



Position paper

Standplaatsenbeleid

T.b.v. rondetafelgesprek standplaatsenbeleid 15 september 2021

Inleiding

In de periode 1919-1999 voerden de gemeenten de Woonwagenwet uit. Deze wet is in 1999 ingetrokken. Sinds dat jaar zijn gemeenten, net als voor alle andere inwoners, ook verantwoordelijk voor de huisvesting van woonwageneigenaren. Dit heeft geresulteerd in het streven naar "normalisatie": wonen in een woonwagen wordt als een normale vorm van huisvesting beschouwd, woonwagenlocaties zijn opgeknapt, eigendom en beheer zijn overgedragen aan woningcorporaties. Maar dat is niet overal en volledig gelukt. Zo is in veel gemeenten het aantal standplaatsen gelijk gebleven en soms afgenomen.

Het beleid is niet in overeenstemming met het Europees verdrag voor de rechten van de mens en de Algemene Wet gelijke behandeling. Twee adviezen zijn gegeven: zorg voor voldoende standplaatsen en faciliteer de culturele identiteit van het leven in familieverband.

Wat kunnen gemeenten doen?

Gemeenten kunnen:

- Een behoefteonderzoek uitvoeren;
- Beleid ontwikkelen (regie op basis van een woonvisie) en prestatieafspraken met corporaties maken;
- Meewerken aan uitbreiding van bestaande locaties en inrichting van nieuwe woonwagen locaties;
- De toewijzing van huurstandplaatsen en huurwoonwagens reguleren.

Tegen welke dilemma's lopen gemeenten aan?

- Er is niet op voorhand al duidelijk wie recht heeft op een standplaats. Immers een woonwagenbeleid in overeenstemming brengen met het mensenrechtelijk kader waarbij invulling van minimum waarborgen cruciaal is, zoals de erkenning als minderheid, de erkenning van de woonwagenidentiteit en cultuur en het beleid als vast onderdeel maken van het algemene huisvestingsbeleid, is nog niet overal gemeengoed. Maar er zijn in de afgelopen drie jaar wel al positieve ontwikkelingen in gang gezet;
- Er is op veel plekken in Nederland een groot woningtekort voor allerlei doelgroepen;
- De ruimtelijke mogelijkheden zijn beperkt; hierbij komt nog dat een standplaats twee tot drie keer zoveel ruimte kost als een gewone huurwoning;
- Niet alle gemeenten hebben een actief beleid en soms ontbreekt regionale afstemming;
- Er rust een grote onrendabele top op zowel aanleg als beheer van standplaatsen en huurwoonwagens;
- De rol van woningcorporaties varieert. Zij zouden minimaal de standplaatsen voor de doelgroep (lagere inkomens) moeten inrichten en beheren en huurwoonwagens beschikbaar stellen aan degenen uit de doelgroep die geen eigen wagen hebben. Dit is geen taak voor de gemeente. Maar zij zouden ook duurdere

huurstandplaatsen kunnen exploiteren (dat bevordert het wonen in familieverband waar de inkomens verschillend zijn);

- Het aanleggen en vooral in stand houden van een koopstandplaats is een vak apart. De gemeente mag op basis van de Huisvestingswet geen regels stellen aan de toewijzing van koopstandplaatsen; hoe kan de standplaats na vertrek van de eerste koper beschikbaar blijven voor woonwagenebewoners; kan het wonen in familieverband worden voortgezet?

VNG steun aan gemeenten

De VNG ondersteunt gemeenten op verschillende manieren:

- In mei 2021 zijn de Wegwijzer gemeentelijk woonwagenebeleid en een hoofdstuk in de modelhuisvestingsverordening over toewijzing van standplaatsen gepubliceerd;
- Samen met BZK is een monitor woonwagenestandplaatsen opgezet en nu één keer gepubliceerd;
- Samen met BZK wordt een onderzoek naar de kosten van aanleg en exploitatie van standplaatsen uitgevoerd;
- Dit najaar organiseert de VNG drie workshops over gemeentelijk woonwagenebeleid.

Steun rijk is ook nodig

Gemeenten kunnen het niet alleen. Het rijk kan helpen door:

- Inhoudelijke en procesmatige ondersteuning van gemeenten bij de aanleg en exploitatie van woonwagenestandplaatsen;
- Financiële steun voor de onrendabele toppen in de aanleg en beheer van standplaatsen en huurwoonwagene. Eerdergenoemd onderzoek moet uitwijzen om wat voor bedragen het gaat en corporaties moeten ook voor deze opgave over voldoende investeringscapaciteit beschikken;
- Ondersteuning van gemeenten bij de opzet van nieuwe woonwagene locaties door helder te maken welke organisaties waarover gaan. Wat is de rol van de corporaties? Behoort bijvoorbeeld het onderbrengen van alle huurvormen zowel sociaal als huur in de vrije sector ook tot de prestatieafspraken? Daar is duidelijkheid over nodig;
- Het is aan de gemeente om een goede afweging te maken tussen alle verschillende woningbouwopgaven. Dit staat soms haaks op uitbreiding woonwagene locaties en standplaatsen. Er is hulp nodig bij het nagaan of er mogelijkheden zijn voor regionale spreiding;
- Gemeenten vrezen dat de wensenlijst zoals die hierboven zijn opgesomd, kan zorgen voor onrust en ongelijkwaardigheid in relatie tot andere bewoners/doelgroep binnen de gemeente. Immers de burgers in een woonwagene lijken flink anders behandeld te worden dan de burger in afwachting van een woning. Hoe hiermee om te gaan?
- Tot slot moet de rol van het rijk scherper. Immers, het rijk heeft officieel de opdracht gegeven en dient naar onze mening, meer te ondersteunen. Te denken valt aan een kenniscentrum, gemeenten die geen standplaats beleid en/of locaties nog hebben ontwikkeld hiertoe stimuleren, het bewaken regionale balans en ondersteuning van financiële middelen.