



Standplaatsenbeleid

Bijdrage Aedes - Rondetafelgesprek Tweede Kamer - 15 september 2021

10 september 2021

Het doel van dit rondetafelgesprek over standplaatsenbeleid is om op tafel te krijgen hoe de doelgroep beter kan worden geholpen en samen met gemeenten tot goede lokale oplossingen te komen. Vanuit Aedes geven we in dit position paper graag aan waar knelpunten liggen en welke mogelijkheden wij zien tot verbetering.

Rol- en taakverdeling tussen woningcorporaties en gemeenten

Wij onderschrijven het '[Beleidskader gemeentelijk woonwagens standplaatsenbeleid](#)' van BZK dat in 2018 is ontwikkeld samen met woonwageneigenaren, gemeenten, woningcorporaties en andere betrokkenen. Het uitgangspunt hierbij blijft *dat huisvestingsbeleid een primaire verantwoordelijkheid van de gemeente is. De gemeente stelt het beleid voor woonwagens en standplaatsen vast als onderdeel van het volkshuisvestingsbeleid.* Daarbij is er een rol weggelegd voor woningcorporaties als het gaat om huisvesting van woonwageneigenaren voor zo ver deze tot hun doelgroep behoren.

Stand van zaken

Uit de herhaalmeting Woonwageneigenaren in Nederland 2021 blijkt dat er 53 gemeenten concrete plannen hebben en dat er 141 standplaatsen binnen 2 jaar zullen worden toegevoegd en dat er 136 nieuwe standplaatsen zijn die binnen een termijn van 3 tot 6 jaar worden opgeleverd. Daarnaast zitten er nog 134 standplaatsen in de pijplijn.

Beleidskader

In het beleidskader staat geformuleerd dat een woningzoekende woonwageneigenaar die dit wenst, binnen een redelijke termijn kans op een standplaats heeft (*in het kader is omschreven dat redelijk gezien moet worden in relatie tot het aanbod van en de vraag naar stenen sociale huurwoningen*). In de praktijk blijkt dit heel lastig. Corporaties en gemeenten hebben te maken met schaarste en lange wachttijden. Dat maakt dat woonwageneigenaren en andere bijzondere doelgroepen moeten concurreren met regulier woningzoekenden. Om hier verbetering in te brengen moet er meer worden gebouwd.

Integraal beleid nodig

Zoals ook uit het rapport '[Een thuis voor iedereen](#)' blijkt, is er integraal beleid nodig om oplossingen te creëren. Dus niet alleen een standplaats. "Naast uitbreiding van het aantal standplaatsen vragen wat grotere woonwageneigenaren aanhoudende inzet en bestuurlijk leiderschap op het gebied van leefbaarheid en veiligheid en acceptatie, integratie en participatie van deze aandachtsgroep".

- *Het is aan gemeenten om te onderzoeken of er behoefte is aan standplaatsen en er helder beleid op te maken. Ook beleid in relatie tot financiering en beheer.*
- *Er is een integraal beheerplan nodig, inclusief de bijbehorende sociale en fysieke voorzieningen, een helder toewijzingssysteem vanuit de gemeente en handhaving.*
- *Wanneer de gemeente haar taken vervult op het gebied van sociaal en fysiek beheer, het betrekken van bewoners, de administratie, (brand)veiligheid en de handhaving, creëert zij een context waarin een woningcorporatie als goede verhuurder van huurwoningen kan optreden. En is er ook voor betrokken 'woonwageneigenaren' helderheid en duidelijkheid.*

Exploitatie van standplaatsen en woonwagens en woonwensen

- Het wonen in familieverband en de woningtoewijzing en lage doorstroming maken het lastig passende woonvormen te realiseren.
- Op dit moment worden de meeste standplaatsen verhuurd (door gemeenten of corporaties). Hierdoor is overal in het land de "vreemde" combinatie van een huurstandplaats met een eigen woonwagen ontstaan. Het is een forse investering voor de eigenaar om een woonwagen aan te schaffen. Dat betekent dat mensen die van een laag inkomen rond moeten komen (= corporatie doelgroep) nooit in staat zijn om een eigen wagen te financieren. Voor de doelgroep kunnen corporaties bij voorbaat gaan voor de combinatie huurwoonwagens en huurstandplaats.
- Onder de overige woonwagenbewoners is er juist grote behoefte om eigenaar te worden van een standplaats. Ook is de verhouding huur/koop scheef. Er zijn te weinig koopstandplaatsen.
 - *De focus voor gemeenten zou om die reden ons inziens moeten liggen op het ontwikkelen van standplaatsen in de koop ('vrije kavels').*
 - *Het aantal beschikbare locaties moet worden uitgebreid. Het is nodig dat gemeenten regie nemen en investeren om de vraag in beeld te krijgen, zodat ontwikkelingen sneller van de grond kunnen komen. Het zou onderdeel uit kunnen maken van de lokale prestatieafspraken.*
 - *Omdat het vaak gaat om kleine aantallen, en het complexe materie is, kan regie vanuit de provincie helpen bij de (regionale) opgave.*

Gelijke behandeling

- Het gelijkheidsbeginsel betekent gelijke gevallen gelijk behandelen, maar ook ongelijke gevallen ongelijk behandelen. Die ongelijkheid tussen woonwagenbewoners en reguliere huurders is tot uiting gekomen o.a. door gerechtelijke uitspraken van het EHRM, waarin is uitgemaakt dat het leven in familieverband en wonen in een woonwagen deel uitmaken van de identiteit van woonwagenbewoners. In ieder geval voor wat betreft de woonvorm dienen woonwagenbewoners en reguliere huurders niet als gelijke gevallen behandeld te worden. Rijk en gemeenten moeten daarmee in hun beleid rekening houden en mogen wat dat betreft woonwagenbewoners niet gelijk stellen aan andere inwoners.
- De woonvorm is echter veel duurder om te realiseren en vanwege het leven in familieverband loopt toewijzing van standplaatsen buiten het reguliere woningtoewijzingssysteem om en is het dus minder transparant.
 - *De overheid dient richting te geven bij de allocatie van de beperkte financiële middelen van een woningcorporatie. In welke gevallen moeten corporaties kiezen voor het realiseren van één dure standplaats wanneer met hetzelfde geld twee reguliere, duurzame, sociale woningen kunnen worden gebouwd? Die keuze past immers niet in de taakstelling van toegelaten instellingen om beschikbare middelen zo efficiënt mogelijk in te zetten voor de volkshuisvesting. Alleen met het beschikbaar stellen van extra financiële middelen vanuit het rijk is die ongelijkheid te legitimeren.*
 - *De overheid moet vorm geven aan het recht om in familieverband te leven. Daarvoor is ons inziens nodig dat ten behoeve van het toewijzen van vrijkomende standplaatsen duidelijk overheidsbeleid komt. Landelijk of lokaal. Daarbij is nodig dat het afstammingsrecht eenduidig wordt gedefinieerd en heldere voorrangregels worden opgesteld. De verantwoordelijkheid voor die keuzes kan niet bij de verhuurder worden neergelegd.*

Realisatie woonwagendstandplaatsen duur

- Vanwege de lage dichtheid is er relatief veel grond nodig voor woonwagendstandplaatsen, waardoor het lastig is om een plek te vinden en kostbaar is voor de gemeente en voor corporaties. Dat komt omdat het woonproduct is te zien als een vrijstaande woning (in groepsverband). Normaliter bouwen corporaties geen vrijstaande woningen.
- Het verschil in rendement tussen huurstandplaats met woonwagend en reguliere sociale huurwoningen heeft naast de hogere kosten vanwege de relatief grote afmetingen van de grond, en de kosten van het product vooral te maken met de hogere kosten van het onderhoud (in verband met houtskeletbouw) en de aanzienlijke kortere exploitatietermijn (met KOMO certificering en gedegen onderhoud maximaal 30-50 jaar).
- Bovendien zijn er weinig aanbieders van wagens (wat het duurder maakt). Ook is het lastig om woonwagens aardgasloos te maken en aan duurzaamheidseisen te laten voldoen.
- Er wordt in het bouwbesluit geen onderscheid gemaakt bij de energie-eisen (BENG 1, 2 en 3) tussen reguliere (stenen) woningen en woonwagens. Het betreft echter een heel ander product.
- Een woonwagend is BENG-proof te maken, maar dat behoeft een buitenproportionele investering vanwege de houtskeletbouw. Ook de eis om bij nieuw aan te leggen standplaatsen deze gasloos te maken en dus een gasloze huurwoonwagend te plaatsen, dan wel van bewoners te eisen om zelf een gasloos product aan te schaffen, zet de betaalbaarheid verder onder druk.
 - *Zorg voor de opvang van additionele kosten die corporaties en gemeenten specifiek ondervinden voor woonwagens. Financieel gezien zijn de investeringen van gemeenten en corporaties voor deze doelgroep onrendabeler dan het aanbieden van een sociale huurwoning.*
 - *Extra middelen zijn nodig zodat gemeenten en corporaties hun rol kunnen pakken in het voorzien van adequate huisvesting voor deze doelgroep. Omdat de levensstijl van woonwagendbewoners als cultuur is benoemd, kan het rijk hier ook OCW middelen voor beschikbaar stellen.*
 - *Kijk hierbij specifiek naar de duurzaamheidsnormen die zorgen voor hoge extra kosten.*
- Woonwagendbewoners die niet tot de doelgroep van de corporatie behoren hebben vaak moeite om een hypotheek te krijgen en verzekeringen af te sluiten. Hierdoor treedt ook stagnatie op. Koop levert voor de woonwagendbewoners een probleem op omdat banken niet meer financieren dan de NHG grens. Voor standplaatsen is dat slechts € 52.000, omdat de kavels groot zijn (> 250 m²) komt de prijs meestal hierboven te liggen.
 - *Het rijk heeft een taak om de banken ook boven de NHG norm te laten financieren.*

Staatssteun

- Veel knelpunten bij het realiseren van standplaatsen gaan over de kosten en het merendeel is terug te herleiden naar één knelpunt dat verschillende uitingsvormen heeft. Dat betreft de discussie over staatssteun.
- Wanneer corporaties de aanleg van nieuwe standplaatsen als een reguliere ontwikkeling behandelen en dus een sociale grondprijs betalen, een standplaats moeten aanleggen, een voorzieningengebouw moeten aanleggen en eventueel een huurwoonwagend moeten plaatsen wordt de onrendabele top te hoog.
- In de praktijk zien we dat gemeenten bereid zijn om water bij de wijn te doen met grond om niet en/of aanleg van de standplaats. Maar een bouwgrond of een standplaats vertegenwoordigt wel

gewoon een waarde in het economisch verkeer. En overdracht om niet valt dan al snel onder de noemer staatssteun. Dit is onder bepaalde voorwaarden toegestaan, maar niemand lijkt te weten hoe dit toepasbaar is bij het dossier uitbreiding/overname woonwagendplaatsen.

- *Creëer hierover duidelijkheid en laat de rijksoverheid in overleg met corporaties komen tot een kader rondom toegestane staatssteun in geval van standplaatsen*

Meer informatie:

- Ger Peeters, AB-lid Aedes, bestuurder Wonen Limburg
Ger.Peeters@WonenLimburg.nl
- Richard Bos, Public Affairs Aedes
R.Bos@Aedes.nl / Tel. 06-51926072

