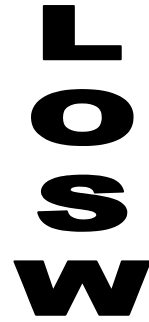


Landelijk Overleg Steunfuncties Woonwagewerk.

Secretariaat:
van Nahuysplein 19A
8011 NC Zwolle.

Tel: 0546-542055
Fax: 0546-542051
E-mail: bvanduin@smo-ov.nl



Onderwerp: Cebeon Rapport

Datum: 29-04-2003

Van : Bram van Duinen

Reactie op het onderdeel Standplaatsen en demografische kenmerken.

Inleiding.

Deze vorm van onderzoek zegt weinig over de feitelijke woonomstandigheden en perspectieven van woonwagewoners op toekomstige huisvestingsmogelijkheden. Het zou aan te bevelen zijn als gegevens uit dit onderzoek worden gecombineerd cq aangevuld met gegevens bij eerdere VROM inventarisaties en kwalitatief onderzoek, waardoor een scherper beeld kan ontstaan van de huisvestingssituatie van woonwagewoners.

Als LOSW ontvangen wij verschillende signalen via onze contacten met overheden, corporaties, publicaties in de pers. De informatie, die bij ons binnenkomt geeft een beeld van:

- een relatief jonge leeftijdsopbouw van 69% jonger dan 40 tegenover 54% bij de totale bevolking, op grond waarvan de komende 10 jaar een sterke huisvestingsvraag is te verwachten.
- een rijksbeleid van erkenning van familie- en groepsgericht wonen, waardoor oplossingen in hoofdzaak worden gezocht in uitbreiding van bestaande danwel aanleg middels tijdrovende procedures van nieuwe locaties.
- de aanwezigheid van veel "illegale standplaatsen", wat in de praktijk duidt op verdichte locaties, met woonwagens die niet voldoen aan bouwbesluit en in strijd met "brandweereisen" vaak te dicht op elkaar staan geplaatst.
- het tekort aan standplaatsen door niet gerealiseerde bouwplanning conform eerder provinciale woonwagewageningen.
- de afschaffing van tijdelijke standplaatsen art.10, waardoor nood- tijdelijke standplaatsen voor o.a. jongeren nauwelijks meer realiseerbaar zijn.
- In tegenstelling tot landelijk beleid voor studenten- en jongerenhuisvesting het ontbreken van enig beleid t.a.v. de huisvesting van woonwagewageningen in aangepaste woonwagens. het toepassen van de bouwtechnisch goedkopere woonvorm woonwagewageningen voor het realiseren van studenten-en jongerenhuisvesting.
- De durf bij beleidsmakers om bij de oplossing van bovenstaande huisvestingsproblematieken gebruik te maken van de expertise op beide terreinen.
- de toenemende toepassing en controle op uitvoering bouwbesluit, waardoor aanpassing van woonwagewageningen en locaties in veel gevallen leidt tot vermindering van het aantal standplaatsen.
- de te verwachten vervangingsvraag van bestaande CRM/VROM (huur)woonwagewageningen van corporaties en woonwagewagewageningen .
- het toenemende scholingsniveau van jongeren, waardoor meer behoefte ontstaat aan studeervoorzieningen in casu eigen kamer met voorzieningen (bureaucomputer e.d.,)
- de inhaalslag naar hogere woonkwaliteit, waarbij leefoppervlak in woonwagewageningen die van woningen in toenemende mate benadert.
- de renovatie cq vernieuwing van de nog bestaande grotere woonwagewageningen centra.
- de langzaam verlopende overdracht van de uitvoerende taak van huisvesting van woonwagewagewageningen van gemeente naar corporaties.

Landelijk Overleg Steunfuncties Woonwagewerk.

Secretariaat:
van Nahuysplein 19A
8011 NC Zwolle.

Tel: 0546-542055
Fax: 0546-542051
E-mail: bvanduin@smo-ov.nl

**L
O
S
W**

- De onevenredige toename van inzet van niet toegelaten instellingen cq particuliere bureaus bij het beheer, bouw en exploitatie van woonwagens en standplaatsen.
- de criminalisering van de woonleefsituatie door toename van hennepcultuur op en bij locaties.
- de misvatting bij een groeiend aantal kleinere gemeenten dat zij geen beleidsverantwoordelijkheid, meer hebben t.a.v. de huisvesting van woonwagewoners, laat staan spijtoptanten in woningen of rechthebbenden.
- Het toenemende besef bij grotere, centrumgemeenten dat door het wegvallen van de regie van de provincie de uitstroom van bewoners uit kleinere gemeenten bij hen op het bord komt.
- de passieve rol van provincies die veelal van mening zijn, dat zij na opheffing van de woonwagewet niet langer een ondersteunende rol zouden kunnen vervullen bij het waarborgen van voldoende aandacht voor huisvesting in gemeentelijke regionale woonplannen/visies.
- het teruglopen van plaatselijke, provinciale en landelijke aandacht, personele inzet en financiële mogelijkheden m.b.t. ondersteuningsprocessen bij deze problematiek.
- het ontbreken van een landelijke database, waarin alle facetten, mogelijkheden, modellen en financieringsvormen zijn verzameld en toegankelijk gemaakt voor gemeenten, instellingen en bewoners.
- het ontbreken van een effectieve openbare website, waarin deze en andere discussie-items rond de woonwagewet problematiek bespreekbaar wordt gemaakt en informatie is te halen.
- het ontbreken van voldoende passanten/trekkersplaatsen, die bij onvoldoende toename van reguliere standplaatsen als opvangbuffer gebruikt zullen worden.
- het ontbreken van voldoende financieringsbronnen om een effectief 3D-visualisatie programma bestemd voor gemeenten, corporaties en woonwagewoners landelijk beschikbaar te maken.
- de toenemende aanleg van camperplaatsen voor de nieuwe groep vrijetijdsvrijers
- het ontbreken van stimuleringsregelingen voor gemeenten, corporaties en bewoners om de omschakeling van beperkt gereguleerde woonwagewet bouw naar de duurdere bouwbesluitgerichte bouw.
- het ontbreken van voorrangregels in gemeentelijke huisvestingsverordeningen.
- het ontbreken van registratie van de woonbehoefte van woonwagewoners bij gemeenten en toegelaten instellingen.

Als wij de onderzoeksresultaten uit het Cebeonrapport tegen deze achtergrond beoordelen, dan hebben wij de volgende kanttekeningen.

Algemeen.

Bij de verantwoording van het rapport worden door Cebeon definities gehanteerd voor woonwagewoners, woonwagen en chalet, waardoor de onderzoeksresultaten onvolledig zijn geworden. Met name waar het gaat om huisvesting heeft dat geleid tot een vertekend beeld van de feitelijke woonsituatie, waardoor geen juiste beleidsaanbevelingen (kunnen) worden gedaan.

Definitie woonwagewoner.

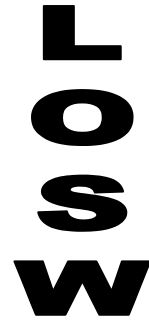
Het rapport definieert de woonwagewoner

*” Een **woonwagewoner** is iemand die in een woonwagen of “chalet” woont op een woonwagenstandplaats”. Als standplaats is daarbij elke standplaats aangemerkt die bij de gemeente bekend is, dus ook illegale, tijdelijke, gedoogde of losse standplaatsen.”*

Landelijk Overleg Steunfuncties Woonwagewerk.

Secretariaat:
van Nahuysplein 19A
8011 NC Zwolle.

Tel: 0546-542055
Fax: 0546-542051
E-mail: bvanduinen@smo-ov.nl



Deze keuze voor de definitie van woonwagewoner sluit alle bewoners, met een woonwagen, Roma of Sinti achtergrond, die momenteel woonachtig zijn in woningen en rechthebbenden (kinderen), uit van dit onderzoek. Het is een gemiste kans dat daarmee leden van deze categorie woonwagewoners, die sinds de laatste 12 jaar (overdracht verantwoording huisvesting van WVC naar VROM) door het achterblijven van de bouwproductie van woonwagenstandplaatsen noodgedwongen in een woning zijn terechtgekomen niet betrokken zijn in het onderzoek. Uitgaande van het gegeven, dat familiebanden juist bij deze bevolkingsgroepen nog een dominante rol spelen in het gehele leefpatroon ligt het voor de hand om bij oplossingen van gesignaleerde ontwikkelingen actief gebruikte maken cq niet voorbij te gaan aan deze natuurlijke netwerken.

Definitie woonwagen en chalet.

In het rapport worden de begrippen chalet, woning en woonwagen als volgt geformuleerd:

*“Een **chalet** “ is een woning, die in een woonwagencentrum is gebouwd, en waar rechthebbenden op een woonwagenstandplaats in worden gehuisvest. Voor zover uit de definitie van een woonwagen volgens artikel 1 van de woonwagenwet blijkt, is een chalet als zodanig geen woonwagen. Indien een deel van een woonwagencentrum is bebouwd met chalets, dan maken deze chalets en hun bewoners wel deel uit van het onderzoek.”*

De opname van het begrip chalet naast en in relatie tot de termen woning en woonwagen + standplaats is te onzorgvuldig gekozen. Chalet komt als begrip niet voor in recent gewijzigde wetgeving na de opheffing van de woonwagenwet. Het opnemen van deze subjectieve omschrijving van een van de vele verschijningsvormen van zowel woonwagens als woningen op standplaatsen vertroebelt de analyse en beeldvorming rond de woonvorm woonwagen+standplaats.

De wetgever heeft bij de opname van het begrip woonwagen en standplaats aangegeven dat het hier een erkende woonvorm betreft, waarvoor o.a. in de woningwet, bouwbesluit, burgerlijk wetboek en afgeleide wet-en regelgeving specifieke bepalingen zijn opgenomen die de kwaliteit van deze huisvestingsvorm moeten vastleggen. De definiëring in de **Woningwet** luidt als volgt

Woonwagen:

- A. Voor bewoning bestemd gebouw dat is geplaatst op een standplaats en dat in zijn geheel of in delen kan worden verplaatst.
- B. Een overeenkomstig de Woonwagenwet op een standplaats geplaatste woonwagen dan wel een woonwagen waarvan de plaatsing op een standplaats wordt gedoogd op het tijdstip van inwerkingtreding van deze wet, is een woonwagen bedoeld in artikel 1, eerste lid, onderdeel e, tot het tijdstip waarop die woonwagen wordt vervangen.

Standplaats:

Een kavel bestemd voor het plaatsen van een woonwagen, waarop voorzieningen aanwezig zijn die op het leidingnet van de openbare nutsbedrijven, andere instellingen of van gemeenten kunnen worden aangesloten

Gebouw:

Elk bouwwerk, dat een voor mensen toegankelijke overdekte of gedeeltelijk met wanden omsloten ruimte vormt.

Landelijk Overleg Steunfuncties Woonwagewerk.

Secretariaat:
van Nahuysplein 19A
8011 NC Zwolle.

Tel: 0546-542055
Fax: 0546-542051
E-mail: bvanduinen@smo-ov.nl

**L
O
S
W**

In o.a. de Wet bevordering eigenwoningbezit (BEW) wordt vervolgens het begrip **woning** gelijkgesteld met **woonwagen +standplaats**, terwijl in het Burgerlijk Wetboek onder woonwagen wordt verstaan een voor bewoning bestemd gebouw, dat is geplaatst op een standplaats, in zijn geheel of in delen kan worden verplaatst en waarvoor een bouwvergunning als bedoeld in artikel 40 van de Woningwet is afgegeven.

Dat betekent dat met de borging van deze woonvorm in de wetgeving de weg is geopend voor de ontwikkeling naar een kwalitatief betere huisvesting van woonwagenbewoners. Er zullen steeds meer mogelijkheden voor b.v. allerlei vormen van houtskeletbouw op basis van bouwbesluit woningen of woonwagens op standplaatsen ontstaan. Bepalend voor de acceptatie door woonwagenbewoners zal zijn of hij zijn voorkeurswoonstijl terugziet in de indeling en vormgeving van zowel de woonwagen/woning, standplaats en de locatie binnen een acceptabel financieel kader. In de praktijk zullen afhankelijk van de bouweisen ontleend aan het bouwbesluit voor woonwagens danwel woningen en de bestemmingsplanvoorschriften zowel door corporaties, commerciële bureaus recreatie- en woonwagenbouwers allerlei types woningen en woonwagens worden ontwikkeld. Ongeacht of het nu gaat om woningen of woonwagens zullen deze in de volksmond veelal als chalets worden betiteld. Voor woonwagenbewoners betekent het ook dat bestaande financieringsmogelijkheden als allerlei hypotheekvormen, nationale hypotheekgarantie, brandverzekeringen, toepassing van de Wet BEW enz. langzamerhand ook voor hen toegankelijk moeten komen.

Huidige bouwpraktijk.

Een chalet is in de huidige bouwpraktijk een verzamelnaam voor allerlei vormen van al dan niet verplaatsbare woningtypes en woonwagens gebouwd met of zonder toepassing van het bouwbesluit van woningen en woonwagens, met of zonder bouwvergunning, die zowel voorkomen in recreatie- en vakantieparken als op woonwagencentra in binnen- en buitenland. De constatering in de toelichting dat een chalet in het kader van de Woningwet als zodanig geen woonwagen is, is in danook onjuist.

Deze subjectieve typering van de woonvorm en het ontbreken van de koppeling woonwagen + standplaats leidt in de verdere opbouw van het onderzoek tot een vertekend beeld van de feitelijke huisvestingssituatie. Immers hoewel in het onderzoek wordt gesproken van een "toename van het eigen woonwagenbezit" en het "relatief hoge-eigenwagenebezit" wordt verzuimd een link te leggen naar de eigendomssituatie van de standplaatsen en de woonkwaliteit van de huidige woonwagens. Eigendom van standplaatsen komt onder woonwagenbewoners met uitzondering van een relatief beperkt aantal bedrijfsstandplaatsen, nagenoeg niet voor, terwijl dat door geldverschaffers vaak als een belangrijke voorwaarde wordt genoemd bij hypotheekverstrekking als de bewoner een nieuwe woonwagen wil financieren. De kwaliteit van het huidige woonwagenbestand gemeten naar zaken als levensduur, exploitatie, restwaarde is relatief laag t.o.v. vergelijkbare woningbouw.

Feitelijk levert het huidige hoge eigenwoonwagenbezit, in combinatie met veel huurstandplaatsen op een relatief korte termijn van 10-20 jaar een sterke vervangingsvraag op, waarvoor gezien de inkomensontwikkeling van woonwagenbewoners niet te verwachten is dat zij hiervoor voldoende financiële middelen beschikbaar zullen hebben.

Het zou in het kader van de huisvestingsparagraaf van dit rapport dan ook aan te bevelen zijn, dat gericht aandacht wordt besteedt aan verdere uitwerking van eerdere initiatieven van de SEV op het terrein van innovatie van de woonvorm woonwagen-standplaats, alternatieve tussenvormen binnen het kader van zowel bouwbesluit woningen als woonwagen+standplaats, financieringsmogelijkheden, verruiming van de wet BEW m.b.t. de o.a. hoogte van de toegestane koopsom.

Conclusies-Samenvatting.

Landelijk Overleg Steunfuncties Woonwagewerk.

Secretariaat:
van Nahuysplein 19A
8011 NC Zwolle.

Tel: 0546-542055
Fax: 0546-542051
E-mail: bvanduinen@smo-ov.nl

**L
O
S
W**

In de samenvatting wordt (nog) geen verband gelegd tussen de leeftijdsopbouw , gegevens standplaatsen en woonwagens, gewijzigde wetgeving en toekomstperspectief huisvestingssituatie. Ook wordt geen relatie gelegd met de praktijkgegevens, zoals wij in de inleiding hebben verwoord.

Als je deze signalen en de Cebeongegevens met elkaar verbindt , dan kun je niet anders dan constateren, dat er in de komende jaren een bijzondere inspanning gevraagd wordt van provincies, gemeenten en corporaties ,al dan niet in combinatie met gespecialiseerde bureaus om de woonsituatie van woonwagewoners op aanvaardbaar peil te brengen.Om te voorkomen dat woonwagewoners opnieuw een geïsoleerde positie gaan innemen binnen de volkshuisvesting, zien wij de inbreng van commerciële bureaus voornamelijk als overbruggingsoplossing tot het moment van definitieve overname door corporaties. Ook het afzonderlijk onderbrengen van woonwagens-locaties in aparte corporatiestichtingen verdient geen aanbeveling, omdat in dat geval er geen of minder mogelijkheden zijn om de financiële woningreserves bij voorkomende onrendabele investeringen cq huurspreiding aan te spreken.

Het is van belang dat de centrale overheid in vervolg op haar monitoringstaak via de aangekondigde verstedelijkingsafspraken expliciet afspraken vastlegt t.a.v. de inspanningsverplichting van gemeenten om op een snelle manier in de woonbehoefte van woonwagewoners te voorzien.

Daarbij is van belang dat de provincies actief weer worden betrokken bij de toetsing van de plannen, betrokken worden bij de regionale plannen en woonwagewoners, haar organisaties cq hen ondersteunende organisaties in de gelegenheid worden gesteld tijdig relevante informatie in te brengen, voordat tot planvorming wordt besloten.

Ter ondersteuning van dit proces is het wenselijk dat landelijke initiatieven rond de opzet van een website, database, 3D-visualisatieprogramma en de informatieve bladen als het Wiel en Samen totstandkomen danwel in stand worden gehouden.