

Vergaderjaar 2020–2021

**35 570 VII**

## **Vaststelling van de begrotingsstaten van het Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties (VII) voor het jaar 2021**

**32 847**

## **Integrale visie op de woningmarkt**

**Nr. 99**

### **BRIEF VAN DE MINISTER VAN BINNENLANDSE ZAKEN EN KONINKRIJKSRELATIES**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 11 mei 2021

Met deze brief bied ik u de *Herhaalmeting Woonwagendstandplaatsen in Nederland* aan<sup>1</sup> en ga ik in op de conclusies van het rapport. Ik geef aan wat ik de komende jaren doe om verdere invulling te geven aan het *Beleidskader Woonwagen- en Standplaatsen* dat ik in 2018 naar Uw Kamer heb gestuurd.<sup>2</sup> Ik betrek hierbij de brief van de Nationale ombudsman van 5 maart jl. waarin hij zijn zorgen uit over de waarborging van de mensenrechten en de realisatie van nieuwe standplaatsen.<sup>3</sup> De vaste commissie voor Binnenlandse Zaken heeft een afschrift ontvangen van deze aan mij gerichte brief. In de procedurevergadering van 15 april 2021 heeft de commissie besloten een afschrift van mijn antwoord op deze brief te ontvangen. Omdat ik in maart nog niet over de herhaalmeting beschikte, heb ik destijds geen antwoordbrief geschreven. Wel is er vanuit mijn ministerie contact geweest met het bureau van de Nationale ombudsman. Ik zal voorliggende brief in afschrift naar de Nationale ombudsman sturen, U kunt deze brief dus tevens als mijn antwoord op zijn brief van 5 maart jl. beschouwen. In deze brief geef ik ten slotte aan hoe ik invulling geef aan de motie van het lid Öztürk.<sup>4</sup>

Drie jaar geleden heb ik samen met de VNG, Aedes en vertegenwoordigers van de woonwagengemeenschap het *Beleidskader Woonwagen- en Standplaatsenbeleid* ontwikkeld. Doel van dit beleidskader is om de culturele identiteit en woonwensen van Roma, Sinti en woonwagenbewoners op een goede manier in het woonbeleid te integreren. Uit de eerste *Herhaalmeting Woonwagendstandplaatsen in Nederland* blijkt dat, ondanks dat gemeenten stappen hebben gezet om tot nieuw beleid te komen, het beleidskader nog niet heeft geleid tot meer standplaatsen. Dat

<sup>1</sup> Raadpleegbaar via [www.tweedekamer.nl](http://www.tweedekamer.nl)

<sup>2</sup> Kamerstuk 34 775 VII, nr. 70

<sup>3</sup> [www.nationaleombudsman.nl/professionals/nieuws/2021/ruim-drie-jaar-na-rapport-woonwagenbewoner-zoekt-standplaats-veel-woorden](http://www.nationaleombudsman.nl/professionals/nieuws/2021/ruim-drie-jaar-na-rapport-woonwagenbewoner-zoekt-standplaats-veel-woorden)

<sup>4</sup> Kamerstuk 35 570 VII, nr. 27

is een teleurstellende uitkomst, zeker voor de mensen die vaak al lang op de toewijzing van een standplaats wachten. Ik ga gemeenten stimuleren om de komende tijd stappen te zetten in het realiseren van meer standplaatsen. In de volgende herhaalmeting verwacht ik te kunnen melden dat meer Roma, Sinti en woonwagenbewoners een passende plek hebben gevonden.

### **Ontwikkeling van het aantal standplaatsen en het gemeentelijk beleid**

De herhaalmeting laat zien hoe het aantal standplaatsen zich heeft ontwikkeld in de periode 2018–2020. Ook geeft zij aan hoe het gemeentelijk beleid zich heeft ontwikkeld en welke knelpunten gemeenten ervaren. De conclusies zijn als volgt:

*Het aantal standplaatsen is vrijwel gelijk gebleven, een toename wordt wel verwacht*

Op basis van de ingezonden vragenlijsten en gegevens van het Kadaster concluderen de onderzoekers dat het aantal standplaatsen in de afgelopen twee jaar vrijwel gelijk is gebleven. Zij stellen vast dat er op dit moment in Nederland in totaal 8.854 standplaatsen zijn, verdeeld over 1.151 woonwagenlocaties. Het totaal inclusief «bijzondere situaties», zoals tijdelijke standplaatsen of stenen woningen op standplaatsen, ligt op 9.297 standplaatsen. De regionale spreiding van standplaatsen is groot: in absolute zin is het aantal standplaatsen het grootste in de provincies Noord-Brabant, Zuid-Holland en Noord-Holland en het laagste in Flevoland. In relatieve zin, ten opzichte van het aantal woningen, is het aantal standplaatsen het grootste in Limburg en het laagste in Friesland en Groningen. Van de 223 gemeenten die de vragenlijst hebben ingevuld, gaven ruim 50 gemeenten aan concrete plannen te hebben om de komende jaren nieuwe standplaatsen te realiseren. De onderzoekers stellen dat gemeenten van plan zijn de komende twee jaar bijna 150 nieuwe standplaatsen aan de voorraad toe te voegen.

*Steeds meer gemeenten ontwikkelen en implementeren woonwagen- en standplaatsenbeleid*

Het beleidskader reikt gemeenten de kaders aan waarmee zij het lokale woonwagenbeleid binnen het mensenrechtelijke kader kunnen ontwikkelen. Van gemeenten wordt verwacht dat zij beleid voor woonwagens en standplaatsen vaststellen als onderdeel van het volkshuisvestingsbeleid. Uit het onderzoek blijkt dat ten minste 73 gemeenten dit sinds 2018 ook daadwerkelijk hebben gedaan, dat is 34% van de responderende gemeenten. Hoeveel gemeenten al vóór 2018 beleid hebben ontwikkeld is niet bekend. Maar het is volgens de onderzoekers wel duidelijk dat er nog veel gemeenten zijn die dit moeten gaan doen. Sinds 2018 hebben tenminste 105 gemeenten onderzoek gedaan naar de behoefte aan woonwagenstandplaatsen.

*Gemeenten vinden de realisatie van meer standplaatsen ingewikkeld, ondersteuning is gewenst*

Door veel gemeenten is aangegeven dat zij moeite hebben met de ontwikkeling en implementatie van woonwagenbeleid. Een belangrijke reden die zij aangeven is de onrendabele top. Dit houdt in dat de kosten voor de ontwikkeling en exploitatie niet binnen de afschrijvingstermijn kunnen worden terugverdiend. Ook is er een tekort aan locaties waar nieuwe woonwagenstandplaatsen kunnen komen. Een aantal gemeenten geeft aan dat zij geen eigen grond (meer) in bezit heeft of dat deze schaars

is. In sommige gemeenten wordt ook een moeizaam contact met bewoners genoemd. Dit alles maakt dat het realiseren van nieuwe standplaatsen door gemeenten als een ingewikkeld traject wordt gezien. De meerderheid van de gemeenten geeft aan dat ze ondersteuning vanuit het Rijk en VNG goed kunnen gebruiken. Het delen van goede voorbeelden wordt daarbij het meeste genoemd.

#### *Teleurstelling bij vertegenwoordigers van woonwagenbewoners*

De onderzoeksresultaten zijn voorgelegd aan vertegenwoordigers van bewoners. Zij herkennen het beeld dat wordt geschetst en geven aan het te betreuren dat er in de afgelopen twee jaar weinig nieuwe standplaatsen zijn gerealiseerd. Zij waarderen dat er in een aantal gemeenten concrete plannen zijn voor uitbreiding, maar stellen wel dat plannen niet voldoende zijn, het gaat om de daadwerkelijke groei van standplaatsen. Zij stellen dat sinds de intrekking van de Woonwagenwet in 1999 het aantal standplaatsen gelijk is gebleven of zelfs afgenomen. Dit maakt dat volgens hen de opgave extra groot en vraagt om een versnelde groei. Zij wijzen daarbij ook op de mensenrechten en het eerdergenoemde beleidskader.

#### **De opgave voor de komende jaren**

De constatering dat de opzet en implementatie van woonwagen- en standplaatsenbeleid, mede door de specifieke kenmerken, door gemeenten als ingewikkeld wordt ervaren is niet nieuw. Ook bij de totstandkoming van het beleidskader kwam dat naar voren. De toegenomen woningnood maakt de benodigde grond voor het realiseren van nieuwe standplaatsen alleen maar schaarser. Een aantal, maar zeker nog niet alle, gemeenten hebben de afgelopen jaren hun woonwagen- en standplaatsenbeleid geïntensiveerd. Met de Nationale ombudsman ben ik van mening dat beleidsvorming niet moet leiden tot een papieren werkelijkheid, maar moet resulteren in nieuwe standplaatsen. Het beleidskader heeft tot een nieuwe impuls geleid. Nog steeds krijgt mijn ministerie vragen van gemeenten over de wijze waarop zij hun beleid kunnen herformuleren. Omdat het om een relatief kleine doelgroep gaat en het woonwagen- en standplaatsenbeleid om specialistische kennis vraagt, hebben veel gemeenten behoefte aan zowel kennis als goede voorbeelden. Ik zie dat verschillende gemeenten nagaan hoe zij de opgave in regionaal verband kunnen oppakken. Een goed voorbeeld zijn de regio's Noordoost-Brabant en Hart van Brabant waar onder regie van de provincie gewerkt wordt aan regionaal beleid. Dergelijke voorbeelden zal ik de komende periode verder onder de aandacht brengen.

#### **Ondersteuning vanuit het Rijk**

Ik blijf op verschillende manieren de ontwikkeling van nieuwe standplaatsen stimuleren en ondersteunen.

#### *Programma voor gemeenten*

Uit de enquête en uit contacten met gemeenten van zowel de VNG als mijn ministerie blijkt dat gemeenten vooral behoefte hebben aan goede voorbeelden van bijvoorbeeld een behoefteonderzoek, de toewijzing van standplaatsen of een regionale aanpak. Ik zal een ondersteuningsprogramma opzetten dat deze voorbeelden verzamelt en verspreidt. Bij de opzet van dit programma werk ik nauw samen met de VNG. Ook zal ik het programma bespreken met vertegenwoordigers van de woonwagenbewoners.

### *Onderzoek naar de kosten van standplaatsen en woonwagens*

Om tot een goed standplaatsenbeleid te komen zijn objectieve gegevens belangrijk. Dit geldt zeker als het gaat om financiën. Gemeenten maken afwegingen en leggen deze uit aan hun burgers. Mijn indruk is dat er verschillende beelden van de kosten van een standplaats en een woonwagen bestaan. Dit kan ertoe leiden dat deze ofwel te hoog dan wel te laag worden ingeschat. Dit kan het gesprek vertroebelen. Daarom laat ik een onderzoek uitvoeren naar de kosten van een standplaats, de woonwagen en de beheerskosten. Dit kan gemeenten helpen bij de formulering van hun (ruimtelijk) woonwagenbeleid. Bovendien kan een objectieve kostenindicatie bijdragen aan het gesprek tussen gemeenten, woningcorporaties en bewoners.

### *Middelen voor standplaatsen*

In november 2020 heb ik uw Kamer geïnformeerd over € 50 mln. die ik voor 2021 heb vrijgemaakt voor het versneld realiseren van huisvesting voor een aantal groepen op de woningmarkt.<sup>5</sup> Een van deze groepen zijn woonwagenbewoners. De regeling zal zo worden uitgewerkt dat het voor alle gemeenten mogelijk wordt aanvragen te doen voor bijdragen waarmee financiële belemmeringen in de projectrealisatie kunnen worden weggenomen. De middelen kunnen worden gebruikt voor de realisatie van nieuwe standplaatsen.

### *Overleg met gemeenten*

De eerdergenoemde motie Öztürk verzoekt de regering om in overleg te gaan met gemeenten teneinde voldoende standplaatsen te regelen. Vanuit het ministerie is geregeld overleg met de VNG over het standplaatsenbeleid. Met medefinanciering vanuit BZK heeft de VNG de *Wegwijzer gemeentelijk woonwagen- en standplaatsenbeleid* ontwikkeld en zal zij enkele bijeenkomsten organiseren. Ik stuur de herhaalmeting naar gemeenten en wijs hen op de ondersteuning die ik hen zal bieden om tot de realisatie van nieuwe standplaatsen te komen. Via bovengenoemde acties geef ik invulling aan de motie Öztürk.

### **Tot slot**

Gemeenten, woonwagenbewoners, woningcorporaties en het Rijk hebben de afgelopen jaren stappen gezet. Ik blijf gemeenten stimuleren om de komende tijd stappen te zetten in het realiseren van meer standplaatsen. Ik blijf daarbij met alle betrokken partijen in contact en ondersteun waar nodig, zodat er op lokaal niveau de juiste en passende keuzes gemaakt kunnen worden.

De Minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties,  
K.H. Ollongren

---

<sup>5</sup> Kamerstuk 32 847, nr. 694