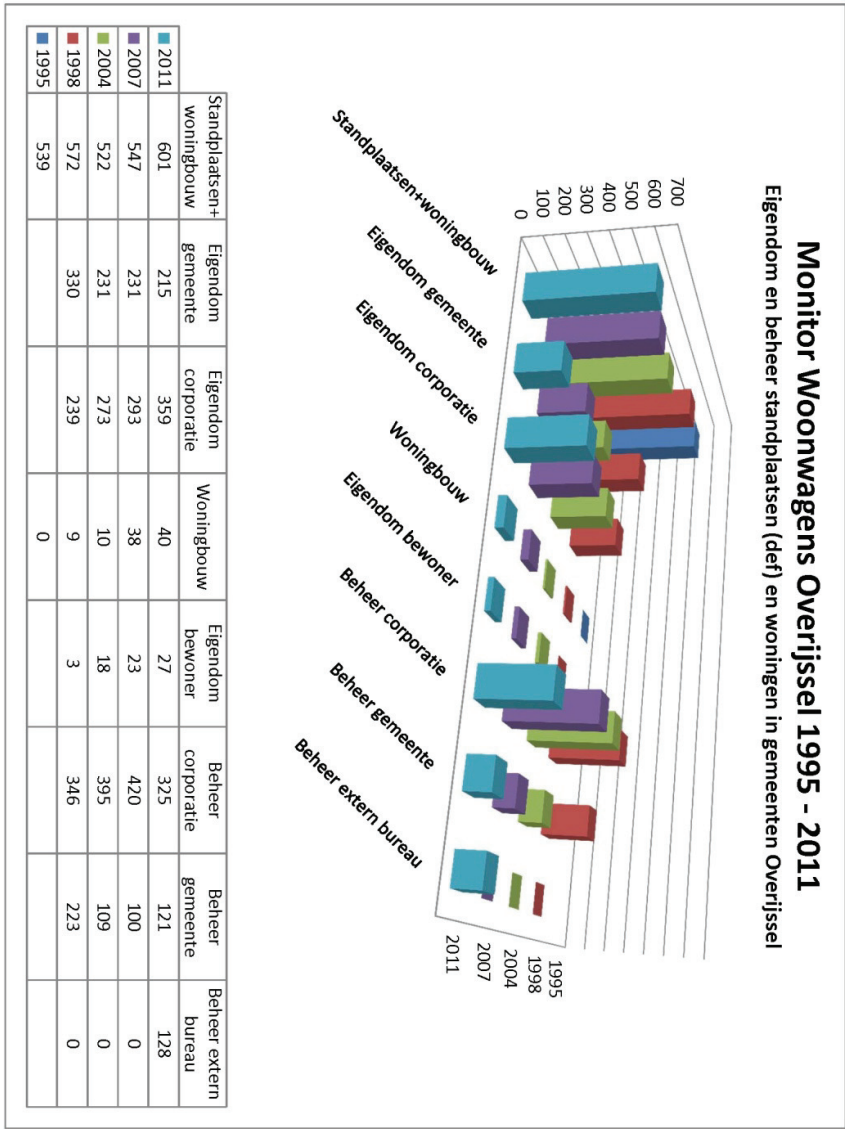
7.3 Woonbeleid woningbouwcorporaties na de overdracht.

Na de eigendomsoverdracht blijken zelfs binnen een gemeente woningbouwcorporaties geheel verschillend te reageren op de positionering van deze doelgroep en deze woonvorm binnen hun woonbeleid. Er zijn corporaties die de woonwagen gewoon beschouwt als een woonvorm, waar dezelfde criteria als bij woningen rond duurzaamheid, energiezuinigheid, flexibel bouwen, financieel bereikbaar, toegankelijk, veilig, levensloopbestendig van toepassing worden verklaard. Dat leidt tot nieuwere duurzamere woonwagens, die uiterlijk overeenkomsten vertonen met chaletvormige woningen. Door het optillen van de woonwagen tot 50 cm boven het maaiveld in combinatie met de specifieke inrichting en aankleding, ervaren woonwagenbewoners het desondanks als een woonwagen.

Met het investeren van woningcorporaties in een woonvorm die aansluit bij hun woon-geschiedenis- en beleving, wordt naar woonwagenbewoners het signaal afgegeven, dat zij definitief zijn erkend als vaste bewoners van de wijk. Vanaf dat moment dat ze zich geen kop-zorgen meer hoeven te maken over goede huisvesting wordt er meer energie gestoken worden in belangrijke zaken als onderwijs en werkgelegenheid.

Aan de andere kant van het spectrum staan corporaties, die de via de eigendomsoverdracht verkregen VROM-woonwagens zien als het eindstadium van een inferieure woonvorm, waarvoor geen alternatief meer voor wordt ontwikkeld. De woonwagens worden zo snel mogelijk verkocht aan bewoners, als dat al niet is bedongen in de voorfase bij de eigendomsoverdracht. Tegelijkertijd wordt een beleid vastgesteld, waarbij de verstrekking van nieuwe huurwagens aan

Grafiek 6: Eigendom en beheer van standplaatsen, woonwagens en woningen in Overijssel



¹³ Het toezicht verslag sociale huursector 2005 van VROM is het laatste verslag, waarin VROM cijfers en overzichten presenteert over aantallen, eigendom en beheer door corporaties en gemeenten.



Almelo Dijkersweg

bewoners wordt uitgesloten, ook als zij sociaal- en financieel tot de doelgroep van beleid behoren en hun oude woonwagen aan vervanging toe is. Dit beleid gaat vaak samen met het niet opnieuw verhuren van vrijkomende standplaatsen met als vervolgfase volledige leegstand gevolgd door de opheffing van de woonwagenlocatie. Vervolgens krijgt de locatie een nieuwe bestemming, waarbij de gronden bestemd worden voor sociale danwel vrije sector woningbouw of “teruggegeven worden aan de natuur”.

7.4 Grondverwerving corporatie - woonwagenbewoner.

Het heeft natuurlijk nooit in de bedoeling gelegen van de rijks- en provinciale overheid, dat de gestimuleerde praktijk van overdracht¹⁴ van woonwagens en standplaatsen van gemeenten naar woningcorporaties zou uitmonden in een vorm van verkrijgen van een grondpositie of grondverwerving¹⁵, met opstallen en woonwagens, waarbij het doel van sloop en of herontwikkeling niet ten goede zou komen aan de oorspronkelijke doelgroep woonwagenbewoners. Deze gronden vertegenwoordigen voor woonwagenbewoners een economische en maatschappelijke waarde die uitstijgt boven de boekwaarde in de grondportefeuille van corporatie of gemeente. Zij zijn het resultaat van vaak decennia bestuurlijke en politieke touwtrekkerij tussen gemeenten, woonwagenschappen en provincies, waarbij bewoners zelf als actieve procespartij een belangrijke rol hebben gespeeld.

Niet alle woningcorporaties zijn betrokken geweest bij het deconcentratiebeleid in de jaren tachtig en negentig en door de fusieprocessen bij corporaties is er niet vanzelfsprekend kennis en commitment met deze doelgroep en de woonvorm (meer) aanwezig. Dat de grondverwerving bij

woonwagenlocaties door corporaties in essentie gebruikt zou moeten om voor de doelgroep te kunnen voorzien in betaalbare woonwagenbouw of anderszins gelijk te stellen woonvormen is eveneens niet vanzelfsprekend. Dat blijkt onder andere uit de cijfers m.b.t. de eigendomsverhoudingen bij standplaatsen. Anno 2012 is nog maar 4,5-5 % van de standplaatsen in eigendom of in erfpacht bij woonwagenbewoners. Dat heeft natuurlijk te maken met de beperkte mogelijkheden van woonwagenbewoners om de financiering rond te krijgen van de aanschaf van een nieuwe woonwagen en de bijbehorende grond. Maar het is ook een gegeven, dat men op bestuurlijk niveau bij zowel bij gemeenten als corporaties overdreven terughoudend en voorzichtig lijkt te zijn om via de weg van verkoop of erfpacht de regie over woonwagenlocaties kwijt te raken.

Hier ligt een belangrijk aandachtspunt, waar zowel de rijksoverheid als de provinciale overheid initiatieven zouden kunnen ontplooiën. In de Omgevingsvisie zou b.v. opgenomen kunnen worden, dat bij de toetsing van prestatieafspraken provincie- gemeenten of regio op dit onderdeel gekeken wordt naar garanties voor het “woonwagenbestendige” karakter van woningbouwplannen.



Zwolle Almelse Kanaal

7.5 Overdracht van woonwagens en standplaatsen in gemeenten met meer dan 70 standplaatsen.

In de gemeenten Zwolle, Deventer, Enschede en Kampen zijn op verscheidene manieren de woningbouwcorporaties betrokken bij de woonwagenhuisvesting. In 2011 zijn de standplaatsen voor 54% in handen van corporaties, 40 % van gemeenten en 6% van bewoners. In 1998 was dat 49% corporatie en 45 % gemeente. Je zou verwachten, dat in 14 jaar tijd het proces van overdracht verder was gevorderd, maar dat is duidelijk niet het geval. Dat heeft met name te maken met de ontwikkelingen in Deventer en Kampen. De woningcorporaties Rentree in Deventer en Delta Wonen in Kampen stemden tot recent niet in met overname. Discussiepunten zijn de mate van compensatie in de te verwachten beheer- en exploitatiekosten en de staat van onderhoud van de over te dragen woonwagens en standplaatsen.

¹⁴ Handreiking voor overdracht van woonwagens en standplaatsen. Uitgave ministerie VROM in samenwerking met Aedes, VNG uit maart 2010.

¹⁵ Onder grondposities wordt in dit onderzoek verstaan: “Reeds verworven juridisch eigendom en/of de (publiekrechtelijk in de tijd onbeperkte) mogelijkheid om juridisch eigendom te verwerven op grond van een gesloten overeenkomst voor een eventuele planontwikkeling. Onder grondpositie wordt ook verstaan een aanschaf van een locatie met opstal, met als doel sloop/herontwikkeling”. Onderzoek grondposities en projectontwikkeling bij woningcorporaties. Centraal Fonds van de Volkshuisvesting 2011.

7.5.1 Overdracht Deventer.

Vanaf de verzelfstandiging van het gemeentelijk woningbedrijf van Deventer in 1993 heeft Rentree de woonwagenlocaties in beheer gehad en zijn er afspraken gemaakt met Rentree over de overdracht. In 2009 zijn de gestarte besprekingen over overdracht van woonwagens en standplaatsen vastgelopen, omdat beide partijen het niet eens konden worden over de vaststelling van een compensatieregeling voor de exploitatietekorten, die waren vastgesteld na de bedrijfs-waardeberekening. Sinds juli 2009 is het beheer uitbesteed aan het externe bureau Nijbod uit Eindhoven. Nadat de gemeente Deventer sindsdien heeft gewerkt aan het opheffen van achterstallig onderhoud, herstel van handhaving, herallocatie van standplaatsen en vervanging of verkoop huurwagens, ziet het er naar uit dat de corporaties Rentree en Woon-bedrijf ieder1 in 2012 toch tot overdracht overgaan. Daarbij heeft Rentree wel kunnen bedingen dat zij na de overdracht geen huurwagens meer behoeft te verstrekken. Hierin verschillen zij van beleid met woonstichting De Marken, die in Deventer in de dorpen Lettele, Schalkhaar en Diepenveen eigenaar zijn en wel nieuwe huurwagens plaatsen en in tegenstelling tot Rentree wel bereid zijn de standplaatsen te verkopen. Met dit besluit staat de gemeente Deventer toe, dat een woningbouwcorporatie als Rentree vrijgesteld wordt van haar taak in het kader van de BBSH, om voor een sociale doelgroep van beleid, die door hun lage inkomen niet zelf kunnen voorzien in passende huisvesting, woongelegenheid in de vorm van een woonwagen te verschaffen.

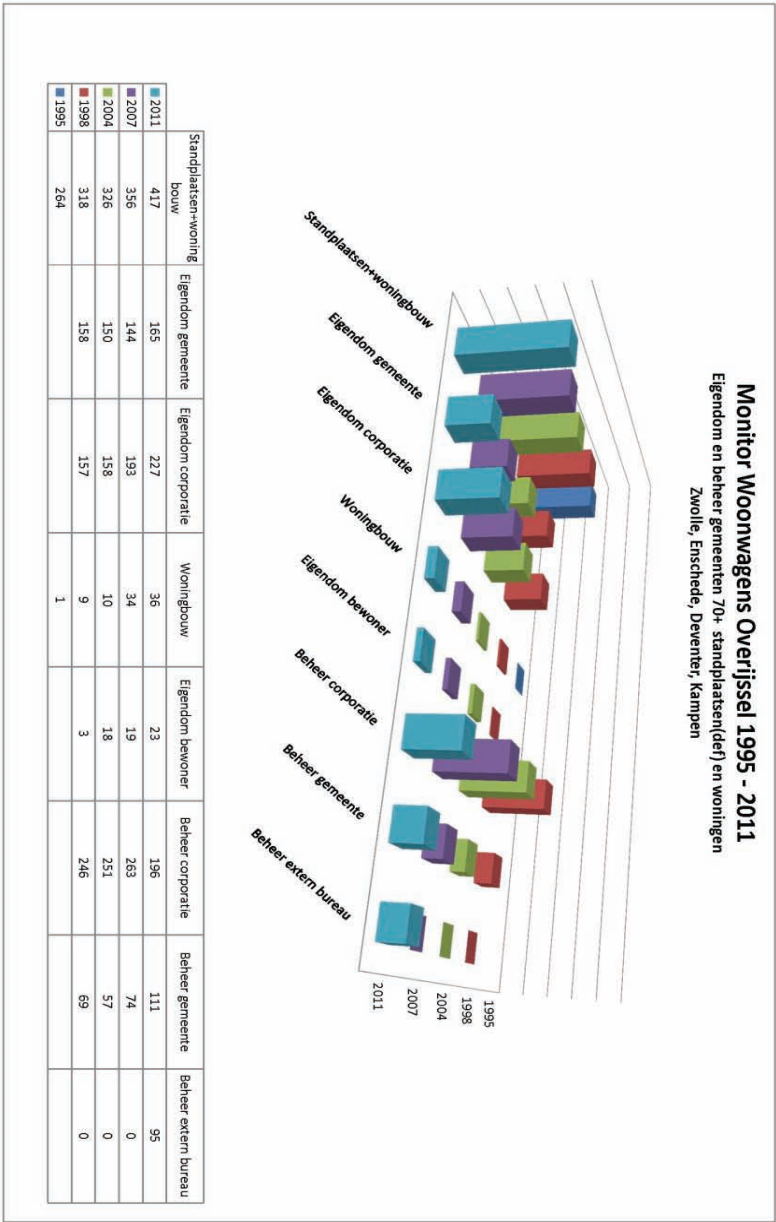


Deventer Pieter Klarhamerstraat

7.5.2 Overdracht Kampen

In de gemeente Kampen is de situatie op een andere manier complex. Er zijn verdeeld over de kernen Kampen en IJsselmuiden 73 standplaatsen verdeeld over 8 locaties, waarbij in tegenstelling tot Zwolle, Deventer en Enschede huurwagens geen rol spelen in de overdracht, omdat op 3 na alle VROM wagens inmiddels zijn verkocht aan bewoners. Delta Wonen is sinds 2002 na fusie met o.a. woningstichting Eenvoud actief in Kampen. In 2010 zijn met de gemeente Kampen een woonwagenbeleid en de voorwaarden zijn vastgesteld, waaronder de corporatie

Grafiek 7: Eigendom en beheer van woonwagens en standplaatsen in Zwolle, Enschede, Deventer en Kampen.



ook de woonwagenlocaties wil overnemen. Ook is er is een inventarisatie gemaakt van aanwezige beheerproblematiek op locaties, die nog moet worden aangepakt. Door het afwijzen door de gemeente in 2011 van het reconstructieplan van de 48 standplaatsen Wielstraat lijkt de overname vooralsnog van de baan te zijn.

7.5.3 Overdracht Zwolle.

Sinds 1997 zijn in Zwolle alle standplaatsen en woonwagens verkocht aan de woningcorporaties Delta Wonen en Openbaar Belang. Aanvankelijk zou ook woningstichting SWZ deelnemer zijn bij de overdracht, maar deze had na een aantal jaren proefdraaien als beheerder voor de gemeente Zwolle van de woonwagenlocaties om financiële en organisatorische redenen afgezien van deelname.

Sinds 2011 is echter ook de woningbouwvereniging SWZ bereid gevonden om woonwagenlocaties te exploiteren in de wijk Stadshagen. In goed onderling overleg tussen corporaties en gemeente zijn duidelijke werkafspraken gemaakt over toewijzing, inrichting en verkoop van standplaatsen.



Zwolle Backermarkte

Inmiddels zijn nagenoeg alle oude VROM huurwagens vervangen door 60 woonwagens van een nieuwer type met in pandig sanitair en waarbij meer aandacht is besteedt aan betere isolatie van de buitenschil, waardoor er uiteindelijk ook een langere technische levensduur zal gelden. Op basis van een QuickScan van woonwagenlocaties in 2009 is vastgesteld de locaties Bellinistraat, Van Pallandtmarke, Hollewandsweg en Palestrinalaan in aanmerking komen voor een ingrijpende aanpak.

7.5.4 Overdracht Enschede.

In Enschede heeft de gemeente inmiddels na de ingrijpende reconstructie met nieuwbouw van woningen in 2005, nieuwe standplaatsen en huurwagens alle standplaatsen en nieuwe huurwagens op Het Centrum in december 2008 in eigendom overgedragen naar woningbouw-

corporatie de Woonplaats. De gemeente stelt zich op het standpunt dat er geen specifiek gemeentelijk huisvestingsbeleid voor woonwagenbeleid meer gevoerd hoeft te worden. In de gemeentelijke organisatie is op beleidsniveau danook geen specifieke aandachtsfunctionaris aangewezen



Kaart 1: Woningcorporaties met woonwagenlocaties in gemeenten Overijssel

7.6 Overdracht van woonwagens en standplaatsen in gemeenten met minder dan 30 standplaatsen

In gemeenten met 3 tot 30 standplaatsen zijn in de gemeenten Raalte, Hellendoorn, Borne en Rijssen-Holten de woonwagenlocaties met in totaal 45 standplaatsen nog niet overgedragen aan de woningcorporaties. In Raalte is de gemeente in gesprek met SallandWonen over overdracht. Vooruitlopend op de eventuele overdracht is het de opzet om de laatste huurwagens te verkopen aan de zittende bewoners. Het beleid is om de bestaande woonwagenlocaties te handhaven, maar nieuwe standplaatsen voor jongeren zijn niet gepland. In Hellendoorn zijn gesprekken gaande met woningstichting Hellendoorn. Ook hier zullen de woonwagenlocaties gehandhaafd blijven. In Rijssen-Holten is wil men het nog aanwezige woningbezit en de stand-

plaatsen verkopen aan woningstichting Viverion. In de gemeente Borne zullen de standplaatsen niet verkocht worden aan de corporatie. Men heeft in 2010 een traject ingezet van opheffing van de woonwagenlocatie van 4 standplaatsen. Na protest van de zittende bewoners zijn opnieuw oriënterende gesprekken gevoerd met bewoners. In de loop van 2012 zal hierover meer duidelijkheid komen.

7.7 Opheffing standplaatsen ten gevolge van uitsterfbeleid.

In een aantal gemeenten in Overijssel is expliciet in de woonvisies en prestatieafspraken met corporaties of impliciet in de dagelijkse praktijk de keuze gemaakt om ten aanzien van het wonen in een woonwagen een passief of actief uitsterfbeleid te voeren. Deze gemeenten en/of corporaties onderbouwen deze beleidskeuze door te verwijzen naar langdurige leegstand, problematische bewoning, geïsoleerde of planologisch ongewenste ligging cq brandgevaarlijke situaties. Voor een aantal gemeenten was dit beleid tot 2000 gesanctioneerd middels de afspraken en taakstellingen, die de provincie Overijssel met gemeenten had gemaakt in het kader van de provinciale woonwagenplannen.



Enter Goorseweg

Toen na de opheffing van de Woonwagenwet in 1999 de wettelijke basis was weggefallen voor deze afspraken zijn er in het kader van provinciaal volkshuisvestingsbeleid, zoals o.a. vastgelegd in de Nota's Bouwen en Wonen, Streekplan Overijssel opnieuw ook t.a.v. woonwagenbeleid prestatieafspraken gemaakt met gemeenten voor 2005-2010 en 2010-2015.

In gemeenten, waar geen actueel specifiek woonwagenbeleid meer wordt gevoerd en de woonwagenlocaties eigendom zijn van woningbouwcorporaties, zien we dat deze nu zelf het voortouw nemen bij opheffing.

Woonwagenbewoners worden bij renovatie of herstructureringsprocessen zowel door corporaties als gemeenten als direct belanghebbenden niet altijd vooraf geïnformeerd en betrokken bij de planvorming. Beleidskeuzes met als einddoel opheffing van de locatie, langs de passieve weg

van een uitsterfconstructie of actief via directe opheffing, worden veelal gemaakt zonder dat woonwagenbewoners als direct belanghebbenden daar inspraak op hebben.

Uiteraard kunnen bewoners in geval het gemeentelijke locaties betreffen na de besluitvorming tot opheffing via de normale bezwaarschriftenprocedures nog proberen de gemeente op andere gedachten te brengen. Als het gaat om woonwagenlocaties die in eigendom en beheer zijn van woningcorporaties, wordt dat een stuk lastiger, omdat daar het besluitvormingsproces veel minder transparant en nauwelijks formele beroepsprocedures kent.

Sinds 1998 zijn er in Overijssel inmiddels 120 standplaatsen opgeheven, waarbij de Twentse gemeenten ¹⁶ 60 standplaatsen voor hun rekening nemen, gevolgd door Noordoost Overijssel ¹⁷ met 33, Zuidwest Overijssel ¹⁸ met 8 en Noordwest Overijssel ¹⁹ met 20 standplaatsen.



Hasselt Dijkwegje

In gemeenten als Deventer, Zwolle, Steenwijkerland, Kampen zijn plannen om o.a. in het kader van de bevordering van brandveiligheid locaties te verkleinen. Dat betekent dat er conform het nieuwe Bouwbesluit 2012 ²⁰, er minimaal om de vier standplaatsen, die samen een brandcompartiment vormen, een brandvrije strook van 5 meter zal moeten komen. Voor de verwijderde woonwagens zal ter plaatse of elders in de gemeente een nieuwe standplaats aangelegd worden. In de gemeente Kampen gaat het om een zeer kostbare en ingrijpende herstructurering op het woonwagen/ centrum aan de Wielstraat, dat sinds eind jaren zeventig inmiddels is uitgedijd tot een centrum met 40 standplaatsen, wat in het nieuwe bestemmingsplan Bedrijventerrein Haatland 48 standplaatsen mag bevatten. In september 2011 is het voor-

¹⁶ Twente: Losser, Enschede, Almelo, Haaksbergen, Hof van Twente, Hengelo, Borne, Almelo, Dinkelland, Tubbergen, Twenterand, Wierden, Hellendoorn, Rijssen-Holtten

¹⁷ Noordoost Overijssel: Hardenberg, Ommen, Dalfsen, Staphorst.

¹⁸ Zuidwest Overijssel: Deventer, Olst-Wijhe, Raalte-Heino

¹⁹ Noordwest Overijssel: Zwolle, Kampen, Zwartewaterland, Steenwijkerland.

²⁰ Bouwbesluit 2012. Is op 1 april van kracht geworden. In de voorschriften m.b.t. brandveiligheid mogen in een brandcompartiment ten hoogste vier woonwagens en nevenfuncties met een totale gebruiksovervlakte van 500 m² bij nieuwbouw en 1000 m² bij bestaande bouw liggen.

gestelde herinrichtingsplan voor 48 standplaatsen door de gemeenteraad van Kampen afge-
wezen vanwege de te hoge kosten. De gemeente koerst nu af op renovatie van de standplaat-
sen of een gedeeltelijke reconstructie cq verkleining van het centrum. Voor de bewoners die
geen standplaats toegewezen kunnen krijgen op het centrum aan de Wielstraat zullen elders in
Kampen locaties worden gezocht.

In de gemeente Borne zijn in 2011 gemeentelijke plannen gepresenteerd voor opheffing van de
enige woonwagenlocatie , die op zich een schoolvoorbeeld is van een goed geïntegreerde
situering van een woonwagenlocatie in een woonstraat. In de loop van 2012 zal blijken of deze
plannen doorgezet gaan worden. In Almelo is bij de overdracht aan de woningstichtingen
St.Joseph en Beter Wonen de afspraak gemaakt om op termijn de standplaatsen af te bouwen.
De corporaties voeren een passief uitsterfbeleid, waarbij er in principe geen nieuwe huurwagens
meer worden verstrekt en vrijkomende standplaatsen niet meer worden verhuurd, zodat op
termijn de locaties opgeheven kunnen worden.

In Rijssen/Holten wil de gemeente wil in de nieuwe woonvisie opnemen, dat vrijkomende stand-
plaatsen niet meer verhuurd worden, zodat ook in deze gemeente op termijn sprake zal zijn van
opheffing van standplaatsen. De 5 nog aanwezige standplaatsen in Hof van Twente, op termijn

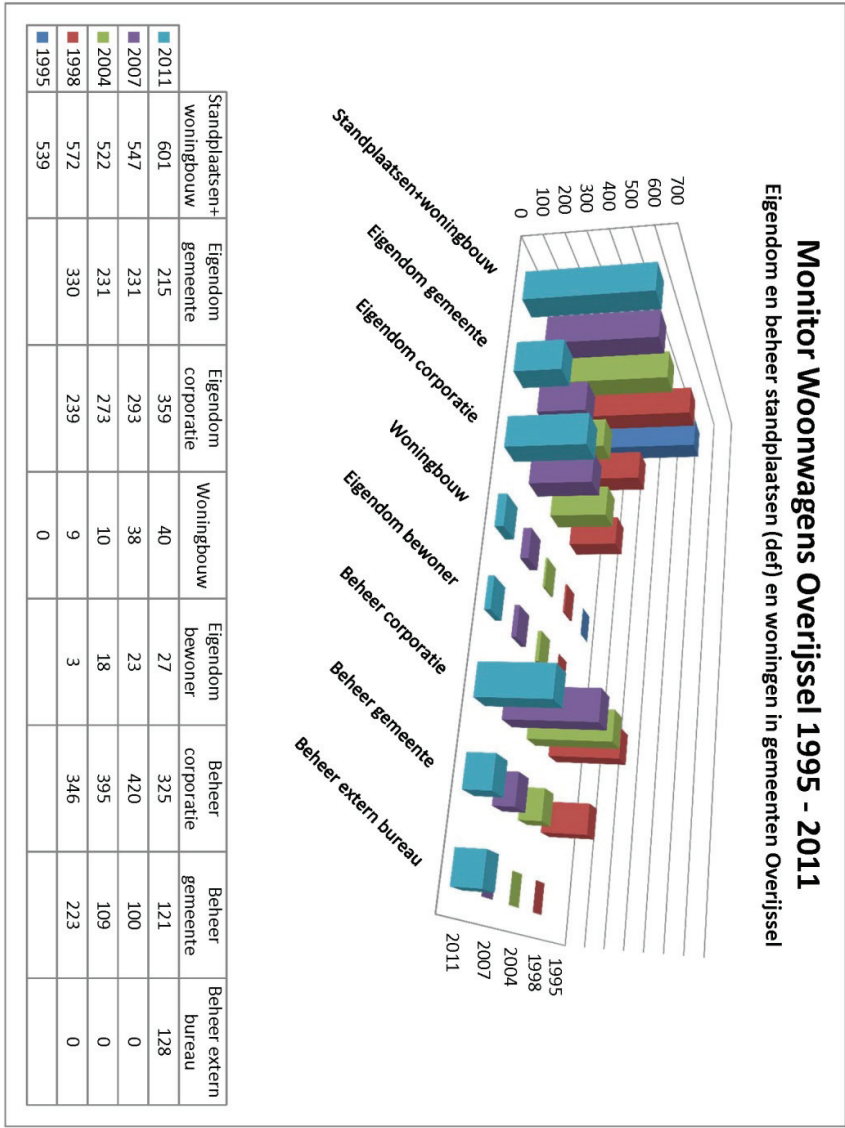


Borne Blauwgras
eveneens worden opgeheven. Na opheffing worden de locaties bestemd voor woningbouw .

7.8 Uitbesteding van beheer aan woningcorporaties.

In onderstaande grafiek is af te lezen, dat al in 1998 gemeenten al vooruitlopend op de verkoop
van standplaatsen al 346 standplaatsen (60 %) en woonwagens in beheer hadden gegeven bij
woningbouwcorporaties. Het voordeel voor de gemeente was uiteraard, dat zij geen personeel
meer in dienst behoefden te hebben en corporaties konden vaak al ervaring op doen met deze
doelgroep en de exploitatie van deze woonvorm. Deze ervaringsgegevens werden een belangrijk
gegeven bij daarop volgende overdrachtsprocessen, waarbij de corporaties in tegenstelling tot
de overdracht voor 1998 zich veel kritischer opstelden tegenover de gemeente.

Grafiek 8: Eigendom en beheer van standplaatsen, woonwagens en woningen in Overijssel



In 2007 is het aantal standplaatsen dat in beheer van corporaties is gekomen opgelopen naar 420 van de 543 standplaatsen (77 %), maar dat aantal daalt plotseling in 2011 naar 55 %, omdat woningbouwcorporatie Rentree in Deventer in 2009 na jarenlang beheer afhaakt bij de voorgenomen eigendomsoverdracht van 70 standplaatsen en 33 huurwoonwagens. Gemeente en corporatie kwamen op dat moment niet tot overeenstemming over de te verstrekken bijdrage exploitatietekorten.

In maart 2011 is alsnog met de corporaties Rentree en ieder1 in principe overeenstemming bereikt over de eigendomsoverdracht. Ook hier zal de gemeente de oude VROM huurwoonwagens verkopen aan de zittende bewoners. Tevens is overeengekomen, dat Rentree wonen geen nieuwe huurwagens meer hoeft te verstrekken aan woonwagengebouwen. Daarmee wordt het beheer beperkt tot het onderhoud van de standplaatsen.

7.9 Uitbesteding beheer aan extern bureau.

Door één gemeente namelijk Deventer en twee corporaties namelijk Woonconcept in Steenwijk en Openbaar Belang in Zwolle is de beheertaak, tijdelijk of voor langere tijd, uitbesteedt aan een gespecialiseerd extern bureau, Nijbod Consultancy uit Eindhoven. In 2011 beheren zij met 128 standplaatsen, 22 % van het totaal. Als motivering voor deze uitbesteding wordt verwezen naar het ontbreken capaciteit en knowhow binnen de gemeentelijke organisatie of woningcorporatie. In Deventer neemt Nijbod tijdelijk de honneurs waar, totdat de overdracht van de standplaatsen in 2012 of 2013 naar woningcorporatie Rentree heeft plaatsgevonden.



Deventer Melchior Bolstraat

8 Alternatieven bij aanpak bij huisvesting woonwagengebouwen

Bij dit onderzoek over de huisvesting van woonwagengebouwen van 1995 – 2011 signaleren wij dat zowel bewoners, corporaties als gemeenten, maar ook toekomstige buurtbewoners tegen een aantal knelpunten oplopen, die met een andere of vernieuwende aanpak of inzichten toch opgelost kunnen worden. In dit hoofdstuk een beschrijving van een viertal in de praktijk getoetste voorbeelden van zo'n aanpak.

8.1 Nieuwere woonwagetypes met hogere isolatiewaarde als antwoord op VROM-woonwagens.

Woningbouwverenigingen krijgen bij de overdracht van woonwagengebouwen onvermijdelijk de vraag of zij ook de verouderde VROM-wagens of andere gedateerde woonwagens willen overnemen. Tussen 1981 en 2000 heeft deze uitvoering van de woonvorm woonwagen, vaak geleverd zonder inpassend sanitair, als huurwagengebouwen voorzien in de woonbehoefte van woonwagengebouwen met een sociaal minimuminkomen. Bij dit type woonwagengebouwen gebruik is gemaakt van niet duurzame en lichte plaatmaterialen wordt uitgegaan van een levensduur van 20 jaar en een restwaarde van 10% van de aanschafprijs.²¹ Aan het einde van zijn cyclus kan deze wagen afhankelijk van de staat van onderhoud, gebruiks- en vochtschade na verkoop aan bewoners nog voor een beperkt aantal jaren mee. Het is duidelijk dat corporaties niet zitten te wachten op dit type woonwagengebouwen. Door de leeftijd van de wagens zijn de investeringen voor groot onderhoud erg kostbaar, zij leveren weinig zichtbaar extra woongenot op en zijn zeker niet rendabel. Het verzoek aan gemeenten om de woonwagens door te verkopen aan bewoners, die in zijn algemeenheid beschikken over een relatief laag inkomen, is vanuit beider standpunt goed te begrijpen. De vervangingsvraag van deze gedateerde en verouderde woonwagengebouwen schuift echter alleen wat in de tijd op. Tezamen komt opnieuw de vraag om een huurwagen op het bordje van de corporatie te leggen, omdat met een sociaal minimum inkomen er geen financieringsmogelijkheden zijn om een duurzame woonwagen aan te schaffen.

Op grond van ervaringen met in de afgelopen 10 jaar gebouwde duurzamere woonwagens is het ons inziens mogelijk om ook in de woonwagengebouw, met duurzaam materiaalgebruik, hoogwaardige houtskeletbouw te leveren, die door een corporatie net als een woning te exploiteren is. In het rapport van de Stuurgroep Experimenten Volkshuisvesting (SEV) uit 2001 "Eindrapportage van de inventarisatie en beoordeling van alternatieve woonvormen als vervanger van de traditionele woonwagen.", werd al geconstateerd dat: "Er zijn voldoende mogelijkheden om de exploitatie te verbeteren. Zowel binnen de stichtings- als de exploitatiekosten zijn hiervoor mogelijkheden. Het meest effectief is het verlengen van de technische levensduur en daarmee de afschrijvingstermijn. Vooral als hierdoor de nieuwe woonvorm na 40 - 50 jaar nog een economische waarde zou vertegenwoordigen. Beide zijn volledig productafhankelijk. Daarnaast is er een verband tussen de aanschafkosten, de technische kwaliteit en het benodigde onderhoud van de alternatieve woonvorm. Als de technische kwaliteit wordt verbeterd zodat de duurzaamheid toeneemt, kunnen de onderhoudskosten worden verlaagd."



Moderne woonwagens in Zwolle en Heino

De nieuw aangeschafte huurwagens van corporaties in de afgelopen 10 jaar bestaan voor het merendeel uit types woonwagens met inpassend sanitair, die niet alleen meer gebouwd worden

²¹ Taxatiewijzer Woonwagens. Waardepeildatum 1 januari 2011. Uitgave Vereniging van Nederlandse gemeenten.

door de traditionele woonwagenbouwers, als b.v. Donkervoort²² en Kraaikamp, die voorheen de VROM wagens leverden. Hoewel ze al beter geïsoleerd zijn dan de oude vochtige VROM woonwagens en centrale verwarming hebben, is er nog veel winst te boeken op het vlak van nog betere thermische isolatie van dak, gevel en vloer.

In 2001 zijn in de gemeente Haaksbergen door woningstichting Lucht en Licht (inmiddels opgegaan in woningstichting Domijn) de oude Vrom-woonwagens vervangen door drie ruime HSB chalets van Tuinte Mobihome, met cv- installatie en in pandig sanitair en in vergelijking met de VROM wagens een betere isolatie.

Inmiddels hebben de nieuwe huurwagens van Tuinte Mobihome in Enschede een isolatiewaarde²³ van $R_c > 2.5 \text{ m}^2 \text{ k/W}$, Van de Water Arkenbouw in Emmen een isolatiewaarde van $R_c > 3.0 \text{ m}^2 \text{ k/W}$ en de nog te bouwen woonwagens van woningcorporatie Welbions voor bewoners van het CPO initiatief Bewonersvereniging Tweekelerweg in Hengelo van Tuinte Mobihome in Hengelo een waarde van $R_c > 3.5 \text{ m}^2 \text{ K/W}$.

Deze chaletbouwers als Tuinte Mobihome en een woonarkenbouwer als van de Water Arkenbouw, maar er zijn uiteraard in andere provincies vergelijkbare bouwbedrijven en chalet-bouwers, leveren op basis van ontwerpen van architecten nieuwere woonwagentypes, waarin meer rekening wordt gehouden met de energiezuinigheid van de woonwagens.



Moderne woonwagens in Emmen, Enschede, Ommen en Hengelo

Corporaties hebben niet alleen om financiële redenen, maar ook om esthetische redenen hun bedenkingen als zij de veel voorkomende witte steenstripchalet moeten inpassen in de door architecten met zorg vormgegeven woningen in de wijk. Het woonwagentype, dat in Hengelo is ontworpen met bewoners, architect²⁴ en adviseur en in goed overleg met woningcorporatie Welbions mogelijk wordt gebouwd is een stimulerend voorbeeld, hoe je ook in de woonwagenbouw een degelijke duurzame betaalbare woonvorm in de sociale bouw kan realiseren. Het duurzame en energiezuinige ontwerp, dat nauw aansluit bij de actuele normen van het bouwbesluit voor woningen, het gebruik van een duurzame buitenschil van Red Cedar hout in een kleurstelling, dat aansluit op de bebouwde en groene omgeving en door de toepassing van een zinken lookalike dak, laat zien dat de woonwagenbouw ook in architectonische vormgeving en uitstraling ongekende mogelijkheden heeft, die in niets onderdoen voor architectuur voor woningen.

²² In 2012 faillissement aangevraagd.

²³ **R-waarde** Ook: warmteweerstand. De R-waarde geeft het warmte-isolerend vermogen van een materiaal laag, vaak gebruikt als isolerende waarde van dubbelglas, muren, vloeren, daken. De R is de warmteweerstand van een materiaal laag.

Met R_c wordt de totale R-waarde aangegeven van een constructie (spouwmuur, combinatievloer dubbelglas e.d.; denk bij de R aan Resistance (weerstand, verzet) en bij de c van R_c aan het woord combinatie of constructie).

²⁴ Coarchitecten Emmen, architect Hendrik Klinkhamer, RadarUitvoering, adviseur Bram van Duinen.



Modern woonwagenontwerp met red cedar gevelbekleding in Hengelo

8.2 Op maat gesneden woningbouwprojecten als alternatief voor woonwagen.

In de gemeenten Zwolle, Raalte en Enschede is tijdens de renovatie of afbouw van een woonwagencentrum of bij herstructurering van een buurt aan bewoners als alternatief van de woonwagenlocatie een woningbouwproject aangeboden. De projecten hebben gemeenschappelijk, dat de woningcorporatie opdrachtgever is, dat er sprake is van groepswonen en bij de woningplattengrond rekening is gehouden met de door woonwagenbewoners gewenste woonruimte indeling. De uiteindelijke woningprojecten zijn zeer verschillend uitpakend in vormgeving, situering en eigendomssituatie.



Woningbouw in Zwolle, Raalte en Enschede

In de gemeente Zwolle zijn de woningen in 1996 gebouwd door corporatie Savo (na fusie Delta Wonen) voor de laatste familiegroep, die in het kader van de afbouw van het regionale woonwagencentrum nog een locatie moest hebben. Het zijn twee blokken van 4 tegenover elkaar gelegen en geschakelde huurwoningen aan een hofje in een woonwijk. De woningplattengrond is aanvankelijk door bewoners samen met adviseur SWO en architecten bureau HLH ontworpen. Door een tussentijdse terugtrekking van de bewonersgroep uit het proces zijn de woningen als 55+ woningen uitgevoerd, maar tenslotte toch door bewoners in gebruik genomen. De meerwaarde is hier geweest, dat de familiegroep bij elkaar kon blijven wonen.

In de gemeente Raalte zijn in 2006 vier koopchalets gebouwd voor woonwagenbewoners, die in een renovatiebuurt in een te saneren buurt De Enk woonden. Zij werden door de gemeente en

woningbouwvereniging BWS Raalte in eerste instantie in de gelegenheid gesteld om in plaats van een nieuwe woning een woonwagenlocatie met nieuwe woonwagens in de buurt te ontwerpen. Met ondersteuning van een adviseur SMO, gebruik van 3D-visualisatie zijn door bouwbedrijf Hoogland koopwoonwagens ontworpen. Deze zijn uiteindelijk na protestacties vanuit de aangrenzende straat met voornamelijk koopwoningen tegen de komst van woonwagens gebouwd als woningen, waarbij de vormgeving intact is gebleven, maar de uitvoering is aangepast aan het bouwbesluit voor woningen. De meerwaarde is hier geweest dat woonwagenbewoners midden in een woonbuurt in de gelegenheid zijn gesteld om bij elkaar twee aan twee in zelf ontworpen koopchalets te wonen.

In de gemeente Enschede zijn door architectenbureau Artes uit Groningen voor woningbouwvereniging Volion (na fusie De Woonplaats) 24 woningen als twee onder één kap woningen ontworpen. In 2005 zijn de woningen gebouwd ten behoeve van herstructurering van het woonwagencentrum aan de Winterweg. Ook hier is met de woningplattegrond geprobeerd rekening gehouden met de wensen van bewoners. Door het toepassen van extra verdieping, het zadeldak en de twee onder één dak constructie is de link met de woonvorm woonwagens logischerwijs beperkt. De meerwaarde is in dit geval dat naast het hogere wooncomfort, dat je als bewoners bij elkaar kunt blijven wonen in een buurt met een grote verscheidenheid aan huur- en koopwagens en huurwoningen.

8.3 Inzet van CPO als alternatief voor aanbodgerichte aanpak van corporaties.

Vanaf 2010 is het ook mogelijk om als bewonersgroep bestaande uit woonwagenbewoners gebruik te maken van de provinciale subsidieregeling voor CPO projecten voor de ontwikkeling van een woonwagenlocatie. Tot die tijd waren er altijd wel bewonersgroepen, die in overleg waren met gemeenten over nieuwbouw of renovatie van hun locatie, maar zij hadden niet de beschikking over de financiële middelen om een architect in te schakelen, waarmee ze onafhankelijk van de gemeente of corporatie hun ideeën vorm konden geven. In de meeste gevallen werden bewoners pas in een laat stadium betrokken bij plannen, die vaak al door de gemeente of corporatie waren “voorgekookt”.



Woonwagenontwerp voor cpo bewonersvereniging Tweekelerweg Hengelo

Met de CPO subsidie van provincie Overijssel van € 2500 per gezin hebben bewoners van de woonwagenlocatie aan de Tweekelerweg in Hengelo samen met architect Hendrik Klinkhamer van Coarchitecten uit Hengelo en adviseur Bram van Duinen van RadarUitvoering (voorheen Variya) nieuwe duurzame woonwagens ontworpen. Met ondersteuning van 3D-visualisatie, brochure en een artikel in Zorg en Welzijn is het ontwerp aangeboden aan de gemeente Hengelo en woningcorporatie Welbions. Het ontwerp is door Welbions bouwtechnisch, financieel en planologisch op haalbaarheid getoetst en in principe akkoord bevonden. Afhankelijk van de nog

te verkrijgen instemming op bestuursnivo van Welbions zou mogelijk in de loop van 2012 met de bouw begonnen kunnen worden.

De meerwaarde van de CPO aanpak is, dat woonwagenbewoners zelf initiatieven kunnen nemen om een constructieve bijdrage te leveren aan de oplossing van hun huisvestingssituatie. De inschakeling van architecten is daarbij van wezenlijk belang om een goede vertaling te maken tussen hun woonwensen en de woningbouwwereld.

8.4 Inzet van 3D-visualisatie bij projectontwikkeling

Sinds 2003 is in Overijssel bij bouwprojecten van woonwagen- en bedrijfslocaties van woonwagenbewoners in Overijssel de tool van 3D-visualisatie ingezet om tot een effectiever



3D-visualisatie woonwagenlocaties in Hengelo, Zwolle en interieur woonwagen Hengelo

communicatie te komen tussen alle betrokken partijen. Normaal gesproken wordt voor bijna elk bouwkundig plan technische bouwtekeningen en een bestek gemaakt. Deze documenten bewijzen al jarenlang dienst, maar een nadeel is dat ze alleen door experts goed geïnterpreteerd kunnen worden. Voor een opgave zoals b.v. de aanleg van een woonwagenlocatie in een wijk is er al snel behoefte aan meer beeldende, levensechte technieken. De meest vergaande vorm die we nu hebben om een ontwerp zichtbaar te maken is virtual reality.

Door het visualiseren van een ontwerp in bijvoorbeeld een driedimensionale omgeving krijgen betrokkenen een beter beeld van het project. En dat is niet onbelangrijk, hetzelfde beeld. Het 3D-visualisatieprogramma is in samenwerking met Bram van Duinen met provinciale subsidie ontworpen door Tree-C op basis van het virtual reality programma VR4max. Alle denkbare autocad tekeningen van bouwprojecten kunnen direct vertoond en interactief aangepast worden tijdens gesprekken met bewoners, architecten of tijdens presentaties met b.v. buurtbewoners.



3D-visualisatie bedrijfslocaties in Zwolle en Steenwijk

8. Website Woonwagenwijzer als informatiebron.

Voor het ontwikkelen en verspreiden van nieuwe ideeën rond het thema woonwagenuisvesting is het belangrijk, dat relevante informatie beschikbaar is voor iedereen. Medio 2012 zal als spin-off van de monitor Woonwagens Overijssel de website www.woonwagenwijzer.nl gelanceerd worden.



9 Conclusies en aanbevelingen

In dit hoofdstuk worden een aantal conclusies en waar nodig aanbevelingen geformuleerd,.

4. Woonwagenuisvesting Overijssel 1988 -2011

Tijdens dit onderzoek is gebleken, dat anno 2011 in Overijssel in gemeenten geen vanzelfsprekende aandacht meer is voor de maatschappelijke situatie en in het bijzonder de huisvestingssituatie van woonwagenebewoners. .

Gemeenten hebben hun oorspronkelijke positie als probleemeigenaar van woonwagene-problematiek afgestaan aan diverse instanties als woningbouwcorporaties, private partijen, reguliere onderwijsinstanties .

In de gemeenten is het beleid m.b.t. woonwagenebewoners in zijn algemeenheid gereduceerd tot een voorwaardenscheppend ruimtelijke ordeningsbeleid en handhaving- en toezichtbeleid op woonwagene locaties in het kader openbare orde en veiligheid.

Met name na overdracht naar woningbouwcorporaties is het niet vanzelfsprekend meer, dat een gemeentebestuur nog op de hoogte is van de relevante beleidsontwikkelingen rond de thematiek van huisvesting van woonwagenebewoners.

Behalve bij gemeenten waar van 2005-2010 en 2010-2015 met de provincie prestatie-afspraken zijn gemaakt voor de doelgroep wordt in de woonvisies en meerjarenplannen van zowel gemeenten als corporaties, weinig of geen aandacht meer besteedt aan woonwagenebewoners als doelgroep.

Conclusies

In het proces van beleidsafstemming bij en tussen woningbouwcorporaties en gemeenten m.b.t het vaststellen van een woonbeleid voor deze doelgroep worden woonwagenebewoners meestal niet rechtstreeks vooraf betrokken of geraadpleegd. Woonwagenebewoners krijgen alleen via formele publicaties in de plaatselijke media informatie over belangrijke besluiten over de toekomst van hun woonsituatie, zoals die worden vastgelegd in woonvisies, bestemmings-plannen of prestatieafspraken tussen corporatie en gemeente.

Dit gebrek aan directe communicatie maakt het voor woonwagenebewoners, maar ook voor andere bewonersgroepen, die niet over een bestuurlijk en politiek netwerk beschikken, lastig zo niet onmogelijk om reeds “voorgekookte” besluiten van richting te doen veranderen. In het verleden maakten opbouwwerkers of woonwagenerkers bewoners nog wel eens attent op deze ontwikkelingen, maar die zijn inmiddels door bezuinigingen en wijzigingen in het welzijns-beleid niet langer beschikbaar.

De omstandigheid dat in Overijssel de 600 huishoudens van woonwagenebewoners zijn verspreid over een 120 woonwagene locaties in 23 gemeenten maakt dat deze doelgroep kwetsbaar is bij

het waarborgen van hun in de jaren tachtig en negentig mede dankzij provinciaal beleid verworven woonrechten in die gemeenten.

Directe voorbeelden van die toenemende kwetsbaarheid zijn: het uitsterfbeleid in een aantal gemeenten, het niet langer verstrekken van huurwagens door corporaties, het niet meer verhuren van vrijkomende standplaatsen, het ontbreken van nieuwe standplaatsen voor starters, geen toewijzing van standplaatsen aan spijtoptanten, de weigering om standplaatsen te verkopen.

Aan de andere kant zijn er ook positieve ontwikkelingen, waarbij in gemeenten verouderde woonwagenlocaties worden gerenoveerd, nieuwe locaties voor jongeren worden gebouwd, duurzame woonwagens of aparte woonwagenwoningen worden ontwikkeld. Of waar woonwagenbewoners zelf het heft in handen nemen en via Collectief Particulier (mede) Opdrachtgeverschap proberen woonwagens en locaties te ontwerpen.

Aanbevelingen

Het is tegen deze achtergrond gewenst dat het Hoofdpijnenakkoord “De kracht van Overijssel van april 2011”, waarin de komende jaren de provincie zich blijft inzetten op een programma-tische aanpak van wonen met daarbij behorende prestatieafspraken gericht op voldoende en diversiteit ook van toepassing blijft voor de huisvesting van woonwagenbewoners.

Voor woonwagenbewoners is het van belang dat er bestuurlijk op provinciaal niveau zichtbaar erkenning blijft bestaan voor hun woonvorm en hun gerechtvaardigde verlangens, om hun verworven woonlocaties te behouden, te renoveren tot duurzame bebouwing en uit te breiden voor de natuurlijke aanwas.

De wijze waarop dat vorm gegeven wordt, hoeft niet te betekenen, dat zoals voorheen per gemeente prestatieafspraken worden gemaakt, maar wel dat dat er heldere beleidsuitgangspunten worden geformuleerd voor de duurzame inbedding van de huisvesting van deze doelgroep in gemeentelijk huisvestingsbeleid van woonwagenbewoners, waarbij ook perspectief wordt geboden voor starters.

Naast deze uitgangspunten zou de provincie meer dan voorheen kunnen faciliteren, dat juist de relatief kleine bewonersgroepen meer subsidiemogelijkheden tot hun beschikking krijgen in het kader van de CPO regeling.

In 1995 telde Overijssel 635 woonwagenstandplaatsen, waarvan 96 met tijdelijk karakter. De standplaatsen waren verdeeld over 131 woonwagenlocaties. De leegstand bedroeg op dat moment 45 standplaatsen. In 2011 zijn er in Overijssel 566 woonwagenstandplaatsen, waarvan 5 tijdelijk en 40 aparte woonwagenwoningen aanwezig, die zijn verdeeld zijn over 120 woonwagenlocaties. De leegstand bedroeg 8 standplaatsen.

Conclusies

Als we kijken over een wat langer tijdvak 1988 - 2011 dan kan de conclusie kan getrokken worden, dat over een periode van 24 jaar, waarvan 12 voor en 12 jaar na de opheffing van de woonwagenwet in 1999, de bestuurlijke inzet van provincie en gemeenten tot resultaat heeft gehad, dat:

* 245 extra planologisch vastgelegde definitieve standplaatsen en 40 woonwagen-woningen zijn gerealiseerd, waarmee de 606 wooneenheden in 2011 in ieder geval voorzien in de behoefte van de generatie die in 1988 in de woonwagens woonde.

* zonder de actieve inzet van de provincie Overijssel er aanmerkelijk minder standplaatsen zouden zijn gebouwd.

* als de bouw van standplaatsen in de pas zou hebben gelopen met de behoefteontwikkeling aan standplaatsen van deze groep woonwagenbewoners, die een relatief jonge bevolkingsopbouw kent, dan had dit aantal tussen 200-400 hoger moeten liggen. Zie Nota Bouwen en Wonen 1995-1998.

*aan de andere kant ondanks taakstellingen en prestatieafspraken uit 2005 en 2010 tussen gemeenten en provincie onvoldoende standplaatsen zijn gerealiseerd om te voldoen aan de behoefte van starters, natuurlijke aanwas en ex-woonwagenbewoners uit woningen en regio

* door het spanningsveld tussen de schaarste aan standplaatsen en de urgente behoefte van jongeren er bij voortduring fricties ontstaan op bestaande woonwagenlocaties in vorm van overbewing, illegale bouw en verbouw, financiële problemen en verstoorde familie-verhoudingen.

* woonwagenlocaties, waar dit type fricties plaatsvinden, deels ten onrechte het stempel vrijplaats krijgen in de notitie van de Vrom-inspectie uit 2009 “Vrijplaatsen op woonwagen-locaties”.

In de periode 1998 – 2011 zien wij dat zowel getalsmatig als in verhouding tot huurwagens het aandeel eigen woonwagens toegenomen is. In 1998 was 52 % huurwagens en 50 % in eigendom van bewoners. Dat komt overeen met het beeld uit 2000 in de 4 noordelijke provincies, waar 44 % huurwagens was en 56 % eigendom bewoners. Landelijk waren er in 2000 verhoudingsgewijs meer eigen woonwagens (64%) tegen 43 % huurwagens. In 2011 is het aandeel huurwagens teruggelopen naar 30 %, huurwoning 7 % en 63 % eigen woonwagens

Conclusies

De toename van het aantal koopwoonwagens is in hoofdzaak toe te schrijven aan de verkoop van oude VROM- huurwagens aan de zittende bewoners. In feite betekent deze toename van eigen woonwagens slechts dat de vervangingsvraag van dit verouderd woonwagenbezit in de tijd opschuift, maar onvermijdelijk op enig moment actueel wordt.

Woonwagengewoners met sociaal minimum inkomen, waarbij de woningbouwvereniging niet wil meewerken aan de verstrekking van een huurwagen bij de vervanging van hun verouderde woonwageng staan voor een dilemma. Ofwel aanvaarden zij een woning, danwel schaffen zij met beperkte financiële middelen opnieuw een tweedehandse woonwagen aan, waarbij zich op termijn opnieuw de vervangingsvraag zich aandient.

Aanbeveling

Als een bewoner geen koopwagen kan bekostigen of de voorkeur heeft voor huur, dan zou in principe een corporatie mits, hij met zijn inkomen behoort tot de doelgroep van beleid, er toe moeten vergaan om een huurwagen te verstrekken. Hiermee wordt voorkomen, dat het gezin voor nog langere tijd in een woonruimte moet blijven wonen, die niet voldoet aan de minimum-eisen voor een duurzame, energiezuinige en gezonde woonruimte, zoals dat ook van toepassing is op de reguliere woningbouw.

In de prestatieafspraken tussen gemeenten en corporaties zou deze afspraak opgenomen dienen te worden.

5 Woonwagenghuisvesting in gemeenten met meer dan 70 standplaatsen.

In Overijssel zijn in 2011 vier gemeenten met meer dan 70 standplaatsen met woonwageng of speciale voor woonwagengewoners ontwikkelde woningen. Het zijn Zwolle met 157, Deventer met 105, Enschede met 80 en Kampen met 73 wooneenheden. In deze vier gemeenten woont 69 % van de Overijsselse woonwagengbevolking op 417 definitieve standplaatsen en woningen.

In de vier gemeenten Zwolle, Deventer, Enschede en Kampen is tussen 1995 en 2011 per saldo het aantal definitieve standplaatsen (inclusief woningen) met 115 plaatsen = 56 % toegenomen, maar als je kijkt naar het aantal beschikbare standplaatsen (definitief, tijdelijk, artikel 10) dan is er slechts toename van 69 plaatsen over 15 jaar =20 %

Conclusies

De grotere omvang van de woonwagenggemeenschap in combinatie met de specifieke fysieke en maatschappelijke en bestuurlijke situatie in de vier gemeenten heeft ertoe bijgedragen, dat in deze gemeenten in ieder geval standplaatsen en specifieke woningen zijn gerealiseerd voor de generatie woonwagengewoners, die in de jaren tachtig zelfstandig woonachtig waren op de regionale centra.

Voor de natuurlijke aanwas, de starters zijn de perspectieven voor nieuwe standplaatsen in de komende tien jaar minder rooskleurig, omdat door het ontbreken van rijksbeleid, gemeenten en na overdracht de woningcorporaties steeds meer een eigen koers varen, die niet meer is gelinkt aan historisch onderbouwd woonbeleid voor woonwagengewoners.

De drie deconcentratie gemeenten Deventer, Zwolle en Enschede hebben overeenkomstig de prestatieafspraken met de provincie Overijssel hun regionale centra ofwel opgeheven, danwel volledig vernieuwd naar de normen van deze tijd. Daarmee is in 2008 met de overdracht van het

woonwagengcentrum in Enschede aan de Woonplaats het provinciaal beleid inzake de opheffing van de 5 regionale woonwagengcentra van Overijssel succesvol afgerond.

Kampen is als vierde gemeente in Overijssel met meer dan 70 standplaatsen er nog steeds niet in geslaagd om de renovatie opdracht van het woonwagengcentrum met meer dan 40 standplaatsen aan de Wielstraat succesvol aan te pakken. De belangrijkste oorzaak is dat de gemeente om ruimte te scheppen voor renovatie van het centrum geen initiatieven heeft ondernomen om elders in Kampen voldoende aantrekkelijke woon(wageng) locaties samen met bewoners te ontwikkelen, waar familiegroepen of starters een plek zouden kunnen krijgen.

De vier gemeenten en de verantwoordelijke woningcorporaties zullen de komende jaren geconfronteerd worden met een constante vraag van starters om standplaatsen, de aanstaande vervangingsvraag van verouderde woonwagengs, de renovatie en herstructurering van relatief kleine huurstand- plaatsen en de toenemende omvang van de nieuwere woonwagengs. Als er geen adequaat beleid wordt geformuleerd, dat voorziet in een effectieve en gestructureerde aanpak op deze vier onderdelen, die is gericht op voldoende toekomst bestendige woonwagengs en woonlocaties in zowel de huur-als koopsector met aandacht voor groepswonen, dan zal de woonkwaliteit op de bestaande locaties aanmerkelijk verslechteren. Dat zal ook tot gevolg hebben, dat er meer actie vereist zal worden in het kader van toezicht en handhaving.

Aanbevelingen

In de lijn van eerdere initiatieven van de Woonplaats uit Enschede om te komen tot een Taskforce voor gemeenten, zouden de deze vier gemeenten in samenwerking met de woningcorporaties initiatieven kunnen ontplooiën om te komen tot een toekomstbestendige aanpak van de huisvesting van woonwagengewoners. Te denken valt aan bundeling van expertise op het terrein van woonwagengbouw, exploitatie en verhuur, toepassing van Collectief Particulier (mede) Opdrachtgeverschap.

Het verdient aanbeveling om als gemeente i.s.m. corporaties periodiek een onderzoek te houden onder de aanwezige woonwagengbevolking, waarin de actuele huisvestingsbehoefte wordt onderzocht. Daarin zou aandacht besteedt kunnen worden aan de woonkwaliteit van de bestaande woonwagenglocaties, de aanwezige huur- en eigen woonwagengs, de wensen m.b.t nieuwe woonvormen en groepslocaties met zowel huur-als koopstandplaatsen, op basis van familieverbanden of leeftijdsgroepen als starters of ouderen.

In de planning van nog te ontwikkelen woningbouwlocaties zou rekening gehouden moeten worden met woonlocaties voor woonwagengewoners, waarin de bestemming zowel ruimte laat voor huur- als voor koop of erfpacht standplaatsen en voor woonwagengs of alternatieve woonvormen op basis van het bouwbesluit van woningen.

Gemeenten en corporaties zouden als alternatief voor verhuur of verkoop van standplaatsen meer gebruik kunnen maken van een erfpachtconstructie. In een studie van Renate Vergeer²⁵ worden de voor- en nadelen van huur en erfpacht in kaart gebracht. De conclusie in het onderzoek is dat onder voorwaarden erfpacht voor woonwagengewoners een aantrekkelijk

²⁵ Huur of erfpacht bij woonwagengstandplaatsen? Renate Vergeer. Wetenschapswinkel Rechten Universiteit Utrecht. Juli 2005. ISBN 90-5213-133-3

alternatief is in plaats van het huren of kopen van een standplaats. De canon dient ten eerste te worden afgekocht, waardoor de gemeente of corporatie afstand doet van waardevermeerdering van de grond ten gunste van de bewoner. De erfpachter of opvolgende eigenaren krijgen dan niet meer te maken met canonverhogingen of nieuwe afkopsommen. Ten tweede dient de uitgifte in erfpacht voor onbepaalde tijd te geschieden, waarbij beëindiging alleen van de zijde van de gemeente of corporatie alleen mogelijk is bij niet-nakoming van de verplichtingen van de erfpachter. Ten derde dient het recht op vergoeding van de woonwagenbewoner na het einde van de erfpacht niet te zijn uitgesloten in de akte van vestiging.

6 Woonwagenhuisvesting in gemeenten met minder dan 30 standplaatsen.

In Overijssel woont 31 % van de woonwagenbevolking bestaande uit ongeveer 180 huishoudens in de overige 19 gemeenten met 4 tot 30 standplaatsen, waarbij de grootste woonwagenlocatie aan de Parallelweg in Steenwijk 9 standplaatsen telt. In een aantal gemeenten streeft de gemeente en/of de woningcorporaties expliciet of impliciet een uitsterfbeleid na, waarbij vrijkomende standplaatsen niet meer worden verhuurd.

Conclusie

In deze gemeenten²⁶ zijn veel verouderde VROM-huurwagens verkocht aan de zittende bewoners. Ook hier geldt dat de vervangingsinvesteringen voor nieuwe woonwagens in feite wordt doorgeschoven naar de bewoners, waarvan een belangrijk deel tegen de tijd dat vervanging noodzakelijk wordt mogelijk niet over de financiële middelen beschikt. Er is in 2011 geen uitzonderlijke leegstand meer. In afwijking van de grote gemeenten is de leegstand met name verdwenen, doordat in de afgelopen 15 jaar 104 standplaatsen zijn opgeheven.

In de meeste gemeenten, wordt in de woonvisie geen aandacht meer besteed aan woonwagenhuisvesting. Het beleid m.b.t. woonwagens is daarbij vaak gedelegeerd aan de woningbouwcorporaties via prestatieafspraken. De betreffende woningcorporaties besteden, behoudens vermelding van statistische gegevens in de jaarverslagen niet of beperkt aandacht in geen van de gemeenten wordt expliciet rekening gehouden met de behoefte van starters d.m.v. het reserveren of inpassen van woonwagenlocaties in uitbreidingsgebieden.

Aanbeveling

De aanwezige bewoners van woonwagenstandplaatsen in deze gemeenten zouden gebaat zijn bij het vastleggen binnen provinciaal beleid van hun legitieme aanspraak op het wonen in een woonwagen. Aan de hand van deze provinciale handreiking zouden zij gemeenten of woningcorporaties kunnen aanspreken op hun verantwoordelijkheid om ook voor deze doelgroep passende huisvesting te realiseren.

In deze gemeenten met een beperkt aantal huishoudens strekt het tot aanbeveling om periodiek per locatie een woonbehoefteonderzoek te doen, zodat bij nog te ontwikkelen woningbouw rekening kan worden gehouden met een woonlocatie voor woonwagenbewoners.

Met name in de 13 gemeenten met 3 - 11 standplaatsen verdeeld over 1-5 woonwagenlocaties is over het algemeen in de woonvisie geen specifieke aandacht meer voor woonwagenhuisvesting, maar gaat men met uitzondering van Rijssen-Holten en Borne wel uit van handhaving van de aanwezige locaties. Zowel bij gemeenten als bij corporaties is voor starters en jongeren geen beleid geformuleerd

Conclusie

In de gesprekken met de betrokken beleidsmedewerkers van zowel gemeenten als woningcorporaties bij deze gemeenten, is op zich wel belangstelling voor achtergronden van woonwagenhuisvesting anno 2011, maar gezien het beperkte aantal standplaatsen is er geen directe inhoudelijke belangstelling en affiniteit meer om apart beleid te ontwikkelen. De aandacht beperkt zich tot onderhoud aan de locaties en woonwagens, verkoop van verouderde woonwagens aan bewoners.

Aanbeveling

Ook de aanwezige bewoners van woonwagenstandplaatsen in deze gemeenten zouden gebaat zijn bij het vastleggen binnen provinciaal beleid van hun legitieme aanspraak op het wonen in een woonwagen. Aan de hand van deze provinciale handreiking zouden zij gemeenten of woningcorporaties kunnen aanspreken op hun verantwoordelijkheid om ook voor deze doelgroep passende huisvesting te realiseren.

7 Overdracht van woonwagens en standplaatsen in Overijssel.

In 1998, het jaar voorafgaand aan de opheffing van de woonwagenwet had Overijssel 572 definitieve standplaatsen, waarvan 330 in eigendom waren van gemeente (58%), 239 in handen van corporaties (42%) en 3 standplaatsen (0,5 %) in eigendom bij bewoners.

In 2011 zijn in Overijssel van de 601 standplaatsen nog maar 215 (36%) in eigendom bij gemeenten, 359 standplaatsen (60%) zijn in eigendom bij woningbouwcorporaties en 27 standplaatsen (5%) in handen van bewoners. Mogelijk dat in 2012 na nieuwe overdracht in Deventer (70) en Raalte (18) het percentage nog zal oplopen naar 74% eigendom corporaties.

Conclusies.

Met deze voorziene ontwikkeling zou Overijssel met 73 % in vergelijking met de recentste landelijke gegevens uit 2005, waar corporaties voor 66% eigenaar waren, in de pas lopen met of mogelijk boven het landelijke gemiddelde uitkomen.

Bij deze eigendomsverhouding moet wel bedacht worden, dat het hier alleen gaat om het eigendom van de grond en eventuele opstallen.

²⁶ Gemeente en aantal definitieve standplaatsen: Steenwijkerland (29), Raalte (24), Almelo (22), Dalfsen (11), Hellendoorn (11), Hardenberg (10), Oldenzaal (10), Hengelo (9), Olst-Wijhe (9), Ommen (8), Staphorst (7), Zwartewaterland (7), Rijssen-Holten (6), Wierden (5), Borne (4), Haaksbergen (3), Twenterand (2), Hof van Twente (1), Tubbergen (2), Dinkelland (0), Losser (0).

	Gemeente	Woningcorporatie	Woonwagenebowner	Derden	Bewoner
2012					
Standplaats huur	21%	74%			
Standplaats koop			5%		
Woonwagen huur	6%	24%			
Woonwagen koop			63%		
Woonwagenwoning		7%			
Woning huur		32%		12%	
Woning koop					55%

Als we de percentages van de op de standplaatsen geplaatste huurwoningen van de corporatie en de eigen woningen van de bewoners erbij betrekken, ontstaat een ander beeld. De woonwagenebowner heeft met 63 % een hoger percentage fysieke woonruimte in eigendom als een huisebowner met 55%. Echter het gegeven dat de corporatie en gemeente voor 95 % eigenaar zijn van de grond bij woningen zorgt ervoor dat een woonwagenebowner veel beperktere mogelijkheden heeft om vernieuwing of renovatie van zijn woonruimte te realiseren, omdat o.a. bij financiering banken extra terughoudend zijn als de grond niet in eigendom is.

Het heeft natuurlijk niet in de bedoeling gelegen van de rijks- en provinciale overheid, dat de gestimuleerde praktijk van overdracht²⁷ van woningen en standplaatsen van gemeenten naar woningcorporaties zou uitmonden in een vorm van verkrijgen van een grondpositie of grondverwerving²⁸, met opstellen en woningen, waarbij het doel van sloop en of herontwikkeling niet ten goede zou komen aan de oorspronkelijke doelgroep woonwagenebowners. Deze gronden vertegenwoordigen voor woonwagenebowners een economische en maatschappelijke waarde die uitstijgt boven de boekwaarde in de grondportefeuille van corporatie of gemeente.

Niet alle woningcorporaties zijn betrokken geweest bij het deconcentratiebeleid in de jaren tachtig en negentig en door de fusieprocessen bij corporaties is er niet vanzelfsprekend kennis en commitment met deze doelgroep en de woonvorm (meer) aanwezig. Dat de grondverwerving bij woonwagenlocaties door corporaties in essentie gebruikt zou moeten om voor de doelgroep te

kunnen voorzien in betaalbare woonwagenbouw of anderszins gelijk te stellen woonvormen is eveneens niet vanzelfsprekend. Dat blijkt wel uit de praktijk.

Aanbeveling

Hier ligt een belangrijke aandachtspunt, waar zowel de rijksoverheid als de provinciale overheid initiatieven zouden kunnen ontplooiën. In de Omgevingsvisie van Overijssel zou opgenomen kunnen worden, dat bij de toetsing van prestatieafspraken provincie- gemeenten of regio op dit onderdeel gekeken wordt of bij de nog uit te voeren overdrachtsprocessen waarborgen zijn ingebouwd, dat de woningcorporaties zich blijven inspannen om in goed overleg met de doelgroep te zorgen voor passende huisvesting in woningen en alternatieve woonvormen op woonwagenlocaties.

Conclusies

Sinds 1998 zijn er in Overijssel inmiddels 120 standplaatsen opgeheven, waarbij de Twentse gemeenten²⁹ 60 standplaatsen voor hun rekening nemen, gevolgd door Noordoost Overijssel³⁰ met 33, Zuidwest Overijssel³¹ met 8 en Noordwest Overijssel³² met 20 standplaatsen. In de gemeenten Borne, Almelo, Rijssen-Holten, Hof van Twente, Twenterand en Tubbergen is expliciet in de woonvisies en prestatieafspraken met corporaties of impliciet in de dagelijkse praktijk vooralsnog de keuze gemaakt om ten aanzien van het wonen in een woonwagen een passief of actief uitsterfbeeld te voeren. Of dat in de praktijk zover zal komen, zal uiteraard afhangen van de opstelling en inzet van de bewoners bij o.a. de besluitvormingsprocessen rond wijzigingen van de desbetreffende bestemmingsplannen.

Aanbeveling

In het kader van rechtsbescherming van de zittende bewoners zou het aan te bevelen zijn, om in de Omgevingsvisie Overijssel op te nemen, dat bestaande aanspraken op het wonen in een woonwagen, die gebaseerd zijn op de eerder gemaakte prestatieafspraken met gemeenten gerespecteerd dienen te worden. Dat betekent dat ook in het geval dat er overdracht naar de corporatie heeft plaatsgevonden, de gemeente die aanspraken meeneemt in de prestatieafspraken met de woningcorporatie.

²⁷ Handreiking voor overdracht van woningen en standplaatsen. Uitgave ministerie VROM in samenwerking met Aedes, VNG uit maart 2010.

²⁸ Onder grondposities wordt in dit onderzoek verstaan: "Reeds verworven juridisch eigendom en/of de (publiekrechtelijk in de tijd onbeperkte) mogelijkheid om juridisch eigendom te verwerven op grond van een gesloten overeenkomst voor een eventuele planontwikkeling. Onder grondpositie wordt ook verstaan een aanschaf van een locatie met opstal, met als doel sloop/herontwikkeling". Onderzoek grondposities en projectontwikkeling bij woningcorporaties. Centraal Fonds van de Volkshuisvesting 2011.

²⁹ Twente: Losser, Enschede, Almelo, Haaksbergen, Hof van Twente, Hengelo, Borne, Almelo, Dinkelland, Tubbergen, Twenterand, Wierden, Hellendoorn, Rijssen-Holten

³⁰ Noordoost Overijssel: Hardenberg, Ommen, Dalfsen, Staphorst.

³¹ Zuidwest Overijssel: Deventer, Olst-Wijhe, Raalte-Heino

³² Noordwest Overijssel: Zwolle, Kampen, Zwartewaterland, Steenwijkerland.

Uitbesteden van beheer van woonwagenlocaties aan externe bureaus.

Door één gemeente namelijk Deventer en twee corporaties namelijk Woonconcept in Steenwijk en Openbaar Belang in Zwolle is de beheertaak, tijdelijk of voor langere tijd, uitbesteedt aan een private partij op het terrein van beheer van woonwagenlocaties Nijbod Consultancy uit Eindhoven.

Conclusie

Landelijk worden met regelmaat door zowel gemeenten en corporaties voor het beheren en exploiteren van woonwagenlocaties gespecialiseerde bureaus ingeschakeld. In Overijssel komt dit verschijnsel nog maar weinig voor.

Aanbeveling

Het valt ook aan te bevelen, deze lijn ook in de toekomst voort te zetten, omdat het beheren en exploiteren van woonwagenlocaties bij deze vorm van groepswonen, normaal is in te passen in de organisatie van zowel gemeente als corporatie. Voorwaarde is wel, dat de inrichting van de woonwagenlocatie en de kwaliteit van de woonwagens voldoet aan de hedendaagse eisen.

Colofon:

Auteur: Bram van Duinen

Versie 2.3

Zwolle

22 augustus 2012

Fotografie: Koos Groenewold, Bram van Duinen, Anne Weijssenveld, internet

3D-visualisatie: Bram van Duinen, Coarchitecten Emmen

Titelblad : Ontwerp Bewonersvereniging Twekkelerweg Hengelo. COarchitecten Emmen

RadarUitvoering I Oost

De Klomp 38

7511 DJ Enschede

T: 053 - 4619 226

RadarUitvoering | Oost

BIJLAGE I.

Citaten uit de brief van staatssecretaris Johan Remkes.

1

Directie : Stad en Regio

Registratienummer : MG 2002-04

Datum : 14-02-2002

Strekking : Informatieverstreking

Relatie met andere circulaire : 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 zake. 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.

2. Woonwensen

.....
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 groepswonen 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.

4. Communicatie

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.

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.

.
Hoogachtend,

De Staatssecretaris van Volkshuisvesting,

Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer,

(w.g.)

