

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. 6**

### **NOTA NAAR AANLEIDING VAN HET VERSLAG**

Ontvangen 24 december 1997

#### **Inleiding**

Met belangstelling heb ik kennis genomen van het verslag van de vaste commissie voor Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer d.d. 23 september jl. Ik constateer dat er veel vragen zijn gerezen over de juridische gevolgen van de intrekking van de woonwagenwet voor de positie van woonwagenbewoners en het aantal standplaatsen. Ook zijn vragen gesteld omtrent de overdracht van het beheer van standplaatsen en woonwagens van de gemeenten naar de woningcorporaties en de financiële consequenties daarvan. Voorts is veelvuldig gevraagd naar het verloop van het deconcentratieproces. Tenslotte zijn er vragen gesteld over de gevolgen die intrekking van de Wet op Woonwagens en Woonschepen heeft ten aanzien van bewoners van woonschepen. Gaarne zal ik hieronder op de gestelde vragen ingaan.

#### **I. ALGEMEEN**

##### **§ 1. Inleiding**

De leden van de CDA-fractie vragen allereerst of op andere woonvormen dan huizen ook dezelfde wetgeving van toepassing is en maakten daarbij de opmerking dat dit betekent dan in ieder geval woonwagens en woonschepen als reguliere woonvorm moeten worden erkend. Voorts merken de leden van de CDA-fractie op dat dit tevens betekent 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.

Ik kan de leden van de CDA-fractie mededelen dat voor woonwagens ook de reguliere wetgeving geldt. Woonschepen vallen hier niet onder. Woonwagens en woonschepen zijn al lange tijd als woonvorm erkend. Op de andere opmerkingen van de CDA-fractie kom ik nog terug in § 2 en § 3. Met het vervallen van het afstammingsbeginsel mag iedere burger die dit

wenst, ook de woonwagenbewoner, in een wagen op een standplaats gaan wonen.

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

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

De leden van de GPV-fractie vragen of de gewijzigde regelgeving naar tevredenheid functioneert en of de beoogde normalisatie in alle opzichten mogelijk is gebleken. Voorts vragen de leden van de GPV-fractie of er wijzigingsvoorstellen te verwachten zijn ten aanzien van de onderwerpen die eerder in reguliere wet- en regelgeving zijn vastgelegd.

De vragen van de leden van de fracties van PvdA en GPV of de inmiddels gewijzigde regelgeving naar tevredenheid functioneert en de veranderingen goed zijn verlopen worden bevestigend beantwoord. Er hebben zich bij en na deze wijzigingen geen problemen voorgedaan. Wel zijn er een aantal wijzigingsvoorstellen in procedure ten aanzien van onderwerpen die eerder in reguliere wet- en regelgeving zijn vastgelegd. Zo is er onlangs een voorstel van wet tot wijziging van ondermeer de Huurprijzenwet woonruimte aan de Raad van State ter advisering voorgelegd. Deze wetwijziging maakt onderdeel uit van een integrale herziening van de huurwetgeving. Een van de gevolgen van deze herziening is dat in het Besluit huurprijzen woonruimte (Bhw) de aparte bijlage voor woonwagens en standplaatsen zal komen te vervallen. Aangezien echter woonwagens en standplaatsen in het Bhw onder de definitie van woonruimte vallen, betekent dit dat ook ten aanzien van huurprijzen het wonen in een woonwagen op een standplaats onder de reguliere wetgeving komt te vallen. In het kader van het MDW-rapport inzake bouwregelgeving zullen de Woningwet en het Bouwbesluit enige wijzigingen ondergaan. Ten aanzien van het plaatsen van een woonwagen op een standplaats verandert er niets. Dit blijft onder de vergunningplicht vallen. Het plaatsen van bijgebouwen, aan- of uitbouwen bij een woonwagen zal kort vergunningplichtig worden. Dit is inhoudelijk vergelijkbaar met de nu bestaande meldingplichtige bouwwerken. Voorts zal in het Bouwbesluit nog gekeken worden naar voorschriften die uit het oogpunt van bruikbaarheid gesteld worden. Omdat deze voorschriften ook gelden voor woonwagens, kan dit, evenals voor woningen, ook voor woonwagens gevolgen hebben. Ten slotte is een wijziging van de Woningwet in procedure inzake het tegengaan van bouwen op verontreinigde grond. Ook dit wetsvoorstel zal, als het tot wet is verheven, gevolgen voor woonwagens hebben. Voor woonwagens gaat dan dezelfde procedure gelden als voor woningen, aangezien een woonwagen evenals een woning een gebouw is waarin voortdurend of nagenoeg voortdurend mensen verblijven.

### *§ 2.1 De verplichting voor een gemeente om een woonwagencentrum in stand te houden*

De leden van de leden van de PvdA-fractie vragen of de regering het met deze leden eens is 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. 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. De leden vragen op welke wijze toezicht is gehouden op de kwaliteit van de standplaatsen (aanleg, sanitaire voorzieningen, bereikbaarheid en grootte). Tevens vragen de leden van de PvdA-fractie waarom afgezien is van de wettelijke verplichting voor een gemeente om een centrum in stand te houden. Vervolgens vragen de leden van de PvdA-fractie of het niet juist zou 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.

De met dit wetsvoorstel beoogde ontwikkelingen zullen niet bij voorbaat kunnen leiden tot negatieve gevolgen voor de betrokken doelgroep. In dit voorstel is ook geen sprake van overdracht van verantwoordelijkheden en taken. Met het decentralisatieproces zijn gemeenten primair verantwoordelijk voor het lokale volkshuisvestingsbeleid, ook voor de woonvorm woonwagens. Zij dienen zorg te dragen voor voldoende woonruimte en zijn, evenals iedere andere eigenaar, verantwoordelijk voor de staat van onderhoud van de centra. De controle op de realisering van dit beleid door B&W ligt in eerste instantie bij de gemeenteraad. Zij dienen de benodigde maatregelen te treffen ten behoeve van een goede huisvesting voor hun ingezetenen, ongeacht de gewenste woonvorm, waardoor een wettelijke verplichting voor een gemeente om een centrum in stand te houden niet nodig is. Als de regering wederom wettelijke verplichtingen aan de lagere overheden gaat opleggen dan is er sprake van recentralisatie. Daar voelt de regering op dit moment niets voor, omdat de argumenten daartoe ontbreken. Er is ook geen enkele garantie dat door recentralisatie de rijksoverheid of de provincie het beleid kan verbeteren.

De corporaties zijn ten aanzien van de onder hen vallende doelgroepen uitvoerders en hebben een huisvestings- en verhuurtaak. In het Besluit beheer sociale huursector (BBSH) zijn ook woonwagens en standplaatsen opgenomen. In dit voorliggende wetsvoorstel is een wijziging van artikel 75 van de Woningwet opgenomen, waardoor de corporaties ook het primaat krijgen bij de bouw van (huur)woonwagens en standplaatsen. Met het primaat ontstaat geen verplichting tot nieuwbouw van huurwagens en standplaatsen, maar de corporaties krijgen als eerste de mogelijkheid aangeboden om voor deze doelgroep te bouwen.

De leden van de CDA-fractie vragen of de regering het met de leden eens is dat het gewenst is bij toekomstige ruimtelijke ordening, bij nieuwbouwplannen ook in Vinexlocaties, plaats in te ruimen voor woonwagens en waar mogelijk ook woonschepen. De leden vragen hoe de regering dit gaat bevorderen en hoe corporaties hierbij worden betrokken om standplaatsen te realiseren.

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. Verder vragen de leden van de D66-fractie dat als mocht blijken dat dit niet het geval is, of de regering dan bereid is om in dezen een regeling te treffen.

De leden van de SGP-fractie vragen hoe de afstemming zal plaatsvinden tussen het beleid van gemeenten en de corporaties.

Het maken van prestatie-afspraken tussen gemeenten en corporaties is een zaak van deze lokale partijen, waar de rijksoverheid niet tussen behoort te zitten. De opzet van het BBSH gaat er namelijk van uit dat

gemeenten en corporaties zoveel mogelijk in onderling overleg tot afspraken moeten komen inzake het volkshuisvestingsbeleid. In VINEX-gebieden is het bouwen van nieuwe standplaatsen en centra regelmatig inzet van de onderhandelingen tussen gemeente en corporatie over de al daar te bouwen contingenten.

De leden van de PvdA-fractie vragen of bijvoorbeeld overwogen is om de Inspectie Volkshuisvesting met betrekking tot het onderdeel prestaties en toezicht een signalerende en bewakende rol te geven.

De leden van de VVD-fractie vragen de regering hoe het gemeentelijke beleid en de gemeentelijke plannen op hun effecten voor bewoners van woonwagens en woonschepen in de praktijk beoordeeld kunnen worden door de provincies en door de inspecties volkshuisvesting en aan de hand van welke criteria de provincies en de inspecties zullen toetsen. Deze leden vragen ook hoe zij kunnen nagaan of in een gemeente in voldoende mate standplaatsen en huurwoonwagens beschikbaar zijn en of een gemeente zich in voldoende mate inspant om knelpunten op te lossen.

De leden van de D66-fractie vragen hoe de regering aankijkt tegen de door de initiatiefgroep woonwagenbeleid gedane suggestie om de Inspectie een meer actieve rol te geven.

De financiële bemoeienis van het rijk beperkt zich, evenals bij woningen, tot het voor woonwagens en standplaatsen in samenwerking met de provincie vaststellen van de BWS-verdeelsleutel en het ter beschikking stellen van de BWS-gelden en huursubsidie. Op grond van de algemene taak van de Inspectie volkshuisvesting heeft de Inspecteur een actieve rol bij het lokale woonwagenbeleid op het terrein van handhaving van wetten en de krachtens die wetten gegeven voorschriften op het gebied van de volkshuisvesting. De Inspectie zal toezien op de naleving van de verplichtingen inzake huisvesting van woonwagenbewoners. Voor de realisering van standplaatsen ligt een actieve rol van de Inspectie minder voor de hand, omdat voor deze specifieke bevoegdheden de voorschriften in Woningwet of Huisvestingswet ontbreken.

De leden van de VVD-fractie vragen door wie wat gedaan kan worden indien een gemeente in gebreke blijft.

De leden van de D66-fractie vragen wat precies de sanctiemogelijkheden zijn die de Wet op de Ruimtelijke ordening (WRO) en de Huisvestingswet aan de provincie bieden bij taakverwaarlozing.

Hoofdstuk V, paragraaf 2, van de Huisvestingswet biedt aan provinciale staten de mogelijkheid om provinciale richtlijnen en aanwijzingen te geven. Zij kunnen, voor zover de verwezenlijking van het boven-gemeentelijke ruimtelijke beleid of het gebrek aan samenhang tussen het door de gemeenten gevoerde huisvestingsbeleid dat vordert, richtlijnen vaststellen m.b.t. de in de hoofdstukken I, II en III van de Huisvestingswet geregelde onderwerpen. Voor zover nodig ter verwezenlijking van een richtlijn kunnen gedeputeerde staten het bestuur van een gemeente waarop de richtlijn betrekking heeft een aanwijzing geven. Voorts voorziet Hoofdstuk 5, § 3, in een aanwijzingsbevoegdheid voor de Minister van VROM. Als uiterste bevoegdheid kan de Minister op grond van artikel 80 van de Woningwet per Koninklijk Besluit de gemeente dwingen tot het bouwen van bijvoorbeeld standplaatsen, waarbij de provincie tot uitvoering kan overgaan. Indien door het niet realiseren van voldoende standplaatsen het belang van de volkshuisvesting wordt geschaad, kan de Minister op grond van het BBSH ook op verzoek van de gemeente of uit eigen beweging de corporatie aanschrijven.

De leden van de VVD-fractie vragen of artikel 37 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening materieel dezelfde mogelijkheid biedt tot optreden als artikel 4 van de Wet op Woonwagens en Woonschepen.

Ik neem aan dat de leden van de VVD-fractie op artikel 4a van de Woonwagenwet doelen. Dit artikel regelt immers dat provinciale staten een woonwagenplan kunnen vaststellen, waarin gemeenten aangewezen worden die een woonwagencentrum in stand moeten houden. De vraag van deze leden of artikel 37 van de WRO materieel min of meer dezelfde mogelijkheid biedt als artikel 4a van de Woonwagenwet kan positief beantwoord worden. De strekking van artikel 4a is immers dat op basis van een provinciaal woonwagenplan aan gemeenten een aanwijzing kan worden gegeven dat zij voorzien in de mogelijkheid voor standplaatsen voor woonwagens op hun grondgebied. Provinciale staten geven daarbij tevens een aanwijzing omtrent het aantal woonwagens per centrum. De bedoeling ten tijde van het opnemen van deze bepaling door het amendement Weijers was dat hiermee vooruitgelopen kan worden op aanpassing van het streekplan, waarin het standplaatsenbeleid is opgenomen. Een woonwagenplan heeft in principe dezelfde status als het streekplan, hetgeen ook blijkt uit de voorbereidingsprocedure die gelijk is als bij een streekplan. Bij een aanwijzing op grond van artikel 4a van de Woonwagenwet moeten gemeenten de provinciale aanwijzing in het bestemmingsplan vertalen, aangezien de aanwijzing niets zegt over de plaats waar het woonwagencentrum moet komen. Indien een gemeente na een aanwijzing op grond van artikel 4a van de Woonwagenwet niet mee wil werken aan wijziging van een bestemmingsplan, kunnen gedeputeerde staten een aanwijzing ex artikel 37 WRO geven. Met het intrekken van de Woonwagenwet zullen gedeputeerde staten zich bij het geven van een aanwijzing niet meer kunnen baseren op een provinciaal woonwagenplan, maar moet de aanwijzing gebaseerd zijn op het streekplan of op provinciaal ruimtelijk beleid dat neergelegd is in een besluit van provinciale staten. Materieel gezien verandert er dus niets. Gedeputeerde staten kunnen bij nalatigheid van de gemeente ook zelf een bestemmingsplan vaststellen of herzien (art. 38 lid 2 WRO). Deze bevoegdheidsuitoefening voorziet in het planologisch bestemmen van grond tot standplaats, niet op de daadwerkelijke realisering ervan. De afgelopen jaren heeft een enkele provincie deze mogelijkheden in de Huisvestingswet en de WRO ten aanzien van standplaatsen en woonwagens benut.

De leden van de PvdA-fractie merken op dat ik inmiddels op verzoek van de vaste commissie voor VROM in de brief van 29 augustus 1997 cijfers geleverd heb ten aanzien van de behoefte en het tekort aan woonwagencentrandplaatsen. Deze blijken helaas slechts een indicatief beeld te geven, aangezien de provinciale behoefte-ramingen en de gerealiseerde standplaatsen uitgaan van verschillende peiljaren. Deze leden betreuren dat. Graag vernemen zij op welke wijze de door de staatssecretaris genoemde tekorten zijn geverifieerd bij de provincies.

In dit kader missen deze leden ook enig inzicht in het tekort en de behoefte aan woonschepen. De leden vragen of deze alsnog te leveren zijn. 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.

In mijn brief van 29 augustus 1997 heb ik medegedeeld dat het totale tekort wordt geschat op ca. 2 350 standplaatsen. In dit aantal zijn begrepen de ca. 900 standplaatsen met betrekking tot het deconcentratiebeleid. In de brief heb ik ook uiteengezet hoe deze cijfers tot stand zijn

gekomen. De door de regionale inspectie volkshuisvesting ingeschatte tekorten aan standplaatsen zijn gebaseerd op de provinciale taakstellingen minus de gerealiseerde standplaatsen. De cijfers zijn vervolgens voorgelegd aan de betreffende provincies en waar nodig bijgesteld. Woonschepen en ligplaatsen zijn een aangelegenheid voor een gemeente en andere «waterbeheerders». Het rijk heeft hier geen zicht op, waardoor inventarisatie van tekorten en behoefte niet mogelijk is.

Mede ten gevolge van de decentralisatieproces van de afgelopen jaren heeft de gemeente een eigen verantwoordelijkheid om dienovereenkomstig aan de hand van de lokale behoefte te voorzien in deze woonvormen. Zij dienen zorg te dragen voor voldoende standplaatsen en andere woonruimte.

Voor wat betreft het bepalen van de landelijke of lokale behoefte aan standplaatsen kan ik mededelen dat de steekproefmethodiek in het woningbehoefte onderzoek (WBO) het voorheen onmogelijk maakte om voor deze in aantal te beperkte woonvorm de behoefte vast te stellen. Het nieuwe WBO maakt dit op basis van speciaal toe te voegen modules wel mogelijk.

De leden van de PvdA-fractie vragen of er speciale geldstromen worden gecreëerd of delen van geldstromen geormerkt. Ook vragen de leden of er de afgelopen jaren gecontroleerd is of de van rijkswege beschikbaar gestelde gelden volledig voor het beoogde doel zijn aangewend.

Op grond van het Besluit woninggebonden subsidies (BWS) dient de geldelijke steun mede besteed te worden aan de aanleg en verbetering van standplaatsen en woonwagens, op basis van een verdeelprogramma. Het BWS laat de gemeenten, respectievelijk budgethouders vrij in de besteding van de gelden binnen de doelstelling van het BWS. Als gemeente hun BWS-gelden binnen deze doelstelling anders besteden, zijn de sancties uit het BWS niet aan de orde. Zo wordt er, zoals uit de bijlage bij mijn brief van 29 augustus 1997 is op te maken, per eenheid meer BWS-subsidie in deze woonvorm gestopt, met als gevolg dat er in aantal ook minder gerealiseerd kan worden.

Tot en met 1997 kon de provincie het specifieke BWS-budget voor wagens en standplaatsen oormerken. Veel gemeenten hebben dit geormerkte budget niet gebruikt omdat zij de taakstellingen in de provinciale woonwagenvormen te hoog vonden.

De leden van de PvdA-fractie vragen wanneer de regering denkt de resultaten van de bruteringsoperatie, inclusief de financiële gevolgen, aan de Kamer te kunnen mededelen.

Met de afkoop van wagens en standplaatsen komt het Rijk op meer afstand van deze woonvorm. Deze bruteringsoperatie omvat de afkoop van de oude nog lopende rijksverplichtingen aan gemeenten minus de door gemeenten nog aan het rijk terug te betalen leningen. De afkoop zal naar verwachting kunnen bijdragen aan de overdracht van wagens en standplaatsen van de gemeenten aan de corporaties. Afronding van deze bruteringsoperatie is voorzien in 1998. Daarbij is het uitgangspunt dat in het derde kwartaal van 1998 convenanten aan de gemeenten worden voorgelegd met de afkoopvoorstellen. In oktober 1998 wordt dan, op basis van de respons van de gemeenten, besloten of de bruteringsoperatie daadwerkelijk in gang kan worden gezet. Bij voldoende belangstelling van de gemeenten zal tot afkoop worden overgegaan. Dan zal precies bekend zijn welk totaal bedrag hiermee is gemoeid.

De leden van de CDA-fractie vragen waarom woonwagens omdat zij roerend zijn onder het hoge btw-tarief vallen en of de wagens niet onder het lage btw-tarief kunnen vallen.

Met ingang van 1 januari 1995 hebben eigenaren/exploitanten te maken gekregen met een btw-heffing op de inkomsten uit verhuur aan woonwagens als roerende zaak. Hoewel deze inkomsten reeds lange tijd onder het regime van de Wet op de omzetbelasting 1968 vielen, is door de belastingdienst in het verleden geen gebruik gemaakt van de mogelijkheid om de hierin begrepen btw daadwerkelijk te heffen. De eventueel uit deze btw-heffing voortvloeiende exploitatieverliezen worden door VROM gecompenseerd. Voor wat betreft de aanschaf van een woonwagen is er volkshuisvestelijk geen reden om de wagen in het lage btw-tarief te plaatsen, mede in verband met de prijs/kwaliteitsverhouding van dit soort woonruimte.

De leden van de PvdA-fractie vragen of de regering het met de VNG eens is 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 exploitatietekorten die ontstaan als een nieuwe standplaats en een nieuwe huurwoonwagen wordt gerealiseerd. Ook de kosten van opheffing en renovatie van de bestaande centra blijken een ongedekt tekort van ongeveer f 92 mln. op te leveren. De leden van de PvdA-fractie wensen graag een reactie op deze becijferingen van de VNG en vragen of de regering overweegt om de norm voor het BWS-budget woonwagens te verhogen. Zo niet, dan vragen de leden zich af of de kans dan niet groot is dat het tekort aan standplaatsen verder zal toenemen.

De leden van de CDA-fractie merken op dat woonwagens mede door de korte afschrijvingstermijn een dure woonvorm zijn. Steeds vaker worden in plaats van woonwagens prefab-woningen gebouwd op standplaatsen. De leden van de fractie vragen op welke wijze de afschrijvingstermijn kan worden verlengd. 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. Tevens vragen de leden of het overleg over de deconcentratieplannen van Apeldoorn en Nijmegen reeds plaatsgevonden heeft en wat de uitkomsten daarvan zijn. En voorts vragen zij in hoeveel gemeenten de financiering van de deconcentratieplannen ook een probleem is.

De leden van de VVD-fractie vragen hoe de regering de mogelijkheden voor toegelaten instellingen beoordeelt om standplaatsen en woonwagens kostendekkend te exploiteren. De leden vragen ook in hoeverre de afronding van het deconcentratieproces wordt vertraagd door het nog niet gedekt zijn van de kosten daarvan.

De leden van de SGP-fractie vragen hoe de corporaties eventuele exploitatieverliezen dienen op te vangen. Zij vragen voorts of standplaatsen en woonwagens kostendekkend kunnen worden gebouwd. Acht de regering het wenselijk en denkbaar dat het rijk de corporaties hierin financieel tegemoet komt. De leden vragen of de regering de opvatting deelt dat, gezien deze onzekerheden het niet vanzelfsprekend is dat door de corporaties tijdig voldoende huurwoonwagens beschikbaar zullen worden gesteld. 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. De leden vragen 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 GPV-fractie achten het van groot belang dat, voordat de Woonwagewet wordt ingetrokken, duidelijkheid bestaat over de inspanning van het rijk, om financiële problemen bij gemeenten en woningcorporaties het hoofd te bieden. De leden van de GPV-fractie vragen of meer inzicht kan 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.

De door de VNG bedoelde juridische problemen met betrekking tot de bundeling van voorschriften zullen met de inwerkingtreding van dit wetsvoorstel opgelost zijn. In de nota van wijziging is hiertoe een voorstel opgenomen.

De financiële problemen doen zich vooral bij de exploitatie voor. De corporaties zien met name de sociale huurwoningen als een knelpunt. Door de aard van de woonvorm, die een onderhoudsarme en duurzame constructie in de weg staat, moet een wagen twee keer zo snel als een woning worden afgeschreven. Ontwikkelingen als prefab-bouwwerken hebben hier nauwelijks iets aan kunnen veranderen. Prefab-woningen en andere ontwikkelingen zijn naar verwachting (iets) duurzamer en onderhoudsvriendelijker dan de traditionele wagen. Voor wat betreft het uiterlijk gaan wagens steeds meer lijken op woningen. Maar de belangrijke verschillen zitten in de constructie, die er voor zorgt dat de levensduur van het bouwwerk niet veel langer zal kunnen worden dan de huidige 25 jaar. Het Bouwbesluit bevat namelijk voor wagens beduidend lagere (constructie)voorschriften dan voor woningen, terwijl de levensduur van ieder bouwwerk in directe relatie staat met de constructie daarvan. Als de verschillen in voorschriften overbrugd zouden worden dan vindt dat zijn weerslag in de prijs, maar dan is er ook geen sprake meer van een woonwagen maar van een woning. Om deze reden zijn de exploitatiekosten voor een sociale huurwagen hoog en kan het BWS-budget van f 15 000 per wagen het exploitatieverlies niet dekken. Om een kostenneutrale exploitatie mogelijk te maken zal de aanvangshuur van een nieuwe wagen aanzienlijk moeten worden verhoogd.

Ook moeten de standplaatsen meegroeien met de wagens (woonwensen), wat een stijgende lijn in de stichtingskosten met zich meebrengt en de betaalbaarheid onder druk zet.

Een nieuwe sociale huurwagen op een nieuwe standplaats zal pas bij een totale aanvangshuur boven de f 850 per maand kostenneutraal geëxploiteerd kunnen worden. Dit bedrag ligt rondom de aftoppingsgrens voor 3 en meer persoons huishoudens in de Huursubsidiewet. De hoogte van zo'n aanvangshuur wordt niet gerechtvaardigd door de kwaliteit van de woonvorm.

Daarentegen wordt ca. 70% van de met rijkssubsidie reeds aangelegde huurstandplaatsen ingenomen door eigen wagens, waar de gebruiker een relatief lage huur voor betaalt. Een kostendekkende of winstgevendende exploitatie van nieuwe standplaatsen zal mede afhankelijk zijn van het door de corporaties te voeren (huur)beleid.

Het door de VNG genoemde bedrag van f 92 miljoen voor de afronding van het deconcentratiebeleid berust op een indicatie die door middeling van een beperkt aantal cijfers tot stand is gekomen. Cebeon heeft op mijn verzoek deze claim nader onderzocht en moest zich eveneens beperken tot een indicatieve benadering, omdat het de gemeenten met de 17 overgebleven regionale centra veelal nog ontbreekt aan goedgekeurde plannen van aanpak en daarop gebaseerde kostenoverzichten. Cebeon komt voor de extra kosten die de betreffende gemeenten voor de sanering of renovatie van de regionale centra moeten maken op nagenoeg dezelfde cijfers uit als de VNG. De extra kosten omvatten naast de extra huisvestingskosten de kosten voor bodemsanering, uitkoop bedrijven,



voorkomen hergebruik van de standplaatsen, juridische bijstand en eventuele inzet van de sterke arm in geval van ontruiming. De extra huisvestingskosten worden geschat op een bedrag van rond de f 40 miljoen. Alle genoemde kosten tezamen ervaren de betreffende gemeenten vaak als een financieel probleem, alhoewel zij geen van alle in staat zijn om exacte bedragen te noemen. Deze extra kosten staan los van de kosten voor de aanleg van de nieuwe standplaatsen. In het BWS-budget wordt rekening gehouden met de aanleg van de ca. 900 nieuwe standplaatsen die in het kader van dit beleid (door de corporaties) moeten worden gebouwd.

Op 3 september 1997 heb ik samen met de provincie Gelderland overleg gevoerd met de gemeenten Apeldoorn en Nijmegen over de door deze gemeenten gedachte aanpak van hun regionale woonwagencentra. In mijn brief van 31 oktober 1997, IGE 97546338, heb ik de kamer uitgebreid op de hoogte gesteld van het verloop van dit overleg.

Op dit moment start VROM in samenwerking met onder andere VNG, koepels van corporaties en provincies een landelijk project om het deconcentratiebeleid af te ronden. Daartoe zijn ook de voorstellen in het wetsontwerp ten aanzien van voorrang voor bewoners die van zo'n centrum moeten verhuizen, de mogelijkheid tot bundeling van gemeentelijke besluiten en de uitsluiting van vruchteloze aanbidding opgenomen. Ter stimulering van de gemeenten zal extra budget nodig zijn als tegemoetkoming in de extra huisvestingskosten waarmee de betreffende gemeenten worden geconfronteerd. Er zullen locale of regionale werkgroepen worden opgericht, die de sanering van de laatste regionale woonwagencentra daadwerkelijk voorbereiden en uitvoeren. Bij deze regionale werkgroepen worden gemeenten, corporaties, bewoners enz. betrokken.

De leden van de PvdA-fractie wezen er op dat de eigendomsoverdracht van woonwagens van de gemeenten aan de corporaties maar moeizaam of helemaal niet op gang komt, in het bijzonder wegens de hoge exploitatieverliezen. Zij vragen of de regering een oplossing voor deze stagnatie heeft.

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 bruteringskosten. De leden merken op dat de stagnatie in de overdracht, volgens de gemeenten en de corporaties, mede wordt veroorzaakt 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 vragen of de regering hierover duidelijkheid kan verschaffen. Zij vragen of de regering van plan is een speciale bruteringsoperatie te ondernemen.

De leden van de D66-fractie merken op dat de Nationale Woningraad (NWR) stelt dat corporaties niet gedwongen kunnen worden tot eigendomsovername 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 GPV-fractie achten het van groot belang dat, voordat de Woonwagenvet wordt ingetrokken, duidelijkheid bestaat over de inspanning van het rijk, om financiële problemen bij gemeenten en woningcorporaties het hoofd te bieden.

De leden van de SGP-fractie stelden 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.

De corporaties kunnen niet worden gedwongen om verliesgevend bezit over te nemen, of dit nu GWB's, NWI's of woonwagencentra zijn. Om in de woonbehoefte van hun doelgroepen te voorzien zijn corporaties vaak bereid om onrendabel te investeren. Bij deze woonvorm voeren zij meerdere redenen aan om terughoudend te zijn en voorafgaand aan een eventuele eigendomsoverdracht eerst alleen het beheer op zich te nemen. De te vragen huur voor een woonwagen en een standplaats kan niet in de pas lopen met de huurontwikkelingen, terwijl de kosten-kwaliteit verhouding matig tot slecht is. De corporaties vrezen zelfs dat door de afkoop de exploitatierisico's verder zullen toenemen, omdat er dan – behalve de eenmalige BWS-bijdrage – geen rijksbijdrage aan de exploitatiekosten meer bestaat. Bij de bestaande voorraad is vaak sprake van achterstallig onderhoud bij zowel huurwagens als standplaatsen. In het kader van de beheerproblematiek speelt bijvoorbeeld ook regelmatig de betalingsdiscipline van de bewoners en het gemeentelijk incassobeleid een rol. De Inspectie volkshuisvesting heeft onlangs een landelijke inventarisatie verricht naar de achterstanden in huurbetalingen van 3 maanden en langer bij woonwagenbewoners. Gebleken is dat de betalingsdiscipline in veel gevallen te wensen overlaat, waardoor een aanzienlijk tekort aan huurinkomsten is ontstaan. Het gaat vooralsnog om een totaalbedrag van naar schatting ca. f 8 miljoen. Dit bedrag moet als ondergrens worden gezien, aangezien niet alle gemeenten en corporaties de gevraagde gegevens tijdig konden verstrekken en veel oudere huurachterstanden inmiddels door gemeenten als oninbaar zijn afgeboekt. Retributieheffing (staangeld), dat aanzienlijk minder voorkomt dan een huurovereenkomst, is niet in dit onderzoek betrokken.

Ter stimulering van de moeizaam verlopende eigendomsoverdracht aan de corporaties kan worden bezien of er naast de afkoop een saneringsoperatie bij niet-exploiteerbare centra kan worden opgezet. Te denken valt aan een saneringsoperatie zoals heden ook bij de NWI's gaande is, waarbij naast de afkoopprocedure met de gemeente een bijdrage in de exploitatiekosten aan de corporatie wordt genereerd (brutering/saneringsoperatie). Aan deze bijdrage worden de voorwaarden voor overname gekoppeld. Gemeenten en corporaties kunnen zich dan verder richten op hun gemeenschappelijke aandachtsveld, de overdracht en het vastleggen van de wederzijdse afspraken omtrent hun taken en verantwoordelijkheden (bijvoorbeeld handhaving en openbare orde) die het beheer door de corporaties mogelijk moeten maken.

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. De leden vragen om de zienswijze van de regering op deze ontwikkeling.

Particuliere beheerders zijn in de markt gesprongen omdat meerdere gemeenten hun centrum niet langer zelf wensten te beheren en de corporaties hier (nog) niet aan toe waren. Dergelijke organisaties voeren vaak het beheer bij centra met problemen. De gemeenten willen ontlast worden van dit moeilijke beheer en de corporaties voelen daar in die situatie niets voor. Deze ontwikkeling is in de huidige situatie nauwelijks tegen te gaan, maar zal niet permanent zijn. Gezien de mogelijke

ontwikkelingen bij de overdracht van gemeenten aan corporaties zullen de taken die deze particuliere beheerders nu nog uitvoeren grotendeels naar de corporaties overgaan.

Het komt in de praktijk ook voor dat corporaties, nadat zij een centrum van de gemeenten in beheer of eigendom hebben overgenomen, het beheer weer uitbesteden aan zo'n particuliere organisatie die hiervoor beter toegerust zou zijn. Dergelijke uitbestedingen door corporaties aan particuliere beheerders komt ook bij woningen voor.

Het verwondert de leden van de PvdA-fractie dat dit wetsvoorstel slechts is ondertekend door de staatssecretaris van VROM. De Woonwagenwet was bedoeld als integrale wetgeving. De leden vragen waarom de minister van Binnenlandse Zaken geen medeondertekenaar is. Zij vragen of met deze wetswijziging nog voldaan wordt aan de richtlijnen van de Raad van Europa. De leden zijn van mening 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. De leden vragen of de regering deze opvatting deelt. De leden vragen in deze context ook of gemeenten en toegelaten instellingen zonder inspraak/instemming van woonwagenbewoners gerechtigd zijn om 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. De leden vragen of de regering, gezien de breedte van de problematiek van woonwagenbewoners, Rom en Sinti (onderwijs, huisvesting, werkgelegenheid, discriminatie), voelt voor het benoemen van een landelijke ombudsfunctionaris.

De leden van de VVD-fractie vragen of de regering de opvatting deelt dat dit wetsvoorstel niet voldoende is om binnen afzienbare tijd de nodige verbetering in de ongunstige maatschappelijke en economische positie van woonwagenbewoners aan te brengen en dat een effectieve integrale aanpak door de gemeenten gewenst is.

De leden van de CDA-fractie vragen of de regering de gemeenten op hun taken wijzen. Zij stelden vast dat veel gemeenten in hun beleidsimplementatie al vooruitlopen op dit wetsvoorstel en op dit moment hun taak verwaarlozen. Dit betekent dat woonwagenbewoners als het ware tussen wal en schip vallen. Dat geldt zeker ook voor de maatschappelijke begeleiding. Een van de taken van de gemeenten ten aanzien van woonwagenbewoners is de maatschappelijke begeleiding in het kader van achterstandsgroepen- en doelgroepenbeleid. Corporaties wijzen erop dat sommige gemeenten bij de overdracht er stilzwijgend wel vanuit gaan dat corporaties deze taak op zich nemen, wat uiteraard niet de bedoeling kan zijn.

De Woonwagenwet dateert van 21 februari 1968 en is op 1 januari 1971 in werking getreden. De Wet heeft als doelstelling de bevordering van het maatschappelijk welzijn van de woonwagenbevolking. De wet viel oorspronkelijk onder de verantwoordelijkheid van de Minister van Cultuur, Recreatie en Maatschappelijk Werk. Bij Besluit van 21 augustus 1980 (Stb. 1989, 463) is de zorg voor de huisvesting van de woonwagenbevolking met ingang van 1 september 1980 overgebracht naar de Minister van Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening, waarmee beide Ministers op hun eigen beleidsterrein de verantwoordelijkheid droegen voor de uitvoering van de wet. Met ingang van 1 januari 1989 (Stb. 1989, 62) valt de zorg voor de uitvoering van de Woonwagenwet geheel onder de

verantwoordelijkheid van de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer. De wet is vanaf dit tijdstip niet meer als integrale wetgeving aan te merken, omdat zij louter huisvestelijke voorschriften bevat. Mede-ondertekening wordt in het algemeen zo veel mogelijk beperkt.

De regering deelt de opvatting dat de schrijnende achterstand van woonwagenedwoners een specifiek beleid van de rijksoverheid vraagt. De schrijnende achterstand zal integraal door gemeenten moeten worden aangepakt. Deze achterstand heeft een mindere relatie met huisvesting want deze is, behalve bij de 17 overgebleven regionale woonwagencentra, in de loop der jaren aanzienlijk verbeterd. In het evaluatierapport «Woonwagenedbeleid, 20 jaar later halverwege» van medio 1994 werd al aangegeven dat de kwaliteit van deze woonvorm aanzienlijk is verbeterd en dat de huidige woonsituatie niet of nauwelijks van invloed is op de maatschappelijke positie van de groep woonwagenedwoners als geheel. Mede om deze redenen heeft Cebeon in zijn onderzoek Monitoring Woonwagenedwoners van 1997 het onderdeel huisvesting niet meegenomen.

Richtlijnen van de Raad van Europa inzake woonwagenedwoners/reizigers zijn de regering niet bekend. Er is een artikel 8 EVRM waar uit voortvloeit dat mensen die behoren tot de culturele groep «woonwagenedwoners» (Rom en Sinti zigeuners), recht hebben op de bescherming van dit cultuurkenmerk. Dit wil echter niet zeggen dat deze relatief kleine groep mensen meer recht kunnen doen gelden op een standplaats dan ieder ander.

Voor de beantwoording van de vraag over een landelijke ombudsfunctionaris verwijs ik naar de tijdens het wetgevingsoverleg over het Minderhedenbeleid 1998 op 17 november 1997 door de leden Van den Burg en Jeekel ingediende en ondersteunde motie nr. 20 (25 601) omtrent een landelijk steunpunt woonwagenedwoners en het antwoord daarop van de Minister van BiZa. De uitvoering van de motie zal onder de verantwoordelijkheid van de Minister van VWS komen te vallen. Het steunpunt zal derhalve geen aanspreekpunt voor huisvesting zijn.

Evenals bij wijken en buurten dient de corporatie mede zorg te dragen voor de leefbaarheid op het centrum. Het spreekt voor zich dat de corporatie niet verantwoordelijk is voor de maatschappelijke begeleiding in het kader van het minderhedenbeleid. De regering zal de gemeenten nogmaals wijzen op hun verantwoordelijkheid en taak in deze.

Het bouwen van een muur om een woonwagenedcentrum is in strijd met de door de regering voorgestane integratie van woonwagenedwoners in de maatschappij. Als onderdeel van dit integratieproces dient een centrum juist een deel van een wijk te worden. Een dergelijke fysieke barrière is ook in strijd met de uitgangspunten van leefbaarheid. De bewoners zijn, indien hen dat niet zint, mondig genoeg om daar zelf bezwaren tegen te maken. De provincie of de Inspecteur Volkshuisvesting kan de gemeente of corporatie hier ook op wijzen.

De leden van de PvdA-fractie vragen of het klopt dat sommige verzekeraars niet bereid zouden zijn woonwagens te verzekeren en deelt de regering de opvatting dat normalisatie van het beleid ook voor verzekeraars de verplichting inhoudt woonwagens op gelijke wijze als woningen te verzekeren.

De leden van de D66-fractie vragen of de regering kan bevestigen dat er problemen bestaan bij het verzekeren van inboedels en (ex)woonwagenedwoners en dat dergelijke problemen zich ook voordoen bij brandverzekeringen.

Reeds geruime tijd is bekend dat woonwagenbewoners problemen ondervinden bij het sluiten van inboedel- en brandverzekeringen. Het aanpakken hiervan ligt niet op de weg van VROM, aangezien het een privaatrechtelijke kwestie is. Indien een verzekeringsmaatschappij op onterechte gronden een verzekering weigert, kan dit ter beoordeling worden voorgelegd aan de ombudsman verzekeringen of de civiele rechter. De verzekeringsmaatschappijen blijven beducht voor het afsluiten van inboedel- en brandverzekeringen. Zij baseren zich vaak de oude situatie dat het verloren gaan van een (eigen) woonwagen door brand automatisch leidt tot het van overheidswege ter beschikking stellen van een nieuwe wagen. Dit was in de jaren zeventig en begin tachtig wel het geval, maar nu al vele jaren niet meer.

De leden van de CDA-fractie merken op dat er vraag is naar bedrijfsmogelijkheden bij woonwagens. De woonwagenbewoner moet in dit opzicht op dezelfde wijze worden behandeld als ieder ander. Zij vragen op welke wijze de eigen bedrijvigheid dan kan worden gestimuleerd.

Het stimuleren van de eigen bedrijvigheid van de woonwagenbewoner geschiedt op dezelfde wijze als bij de andere burgers. Bij veel centra is reeds sprake van bedrijfsstandplaatsen. Als het bestemmingsplan voorziet in een bedrijvenfunctie dan kan een bedrijfsstandplaats worden aangegeven of gebouwd. Ook kan onder voorwaarden vrijstelling van het bestemmingsplan worden verleend.

De leden van de PvdA-fractie hebben de indruk dat subsidie-mogelijkheden voor «woning»verbetering (bijvoorbeeld energiebesparende maatregelen) niet of nog niet voor woonwagens worden gebruikt. De leden vragen of het mogelijk is om daarvoor specifieke voorlichting te verstrekken.

De leden van de CDA-fractie vragen op welke manier woonwagenbewoners gebruik kunnen maken voor isolatie en «woning»verbetering en op welke wijze deze subsidiemogelijkheden onder de aandacht van de bewoners wordt gebracht.

Woonwagenbewoners hebben dezelfde subsidiemogelijkheden voor energiebesparende maatregelen en maatregelen ter verbetering als woningbewoners. Van de subsidiemogelijkheden voor energiebesparende maatregelen bij woningverbetering wordt ook door de woningeigenaar lang niet altijd gebruik gemaakt. Bij woonwagens dient de kanttekening te worden gemaakt dat deze zich, gezien hun aard, eigenlijk nauwelijks lenen voor energiebesparende isolatie. Dubbelglas zal geen probleem opleveren, maar het gebruik van isolatiemateriaal zal de al beperkte ruimten in een wagen nog krupper maken.

Voor particulieren is bijvoorbeeld Dubo niet altijd aantrekkelijk, omdat zelf klussen aanzienlijk goedkoper is dan het door een aannemer met subsidie laten uitvoeren van de aanpassing. Energiebedrijven en leveranciers van bijvoorbeeld dubbelglas, isolatiemateriaal en hoog rendement verwarmingsketels wijzen de consument in het algemeen op de subsidiemogelijkheden die voor deze zaken gelden. Aparte voorlichting voor woonwagenbewoners zal hier niets aan veranderen.

De leden van de PvdA-fractie vragen of woonwagenwijkjes als specifieke bestemming genoemd blijven in bestemmingsplannen en of het niet een onderdeel van de normalisatie zou zijn dat plekken waar een woonbestemming op rust, ook gebruikt kunnen worden voor woonwagenstandplaatsen.

Woonwagenvijckjes blijven in bestemmingsplannen apart genoemd omdat het ten opzichte van woningen een specifieke woonvorm met andere voorschriften betreft. Standplaats en woonwagen zijn in de wetgeving bewust aan elkaar gekoppeld. De minimum Bouwbesluitvoorschriften voor een wagen zijn aanzienlijk lager dan voor een woning. Op een standplaats mag een woonwagen worden gebouwd. Omdat wel boven de minimumeisen maar niet daar onder mag worden gebouwd, is het bouwen van een woning op een standplaats, als ook aan de andere voorwaarden voor het verkrijgen van een bouwvergunning wordt voldaan, geen probleem. Andersom kan een woonwagen niet op een (woning)bouwkavel worden gebouwd omdat die niet aan de minimumvoorschriften voor een woning kan voldoen. Als de mogelijkheid zou worden geboden om een woonwagen op een (woning)bouwkavel te bouwen, dan zal dit ook negatieve gevolgen voor de kwaliteit van de sociale woningbouw tot gevolg gaan hebben. Uit kostenoverweging zal de keuze voor de bouwer niet moeilijk zijn.

De leden van de PvdA-fractie vragen naar de verhouding tussen huur- en koopwagens en of er in relatie tot woningen meer wagens naar verhouding eigendom zijn. Voorts vragen zij of dit een gevolg is van gevoerd rijksbeleid, hoe dit zich verhoudt tot de schamele inkomenspositie van de bewoners en kunnen onderhoudsproblemen bij koopwagens hiervan (mede) een gevolg zijn. Ook vragen de leden of het mogelijk is om het oude bestand van woonwagens die niet meer aan de huidige wooneisen voldoen, versneld af te schrijven.

De verhouding tussen huur- en koopwagens heeft niets te maken met het gevoerde rijksbeleid. De bewoners bezaten vroeger alle een eigen wagen en trokken daar mee rond. Vanuit deze traditie willen zij een eigen wagen bezitten. Zo'n 70 % van de wagens valt daarom in de categorie (vrije) koopsector. Bij woningen ligt dit nog onder de 50%. Veel eigen wagens zijn voormalige (sociale) huurwagens, waarvan de staat varieert van redelijk tot slecht. In geval men een bijstandsuitkering ontvangt en een wagen met grote onderhoudsproblemen bewoont, kan dit een relatie hebben met de schamele inkomenspositie van de eigenaar/bewoner. De eigenaar/bewoner van deze koopwagen zal, evenals de eigenaar van een koopwoning, geen afschrijvingstermijn hanteren. De overige 30% aan huurwagens bevindt zich in redelijke tot goede staat van onderhoud. De keuze voor eventueel versneld afschrijven van een huurwagen is aan de eigenaar/exploitant.

De leden van de PvdA-fractie vragen of er in de nieuwe systematiek mogelijkheden bestaan voor woonwagenbewoners met koopwagens om gebruik te maken van regelingen met betrekking tot huurstandplaatsen en of de huur overerfbaar is.

De leden van de D66-fractie vragen of het juist is dat er in de gemeentelijke Huisvestingsverordeningen geen onderscheid wordt gemaakt tussen standplaatsen met daarop geplaatste huurwagens en standplaatsen met een daarop geplaatste koopwagen. De leden zijn de mening toegedaan dat bij toewijzing van standplaatsen in het geval van verkoop van een wagen door een eigenaar/bewoner een vergelijkbaar regiem zou moeten gelden als bij de verkoop van een koopwoning.

Met de inwerkingtreding van het BWS zijn, evenals bij woningen, alle specifieke regelingen voor wagens en standplaatsen vervallen. De bruteringsoperatie voor woonwagens en standplaatsen voorziet in de afkoop van de nog onder deze niet meer bestaande regelingen aangegane verplichtingen. In de zin van de Huisvestingswet is een standplaats woonruimte waarop een eigen of een huurwagen kan worden geplaatst. Voor de standplaats wordt een huisvestingsvergunning verleend. Het

onderscheid tussen standplaatsen met daarop geplaatste huurwag en standplaatsen met een daarop geplaatste koopwag wordt niet gemaakt. De vergunningverlening is gericht op het betrekken van de standplaats als woonruimte, waarop vervolgens een eigen of huurwag kan worden geplaatst. Indien een woonwagbewoner komt te overlijden, zijn, evenals bij bewoners van woningen, de bepalingen van het Burgerlijk Wetboek inzake het erfrecht van toepassing. Dit betekent dat er erfopvolging onder algemene titel plaatsvindt. Artikel 1611 zegt dit nog eens expliciet, aangezien dit artikel bepaalt dat van de hiervoor genoemde algemene regel afgeweken kan worden. Het voorgaande betekent dus dat de erfopvolger ook de huurder wordt van de betreffende standplaats.

De leden van de CDA-fractie merken op dat als woonwagens tot een reguliere woonvorm behoren, de bewoners niet uitgesloten mogen worden van het verkrijgen van hypotheek. Zij vragen of woonwagbewoners bij hypotheekverstrekking ook gebruik kunnen maken van gemeentegarantie?

De leden vragen voorts hoe de regering denkt over de verkoop van een standplaats aan een standplaatszoekende.

Traditionele woonwagens zijn roerende zaken waarvoor geen hypotheek wordt verstrekt, zodat de nationale hypotheekgarantie hier ook niet van toepassing kan zijn. Nieuwe ontwikkelingen als bepaalde systeembouw kunnen wel als onroerende zaken worden aangemerkt. Standplaatsen die gewoonlijk door de bewoners worden gehurd van gemeente of corporatie, behoren ook tot de registergoederen. Bij aankoop van zo'n nieuw type wagen of een standplaats kan hypotheek worden verstrekt en kan ook van de nationale hypotheekgarantie gebruik worden gemaakt. Het fenomeen koopstandplaats komt praktisch nog niet voor, maar zal naar verwachting een groei gaan doormaken. Standplaatsen en de combinaties huurwag/huurstandplaats worden nu al hier en daar door gemeenten of corporaties verkocht aan de (toekomstige) gebruikers. Voor de aankoop door de huurder van de combinatie huurwag/huurstandplaats verstrekt de regering subsidie op grond van de Gewenningssubsidieregeling eigen-woningbezit (GEW).

*§ 2.2 De bevoegdheid van de provincies om een woonwagplan 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 woonwag te ontruimen te sluiten en te slopen (art. 32 e.v.)*

De leden van de PvdA-fractie vragen of de regering inzicht kan verschaffen in de wijze waarop provincies de afgelopen vijf jaar de bouw van nieuwe standplaatsen hebben gestimuleerd en gecontroleerd en of er gebruik is gemaakt van de aanwijzingsbevoegdheid.

In de provinciale woonwagplannen werden de taakstellingen van de gemeenten opgenomen. Een aantal provincies heeft het BWS-budget voor wagens en standplaatsen geormerkt. Het oormerken heeft tot en met 1997 kunnen plaatsvinden. Verder hebben zij vele «artikel 10-procedures» afgehandeld en de aanvragers vrijstelling verleend om buiten een centrum standplaats in te nemen. Van de aanwijzingsbevoegdheid hebben de provincies ten aanzien van de woonvorm woonwagens geen gebruik gemaakt.

De leden van de GPV-fractie merken op dat een aantal woonwagplannen na de inwerkingtreding van de wet, reeds voor dat deze zijn verlopen, in de la verdwijnen. Zij vragen welke provincies met deze situatie te maken kunnen krijgen. De leden vragen eveneens hoe de

regering tegenover een overgangsbepaling staat waarin wordt geregeld dat lopende provinciale woonwagengedplannen voor een bepaalde periode zullen blijven gelden.

Alleen de woonwagengedplannen van de provincies Utrecht (geen einddatum) en Zuid Holland en Zeeland (beide 1 januari 2000 als einddatum) zouden na de verwachte intrekking van de Woonwagengedwet nog enige tijd kunnen doorlopen. Bij de overige provincies zijn de eerste plannen al op 1 januari 1995 en de laatste op 1 januari 1998 verlopen. Gezien de in het algemeen passieve opstelling van het merendeel van de provincies zijn de plannen niet verlengd of bijgesteld en zal ook niet kunnen worden verwacht dat een dergelijke overgangsbepaling hier uitkomst zal kunnen bieden. Daarnaast past zo'n bepaling niet binnen de beoogde verantwoordelijkheids- en taakverdeling.

De leden van de PvdA-fractie vragen waarom, gezien het specifieke karakter van de doelgroep, de provincies niet de mogelijkheid verschaft is om bij nalatigheid van gemeenten en toegelaten instellingen in het aanleggen van standplaatsen, deze alsnog op hun kosten aan te leggen en of dit verwaarlozingsartikel ook gehanteerd zou kunnen worden door de regering.

De leden van de D66-fractie merken op dat zij met de regering van mening zijn dat het in de huidige verdeling van verantwoordelijkheden op zichzelf minder voor de hand liggend om de provincie extra bevoegdheden te geven. Toch kan een dergelijke bevoegdheid als stok achter de deur nuttig zijn, indien gemeenten niet of weinig aan hun verplichtingen voldoen. Het uitgangspunt bij de normalisatie-operatie is dat de verantwoordelijkheid voor woonwagenged en standplaatsen onder het reguliere volkshuisvestingsregiem komt te vallen, waardoor de provinciale taken ten aanzien van de gehele huisvesting, zowel bij woningen als bij woonwagenged gelijk zijn. De verantwoordelijkheid van de gemeente en de taakverdeling tussen gemeente en provincie verhoudt zich niet met het creëren van een aparte «stok achter de deur» in de vorm van speciale op een bepaalde woonvorm gerichte provinciale bevoegdheden. Artikel 80 van de Woningwet biedt als taakverwaarlozingsartikel de mogelijkheid dat het rijk, indien in een gemeente onvoldoende wordt voorzien in de volkshuisvesting, bij Koninklijk Besluit de gemeenteraad of het bevoegde gezag van een samenwerkingsverband van gemeenten kan verplichten toepassing te geven aan een of meer voorzieningen waar ook standplaatsen onder vallen.

De leden van de PvdA-fractie vragen wat gaat er gebeuren met de gegevens die zijn verzameld op grond van artikel 18 van de Woonwagengedwet. Zij vragen of deze gegevens gebruikt zullen worden bij de uitvoering van de voorrangregeling en aan wie deze gegevens eventueel worden overgedragen of worden zij vernietigd.

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

Provincies zullen naar alle waarschijnlijkheid hun woonwagengedarchieven ter beschikking stellen aan de gemeenten die deze vervolgens kunnen gebruiken bij de facultatief toe te passen voorrang voor woonwagengedbewoners bij de toewijzing van standplaatsen. Indien gemeenten hier geen gebruik van wensen te maken, dan zullen de provincies de gegevens waarschijnlijk enige jaren in hun archief bewaren of aan andere belanghebbenden kunnen overdragen.



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

De leden van de PvdA-fractie achten de beëindiging van de retributieve heffing en de overgang naar verhuur van standplaatsen op zichzelf een vooruitgang gelet op de huurbescherming. Indien echter de gebruiker de retributie niet wenst te beëindigen, ontstaat er een probleem, aangezien de gemeente geen sanctiemogelijkheden heeft. De leden vragen waarom in het wetsvoorstel geen overgangsbepaling van bijvoorbeeld een jaar is opgenomen.

De leden van de CDA-fractie vragen op welke manier retributieve heffing wordt omgezet in huur, zodat de overdracht naar toegelaten instellingen kan plaatsvinden. Zij vragen wat de regering van het VNG-voorstel in dezen vindt.

Waarom is in het wetsvoorstel geen overgangsbepaling opgenomen van bijv. een jaar om de retributie te beëindigen omdat de gemeente geen sanctie heeft indien de gemeente de retributie wil beëindigen omdat de standplaats aan de woningcorporatie wordt overgedaan? Zijn hierover afspraken gemaakt? Zo ja, welke? Wat vindt de regering van het VNG-voorstel in deze?

De door de VNG voorgestelde overgangsbepaling van een jaar waarin een sanctiemogelijkheid is opgenomen, namelijk dat de bewoner de standplaats moet verlaten als hij niet bereid is om een door de gemeente aangeboden huurovereenkomst te sluiten, zal nog besproken worden met de departementen van Binnenlandse Zaken en Justitie. Het betreft dan immers ten aanzien van woonwagenbewoners een nieuwe situatie. Indien een woonwagenbewoner geen andere keuze heeft dan een huurovereenkomst met de gemeente af te sluiten, zal de bewoner snel geneigd zijn de betreffende overeenkomst aan de kantonrechter voor te leggen. Daarbij zal zich de vraag voordoen naar de geoorloofdheid van een huurovereenkomst.

De leden van de CDA-fractie vragen of het waar is dat onderhuurders in woonwagens minder bescherming genieten dan onderhuurders in woningen. Zo ja, waarom wordt dit niet gelijk getrokken.

De leden van de SGP-fractie vragen wat de rechtspositie van de onderverhuurder van een standplaats is. Tevens vragen deze leden naar de reikwijdte van de huurbescherming.

Met het oog op de overgang van staangeld (retributie) naar huur vragen de leden van de GPV-fractie naar de huurbescherming van de betrokken woonwagenbewoners en op welke wijze de woonwagenbewoner wordt beschermd tegen een eenmalig sterke stijging van de woonlasten.

Voor alle huurders en onderhuurders geldt hetzelfde regime. In artikel 1623a Burgerlijk Wetboek is immers bepaald dat onder woonruimte ook een woonwagen of een standplaats wordt verstaan, zodat hierop ook het bepaalde inzake onderhuur van toepassing is.

De leden van de CDA-fractie vragen of een betere huurbescherming gegarandeerd kan worden dan nu in het wetsvoorstel is gegeven, door een betere definitie van standplaatsen te geven.

Ook de leden van de D66-fractie maken zich zorgen over de mogelijke gevolgen die de definitie kan hebben voor de huurbescherming van standplaatsen die niet aan deze definitie voldoen.

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 woonwagenebewoners 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?

Bij nota van wijziging wordt voorgesteld de definitiebepaling in het wetsvoorstel volledig te laten aansluiten bij de definitie zoals deze in de Woningwet is geformuleerd. Deze definitie omvat alle standplaatsen zoals bedoeld in de Huisvestingswet. In het oorspronkelijke wetsvoorstel waren deze volledig uitgeschreven en was aangesloten bij artikel 1623a van het Burgerlijk Wetboek. Bij de integrale herziening van de huurwetgeving wordt eveneens een vereenvoudiging van de definitie beoogd.

*§ 2.4 Het afstammingsbeginsel; de bevoegdheid van de provincie tot het toetsen van de doelgroep (art. 14 e.v.)*

De leden van de PvdA-fractie vragen waarom gemeenten niet dwingend wordt 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. Tevens vragen de leden waarom voor deze wat vage formulering is gekozen en of een opsomming gegeven kan worden van de mogelijkheden die gemeenten hebben. Tenslotte vragen de leden of een regeling ingevolge artikel 60 van de Huisvestingswet ook voor woonwagenebewoners zou kunnen worden opgenomen.

De leden van de CDA-fractie vragen of een overgangsregeling, totdat de wachtlijsten grotendeels zijn opgelost, in de huidige situatie niet verstandig is. Het voorrangrecht beperkt zich alleen tot grote te deconcentreren centra, wat veel wantrouwen oproept bij de woonwagenebewoners. De leden van de CDA-fractie vragen op welke wijze neemt de regering dit wantrouwen wegneemt.

De leden van de VVD-fractie vragen of gemeenten de bevoegdheid hebben om in hun huisvestingsverordening ook voor andere gevallen een voorrangregeling vast te stellen.

De leden van de D66-fractie vragen 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.

Zij vragen of een voorrangregel een zorgvuldige inhoud kan krijgen als er geen sprake meer is van het afstammingsbeginsel.

Artikel 2 van de Huisvestingswet biedt gemeenten de mogelijkheid om een huisvestingsverordening vast te stellen met betrekking tot ondermeer het in gebruik nemen of geven van woonruimte. Ingevolge het tweede lid gaat de gemeenteraad in ieder geval na of voorrang gegeven kan worden

aan woningzoekenden die, gelet op hun inkomen, in het bijzonder op die woonruimte zijn aangewezen. Veel gemeenten hanteren daarom vanwege de schaarste aan goedkope woonruimte een voorrangregeling bij de toewijzing daarvan.

In het wetsvoorstel is opgenomen dat aan dit tweede lid een zin wordt toegevoegd, waarbij de gemeenteraad moet nagaan hoe kan worden bewerkstelligd dat bij het in gebruik geven of nemen van een standplaats voorrang wordt verleend aan woningzoekenden die in een woonwagen wonen of hebben gewoond. Als de gemeente te maken heeft met een tekort aan standplaatsen, dan kan zij van deze bevoegdheid gebruik maken en een huisvestingsverordening voor dit doel opstellen, of de reeds bestaande verordening daarop aanpassen. Zij moet dan in ieder geval nagaan op welke wijze aan woonwagenbewoners of voormalige woonwagenbewoners voorrang kan worden verleend bij het toewijzen van een standplaats. De gemeenten zullen bij het toepassen van de voorrangregel zorgvuldig te werk gaan en wachtlijsten kunnen hanteren zoals ook bij «reguliere» woningzoekenden soms het geval is. De VNG zal daartoe een huisvestingsvergunning opstellen. Deze mogelijke voorrangregel zal het wantrouwen bij de woonwagenbewoners moeten wegnemen.

De mogelijkheid om een huisvestingsverordening op te stellen staat los van het deconcentratieproces. Voor gemeenten die nog bij het deconcentratieproces zijn betrokken is in het wetsvoorstel een verplichting opgenomen om een huisvestingsverordening vast te stellen en zij moeten daarin een voorrangregeling opnemen voor de genoemde categorie van standplaatszoekenden.

In de Huisvestingswet is bepaald dat onder woonruimte mede wordt verstaan een standplaats. Ingevolge de voorgestelde wijziging van artikel 1 onder f van de Woonwagenwet is een woonwagen een voor bewoning bestemd gebouw dat is geplaatst op een standplaats. Dit impliceert dat artikel 60 van de Huisvestingswet inzake de vergoeding van kosten bij beëindiging van een vordering, voor zover op grond van artikel 60 van toepassing, ook geldt indien de vordering van een standplaats wordt beëindigd.

De leden van de PvdA-fractie vragen of het wonen in een caravan op een standplaats bij een woonwagen, of in een woonwagencentrum ook aangemerkt wordt als wonen in een wagen.

Onder wonen in een wagen ingevolge de Woningwet, het Bouwbesluit en het wijzigingsvoorstel van de Huisvestingswet wordt uitsluitend verstaan het wonen in een woonwagen op een standplaats. Het wonen in een caravan is ingevolge de Woningwet en het Bouwbesluit daarvan uitgesloten. Uit de definitiebepaling volgt dat het door de leden van de PvdA-fractie genoemde wonen op een woonwagencentrum alleen aangemerkt kan worden als wonen in een wagen indien die woonwagen voldoet aan de voorschriften in het Bouwbesluit en de wagen geplaatst is op een standplaats. Het wonen in een caravan op een standplaats bij een woonwagen is niet toegestaan. Dit is een illegale situatie die in strijd is met de brandveiligheidseisen in het Bouwbesluit, alhoewel gemeenten dit soms gedogen. Ook in de huidige tekst van artikel 1 van de Wet op de openluchtrecreatie worden woonwagens in de zin van de Woonwagenwet niet als kampeermiddel beschouwd. Een caravan wordt wel beschouwd als een kampeermiddel.

De leden van de PvdA-fractie vragen hoe het zit met het recht op huursubsidie indien twee wagens noodgedwongen op een standplaats staan, een situatie die door een gebrek aan standplaatsen in de praktijk ontstaat.

Op grond van de Huursubsidiewet kunnen huurders van twee wagens die op één standplaats staan, beiden huursubsidie ontvangen. Wel is het zo dat dan de huur van de woonwagens op de standplaats verdeeld wordt over het aantal op de standplaats geplaatste woonwagens, zodat naar evenredigheid huursubsidie kan worden verstrekt.

De leden van de VVD-fractie vragen of er na de afschaffing van het afstammingsbeginsel extra vraag naar standplaatsen wordt verwacht.

Na de afschaffing van het afstammingsbeginsel zal naar verwachting de vraag naar standplaatsen en huurwagens niet drastisch wijzigen omdat er, naast de woonwagenbewoners, niet veel andere burgers zullen zijn die op een standplaats willen gaan wonen.

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

De leden van de SGP-fractie vragen of de praktijk van het verslepen over de gemeentegrens na de inwerkingtreding van dit wetsvoorstel, waarmee ook het zogenaamde wegsleepartikel komt te vervallen, tot het verleden gaat behoren.

Bij de regeling op grond van artikel 61 van de Woonwagenwet moest een gemeente die een woonwagen over de eigen gemeentegrens wilde slepen de toestemming van gedeputeerde staten verkrijgen. Gedeputeerde staten werden geacht hieromtrent een verantwoorde belangenafweging te maken. Uiteraard hielden gedeputeerde staten daarbij ook rekening met de belangen en mogelijkheden van de gemeente naar wiens grondgebied de woonwagen gesleept zou worden. Op grond van het wetsvoorstel vervalt de rol van gedeputeerde staten.

Het door een gemeente (laten) verslepen over de gemeentegrens zal mogelijk blijven maar slechts toegestaan indien de buurgemeente daarmee kan instemmen. De gemeente die het voornemen heeft om een woonwagen naar een andere gemeente te slepen zal met die betreffende gemeente overleg moeten plegen en daarvoor toestemming moeten hebben. Deze situatie is overigens gelijk aan de huidige praktijk, met dien verstande dat met het vervallen van artikel 61 van de Woonwagenwet het slepen naar een legale standplaats niet langer voorschrift is. Deze wijziging zal mede in het voordeel van de corporaties werken, omdat zij zo in staat worden gesteld om bij incassoproblemen de eigen of huurwagen van de standplaats te kunnen (laten) verwijderen en elders op te (laten) slaan.

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

De leden van de D66-fractie achten de schaarste nog van een dermate omvang dat zij dit in de voorrangsregeling tot uiting willen brengen. Zij zijn van mening dat de voorrangsregel voor de bewoners die afkomstig zijn van de regionale woonwagencentra moet blijven tot het standplaatsentekort regionaal en landelijk is teruggebracht tot een aanvaardbaar peil van 2%.

De bedoelde centra zullen met het afronden van het deconcentratiebeleid zijn afgebouwd of opgeheven. De verplichte voorrangsregel is daarom bewust gekoppeld aan een tijdslimiet die uitgaat van de toekomstige datum van afronding van dit beleid. Voor andere woonwagenbewoners en alle (ex)bewoners van het verdwenen regionale centrum, die dan elders een nieuw aangelegde standplaats hebben betrokken, of op een gerenoveerde standplaats op het dan verkleinde en voormalige regionale

centrum wonen, heeft het voortduren van deze voorrangsregel geen praktisch nut. In geval van (blijvende) schaarste aan standplaatsen kan de facultatief door gemeenten toe te passen voorrangsregel van toepassing zijn.

De leden van de GPV-fractie vragen in hoeverre de Huisvestingswet in toekomstige gevallen zal voldoen waarin woonwagenebewoners verplicht worden te verhuizen en geldt voor bewoners in zo'n situatie niet dat zij bij voorrang een woonwagen krijgen toegewezen.

In het onderhavige wetsvoorstel krijgen gemeenten op grond van de toevoeging van de zin aan het tweede lid van artikel 2 van de Huisvestingswet de bevoegdheid om een huisvestingsverordening op te stellen waarin een voorrangsregel wordt opgenomen. Als de gemeente zo'n huisvestingsverordening niet hanteert en als woonwagenebewoners om de een of andere reden hun standplaats zullen moeten verlaten, geldt in beginsel hetzelfde als bijvoorbeeld voor bewoners van woningen die te maken krijgen met stedelijke vernieuwing. Ook zij krijgen bij voorrang andere woonruimte aangeboden.

De leden van de D66-fractie willen er op 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%.

Het is de bedoeling dat vijf jaar na inwerkingtreding van een wet een evaluatie plaatsvindt. Een overzicht van het dan geldende tekort aan standplaatsen zal bij de evaluatie betrokken kunnen worden. Het voorstel ten aanzien van de zogenaamde vruchteloze aanbidding is bewust gericht op de beoogde afronding van het deconcentratiebeleid en speciaal bedoeld voor de bewoners die van een dergelijk centrum moeten verhuizen. In het land staan zo'n 150 met rijkssubsidiegeld aangelegde standplaatsen permanent leeg. Iedere belangstellende zal hiervoor een huisvestingsvergunning kunnen krijgen. Bij langdurig leegstaande woningen kan ook iedere belangstellende in aanmerking komen voor de betreffende huisvestingsvergunning.

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

De leden van de PvdA-fractie vragen hoe wordt gewaarborgd dat gemeenten met wonen op het water rekening houden bij het opstellen van bestemmingsplannen.

De gemeente kan in bestemmingsplannen ligplaatsen aanwijzen. Ook kan de gemeente een ligplaatsverordening vaststellen, waaraan zij bijvoorbeeld een ligplaatsenkaart koppelen. Daarmee ontstaat geen strijd met artikel 72 WRO, zoals blijkt uit de uitspraak van de Afdeling rechtspraak van de Raad van State van 23 februari 1993. De Voorzitter oordeelde dat een ligplaatsenverordening een eigen van het bestemmingsplan te onderscheiden doel dient. De Voorzitter oordeelde nog dat strijd met een bestemmingsplan niet zonder meer een beletsel vormt voor het verlenen van een ligplaatsvergunning. Bij het beslissen op een verzoek tot het innemen van een ligplaats zal deze mede bezien worden vanuit een oogpunt van ruimtelijke ordening, maar dit brengt niet met zich mede dat voor niet in het bestemmingsplan aangewezen locaties een vergunning zonder meer zou moeten worden geweigerd.

Pas indien een gemeente met de verordening beoogt om ruimtelijk beleid te voeren, ontstaat strijd met artikel 72 WRO. Zie uitspraak Voorzitter Afdeling rechtspraak Raad van State (Schiermonnikoog) d.d. 14 dec. 1992. Overigens bevat artikel 31 van de Wet op Woonwagens en Woonschepen ook geen verplichting aan de gemeenteraden om bepalingen vast te stellen betreffende de plaats door woonschepen in te nemen. Het was een bevoegdheid. Bovendien zegt dit artikel niets over de wijze waarop de gemeenteraad het verblijf van woonschepen regelt. In die zin verandert er daarom ook niets bij het laten vervallen van deze bepaling. Het wezenskenmerk van het ruimtelijke-ordeningsbeleid is dat de gemeente een goede afweging maakt ten aanzien van alle betrokken belangen. Hier kan ook het belang van wonen op het water in een woonschip worden meegewogen. Deze afweging zal haar neerslag vinden in het gemeentelijke bestemmingsplan. Indien een (toekomstige) woonschippbewoner van mening is dat de gemeente onvoldoende rekening heeft gehouden met zijn belangen, kan hij op grond van de in de Wet op de Ruimtelijke Ordening opgenomen procedures zijn opvattingen kenbaar maken. Als sluitstuk kan hij bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State beroep instellen tegen het besluit omtrent goedkeuring van gedeputeerde staten.

Evenals bij woonwagens ontbreekt – aldus de leden van de PvdA-fractie – 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. De leden van de PvdA-fractie vragen zich af of het niet in de rede ligt om de huur of pacht uit het oogpunt van rechtsbescherming voor langere termijn vast te leggen, vergelijkbaar met erfpacht.

De leden van de CDA-fractie vragen op welke wijze de huurbescherming van ligplaatsen voor woonschepen gegarandeerd is.

De leden van de D66-fractie vragen aandacht voor het ontbreken van huurbescherming voor ligplaatsen.

In tegenstelling tot het terzake door de leden van de PvdA-fractie gestelde merk ik op dat ten aanzien van woonwagens en standplaatsen een huurbescherming geldt als bedoeld in de artikelen 1623a e.v. van Boek 7A van het Burgerlijk Wetboek. Voor woonschepen is deze vorm van huurbescherming niet van toepassing. Evenmin vallen woonschepen – hetgeen wel het geval is met woonwagens en standplaatsen – onder het bereik van de Woningwet. Het Bouwbesluit en gemeentelijke bouwverordeningen zijn daardoor niet op woonschepen van toepassing. Kwesties met betrekking tot woonschepen zijn primair een gemeentelijke aangelegenheid. Mede gelet op de hiervoor bedoelde vragen van de leden van de fracties van D66 en het CDA verwijs ik in dit verband naar de modelwoonschepenverordening van de Vereniging van Nederlandse Gemeenten (VNG), die voldoende mogelijkheden bevat voor het bewerkstelligen van adequate ligplaatsbescherming voor woonschepen. In deze verordening is een keuze gemaakt voor een publiekrechtelijke regeling van een vergunningstelsel met daarnaast een voorkeur voor het opnemen van ligplaatsen voor woonschepen in een bestemmingsplan, hetgeen ik volledig onderschrijf. Voorts bevat deze modelverordening een bepaling omtrent de overdraagbaarheid van een ligplaatsvergunning. Gezien het vorenstaande ligt mijns inziens een rechtsbescherming als door de leden van de PvdA-fractie genoemd niet in de rede.

De leden van de CDA-fractie vragen op welke wijze de nieuwe Huisvestingswet voldoende ligplaatsen waarborgt.

De leden van de D66-fractie vragen in hoeverre artikel 88 tegemoet komt aan de (beperkte) behoefte aan ligplaatsen voor «reizigers».

Doelstelling van het intrekken van de Wet op Woonwagens en Woonschepen is om voorzover dit nog niet het geval is de regelgeving ten aanzien van woonschepen onder reguliere volkshuisvestingswetten te brengen. Daarbij past niet dat er een verplichting in het leven wordt geroepen ten aanzien van het aantal door een gemeente te realiseren ligplaatsen. Via het reguliere instrumentarium, waaronder de Wet op de Ruimtelijke Ordening, zal de gemeente de afweging maken of er in de betreffende gemeente één of meer ligplaatsen voor woonschepen en «reizigers» worden aangewezen.

De leden van de VVD-fractie vragen of zich met betrekking tot woonschepen geen knelpunten voordoen die noodzaken tot aanvulling of wijziging van de regelgeving.

Zoals hiervoor reeds verwoord zijn kwesties met betrekking tot woonschepen primair een gemeentelijke aangelegenheid. In dit kader is door de Vereniging van Nederlandse Gemeenten dan ook een modelwoonschepenverordening – waar bij de totstandkoming onder ander de Landelijke Woonboten Organisatie is betrokken – opgesteld. Hierin zijn vele bepalingen opgenomen, waar zowel met de belangen van de woonschipbewoners als met die van de gemeente rekening is gehouden. Ik heb begrepen dat gemeenten bij herziening of invoering van een verordening met betrekking tot woonschepen van deze modelverordening gebruik maken.

Gelet op het vorenstaande ben ik van mening dat er geen noodzaak is tot nadere regelgeving op het gebied van woonschepen en ligplaatsen.

De leden van de SGP-fractie vragen welke consequenties dit wetsvoorstel heeft voor het gemeentelijk beleid ten aanzien woonschepen en ligplaatsen en of de provincie alleen regels mag stellen in het belang van een goede ruimtelijke ordening?

Reeds is aangegeven dat de doelstelling van het intrekken van de Wet op de Woonwagens en Woonschepen is – om voorzover dit nog niet het geval is – de regelgeving ten aanzien van woonschepen onder reguliere volkshuisvestingswetten te brengen. Zoals in de memorie van toelichting is aangegeven wordt met artikel 88, zoals dit luidt na inwerkingtreding van dit wetsvoorstel, beoogd doel en strekking van artikel 31 van de Wet op de Woonwagens en Woonschepen alsmede de terzake gevormde jurisprudentie onverkort voort te zetten. Het voorliggende wetsvoorstel bevat derhalve geen gewijzigde regelgeving en kan derhalve niet van belang zijn voor het gemeentelijk beleid ten aanzien woonschepen en ligplaatsen. Verwijzend naar de laatstgenoemde vraag van de leden van de SGP-fractie merk ik op, dat gelet op de jurisprudentie de provincie eveneens de bevoegdheid heeft om verordeningen op het gebied van woonschepen vast te stellen. Deze verordeningen dienen echter wel andersoortige belangen te betreffen – zoals die ter bescherming van natuur- en landschapsschoon in de provincie – dan die waarvoor de Wet op de Woonwagens en Woonschepen is gegeven.

## **§ 5. Financiële gevolgen**

De leden van de SGP-fractie merken op dat de financiële gevolgen blijkens de memorie van toelichting beperkt zijn en vragen hierop nadere toelichting. De leden vragen of in dit oordeel ook de financiële gevolgen voor de woningcorporaties zijn betrokken.

De financiële gevolgen die in de memorie van toelichting worden genoemd betreffen de consequenties voor de lagere overheden, die uiteindelijk hun weerslag zullen kunnen vinden in een verhoging of verlaging van de rijksbijdragen aan deze overheden. De eigen investeringen die de corporaties ten aanzien van deze doelgroep zullen moeten maken zijn hier niet in betrokken, omdat zij in beginsel niet uit de rijksbegroting worden bekostigd.

## **ARTIKELEN**

### **Artikel I**

#### *Onderdelen B en C*

#### Artikel 2

De leden van de D66-fractie willen er voor pleiten dat duur van de voorrangregel voor deconcentratie niet wordt gekoppeld aan een jaartal, maar aan een aanvaardbaar tekort aan standplaatsen. Ook is de leden niet duidelijk of woonwagenbewoners die als proef in een huis wonen hun rechten verspelen om alsnog als woonwagenbewoner erkend te worden.

Afhankelijk van de door de betreffende gemeenten te hanteren voorwaarden in de huisvestingsverordening zullen de rechten van de betreffende ex-bewoner voor enige tijd blijven voortbestaan. Anders zal hij zich als standplaatszoekende moeten scharen achter de andere zoekenden die ook zonder voorrangsmogelijkheid op de gemeentelijke wachtlijst zullen komen te staan. Voorts kan hij proberen om elders een standplaats toegewezen te krijgen.

#### *Onderdeel F*

#### Artikel 82

De leden van de fracties van PvdA, CDA en D66 vragen naar de door de VNG geschetste problemen bij het zogenaamde projectbesluit van het voorgestelde artikel 82 in de Huisvestingswet, onder andere ten aanzien van de voorbereidingsprocedure en het bij het projectbesluit betrekken van de ruimtelijke besluitvorming.

Besluiten die met elkaar samenhangen, bijvoorbeeld de intrekking van de ontheffing tot het innemen van een standplaats en de verlening van een nieuwe huisvestingsvergunning zijn zowel qua besluitvorming als qua rechtsbescherming te bundelen tot één besluit. Het gaat dus om besluiten waaraan eenzelfde belangenafweging bij de gemeente aan ten grondslag ligt. Slechts de gemeenten die betrokken zijn bij een te deconcentreren woonwagencentrum en die in een bijlage bij de wet genoemd zijn, krijgen hiermee te maken. Het betreft een tijdelijke maatregel tot 2002. Bundeling betekent geen korting van rechtsbescherming. Het voordeel van bundeling is dat gemeente samenhangende besluitvorming kan plegen en dat er één keer bezwaar en beroep mogelijk is. Gelet hierop is het ook niet de bedoeling dat bestemmingsplannen onder artikel 82 vallen. Bij bestemmingsplannen worden immers ook andere belangen meegewogen. Een vrijstelling op grond van artikel 19 WRO is bedoeld voor de realisering van projecten, maar de vrijstellingsprocedure in de WRO wijkt dermate af van afdeling 3.5 AWB, dat het moeilijk te combineren is met de andere te nemen besluiten. In artikel 82 zal daarom opgenomen moeten worden dat de eventueel in andere wetten genoemde voorbereidingsprocedures van het betreffende besluit komen te vervallen.



Tevens dient in artikel 82 voorzien te worden in een uniforme voorbereidingsprocedure en wordt voorgesteld de openbare voorbereidingsprocedure van afdeling 3.4 van de Awb van toepassing te verklaren, zodat alleen belanghebbenden een zienswijze kunnen indienen. Met de toepassing van afdeling 3.4 wordt proceduretijd grotendeels gecompenseerd door de kortere voorbereidingsprocedure. Om te voorkomen dat de betrokken gemeenten teveel vertraging oplopen ten aanzien van het deconcentratiebeleid, is in de nota van wijziging tevens voorzien in de mogelijkheid van beroep in één instantie, te weten de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State.

De Staatssecretaris van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer,  
D. K. J. Tommel