

Vergaderjaar 1998–1999

25 333

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

Nr. 23

LIJST VAN VRAGEN EN ANTWOORDEN

Vastgesteld 9 april 1999

De vaste commissie voor Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer¹, heeft de navolgende vragen over de brief van de staatssecretaris van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer van 16 december 1998 inzake woonwagens en standplaatsen (25 333, nr. 22) ter beantwoording aan de regering voorgelegd.

De regering heeft deze vragen beantwoord bij brief van 9 april 1999. De vragen en antwoorden zijn hieronder afgedrukt.

De voorzitter van de commissie,
Reitsma

De griffier van de commissie,
De Gier

¹ Samenstelling:

Leden: Reitsma (CDA), voorzitter, Van Middelkoop (GPV), Witteveen-Hevinga (PvdA), Feenstra (PvdA), Verbugt (VVD), Poppe (SP), Duivesteijn (PvdA), Crone (PvdA), Augusteijn-Esser (D66), Klein Molekamp (VVD), Hofstra (VVD), ondervoorzitter, Eisses-Timmerman (CDA), Th.A.M. Meijer (CDA), Luchtenveld (VVD), Van Wijmen (CDA), Kortram (PvdA), Van der Knaap (CDA), Ravestein (D66), Van der Steenhoven (GL), Van Gent (GL), Oplaat (VVD), Van der Staaij (SGP), Van Dok-Van Weele (PvdA), Schoenmakers (PvdA), Udo (VVD).
Plv. leden: Leers (CDA), Stellingwerf (RPF), Dijkma (PvdA), Valk (PvdA), Essers (VVD), De Wit (SP), Van Heemst (PvdA), De Boer (PvdA), Scheltema-de Nie (D66), Van Beek (VVD), Geluk (VVD), Visser-van Doorn (CDA), Schreijer-Pierik (CDA), Blok (VVD), Biesheuvel (CDA), Bos (PvdA), Van den Akker (CDA), Giskes (D66), M.B. Vos (GL), Halsema (GL), Niederer (VVD), Van 't Riet (D66), Waalkens (PvdA), Spoelman (PvdA), Voorhoeve (VVD).

1 en 2

Is sprake van uitvoeringsproblemen bij de voorbereidingen door de gemeenten die nodig zijn in verband met genoemde wetswijzigingen? (blz. 2)

Welke specifieke uitvoeringsproblemen worden verwacht bij gemeenten die te maken hebben met een substantieel tekort aan standplaatsen? (blz. 2)

Er zijn mij geen uitvoeringsproblemen als bedoeld bekend. Er is rekening gehouden met de gangbare periode van circa drie maanden tussen aankondiging en inwerkingtreding van de wetswijzigingen om gemeenten de gelegenheid te bieden de invoering van de wetswijziging ordelijk voor te bereiden. Vervolgens hebben gemeenten tot zes maanden na de inwerkingtreding de gelegenheid om hun huisvesting-verordening aan te passen.

Voor gemeenten met een substantieel tekort verwacht ik geen specifieke uitvoeringsproblemen.

3

Is helemaal geen informatie voorhanden over de aanleg van vervangende standplaatsen wegens deconcentratie? Zijn juist niet op dit vlak grote problemen te verwachten? (blz. 2)

Het beleid ten aanzien van deconcentratie laat ik geheel aan de verantwoordelijkheid van de betreffende gemeenten. Gemeenten kunnen (en naar verwachting: zullen) hun plannen volledig naar eigen inzicht herzien. Tot hoeveel vervangende standplaatsen wegens deconcentratie dit zal leiden is thans nog niet te zeggen: er is geen informatie voorhanden. Bij de plan-ontwikkeling zullen gemeenten ongetwijfeld trachten eventueel te verwachten problemen op dit vlak te voorkomen.

Zodra over het aantal vervangende standplaatsen meer informatie beschikbaar is zal daar in de aan de Kamer toegezegde rapportages aandacht aan worden geschonken.

4

Welke maatregelen zijn voorzien indien gemeenten, en gemeenten met een substantieel tekort aan standplaatsen in het bijzonder, nalaten het aantal standplaatsen in de gemeente uit te breiden? Hebben gemeenten per 1 maart 1999 ook de mogelijkheid om het aantal standplaatsen te verminderen? (blz.2)

De gemeente is primair verantwoordelijk voor het lokale volkshuisvestingsbeleid en voor het voorzien in de woningbehoefte. Zij dient daarbij rekening te houden met de door woningbehoevenden gewenste woonvorm. Het kan daarbij gaan om toename, maar ook om afname van de behoefte. Daar uit voortvloeiend mogen gemeenten het aantal standplaatsen verminderen.

In de nota naar aanleiding van het verslag inzake het wetsvoorstel tot wijziging van de Huisvestingswet, de Woningwet en enige andere wetten in verband met de integratie van de woonwagen- en woon-schepen-regelgeving (Kamerstukken II 1997/98 25 333, nr. 6) is uitgebreid ingegaan op het wettelijk instrumentarium dat rijk en provincies ter beschikking staat indien gemeenten onvoldoende maatregelen treffen om in de woningbehoefte te voorzien (zie met name p. 3-5). Specifieke maatregelen acht ik daarom niet nodig.

In de jaarlijkse rapportage zal aandacht worden geschonken aan de ontwikkeling van het aantal standplaatsen. Ik heb thans geen aanleiding om te twijfelen aan de volkshuisvestelijke inzet van gemeenten op dit vlak.

5

Op welke VINEX-locaties worden nieuwe standplaatsen ingericht en om hoeveel standplaatsen gaat het? Zijn deze standplaatsen een toevoeging aan de voorraad in de desbetreffende gemeenten of dienen zij ter vervanging van reeds bestaande, te deconcentreren, woonwagencentra? (blz. 2)

In de mondelinge behandeling van het wetsvoorstel in de Tweede Kamer op 10 maart 1998 heeft mijn ambtsvoorganger toegezegd dat in de eerste voortgangsrapportage gekeken zal worden naar het aantal plaatsen in de nieuwe VINEX-plannen (handelingen II 1997/98, blz. 58-4441). Bekend is dat bijvoorbeeld op diverse VINEX-locaties woonwagencentra worden gerealiseerd. Thans heb ik ter zake geen compleet overzicht van alle VINEX-plannen. In de komende Voortgangsbrief Woningbouw zal ik een overzicht opnemen van de in VINEX-plannen opgenomen woonwagencentra en daarbij aangeven in hoeverre er sprake is van uitbreiding van de voorraad of vervanging vanwege deconcentratie.

6

Het tekort aan standplaatsen is aanmerkelijk groter dan het indicatieve tekort van 1 450 standplaatsen waarvan werd uitgegaan bij de behandeling van wijziging van de Huisvestingswet. Ligt het niet in de rede de termijn van de voorrangsregel aan te passen, omdat er een relatie bestaat tussen het inlopen van dit tekort en de termijn dat de voorrangsregel zou moeten gelden? (blz. 2).

Het door mij vastgestelde tekort van 2 178 standplaatsen beschouw ik als een maximum. Dat is terug te voeren tot de onderzoek-methodiek (ingeschreven standplaatsgerechtigden minus bestaande standplaatsen). Vanwege de intrekking van de Woonwagenwet zijn betrokkenen immers door hun organisaties gestimuleerd om zich tijdig als standplaatszoekende te laten registreren, aangezien men anders zijn rechten zou kunnen verspelen.

Bij de inventarisatie zijn niet de effecten van de intrekking van de Woonwagenwet meegenomen. Dat kon ook niet. Te verwachten is dat een aantal van de nu ingeschrevenen te zijner tijd zal opteren voor een regulier woonhuis of voor een andere oplossing. Te meer daar de SEV thans onderzoek doet naar alternatieve oplossingen voor het voorzien in de woningbehoefte van woonwagenbewoners. Ik sluit daarom niet uit dat er over enige jaren een aanmerkelijk lagere daadwerkelijke behoefte aan standplaatsen te constateren valt.

Bovendien verwacht ik dat van de identificering van zogenoemde «tekortgemeenten» een stimulerend effect op de aanleg van nieuwe standplaatsen uitgaat.

Overigens kunnen deze en andere gemeenten ook na 1-1-2003 een voorrangsregel (blijven) hanteren.

Concluderend zie ik geen redenen om bedoelde termijn te verlengen.

7

Er is voor gekozen een tekort aan standplaatsen als substantieel tekort aan te merken als dit tekort meer dan 15 standplaatsen bedraagt. Hoeveel gemeenten hebben een standplaatstekort dat ligt tussen de 10 en 15 standplaatsen? (blz. 2).

Er zijn 14 gemeenten met een tekort van meer dan 10, maar minder dan 16 standplaatsen.

8

Kan meer inzicht gegeven worden in de voortgang van de bruteringsoperatie van huurwoonwagens en huurstandplaatsen? (blz. 3)

De bruteringsoperatie van de huurwoonwagens en standplaatsen verloopt voortvarend.

De uiterste datum waarop gemeenten konden reageren op het aanbod tot afkoop van de aangegane verbintenissen met het Rijk was 1 maart 1999. Van het aantal gemeenten met huurwoonwagens en standplaatsen heeft 93% gereageerd op het gedane aanbod. Meer dan 89% van de gemeenten heeft positief gereageerd. Geconcludeerd mag derhalve worden dat de bruteringsoperatie voor huurwoonwagens en standplaatsen succesvol is gebleken.

9

Welke gemeenten hebben reeds afspraken gemaakt met corporaties over overdracht van beheer en eigendom? Kunnen op dit terrein nog problemen worden verwacht? In welke gemeenten is nog geen overeenstemming bereikt over de overdracht van woonwagens aan corporaties? (blz. 3).

De inventarisatie woonwagens met peildatum 1 augustus 1998 geeft een momentopname weer. Op dat moment was van de 8 749 standplaatsen 18% in beheer en 12% in eigendom van corporaties. Voor de 3 123 huurwagens was dit respectievelijk 14% en 21%. Een recenter overzicht is niet voorhanden. Evenmin als een uitsplitsing naar gemeenten. Signalen uit het veld geven aan dat veel gemeenten terzake in onderhandeling zijn met corporaties. Overdracht is één van de elementen van de toegezegde rapportages.

10

In vier jaar tijd zijn in slechts twee van de negentien grote regionale centra «onaanvaardbare situaties» opgeheven. Wat is de verwachting van deze opheffing met betrekking tot de overgebleven zeventien centra? Welke maatregelen worden door de regering genomen indien deze «onaanvaardbare situaties» in de zeventien blijven bestaan? (blz. 4).

Gemeenten hebben primair een eigen verantwoordelijkheid voor de wijze waarop zij eventuele onaanvaardbare situaties op regionale centra willen opheffen. Zij hebben terzake een eerstelijns handhavingstaak. Nu duidelijkheid is gekomen over de gemeentelijke beleidsruimte inzake regionale centra kunnen gemeenten de planontwikkeling resp. de uitvoering voortvarend ter hand nemen.

Gemeenten kunnen op grond van het tweedelijns toezicht door het rijk worden aangesproken op de uitvoering van hun (handhavings)taken. De VROM-inspecties zullen ten aanzien van woonwagens en standplaatsen hun reguliere handhavings- en toezichtstaken op het terrein van volkshuisvesting, milieu en ruimtelijke ordening uitvoeren. Indien op een of meer centra onaanvaardbare situaties blijven bestaan zal ik terzake mijn verantwoordelijkheid nemen.

11

In de afgelopen jaren zijn er in het kader van de deconcentratie geen generieke noch specifieke juridisch afdwingbare financiële toezeggingen aan gemeenten gedaan. Deelt de regering de mening dat er in de afgelopen jaren wel verwachtingen zijn gewekt naar zowel woonwagengebwoners als naar gemeenten? (blz. 4).

Deconcentratie was de afgelopen jaren een zaak tussen rijk, provincie en gemeenten enerzijds en tussen woonwagengebwoners en gemeenten

anderzijds. In zijn overleg met de Tweede Kamer heeft de toenmalige Staatssecretaris toegezegd om te pogen extra middelen voor deconcentratie en overdracht ter beschikking te krijgen. In het regeerakkoord noch in de begroting 1999 is in extra middelen voor dit doel voorzien. Ik sluit niet uit dat door woonwagengewoners daaruit verwachtingen gededestilleerd zijn, maar acht dat, gezien de toenmalige fase van het proces, niet terecht.

Het overleg met gemeenten betrof naast het bijpraten over de gemeentelijke planontwikkeling veelal een zoeken naar hetzij een grotere beleidsvrijheid (welke inmiddels is gegeven) hetzij extra middelen. Extra, bovenop de voor gemeenten regulier ter beschikking staande middelen. Uit intern onderzoek is mij niet gebleken van enige financiële toezegging naar gemeenten. Ik ga er ook vanuit dat de betreffende gemeenten zich er steeds terdege van bewust zijn geweest dat hun insteek extra middelen betrof. Daarom ben ik van mening dat er ook naar gemeenten geen verwachtingen terzake zijn gewekt.

12

Hoe is het besluit, ook lopende deconcentratie-operaties van gemeenten, zoals in Den Haag, Emmen en Den Bosch, niet te financieren, te rechtvaardigen? Is de regering voornemens deze lopende operaties alsnog te financieren? (blz. 4).

Voor deze en de komende deconcentratie-operaties staan dezelfde reguliere middelen ter beschikking als voor de in de afgelopen jaren afgeronde operaties. Zoals onder meer uit het antwoord op de vorige vraag is te herleiden, acht ik het niet rechtvaardig de deconcentratie van de laatste 17 centra ruimer te subsidiëren dan de in de afgelopen jaren afgeronde deconcentratie-operaties.

13

Klopt de tekst van Woonwagennieuws 8-1998, dat de regering in geval van opheffing of opknappen van een woonwagencentrum «per geval zal bekijken wat er nodig is»? Dient hieruit te worden geconcludeerd dat de regering alsnog bereid is aanvullende financiële middelen beschikbaar te stellen of andere oplossingen aan te dragen? (blz. 4).

De tekst is geen letterlijk citaat. Ik heb destijds aangegeven voor ieder centrum apart te zullen bezien, of zodanige omstandigheden aanwezig zijn dat het onthouden van een extra rijksbijdrage een (rechterlijke) toets niet zou kunnen doorstaan. Omdat inmiddels gebleken is dat er generiek noch specifiek juridisch afdwingbare financiële toezeggingen aan gemeenten zijn gedaan, heb ik geconcludeerd dat extra rijksmiddelen om die reden niet ter beschikking gesteld hoeven te worden. Daaruit heb ik tevens de consequentie getrokken, dat er dan ook geen aanleiding is om gemeenten bindend rijksbeleid terzake voor te schrijven. In het regeerakkoord en in de begroting van VROM is niet in aanvullende financiële middelen voorzien.

14

De regering vermeldt overleg met VNG, IPO en Aedes. Is ook gesproken met vertegenwoordigers van woonwagengewoners? (blz. 4).

Zie ook het antwoord op vraag 11. Omdat het hier de uitvoering van het beleid gericht op normalisatie betrof, en omdat in dat uitgangspunt geen wijziging is aangebracht heb ik geen aanleiding gezien voor specifiek overleg met vertegenwoordigers van woonwagengewoners. Bij mijn bezoeken aan diverse centra heb ik mij uiteraard wel laten informeren door de bewoners van die centra over hun specifieke situatie.

17 en 15

Wat zijn de uitkomsten van de inventarisatie die is gemaakt naar het ontstaan van problemen, door budgettaire omstandigheden, voor de 16 gemeenten waarin de laatste 17 grote regionale centra zijn gelegen? (blz. 4).

Zijn de resultaten van de inventarisatie naar mogelijke knelpunten die door de VNG wordt verricht, bekend? Waarom gaat het bij die mogelijke knelpunten? Worden tevens oplossingsrichtingen aangedragen? Worden, als de ernst van de problematiek daartoe aanleiding geeft, toch extra middelen ter beschikking gesteld? Waarop berust de veronderstelling dat gemeenten in staat zullen zijn het effect van het vervallen van rijksbijdragen te mitigeren? (blz. 4)

De in vraag 17 bedoelde inventarisatie (door VNG en VROM gezamenlijk verricht) heeft geleid tot een overzicht van door gemeenten opgegeven onverrekenbare kosten bij het ongewijzigd doorvoeren van hun toenmalige deconcentratieplannen. Deze inventarisatie gaf een basis aan het in de brief van 16 december 1998 neergelegde beleid.

De in vraag 15 bedoelde nadere inventarisatie van knelpunten door de VNG heeft ten opzichte van de in het antwoord op vraag 17 vermelde inventarisatie niet tot een actualisatie daarvan geleid. Er zijn door gemeenten geen planbijstellingen doorgevoerd of nieuwe oplossingsrichtingen aangedragen voor de afzonderlijke centra. Het geeft mij dan ook geen nieuwe inzichten op basis waarvan extra middelen noodzakelijk zouden kunnen worden. Immers door planaanpassing (nieuwbouw is veelal goedkoper dan renovatie), door verkoop van standplaatsen (aan bewoners of corporaties), door een meer kostendekkende huurstelling of anderszins kunnen de onverrekenbare kosten door gemeenten worden gemitigeerd.

16

Wat is de status en inhoud van het overleg met de VNG, nu besloten is om noch negentig miljoen gulden voor sanering en deconcentratie en tachtig miljoen gulden voor de overdracht aan corporaties ter beschikking te stellen aan gemeenten? (blz. 4).

In het verkennende voortraject, tijdens de beleidsontwikkeling en ook kort voorafgaand aan mijn definitieve standpuntbepaling heb ik, zoals gebruikelijk, met de VNG wederzijds informatief overleg gepleegd. Ik heb advies ingewonnen en met hen afspraken gemaakt over bijvoorbeeld de termijn die gemeenten nodig hebben om zich ordelijk te kunnen voorbereiden. Thans is geen specifiek overleg met de VNG over woonwagenzaken voorzien, maar desgewenst kan het onderwerp in het regulier overleg op de agenda worden geplaatst.

18

AEDES heeft laten blijken dat corporaties «niet staan te springen» om woonwagens en standplaatsen in beheer te nemen. Welke maatregelen worden voorgesteld indien blijkt dat een groot deel van de woonwagens en standplaatsen niet kan worden overgedragen? (blz. 5).

Er is geen plicht tot overdracht of verkoop. De gemeente kan een beleid voeren gericht op het geheel of gedeeltelijk afstoten van beheer en eigendom van standplaatsen.

Overdracht naar corporaties is bij uitstek een zaak waar beide partijen zich in moeten kunnen vinden. Maatregelen om overdracht af te dwingen overweeg ik zeker niet. In het overleg over prestatie-afspraken kunnen gemeente en corporatie het wederzijdse belang afwegen en de wensen en eisen rondom overdracht in een breder volkshuisvestelijk perspectief

plaatsen. VNG en AEDES bereiden terzake een handreiking met aandachtspunten voor gemeenten en corporaties voor. Naast overdracht is verkoop aan de bewoner een mogelijkheid.

19 en 20

Zal (evenals dat het geval was bij de Gewenningsbijdrageregeling) in de nieuwe regeling voor het bevorderen van eigen woningbezit onder lagere inkomensgroepen waartoe de regering onlangs heeft besloten, specifiek aandacht besteed worden aan eigendomsoverdracht van standplaatsen plus woonwagens? In hoeverre is bij de Gewenningsbijdrageregeling door woonwagengewoners gebruik gemaakt van deze mogelijkheid? (blz. 5).

Indien de Gewenningsbijdrageregeling eigen woningbezit overgaat in een Individuele koopbijdrage, op welke wijze is dan in het regeringsvoorstel «eigen-woningbezit voor mensen met lage inkomens» rekening gehouden met de bewoners van woonwagens? (blz. 5).

Volgens de brief waarin de voornemens van de regering over het bevorderen van eigenwoningbezit zijn neergelegd (Kamerstukken II 1998/99, 23 449, nr. 6) zijn bewoners van woonwagens niet expliciet uitgesloten van een bijdrage. Dat betekent derhalve dat zij een beroep zullen kunnen doen op de regeling.

Als specifieke voorwaarde heb ik in overweging dat het een woonwagen moet zijn in de zin van artikel 1, onder h, van de Woningwet. Verder zal de woonwagen op de peildatum op een standplaats moeten zijn geplaatst als bedoeld in artikel 1, onder e, van de Huisvestingswet of op een woonwagencentrum dat tot stand is gekomen voor 1 oktober 1970. Voor zover bekend hebben er tot nu toe geen woonwagengewoners gebruik gemaakt van de Gewenningssubsidiereregeling eigen-woningbezit (GEW). Voor wat betreft een (eerste) evaluatie van de GEW verwijs ik u naar de bijlage bij mijn brief van 9 februari jl., met als onderwerp: «Bevordering eigen-woningbezit onder mensen met een laag inkomen».

21

Verdient het geen aanbeveling, gezien de aard en omvang van, de problematiek rondom woonwagens en standplaatsen, voorlopig hierover apart te rapporteren? (blz. 5).

Aan de orde is de afronding van de normalisatie van een specifiek beleidsterrein. De woonvorm maakt voortaan deel uit van het reguliere volkshuisvestingsbeleid. Juist om die reden heb ik ervoor gekozen de rapportages over het tekort, de deconcentratie en de overdracht te incorporeren in de Voortgangsbrief Woningbouw, zodat een en ander als onlosmakelijk element van dat reguliere beleid kan worden beschouwd.