

Vergaderjaar 2000–2001

27 400 XI

Vaststelling van de begroting van de uitgaven en de ontvangsten van het Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer (XI) voor het jaar 2001

24 508

Volkshuisvestingsbeleid

Nr. 95

BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN VOLKSHUISVESTING, RUIMTELIJKE ORDENING EN MILIEUBEHEER

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 18 juli 2001

1. Inleiding

In mijn brief van 14 februari 2001 inzake onderzoek standplaatsen en woonwagens 2000¹ heb ik u geïnformeerd over een aantal vooral kwantitatieve aspecten van standplaatsen en woonwagens. In dezelfde brief heb ik aangegeven nader kwalitatief onderzoek te laten plegen.

De centrale vraagstelling van dit nader onderzoek spitst zich toe op de vraag op welke wijze gemeenten, toegelaten instellingen én woonwagengebwoners en -zoekenden hebben gereageerd op het verdwijnen van de specifieke volkshuisvestelijke regelingen voor burgers die willen wonen in een woonwagen op een standplaats. Welke belemmeringen zijn te identificeren en welke handreikingen zijn te bieden om de beleidsvisie van de nota Mensen, Wensen, Wonen te realiseren?

In het bij deze brief behorende rapport «Ieder zijn vak» treft u de resultaten van dit onderzoek aan.² Het rapport geeft zowel een aantal belemmeringen als handreikingen weer.

Hoofdstuk 2 van deze brief bevat een korte samenvatting. In hoofdstuk 3 van deze brief informeer ik u over de resultaten van mijn onderzoek onder gemeenten naar tijdelijke en illegale bewoning van standplaatsen. Ook dit onderwerp was in mijn brief van 14 februari 2001 aangekondigd.

In hoofdstuk 4 tenslotte schets ik u tot welke conclusies en maatregelen de onderzoeksresultaten aanleiding geven.

2. Uitkomsten van het onderzoek «Ieder zijn vak»

2.1. De woonwagengebwoners en hun woonwensen

De onderzoekers constateren dat bewoners van woonwagens geen eenduidige groep vormen, met een identieke sociale of culturele achtergrond. Er is sprake van een beperkt aantal (familie)groepen die als belangrijkste kenmerk met elkaar gemeen hebben dat zij in een woonwagen

¹ Tweede kamer, vergaderjaar 2000–2001, 27 400 XI en 24 508, nr 54.

² Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer.

wonen. Met het wonen in een wagen op een centrum onderscheiden zij zich van andere burgers en wordt een zekere mate van afstand en ruimte gecreëerd ten opzichte van de «burgerlijke samenleving».

De behoefte om daadwerkelijk te reizen is slechts bij circa 15% van de woonwagenbewoners manifest aanwezig: zij geven aan behoefte te hebben aan passantenplaatsen.

De overigen die in een woonwagen wonen onderscheiden zich qua woonwensen niet van andere burgers dan dat zij sterker hechten aan het wonen in familieverband. Niet het wonen in een mobiele of verplaatsbare woonruimte is de belangrijkste woonwens, doch het wonen in de onmiddellijke nabijheid van familieleden of anderszins gelijkgestemden. Met de vraag naar een groter woonoppervlak, meer ruimte en dus meer leefkwaliteit, onderscheiden zij zich evenmin van andere burgers.

Er is een zodanige diversiteit in woonwensen van woonwagenbewoners dat aan de vraag naar woonruimte niet kan worden voldaan door het enkel creëren van de min of meer gebruikelijke woonwagencentra. De diverse groepen, die o.a. naar woonwensen zijn te onderscheiden¹, hebben elk hun eigen behoefte. Er is geen standaard oplossing. De vraag is vooral sterk lokatie- (veelal: familie-) gebonden. Het gebrek aan gelegenheid om (in de nabije toekomst) in eigen (familie)verband te wonen wordt door velen als bijzonder knellend ervaren. De behoefte aan het kopen van een standplaats en woonwagen is bijzonder groot. Maar liefst 83% zegt de wagen in eigendom te willen hebben (64% heeft dat reeds) en 60 % geeft aan eigenaar te willen zijn van de standplaats (2% is nu daadwerkelijk eigenaar).

Het gebrek aan gestructureerd overleg tussen woonwagenbewoners en gemeenten, veroorzaakt door wederzijdse vooroordelen, maar ook door ervaringen waardoor van overleg wordt afgezien, maakt dat de specifieke wensen van de woonwagenbewoners door hen onvoldoende kenbaar worden gemaakt en partijen te vaak blijven steken in oplossingen zoals het vragen en aanleggen van nieuwe standplaatsen en het illegaal bijplaatsen van woonwagens. Men is nauwelijks georganiseerd.

2.2. Gemeenten en corporaties

Door de intrekking van de Woonwagenwet zijn belemmeringen voor de overdracht van standplaatsen en woonwagens naar corporaties weggenomen, zijn gemeenten en corporaties daarover met elkaar in gesprek geraakt en is een aantal standplaatsen overgedragen.

Het proces van overdracht blijkt een langdurig traject. Niettemin spreken de onderzoekers de verwachting uit dat over enkele jaren corporaties eigenaar zullen zijn van bijna alle huurstandplaatsen en huurwoonwagens. Opvallend is wel dat circa 2/3 van de gemeenten en corporaties met beheertaken de uitvoerende werkzaamheden hebben overgedragen aan een particulier bureau.

De behoefte aan standplaatsen wordt, op een enkele van de geïnterviewde gemeenten na, bijgehouden aan de hand van wachtlijsten. In de meeste gemeenten vindt de toewijzing van vrijkomende standplaatsen plaats via deze wachtlijsten. Vaak afwijkend van het reguliere gemeentelijke toewijzingsmodel. Voor standplaatsen wordt het zgn. aanbodmodel nauwelijks gehanteerd. Bewoners van de centra spelen, formeel of informeel, een belangrijke rol bij de toewijzing van vrijkomende plaatsen, doordat zij aangeven welke personen wel of niet welkom zijn.

¹ De onderzoekers spreken over centrum-georiënteerden, familie-georiënteerden, samenleving-georiënteerden en reisgeoriënteerden.

Gemeenten en corporaties staan over het algemeen positief tegenover verkoop van woonwagens aan bewoners. Tegen de verkoop van standplaatsen bestaat enige huiver. Verlies van invloed op de directe omgeving

(sommige gemeenten en corporaties vrezen voor het ontstaan van no-go area's) of het behoud van sociale huurstandplaatsen worden hiervoor als argumenten genoemd.

2.3. Provincie en Rijk

De Provincie speelt, na de intrekking van de Woonwagenwet, nog slechts een bescheiden rol en dan in het bijzonder via de goedkeuring van bestemmingsplannen. Gemeenten met nieuwbouwplannen geven aan een meer sturende rol van de provincie op prijs te stellen in die zin dat zij de omringende gemeenten zou moeten aansporen een aandeel te leveren in het voorzien aan woonruimte voor deze woningzoekenden.

De Rijksoverheid voert, aldus de onderzoekers, na de intrekking van de Woonwagenwet, in dit kader geen specifiek beleid meer. Haar rol, zo geven de geïnterviewde gemeenten en corporaties aan, ligt voornamelijk in het doen van onderzoek en het houden van toezicht. Enkele respondenten geven aan dat het Rijk een taak kan hebben bij het wegnemen van belemmeringen voor de aankoop van standplaatsen en woonwagens, zoals die bij de Wet Bevordering Eigen Woningbezit. Ook wordt het Rijk gevraagd extra financiële middelen voor de aanleg van vervangende standplaatsen in het kader van de deconcentratie van bestaande centra ter beschikking te stellen.

3. Onderzoek naar illegale standplaatsen

In april 2001 is aan gemeenten informatie gevraagd over de status van de circa 700 tijdelijke/illegale standplaatsen, welke die gemeenten hadden gemeld in het onderzoek Standplaatsen en woonwagens 2000. Hoewel niet alle gemeenten de gevraagde informatie hebben verstrekt, kan aan de hand van de reacties worden vastgesteld dat de meeste standplaatsen die in het eerdere onderzoek als tijdelijk/illegaal werden aangemerkt, zogenaamde art. 10 plaatsen betreffen. Dit zijn buiten het officiële woonwagencentrum gerealiseerde standplaatsen waarvoor de gemeente ooit ontheffing heeft verleend. Op grond van het overgangsrecht bij de intrekking van de Woonwagenwet dienen gemeenten standplaatsen waarvoor op deze wijze voor onbepaalde tijd ontheffing is verleend binnen een termijn van 5 jaar op te nemen in het bestemmingsplan.

Voor tenminste 172 woonwagens in 34 gemeenten geldt dat er sprake is van één of meer illegale standplaatsen: wagens zijn geplaatst zonder dat daar van de kant van de gemeente toestemming voor is verleend dan wel planologisch de juiste procedure is gevolgd.

Een aantal gemeenten kondigt handhavingsacties aan, de meeste gemeenten verwijzen voor een oplossing naar de toekomst, d.w.z. men verwacht dat de illegale situatie wordt beëindigd op het moment dat een nieuw centrum is opgeleverd of op het bestaande centrum een reguliere standplaats vrij komt.

Al deze informatie is gebaseerd op gegevens van de gemeenten en hun eigen definities.

4. Conclusies en maatregelen

4.1 Algemeen

De uitkomsten van het onderzoek onderstrepen dat de woonwagenebewoners niet als een eenduidige groep kunnen worden beschouwd. De verschillen in woonkwaliteit en in welvaartsniveau die op een centrum worden aangetroffen duiden eveneens op diversiteit binnen de woonwagenebevolking. In hun woonwensen onderscheiden degenen die in een woonwagen (willen) wonen zich, op één aspect na, niet werkelijk van de rest

van de bevolking. Echter die wens om te wonen in groepsverband is zeker niet uniek. Ik wijs in dat verband op de initiatieven die worden genomen in het kader van bijvoorbeeld groepswonen voor ouderen en Centraal Wonen. De mate waarin deze wens onder woonwagengebwoners voorkomt is wel opvallend.

Tegen deze achtergrond acht ik het voeren van een specifiek landelijk beleid voor de huisvestingssituatie voor deze uiteenlopende categorie woonruimtebehoevenden niet noodzakelijk.

Mutatis mutandis geldt dat ook voor gemeenten en corporaties: het reguliere instrumentarium, zoals overleg met bewoners, lokale regelgeving en handhaving zou voldoende moeten zijn om aan de woonwensen van alle burgers, dus ook van deze burgers tegemoet te komen. Voorwaarde is wel dat de gemeente en corporaties het beschikbare reguliere instrumentarium daadwerkelijk gebruiken.

4.2. Aandachtspunten voor gemeenten en corporaties

In lijn met het kabinetsbeleid zoals neergelegd in de nota Mensen, Wensen, Wonen dienen aanbieders van woonruimte, zoals gemeenten, projectontwikkelaars en verhuurders, in te spelen op individuele woonwensen. Dat geldt niet meer, maar ook niet minder voor woonwensen van hen die op enigerlei wijze in groepsverband willen wonen of in een woonwagen of in een combinatie van beide. Bij het gebruikelijke onderzoek naar woonwensen van de burgers dienen gemeenten en corporaties derhalve ook aandacht te besteden aan woonwensen van woonwagengebwoners. Dus bij voorkeur niet via het aanleggen van een wachtlijst voor standplaatsen, maar net als bij andere burgers: door met hen in gesprek te geraken en gezamenlijk de behoefte, de mogelijkheden en de onmogelijkheden te inventariseren.

Door binnen de algemeen geldende kaders bewoners (mede-)verantwoordelijk te maken voor hun woning en directe woonomgeving neemt hun betrokkenheid bij het bewaren van de kwaliteit van de leefomgeving toe. De kracht van het reguliere gemeentelijke en corporatie-beleid kan erin schuilen dat het voldoende ruimte moet bieden voor alle, dus ook deze groepen woonruimtezoekenden.

Ingeval voorschriften, bijvoorbeeld in de sfeer van brandveiligheid, milieu of ruimtelijke ordening, door bewoners worden overtreden, past daar altijd een strikt gemeentelijk handhavingsbeleid bij. Het ontbreken van een huur/verhuur relatie doet daar niets aan toe of af.

De houding van relatief veel gemeenten om het illegaal betrekken van standplaatsen of het illegaal plaatsen van woonwagens op niet-standplaatsen te gedogen, acht ik ongewenst. Naarmate adequaat optreden langer achterwege blijft, wordt het voor de overheid steeds lastiger om aan een illegale situatie een einde te maken. De illegale bewoners creëren voor zichzelf bepaalde claims op een formele standplaats welke er, op het moment van inwilliging door de overheid, toe leidt dat een onredelijke bevoordeling plaats vindt boven andere woonruimtezoekenden. Soms wordt het woonwagencentrum beschouwd als een soort vrijplaats waarbij enkele bewoners de dienst uitmaken. Dit kan ook ten koste gaan van andere bewoners van het centrum. Door communicatie tussen gemeente, corporaties en bewoners over woonwensen en door het gezamenlijk zoeken naar oplossingen kunnen illegale situaties worden voorkomen en/of opgelost.

In mijn brief van 14 februari 2001 heb ik geconstateerd dat zelfs indien alle nieuwbouwplannen voor standplaatsen worden gerealiseerd er, bij de huidige vraag, in 2010 nog een fors tekort aan standplaatsen bestaat. Met ongerichte bouw van nieuwe woonwagencentra wordt echter niet auto-

matisch voldaan aan de wens om in familieverband te wonen. De terughoudendheid in het bouwen van nieuwe standplaatsen wordt soms verklaard door financiële argumenten: de kosten gemoeid met de aanleg en exploitatie van een huurstandplaats en/of -woonwagen zijn over het algemeen hoog, met een onrendabele top, hoger dan die van een sociale huurwoning. Terwijl gemeenten en/of sociale verhuurders hun financiële middelen over meerdere terreinen moeten verdelen.

Het voorzien in woongelegenheid voor deze doelgroep behoort, waar het huishoudens met een beperkte financiële draagkracht betreft, op basis van het BBSH tot de kerntaak van corporaties.

Het meer welvarende deel van de woonwagenbewoners hoeft vanzelfsprekend niet de zorg te zijn van corporaties. Gemeenten en corporaties kunnen door een gericht verkoopbeleid van bestaande standplaatsen en eventueel wagens de verhouding huur/koop optimaliseren. Ook kan aanleg van vrije sector huur- en koopstandplaatsen en de verkoop van kavels (zo al beschikbaar) enig soelaas bieden. Er zijn op dat vlak soms belemmeringen, die eenvoudig weggenomen kunnen worden. Bijvoorbeeld bestemmingsplannen die verkoop van standplaatsen of de bouw van woonruimten op standplaatsen verhinderen. Of die anderszins onvoldoende ruimte laten voor creatieve oplossingen en woonvormen die aansluiten bij de wensen en financiële mogelijkheden van de bewoners. Belemmeringen kunnen ook schuilen in onverwachte andere aspecten, zoals werkgelegenheidseisen (minimale personeelsomvang) voor winterstalling op industrieterreinen, waaraan kermisexploitanten niet kunnen voldoen en die zich daarom soms gedwongen voelen illegaal te gaan staan.

De aanleg en het beheer van passantenplaatsen (zie het onderzoek: bij voorkeur los van bestaande centra) is, gezien de beperkte behoefte, wellicht meer een aangelegenheid voor afstemming op regionaal of provinciaal niveau.

Vanzelfsprekend moet, gerelateerd aan de omvang van de sociale doelgroep, een minimaal aantal sociale huurstandplaatsen en -woonwagens beschikbaar blijven. Corporaties hebben daarin een duidelijke taak. De toewijzing van sociale standplaatsen en dito wagens kan in het reguliere toewijzingsbeleid geïncorporeerd zijn.

In het kader van Nationaal Akkoord Wonen 2001–2005 ben ik met de VNG en Aedes overeen gekomen dat elk van de partijen zich zal inspannen om gemeenten te helpen bij het oplossen van eventuele problemen bij het voorzien in de behoefte aan woonwagens en standplaatsen. De verhoudingen tussen woonwagenbewoners enerzijds en gemeenten en corporaties anderzijds zijn vaak getekend door de historie of door wederzijdse vooroordelen en daardoor niet optimaal. De inschakeling van particuliere bureau's voor het beheer van woonwagencentra en voor de contacten met de bewoners is een teken dat de communicatie nog niet soepel verloopt. Dat blijkt ook uit plannen van corporaties tot het al dan niet gezamenlijk onderbrengen van het eigendom en/of beheer van woonwagencentra in aparte stichtingen.

De terughoudendheid die veel gemeenten en corporaties jegens woonwagenbewoners betrachten, betreur ik. Zoals uit het voorgaande blijkt, moet het reguliere instrumentarium van gemeente en corporatie voor alle woonwensen voldoende ruimte kunnen bieden, dus ook voor de woonwensen van deze groep woonruimtebehoevenden. En ik verwacht van gemeenten en corporaties eenzelfde professionele houding bij het aangaan van overleg met deze groep als met andere (groepen) burgers.

4.3. Aandachtspunten voor woonwagenbewoners

Een woonwens, bestaande uit het in groepsverband in een min of meer vrijstaande al dan niet verplaatsbare woonruimte wonen, vergt hoge

investerings. Zij die een dergelijke woonwens uiten kunnen erop rekenen dat ze voor de realisatie ervan diep in de buidel moeten tasten. Door in gesprek te geraken met gemeenten en corporaties, door naar wederzijds betaalbare mogelijkheden te zoeken en door in situaties waarin niet aan alle wensen kan worden voldaan, keuzen te maken, zal de woonruimtezoekende in veel gevallen sneller een gewenste woonsituatie bereiken dan door het vasthouden aan de wens tot realisatie van een nieuw woonwagencentrum met (huur-)standplaatsen en dito woonwagens. Voorts door het meewerken aan praktische oplossingen en het ontwikkelen van alternatieven. Er zijn alternatieven, zoals het op een centrum bouwen van woonruimte, die over een betere kosten-kwaliteitsverhouding beschikt dan woonwagens. En het bouwen van woningen, welke stedenbouwkundig en qua ontwerp aansluiten bij specifieke woonwensen, of waarbij ruimte wordt gecreëerd voor invloed van de bewoners bij de toewijzing aan nieuwe bewoners, mits het financiële risico daarvan door die bewoners zelf wordt gedragen.

Ook in gemeenten die niet over de ruimte beschikken waarop een nieuw centrum gebouwd kan worden, kunnen de bewoners met de lokale partijen innovatieve oplossingen creëren voor hun woonwensen. Zij dienen zich daarbij te realiseren dat gemeenten en corporaties dezelfde verantwoordelijkheden en taken hebben voor alle woonruimtezoekenden en dat door die partijen daarom continue keuzen gemaakt moeten worden.

Door hun woonwensen via de reguliere woningbehoefte-onderzoeken aan de gemeente kenbaar te maken, door communicatie met gemeente en corporatie, en door een goede organisatie kunnen alle burgers hun verantwoordelijkheid nemen om hun woonwensen in het reguliere lokaal beleid ingebed en gerealiseerd te krijgen. Daarbij acht ik een onderscheid tussen woonwagenbewoners en andere burgers niet relevant.

4.4. Maatregelen van het Rijk

Het Rijk zal de met het onderzoek verworven kennis aan gemeenten en corporaties overgedragen. Ik zal een brief aan gemeenten zenden waarin aandacht wordt gevraagd voor de woonwensen van woonwagenbewoners. De onderzoeksrapporten over de typologieën van woonwagenbewoner en hun woonwensen zal ik aan gemeenten en corporaties ter beschikking stellen.

De Inspectie zal nader onderzoeken of tekort-gemeenten en gemeenten welke bij de afronding van de decentralisatie zijn betrokken hun Huisvestingsverordening hebben aangepast aan het wettelijk voorschrift. In het reguliere Inspectieprogramma zal aandacht gegeven worden aan de handhaving van de VROM-regelgeving op woonwagencentra.

Ik zal de aandacht van gemeenten vragen voor een strikter handhavingsbeleid. Indien sprake is van illegale situaties op VROM-terrein, of welke nog niet of onduidelijk is gereageerd op signalen van de Inspectie, zal ik gemeenten hierop aanspreken. Indien aan alle reguliere voorwaarden inzake veiligheid, gezondheid of ruimtelijke ordening is voldaan, kan sprake zijn van legalisering. Ik zal gemeenten aansporen om aan bestaande illegale situaties zo snel mogelijk te beëindigen en nieuwe illegale situaties niet te tolereren.

Bovendien zal ik de regels die een belemmering vormen voor de aankoop van standplaatsen en woonwagens zoveel mogelijk wegnemen. Ik denk daarbij in het bijzonder aan een aanpassing van de Wet Bevordering Eigen Woningbezit. Ik heb de Stichting Waarborgfonds Eigen Woningen verzocht een voorstel tot wijziging van de normen en voorwaarden aan

mij ter goedkeuring voor te leggen waarin de maximale kosten voor woonwag en plus standplaats worden gesteld op het niveau van de kostengrens in de BEW. Ik beraad mij over de mogelijkheid om BEW-subsidie te verstrekken voor enkel de aanschaf van een standplaats (als de wagen al in eigendom is). Een aandachtspunt vormt het verkrijgen van een hypotheek voor woonwag en en/of standplaats. Geldverstrekkers en verzekeraars zijn veelal terughoudend bij het verstrekken van hypotheek en verzekeringen voor woonwag ens. Onder meer gelet op de bouwtechnische ontwikkelingen en de gehanteerde materiaalkeuze ben ik van mening dat deze terughoudende opstelling heroverwogen kan worden. Ik zal genoemde branches daartoe oproepen.

Mocht blijken dat gemeenten en corporaties onvoldoende inspelen op de behoefte van mensen met bijzondere woonwensen, dan zal ik bezien op welke wijze via de nieuwe Woonwet, bijvoorbeeld in het Rijksbeleidskader Wonen, daarvoor aandacht kan worden verkregen. Dat betreft ook de rol van de provincie, als het gaat om het verkrijgen van een bijdrage van gemeenten die weigeren mee te werken aan het oplossen van regionale knelpunten.

Een belangrijk signaal uit het onderzoek is dat de woonwensen van deze groepen woonruimtebehoevenden op vele manieren ingelost kunnen worden: het op landelijk niveau tellen van centra en standplaatsen geeft daardoor geen relevante informatie, waar het gaat om het inlopen van het tekort.

Het periodiek op landelijk niveau meten van de omvang van de wachtlijsten van standplaatsen per gemeente acht ik daarom niet zinvol. Daarvoor blijkt de behoefte per woonwag encentrum te specifiek te zijn en blijken de wachtlijsten te onvolledig. Ook wordt het verstrekken van informatie over het nieuwbouwprogramma van standplaatsen minder zinvol naarmate er alternatieve vormen ontstaan. Gezien mijn toezegging om de Kamer te informeren over de inloop van het tekort aan standplaatsen, gelet op de uitkomsten van dit onderzoek, in het besef dat een goede doorwerking van de onderzoekresultaten op lokaal niveau in beleid en uitwerking de nodige tijd vergt, zal ik de voorliggende monitor over 4 jaar herhalen, dat wil zeggen in 2005. De jaarlijkse rapportage over de inloop van het tekort vervalt daarmee.

Samen met de eindrapportage over de voortgang van de deconcentratie van de resterende 17 regionale centra, in de Voortgangsbrief Woningbouw/ISV-rapportages en samen met de monitor van de overdracht van centra naar corporaties in de Toezichtbrief BBSH kan de Kamer de ontwikkelingen blijven volgen.

Daar waar zich ernstige knelpunten voordoen, zal ik die aan de orde stellen in de lopende en komende verstedelijkingsgesprekken.

5. Slot

De onderzoeksresultaten in ogenschouw nemende zie ik opmerkelijke en belangwekkende signalen: geredeneerd vanuit de woonwens van woonwag enbewoners blijkt niet zozeer de woonwag en, maar het in groepsverband wonen relevant te zijn. Voorts merk ik op dat er sprake is van een gedifferentieerde samenstelling van de groep, zowel naar de woonwens als naar draagkracht. En, gelet op hun woonwensen, is er geen groot verschil tussen andere burgers en woonwag enbewoners.

De wijze waarop gemeenten en corporaties met woonwag enbewoners over hun woonwensen kunnen communiceren, hoeft niet af te wijken van andere groepen burgers. Dat geldt ook voor de neerslag van die communicatie in het reguliere lokale beleid, de lokale regelgeving en de handhaving.

Ik concludeer dat het onderzoek de noodzaak bevestigt van het beleid zoals dat is neergelegd in de nota Mensen, Wensen, Wonen. Niet het Rijk of lokale overheden bepalen wat goed is voor de bewoners, maar de burgers zelf, en die burger draagt daarbij primair zijn eigen verantwoordelijkheid.

De Staatssecretaris van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer,
J. W. Remkes