

Standplaatsentekort nog vele jaren in stand

Organisaties van woonwagengedwongen bewoners hebben er van meet af aan voor gewaarschuwd: leg de verantwoordelijkheid voor het woonwagengedwongen beleid geheel en alleen bij gemeenten, en er zal op termijn geen beleid meer worden gevoerd - enkele welwillende en betrokken gemeenten daargelaten.

Het eerste officiële onderzoek sinds de afschaffing van de Woonwagengedwongenwet naar standplaatsen en woonwagens, biedt weinig reden dat doem-scenario bij te stellen. Gemeenten zetten zich nauwelijks in om het tekort aan standplaatsen weg te werken, en van de beoogde overdracht naar woningcorporaties is nog weinig terecht gekomen. Dat blijkt uit de reactie van staatssecretaris Remkes op de uitkomsten van het onderzoek.

De feiten:

Standplaatsen

Verspreid over 437 gemeenten telt Nederland op dit moment 9618 standplaatsen. Daarvan hebben 701 standplaatsen een tijdelijke of illegale status. In 1998, bij de laatste landelijke inventarisatie, waren er 8749 standplaatsen. Wat dat betreft lijkt er sprake van een lichte stijging, ook als die 701 tijdelijke/illegale standplaatsen niet worden meegeteld.

Opvallend in dit verband is echter wel dat op de bestaande

Als gemeenten het woonwagengedwongen beleid naar eigen inzicht kunnen blijven uitvoeren, zal er tot zeker na 2010 een tekort aan standplaatsen blijven bestaan. Uit recent onderzoek in opdracht van staatssecretaris Remkes van Volkshuisvesting blijkt dat op dit moment 2508 huishoudens op de wachtlijst staan voor een standplaats. Volgens de nieuwbouwplannen van gemeenten komen er tot het jaar 2010 echter hooguit 946 nieuwe plaatsen bij. In een brief aan de Tweede Kamer spreekt Remkes zijn bezorgdheid uit over het, sinds de afschaffing van de Woonwagengedwongenwet door gemeenten gevoerde beleid.

9618 standplaatsen maar 8947 woonwagens staan. Uit het onderzoek wordt helaas niet duidelijk waardoor dit verschil bestaat. Staatssecretaris Remkes noemt hooguit een aantal mogelijke verklaringen: permanente leegstand, leegstand wegens een saneringsoperatie, plekken bestemd voor reizende circus- en kermisexploitanten en woonwagens die meerdere standplaatsen bezetten.

We voegen daar zelf aan toe: standplaatsen die gebarricadeerd zijn of onbewoonbaar zijn gemaakt omdat ze op de

nominatie staan te worden opgeheven, maar die stiekem toch zijn meegeteld door gemeenten omdat ze er fysiek nog liggen!

Hoe het ook zij: inzicht in de oorzaken voor dit verschil tussen aantallen standplaatsen en woonwagens is wel degelijk van belang. Temeer omdat het tekort aan standplaatsen de afgelopen twee jaar weer verder is toegenomen.

Was er in 1998 nog sprake van een tekort van 2464 standplaatsen, inmiddels is dit opgelopen tot 2508. Mogelijk is het werkelijke tekort zelfs groter, omdat alleen die huishoudens zijn geteld die staan ingeschreven voor een standplaats op een wachtlijst van de gemeente. Van de 437 gemeenten houden echter nog maar 118 gemeenten zo'n wachtlijst bij. De overige 319 gemeenten werken veelal met het zogenaamde aanbod-systeem. Een systeem waarbij iedereen die op zoek is naar huisvesting zich bij de gemeente kan inschrijven en kan reageren op huizen/standplaatsen die vrijkomen. Bij dit systeem is het niet gebruikelijk de woonwensen van mensen te registreren. Daardoor is onduidelijk hoeveel huishoudens in werkelijkheid de voorkeur geven aan het wonen in een woonwagengedwongen. In zijn brief wijst staatssecretaris

ris Remkes op nog een factor die de betrouwbaarheid van de wachtlijsten voor het bepalen van de behoefte aan woonwagens ondergraaft. Namelijk de mogelijkheid dat huishoudens zich in meerdere gemeenten op een wachtlijst hebben laten inschrijven. Of dit voorkomt en in welke mate, is niet bekend.

Overigens wil Remkes nader onderzoek laten doen naar gemeenten die tijdelijke /illegale standplaatsen hebben. Waar sprake is van illegale standplaatsen moeten gemeenten deze ofwel legaliseren ofwel opheffen, vindt Remkes.

Overdracht

Het onderzoek heeft ook in kaart gebracht wie de standplaatsen en de woonwagens momenteel in eigendom heeft en wie deze verhuurt. Wat betreft de standplaatsen blijkt 73 % in eigendom te zijn van de gemeente. Bij 61% van de standplaatsen is de gemeente ook verhuurder. De toegelaten instellingen, zoals de woningcorporaties, treden bij 32% van de standplaatsen op als verhuurder. Slechts 19% van de standplaatsen zijn in bezit van de toegelaten instellingen. Andere partijen, voornamelijk de woonwagenschappen verhuren 4% van de standplaatsen. Opvallend is dat maar 4%, namelijk 367 standplaatsen, in bezit is van woonwagenbewo-



ners. Heel anders liggen de eigendomsverhoudingen bij de woonwagens. Het overgrote merendeel van de wagens, namelijk 5714, is in bezit van de bewoner zelf. Van de overige 3233 wagens wordt 54% verhuurd door gemeenten en 40% door de toegelaten instellingen.

Staatssecretaris Remkes concludeert uit de onderzoeksbevindingen dat de overdracht van standplaatsen en woonwagens naar corporaties maar moeizaam verloopt. In zijn brief aan de Tweede Kamer schrijft hij: 'Sinds 1998 is het aantal standplaatsen in eigendom of beheer van de woningcorporaties maar mondjesmaat toegenomen. (...) Dit is teleurstellend 'omdat de afkoop in 1999 van de jaarlijkse rijksbijdragen op de exploitatiekosten van standplaatsen en huurwoningwagens en de daaraan verbonden rijksleningen, het voor gemeenten eenvoudiger heeft gemaakt

deze voorzieningen te verkopen.'

De staatssecretaris vindt dat het normalisatie-proces er niet bij is gebaat dat het huisvesten van woonwagenbewoners een gemeentelijke zaak blijft. Ook vindt hij een terughoudende opstelling bij de corporaties ten aanzien van de overdracht niet op zijn plaats. 'Van hen mag een toeschietelijke houding worden verwacht als het gaat om het nemen van verantwoordelijkheid voor de huisvesting van diegenen uit de doelgroep die in een woonwagen wonen of willen wonen.'

Verder pleit de staatssecretaris voor de verkoop van standplaatsen en woonwagens aan bewoners, omdat zij zich dan 'meer verantwoordelijk gaan voelen voor zowel de woonruimte als woonomgeving.' Die toenemende verantwoordelijkheid voor de eigen huisvesting en -omgeving is onlangs ook geconstateerd bij de verkoop van huizen aan huurders. Wel moet er, vindt Remkes,

een kernvoorraad aan huurstandplaatsen en huurwoningwagens blijven bestaan, voor mensen die zich geen eigen standplaats en woonwagons kunnen veroorloven.

Nieuwbouwplannen

Van de 437 gemeenten, bestaan in 117 gemeenten nieuwbouwplannen voor standplaatsen. In deze gemeenten zal het aantal standplaatsen tot het jaar 2010 toenemen met 946 plaatsen. Daarvan zullen er 837 de komende vijf jaar worden opgeleverd

Een magere score, gezien de bestaande -dat wil zeggen geregistreerde- minimum behoefte aan standplaatsen op dit moment. Als de gemeenten bij hun plannen blijven, verwacht de staatssecretaris, zal er ook na 2010 nog sprake zijn van een 'substantieel tekort aan standplaatsen'. 'Gemeenten blijken dikwijls een te grote terughoudendheid te betrachten bij de uitbreiding van het aantal standplaatsen en de voorkeur te geven aan een stabilisering van de bestaande situatie. Er wordt door veel gemeenten in beperkte mate ingespeeld op de specifieke woonbehoefte van deze burgers.', schrijft de staatssecretaris in zijn brief aan de Tweede Kamer.

Remkes constateert dat de gemeente-besturen er een nogal wisselend beleid op na houden als het gaat om woonwagonsbewoners. Dat geldt voor huisvesting, maar ook voor de wijze waarop gemeentebesturen beleidsmatig aandacht besteden aan de versterking

van de maatschappelijke positie van woonwagonsbewoners, Sinti en Roma. Dit laatste is onlangs nog reden geweest voor het ministerie van Binnenlandse Zaken om in een brief aan de gemeentebesturen aandacht te vragen voor dit beleid, aldus Remkes.

Van de kant van woonwagonsbewoners verwacht Remkes dat zij ook zelf hun specifieke woonwensen kenbaar maken bij de gemeente of de woningcorporatie.

Verder onderzoek

De algemene conclusie van de staatssecretaris is dat het streven naar integratie van het woonwagonsbeleid in het algemene volkshuisvestingsbeleid niet heeft geleid tot voldoende aandacht voor de specifieke woonwensen van woonwagonsbewoners, waardoor het standplaatsentekort niet is verkleind of in de toekomst verkleind gaat worden.

Om een beter beeld te krijgen van de achterliggende oorzaken hiervoor, zal een vervolgonderzoek worden ingesteld. Kernpunten daarin zijn: de wijze waarop op lokaal niveau de behoefte aan standplaatsen en woonwagons in beeld wordt gebracht en de stagnerende overdracht van standplaatsen en wagens aan corporaties en aan de woonwagonsbewoners zelf. Zo wil Remkes onder andere weten welke belemmeringen er spelen bij de overdracht en hoe het komt dat gemeenten en corporaties in sommige situaties wél tot overeenstemming zijn gekomen. De Initiatiefgroep Woonwagons-

beleid is door de staatssecretaris gevraagd mee te spreken over de opzet en de resultaten van dit vervolgonderzoek.

Eind 2001, zo laat de staatssecretaris verder weten, zal het Ministerie van Binnenlandse Zaken met de tweede Monitor komen naar de sociaal-economische positie van woonwagonsbewoners. In die monitor zal de situatie van woonwagonsbewoners op het gebied van inkomen, werk en opleiding vergeleken worden met de stand van zaken in 1997.

Tekst: Thea Reuver

Foto: voorbeeld van onbewoonbaar gemaakte standplaatsen.

(foto: Harrie Timmerman)

Mogelijk aanpassing Wet BEW

Om de verkoop van standplaatsen en woonwagons aan eigenaar-bewoners te stimuleren, bekijkt staatssecretaris Remkes thans de mogelijkheden om de Wet Bevordering Eigen Woningbezit aan te passen, zodat ook woonwagonsbewoners van de nieuwe wet kunnen profiteren. Het Landelijk Overleg Steunpunten Woonwagonsbewoners en de Woonbond hadden daarop aangedrongen nadat onderzoek had uitgewezen dat woonwagonsbewoners nauwelijks profijt hebben van de nieuwe wet door bepalingen die daarin zijn opgenomen.