

Vergaderjaar 2023–2024

32 847

Integrale visie op de woningmarkt

Nr. 1107

BRIEF VAN DE MINISTER VAN BINNENLANDSE ZAKEN EN KONINKRIJKSRELATIES

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 23 oktober 2023

Hierbij bied ik u de tweede *Herhaalmeting Woonwagenstandplaatsen in Nederland* aan. Deze herhaalmeting is voortgekomen uit het *Beleidskader Woonwagen- en Standplaatsenbeleid* dat mijn voorganger in 2018 aan uw Kamer heeft toegestuurd.¹ Destijds is toegezegd uw Kamer iedere twee jaar te rapporteren over het aantal woonwagenstandplaatsen, de eerste herhaalmeting heeft u in 2021 ontvangen.² De herhaalmeting geeft naast inzicht in de verandering van het aantal woonwagenstandplaatsen, ook een beeld van de ontwikkeling van het gemeentelijk beleid. Via deze brief informeer ik u verder over de NHG indexatie voor woonwagens en woonwagenstandplaatsen en over mijn voornemen een wijziging in het Besluit toegelaten instellingen (BTIV) aan te brengen. Via deze wijziging wordt het voor samenwerkende woningcorporaties eenvoudiger om te investeren, waaronder in woonwagens en standplaatsen.

Een lichte stijging, veel plannen

Uit de herhaalmeting blijkt dat eind 2022 Nederland 9.364 woonwagenstandplaatsen telde. Dit aantal is enkele honderden plaatsen hoger dan bij de vorige meting. Dit komt vooral omdat bijzondere vormen, zoals stenen woningen op woonwagenlocaties, in de vorige meting niet waren meegeteld. De onderzoekers stellen vast dat in de meeste gemeenten het aantal woonwagenstandplaatsen gelijk is gebleven, en dat het totale aantal standplaatsen de afgelopen twee jaar licht is gestegen. Zij komen uit op een stijging van 49 plaatsen.

Wat opvalt is dat bijna 100 gemeenten concrete plannen hebben om in de komende jaren nieuwe standplaatsen toe te voegen. In totaal hebben deze gemeenten plannen om 1028 nieuwe standplaatsen, op zowel bestaande als nieuwe locaties, te realiseren tot het jaar 2030. In 30 gemeenten is hiervoor al een locatie gevonden. Wat betreft gemeentelijk beleid is het

¹ Kamerstuk 34 775 VII, nr. 70.

² Kamerstuk 32 847, nr. 99.

aandeel gemeenten dat onderzoek heeft gedaan naar de behoefte aan standplaatsen en specifiek beleid heeft geformuleerd over woonwagendstandplaatsen, licht gestegen ten opzichte van 2020. Volgens de herhaalmeting heeft 55% van de gemeenten de afgelopen jaren onderzoek gedaan naar de behoefte aan woonwagendstandplaatsen en heeft 38% specifiek beleid opgesteld. Dat betekent dat steeds meer gemeenten deze opgave serieus nemen en dat de vanaf 2018 ingezette omslag zich verder doorzet.

Algemene en specifieke knelpunten

Er zijn echter knelpunten die gemeenten noemen bij het opstellen van woonwagendbeleid en bij de implementatie daarvan. Uit de enquête die de onderzoekers hebben uitgevoerd blijkt dat de meest genoemde knelpunten te maken hebben met de onrendabele exploitatie van woonwagendstandplaatsen, de discrepantie tussen het beleidskader en de gemeentelijke mogelijkheden en een gebrek aan locaties om standplaatsen te realiseren. Ook het gebrek aan personele capaciteit wordt door gemeenten als knelpunt benoemd. Van gemeenten hoor ik dat zij bezig zijn met een inhaalslag, maar dat dat tijd kost. Bij veel gemeenten is jarenlang geen woonwagendbeleid gevoerd en zijn geen standplaatsen toegevoegd. Gemeenten moeten huisvestingsbeleid ontwikkelen voor de doelgroep en afspraken maken met woningcorporaties en de regio.

De uitkomsten van het rapport zijn voorgelegd aan vertegenwoordigers van verenigingen van woonwagendbewoners. Hun reacties zijn wisselend. Sommigen zijn positief over het aantal uitbreidingsplannen, maar wijzen er wel op dat een plan nog niet betekent dat de uitbreiding ook daadwerkelijk wordt gerealiseerd. Anderen zijn teleurgesteld, zij hadden verwacht dat het beleidskader tot veel meer standplaatsen zou hebben geleid en pleiten voor een verplichtender rol van het Rijk. Daarnaast wijzen zij erop dat er weinig koopstandplaatsen zijn en dat het mede daarom vaak niet mogelijk is een wooncarrière te maken. Zij geven aan dat het voor zowel huidige als aspirant-bewoners zeer moeilijk is een hypotheek voor een standplaats en/of woonwagen te verkrijgen.

Ondersteuning vanuit het Rijk

Woonwagendbewoners zijn één van de aandachtsgroepen uit het programma *Een thuis voor iedereen*.³ Doel van dit programma is om mensen uit aandachtsgroepen van voldoende betaalbare woningen te voorzien, met een evenwichtige verdeling over gemeenten. Met de Regeling Huisvesting Aandachtsgroepen (RHA) werden gemeenten de afgelopen jaren financieel ondersteund bij het realiseren van woningbouwprojecten voor aandachtsgroepen. Gemeenten konden de afgelopen jaren voor de realisatie van woonwagendstandplaatsen een beroep doen op de regeling en per standplaats een bijdrage van € 5.000 tot € 7.000 verkrijgen. In 2021 is voor 393 standplaatsen een subsidie verstrekt, in 2022 voor 111 standplaatsen en in 2023 voor 279 standplaatsen. Dit maakt dat voor een groot deel van de gemeentelijke uitbreidingsplannen een beroep is gedaan op de Regeling Huisvesting Aandachtsgroepen. Het wetsvoorstel Versterking regie volkshuisvesting voorziet erin dat Rijk, provincies en gemeenten vanaf 2026 een volkshuisvestingsprogramma hebben vastgesteld. Het wetsvoorstel voorziet er verder in dat de integrale woonzorgvisies voor aandachtsgroepen en ouderen, waaraan vanaf dit jaar wordt gewerkt, vanaf 2026 opgaan in de gemeentelijke en volkshuisvestingsprogramma's. De huisvestingsopgave voor woonwagendbewoners

³ Kamerstuk 32 847, nr. 883.

wordt hiermee wettelijk onderdeel van het gemeentelijk volkshuisvestingsprogramma.

Om gemeenten te ondersteunen voert Platform31 in opdracht van het Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties het kennisprogramma «Op weg naar extra standplaatsen» uit. Via praktijkvoorbeelden en adviezen worden aan gemeenten en corporaties concrete handvatten geboden over hoe zij extra standplaatsen kunnen realiseren. Daarnaast biedt het programma een vraagbaakfunctie voor gemeenten en woningcorporaties die met het thema aan de slag zijn of gaan.

Indexatie NHG grenzen woonwagens en woonwagenstandplaatsen

De Nationale Hypotheek Garantie (NHG)-grens voor hypotheek voor woonwagens en woonwagenstandplaatsen wordt elk kalenderjaar aangepast met de jaarmutatie consumentenprijsindex (CPI). Per 1 januari 2024 worden de grenzen daardoor met +10% geïndexeerd en komen daarmee voor 2024 uit op € 166.000 voor een woonwagen en op € 59.000 voor een woonwagenstandplaats. Er is op dit moment één geldverstrekker van hypotheek voor woonwagens en woonwagenstandplaatsen. De voorwaarde van deze geldverstrekker is dat deze hypotheek alleen met NHG afgesloten kunnen worden, en dus alleen onder de NHG-grens gefinancierd kunnen worden. Er vindt overleg plaats tussen de NHG, de VNG, de Ministeries van BZK en Financiën en de op dit moment enige geldverstrekker van hypotheek voor woonwagens en woonwagenstandplaatsen over een mogelijke toekomstige aanpassing van deze NHG-grenzen.

Inbreng van vermogen in verbindingen woningcorporaties

Woningcorporaties kunnen voor de uitvoering van hun volkshuisvestelijke taken een verbinding aangaan met een rechtspersoon of personenvennootschap. Artikel 21a van de Woningwet bepaalt dat woningcorporaties alleen bij het moment van oprichting van de verbinding vermogen mogen inbrengen in die verbinding, tenzij voldaan wordt aan de gronden voor een ontheffing als bedoeld in artikel 12 van het Besluit toegelaten instellingen (BTIV). In de praktijk blijken deze ontheffingsgronden zodanig strikt geformuleerd, dat de Autoriteit woningcorporaties (Aw) nauwelijks ruimte heeft om een ontheffing te verlenen, ook als dat vanuit volkshuisvestelijk oogpunt wel gewenst zou zijn. Zonder ontheffing kunnen (samenwerkende) corporaties die gewenste activiteiten niet realiseren doordat tussentijds geen vermogen mag worden ingebracht in de verbinding. Dat staat belangrijke en noodzakelijke investeringen in de weg.

Concreet kan op dit moment verwezen worden naar de volgende casuïstiek:

(1) Woonwagenstandplaatsen

Op diverse locaties in het land participeren corporaties in een verbinding op het gebied van exploitatie en beheer van woonwagenstandplaatsen. Vaak is dat een keuze uit het verleden, voordat de herziene Woningwet 2015 in werking is getreden. Voor de aanleg van extra woonwagenstandplaatsen en aanschaf van nieuwe huurwagens is het verbod op vermogensverschaffing aan dergelijke verbindingen een belemmering.

(2) Levering duurzame energie

Corporaties gaan in toenemende mate over op levering van duurzame energie aan huurders via een (collectieve) Warmte-Koudeopslag (WKO). Ook nemen zij her en der (naar rato) deel aan een warmtenet in een woonwijk, waar ook andere partijen bezit hebben. Ook hier vormt

het verbod op het verschaffen van vermogen aan verbindingen een knelpunt.

Daarom ben ik voornemens om in een komende wijziging artikel 12 van het BTIV zo aan te passen dat deze bepaling meer ingericht is naar het ingerichte principe, waarbij de Aw in concrete gevallen een ontheffing kan verlenen en daarbij toetst of het risico op weglek van maatschappelijk vermogen wordt voorkomen en het belang van de volkshuisvesting met deze ontheffing wordt gediend. De Aw zal vervolgens de beleidsregels op dit punt aanpassen, zodat vooraf helder is hoe de Aw een concrete aanvraag voor ontheffing op grond van artikel 12 van het BTIV zal beoordelen.

Tot slot

Het woningtekort in Nederland is groot. Van 2022 tot en met 2030 moeten er 981.000 woningen worden bijgebouwd. Woonwagens en woonwagenstandplaatsen maken onderdeel uit van de totale woningbouwopgave. Ik heb er vertrouwen in dat gemeenten deze opgave meenemen in hun lokale beleid. Om gemeenten te informeren over de ontwikkelingen en aan te geven op welke wijze het Rijk hen kan ondersteunen, zal ik de herhaalmeting met een begeleidende brief naar alle colleges van burgemeester en wethouders sturen.

De Minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties,
H.M. de Jonge