

## **bijlage 5 : stand van zaken heffing en inning woonwagencentra**

---

Er zijn op dit moment in Nederland ruim 1100 woonwagencentra, waarbij de kleinste uit 1 standplaats bestaan en de grootste uit 130 standplaatsen. Veel woonwagencentra bestaan uit een gering aantal standplaatsen ten gevolge van het deconcentratiebeleid. Er zijn 35 grote centra (meer dan 25 standplaatsen) met in totaal 1749 standplaatsen. Van alle centra is dit zo'n 3%. Achttien procent betreft middelgrote centra (11-25 standplaatsen) en 79% kleine (10 standplaatsen of minder).

Uit de berichten van de Belastingdienst blijkt dat het handhaven op kleine centra beter verloopt dan op (middel)grote.

### **beschrijvingsbeleid**

Op de woonwagencentra wonen zo'n 22.000 mensen<sup>1</sup>.

Het aantal beschreven<sup>2</sup> belastingplichtigen daarvan bedraagt volgens de inventarisatie 4.572. Daarin zijn zowel particulieren als ondernemers begrepen. In een percentage uitgedrukt, betreft het 21% beschreven particulieren/ondernemers. Landelijk is dit percentage 47.

In het rapport van de Inspectie Werk en Inkomen wordt vermeld dat de "bijstandsafhankelijkheid" van bewoners van woonwagencentra tussen de 10% en 80% bedraagt. Het lage percentage beschrevenen wordt daarmee grotendeels verklaard, voor zover het particuliere belastingplichtigen betreft.

Ten aanzien van het beschrijven van ondernemers gaat de Belastingdienst normaal gesproken af op de meldingen van de Kamers van Koophandel en/of de aanvragen voor een Btw-nummer. Een ondernemer die zich daaraan onttrekt, zoals vermoedelijk een aantal bewoners van woonwagencentra, wordt niet beschreven en blijft zo buiten het zicht van de Belastingdienst. Uit de inventarisatie blijkt niet om hoeveel gevallen dit gaat. Daarvoor zouden eerst waarnemingen ter plaatse op de centra zelf moeten plaatsvinden.

### **heffingsbeleid**

Uit de inventarisatie blijkt dat binnen alle regio's wel aanslagen worden opgelegd en dat deze soms, maar niet vaak, worden geïnd.

Het totaal aantal openstaande aanslagen, voor het merendeel motorrijtuigenbelasting, op alle centra bedraagt bijna 26.000 met een bedrag van bijna € 28 miljoen over de afgelopen vijf jaar. Dit bedrag staat in de boeken als 'achterstand invordering' en is dus nog niet oninbaar geleden of kwijtgescholden. Uit de inventarisatie blijkt niet in hoeverre aanslagen wel opgelegd hadden moeten worden, om dezelfde reden als vermeld bij het beschrijvingsbeleid.

Als dit bedrag wordt gerelateerd aan het totale aantal standplaatsen (ruim 8.800), komt dat neer op ongeveer € 3.200 per standplaats. Op de grote centra is dit gemiddelde ca. € 4.600, op de kleine en middelgrote ca. € 2.800 per standplaats.

---

<sup>1</sup> Gemeentelijk beleid en handhaving van de bijstandswetgeving bij woonwagenbewoners, rapportage Inspectie Werk en Inkomen, SZW, 15 juli 2003.

<sup>2</sup> Een belastingplichtige wordt beschreven indien hij/zij wordt aangeslagen voor de inkomstenbelasting of wanneer hij/zij zich heeft aangemeld als ondernemer. Iemand die uitsluitend een uitkering geniet, wordt niet beschreven. De loonheffing is dan tevens eindheffing.

## **invorderingsbeleid**

De regio's geven alle aan dat hun invorderingsbeleid op de centra in beginsel niet afwijkt van het reguliere beleid. Daar waar dat niet succesvol verloopt, ontbreken veelal de feitelijke mogelijkheden om een belastingschuld te verhalen op bezittingen of tegoeden.

De regio's geven de volgende situaties aan:

- beslag op een uitkering is voor een zeer beperkt deel toegestaan;
- woonwagens zijn vaak eigendom van de gemeente of een woningbouwcorporatie en vormen, gelet op de aard van de situatie, geen geschikte verhaalsobjecten;
- auto's blijken veelal "onvindbaar", in ieder geval buiten de verhaalsmogelijkheden van de ontvanger;
- na executoriale verkoop van meubilair door de Belastingdienst wordt veelal vervanging bekostigd door de gemeente; dit wordt als vrij zinloos ervaren;
- de bewoners hebben niet altijd een bankrekening; "handel" vindt vooral plaats met contant geld;
- soms vindt (dreiging met) geweld plaats; in het verleden is regelmatig een beroep op de "sterke arm" gedaan, wat – op enkele uitzonderingen na – even regelmatig niet werd gehonoreerd (belang openbare orde of disproportionele inzet);
- bij verkoop durft niemand te kopen, dus de rijksbieder koopt; die draagt de goederen over aan de dienst Domeinen, die op zijn beurt gaat veilen; in sommige gevallen leidt dat tot een situatie waarbij de goederen uiteindelijk weer op de centra terugkeren.

## **resultaten evaluatie 2003**

Op basis van de Fraudenota 1996-2000 heeft de Belastingdienst ten aanzien van de aanpak van woonwagencentra besloten pilots te starten waarin een nieuwe strategie werd uitgeprobeerd. Deze strategie behelst een integrale overheidsaanpak met als doel totale normalisatie. De strategie is gebaseerd op de filosofie van het rapport "Handhaven op niveau" van de commissie Michiels<sup>3</sup> in 1997.

In 1998 is met vier pilots gestart in de gemeenten Rotterdam, Eindhoven, Hoorn en 's-Hertogenbosch. In 2001 zijn de pilots in Rotterdam en Eindhoven afgebroken, waar de betrokken gemeenten door interne oorzaken niet in staat zijn geweest zich volledig voor de samenwerking in te zetten.

In 2002 is alsnog een convenant gesloten met Bergen op Zoom en in 2003 met Dordrecht.

De pilots worden regelmatig geëvalueerd door Van Nes Management, voor het laatst in mei 2003.<sup>4</sup>

Ik geef de belangrijkste conclusies weer.

### *algemeen*

Bij alle pilots blijkt het overheidsbrede normalisatietraject een zaak van zeer lange adem te zijn. Gemeentelijke procedures als het aanpassen van bestemmingsplannen vergen door de waarborgen daar om heen veel tijd en de belangen van de verschillende betrokken gemeentelijke afdelingen lopen niet altijd meteen parallel. Maar ook tussentijdse vervanging van medewerkers en projectleiders, die bij alle partijen plaatsvindt, kan leiden tot het opnieuw moeten inregelen van de samenwerking. Tot slot werken niet altijd alle bewoners van harte mee, sommigen werken zelfs expliciet tegen.

---

<sup>3</sup> Handhaven op niveau, Commissie Bestuursrechtelijke en Privaatrechtelijke handhaving onder voorzitterschap van prof. mr. drs. F.C.H.A. Michiels, 1997.

<sup>4</sup> Van Nes Management, "Zorgen, beheren, handhaven, evaluatie-onderzoek pilotprojecten woonwagengebruikers", mei 2003.

### *samenwerking*

De samenwerking onderling verloopt steeds beter. Aandachtspunt blijft wel dat de gemeente niet één partij is (Sociale Dienst, Bouw- en Woningtoezicht, leerplichtambtenaar bijvoorbeeld), waarbij de coördinatie tussen de verschillende afdelingen permanent aandacht vraagt. De medewerkers van de gemeenten zijn in het algemeen ook minder gemandateerd, die van de politie en de Belastingdienst zijn meer zelfstandig en zelfsturend.

Wisseling van medewerkers en projectleiders vindt bij alle partijen plaats waardoor de samenwerking soms opnieuw ingeregeld moet worden.

### *deconcentratie*

Alle gemeenten in de pilots zijn bezig uitvoering te geven aan het deconcentratiebeleid, dan wel kennen (ook) renovatieplannen. De bestuurlijke wil daartoe is sterk aanwezig, de doorlooptijd (bestemmingsplannen, hindermacht van bewoners) duurt even. Aanbevolen wordt om ook na de gerealiseerde deconcentratie of renovatie te blijven samenwerken, waar handhaving bij sommige bewoners anders moeizaam zal blijven of terugval zal optreden.

### *klantbehandeling Belastingdienst*

In de gevallen waarin de Belastingdienst afspraken heeft gemaakt met woonwagengewoners, lijken deze redelijk tot goed te worden nagekomen. Sommige bewoners zijn niet tot nauwelijks bereid tot afspraken te komen. Aanbevolen wordt in die gevallen de FIOD-ECD te gaan betrekken. De pilots verkeren in feite in een fase waar zij te maken krijgen met "lastige" klanten. In het algemeen lijkt dan meer inzet van opsporingsinstanties de aangewezen weg.

Een ander punt is dat niet alle afspraken die met de bewoners zijn gemaakt, gebaseerd zijn op de juiste inkomensgegevens. Aanbevolen wordt ook hier de betrokkenheid van opsporingsinstanties te vergroten.

In de pilot 's-Hertogenbosch hebben de medewerkers van de Belastingdienst ook een klein woonwagencentrum in Vught in hun portefeuille, weliswaar zonder convenant, maar wel met afstemming van de aanpak met gemeente en politie.

Hetzelfde geldt voor de pilot in Hoorn, waar een woonwagencentrum in Wognum wordt meegenomen in de aanpak.

## **feitelijke resultaten**

### *Belastingdienst opbrengsten*

· opgelegde en betaalde aanslagen Ib, Vpb, Ob, Lb, Mrb	€ 2,8 miljoen
· waarvan aandeel Ib	€ 2 miljoen
· nieuwe ondernemers	53
· nieuwe bijverdieners	6
· afspraken over bewaarplicht en aangiftegedrag	145

### *opbrengsten gemeenten*

· minder bijstandsuitkeringen	46
· geschatte geldswaarde op jaarbasis van de	

bijstandsuitkeringen	€ 400.000
· alfabetiserings- en boekhoudcursussen	12
· trajectplannen sociale dienst (iha toeleiden naar werk)	13

Andere opbrengsten (die eveneens gedragsverandering laten zien) zijn ook nog:

- eigener beweging beëindiging illegale samenwoning;
- afbreken illegale bouwsels door bewoners zelf;
- verzoeken om hulp bij aangiften;
- intakegesprekken ter vaststelling van de financiële/fiscale startsituatie, gevolgd door vaststellingsovereenkomsten (beginbalans etc.)

De resultaten betreffen alle vier de pilots over de periode 1999 tot en met april 2004. De aandelen van Bergen op Zoom en Dordrecht zijn nog gering.

Dit komt omdat deze pilots later zijn gestart en de normalisering nog stroef verloopt.

Alle vermelde aanslagen zijn eigener beweging betaald. Veelal stappen de bewoners op instigatie over op het gebruik van bank- of girorekeningen.