

**ADVIES TOEKOMSTMOGELIJKHEDEN  
STANDPLAATSEN EN HUURWOONWAGENS  
(VOOR ZOVER GEMEENTELIJK EIGENDOM)**

**EINDHOVEN, APRIL 2013**

# INHOUDSOPGAVE

Inleiding	pg. 3
1. Financiële stand van zaken	pg. 4
2. Mogelijkheden reductie van kosten	pg. 7
3.1. Standplaatsen	pg. 8
3.1.1. Verkoop van een standplaats	pg. 8
3.1.2. Huurkoop van een standplaats	pg. 10
3.1.3. Het in erfpacht verstrekken van de standplaats	pg. 11
3.2. Huurwoonwagens	pg. 12
3.2.1. Verkoop huurwoonwagen	pg. 12
3.2.2. De huurwoonwagen in huurkoop overdragen	pg. 13
3.2.3. Verkoop huurwoonwagen einde exploitatietermijn	pg. 14
4.1. Afbouwen gemeentelijke standplaatsen en woonwagens	pg. 15
4.2. Andere reductiemogelijkheden van de kosten	pg. 16
5. Landelijke ontwikkelingen	pg. 18
6. Conclusies en aanbevelingen	pg. 19

## **INLEIDING**

De afgelopen maanden is onderzocht of de bestaande 72 standplaatsen en 24 huurwoonwagens van de gemeentelijke woonwagenlocaties overgedragen kunnen worden aan de woningcorporaties Rentree en/of Ieder1.

In verband hiermee is door Nijbod een inventarisatie verricht met betrekking tot de locaties en huurwoonwagens. Het bureau Rader advies B.V. heeft in opdracht van de gemeente een meerjarenonderhoudsplanning opgesteld ten einde inzichtelijk te maken, welke onderhoudskosten aan de huurobjecten de komende jaren zijn te verwachten.

De gemeente en de corporaties Rentree en Ieder1 zijn het vervolgens eens geworden over de te hanteren parameters voor het opstellen van de bedrijfswaardeberekeningen per locatie (huurwoonwagens, standplaatsen).

De accountant van Deloitte heeft vervolgens de verschillende bedrijfswaardeberekeningen opgesteld. Helaas is er uiteindelijk om financiële redenen, vooral gerelateerd aan de huurwoonwagens, geen overeenstemming bereikt tussen de betrokken partijen. Daarmee is het niet gelukt om de standplaatsen en woonwagens over te dragen aan de woningcorporaties, terwijl de gemeente hier in de Woonvisie wel vanuit is gegaan.

### Hoe nu verder?

De gemeente heeft samen met de bewoners van huurstandplaatsen en/of woonwagens gezocht naar andere oplossingen. De gemeente heeft aan Nijbod Consultancy B.V. (Nijbod) gevraagd om op basis van de bewonersgesprekken te komen tot een beleidsnotitie, waarbij de diverse mogelijkheden belicht worden zoals, verkoop, huurkoop, erfpacht van de standplaatsen en verkoop of huurkoop van de huurwoonwagens. Daarnaast wil de gemeente ook de landelijke ontwikkelingen graag in beeld hebben, waarbij de trend is, dat corporaties, die belast zijn met het beheer en onderhoud van standplaatsen en huurwoonwagens hiervoor een stichting oprichten. Nijbod zal behalve de juridische - en de financiële aspecten van de kosten reductiemogelijkheden, ook de ervaringen vanuit de praktijk toelichten.

De gemeente Deventer heeft formeel (stand per 1 januari 2013) 72 standplaatsen en 24 huurwoonwagens. Van de 72 standplaatsen zijn er echter 7 buiten gebruik gesteld, waardoor er momenteel 65 standplaatsen fysiek aanwezig zijn.

De gemeente heeft vanaf 2009 een inhaalslag gepleegd ten aanzien van het onderhoud aan de standplaatsen en de vervanging van huurwoonwagens. De corporatie Rentree, die destijds met het beheer was belast heeft nauwelijks in planmatig onderhoud geïnvesteerd. Dit betekent, dat de gemeente de afgelopen jaren aanzienlijke kosten in het kader van het planmatig onderhoud en vervangingsinvesteringen heeft gemaakt zowel aan de standplaatsen/bergingen als aan de huurwoonwagens.

## 1. Financiële stand van zaken

Voor de 65 standplaatsen en 24 huurwoonwagens bedragen de huurinkomsten ca. € 202.000, - in 2012. Het is wel goed op te merken dat de huur van een huurwoonwagen belast is met 21% BTW en aan de fiscus afgedragen dient te worden. Daar is in de genoemde huurinkomsten al rekening mee gehouden. De BTW component geldt niet voor de standplaats. Dit betekent overigens, dat voor het onderhoud aan de huurwoonwagens de in rekening gebracht BTW aftrekbaar is voor de gemeente. Dit levert een kostenvoordeel op.

Over het jaar 2012 is sprake van een huurachterstand van ca. € 10.000. Hiervoor worden overigens diverse acties ontwikkeld om de achterstallige huur alsnog te innen. Dat wil zeggen ca. 5% van de totale huursom. Dit percentage is overigens vergeleken met de landelijke huurinning op woonwagenlocaties goed te noemen. Diverse gemeenten hebben huurachterstanden op woonwagenlocaties van 15 tot 20%.

De gemeente Deventer vormt hierop een positieve uitzondering.

De gemeente heeft de afgelopen jaren een aanzienlijke inhaalslag gemaakt ten aanzien van het klachten en vooral het planmatig onderhoud aan de huurwoonwagens en de standplaatsen. In onderstaande tabel zijn de uitgaven voor het planmatig onderhoud en het klachtenonderhoud opgenomen (excl. BTW):

Jaren	Planmatig onderhoud	Klachten onderhoud	Vervanging huurwoonwagens
2010	€462.791	€70.801	€192.690
2011	€173.513	€71.461	€192.280
2012	€172.026	€64.299	€125.859

De belangrijkste kostencomponent voor de woonwagenlocaties is het planmatig – en het klachtenonderhoud. De hoogte van het planmatig- en het klachtenonderhoud wordt voornamelijk veroorzaakt door het opgelopen achterstallig onderhoud van de afgelopen jaren. Het betreft achterstallig onderhoud van de bergingen (daken, sanitair, elektra etc.) en het achterstallig onderhoud aan de huurwoonwagens (daken, schilderwerk, elektra etc.). Tevens was er sprake van het vervangen een groot aantal huurwoonwagens (8 stuks).

De beheerkosten bedragen op jaarbasis (2012) € 46.792 exclusief BTW. Hiervoor verricht de beheerder het technische, sociaal-administratief en financieel beheer. Regelmatig bezoekt de beheerder de locaties en voert de communicatie met de bewoners. Zijn bevindingen worden vastgelegd in rapportages, die aan de gemeente worden toegezonden. Daarnaast vinden er juridische adviezen plaats in het kader van handavingsacties, wordt de algehele correspondentie verzorgd en vindt er bemiddeling plaats bij burenruzies. Ook is er een 24-uurs dienst voor calamiteiten, waar de bewoners zich kunnen melden.

Daarnaast wordt de huuradministratie en de huurincasso verzorgd, waarbij de huurder maandelijks de huurnota ontvangt. De huurtoeslag wordt bepaald en er vindt hierover overleg plaats met de Belastingdienst. Maandelijks worden de huurstanden bijgehouden en bij huurachterstand wordt direct

getracht om tot een betalingsregeling en invordering van de huurachterstand te komen. In het uiterste geval wordt het traject van de deurwaarder ingezet, indien de huurbetalingen na 2 maanden uitblijven. De huuradministratie en huurincassokosten bedragen op jaarbasis (2012) €13.254, - exclusief BTW.

Afgezien van genoemde kosten is er nog sprake van kosten voor belasting/verzekering, interne ambtelijke uren, rente/afschrijving en tenslotte incidentele kosten voor advisering, juridische procedures, verhuisvergoeding, etc. Als incidentele inkomsten is nog te noemen het verkopen van woonwagens.

Wanneer nu al deze kosten en baten op een rijtje wordt gezet ontstaat voor de jaren 2010 t/m 2012 het volgende beeld:

Jaren	2010	2011	2012
<b>KOSTEN</b>			
Planmatig onderhoud	€462.791	€173.513	€172.026
Klachten onderhoud	€70.801	€71.461	€64.299
Incidentele kosten	€49.009	€12.865	€46.675
Belasting / verzekering	€10.245	€9.110	€10.304
Beheerkosten	€45.649	€45.916	€46.972
Huurincasso	€12.902	€12.940	€13.254
Ambtelijke interne uren	€30.921	€31.590	€39.492
Rente en afschrijving	€142.508	€138.553	€150.695
Totaal	€824.826	€495.948	€543.717
<b>BATEN</b>			
Huurinkomsten	€194.303	€203.395	€201.805
Incidentele inkomsten	€6.333	€500	€25.282
Totaal	€200.636	€203.895	€227.087
<b>TEKORT</b>	- €624.190	- €292.053	- €316.630

In bovenstaand overzicht is nog niet de investering in 8 nieuwe huurwoonwagens meegenomen ad €510.407. Dit is gemiddeld €170.135 per jaar geweest.

Zoals zichtbaar is, is er sprake van een flink tekort op de exploitatie van de woonwagenlocaties. Na de inhaalslag, die de afgelopen jaren is gepleegd is de verwachting, dat de post planmatig onderhoud de komende jaren aanzienlijk zal teruglopen. Voor 2013 is een bedrag aan planmatig onderhoud geraamd van €105.000 en voor klachten onderhoud aan €45.000. Opmerking behoeft dat in 2013 planmatige onderhoudswerkzaamheden worden uitgevoerd waarvoor in 2011 en 2012 geen budget meer was. Per saldo is het uit te voeren planmatig onderhoud voor alleen 2013 lager. Vanaf 2014 is het achterstallig onderhoud weggewerkt en vervallen we in het reguliere planmatig onderhoud.

Om die reden ziet de prognose voor de komende 5 jaar er als volgt uit:

Jaren	2013	2014	2015	2016	2017
<b>KOSTEN</b>					
Planmatig onderhoud	€104.935	€105.000	€127.758	€127.758	€127.758
Klachten onderhoud	€45.000	€45.000	€45.000	€45.000	€45.000
Incidentele kosten	€13.000	€13.000	€13.000	€13.000	€13.000
Belasting / verzekering	€10.500	€10.500	€10.500	€10.500	€10.500
Beheerkosten	€48.000	€48.000	€48.000	€48.000	€48.000
Huurincasso	€13.000	€13.000	€13.000	€13.000	€13.000
Ambtelijke interne uren	€24.000	€24.000	€24.000	€24.000	€24.000
Rente en afschrijving	€182.709	€197.312	€206.861	€188.206	€188.206
<b>Totaal</b>	<b>€441.144</b>	<b>€455.812</b>	<b>€487.119</b>	<b>€469.464</b>	<b>€469.464</b>
<b>BATEN</b>					
Huurinkomsten	€197.000	€199.955	€202.954	€205.999	€209.089
verlaging exploitatiekosten	€ 9.000	€ 9.000	€ 9.000	€ 9.000	€ 9.000
<b>Totaal</b>	<b>€206.000</b>	<b>€208.955</b>	<b>€211.954</b>	<b>€214.999</b>	<b>€218.089</b>
<b>TEKORT</b>	<b>- €235.144</b>	<b>- €246.857</b>	<b>- €275.165</b>	<b>- €254.465</b>	<b>- €251.375</b>

Uitgangspunten voor bovenstaande raming zijn:

- Aanneمة klachtenonderhoud;
- Planmatig onderhoud op basis van rapportage Rader advies (gemiddelde over 10 jaar);
- In de prognose is geen rekening gehouden met inflatie; voor de huurstijging is daarom alleen gerekend met 1,5% landelijk toegestane verhoging boven inflatie.

In aanvulling op bovenstaand overzicht van inkomsten en uitgaven moet worden opgemerkt, dat in 2014- 2017 de vervanging van een drietal woonwagens is voorzien ad. €225.000.

### Huurbeleid

Recent is in de Tweede Kamer overeenstemming bereikt over het te voeren huurbeleid per 1 juli 2013. Door minister drs. S.A. Blok is hierover op 28 februari 2013 een brief gezonden aan de Tweede Kamer. Ook de Eerste Kamer is inmiddels akkoord met het huurbeleid.

Per 1 juli 2013 gelden in het algemeen de volgende percentages voor de maximale huurverhoging:

- 4% voor huishoudinkomens tot €33.614;
- 4,5% voor middeninkomens van €33.614 tot €43.000 (0,5% extra);
- 6,5% voor hogere inkomens meer dan €43.000 (2,5% extra).

De huurverhoging van 4% is opgebouwd uit 2,5% inflatie van 2012 en 1,5% huurverhoging.

Inmiddels is er door het Ministerie BZK de Circulaire MG 2013-01 uitgegeven op 13 maart jl. Hieruit blijkt dat voor onzelfstandige woningen, woonwagens en woonwagendplaatsen bovenstaande staffel niet geldt doch een huurverhogingspercentage van maximaal 4%.

Wij gaan er, mede gelet op de verhuurdersheffing, vanuit dat het huurverhogingspercentage van 1,5% boven inflatie een trend is die ook voor de komende jaren zal gelden. Om die reden is daarmee gerekend in bovenstaande raming van de exploitatiekosten.

In het vervolg van de notitie zal ingegaan worden op de verschillende mogelijkheden, die er zijn om de kosten te reduceren met de voor- en nadelen ervan. Tevens zal ingegaan worden op een aantal landelijke ontwikkelingen en vervolgens wordt de notitie besloten met de conclusies.

## **2. Mogelijkheden reductie van kosten**

De gemeente wil graag inzicht hebben, welke kostenreductie maatregelen mogelijk zijn ten aanzien van woonwagendplaatsen en huurwagendagens. In eerste instantie volgt een beschrijving van de juridische varianten met de voor- en nadelen.

Voor de standplaatsen gelden de volgende mogelijkheden:

- a. Verkoop van een standplaats
- b. Huurkoop van een standplaats
- c. Het in erfpacht geven van een standplaats
- d. Minder uitgeven aan het onderhoud

Voor de huurwagendagens worden de volgende mogelijkheden aan de orde gesteld:

- a. Verkoop van de huurwagendagen
- b. In huurkoop verstrekken van de huurwagendagen
- c. Minder uitgeven aan het onderhoud

De reductie van kosten c.q. het verlagen van het exploitatietekort door een meeropbrengst te genereren vanuit de huurinkomsten is niet (langer) aan de orde nu de gestaffelde huurverhoging op basis van inkomen voor woonwagendagens en woonwagendplaatsen niet van toepassing is (zie MG 2013-01).

### **3.1. Standplaatsen**

#### 3.1.1. Verkoop van een standplaats

In het reguliere volkshuisvestingsbeleid wordt in het algemeen als beleidsuitgangspunt aangehaald de bevordering van het eigenwoningbezit. De belangrijkste reden hierbij is, dat een koper beter met zijn of haar bezit zal omgaan dan een huurder.

De corporaties hanteren bij woningen het standpunt, dat woningen met een huur tot de huurtoeslaggrens (€ 681,02 per maand, 2013) aangewend dienen te worden voor haar doelgroep (huurders met een beperkt inkomen tot €33.614). Voor de andere segmenten hangt het van de huurvoorraad, de wijk en de mogelijkheden, die huurders hebben of wel of niet tot aankoop van een woning over te gaan.

De standplaatsen zijn net als de sociale huurwoningen in de jaren '80 en '90 met Rijkssubsidie aangelegd/gebouwd. Het Rijk vergoedde een groot deel van de aanlegkosten van standplaatsen en de gemeenten hielden in samenspraak met het Rijk de huur lager. De meeste huren van een standplaats bedragen maximaal 70% van de maximale huur. Dit heeft te maken met het gegeven, dat de meeste bewoners een uitkering ontvangen als gevolg van de Sociale Verzekeringswetgeving.

Het aantal verkochte standplaatsen bedraagt in Nederland nog geen 5% van het totaal aantal.

De meeste standplaatsen zijn eigendom van gemeenten, corporaties en of Stichtingen (meerdere corporaties). Daarnaast bevindt zich op ca. 35% van de standplaatsen een huurwoonwagen. De regel is, dat een standplaats niet aan een huurder van een huurwoonwagen wordt verkocht. Je krijgt dan de vreemde en juridisch ongewenste situatie, dat de huurder eigenaar is van de grond maar de gemeente of corporatie eigenaar is van de huurwoonwagen. Hier zal een recht van opstal gevestigd moeten worden, wat onnodig kostenverhogend (kosten van zakelijk recht) werkt en er ontstaat een discussie wat voor rekening van de huurder komt en wat voor rekening van de eigenaar van de huurwoonwagen.

Dit betekent, dat voor de verkoop van een standplaats uitsluitend eigenaren van een woonwagen in aanmerking kunnen komen. Indien sprake is van een huurwoonwagen kan uiteraard ook overeengekomen worden dat beide wordt verkocht aan de zittende huurder.

De gemeente Deventer heeft ten aanzien van haar grondbeleid bepaald, dat een standaard kavel/standplaats ter grootte van ca. 240 m<sup>2</sup> een verkoopprijs heeft van €23.800 exclusief BTW en exclusief kosten koper (k.k.). Ingeval de standplaats groter is geldt een opslag van €200 per extra m<sup>2</sup>.

Er zijn nog standplaatsen waar sprake is van achterstallig onderhoud. Ook kan het zijn dat er voor een bepaalde standplaats(en) of woonwagen(s) onderhoud is gepland dat nog niet is uitgevoerd. Er is weliswaar een inhaalslag gepleegd, we zijn er nog steeds niet helemaal. Verder kunnen er op basis van de reguliere planmatige onderhoudsplanning werkzaamheden op stapel staan. Dat deel achterstallig dan wel nog uit voeren onderhoud kan meegenomen worden in de verkoopprijs, als een korting. Dan moeten er wel afspraken worden gemaakt over de wijze waarop dit onderhoud in een geldbedrag wordt uitgedrukt. Bijvoorbeeld het opvragen van meerdere offertes en een gemiddelde daarvan nemen, onderhoudskosten laten bepalen door onafhankelijk deskundige, etc. Een andere optie is ervoor te zorgen, dat er naar oordeel van de gemeente géén sprake is van achterstallig of nog uit te voeren onderhoud. Dit betekent dat de gemeente dit onderhoud alsnog laat verrichten. Dat brengt kosten met zich mee, waardoor de opbrengst feitelijk lager is. Voordeel is dan wel dat er sprake is van een vaste verkoopprijs voor alle bewoners, waarover géén discussie mogelijk is.



Tenslotte de eventuele weerslag van het afstoten van standplaatsen (koop, huurkoop of erfpacht) op de omgeving. Dit zal niet anders zijn dan in reguliere woonwijken. Daar kan ook sprake zijn van overlast, zowel bij koop- als huurwoningen. Er kan, ook in geval van huur, sprake zijn van escalatie. De verwachting is juist dat men beter voor het eigen bezit zal zorgen dan voor iets dat wordt gehuurd. Wat betreft mutaties van bewoners/eigenaren geldt eigenlijk hetzelfde als nu bij verhuur. Er wordt in het kader van de huidige woonruimteverdeling via Woonkeus Stedendriehoek geen rekening gehouden met de overige bewoners. Toewijzing vindt plaats op basis van punten. Het is uiteindelijk degene die op een advertentie voor een standplaats reageert die de afweging maakt of hij/zij daar wil/kan wonen of niet. Hetzelfde geldt bij koop en doorverkoop, de potentiële koper moet zich afvragen of hij op de bewuste locatie naar tevredenheid kan wonen.

Wat betreft eventuele illegale activiteiten, op de standplaats of daarbuiten, grondannexaties, etc. is het belangrijk dat er voldoende toezicht is en er adequaat wordt opgetreden in geval zich situaties voordoen. Ook dat is feitelijk niet anders dan in gewone wijken zou moeten zijn.

#### Hieronder volgen de voordelen en nadelen van de verkoop van een standplaats:

##### Voordelen

- De gemeente ontvangt een koopsom en heeft geen exploitatiekosten meer.
- De eigenaar van de standplaats wordt geacht beter voor zijn eigendom te zorgen dan een huurder;
- De koper kan mogelijk een beroep doen op de Nationale Hypotheek Garantie.

##### Nadelen

- Verkoop van standplaats(en) op een woonwagenlocatie levert een diversiteit aan eigenaren op en dus versnipperd eigendom binnen een woonwagenlocatie. Op een klein gebied ontstaan er koopstandplaatsen en huurstandplaatsen. De beheerder en andere instanties hebben in beginsel geen toegang meer tot de koopstandplaatsen. Op basis van het huurrecht heeft de verhuurder te allen tijde de mogelijkheid haar eigendom te beheren en onderhouden. Bij een koopstandplaats is dit niet meer mogelijk en ontstaan er verschillen, die extra communicatie vereisen om de beheersbaarheid maatschappelijk verantwoord te houden.
- Bij koopstandplaatsen kunnen toezichthoudende instanties, de afdeling Handhaving en de politie minder gemakkelijk optreden. Het eigendomsrecht in Nederland is in de wet nauwkeurig omschreven en met veel waarborgen omgeven. Ingrijpen vereist voor de toezichthoudende diensten meer zorgvuldigheid en voorbereiding.
- Door de grote vraag naar standplaatsen vanwege het aanzienlijke tekort worden de standplaatsen na verkoop aan de huurder een gewild speculatieobject. Bekend zijn de voorbeelden, waarbij standplaatsen voor grote bedragen aan derden worden (door)verkocht. Dit kan tot ongewenste woonsituaties leiden. Een anti-speculatiebeding c.q. terugkooprecht voor de gemeente van minimaal 5 jaar kan uitkomst bieden. Wel moet men zich rekenschap geven, dat de feitelijke controle wie welke standplaats in bezit heeft in de praktijk lastig is te controleren.
- De verkoop van een standplaats kan in de praktijk een probleem opleveren ten aanzien van de financiering. Veel bewoners krijgen moeilijk een hypotheek rond bij een bank, vanwege het inkomen en het staan op een standplaats. Voor huurders, die een sociale verzekeringsuitkering ontvangen is er tevens een vermogenstoets, waarbij het vermogen eigen woning/woonwagen een bedrag van ca. €48.900 (2012) niet mag overschrijden, omdat anders de uitkering vervalt. De waarde van de grond vormt een onderdeel van het vermogen.

Gelet op de praktijkervaringen is het raadzaam vooraf aan de individuele gesprekken met de aspirant-koper de randvoorwaarden zowel mondeling als schriftelijk mee te delen.

De randvoorwaarden zijn:

- Verkoop van een standplaats kan uitsluitend als er sprake is van een eigen woonwagen.
- Verkoop van een standplaats op een centrum kan uitsluitend plaatsvinden als er een goede balans is tussen de huurkavels en de koopkavels, dit ter beoordeling van de gemeente.
- De gemeente hanteert een kavelprijs van € 23.800 exclusief BTW en k.k. voor 240 m<sup>2</sup>. Ingeval de standplaats een grotere oppervlakte heeft wordt voor iedere extra m<sup>2</sup> €200 excl. BTW extra in rekening gebracht.
- De aspirant-koper aanvaardt de koop in de staat, waarin deze zich bij overdracht bevindt. Daarbij zal vooraf door de gemeente moeten worden besloten wat te doen met eventueel achterstallig of nog uit te voeren onderhoud.
- De gemeente zal zorgdragen voor een indicatief bodemonderzoek, waaruit dient te blijken, dat de grond geschikt is voor de beoogde bestemming.
- De aspirant-koper dient te beschikken over een rechtsgeldige omgevingsvergunning voor zijn woonwagen en andere bouwwerken. Indien deze ontbreekt, is de aspirant-koper verplicht alle zaken voor het aanvragen van een rechtsgeldige omgevingsvergunning(en) voor zijn kosten vooraf bij de gemeente in te dienen.
- De aspirant-koper mag geen (huur)schuld of andere openstaande vorderingen bij de gemeente hebben.
- De aspirant-koper moet een inkomensverklaring (2012) van de Belastingdienst (IB-60 formulier) overleggen, waaruit blijkt, dat zijn inkomen voldoende is om de aankoop gestand te kunnen doen.
- De aspirant-koper conformeert zich aan een anti-speculatiebeding van minimaal 5 jaar

### 3.1.2. Huurkoop van een standplaats

Huurkoop houdt koop en verkoop op afbetaling in, waarbij partijen overeenkomen, dat de eigendom niet bij de levering overgaat op de koper, maar pas als het hele verschuldigde bedrag is betaald.

Voor huurkoop van onroerende zaken is een afzonderlijke wet van kracht: de Tijdelijke Wet Huurkoop Onroerende Zaken (TWHOZ). Deze biedt de huurkoper een tweeledige bescherming: zowel goederenrechtelijk als verbintenisrechtelijk. De huurkoop wordt aangegaan bij notariële akte en wordt ingeschreven in het openbare register. Inschrijving heeft tot gevolg, dat latere relevante feiten met betrekking tot onroerend goed, zoals overdracht door de huurverkoper of diens faillissement de positie van de huurkoper niet meer kunnen aantasten. Ook bevat de TWHOZ bepalingen, die uitbuitingen van een huurkoper tegen moeten gaan. De gehele wet is van dwingend recht.

De van belang zijnde bepalingen zijn onder meer de volgende:

- de notaris moet in de akte vermelden, dat de tijdelijke Wet Huurkoop Onroerende zaken van toepassing is;
- de huurkoopovereenkomst dient ingeschreven te worden in het kadaster; in de akte moet er op gewezen worden dat de huurkoper een beroep op de rechten kan doen tot wijziging van de overeenkomst, indien er een wanverhouding bestaat tussen de verplichtingen en de rechten welke uit de overeenkomst voortvloeien;
- gesplitst moet worden welk deel van de te betalen termijnen tot afkoop van de huurkoopsom strekt en welk deel strekt tot betaling van verschuldigde rente;
- de data, waarop verschuldigde bedragen betaald dienen te worden;
- onderdeel van de akte moet een taxatierapport zijn. Dit taxatierapport dient te bevatten een beschrijving en beoordeling van de onderhoudstoestand van de onroerende zaak;
- taxatiekosten zijn voor rekening van de verkoper;

In de praktijk wordt vanwege de complexiteit nauwelijks gebruik gemaakt van deze mogelijkheid. De praktijk is, dat de huurverkoper er weinig mee opschiet. De huurverkoper behoort een administratie van het betalingsschema bij te houden en is daarnaast belast met een aantal kosten om de huurkoop mogelijk te maken (taxatiekosten en notariële acte). De huurkoper wordt belast met het onderhoud. Overigens is er al sprake van een wetsvoorstel tot verruiming van de wetgeving inzake huurkoop van vastgoed. Dit wetsvoorstel moet de nadelen, die kleven aan de TWHOZ wegnemen. Wanneer dit voorstel het uiteindelijk tot wet zal brengen is echter niet te voorzien.

### 3.1.3 Het in erfpacht verstrekken van de standplaats

Erfpacht is een zakelijk recht, waarbij de grond eigendom blijft van de gemeente en de erfpachter het recht heeft de grond te gebruiken voor een afgesproken bestemming, meestal voor onbepaalde tijd (ca. 50 jaar) Daarvoor betaalt de erfpachter een jaarlijks bedrag, de canon. De afspraken over erfpacht worden vastgelegd in het erfpachtcontract, dat in een notariële acte wordt opgenomen.

De kosten van de acte komen in de praktijk voor rekening van de gemeente en de erfpachter wordt aangeslagen voor de WOZ en waterschapslasten.

#### Voordelen

- De gemeente heeft geen onderhoudslasten meer aan de standplaats en ontvangt een jaarlijkse canon en brengt de zakelijke lasten (WOZ/waterschap) in rekening bij de erfpachter
- De gemeente blijft grondeigenaar en behoudt zo zeggenschap over haar grond.
- De erfpachter behoeft geen volledige koopsom te betalen, dit kan een oplossing zijn, indien de erfpachter niet in staat is de koopsom te financieren.
- De erfpachter is bevoegd de erfpacht met instemming van de grondeigenaar over te dragen.

#### Nadelen

- De erfpachter verkrijgt een zakelijk recht en niet het volledige eigendomsrecht.
- De gemeente heeft de medewerking nodig van de bewoner/erfpachter.
- De bewoners van een eigen woonwagen hebben relatief gezien weinig voordelen. Ze krijgen de onderhoudslasten en de zakelijke lasten voor hun rekening zonder het volledige eigendomsrecht. Banken stellen in het algemeen zwaardere eisen aan het ter beschikking stellen van een hypotheek aan de bewoner in geval van erfpacht.

De randvoorwaarden zijn:

- Het in erfpacht uitgeven van een standplaats kan uitsluitend als er sprake is van een eigen woonwagen.
- Het in erfpacht uitgeven van een standplaats op een centrum kan uitsluitend plaatsvinden als er een goede balans is tussen de huurkavels en de erfpachtkavels, dit ter beoordeling van de gemeente.
- De gemeente hanteert een erfpachtcanon gebaseerd op de kavelprijs van €23.800 exclusief BTW voor ca 240 m<sup>2</sup>. Ingeval de standplaats een grotere oppervlakte heeft wordt de canon gerelateerd aan de verhoogde kavelprijs.
- De erfpachter aanvaardt het object in de staat, waarin deze zich bij overdracht bevindt.
- De erfpachter dient te beschikken over een rechtsgeldige omgevingsvergunning voor zijn woonwagen en andere bouwwerken. Indien deze ontbreekt, is de aspirant-koper verplicht alle zaken voor het aanvragen van een rechtsgeldige omgevingsvergunning(en) voor zijn kosten aan de gemeente ter beschikking te stellen.
- De erfpachter mag geen (huur)schuld of andere openstaande vorderingen bij de gemeente hebben.
- De erfpachter moet een inkomensverklaring (2012) van de Belastingdienst (IB-60 formulier) overleggen waaruit blijkt, dat zijn inkomen voldoende is om de canon en andere lasten gestand te kunnen doen.

De praktijk is, dat er weinig gebruik wordt gemaakt van deze variant, omdat de meeste bewoners bij voorkeur opteren voor de koopvariant in plaats van de erfpachtvariant.

### **3.2. Huurwoonwagens**

De varianten, die zich bij huurwoonwagens voordoen hebben betrekking op verkoop en huurkoop. Een alternatieve variant is het verkopen van de woonwagen aan het einde van de levensduur aan de zittende huurder tegen een vooraf vastgestelde koopprijs. Het uitgeven van een woonwagen in erfpacht is niet mogelijk omdat de woonwagen als een roerende zaak wordt aangemerkt en die niet in erfpacht kan worden uitgegeven.

In het algemeen hanteren de gemeenten een kernvoorraad aan huurwoonwagens. Beheer en verhuur op basis van deze kernvoorraad hoort echter bij woningcorporaties thuis.

#### **3.2.1. Verkoop huurwoonwagen**

Voordelen

- De huurder wordt zich bewust van zijn te verwerven eigendom;
- De gemeente hoeft haar onderhoudstaak aan de huurwoonwagen niet meer te vervullen evenals de herinvestering (ca. €65.000 per huurwoonwagen);
- Naar verwachting zal het woonklimaat op het centrum verbeteren;
- De koper kan mogelijk een beroep doen op de Nationale Hypotheek Garantie.

Nadelen:

- De huurder moet zelf zorgdragen voor een adequate financiering. Voor een huurder met een uitkering op basis van de Wet Werk en Bijstand zal dit moeilijk worden;

- De huurder/koper moet zich bewust zijn van het reserveren van een onderhoudspost voor de woonwagen ten behoeve van het reguliere onderhoud en ten behoeve van een herinvestering.

Gelet op de praktijkervaringen is het raadzaam aan de verkoop van een huurwoonwagen de volgende randvoorwaarden te koppelen:

- Voor de te verkopen huurwoonwagen moet een omgevingsvergunning zijn afgegeven of kan alsnog een omgevingsvergunning worden verleend;
- Op basis van een taxatierapport vinden er onderhandelingen plaats met de huurder;
- De huurder mag geen huurachterstand hebben;
- De bewoner dient zelf voor de financiering zorg te dragen;
- Inkomenstoets van de huurder (IB-60 formulier van de belastingdienst);
- Zelf aangebrachte voorzieningen door de huurder komen niet voor vergoeding in aanmerking.

### 3.2.2 De huurwoonwagen in huurkoop overdragen

Ten aanzien van de huurkoop van woonwagens geldt in beginsel hetzelfde als is opgenomen onder het item huurkoop van een standplaats. Het is een koopvariant waarbij de huurkoper pas eigenaar wordt, nadat de laatste termijn is betaald.

#### Voordelen

- De gemeente ontvangt maandelijkse huurkooptermijnen waarin een deel aflossing en een deel rente is verdisconteerd;
- De gemeente heeft geen onderhoudslasten meer aan de woonwagen, ook de eventuele zakelijke lasten zijn voor de huurkoper;
- De gemeente hoeft de woonwagen niet (meer) te verzekeren, dat is een verplichting van de huurkoper;
- De gemeente blijft eigenaar totdat de laatste huurkooptermijn is voldaan;
- De huurkoper behoeft geen volledige koopsom te betalen;
- Kan een oplossing zijn indien de huurkoper niet in staat is de koopsom te financieren.

#### Nadelen

- De huurkoper heeft alle verplichtingen als zijnde eigenaar, zonder dat hij dit is.
- De huurkoper heeft geen recht meer op huurtoeslag;
- Door beide genoemde nadelen kan deze variant voor de huurkoper een onbetaalbare constructie worden.
- Huurkoper dient de woonwagen te verzekeren. In de praktijk blijkt dit voor bewoners moeilijk zo niet onmogelijk. Als er iets gebeurt, is de woonwagen niet verzekerd en blijkt de huurkoper vaak niet in staat de schade te vergoeden.

Gelet op de praktijkervaringen is het raadzaam aan de huurverkoop van een huurwoonwagen de volgende randvoorwaarden te koppelen:

- Voor de te verkopen huurwoonwagen moet een omgevingsvergunning zijn afgegeven of kan alsnog een omgevingsvergunning worden verleend;
- Op basis van een taxatierapport en nader vast te stellen rentepercentage wordt de huurkoopsom vastgesteld;
- De huurkoper mag geen huurachterstand hebben;
- Inkomenstoets van de huurder (IB-60 formulier van de belastingdienst);

In de praktijk wordt de huurkoopvariant weinig meer toegepast. De huurkoper is blijkbaar niet in staat de koopsom te financieren, waarna er teruggegrepen wordt naar de huurkoopvariant. Echter de huurkoper heeft geen recht meer op huurtoeslag, is zelf verantwoordelijk voor het onderhoud, moet zelf de woonwag en verzekeren en is aansprakelijk voor de zakelijke last. De kosten voor de huurkoper nemen ten opzichte van het huren van de woonwag en enorm toe, terwijl de huurtoeslag niet langer wordt ontvangen. Voor een huurder is huurkoop in de praktijk een heel onvoordelige variant.

### 3.2.3 Verkoop huurwoonwag en aan het einde van de exploitatietermijn

Een derde variant is het met de huurder afspreken, dat deze de woonwag en van de verhuurder kan overnemen tegen vooraf overeengekomen gereduceerde koopsom. De huurder is gedurende de huurtermijn extra zorgvuldig want hij kan de woonwag en over nemen tegen een zeer aantrekkelijke koopsom, bijvoorbeeld € 1, -. De verhuurder weet dat hij aan het einde van de huurtermijn geen nieuwe herinvestering behoeft te doen in een nieuwe huurwoonwag en.

Ten aanzien van deze variant kunnen de volgende voor- en nadelen worden genoemd.

#### Voordelen

- De huurder wordt zich bewust van zijn op termijn te verwerven eigendom;
- De gemeente hoeft na afloop van de huurtermijn niet opnieuw te investeren in een nieuwe huurwoonwag en;
- Naar verwachting zal het woonklimaat op het centrum verbeteren;
- De toekomstige eigenaar, nu huurder, behoeft nu de koopsom niet op tafel te leggen;
- De toekomstige eigenaar, nu huurder, behoudt zijn recht op huurtoeslag.

#### Nadelen:

- De huurder/koper moet zich bewust zijn van het (op termijn) reserveren van een onderhoudspost voor de woonwag en ten behoeve van het reguliere onderhoud en ten behoeve van een eventuele herinvestering.
- De gemeente blijft gedurende een mogelijk lange termijn verantwoordelijk voor de exploitatie van de woonwag en (onderhoud, incasso, verzekering, etc.).

Gelet op de praktijkervaringen is het raadzaam aan deze verkoop van een huurwoonwag en op termijn de volgende randvoorwaarden te koppelen:

- Voor de te verkopen huurwoonwag en moet een omgevingsvergunning zijn afgegeven of kan alsnog een omgevingsvergunning worden verleend;
- De huurder mag geen huurachterstand hebben;
- Inkomenstoets van de huurder (IB-60 formulier van de belastingdienst);

#### **4.1. Afbouwen gemeentelijke standplaatsen en woonwagens**

Dit houdt in, dat een standplaats nadat de bewoner de huur heeft opgezegd dan wel komt te overlijden, de standplaats door de verhuurder wordt afgebroken. De grond wordt dan tijdelijk meestal als plantsoen of parkeervoorziening ingericht.

De keuze voor een dergelijk beleid is een politieke keuze.

De gemeente Deventer heeft momenteel 65 standplaatsen in exploitatie verdeeld over 17 Locaties. De grootste locatie van de gemeente betreft de locatie aan de Zweedsestraat met 14 standplaatsen. Voor het overige heeft de gemeente haar deconcentratiebeleid volledig uitgevoerd en is er sprake van relatief kleine woonwagencentra, die vaak in of aansluitend aan een woonwijk liggen.

De gemeente hanteert geen wachtlijst. De toewijzing van standplaatsen gaat via het aanbodmodel van Woonkeus Stedendriehoek. Door Woonkeus Stedendriehoek wordt een advertentie geplaatst, waar ingeschreven standplaatszoekenden op kunnen reageren.

Wel kan worden gesteld, dat er sprake is van een natuurlijke aanwas (kinderen), die bij voorkeur op de locatie van de ouders willen wonen. Het familieverband is sterk aanwezig en dat uit zich onder meer, dat ouderen op de locatie door hun volwassen kinderen worden verzorgd.

Ook in Deventer is er sprake van een natuurlijke aanwas.

Daarnaast is het bekend, dat het wonen van woonwagenbewoners in woningen van reguliere wijken niet altijd een succes is. Spanningen tussen de beide groepen geeft maatschappelijke onrust.

De keuze, die de gemeente kan maken, is de volgende:

- a. Het huidige aantal standplaatsen (65) handhaven en dus niet uitbreiden.
- b. Te komen tot een vermindering van het aantal standplaatsen door verkoop, huurkoop of het in erfpacht uitgeven aan de bewoner onder nader te bepalen voorwaarden.

De gemeente Deventer heeft de beleidsmatige keuze gemaakt om te komen tot een heroverweging van het aantal standplaatsen door te onderzoeken of verkoop van de standplaatsen mogelijk is, huurkoop dan wel het in erfpacht uitgeven van de standplaatsen, met inachtneming van nader opgestelde randvoorwaarden. Dus optie b.

Dit betekent dat de huurders die in staat zijn om te kopen dan wel de standplaats in erfpacht over te nemen, worden bediend, onder nader te bepalen randvoorwaarden. De huurders die dit niet kunnen, blijven de standplaats 'gewoon' huren. Daarvoor verandert er niets. Mocht er sprake zijn van een huuropzegging waardoor de standplaats vrijkomt, vrij van huur, dan is te overwegen deze standplaats niet opnieuw in de verhuur te doen doch in de verkoop. Ook daardoor zullen op termijn het aantal standplaatsen dat in eigendom en exploitatie van de gemeente zijn verminderen.

Daarnaast moet bezien worden op welke wijze gekomen kan worden tot een overdracht van deze taak aan een corporatie in Deventer dan wel in de regio. Mogelijk dat in de toekomst een gunstiger economisch klimaat dan wel een gewijzigd eigendom van standplaatsen en woonwagens van de gemeente Deventer voor de corporaties alsnog reden is het gesprek met de gemeente weer aan te gaan.

## **4.2. Andere reductiemogelijkheden van kosten**

### Huurverhoging bij mutatie

De onderstaande tekst is uitsluitend van toepassing indien er sprake is van nieuwe verhuur van vrijkomende standplaatsen en woonwagen. Indien een vrijkomende standplaats in de toekomst niet langer wordt verhuurd doch verkocht, dan is onderstaande tekst niet van toepassing.

Ingeval van mutatie van een standplaats met een eigen woonwagen is het de verhuurder toegestaan de huur te verhogen tot de maximale huurprijs op basis van het puntenwaarderingsstelsel.

Tevens is het toegestaan in de te sluiten huurovereenkomst voor een standplaats met een eigen woonwagen op te nemen, dat de zakelijke lasten (WOZ, waterschapslasten) voortaan voor rekening komen voor de huurder.

In andere gemeenten zijn deze mutatiewijzigingen doorgevoerd en helder gecommuniceerd en hanteert men vaak een percentage van 80 tot 100% van de maximale huur. Ingeval er tevens een woonwagen wordt gehuurd wordt vaak een lager percentage gehanteerd in verband met het niet overschrijden van de huurtoeslaggrens. De gemeente Deventer hanteert al bij mutatie van een standplaats of huurwoonwagen een huurpercentage van 80% van de maximale huur, waarbij als maximale huur in geval van de huur van een standplaats en huurwoonwagen de huurtoeslaggrens (€ 681,02) wordt gehanteerd.

Bestaand en gewijzigd beleid bij mutatie van standplaats en/of huurwoonwagen:

- Voor de standplaatsen wordt op basis van het puntenwaarderingsstelsel voortaan 100% van de maximale huur aan de huurder doorberekend, waarbij ingeval er sprake is van een huurwoonwagen, de gezamenlijke huur van standplaats en huurwoonwagen, de huurtoeslaggrens (ad. €681,02) niet mag overschrijden.
- Voor de huurwoonwagens wordt op basis van het puntenwaarderingsstelsel ook 100% van de maximale huur met de restrictie, dat de gezamenlijke huur (standplaats en huurwoonwagen) beneden de huurtoeslaggrens blijft.
- Tevens wordt in de te sluiten huurovereenkomst voor een standplaats met een eigen woonwagen een bepaling opgenomen, waarbij de zakelijke lasten voortaan voor rekening van de huurder komen.
- De toekomstige huurder dient een inkomensverklaring van de belastingdienst te overleggen over het voorgaande belastingjaar, waaruit blijkt, dat zijn inkomen voldoende is om de te bepalen huur te voldoen.

Dit beleid dient eenduidig na instemming van de gemeenteraad aan de bewoners te worden kenbaar gemaakt.

### Extra huurverhoging

In een bestaande huurrelatie is het niet toegestaan de huurprijs met een hoger percentage te verhogen dan wat vanuit het Ministerie wordt aangegeven. Zoals hierboven al aangegeven, is de gedifferentieerde huurverhoging op basis van inkomen niet van toepassing op woonwagen en standplaatsen (zie MG 2013-01). De huren mogen daarom per 1 juli 2013 met 4% worden verhoogd, in de toekomst moet blijken of dit percentage zo blijft, wordt verhoogd dan wel ook voor de woonwagens en standplaatsen een aan het inkomen gerelateerde huurverhoging wordt ingevoerd. Op dit moment is het echter niet mogelijk de huren meer te verhogen dan met het vanuit het Ministerie aangegeven percentage (i.c. voor 2013: 4%).



### Verhuizing naar andere locatie

Tenslotte kan gedacht worden aan het verhuizen van de huurder van een standplaats / woonwagen naar elders. Hierbij zijn een aantal varianten denkbaar, zoals:

1. naar andere woonruimte (woning, woonwagen) verhuizen indien de huurwoonwagen moet worden vervangen;
2. naar andere woonruimte (woning of standplaats) verhuizen teneinde bepaalde woonwagenlocaties versneld af te bouwen.

Voor beide varianten moet nog het onderscheid gemaakt worden tussen minnelijke verhuizing en verplichte verhuizing.

#### Ad. 1 verhuizing bij einde levensduur woonwagen

Teneinde de vervanging van de woonwagen te voorkomen is de vraag of met de zittende huurder kan worden afgesproken dat deze verhuist naar een andere standplaats met huurwoonwagen dan wel naar een woning. Uiteraard is het altijd mogelijk dit op minnelijke wijze met de huurder af te spreken. Sterker nog, een bestaande huurovereenkomst kan alleen minnelijk worden 'opengebroken'. Echter de vraag is of een huurder dit zonder voorwaarden zal doen. Er is immers sprake van diverse locaties met diverse families. Het is niet zonder meer mogelijk om families te 'mixen', dat kan tot spanningen leiden. Om die reden is denkbaar dat minnelijk tot het uitspreken van een intentie kan worden gekomen. Keiharde afspraken lijken ons niet haalbaar.

In het verlengde daarvan, kan het worden afgedwongen. De huurder huurt een standplaats met woonwagen. Het is een specifieke doch erkende woonvorm. De verhuurder heeft zorg te dragen voor het onderhoud aan het gehuurde. Als dat betekent dat de woonwagen vervangen moet worden, is dat gechargeerd haar probleem. In beginsel is het niet mogelijk om een huurder te dwingen naar een reguliere woning te gaan. Echter omstandigheden kunnen hier wel toe nopen. Die liggen dan echter buiten kader van de vervanging van de huurwoonwagen. Te denken valt aan overlast, herontwikkelen van een locatie met aanbidding van alternatieve woonruimte, bijvoorbeeld een standplaats elders, etc. Het huurrecht kent namelijk een limitatief aantal opzeggingsgronden. Daartoe behoort wanprestatie (zoals bij overlast) of 'dringend eigen gebruik' (herontwikkeling). Beide zal via de rechter moeten. Het is niet mogelijk om daar nu een eenduidig antwoord op te geven.

Een verplichte medewerking lijkt niet zonder meer mogelijk, wel kan getracht worden op minnelijke wijze tot afspraken te komen, al wordt de slagingskans daarvan laag geacht.

#### Ad. 2 versnelde afbouw van locaties

Deze variant gaat eigenlijk al uit van een uitsterf beleid, waarvoor onder 4.1 nadrukkelijk niet is gekozen. Toch zullen we hier wat over opmerken.

Ook nu geldt dat er op minnelijke wijze met aanbidding van een voor de huurder aanvaardbaar alternatief goede afspraken te maken zijn. Het nu hierover nu al iets afspreken, heeft naar verwachting weinig kans van slagen. De huurder zal zich niet zonder meer willen vastleggen.

Mocht de huurder echter categorisch medewerking weigeren, dan is het weer afhankelijk van de overige omstandigheden of iets kan worden afgedwongen. Ook nu valt te denken aan overlast of herontwikkeling van de locatie, zie hierboven onder 1. Het huurrecht is echter met waarborgen omkleed voor de huurder, de verhuurder zal genoemde omstandigheden hard moeten maken.

## **5. Landelijke ontwikkelingen**

In de jaren negentig en 2000 hebben gemeenten op instigatie van het Rijk er bij corporaties op aangedrongen woonwagencentra (standplaatsen en huurwoningen) in eigendom over te nemen.

Echter vanaf 2008, het begin van de economische crisis, is er een duidelijke trend waarneembaar, dat corporaties niet meer staan te trappelen om de centra over te nemen. Zij willen de opgestelde bedrijfswaardeberekening geëffectueerd zien.

Corporaties kijken sterk naar de kosten en helaas zijn woonwagencentra in exploitatie technische zin negatief.

Ondanks de economische omstandigheden hebben beide partijen, gemeenten en corporaties, een gezamenlijke verantwoordelijkheid. De gemeente in het kader van haar handhavingsbeleid en zij blijft eigenaar van de openbare gronden en groenstroken op een woonwagencentrum. De corporatie is een professionele verhuurder en bekend met de verhuur van woningen. Daarnaast vormen woonwagencentra bewoners een onderdeel van het doelgroepenbeleid waarvoor de corporatie verantwoordelijk is.

Landelijk zijn er vormen ontwikkeld, waarbij of meerdere corporaties met elkaar samenwerken of corporaties met gemeenten in een stichting of B.V.

Echter de mogelijkheid om in Deventer een aparte stichting op te richten zien wij niet als kansrijk. De plaatselijke corporaties hebben al aangegeven niet tot overdracht over te willen gaan. Participeren in een stichting ligt niet voor de hand.

Ook het vinden van een andere corporatie(s) is lastig. De corporatie in het buitengebied van Deventer heeft al aangegeven overname onwenselijk te vinden. Andere corporaties van buiten Deventer hebben geen binding met Deventer. Ze kennen de bewoners niet, hebben geen affiniteit met de gemeente, etc. Aan hen overdragen lijkt evenmin haalbaar.

Het aansluiten bij een bestaande stichting buiten Deventer is geen optie. De bestaande stichting in Apeldoorn (BWSA) zit er niet op te wachten. Ze hebben hun eigen financiële moeilijkheden.

Alleen het beheer overdragen aan een stichting buiten Deventer is tenslotte evenmin een optie. De gemeente blijft dan feitelijk eigenaar en opdrachtgever. Je krijgt dan te lange lijntjes en een minder efficiënte organisatie. Je moet juist snel en eenduidig kunnen opereren anders worden partijen tegen elkaar uitgespeeld.

## **6. Conclusies en aanbevelingen**

### Conclusies

De gemeente Deventer beheert en onderhoudt op 17 woonwagenlocaties 65 standplaatsen en 24 huurwoonwagens.

De gemeente heeft getracht om de standplaatsen en de huurwoonwagens over te dragen aan de corporaties in Deventer, te weten Rentree en Ieder1. Helaas zijn partijen het niet eens kunnen worden. Ook overdragen aan de corporatie in het buitengebied van Deventer, De Marken, is niet aan de orde. Aansluiten bij organisaties buiten Deventer is evenmin een optie.

Dit is voor de gemeente aanleiding geweest om nader te onderzoeken op welke manier de locaties in de toekomst op een verantwoorde wijze financieel beheerd en onderhouden kunnen worden.

De gemeente heeft de afgelopen jaren een inhaalslag gemaakt ten aanzien van het achterstallig onderhoud van de bergingen en van de huurwoonwagens. Dit heeft tot gevolg, dat de kosten substantieel meer hebben bedragen dan de huurinkomsten. Vooral het planmatig onderhoud is de laatste jaren hoger geweest, wat veroorzaakt is door renovaties van bergingen en het wegwerken van achterstallig onderhoud aan huurwoonwagens. Voorts is er groot aantal huurwoonwagens vervangen.

Verder is onderzocht of er mogelijkheden zijn voor de gemeente tot kostenreductie en welke landelijke ontwikkelingen zich momenteel voordoen. In de notitie zijn de diverse mogelijkheden besproken.

Kostenreductie kan worden gevonden in het (op termijn) afstoten van de woonwagens en standplaatsen. Dit kan in de vorm van verkoop en erfpacht voor de standplaatsen en verkoop voor de huurwoonwagens. De variant huurkoop ligt voor zowel de standplaatsen als de woonwagens minder voor de hand. De variant tot verkoop na de exploitatieperiode van de woonwagen tegen een vastgestelde prijs lijkt wel kansrijk. Nadeel is alleen dat de gemeente tot einde exploitatieperiode eigenaar en verhuurder blijft. Voordeel is dat er niet geherinvesteerd hoeft te worden.

Voorts zou moeten worden besloten vrijkomende standplaatsen in de toekomst niet opnieuw te verhuren doch uitsluitend nog te verkopen. Daarmee is de gemeente op de langere termijn niet langer eigenaar / verhuurder van woonwagenstandplaatsen.

Kostenreductie in de vorm van het minder uitgeven aan onderhoud wordt niet geadviseerd. Het (recente) verleden heeft geleerd, dat de rekening dan op een later moment betaald moet gaan worden.

Tenslotte biedt ook het nieuwe huurbeleid geen oplossing. De naar inkomen gedifferentieerde huurverhoging is op woonwagens en standplaatsen niet van toepassing. Verhogen van de huurinkomsten anders dan de maximale huurverhoging ad. 4% lijkt in ieder geval voor 2013 /2014 niet mogelijk.

In de notitie is aangegeven, dat vooraf helder en duidelijk door de gemeente de randvoorwaarden moeten zijn bepaald om tot verkoop dan wel erfpacht van een standplaats of verkoop van een huurwoonwagen over te gaan. De verkoop van een huurwoonwagen is daarbij voor de gemeente uit kosten oogpunt het meest voordelig. De reden is, dat behalve de kostencomponent vooral de herinvestering van een huurwoonwagen niet meer aan de orde is.

Overdracht aan de corporaties Rentree en Ieder1 is mislukt. Ook overdracht aan de in het buitengebied van Deventer werkzame corporatie De Marken is niet mogelijk, dit is door hen afgewezen. Voor een corporatie buiten Deventer is het niet interessant, zeker gelet op de huidige onzekere financiële tijden, om woonwagens en standplaatsen over te nemen in Deventer.

In Deventer zijn geen andere samenwerkingsverbanden werkzaam op het gebied van woonwagens. Gelet op de afstand en het adequaat en slagvaardig optreden in voorkomende gevallen ligt het aansluiten bij een stichting buiten Deventer evenmin voor de hand.

#### Aanbevelingen

De vervolgstappen voor het verrichten van een nader onderzoek naar de mogelijkheid om tot verkoop van een standplaats en/of huurwoonwagen over te gaan zijn:

- a. De gemeente dient in te stemmen met de voorgestelde randvoorwaarden om in aanmerking te komen voor de aankoop van een standplaats en/of huurwoonwagen of het in erfpacht uitgeven van de standplaats.
- b. Vervolgens dient er een nader onderzoek plaats te vinden door middel van een vragenlijst om de behoeften van de individuele bewoners in kaart te brengen. Tevens wordt aan een ieder de door de gemeente vastgestelde randvoorwaarden mondeling en schriftelijk kenbaar gemaakt.
- c. De gesprekken met de 65 bewoners vinden individueel in de woonwagen plaats en de vragenlijst wordt hierbij doorgenomen.
- d. Als de gesprekken hebben plaatsgevonden worden de resultaten in kaart gebracht en voorgelegd aan de gemeente.
- e. In overleg met de gemeente vindt de uitvoering van de wensen plaats binnen de kaders van het vastgestelde beleid.