

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. 5

### VERSLAG

Vastgesteld 23 september 1997

De vaste commissie voor Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer<sup>1</sup>, belast met het voorbereidend onderzoek van dit wetsvoorstel, brengt als volgt verslag uit van haar bevindingen.

Onder het voorbehoud dat de regering de gestelde vragen tijdig zal hebben beantwoord, acht de commissie de openbare behandeling van dit wetsvoorstel voldoende voorbereid.

### I. ALGEMEEN

#### § 1. Inleiding

De leden van de PvdA-fractie hebben met belangstelling kennisgenomen van dit wetsvoorstel, dat moet leiden tot de opheffing van de Woonwagenwet.

Deze leden hebben gepleit voor het opheffen van de Woonwagenwet, *niet* om het wonen in een woonwagen te ontmoedigen maar slechts wegens het discriminerende karakter van de Woonwagenwet.

Deze leden vinden dat het opheffen van de Woonwagenwet op zichzelf een goede zaak is, maar dat zonder aanvullend instrumentarium aan de reële woningbehoefte van een specifieke bevolkingsgroep niet kan worden voldaan. Zij verzoeken dan ook aanvullende regels te ontwerpen zoals door hen in het vervolg van dit verslag bepleit.

De leden van de CDA-fractie hebben met instemming kennisgenomen van dit wetsvoorstel. In feite zijn de Woonwagenwet en de Wet op Woonwagens en Woonschepen discriminerende wetten, waarbij bewoners van die woonvormen onder andere regelgeving vallen dan de andere inwoners van Nederland. Het streven naar integratie in de samenleving behoort tenminste ook in de wet- en regelgeving tot uitdrukking te komen.

Niettemin hebben zij nog een aantal vragen ter opheldering van enkele onduidelijkheden.

De vraag is allereerst of op andere woonvormen dan huizen ook dezelfde wetgeving van toepassing is. Dat betekent dan in ieder geval, zo menen de leden van de CDA-fractie, dat woonwagens en woonschepen

<sup>1</sup> Samenstelling:

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

als reguliere woonvorm moeten worden erkend. Het betekent tevens, dat de rechten en plichten voor alle woonvormen hetzelfde moeten zijn. Alle burgers moeten hetzelfde behandeld worden. Dat zijn nogal grote veranderingen ten opzichte van de huidige situatie. In het bijzonder treft dat woonwagens als het gaat om het toelatingsbeleid.

De leden van de VVD-fractie zijn van mening dat mensen binnen randvoorwaarden van ruimtelijke ordening, financiering, natuur en milieu in vrijheid moeten kunnen kiezen voor wonen in een woning, een woonwagen of op een woonschip.

Binnen deze randvoorwaarden zijn de mogelijkheden voor woonschepen beperkt.

Tussen de twee andere woonvormen worden de verschillen kleiner: woonwagens gaan steeds meer op woningen lijken. Daar hangt mee samen dat bewoners van woonwagens gemiddeld minder frequent verhuizen dan bewoners van woningen. De leden van de VVD-fractie zijn tegen het op welke wijze dan ook isoleren van woonwagens en daarmee van woonwagenbewoners. Zij steunden en steunen daarom het op integratie gerichte deconcentratiebeleid. Voorkomen moet worden dat woonwagencentra zich ontwikkelen tot aparte woongebieden die zich van de andere woongebieden niet onderscheiden door de woonvorm, maar door de wens van de bewoners om onder elkaar, apart van anderen te wonen. Een open samenleving biedt veel meer kansen aan hen die er deel van uitmaken dan een samenleving die bestaat uit groepen die zich op zichzelf terugtrekken. Met de regering zijn de leden van de VVD-fractie daarom van mening dat de integratie van de regelgeving voor woonwagenbewoners in de reguliere wetgeving nu moet worden afgerond. Dat kan door de Wet op Woonwagens en Woonschepen in te trekken en enkele vervangende bepalingen op te nemen in andere wetten. In het bijzonder het afstammingsbeginsel moet worden afgeschaft. Aparte regelgeving voor een deel van de inwoners van ons land op grond van hun afkomst is niet te verdedigen. Bovendien heeft deze aparte regelgeving niet of onvoldoende geleid tot verbetering van de nog steeds ongunstige maatschappelijke en economische positie van woonwagenbewoners.

De leden van de D66-fractie hebben met bijzondere belangstelling kennisgenomen van het voorstel tot wijziging van de Huisvestingswet, de Woningwet en enige andere wetten in verband met de integratie van de woonwagen- en woonschepenregelgeving.

Met het streven om de integratie van de regelgeving voor woonwagenbewoners in de reguliere wetgeving te voltooien, kunnen deze leden instemmen. Ook onderschrijven zij dat tot een normalisatie van het huisvestingsbeleid voor woonwagenbewoners moet worden overgegaan vanuit de gedachte dat wonen in een woonwagen of op een woonschip een normale vorm van huisvesting is. Wel hebben de leden van de D66-fractie nog een aantal vragen en opmerkingen.

De leden van de SGP-fractie hebben met belangstelling kennisgenomen van het wetsvoorstel. Zij kunnen als zodanig instemmen met het doel van het wetsvoorstel, te weten de integratie van regelgeving ten aanzien van woonwagens, woonschepen, ligplaatsen en standplaatsen in de reguliere wetgeving. Deze leden vragen echter of met de nu voorgestelde regeling een werkelijke oplossing voor de bestaande problemen ten aanzien van de huisvesting van woonwagenbewoners in zicht komt.

Ook de leden van de GPV-fractie hebben met belangstelling kennisgenomen van dit wetsvoorstel.

## *§ 2. Deregulering van overgebleven bepalingen in de Woonwagenwet*

Bij eerdere wijzigingen van de Woningwet en andere wetten zijn diverse regelingen al opgenomen in de reguliere wet- en regelgeving op het gebied van de volkshuisvesting en ruimtelijke ordening. De leden van de PvdA-fractie zouden graag van de regering horen of deze veranderingen goed zijn verlopen en op welke aspecten problemen zich voordoen of hebben voorgedaan.

Is de regering het met de leden van de CDA-fractie eens dat het gewenst is bij toekomstige ruimtelijke ordening, bij nieuwbouwplannen ook in Vinexlocaties, plaats in te ruimen voor woonwagens en waar mogelijk ook woonschepen? Hoe gaat de regering dit bevorderen? Worden er mogelijkheden geboden in de vrije sector om kavels te kopen waarop een woonwagen wordt geplaatst? Hoe worden corporaties hierbij betrokken om standplaatsen te realiseren?

In de memorie van toelichting (bladzijde 2) wordt opgemerkt dat bij eerdere wijzigingen van de Woonwagenwet en andere wetten de regelgeving voor de bewoning van woonwagens reeds is opgenomen in reguliere wet- en regelgeving. De leden van de GPV-fractie vragen of de gewijzigde regelgeving naar tevredenheid functioneert. Is de beoogde normalisatie in alle opzichten mogelijk gebleken? Zijn er wijzigingsvoorstellen te verwachten ten aanzien van de onderwerpen die eerder in reguliere wet- en regelgeving zijn vastgelegd?

### *1. De verplichting voor gemeenten een woonwagencentrum in stand te houden (art. 2)*

Onderbrengen van de regelgeving met betrekking tot woonwagens en woonschepen in de reguliere volkshuisvestings- en ruimtelijke-orderingswetten en -beleid betekent niet, aldus de leden van de PvdA-fractie, dat de zorg voor de verwezenlijking van voldoende standplaatsen en verantwoordelijkheid voor voldoende onderhoud geen taak meer zou zijn van de rijksoverheid en de lagere overheden. Integendeel: het recht om in een woonwagen te wonen dient niet alleen formeel, maar ook praktisch gewaarborgd te zijn. De leden van de PvdA-fractie maken zich over die waarborg in de praktijk grote zorgen. Vanuit verschillende gemeenten bereiken deze leden berichten dat de afgelopen jaren geen of weinig extra standplaatsen gerealiseerd zijn dan wel niet voorzien zijn in de planning voor de komende jaren.

Is de regering het met deze leden eens dat overdracht van verantwoordelijkheden en taken voor een bepaald beleidsterrein slechts mag en kan plaatsvinden als de betrokken doelgroep daarvan geen negatieve gevolgen ondervindt, als tenminste uitgegaan wordt van ongewijzigd beleid? Zo ja, dan is het toch allereerst noodzakelijk dat het duidelijk is wat wordt overgedragen?

Met andere woorden, het moet toch helder zijn voor de «ontvangers» (gemeenten en toegelaten instellingen) wat de omvang is van de problematiek en wat de financiële en de maatschappelijke gevolgen zijn van de overdracht?

Verder is het vanuit de rijksverantwoordelijkheid noodzakelijk dat op de een of andere wijze wordt veilig gesteld dat de desbetreffende organisaties haar nieuwe taken naar behoren uitvoeren en ook kunnen uitvoeren.

Allereerst willen deze leden ingaan op de *omvang van de behoefte en de tekorten*.

Inmiddels heeft de staatssecretaris van VROM op verzoek van de vaste commissie voor VROM in de brief van 29 augustus 1997 cijfers geleverd ten aanzien van de behoefte en het tekort aan woonwagenstandplaatsen.

Deze blijken helaas slechts een indicatief beeld te geven, aangezien de provinciale behoefteramingen en de gerealiseerde standplaatsen uitgaan van verschillende peiljaren. Deze leden betreuren dat. Graag vernemen zij op welke wijze de door de staatssecretaris genoemde geschatte tekorten zijn geverifieerd bij de provincies.

In dit kader missen deze leden ook enig inzicht in het tekort en de behoefte aan woonschepen. Zijn deze alsnog te leveren? Zo niet, kan de regering dit dan inventariseren alvorens zij haar nota naar aanleiding van het verslag aan de Kamer doet toekomen?

Deze leden vragen in dit kader aan de regering op welke wijze zij veilig stelt dat er in de toekomst op landelijk niveau een betrouwbaar inzicht is in de (landelijke) behoefte en tekorten aan woonwagens en woonschepen.

Wat is thans de verhouding tussen huur- en koopwagens? Klopt het dat naar verhouding meer woonwagens eigendom zijn van de bewoners dan woningen? Is dit een gevolg van gevoerd rijksbeleid (de zogenaamde huurkoopwagens)? Hoe verhoudt dit zich tot de schamele inkomenspositie van woonwagenbewoners (80% levend van een uitkering tegenover 17% op de totale bevolking). Kunnen onderhoudsproblemen bij koopwagens hiervan (mede) het gevolg zijn?

Zoals blijkt uit de bovengenoemde brief bedragen per 1 januari 1997 de tekorten aan woonwagen(standplaatsen) in totaal 2350 woonwagenstandplaatsen, terwijl deze behoefte bij woonschepen volgens betrokkenen rond de 1000 ligt.

De leden van de PvdA-fractie willen graag vernemen op welke wijze de regering denkt te waarborgen dat deze tekorten ook werkelijk worden opgeheven.

Worden speciale geldstromen gecreëerd of delen van geldstromen geoormerkt? Wordt er gedacht aan sancties, en zo ja welke, indien een gemeente, respectievelijk een toegelaten instelling, onvoldoende woonwagenstandplaatsen realiseert?

Is de regering het met de VNG eens dat om de verantwoordelijkheden van gemeenten en woningcorporaties waar te kunnen maken, zowel juridische als financiële blokkades moeten worden weggenomen?

Als eerste wordt gewezen op forse *exploitatiekosten* die ontstaan als een nieuwe standplaats en een nieuwe huurwoonwagen wordt gerealiseerd. Na aftrek van de BWS-subsidie van f 20 000 resteert volgens de berekeningen f 80 000,- per woonwagen. In totaal zou volgens deze berekening zo'n 80 miljoen nodig zijn alleen al om aan de vervangingsbehoefte te voldoen.

Ook de kosten van opheffing en renovatie van de bestaande centra blijken een ongedekt tekort op van ongeveer f 92 mln. op te leveren. De leden van de PvdA-fractie wensen graag een reactie op deze becijferingen van de VNG. Overweegt de regering om de norm voor het BWS-budget woonwagens te verhogen? Zo niet, is de kans dan niet groot dat het tekort aan standplaatsen verder zal toenemen?

Deze leden wijzen erop dat de eigendomsoverdracht van woonwagens van de gemeenten aan de corporaties maar moeizaam of helemaal niet op gang komt, in het bijzonder wegens die hoge exploitatieverliezen. Heeft de regering een oplossing voor deze stagnatie?

Daarnaast zijn, zo blijkt uit de brief van de staatssecretaris van 29 augustus 1997, de besprekingen met de VNG en IPO met betrekking tot de *bruteringsoperatie* nog niet afgerond. Wanneer denkt de regering de resultaten hiervan, inclusief de financiële gevolgen, aan de Kamer te kunnen meedelen. Deze leden dringen met klem aan op een spoedige afronding, in ieder geval vóór de plenaire behandeling van deze wet in de Kamer. Kan worden meegedeeld welke knelpunten zich hierbij voordoen?

Het verwondert de leden van de PvdA-fractie overigens dat dit wetsvoorstel slechts is ondertekend door de staatssecretaris van VROM. De Woonwagenwet was bedoeld als integrale wetgeving. Waarom is de minister van Binnenlandse Zaken geen medeondertekenaar? Deze leden

vinden dat opheffing van de Woonwagenwet niet kan betekenen dat aan een beleid ten aanzien van woonwagenbewoners, inclusief Rom en Sinti, een eind kan komen. Integendeel: het rapport Monitoring Woonwagenbewoners (juni 1997) geeft duidelijk aan dat de schrijnende achterstand van de woonwagenbewoners ten opzichte van de rest van de bevolking een specifiek beleid van de rijksoverheid vraagt. Deelt de regering deze opvatting?

Gezien de breedte van de problematiek van woonwagenbewoners, Rom en Sinti (onderwijs, huisvesting, werkgelegenheid, discriminatie) lijkt het wenselijk daarvoor een landelijke ombudsfunctionaris te benoemen, die enerzijds kan functioneren als aanspreekpunt voor de betrokken bevolkingsgroepen en die anderzijds overheden kan manen actief te werken aan het opheffen van bovengenoemde achterstanden en voor deze groep algemene regelgeving toegankelijk en voorzieningen bereikbaar te maken. Dat vraagt een meer creatieve aanpak dan de laatste jaren gebruikelijk is geweest. Voelt de regering hiervoor? Kan zij inzicht verschaffen in de wijze waarop provincies de afgelopen vijf jaar de bouw van nieuwe standplaatsen hebben gestimuleerd en gecontroleerd. Is er gebruik gemaakt van de aanwijzingsbevoegdheid?

Zijn gemeenten en toegelaten instellingen gerechtigd om zonder inspraak/instemming van woonwagenbewoners een hoge muur om een woonwagencentrum te bouwen, met slechts één toegangsweg buiten de wijk, zodat de facto een getto wordt gevormd en de beoogde integratie in de wijk wordt verstoord? Wat is het oordeel van de regering daarover? Welke maatregelen neemt zij om dergelijke gettovorming tegen te gaan?

Waarom heeft de regering afgezien van een wettelijke verplichting van gemeenten om een woonwagencentrum in stand te houden? Vreest zij niet dat afschaffing van de Woonwagenwet zonder voldoende verplichtingen naar lagere overheden en toegelaten instellingen tot een «uitsterf-beleid» voor woonwagens zal leiden? Welke verplichtingen zal de regering aan lagere overheden, respectievelijk toegelaten instellingen opleggen?

Blijven woonwagenwijken als specifieke bestemming genoemd in bestemmingsplannen? Zou het niet onderdeel van de normalisatie zijn dat plekken waar een woonbestemming op rust, ook gebruikt kunnen worden voor woonwagenstandplaatsen? Maakt dat planning van zulke wijpjes binnen woonwijken niet veel makkelijker?

Wordt met deze wetswijziging – nog – voldaan aan de richtlijnen van Raad van Europa voor woonwagenbewoners/reizigers?

De leden van de PvdA-fractie hebben de indruk dat subsidie-mogelijkheden voor woningverbetering (bijvoorbeeld energiebesparende maatregelen) niet of nog niet voor woonwagens worden gebruikt. Is het mogelijk om daarover specifieke voorlichting te verstrekken? Is overigens de afgelopen jaren gecontroleerd of de van rijkswege beschikbaar gestelde gelden voor de aanleg van standplaatsen inderdaad volledig voor het beoogde doel zijn aangewend? Op welke wijze is toezicht gehouden op de kwaliteit van de standplaatsen (aanleg, sanitaire voorzieningen, bereikbaarheid en grootte).

Is het mogelijk om het oude bestand van woonwagens die niet meer aan de huidige wooneisen voldoen, versneld af te schrijven?

Klopt het dat sommige verzekeraars niet bereid zouden zijn woonwagens te verzekeren? Deelt de regering de opvatting dat normalisatie van het beleid ook voor verzekeraars de verplichting inhoudt woonwagens op gelijke wijze als andere woningen te verzekeren?

Bestaan er in de nieuwe systematiek mogelijkheden voor woonwagenbewoners met koopwagens om gebruik te maken van regelingen met betrekking tot huurstandplaatsen. Is de huur overerfbaar? Wordt het recht van nabestaanden op de koopwagen zelf niet te zeer benadeeld door de schaarste aan standplaatsen?

De leden van de PvdA-fractie hebben vernomen dat steeds meer gemeenten ertoe overgaan om een particulier bureau in te schakelen voor

het beleid en het beheer met betrekking tot woonwagens. Deze ontwikkeling baart deze leden zorgen. Voor betrokken bewoners blijken de contacten vaak niet zo soepel te verlopen. Bovendien blijkt het vaak onduidelijk te zijn wie waarvoor verantwoordelijk is.

Wat is de zienswijze van de regering op deze ontwikkeling?

Acht zij het niet meer in de rede te liggen, gelet op de ordening van de verantwoordelijkheden op het gebied van de volkshuisvesting, om de woningcorporaties deze taak te laten vervullen?

Kan een overzicht worden gegeven van de gemeenten die beleid en beheer uitbesteden en welke bureaus deze werkzaamheden verrichten? Is de regering van plan om deze gemeenten aan te sporen om deze taak over te geven aan een woningcorporatie?

Naar de mening van de leden van de CDA-fractie kiest de regering terecht voor volstreekte decentralisatie van het woonwagengebeleid. Gemeenten en corporaties zijn hiervoor primair verantwoordelijk evenals dat bij woningen het geval is. Niettemin vragen de leden van de CDA-fractie in hoeverre het rijk ook bij woonwagens verantwoordelijkheid heeft voor de betaalbaarheid van deze woonvorm. Ook voor woonwagens geldt de individuele huursubsidie (IHS). Daarover wordt ook voorlichting gegeven.

Andere woonlasten, in het bijzonder energieverbruik en onderhoud, zijn vaak erg hoog. Op welke manier kunnen woonwagengebwoners gebruik maken van subsidiemogelijkheden voor isolatie en «woning»verbetering? Bij de doelgroep is hierover immers niets bekend. Hoe worden deze subsidiemogelijkheden onder de aandacht van de woonwagengebwoners gebracht? Is het niet verstandig om dit door middel van voorlichtingsacties (folders via gemeenten) bekend te maken?

In de memorie van toelichting staat dat het primaat bij de aanleg van standplaatsen en de bouw van huurwagens bij de toegelaten instellingen komt te liggen. Ook zijn in sommige gemeenten de reeds aanwezige standplaatsen en huurwagens al overgedragen aan de corporaties. Maar niet overal is die overdracht gereed en niet overal verloopt die overdracht goed. Dit wordt mede veroorzaakt, volgens de gemeenten en corporaties, omdat er vaak sprake is van achterstallig onderhoud en van bodemvervuiling, het incassobeleid gebrekkig is, er soms leegstand is en in andere gevallen dubbele bewoning.

De leden van de CDA-fractie willen weten hoe het overleg met de corporaties hierover is (geweest) en welke afspraken hierover zijn gemaakt. Is hiervoor ook de bruteringsoperatie in gang gezet? Als het woonwagengebeleid onderdeel is van het volkshuisvestingsbeleid, dan horen daarbij ook BWS-gelden, zo vinden de leden van de CDA-fractie. Is er iets geregeld? Zo ja, hoe?

Hoever is men nu al gevorderd met de overdracht van standplaatsen en van huurwagens? Kunnen corporaties dit aan? De leden van de CDA-fractie hebben vernomen dat corporaties zich op dit moment tot beheer beperken en niet overgaan tot overname, wegens de genoemde problemen en wegens de niet-geregelde bruteringsoperatie. Kan de regering hierover duidelijkheid verschaffen? Zijn er andere problemen met betrekking tot de bruteringsoperatie van woonwagens bekend? Zijn er regionale verschillen?

Is bij de overdracht aan toegelaten instellingen ook de zorg voor de woonomgeving inbegrepen?

Een van de taken van de gemeenten ten aanzien van woonwagengebwoners is de maatschappelijke begeleiding in het kader van achterstandsgroepen- en doelgroepenbeleid. In overdracht van de huisvestingstaken door gemeenten aan corporaties is deze taak uiteraard niet begrepen. Corporaties wijzen erop dat sommige gemeenten er stilzwijgend wel vanuit gaan dat corporaties deze taak op zich nemen, wat uiteraard niet de bedoeling kan zijn. Bovendien verbreedt de doelgroep

van het beleid zich daarmee tot alle woonwagenbewoners. Op welke wijze heeft de regering in de afspraken over overdracht, bruterings en BWS-gelden ook geregeld, dat deze gemeentelijke taak hiermee niet wordt overgedragen?

Naast het gebrek aan voorlichting op het gebied van isolatie en verbetering van woonwagens (en de geldende subsidiemogelijkheden) kampen woonwagenbewoners met het probleem van het niet kunnen verzekeren dan wel van het verkrijgen van hypotheek. Als woonwagens tot een reguliere woonvorm behoren, mogen woonwagenbewoners niet uitgesloten worden van dergelijke faciliteiten. Tracht de regering in overleg met verzekeraars en banken (hypotheekverstrekking) hiervoor oplossingen te zoeken, en zo ja, welke? Kunnen woonwagenbewoners bij hypotheekverstrekking ook gebruik maken van gemeentegarantie?

De standplaatsen zijn gewoonlijk huurstandplaatsen. De wagens zijn merendeels koopwagens. Standplaatsen worden toegewezen, koopwoningen uiteraard niet. Door deze koppeling is het nagenoeg onmogelijk vrijgekomen koopwoningen te verkopen. Dit is kapitaalverlies voor de eigenaren; zo ontstaat tevens leegstand. Toewijzing levert tevens problemen op. De leden van de CDA-fractie zijn van mening dat voor dit probleem een oplossing gevonden moet worden. Verkoop aan een standplaatszoekende in de gemeente zou een mogelijkheid zijn, waarna de standplaats kan worden toegewezen. Hoe denkt de regering hierover? Welke mogelijkheden ziet zij nog meer?

Er is vraag naar bedrijfsmogelijkheden bij woonwagens. Naar de mening van de leden van de CDA-fractie moeten woonwagenbewoners in dit opzicht op dezelfde wijze behandeld worden als «burgers». Op welke wijze kan dan toch de eigen bedrijvigheid worden gestimuleerd?

Woonwagens zijn een dure woonvorm mede door de korte afschrijvingstermijn. Steeds vaker worden in plaats van woonwagens pre-fab-woningen gebouwd op standplaatsen. Op welke wijze kan de afschrijvings-termijn worden verlengd?

Woonwagens vallen onder het hoge btw-tarief omdat ze niet tot de onroerende zaken behoren. Pre-fab-woningen zijn wel onroerend. Kunnen woonwagens niet in het lage btw-tarief?

In het voorliggende wetsvoorstel vervalt de plicht van gemeenten om woonwagencentra in stand te houden. De VNG becijfert dat woningbouwcorporaties alleen voor woonwagens kunnen zorgen, als er aanvullende financiële steun komt. De VNG vreest anders dat de deconcentratie van grote centra niet tot stand komt en er geen nieuwe standplaatsen meer worden aangelegd. Is de regering van plan hiervoor een speciale bruteringsoperatie te ondernemen? Op welke andere wijze onderneemt de regering zodanige maatregelen, dat de door de VNG gevreesde situatie niet zal ontstaan, zo vragen de leden van de CDA-fractie.

Ook de leden van de VVD-fractie zijn van mening dat de gemeenten, primair verantwoordelijk voor het volkshuisvestingsbeleid, de benodigde maatregelen moeten treffen ten behoeve van een goede huisvesting van al hun ingezetenen. Een aparte verplichting om een woonwagencentrum in stand te houden kan vervallen. Het gemeentelijke beleid en de gemeentelijke plannen kunnen op hun effecten voor bewoners van woonwagens en woonschepen beoordeeld worden door de provincies en door de inspecties volkshuisvesting. Deze leden vragen de regering hoe dit in de praktijk in zijn werk zal gaan en aan de hand van welke criteria de provincies en de inspecties zullen toetsen. Hoe kunnen zij nagaan of in een gemeente in voldoende mate standplaatsen en huurwoningen beschikbaar zijn en of een gemeente zich in voldoende mate inspant om knelpunten op te lossen? Door wie kan wat gedaan worden indien een gemeente in gebreke blijft? Biedt artikel 37 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening materieel dezelfde mogelijkheid tot optreden als artikel 4 van de Wet op Woonwagens en Woonschepen?

Met het verantwoordelijk maken van de toegelaten instellingen voor het geheel van de aanleg en het beheer van standplaatsen en het (laten) bouwen en verhuren van huurwoonwagens stemmen de leden van de VVD-fractie in. Hoe beoordeelt de regering de mogelijkheden voor toegelaten instellingen om standplaatsen en woonwagens kostendekkend te exploiteren?

De leden van de VVD-fractie willen ook terugkomen op de ongunstige maatschappelijke en economische positie van woonwagenbewoners. Deelt de regering de opvatting dat dit wetsvoorstel alleen niet voldoende is om daar binnen afzienbare tijd de nodige verbetering in aan te brengen en dat een effectieve, integrale aanpak door de gemeenten gewenst is? Is de regering bereid over de inhoud van die aanpak overleg te voeren met de gemeenten en overweegt zij voor de uitvoering middelen beschikbaar te stellen?

De leden van de D66-fractie zijn het eens met de door de regering geschetste verdeling van verantwoordelijkheden voor het volkshuisvestingsbeleid, waarvan de huisvesting van woonwagenbewoners integraal onderdeel uitmaakt. De Nationale Woningraad (NWR) stelt dat corporaties niet gedwongen kunnen worden tot eigendoms-overname en dat een en ander in overleg tussen gemeenten en corporaties dient te gebeuren. De leden van de D66-fractie zijn benieuwd naar de zienswijze van de regering in dezen. Deze leden zijn met de NWR van mening dat een gefaseerde overdracht van standplaatsen – eerst de beheerstaken en dan de eigendomsoverdracht – de beste garantie lijkt voor een deugdelijke overdracht.

De leden van de D66-fractie vragen of bekend is of de realisering van standplaatsen en woonwagens onderdeel uitmaken van de gesprekken over prestatieafspraken die gemeenten en corporaties op dit moment voeren. Mocht blijken dat dit niet het geval is, is de regering dan bereid om in dezen een regeling te treffen?

Naar aanleiding van de hoorzitting die ter voorbereiding van deze wetswijziging werd georganiseerd, hebben de leden van de D66-fractie nog enkele aanvullende vragen. Kan de regering bevestigen dat er problemen bestaan bij het verzekeren van inboedels van (ex)woonwagenbewoners en dat dergelijke problemen zich ook voordoen bij brandverzekeringen? Zo ja, wat zijn de mogelijkheden voor de oplossing van dit verschijnsel?

Naar aanleiding van de werkbezoeken die ter voorbereiding van deze wetswijziging werden georganiseerd, hebben de leden van de D66-fractie de volgende vragen. Is het juist dat er in de gemeentelijke Huisvestingsverordeningen geen onderscheid wordt gemaakt tussen standplaatsen met een daarop geplaatste huurwagen en standplaatsen met een daarop geplaatste koopwagen? De leden van de D66-fractie zijn de mening toegedaan dat bij toewijzing van standplaatsen in het geval van verkoop van een woonwagen door een eigenaar-bewoner of diens erfgenamen een vergelijkbaar regime zou moeten gelden als bij de verkoop van een koopwoning.

De intrekking van de Woonwagenwet zal tot gevolg hebben dat de woningcorporaties zullen moeten zorgen voor de huisvesting van woonwagenbewoners. Door de provincie Gelderland is er op gewezen dat de eigendomsoverdracht van de gemeenten naar de corporaties slechts moeizaam of helemaal niet op gang komt. Dit zou vooral veroorzaakt worden door de te verwachten exploitatieverliezen op standplaatsen en woonwagens. Is hier sprake van een landelijke ontwikkeling, zo vragen de leden van de SGP-fractie. Hoe dienen de corporaties eventuele exploitatieverliezen op te vangen? Kunnen standplaatsen en woonwagens, gezien de financiële positie van de groep waar het om gaat, kostendekkend worden gebouwd? Acht de regering het wenselijk en denkbaar dat het rijk de



corporaties hierin financieel tegemoet komt? Gezien deze onzekerheden achten deze leden het niet vanzelfsprekend dat door de corporaties tijdig voldoende huurwoonwagens beschikbaar zullen worden gesteld. Deelt de regering deze opvatting?

Hoewel er de laatste jaren een kwalitatieve verbetering is ingetreden in de volkshuisvestelijke situatie van de woonwagenbewoners, is er thans nog steeds sprake van een tekort aan standplaatsen. Hoe kan worden voorkomen dat als gevolg van het beleid van de woningcorporaties het tekort aan standplaatsen verder toeneemt? In dit verband vragen deze leden naar de actuele stand van zaken met betrekking tot de afbouw of sanering van de bestaande regionale woonwagencentra.

De leden van de SGP-fractie merken op dat de woonwagenbewoner, in zoverre hij gebruik maakt van een huurwagen, in de nieuwe situatie te maken zal krijgen met twee partijen: de gemeente en de woningcorporatie. Hoe zal in dat geval de afstemming plaatsvinden tussen het beleid van gemeenten en de corporaties? Een problematische situatie kan immers ontstaan, indien de woonwagenbewoner bijvoorbeeld wel aan de verplichtingen jegens de woningcorporatie voldoet, doch daarin tekortschiet jegens de gemeente.

De leden van de GPV-fractie achten het van groot belang dat, voordat de Woonwagenwet wordt ingetrokken, duidelijkheid bestaat over de inspanning van het rijk, om financiële problemen bij gemeenten en woningcorporaties het hoofd te bieden. Kan meer inzicht worden geboden in de te verwachten maatregelen, waarmee het rijk zal inspelen op de financiële problematiek waar onder meer door de Vereniging van Nederlandse Gemeente op is gewezen?

*2. De bevoegdheid van de provincies om een woonwagenplan vast te stellen (art. 4a), de bevoegdheid van de provincies om tijdelijk ontheffing te verlenen voor standplaatsen buiten een centrum (art. 11 en 11a) en de bevoegdheid van de provincies om een woonwagen te ontruimen, te sluiten en te slopen (art. 32 e.v.)*

Ten aanzien van een adequate invulling en uitvoering van het woonwagens- en woonschepenbeleid is, zo merken de leden van de PvdA-fractie op, het inbouwen van enige specifieke garanties noodzakelijk. Met uitzondering van de voorrangregeling ex artikel 82 ontbreken deze garanties in het wetsvoorstel.

Zou het niet juist zijn om bij het onderdeel prestaties en toezicht in de volkshuisvesting in het BBSH op de een of andere wijze expliciet beide huisvestingsgroepen mee te nemen? Is daarnaast bijvoorbeeld overwogen om de Inspectie Volkshuisvesting met betrekking tot dit aspect een signalerende en bewakende rol te geven?

Waarom is, gezien het specifieke karakter van de doelgroep, de provincies niet de mogelijkheid verschaft om bij nalatigheid van gemeenten en toegelaten instellingen in het aanleggen van standplaatsen, deze alsnog op hun kosten aan te leggen? Zou dit verwaarlozingsartikel ook gehanteerd kunnen worden door de regering? Welke garanties verschaffen de andere genoemde instrumenten?

De leden van de PvdA-fractie vragen of het toch niet wenselijk is om het taakverwaarlozingsartikel voor de provincie als achtervang op te nemen in de wet. Natuurlijk heeft hierin ook de inspectie een taak. Maar naast signalering is de mogelijkheid om in te grijpen of de taak op kosten van de gemeente uit te voeren, naar hun mening een noodzakelijke «stok achter de deur». Eventueel kan deze bevoegdheid ook worden toegekend aan de staatssecretaris. Hoe denkt de regering hierover?

De leden van de CDA-fractie stellen vast dat veel gemeenten in hun beleidsimplementatie al vooruitlopen op dit wetsvoorstel (in de brief van

29 augustus 1997 staat dat provincies zich reeds terugtrekken vooruitlopend op het intrekken van de Woonwagenwet) en op dit moment hun taak verwaarlozen. Dat betekent dat woonwagenbewoners als het ware tussen wal en schip vallen. Dat geldt zeker ook voor de maatschappelijke begeleiding. Wijst de regering de gemeenten op hun taken?

De leden van de D66-fractie zijn met de regering van mening dat het in de huidige verdeling van verantwoordelijkheden op zichzelf minder voor de hand liggend is, om de provincie extra bevoegdheden te geven ten aanzien van te realiseren standplaatsen. Toch kan, in hun ogen, een dergelijke bevoegdheid als stok achter de deur nuttig zijn, indien gemeenten niet of te weinig aan hun verplichtingen voldoen. Deze leden vragen dan ook wie de controle op werkelijke realisatie van standplaatsen gaat voeren. Onderschrijft de regering de zienswijze van de initiatiefgroep woonwagenbeleid dat er sinds het algemeen overleg van 9 februari 1995 en de MG 95/13 van april 1996 nauwelijks meer standplaatsen zijn gerealiseerd?

Ook vernemen de leden van de D66-fractie graag wat precies de sanctiemogelijkheden zijn die de Wet op de ruimtelijke ordening (WRO) en de Huisvestingswet aan de provincie bieden bij taakverwaarlozing en hoe de regering aankijkt tegen de door de initiatiefgroep woonwagenbeleid gedane suggestie om de Inspectie Volkshuisvesting in de provincie een meer actieve rol te geven.

De leden van de D66-fractie vragen wat er na een eventuele intrekking van artikel 18 van de Woonwagenwet gaat gebeuren met bestanden van bewoningsvergunning die in handen van de provincie zijn?

De leden van de GPV-fractie constateren dat provinciale woonwagenplannen geen rol meer spelen na de afschaffing van de Woonwagenwet. Deze leden merken op dat daarmee een aantal vigerende plannen na inwerkingtreding van de wet reeds voordat deze verlopen zijn, in de la verdwijnen. Welke provincies kunnen met deze situatie te maken krijgen? Zijn deze provincies naar verwachting voldoende ingespeeld op de nieuwe situatie, onder meer door een adequate invulling van het streekplan? Hoe staat de regering tegenover de mogelijkheid van een overgangsbepaling, waarin wordt geregeld dat lopende provinciale woonwagenplannen voor een bepaalde periode zullen blijven gelden, met het oog op de voortgang van het woonwagenbeleid?

### *3. De bevoegdheid van de gemeenten om voor het gebruik van een standplaats retributie (staangeld) te heffen in plaats van huur te innen (art. 9)*

Naast de financiële obstakels signaleren de leden van de PvdA-fractie ook nog juridische problemen. De beëindiging van de retributieheffing en de overgang naar verhuur van standplaatsen achten zij op zichzelf een vooruitgang gelet op de huurbescherming. Alvorens de standplaats aan de woningcorporatie(s) over te hevelen, zal de retributie beëindigd moeten worden en omgezet in een huurovereenkomst, aangezien de woningcorporaties geen belasting kunnen heffen. Indien echter de gebruiker de retributie niet wenst te beëindigen, ontstaat er een probleem, aangezien de gemeente geen sanctiemogelijkheden heeft. Waarom is in het wetsvoorstel geen overgangsbepaling van bijvoorbeeld een jaar opgenomen?

Op veel standplaatsen wordt retributie geheven in plaats van huur geïnd, aldus de leden van de CDA-fractie. Toegelaten instellingen kunnen geen retributie heffen. Op welke manier wordt dit systeem omgezet in huur, zodat de overdracht naar toegelaten instellingen kan plaatsvinden.

Zijn hierover afspraken gemaakt? Zo ja welke? Wat vindt de regering van het VNG-voorstel in dezen?

Kan een betere huurbescherming gegarandeerd worden dan nu in het wetsvoorstel is gegeven, door een betere definitie van standplaatsen te geven?

Is het waar dat onderhuurders in woonwagens minder bescherming genieten dan onderhuurders in woningen? Zo ja, waarom? Waarom wordt dit niet gelijkgetrokken?

Ook de leden van de D66-fractie maken zich zorgen over de mogelijke gevolgen die de definitie van het begrip standplaats kan hebben voor de huurbescherming van standplaatsen die niet aan deze definitie voldoen. Deze leden vernemen graag of de regering deze zorgen deelt of dat zij deze zorg weg kan nemen.

De leden van de SGP-fractie merken op dat de regering in de memorie van toelichting stelt dat het in het kader van de integratie van de regelgeving in de rede ligt dat voortaan met woonwagengebwoners een huurovereenkomst wordt afgesloten. Een huurovereenkomst biedt een betere rechtspositie voor de bewoner, omdat deze dan wat betreft zijn standplaats recht heeft op huurbescherming. Wat is de rechtspositie van de onderverhuurder van een standplaats? Tevens vragen deze leden naar de reikwijdte van de huurbescherming. Beslissend is hier de definitie van het begrip standplaats. Dit begrip is ook terug te vinden in het Burgerlijk Wetboek, de Huisvestingswet en de Wet op de huurcommissies. In hoeverre bestaat er discrepantie tussen deze definities? Is het juist dat het wetsvoorstel alleen de huurbescherming regelt voor woonwagens die geplaatst zijn op een standplaats die onder de strikte definitie valt van artikel 1 A sub e?

Met het oog op de overgang van staangeld (retributie) naar huur, vragen de leden van de GPV-fractie naar de huurbescherming van de betrokken woonwagengebwoners. Op welke wijze zal de woonwagengebwoners worden beschermd tegen een eenmalig sterke stijging van de woonlasten?

#### *4. Het afstammingsbeginsel; de bevoegdheid van de provincies tot het toetsen van de doelgroep (art. 14 e.v.)*

De leden van de PvdA-fractie willen duidelijkheid over wat er gaat gebeuren met de gegevens die zijn verzameld op grond van artikel 18 van de Woonwagenwet ten behoeve van de «doelgroep-toets». Zullen deze gegevens gebruikt worden bij de uitvoering van de voorrangregeling en aan wie worden deze gegevens overgedragen of worden zij vernietigd?

Waarom wordt gemeenten niet dwingend voorgeschreven om bij toewijzing van standplaatsen voorrang te verlenen aan diegenen die in een woonwagen wonen, respectievelijk niet langer dan vijf jaar geleden in een woonwagen hebben gewoond. Het huidige voorstel is enerzijds te vrijblijvend geformuleerd en rikt anderzijds naar het afstammingsbeginsel uit de Woonwagenwet.

Waarom is voor deze wat vage formulering gekozen? Kan een opsomming worden gegeven van de mogelijkheden die de gemeenten hebben? Zou een regeling ingevolge artikel 60 van de Huisvestingswet ook voor woonwagengebwoners kunnen worden opgenomen?

De huidige formulering van het artikel bemoeilijkt tevens onderzoek naar de reële woningbehoefte. Wordt in dit verband wonen in een caravan, op een standplaats bij een woonwagen, of in een woonwagencentrum ook aangemerkt als wonen in een wagen?

De leden van de PvdA-fractie hebben geconstateerd dat gebrek aan standplaatsen tot dit soort oplossingen heeft geleid. Hoe zit het overigens

met het recht op huursubsidie, indien twee wagens noodgedwongen op één standplaats staan?

Tot nu toe geldt het afstammingsbeginsel als recht op huisvesting in een woonwagen; dit beginsel wordt verlaten, aldus de leden van de CDA-fractie. Volgens het wetsvoorstel is iedereen vrij om in een woonwagen te gaan wonen. Op dit moment zijn er nog enorme wachtlijsten. De voorrangsregel ingevolge het wetsvoorstel stelt weliswaar gemeenten in de gelegenheid voorrang te verlenen aan de huidige woonwagenbewoners (in het bijzonder die van te deconcentreren centra) maar ze zijn er niet toe verplicht. Alhoewel de leden van de CDA-fractie van mening zijn, dat in principe wachtlijsten bij woonwagenbewoners op dezelfde manier behandeld moeten worden als bij burgers, vragen deze leden of een overgangsregeling, totdat de wachtlijsten grotendeels zijn opgelost, in de huidige situatie niet verstandig is? Er zullen dan tijdelijk geen of beperkte mogelijkheden moeten zijn voor niet-woonwagenbewoners of voor spijtoptanten (mensen die van een woonwagen in een huis zijn gaan wonen en terug willen) om een standplaats te krijgen. Tegelijkertijd zal gestimuleerd moeten worden dat woonwagenbewoners mogelijkheden krijgen in huizen te gaan wonen. Plannen van gemeenten moeten gestimuleerd worden.

De leden van de VVD-fractie zijn van mening dat in woongebieden – afhankelijk van de vraag – ruimte moet zijn voor zowel woningen als woonwagens. De aantallen woonwagens in een wijk of dorp zullen steeds klein zijn, omdat het aantal mensen dat de voorkeur geeft aan wonen in een woonwagen klein is.

Hoewel het aantal standplaatsen voor woonwagens sinds 1974 verdrievoudigd is tot 7500, blijkt plaatselijk nog steeds sprake van tekorten, een verschijnsel dat zich overigens ook bij woningen voordoet. Deze leden verzoeken de regering mee te delen hoe groot de tekorten zijn en hoe ze kunnen worden opgeheven. Tevens vragen zij hoe de hoogte van de tekorten wordt vastgesteld en of extra vraag naar standplaatsen en huurwagens wordt verwacht na de afschaffing van het afstammingsbeginsel.

De leden van de D66-fractie hebben begrip voor het streven naar de afschaffing van het afstammingsbeginsel en de introductie van een voorrangsregel. Wel vragen deze leden of er geen spanning bestaat tussen de afschaffing van het afstammingsbeginsel op dit moment en de uitspraak van de staatssecretaris in het algemeen overleg van 28 maart 1995 waarin hij stelde dat artikel 18 van de Woonwagenwet altijd tot doel heeft gehad om in een situatie waarin sprake was van een groot tekort aan standplaatsen, diegenen die van oudsher aangewezen waren op die standplaatsen, een zekere voorrang te geven. Kan een voorrangsregel een zorgvuldige inhoud krijgen als er geen sprake meer is van het afstammingsbeginsel?

*5. De bevoegdheid van gemeenten om illegaal geplaatste woonwagens naar een standplaats binnen of buiten de gemeentegrens te verslepen (art. 61)*

Het beleid ten aanzien van illegaal geplaatste woonwagens heeft steeds de nodige problemen opgeleverd. Zal de praktijk van het slepen over de gemeentegrens na de inwerkingtreding van dit wetsvoorstel, dat immers voorziet in de intrekking van de Woonwagenwet waardoor dus ook het zogeheten wegsleepartikel in die wet komt te vervallen, tot het verleden behoren, zo vragen de leden van de SGP-fractie.

### *§ 3. Voorrangsregeling in het kader van het deconcentratiebeleid*

Het voorrangsrecht beperkt zich in dit wetsvoorstel alleen tot grote, te deconcentreren centra. Dit roept veel wantrouwen op bij de woonwagengebwoners. De leden van de CDA-fractie vragen de regering op welke wijze zij dit wantrouwen wegneemt. Deze leden vinden het gewenst dat er waarborgen worden gegeven, zodat gemeenten op een verantwoorde manier kunnen toewijzen.

De regionale verschillen in tekorten aan standplaatsen zijn enorm. Hoe valt dat te verklaren? Op welke wijze probeert de regering de wachtlijsten te laten verdwijnen en de regionale verschillen in wachtlijsten te verkleinen?

Uit de brief van de provincie Gelderland van 9 april 1997 blijkt dat de financiering van de deconcentratieplannen in een tweetal gemeenten (Apeldoorn – Nijmegen) problematisch is. In deze brief wordt de staatssecretaris uitgenodigd voor overleg inzake deze problematiek. Heeft een dergelijk overleg reeds plaatsgevonden en wat zijn daarvan de uitkomsten? In hoeveel andere gemeenten speelt ditzelfde probleem?

De leden van de VVD-fractie achten het van belang te voorkomen dat de afronding van het deconcentratieproces door de nu aan de orde zijnde wijziging van de regelgeving stagneert. Dat kan door woonwagengebwoners die in verband hiermee moeten verhuizen, voorrang te geven bij de toewijzing van standplaatsen.

Hebben de gemeenten de bevoegdheid om in hun huisvestingsverordening ook voor andere gevallen een voorrangsregeling vast te stellen?

In hoeverre wordt de afronding van het deconcentratieproces – de opheffing of verkleining en renovatie van de nog bestaande regionale centra – vertraagd door het nog niet gedekt zijn van de kosten daarvan?

De leden van de D66-fractie onderschrijven de noodzaak van een tijdelijke voorrangsregel in het kader van het deconcentratiebeleid. Wel willen deze leden er nogmaals op wijzen dat zij al sinds 1980 pleiten voor een nuancering van het deconcentratiebeleid. Ook hebben zij er meermalen op gewezen dat ook voor kinderen van woonwagengebwoners voldoende woonruimte beschikbaar moet komen. Voor de leden van de D66-fractie staat de woonkwaliteit centraal bij het streven naar deconcentratie. Zij zijn verheugd te kunnen constateren dat de kwaliteit van standplaatsen sterk is verbeterd. Ten aanzien van de kwantiteit aan standplaatsen delen deze leden niet de mening dat er op dit moment al sprake is van relatieve schaarste; zij achten de schaarste nog van een dermate omvang dat zij dit in de voorrangsregel tot uiting willen laten komen. De voorrangsregel voor bewoners die afkomstig zijn van deze centra zal moeten blijven gelden totdat het standplaatsentekort regionaal en landelijk tot een aanvaardbaar niveau is teruggebracht. De leden van de D66-fractie denken daarbij aan een percentage van 2%.

Tevens willen deze leden erop aandringen dat, vijf jaar na publicatie van deze wet in het staatsblad, wordt bezien hoe het standplaatsentekort zich heeft ontwikkeld. Ook ten aanzien van de zogenaamde vruchteloze aanbidding willen deze leden bepleiten dit principe niet van toepassing te verklaren tot het standplaatsentekort regionaal en landelijk is teruggebracht tot het eerder genoemde aanvaardbare peil van 2%.

De leden van de GPV-fractie constateren dat in het kader van de uitvoering van het deconcentratiebeleid een voorrangsregeling in het leven wordt geroepen voor bewoners die als gevolg van dat beleid moeten verhuizen. De kennelijke noodzaak van deze regeling doet bij deze leden de vraag rijzen in hoeverre de Huisvestingswet zal voldoen in

toekomstige gevallen waarin woonwagengewoners verplicht worden te verhuizen. Geldt voor bewoners in zo'n situatie niet dat zij bij voorrang een woonwagengewoners krijgen toegewezen?

#### *§ 4. Regels ten aanzien van ligplaatsen voor woonschepen*

De leden van de PvdA-fractie achten het juist dat wonen op het water een erkende, normale woonvorm is. Overgang van artikel 31 Woonwagengewoones Wet naar artikel 88 van de Huisvestingswet is op zichzelf juist. Wel zouden deze leden graag zien dat ook deze woonvorm in stand blijft, evenals de woonwagengewoones. Hoe wordt gewaarborgd dat met deze vorm van wonen door gemeenten rekening wordt gehouden bij het opstellen van bestemmingsplannen?

Evenals bij woonwagengewoones ontbreekt ook vaak bij woonschepen een huurbescherming voor ligplaatsen, aangezien de eigenaar van de ligplaats in verreweg de meeste gevallen niet de eigenaar is van het woonschip. Licht het niet in de rede om de huur of pacht uit het oogpunt van rechtsbescherming voor een langere termijn vast te leggen, nu het woonschip als een woonvorm is erkend, vergelijkbaar met erfpacht?

Ook woonschepen worden ingevolge het wetsvoorstel als reguliere woonvorm gezien, aldus de leden van de CDA-fractie. In de nog vigerende wet waren gemeenten verplicht om tenminste één ligplaats in openbaar vaarwater aan te leggen. In de nieuwe wet vervalt deze verplichting. Bovendien neemt het aantal gemeenten af. Het aantal ligplaatsen in ons land is daarmee afgenomen en de wachtlijst groeit. Op welke wijze waarborgt de nieuwe Huisvestingswet voldoende ligplaatsen? Op welke wijze zorgt de regering dat gemeenten, waterschappen, en particuliere beheerders van ligplaatsen (bijvoorbeeld jachthavens) voldoende ligplaatsen reserveren voor woonschepen? De leden van de CDA-fractie vragen of er niet enige stroomlijning in de bevoegdheden hierover moet worden aangebracht.

Omdat woonschepen als reguliere woonvorm worden gezien, zouden zij recht moeten hebben op huurbescherming wat betreft hun ligplaats. Met andere woorden, als de ligplaats om welke reden dan ook door een beheerder wordt opgezegd, moet de eigenaar (respectievelijk huurder) van woonschepen een nieuwe ligplaats worden toegewezen. Een en ander speelt vooral in de eigendomsoverdracht van wateren tussen beheerders. De VNG-verordening is geen verplichting voor gemeenten, maar slechts een soort handboek. Op welke wijze is de huurbescherming gegarandeerd, willen de leden van de CDA-fractie weten.

De leden van de VVD-fractie stellen vast dat het onderhavige wetsvoorstel tot gevolg heeft dat de bestaande jurisprudentie betreffende woonschepen van praktisch belang blijft. Is de regering van mening dat zich met betrekking tot woonschepen geen knelpunten voordoen die noodzaken tot aanvulling of wijziging van de regelgeving?

De Landelijke Woonboten Organisatie wijst op het gegeven dat de eigenaar van een woonboot in vele gevallen niet de eigenaar van de ligplaats is. Zij vraagt daarom aandacht voor het ontbreken van huurbescherming voor ligplaatsen. De leden van de D66-fractie vinden dat een vorm van rechtsbescherming nodig is voor ligplaatsen. Ook vragen deze leden in hoeverre artikel 88 tegemoet komt aan de (beperkte) behoefte aan ligplaatsen voor «reizigers»?

Het wetsvoorstel bevat ook implicaties ten aanzien van het wonen in woonschepen, aldus de leden van de SGP-fractie. Het nieuwe artikel 88 bepaalt alleen dat gemeenten geen regels mogen stellen die leiden tot een algeheel verbod van het in gebruik nemen of geven van een

woonschip op een ligplaats. Kan de regering nader ingaan op de consequenties van dit wetsvoorstel voor het gemeentelijk beleid ten aanzien van woonschepen en ligplaatsen? Ook provincies, waterschappen en Rijkswaterstaat zijn bevoegd bepalingen vast te stellen betreffende de plaats, door woonschepen bij verblijf binnen de gemeente in te nemen, mits deze bepalingen een eigen van de wet te onderscheiden doel dienen. Is het juist dat de provincie ter zake alleen regels mag stellen in het belang van een goede ruimtelijke ordening?

#### *§ 5. Financiële gevolgen*

De financiële gevolgen van het voorliggende wetsvoorstel zijn blijkens de memorie van toelichting beperkt. Kan dit nader worden toegelicht? Zijn in dit oordeel ook de financiële gevolgen voor de woningcorporaties betrokken, zo vragen de leden van de SGP-fractie.

### **ARTIKELLEN**

#### **Artikel I**

##### *Onderdelen B en C*

##### *Artikel 2*

De leden van de D66-fractie willen ervoor pleiten dat de duur van de voorrangsregeling niet gekoppeld wordt aan een jaartal, maar aan een aanvaardbaar tekort aan standplaatsen. Ook is voor deze leden niet duidelijk of woonwageneigenaren die als proef in een huis wonen hun rechten verspelen om nog als woonwageneigenaar erkend te blijven.

##### *Onderdeel F*

##### *Artikel 82*

De leden van de PvdA-fractie hebben een vraag over de juridische mogelijkheid om alle besluiten die betrekking hebben op het opheffen van de oude woonwagencentra, te bundelen tot één besluit ex artikel 82 van de voorliggende Huisvestingswet, het «projectbesluit». Dit artikel is zo algemeen geformuleerd dat het hierbij zowel gaat om voorbereidingsprocedure als om rechtsbescherming. Onduidelijk is welke procedure nu moet worden gevolgd. Zou het de duidelijkheid niet ten goede komen om in dit artikel de te volgen procedure op te nemen onder de gelijktijdige bepaling dat daarmee voor zulke gevallen de procedures in andere wetten komen te vervallen?

Hoe denkt de regering over het voorstel van de VNG om de «samenvoeging» te beperken tot een rechtsbeschermingsmoment en niet de ruimtelijke besluiten erin onder te brengen, zo vragen de leden van de CDA-fractie.

De leden van de D66-fractie vernemen graag of de regering de door de VNG gesignaleerde gevaren rondom bundeling van besluiten onderschrijft en zo ja, hoe zij hiervoor een oplossing denkt te vinden.

De voorzitter van de commissie,  
Versnel-Schmitz

De griffier van de commissie,  
De Gier