

De Voorzitter van de Tweede Kamer
der Staten-Generaal
Postbus 20018
2500 EA DEN HAAG

Beantwoording vragen van het lid Jansen (SP) over woonwagenkampen en de gevolgen van het intrekken van de Woonwagenwet

Datum	Kenmerk
	OV/2008063904/Jbr/Vku

Uw brief	Uw kenmerk
4 juni 2008	2070821760

Geachte Voorzitter,

Hierbij doe ik u de antwoorden toekomen op de mij door het lid Jansen (SP) bij brief van 4 juni 2008 gestelde vragen over woonwagenkampen en de gevolgen van het intrekken van de Woonwagenwet.

Vraag 1

In hoeveel gemeenten is het eigendom, dan wel het beheer, van woonwagens en standplaatsen inmiddels overgedragen aan woningcorporaties, zoals beoogd werd ten tijde van de intrekking van de Woonwagenwet?¹

Antwoord

Onbekend is in hoeveel gemeenten standplaatsen en woonwagens zijn overgedragen. In 2006 waren 2471 standplaatsen en 811 wagens eigendom van corporaties.

Vraag 2

Hoeveel woonwagens en standplaatsen waren ultimo 2006 nog in eigendom van gemeenten én werden ultimo 2006 beheerd door gemeenten?

Antwoord

De actuele aantallen zijn mij niet bekend. Er zijn weinig standplaatsen in eigendom van de bewoner. Bij benadering hadden ultimo 2006 gemeenten circa 5700 standplaatsen in eigendom en circa 4800 in

¹ Wet van 1 juli 1998 tot wijziging van de Huisvestingswet, de Woningwet en enige andere wetten in verband met de integratie van de woonwagen- en woonschepenregelgeving.



beheer. Er van uitgaande dat circa 70 tot 80% van de woonwagens eigendom is van de bewoner en na aftrek van de wagens in eigendom van corporaties, hebben gemeenten 800-1600 wagens in eigendom.

Vraag 3

Waarom heeft de verwachte “massale overdracht”² niet plaatsgevonden en welke conclusies verbindt u aan het niet realiseren van deze doelstelling van beleid?

Antwoord

Het beleid inzake overdracht is in 1998 geheel onder de verantwoordelijkheid van de gemeente gebracht. Overdracht is vaak de laatste fase van het normalisatieproces. Deze processen zijn veelal nog gaande. Ik kan en wil niet treden in deze processen tussen bewoners, gemeenten en corporaties.

Vraag 4

In hoeveel gevallen betalen de gebruikers van de standplaatsen nog precario, in plaats van huur?

Antwoord

De verhouding precario/huur is mij niet bekend.

Vraag 5

Klopt het dat deze gebruikers hierdoor niet de huurbescherming genieten die reguliere huurders mét contract wel hebben? Zo ja, vindt u dit te rijmen met de gelijkstelling van de woonwagen aan andere woonvormen? Zo ja, hoe denkt u te verzekeren dat aan deze situatie zo snel mogelijk een eind gemaakt wordt?

Antwoord

De gemeentelijke precarioverordening voorziet niet in een specifieke bescherming voor de gebruiker van de standplaats. Indien gebruikers zich benadeeld voelen door het precario-instrument kunnen zij de gemeente verzoeken een andere contractvorm overeen te komen, bijvoorbeeld een huurcontract, eigendom of erfpacht. Ingeval van een geschil over de precarioheffing kan de gebruiker zich tot de burgerlijke rechter wenden.

Vraag 6

Hoe heeft het totaal aantal woonwagenstandplaatsen en huurwagens -in eigendom van gemeenten én woningcorporaties- zich sinds de intrekking van de Woonwagenwet ontwikkeld?

Antwoord

In 1998 waren er in totaal 8749 standplaatsen en in 2006 in totaal 8319 standplaatsen. Een deel hiervan is in eigendom van de bewoner. Voor een benadering van de verdeling naar gemeenten en corporaties verwijs ik naar de antwoorden op de vragen 1 en 2.

² Toezichtsverslag Sociale Huursector 2006, VROM-Inspectie, november 2007: “De verwachting was dan ook dat dit (massaal) zou gaan gebeuren. Sinds 1999 is het aantal woonwagens en standplaatsen in het bezit van toegelaten instellingen echter maar beperkt toegenomen.”

**Vraag 7**

Hoe heeft het totaal aantal ingeschreven “standplaatszoekenden” voor de woonvorm woonwagen zich sinds de intrekking van de Woonwagenwet ontwikkeld?

Antwoord

Zoals de Staatssecretaris van VROM in zijn brief aan uw Kamer van 14 februari 2001 (2000-2001, 27 400 XI en 24 508, nr 54) heeft aangegeven hanteert het merendeel van de gemeenten vanwege de introductie van andere woonruimteverdelingsystemen, zoals het aanbodmodel, geen wachtlijsten meer. Voor een aanbodmodel is inschrijving vooraf niet vereist. Ik beschik niet over landelijke gegevens over het aantal ingeschreven “standplaatszoekenden”.

Vraag 8

Wat is de stand van zaken van het deconcentratiebeleid (“kleinere kampen”)? Met hoeveel is het aantal kampen met minder dan tien standplaatsen toegenomen sinds het intrekken van de Woonwagenwet? Met hoeveel is het aantal kampen met meer dan vijftig standplaatsen afgenomen sinds het intrekken van de Woonwagenwet? Wat is op dit moment het gemiddeld aantal standplaatsen per kamp?

Antwoord

De toe-of afname sedert 1998 is dezerzijds niet geregistreerd, dus daar kan ik u geen cijfers over verstrekken.

Vraag 9

Wat zijn de redenen waarom nog niet alle grotere kampen zijn omgezet in kleinere kampen?

Antwoord

De doelstelling van het deconcentratiebeleid was het opheffen van onaanvaardbare situaties. In de loop der jaren leek het middel (deconcentratie) steeds meer het doel te worden. In zijn brief aan uw Kamer van 16 december 1998 (1998-1999, 25 333, nummer 22) heeft de Staatssecretaris van VROM aangegeven dat de gemeenten sedert 1995 steeds meer ruimte hebben gekregen om op een andere wijze dan door deconcentratie de onaanvaardbare situaties op te heffen. In deze brief heeft hij gemotiveerd aangegeven dat specifiek rijksbeleid dienaangaande niet meer nodig is en dat de verantwoordelijkheid vanaf die datum geheel bij gemeente ligt.

Vraag 10

Vindt u het acceptabel als gemeenten een bestaand (en bewoond) woonwagenkamp opheffen, zonder alle bewoners de garantie te geven op een vervangende standplaats dan wel -als zij daar de voorkeur aan geven- op een vervangende woning?

Antwoord

In het licht van bovengenoemde verantwoordelijkheid staat het de gemeente vrij om beleid te formuleren over bestaande locaties. Indien het bewoonde locaties betreft, ga ik er vanuit dat de gemeente, al dan niet op regionaal niveau, voldoende mogelijkheden voor herhuisvesting biedt. Gelet op de lokale/regionale woonruimteverdelingsystematiek kan de gemeente daarbij een verantwoordelijkheid bij de bewoners leggen.

**Vraag 11**

Wie oefent sinds de intrekking van de Woonwagenwet het toezicht uit op de uitvoering van de gemeentelijke taak met betrekking tot woonwagenvoorzieningen?

Antwoord

De gemeenteraad ziet toe op de uitvoering.

Vraag 12

Is er de afgelopen tien jaar ooit sprake geweest van actief bestuurlijk toezicht inzake de gemeentelijke taak met betrekking tot woonwagenvoorzieningen? Zo ja: in welke geval(len)?

Antwoord

Nee. De bestuurlijke verantwoordelijkheid ligt immers sedert 1998 geheel bij de gemeente.

Vraag 13

Is het woonwagenbeleid van de gemeente Den Haag, gericht op het verlagen van het aantal standplaatsen terwijl er tegelijkertijd sprake is van een wachtlijst, in lijn met het rijksbeleid dat de woonwagen een reguliere -dus volwaardige- woonvorm is?

Antwoord

Er is geen specifiek rijksbeleid op dit vlak. De gemeenten zijn autonoom in het bepalen van het beleid en de uitvoering daarvan.

Vraag 14

Acht u het acceptabel dat de gemeente Den Haag per 3 september 2008 het woonwagenkamp Escamplaan (60 standplaatsen) wil ontruimen, terwijl zij maximaal 23 vervangende standplaatsen ter beschikking stelt en al jaren verzuimt om een beschikbare alternatieve locatie met woonwagenbestemming in Ypenburg (De Bras, capaciteit ca. 26 standplaatsen) te ontwikkelen?

Antwoord

Zoals ik in de voorgaande antwoorden heb aangegeven ligt de bestuurlijke verantwoordelijkheid geheel bij de gemeente. De gemeenteraad ziet toe op beleid en uitvoering. Ik onthoud mij daarom van een oordeel.

Vraag 15

Wat zijn de rechten van de bewoners van de Escamplaan, die nog een standplaats huren onder de precarioregeling?

Antwoord

Zie het antwoord op vraag 5.

**Vraag 16**

Bent u bereid de gemeente Den Haag aan te spreken op haar woonwagenbeleid?

Antwoord

Uit bovenstaande antwoorden mag u opmaken dat dat niet het geval is.

de Minister voor Wonen, Wijken en Integratie,

drs. Ella Vogelaar