

Vergaderjaar 1997–1998

25 333

Wijziging van de Huisvestingswet, de Woningwet en enige andere wetten in verband met de integratie van de woonwagen- en woonschepenregelgeving

Nr. 17

VERSLAG VAN EEN SCHRIFTELIJK OVERLEG

Vastgesteld 9 maart 1998

De vaste commissie voor Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer¹, heeft de navolgende vragen over bovengenoemde wet ter beantwoording aan de regering voorgelegd.

De regering heeft deze vragen beantwoord bij brief van 6 maart 1998. De vragen en antwoorden zijn hieronder afgedrukt.

De voorzitter van de commissie,
Versnel-Schmitz

De griffier van de commissie,
De Gier

¹ Samenstelling:

Leden: Lansink (CDA), Te Veldhuis (VVD), Van den Berg (SGP), M.M. van der Burg (PvdA), Versnel-Schmitz (D66), voorzitter, Van Gijzel (PvdA), Feenstra (PvdA), Verbugt (VVD), A. de Jong (PvdA), Gabor (CDA), ondervoorzitter, Aiking-van Wageningen (Groep Nijpels), Poppe (SP), Augusteijn-Esser (D66), Duivesteijn (PvdA), Giskes (D66), Stellingwerf (RPF), Crone (PvdA), M. B. Vos (GroenLinks), Klein Molekamp (VVD), Hofstra (VVD), Assen (CDA), Jeekeel (D66), Th. A. M. Meijer (CDA), Visser-van Doorn (CDA) en Luchtenveld (VVD).
Plv. leden: Biesheuvel (CDA), O. P. G. Vos (VVD), Van Middelkoop (GPV), Verspaget (PvdA), Jorritsma-van Oosten (D66), Dijkema (PvdA), Wagenaar (PvdA), Van Blerck-Woerdman (VVD), Witteveen-Hevinga (PvdA), Leers (CDA), Hendriks (HDRK), vacature (CD), Reitsma (CDA), Huys (PvdA), Wessels (D66), Leerkes (U55+), Swildens-Rozendaal (PvdA), Oedayraj Singh Varma (GroenLinks), Keur (VVD), H. G. J. Kamp (VVD), Ten Hoopen (CDA), Van 't Riet (D66), Van de Camp (CDA), De Haan (CDA) en Blauw (VVD).

1. Waaruit heeft de regering de conclusie kunnen trekken dat het beleidsterrein volkshuisvesting buiten de reikwijdte van de landelijke stimulerings-, ondersteunings- en signaleringsfunctie valt dat vóór 1 april 1998 moet zijn uitgewerkt in een operationeel voorstel ten behoeve van de Kamer overeenkomstig de in november 1997 aangenomen motie 25 601 nr. 20?

In de memorie van toelichting (kamerstukken II 1996/97, 25 333, nr. 3) heb ik vermeld dat uit het evaluatierapport «Woonwagengebeleid, 20 jaar later halverwege» blijkt dat in het algemeen de kwaliteit van de woonvorm enorm is vooruit gegaan en dat de huidige woonsituatie niet of nauwelijks van invloed is op de maatschappelijke positie van de groep woonwagengebwoners als geheel.

De Kamer toonde zich door deze positieve ontwikkelingen en het feit dat de huisvestingssituatie nog slechts een mineure rol speelt bij het inlopen van de maatschappelijke achterstand, voorstander van een volledige «normalisatie» van het huisvestingsbeleid voor woonwagengebwoners (kamerstukken II 1994/95, 23 901, nr. 13). De normalisatie is in het voorliggende wetsvoorstel verdisconteerd.

In zijn brief van 28 oktober 1994 aan de Tweede Kamer heeft de Minister van Binnenlandse Zaken (kamerstukken II 1994/95, 23 901, nr. 7) als het standpunt van het kabinet kenbaar gemaakt dat de gemeenten, die als overheid het nauwst in relatie staan tot de doelgroep, in goede samenwerking met gesubsidieerde organisaties van onderwijs, arbeidsvoorziening en welzijnswerk als eerste verantwoordelijk zijn voor de beleidsontwikkeling en -uitvoering van de positieverbetering van de woonwagengebwoners. Dit standpunt is in het daaropvolgende overleg van de Tweede Kamer op 9 februari 1995 en ook recent, tijdens het overleg van de Tweede Kamer van 17 november 1997 over het kabinetsstandpunt inzake de resultaten van het Cebeon-onderzoek Monitor woonwagengebwoners bevestigd.

2/3. Is het juist dat al in 1992 een behoefte­raming met betrekking tot woonwagens en standplaatsen is opgesteld door het ministerie van VROM ten behoeve van het BWS 1993? Is deze raming ooit naar buiten gebracht, hetzij gebruikt? Zo nee, waarom niet?

Waarom is op een vraag van de Kamer naar de omvang van het tekort aan woonwagens medio vorig jaar deze behoefte­raming niet geactualiseerd en heeft de regering slechts een indicatief beeld gegeven? Kan deze raming alsnog worden geactualiseerd?

Welke modules worden op welke wijze aan welke bestanden toegevoegd bij het nieuwe WBO, opdat deze ook ten aanzien van woonwagens en standplaatsen een inzicht in de behoefte geeft? Wanneer is op basis hiervan een behoefte­beeld op zijn vroegst te verwachten? Kan ervan worden uitgegaan dat bij de jaarlijkse overzichten, zoals «Volkshuisvesting in cijfers» dan ook de aantallen woonwagens en standplaatsen worden opgenomen?

In 1992 is inderdaad een eenmalige behoefte­raming met betrekking tot woonwagens en standplaatsen opgesteld ter onderbouwing van het programmaniveau en de verdeling van subsidies van woonwagens en standplaatsen in het Besluit woninggebonden subsidies. Deze gegevens worden nog steeds toegepast in de verdeelprogramma's bij dit besluit. De raming was eenmalig omdat voor BWS-doeleinden geen noodzaak was tot actualisering. In de Woonwagewet is de behoefte­bepaling aan wagens en standplaatsen een taak van provincies, die deze periodiek behoren te actualiseren. Deze behoefte, veelal per gemeente, wordt vervolgens in de woonwagengedplannen verwerkt. Daarom is ook op de vraag van de Tweede Kamer naar het tekort aan standplaatsen een indicatief beeld gegeven op basis van deze provinciale woonwagenge-

plannen. De provincies hebben deze plannen de afgelopen jaren niet meer geactualiseerd, maar zij zijn voor het merendeel toch recenter en meer omvattend dan de genoemde behoeftebepaling voor het BWS.

Het is in theorie mogelijk in het WBO de behoefte naar woonwagendstandplaatsen te ramen. Gelet op het gegeven dat het WBO een steekproefonderzoek is onder de totale Nederlandse bevolking van 18 jaar en ouder en de omvang van de woonwagenbevolking betrekkelijk klein is, is een aanzienlijke toename van de steekproefomvang, inclusief de daarmee gepaard gaande kosten, noodzakelijk om een betrouwbaar behoeftebeeld te verkrijgen. Mede om deze reden kunnen de aantallen woonwagens en standplaatsen ook niet in jaarlijkse overzichten als «Volkshuisvesting in cijfers» worden opgenomen.

4. Op welke wijze wordt op dit moment gewerkt aan de plannen om te komen tot het opheffen van de tekorten aan woonwagens en standplaatsen? Waarom is bij deze aanpak slechts het tekort op basis van het deconcentratiebeleid (Woonwagenplannen) als uitgangspunt genomen en niet het resterende tekort van de geschatte 2 350 standplaatsen? Welke organisaties zijn hierbij betrokken? Ook de woonwagenbewoners? Wanneer zijn naar verwachting de genoemde plannen afgerond?

Gemeenten zijn primair verantwoordelijk voor het lokale volkshuisvestingsbeleid, waar de huisvesting van woonwagenbewoners onderdeel van uitmaakt. De gemeente zal moeten zorgdragen voor de ruimtelijke reservering van woonruimte, waaronder standplaatsen. Het is ook een lokale verantwoordelijkheid om de bewoners hier bij te betrekken. Vervolgens kan de corporatie of een andere initiatiefnemer de standplaats aanleggen en aan een belanghebbende verhuren of verkopen. In de provinciale woonwagenplannen worden standplaatsen ter uitbreiding en vervangende standplaatsen niet uitgesplitst, maar als één cijfer vermeld. Om op basis van deze provinciale gegevens de benodigde uitbreidingsbehoefte te kunnen benaderen, behoren de gerealiseerde plaatsen en de nog te bouwen deconcentratieplaatsen (die een groot deel van de vervanging omvatten) in ieder geval in mindering te worden gebracht op dit totaalcijfer.

5. Waar zitten nu precies de problemen bij de realisatie van standplaatsen, afgezien van de kosten? Zijn er verschillen te constateren in het land?

In veel bestemmingsplannen is de ruimtelijke reservering voor standplaatsen opgenomen. De verdere aanpak verschilt van gemeente tot gemeente. Gemeenten vinden de hen door de provincie opgelegde taakstellingen vaak te hoog, terwijl het bouwen van standplaatsen in de regel veel bezwaarschriften van omwonenden met zich brengt. Mede om deze redenen is er in veel gemeenten weinig animo om een actief beleid te voeren, gericht op de realisatie van standplaatsen. Er zijn gemeenten die een beleid willen voeren dat is gericht op de afbouw van de bestaande woonwagenlocaties. De verantwoordelijkheid voor woonwagenbewoners brengt in hun visie, naast de huisvestingsproblematiek, te veel andere problemen en daarmee gepaard gaande extra lasten met zich mee.

6. Kan een exacte onderbouwing worden gegeven van de door de VNG genoemde onrendabele top van f 80 000 per standplaats/woonwagen, uitgesplitst naar de verschillende kostensoorten? Zijn de kosten met te verwachten openbare orde-problemen en bodemvervuiling daarin opgenomen, en zo ja, kan worden toegelicht waarom dat hier wel het geval is en niet bij andere woonbuurten met bedrijvigheid?

Zonder BWS-bijdrage bedraagt de door de VNG genoemde onrendabele top f 100 000, met BWS-geld f 80 000. De VNG heeft bij zijn berekening de volgende aannames gebruikt:

totale stichtingskosten:	f 161 000 (incl. externe sanitaire voorziening)
afschrijving op grond:	ja
rekening houden met sloopkosten:	nee
looptijd exploitatie woonwagen:	25 jaar
looptijd exploitatie standplaats:	25 jaar
financieringsrente:	7,5%
reservering constante lasten:	0,6%
reservering variabele lasten:	1,4%
huurstijgingen:	
– jaarlijks eerste 5 jaar	4,75%
– jaarlijks volgende 5 jaar	4,75%
– jaarlijks na 10 jaar	3,0%
gewenste risicoreserve:	12% van investering
BWS-subsidie woonwagen:	f 15 000
BWS-subsidie standplaats	f 5 000
aanvangshuur:	f 700 aanvaardbare huur/ maand.

Kosten als gevolg van openbare orde-problemen en bodemvervuiling zijn hier niet in opgenomen.

Een aantal aannames van de VNG is inmiddels veranderd, zoals de afschrijvingstermijn van de standplaats (40 jaar), de rentepercentages en de risicoreserve (contante waarde 1% huurstijging). Bij dezelfde stichtingskosten en aanvangshuur komt de herberekening van de door de VNG gestelde onrendabele top voor een huurwagen en een nieuwe standplaats tezamen uit op circa f 42 000 in plaats van f 80 000. Op deze onrendabele top zijn de BWS-gelden in mindering gebracht. Zo'n 2/3 deel van de onrendabele top komt voor rekening van de wagen. Het overige deel komt voor rekening van de standplaats.

7. Acht de regering het juist dat bij de aanleg van nieuwe standplaatsen nog steeds een afschrijvingstermijn van 25 jaar wordt gehanteerd, ook als op de standplaats een koopwagen wordt geplaatst die veel overeenkomsten vertoont met een woning? Is een langere afschrijvingstermijn van bijvoorbeeld 50 jaar, gelijk aan de sociale woningbouw, dan niet veel meer voor de hand liggend?

Als afschrijvingstermijn voor een standplaats hanteren gemeenten en corporaties de laatste jaren 40 jaar, alhoewel de VNG bij de berekening van de onrendabele top nog van 25 jaar uit ging (zie vraag 6). Deze 40 jaar is gebaseerd op de veronderstelling van beheerders dat na 20 jaar de standplaats groot onderhoud zal behoeven en dat na de volgende 20 jaar de standplaats volledig gerenoveerd danwel herbouwd zal gaan worden.

8/9. Welk deel van de nu gehanteerde grondkosten voor standplaatsen komt overeen met de grondkosten die worden gehanteerd bij sociale woningbouw en welke niet?

Is het juist dat door verschrijving van grondkosten van sociale woningbouw naar die van een duurdere woningsector of andere sectoren, de grondkosten onder sociale woningbouw kunstmatig laag worden gehouden? Wat is er op tegen om deze systematiek ook te hanteren bij standplaatsen voor woonwagengebouwing in een nieuwbouwwijk?

De wijze waarop gemeenten de grondkosten van een locatie verrekenen is een gemeentelijke aangelegenheid, waar het rijk geen direct toezicht heeft. In de woningbouw zijn de verhardingen, het openbaar groen en de openbare voorzieningen in de grondkosten verdisconteerd. Het is een gangbare manier om bij sociale woningbouw de grondkosten op een dusdanig niveau te houden, dat de stichtingskosten binnen de hiervoor gestelde grenzen blijven en de bouw zo toegankelijk wordt gehouden voor de doelgroep van het beleid. Er is niets op tegen om deze methode in de praktijk ook bij de aanleg van sociale nieuwbouwstandplaatsen toe te passen, hetgeen ook gebeurt.

Behalve de grondkosten voor een standplaats zijn er ook nog de kosten voor de bouw van een berging en in sommige gevallen (meestal bij oudere wagens) die voor een sanitaire voorziening.

10. Is ooit overwogen om standplaatsen op basis van erfpacht uit te geven, of te verkopen?

Koopstandplaatsen zijn nu een zeldzaamheid, een enkele bedrijfsstandplaats kan hieronder vallen. Ik verwacht dat dit in de toekomst zal veranderen. Bestaande standplaatsen kunnen hetzij door gemeenten, hetzij door corporaties of andere beheerders aan de gebruiker worden verkocht en er kunnen koopstandplaatsen worden gebouwd. In gemeenten waar erfpacht wordt toegepast, kan een standplaats ook in erfpacht worden uitgegeven.

11. Op dit moment zijn er nog 17 woonwagencentra die voor deconcentratie in aanmerking komen. De VNG is van mening dat met de afronding van de deconcentratie nog zo'n f 90 miljoen gemoeid is. Onderschrijft de regering de door de VNG berekende kosten? Betreft de afronding van de deconcentratie de genoemde 17 centra of betreft dit meer woonwagencentra?

Moeten de deconcentratieplannen – dus de 900 standplaatsen – voor het jaar 2003 zijn afgerond? Is er een reële kans dat deze termijn wordt gehaald, gelet op de drempels die er nu kennelijk zijn?

De geschatte kosten betreffen de deconcentratie van deze 17 centra. Het streven is om de deconcentratie in 2003 af te ronden. In de nota naar aanleiding van het verslag (kamerstukken II 1997/98, 25 333, nr. 6) heb ik medegedeeld dat daartoe een landelijk project van start is gegaan. Om de gemeenten in de extra kosten tegemoet te komen, onderzoek ik de mogelijkheid om te komen tot een stimuleringsbijdrage.

Het onderzoeksbureau Cebeon heeft een nader onderzoek uitgevoerd naar de extra deconcentratiekosten. Wegens het ontbreken van concrete plannen van aanpak moest Cebeon zich, evenals de VNG, beperken tot een indicatieve benadering. De definitieve kosten vloeien voort uit de nog op te stellen plannen en bijbehorende kostenplaatjes.

Cebeon komt mede door het indicatieve karakter van het onderzoek globaal op dezelfde bedragen uit als de VNG. Op basis van deze gegevens ontstaat het volgende overzicht:

– extra huisvestingskosten	ca. f 40 miljoen	
– overige kosten	ca. f 10 miljoen	
– kosten bodemsanering	ca. f 40 miljoen	+
Totaal	ca. f 90 miljoen	

De extra huisvestingskosten die de gemeenten in dit kader moeten maken, betreffen:

- krotopruijing (verwijderen van wegverhardingen, fundaties,

- rioleringen, waterleiding- en electriciteitsnet, slopen van overige algemene voorzieningen en restanten van verhardingen van standplaatsen en bergingen, verwijderen van eventuele (restanten van) autowrakken, afvalmaterialen enz.);
- eventuele vervroegde afschrijving van de resterende boekwaarde van de standplaats;
 - het verplaatsen van de wagens;
 - de aanleg van een tijdelijke standplaats (bij renovatie) en
 - bijdrage in verhuiskosten (om de bewoners te stimuleren om te verhuizen).

De in het Cebeon-onderzoek en in de VNG-claim genoemde overige kosten voor toezicht, bewaking, (juridisch) advies en voorkomen hergebruik bedragen ca. f 10 miljoen. Ik reken deze niet tot de extra te maken huisvestingskosten.

Voor bodemsanering zal zo'n f 25 à f 50 miljoen benodigd zijn, afhankelijk van de toekomstige bestemming van de locatie, die bij een aantal centra nog niet definitief is vastgesteld. Cebeon veronderstelt dat door meevallers en tegenvallers bij de saneringsoperaties de kosten op een bedrag van zo'n f 40 miljoen kunnen uitkomen.

De werkelijke kosten van de resterende deconcentratie-operatie zullen blijken uit de optelsom van de tekorten van de plannen van aanpak die per centrum zullen worden opgesteld.

De totale kosten voor de aanleg van de ca. 900 nieuwe standplaatsen bedragen ten minste zo'n f 45 miljoen (900 x gemiddeld f 50 000/standplaats). Deze stichtingskosten hebben VNG en Cebeon niet meegenomen.

De onrendabele top per standplaats is ruim f 10 000, waarbij het BWS-geld al in mindering is gebracht. De aanleg van deze nieuwe standplaatsen vergt daarop een extra subsidie van ca. f 10 miljoen (900 x min. f 10 000).

De huur- en koopwagens worden overgeplaatst van de oude standplaatsen op de regionale centra naar de nieuw te bouwen standplaatsen elders.

12/30. Hoeveel geoormerkte subsidie is in totaal beschikbaar gesteld voor standplaatsen en woonwagens sinds 1985 tot eind 1997 en in ieder geval vanaf 1993 tot eind 1997? Welk deel daarvan is werkelijk hieraan besteed? Waaraan zijn de resterende bedragen uitgegeven?

Kan de regering inzicht geven hoe het gesteld is met de onderuitputting van BWS-gelden voor woonwagens?

In de periode voor 1993 werd gebruik gemaakt van het oude systeem van subsidieverlening. Oormerken was toen niet van toepassing.

Vanaf 1993 kon, zover gemeenten nog onvoldoende standplaatsen en woonwagens hadden aangelegd, de provincie door middel van oormerken bepalen welk deel van het BWS-budget alleen besteed mocht worden aan deze woonvorm. In de jaren 1993 en 1994 kon oormerken, vanwege de vaste subsidiebedragen, als zinvol worden gezien. Vanaf 1995 mocht de budgethouder zelf bepalen hoe hoog de subsidiebijdrage is, waardoor oormerken minder effectief werd.

Lang niet alle provincies hebben van dit instrument gebruik gemaakt. De realisatie van de gewenste aantallen wordt hiermee niet zeker gesteld. Gemeenten gebruiken geoormerkt budget soms niet en de provincie kan niet verplichten dat bepaalde aantallen worden gerealiseerd.

Jaarlijks is in het BWS voorzien in de bouw van 250 wagens en 500 standplaatsen (330 ter uitbreiding en 170 ter vervanging), hetgeen een totaalbudget van f 6,25 miljoen per jaar betekent. Omdat men in de praktijk niet met de normbedragen uit het BWS uitkomt, wordt er vaak per

saldo meer BWS-subsidie in deze woonvorm gestopt, met als gevolg dat er in aantal minder gerealiseerd kan worden. Daarnaast varieert het ingezette BWS-geld per locatie. Dit blijkt ook uit de gegevens omtrent het BWS die ik in de bijlage bij mijn brief van 29 augustus 1997, nr. DBD 97547351, aan de Tweede Kamer heb vermeld:

In 1993 is ca. f 3,4 miljoen aangewend voor 145 wagens en 225 standplaatsen, het resterende bedrag zal gereserveerd of elders gebruikt zijn. In 1994 is ca. f 7,7 miljoen aangewend voor 171 wagens en 441 standplaatsen.

In 1995 is ca. f 7,3 miljoen aangewend voor 181 wagens en 224 standplaatsen.

In de jaren 1994 en 1995 zijn er minder wagens en standplaatsen gebouwd dan in het BWS voorzien, maar is er meer besteed dan het gereserveerde budget. Een aanzienlijk deel van de gerealiseerde standplaatsen werd gebouwd ter vervanging van de plaatsen op inmiddels opgeheven regionale centra.

13. Is er sprake van een aantal experimenten waarbij woonwagenbewoners niet meer op een traditioneel woonwagencentrum wonen, maar in alternatieve woonvormen. Kan de regering een overzicht geven van deze experimenten en heeft zij zicht op de mate waarin onder woonwagenbewoners interesse bestaat voor deze alternatieve woonvormen? Is de SEV op enigerlei wijze betrokken bij genoemde experimenten van alternatieve woonvormen voor woonwagenbewoners? Bestaan er ideeën om de woonwagenbewoners te stimuleren om samen met de SEV groeps(gewijs)wonen-projecten, zoals een Centraal Wonen-project te realiseren?

Alternatieve woonvormen worden ontwikkeld door woonwagenbouwers en andere (systeem)bouwers. Dit gebeurt onder meer op verzoek van gemeenten, corporaties en andere beheerders die stichtings- en onderhoudskosten willen matigen en die tegelijkertijd tegemoet proberen te komen aan de wensen van de bewoners, die bij elkaar en daarnaast ook steeds ruimer willen wonen. Er worden zo in den lande steeds meer alternatieve woonvormen op centra gerealiseerd. Deze ontwikkelingen vinden meestal in overleg met de bewoners plaats. Omdat zij niet voldoen aan de bouwvoorschriften voor woningen maar slechts aan de lagere eisen voor woonwagens, komt de afschrijvingstermijn niet boven de 25 jaar.

Ook verschijnen hier en daar woningen voor woonwagenbewoners op of nabij centra. Deze bouw wordt op initiatief van de beheerders en naar ik heb begrepen in overleg met de bewoners gerealiseerd, waardoor de bewoners zich ook hier thuisvoelen. In gesprekken met woonwagenbewoners komt namelijk wat betreft de woonvorm als zeer belangrijke voorwaarde naar voren dat zij bij een door hen zelf te kiezen (familiaire) groep willen wonen, want de zorg voor elkaar is gebleven. Hieraan wordt zo voldaan en het voordeel hiervan is dat de afschrijvingstermijn gelijk is aan die van andere woningen. Voor zover mijn informatie strekt is zoiets tot nu toe naast Zwolle ook het geval geweest in Friesland.

Bij deze ontwikkelingen is de SEV niet betrokken. De SEV is wel recent betrokken geweest bij een experiment in Hendrik Ido Ambacht. Het betrof hier een zogenaamde LOWV-wagen in het kader van het «vrouwen-bouwproject». Dit experiment zou een alternatief voor de sociale VROM-wagen moeten opleveren. Het is echter gebleven bij een experiment. De markt heeft hier geen belangstelling voor en ontwikkelt zijn eigen alternatieven. Deze ontwikkelingen leiden veelal tot lagere exploitatiekosten. Met de SEV zal worden overlegd over het opzetten van groeps(gewijs)wonen-projecten.

14. Hoe vaak is door de provincies gebruik gemaakt van artikel 38, tweede lid, van de WRO? Welke provincies zijn hiertoe overgegaan? Hoe vaak en in welke situatie is artikel 80 van de Woningwet in het verleden als taakverwaarlozingsinstrument toegepast?

Voor zover mijn informatie strekt is artikel 38, tweede lid, van de WRO (het zogenaamde «nimby-artikel») door de provincies nooit gebruikt. Het is gebeven bij een enkele dreiging om hiertoe over te gaan.

Van de sanctiemogelijkheid in artikel 80 van de Woningwet is geen gebruik gemaakt.

15. Is nu al gekozen voor een saneringsoperatie, zoals bij de NWI's gaande is? Kan al een schatting worden gegeven van de kosten die hiermee gemoeid zullen zijn?

Teneinde te komen tot normalisering wordt op dit moment bezien of er bij niet-exploiteerbare centra een eenmalige extra rijksbijdrage betaald zal worden aan de corporaties. Met een dergelijke bijdrage kan wellicht de moeizaam verlopende eigendomsoverdracht van bestaande centra worden gestimuleerd.

Aan deze rijksbijdrage worden de voorwaarden voor overname gekoppeld, terwijl de gemeente er zorg voor moet blijven dragen dat de corporatie het centrum kan beheren. Deze mogelijke operatie moet verder worden uitgewerkt. Vervolgens kan een inventarisatie van de eventuele kosten plaatsvinden.

16. Is het juist dat een huurstandplaats ingevolge artikel 2, tweede lid, van de Huisvestingswet alleen mag worden toegewezen aan mensen met een relatief laag inkomen wegens artikel 8 van het Huisvestingsbesluit, aangezien de huur van een standplaats de f 600 per maand niet overschrijdt?

Dat is niet juist. Artikel 2, tweede lid, van de Huisvestingswet bevat een minder vergaande verplichting, namelijk dat gemeenten nagaan op welke wijze kan worden bewerkstelligd dat bij het in gebruik nemen of geven van een standplaats voorrang wordt verleend aan woningzoekenden die in een woonwagen wonen of hebben gewoond. Als een gemeente hier op de juiste wijze toepassing aan geeft, behoeft het Huisvestingsbesluit niet te worden gewijzigd.

17. De definitie van standplaats is bij nota van wijziging aangepast aan die van de Woningwet. Is het juist dat er nog steeds een probleem is ten aanzien van beperkte huur(prijs)bescherming zolang de definitie in het Burgerlijk Wetboek (artikel 1623a, lid 5, BW) en in de Huurprijzenwet nog niet is aangepast? Zo ja, wanneer worden deze artikelen aangepast?

In theorie zou de engere definitie in het Burgerlijk Wetboek en de Huurprijzenwet een probleem kunnen zijn, maar in de praktijk is mij hier niets van bekend. In de toelichting op de nota van wijziging (kamerstukken II, 1997/98, 25 333, nr. 7) heb ik reeds vermeld dat het in de bedoeling ligt om de uitgebreide definitie in het Burgerlijk Wetboek in het kader van de integrale herziening van de huur(prijs)regelgeving te vervangen door de definitie zoals deze luidt in de Woningwet.

18. Zou het niet juist zijn om landelijk afspraken te maken over de overdracht naar gemeenten, het gebruik en/of het behoud of vernietiging van de persoonsgegevensbestanden, opgebouwd op grond van artikel 18 van de Woonwagewet? Wat is ten aanzien hiervan geregeld in het kader van de Wet persoonsregistratie? Welke gegevens over woonwagens en bewoners bevatten deze bestanden precies?

Er is geen behoefte aan het maken van landelijke afspraken over de provinciale persoonsgegevensbestanden die zijn opgebouwd op grond van artikel 18 van de Woonwagenwet.

De gegevens bevatten naam en geboortedatum van de woonwagenbewoners. De persoonsregistratie valt onder de waarborgen van de Wet persoonsregistraties. De provincies hebben hier een eigen verantwoordelijkheid.

Als na de intrekking van de Woonwagenwet de gemeente besluit tot het instellen van de voorrangregel dan kan elk gezinshoofd onder de woonwagenbewoners die in zijn bezit zijnde provinciale «verklaring van recht» tonen om in aanmerking te komen voor voorrang bij toewijzing van een standplaats. Dit geldt ook voor voormalige woonwagenbewoners. Gezinsleden die op zichzelf willen gaan wonen, kunnen in deze situatie de verklaring ook gebruiken of kopiëren. Indien nodig kan navraag bij de provincie worden gedaan.

19. Wat is het resultaat van het overleg met de Ministeries van Binnenlandse Zaken en van Justitie over het opnemen van één overgangsjaar met sanctiemogelijkheid met betrekking tot de retributieregeling?

Het overleg is nog gaande. Ik verwacht op zeer korte termijn een nota van wijziging te kunnen indienen, waarin dit onderwerp zoveel mogelijk in lijn met het voorstel van de VNG dienaangaande is geregeld.

20. In welke gemeenten is sprake van leegstaande standplaatsen? Wat zijn de oorzaken hiervan?

In 1990 stonden er zo'n 360 met rijkssteun aangelegde standplaatsen op kleine centra leeg. Deze leegstand is inmiddels naar schatting met ruim de helft afgenomen. Een juiste inventarisatie van leegstaande standplaatsen kan door de Inspectie volkshuisvesting, in samenwerking met de provincies, gebeuren. De leegstand is vaak structureel. De oorzaak is vooral te vinden in het feit dat deze plaatsen zonder overleg met de woonwagenbewoners zijn aangelegd en dat zij hier geen gebruik van wensen te maken.

21. Hoe vorderen de ontwikkelingen rondom de instelling van een steunpunt binnen de rijksoverheid voor woonwagenbewonerszaken op rijksniveau?

Om te komen tot een uitvoering van de motie omtrent de instelling van een steunpunt gaat het ministerie van VWS samen met het coördinerend ministerie van Binnenlandse Zaken overleg voeren met de Stichting Forum.

22. De woonwagen is een erkende woonvorm. Welke gevolgen heeft een dergelijke erkenning?

Erkend is een algemene term en, evenals «woning», niet in een voorschrift vastgelegd. Met de term wordt aangegeven dat de woonwagen bestemd en bedoeld is voor permanente bewoning. Dit in tegenstelling tot bijvoorbeeld recreatieverblijven. Het zijn vooral de gemeenten die in hun bestemmingsplannen vastleggen of er sprake mag zijn van permanente bewoning.

Het rijk heeft de woonwagen als één van de sociale woonvormen erkend en specifieke bouwvoorschriften voor wagens en standplaatsen ontwikkeld. Daarnaast hebben de huurders van wagens en standplaatsen huurbescherming en kunnen zij huursubsidie ontvangen.

23/24. Is er een globaal inzicht te geven in het aantal koopwagens dat na 1990 op huurstandplaatsen is neergezet? Hoe heeft de verhouding tussen koop- en huurwagens zich na 1990 ontwikkeld?

Hoeveel koopwagens zijn met gebruik van de toenmalige CRM-regeling aangeschaft? Hoeveel koopwagens staan er in totaal op de Nederlandse woonwagencentra?

Het aantal gesubsidieerde standplaatsen bedroeg in 1990 ca. 7200. In 1997 waren er ruim 7500 gesubsidieerde standplaatsen.

Het percentage koopwagens op deze plaatsen is al die jaren nagenoeg gelijk gebleven, namelijk zo'n 70%, ofwel in 1997 ruim 5000 stuks.

In 1990 bedroeg het percentage CRM-wagens onder de koopwagens nog zo'n 30% (ca. 1500 wagens). De particuliere eigenaar van een CRM-koopwagen hanteert, evenals de woningeigenaar, geen afschrijvings-termijn. Maar gezien de duurzaamheid van dit type wagen moet het percentage CRM-koopwagens inmiddels welhaast geslonken zijn.

25/26/27. Alleen gemeenten die met te deconcentreren woonwagencentra te maken hebben, worden verplicht een voorrangsregel te hanteren. Is het gelet op het standplaatsentekort niet beter om de voorrangsregel in alle gemeenten te laten gelden.

Wat is de reden dat de voorrangsregel gekoppeld is aan een jaartal, terwijl het standplaatsentekort het achterliggende probleem vormt waarom de voorrangsregel wordt gehanteerd.

Waarom komen niet alle mensen die nu aanspraak kunnen maken op artikel 18 van de Woonwagenwet in aanmerking voor een behandeling conform de voorrangsregel?

In het voorgestelde artikel 2, leden 3 en 4, van de Huisvestingswet wordt bij de 17 nog te deconcentreren regionale woonwagencentra het hanteren van een voorrangsregel verplicht gesteld voor de bij de deconcentratie betrokken gemeenten. Deze voorrangsregel is bedoeld om de nog te saneren of (deels) te renoveren regionale centra sneller te kunnen ontruimen. De regel is gekoppeld aan de streefdatum (2003) voor afronding van het deconcentratiebeleid.

De andere gemeenten die te maken hebben met een schaarste aan standplaatsen kunnen de voorrangsregel hanteren volgens het voorgestelde artikel 2, lid 2, van de Huisvestingswet. Niet alle gemeenten hebben te maken met een gebrek aan standplaatsen. Meer dan 10% van de gemeenten heeft helemaal geen standplaatsen en er zijn ook gemeenten waar leegstand heerst. Een verplichte voorrangsregel voor de toewijzing van standplaatsen voor alle gemeenten is om deze reden niet noodzakelijk.

28. Welke termijn acht de regering realistisch voor het inlopen van het huidige standplaatsentekort naar een niveau van wat in de reguliere volkshuisvesting als wenselijk wordt beschouwd?

Ik kan geen termijn noemen voor het inlopen van het huidige standplaatsentekort. Ik heb op dit moment ook geen goed en betrouwbaar beeld van de behoefte en het tekort aan standplaatsen (zie vraag 2/3).

De huidige wet biedt geen geschikt instrumentarium om het tekort in te lopen. In de nieuwe situatie zal dit mogelijk beter gaan doordat gemeenten hun verantwoordelijkheid in versterkte mate zullen nemen, onder andere door het maken van prestatie-afspraken met corporaties, door het nauwgezet verrekenen van de grondkosten opdat de exploitatie meer kostendekkend zal zijn en door de toepassing van het ruimtelijke ordeningsinstrumentarium.

29. Is het juist dat veel gemeenten de modelverordening voor huurbescherming van woonschipbewoners niet gebruiken? Hoe is de huurbescherming geregeld voor bewoners die huren van waterschappen, natuurorganisaties en dergelijke?

Er bestaat geen formele regelgeving ten aanzien van huurbescherming voor huurders van woonschepen en ligplaatsen. De algemene regels van huur en verhuur zijn op woonschepen en ligplaatsen van toepassing. In deze vraag wordt de «modelverordening voor huurbescherming van woonschipbewoners» genoemd. Ik neem aan dat hiermee wordt bedoeld de modelwoonschepenverordening die de VNG heeft opgesteld. Voorzover mij bekend zijn er geen gegevens omtrent gemeenten die wel of geen gebruik maken van deze VNG-modelverordening. In de nota naar aanleiding van het verslag (kamerstukken II 1997/98, 25 333, nr. 6) heb ik reeds aangegeven, dat gemeenten bij herziening of invoering van een verordening met betrekking tot woonschepen van deze modelverordening gebruik gaan maken.