

# (TUSSEN)RAPPORTAGE

Op weg naar actualisering van het  
gemeentelijk woonwagen- en  
standplaatsenbeleid

## Inhoudsopgave

<b>Conclusies en Aanbevelingen</b> .....	4
<b>Aanpak: een proces in besef van tijd</b> .....	4
<b>Historie leert?</b> .....	4
<b>Actueel Rijksbeleid</b> .....	5
<b>Juridische kaders</b> .....	6
<b>Rol Provincie en Regio</b> .....	6
<b>Gerelateerde kaders</b> .....	6
<b>Analyse Vraag/Aanbod in Maastricht</b> .....	8
<b>Globale vergelijking vraag/aanbod met sociale sector in Maastricht</b> .....	9
<b>Beïnvloedingsinstrumenten vraag/aanbod</b> .....	9
<b>Mogelijke verankeringwegen</b> .....	10
<b>1. Aanleiding en Aanpak</b> .....	12
<b>Hoe kan/wil Maastricht hier invulling aan geven?</b> .....	12
<b>2. Een stukje historie</b> .....	14
<b>Algemeen</b> .....	14
<b>Maastricht specifiek</b> .....	17
<b>3. Actueel rijksbeleid</b> .....	20
<b>Aanleiding</b> .....	20
<b>Mensenrechten</b> .....	21
<b>De bouwstenen voor beleid</b> .....	22
<b>Nadere inkleuring BZK</b> .....	23
<b>4. Juridische kaders</b> .....	24
<b>Woonwagewet</b> .....	24
<b>Grondwet en Mensenrechten</b> .....	24
<b>Woningwet, Huisvestingswet, Veegwet Wonen</b> .....	24
<b>Ruimtelijke ordeningskaders</b> .....	25
<b>5. Rol Provincie en regionale aanpak?</b> .....	26
<b>Provincie</b> .....	26
<b>Regionale aanpak?</b> .....	26
<b>Waarom regionale aanpak?</b> .....	26
<b>Strategische insteek</b> .....	27
<b>6. Actueel lokaal beleid</b> .....	28
<b>Algemeen</b> .....	28
<b>Voorraadbeleid</b> .....	28
<b>Woonvisie</b> .....	29
<b>Verhuur</b> .....	29
<b>Inschrijven als standplaatszoekende</b> .....	29
<b>Wachlijst en Toewijzingen</b> .....	29
<b>7. Gerelateerde kaders</b> .....	31
<b>Staatssteunregeling Corporaties</b> .....	31
<b>Wet Passend Toewijzen</b> .....	32
<b>Huurbeleid Corporaties</b> .....	32
<b>Prestatieafspraken met Corporaties</b> .....	32
<b>AVG</b> .....	33
<b>Openbare orde en Veiligheid</b> .....	33

<b>8. Analyse Vraag/Aanbod in Maastricht .....</b>	<b>35</b>
<b>Aanbod in Maastricht .....</b>	<b>35</b>
<b>Vraag in Maastricht .....</b>	<b>38</b>
<b>9. Globale vergelijking met sociale sector in Maastricht.....</b>	<b>40</b>
<b>Vergelijken is moeilijk .....</b>	<b>40</b>
<b>Mutatiegraad .....</b>	<b>40</b>
<b>Slaagkans .....</b>	<b>40</b>
<b>Wachttijd voor woonruimte .....</b>	<b>41</b>
<b>Vraag in relatie huurprijssegmenten .....</b>	<b>41</b>
<b>10. Beïnvloedingsinstrumenten vraag/aanbod .....</b>	<b>43</b>
<b>11. Mogelijke verankeringswegen.....</b>	<b>44</b>
<b>Route 1: Bij voorkeur regionaal.....</b>	<b>44</b>
<b>Route 2: Lokaal .....</b>	<b>44</b>

## Conclusies en Aanbevelingen

### **Aanpak: een proces in besef van tijd**

1.

Vertaling van het beleidskader 'Gemeentelijk woonwag- en standplaatsenbeleid' in geactualiseerd lokaal beleid is niet 'van vandaag op morgen' gerealiseerd. Gewenste regionale afstemming (Zuid-Limburg) vergt een zorgvuldig proces en tijd. Maar ook regionale en lokale besluitvormings-procedure(s) zullen tijd vragen.

### **Historie leert?**

2.

Bekeken vanuit historisch perspectief zal bij het actualiseren van beleid het instrument 'communicatie in de vorm van transparant, constructief overleg' aandacht moeten krijgen in de relatie tussen gemeenten (ook onderling), woningcorporaties (ook onderling), de Provincie (regie? faciliterend? toezichhoudend?) en de woonwag- en standplaatsbewoners.

3.

Het actief betrekken van woonwag- en standplaatsbewoners in de actualisering van realistisch beleid biedt een mogelijkheid om de relatie tussen woonwag- en standplaatsbewoners en overheid te verbeteren/versterken en medewerking (en medeverantwoordelijkheid) van woonwag- en standplaatsbewoners te krijgen voor de uitvoering van het geactualiseerde beleid.

Van belang hierbij is om tot periodiek overleg met een representatieve vertegenwoordiging van de doelgroep woonwag- en standplaatsbewoners te komen, vergelijkbaar met het geïnstitutionaliseerd overleg verhuurder/huurder in de sociale huursector.

4.

Tot 2015 was de 'verdeling/toewijzing' van vrijkomende standplaatsen (woonwagens) in Maastricht 'gedragen' geregeld en (uiteindelijk) maatschappelijk geaccepteerd, mede in relatie tot de afbouw van Vinkenslag. Sinds het 'geruisloos' vervallen van de Huisvestingsverordening voor Woonwag- en standplaatsen in 2015 en in relatie tot de actuele Woningwet, Huisvestingswet en Veegwet (2017) is er zowel voor de doelgroep woonwag- en standplaatsbewoners als voor de beheerders/verhuurders van standplaatsen/huurwagens (en gemeente) een 'onduidelijke' situatie ontstaan. Voor Maastricht is de vraag of het zonder een 'algemene gemeentelijke Huisvestingsverordening' mogelijk is om een specifieke verordening voor de toewijzing/verdeling van standplaatsen/woonwagens vast te stellen dan wel een convenant met de corporaties af te sluiten? Zowel BZK als VNG konden hier een eenduidig antwoord op geven. Het Rijk onderzoekt momenteel de formeel juridische relatie (en mogelijke conflicten) tussen de uitwerking van het beleidskader en de Woningwet/Huisvestingswet (met name rondom het verhuurproces) en zal handreikingen doen om de vertaling van het Rijksbeleidskader naar de actualisering van het huidige beleid operationeel zo soepel mogelijk te maken. Dit is toegezegd door de vertegenwoordiger van BZK aan de Woonkamer Limburg (ambtelijk; Limburgse gemeenten) tijdens haar presentatie over het Rijksbeleidskader. In het verdere uitwerkingsproces in 2019/2020 dient de gemeente hierop te acteren.

## Actueel Rijksbeleid

5.

Het voorliggend Beleidskader is geen wet- en regelgeving, maar Grondwet en Internationale verdragsbepalingen waaraan Nederland zich heeft verbonden, zijn voor iedere gemeente bindend. Deze laatste twee zijn basis voor de uitlijning van het Beleidskader naar lokaal beleid. De gemeente Maastricht moet, zal en wil zich houden aan de Grondwet en de Internationale verdragen en het Beleidskader vertalen naar geactualiseerd lokaal beleid in 2019/2020.

6.

Het recht op huisvesting, het recht op bescherming van het privéleven, het verbod op discriminatie en het recht op gelijke behandeling) zijn dé pijlers voor het nieuwe Beleidskader Gemeentelijk Woonwagen- en Standplaatsenbeleid.

Dit brengt een risico van 'eenzijdige' benadering met zich mee. Een mogelijke onbalans met ook noodzakelijke aandacht voor andere wettelijke kaders, beleidsaspecten en aandachtsvelden (ruimtelijke ordening, stedelijke programmeringen, overig volkshuisvestelijk doelgroepenbeleid, openbare orde en veiligheid).

Daarnaast zijn er door die 'eenzijdige' invliegroute (en de communicatie daaromtrent) te hoge verwachtingen bij de doelgroep woonwagenbewoners gewekt ten aanzien van 'snelle huisvestingsoplossingen' en individuele rechten op directe huisvesting.

Het is aan de gemeente(n) om in het vervolgproces (2019/2020) van uitwerking van het Beleidskader de juiste balans op te zoeken met de andere wettelijke kaders, beleidsaspecten en aandachtsvelden en te investeren in goed verwachtingenmanagement richting de doelgroep.

7.

Kijkend vanuit de scope van de gemeente Maastricht naar de bouwstenen van het Beleidskader voor lokaal beleid kan het volgende geconcludeerd worden:

- Maastricht wil –zoals ook in het verleden- voldoende rekening houden met en ruimte geven aan het woonwagenleven en woonwagenbewoners. Zij zal dat doen door in 2019/2020 het bestaande woonwagen- en standplaatsenbeleid te actualiseren en op te nemen in de Woonvisie in 2020 en (indien nodig) daarna in de actualisering van de woningprogrammering (eveneens in 2020).
- Het onderdeel 'woonwagenbeleid' van de Woonvisie zal daarna mede basis zijn voor de biedingen van de corporaties en vervolgens de prestatieafspraken 2021 en verder.
- Als onderdeel van een geactualiseerd integraal woonwagen- en standplaatsenbeleid zal – liefst op de regionale schaal van Zuid-Limburg- de 'behoefte' en de '(gewenste) slaagkans' voor een woningzoekende woonwagenbewoner in kaart gebracht worden na eerst gedefinieerd te hebben wat verstaan wordt onder 'behoefte' en '(gewenste) slaagkans'; op bestuurlijk regionaal niveau is inmiddels besloten om (in ieder geval) de behoeftepeiling op Zuid-Limburgs schaalniveau uit te voeren in 2019.
- Maastricht zal actief acteren richting partners in Zuid-Limburg (provincie, gemeenten, corporaties o.a.) om proberen te komen tot verdere regionale aanpak en afstemming, bij voorkeur in de vorm van gezamenlijke beleidsuitgangspunten op te nemen in de Structuurvisie Wonen Zuid-Limburg.
- Mocht regionale aanpak niet mogelijk blijken te zijn, dan zal Maastricht in ieder geval het rijksbeleidskader met relevante lokale partners vertalen naar een actualisering van het lokaal beleid.

## **Juridische kaders**

8.

In de gemeente Maastricht zijn alle decentrale woonwagenlocaties planologisch (bestemmingsplan-technisch) geregeld. Het is op dit moment nog niet duidelijk in hoeverre er na 2020 nog nieuwe bestemmingsplannen komen voor meer standplaatsen. De gemeente Maastricht heeft in het overleg met woonwagenbewoners gesteld dat in 2020 duidelijk wordt of er in Maastricht standplaatsen bijkomen of niet en met welke woonproducten. Mocht uitbreiding aan de orde zijn dan zal dit planologisch geregeld moeten worden. Geadviseerd wordt om -parallel aan de (liefst regionale) behoeftepeiling naar de vraag naar standplaatsen/woonwagens- een eerste (lokale) planologische verkenning te starten in 2019 t.a.v. potentiële, aanvullende locaties voor woonwagens binnen de gemeentegrenzen.

## **Rol Provincie en Regio**

9.

De gemeente Maastricht bepleit om verschillende redenen een actieve rol van de Provincie in dit dossier (rol van coördinator, regisseur en facilitator), tenminste bij een regionale behoefte-inventarisatie maar ook bij de verkenning van de mogelijkheden van verdere regionale aanpak bij voorkeur op te nemen in de Structuurvisie Wonen Zuid-Limburg en/of het daaraan gekoppelde actieplan voor doelgroepen en als basis voor gemeentelijk beleid. Ultiem resultaat in een regionale aanpak zou het vaststellen van gemeenschappelijke beleidsmatige uitgangspunten voor deze vertaling/basis zijn. Op bestuurlijk regionaal niveau is inmiddels besloten om (in ieder geval) de behoeftepeiling op Zuid-Limburgs schaalniveau uit te voeren in 2019 onder de coördinatie van de Provincie.

10.

Gezien het Rijksbeleidskader, de verantwoordelijkheden van de Provincie (o.a. toezichthouder op gemeenten) en de argumenten voor regionale afstemming en gemeenschappelijk acteren in Zuid-Limburg in het dossier 'standplaatsen- en woonwagenbeleid' zal de gemeente Maastricht ambtelijk en bestuurlijk insteken op regionale aanpak (onder coördinatie van de Provincie). In 2019 wordt duidelijk of er interesse is bij partners (met name Provincie en gemeenten) in Zuid-Limburg is om samen een dergelijke 'regionale route' verder te volgen. Bestuurlijk sonderen bij de corporaties die actief zijn in Maastricht (en voor een gedeelte ook in Zuid-Limburg), te weten Maasvallei, Servatius, Wonen Limburg en Woonpunt, wijst uit dat zij eveneens voorstander zijn van regionale aanpak en ook een rol voor de Provincie hierbij weggelegd zien. Gezien de afhankelijkheid van vele andere actoren wordt de gemeente Maastricht geadviseerd een 'dubbel-traject' te volgen: ambtelijk en bestuurlijk insteken op regionale aanpak en tegelijk beginnen met het vertalen van het rijksbeleidskader naar een actualisering van het gemeentelijk beleid.

## **Gerelateerde kaders**

11.

De Maastrichtse corporaties hebben de standplaatsen/huurwoonwagens in eigendom en beheer. Een standplaats met daarop een huurwoonwagen (chalet) wordt gerekend tot de sociale huur. Dat impliceert dat bij verhuur (standplaats en woonwagen) rekening gehouden dient te worden met de Staatssteunregeling die voor corporaties van toepassing is (80-10-10-regeling; zie hoofdstuk 7). E.e.a. kan betekenen dat door de Staatssteunregeling de 'slaagkans' van bepaalde woonwagozoekenden voor het huurproduct) negatief wordt beïnvloed. Na analyse van de wachtlijst in Maastricht en na de behoeftepeiling in 2019 (die invloed kan hebben op de actuele wachtlijst) zal meer concreet bepaald kunnen worden wat de consequenties van de Staatssteunregeling zijn voor 'sub-doelgroep-

woonwagendoekenden' en welke maatregelen eventueel genomen kunnen worden om te voorkomen dat bepaalde woonwagendoekenden 'onevenredig minder kansen hebben in hun vraag naar een specifiek woonproduct'. Beïnvloeding van 'slaagkans' is (in bepaalde/beperkte mate) mogelijk binnen de uitwerking van de Staatssteunregeling.

12.

Ook de uitwerking van de Wet Passend Toewijzen (5 % marge; zie hoofdstuk 7) kan impliceren dat de 'slaagkans' van bepaalde woonwagendoekenden voor het huurproduct negatief wordt beïnvloed. Ook hiervoor wordt geadviseerd om na analyse van de wachtlijst in Maastricht en na de behoeftepeiling in 2019 (die invloed kan hebben op de actuele wachtlijst) meer concreet te bepalen wat de concrete gevolgen van de Wet Passend Toewijzen zijn voor 'sub-doelgroep-woonwagendoekenden' en welke maatregelen eventueel genomen kunnen worden om te voorkomen dat bepaalde woonwagendoekenden onevenredig minder kansen hebben in hun vraag naar een specifiek woonproduct'. Beïnvloeding van 'slaagkans' is (in bepaalde/beperkte mate) mogelijk binnen de Wet Passend Toewijzen.

13.

Aangezien het huurbeleid van corporaties (in bepaalde/beperkte mate) mede in relatie tot de Wet Passend Toewijzen invloed kan hebben op de vraag-/aanbodverhoudingen bij verhuur standplaats/woonwagen en slaagkansen van woonwagendoekenden, wordt aanbevolen om -na analyse van de Maastrichtse wachtlijst en na de behoeftepeiling in 2019- via het traject 'woonvisie-biedingen corporaties-prestatieafspraken' concrete afspraken te maken met de corporaties omtrent een huurbeleid voor standplaatsen/woonwagens dat gebaseerd is op het uitgangspunt dat bepaalde categorieën woonwagendoekenden niet uitgesloten worden van het aanbod.

14.

Het is aan te raden om de concrete vertaling van het rijksbeleidskader te integreren in de Woonvisie (aanpassing of aanvulling) en hierin de corporaties expliciet te verzoeken een bod uit te brengen op de volkshuisvestelijke opgaven ten aanzien van het geactualiseerde standplaatsen- en woonwagenbeleid dat dan opgenomen is in de Woonvisie. Na (regionale) behoeftemeting en bij voorkeur verdere regionale afstemming en aanpak, zouden de Woonvisie en de daarna (indien nodig) de woningprogrammering (in samenhang ook de Structuurvisie Wonen Zuid-Limburg) in 2020 geactualiseerd kunnen worden op basis waarvan corporaties hun bod 2021 kunnen baseren.

15.

In relatie tot de uitwerking van het rijksbeleidskader zullen er vanuit de AVG mogelijke beperkingen zijn bij (regionale) behoeftemeting en bij eventuele behoefte aan of invulling van opschaling van integraal wachtlijstbeheer. Ook bij nadere duidingen in het uitwerkingsproces t.a.v. 'spijtoptant', afstammingsbeginsel, familiebanden kan de AVG mogelijke belemmeringen oproepen. Geadviseerd wordt om in 2019 –parallel aan het regionaal overleg, het definiëren van de methode van behoeftepeiling en de analyse wachtlijstbeheer- het juridisch speelveld vanuit de AVG vast te stellen.

16.

In het kader 'openbare orde, veiligheid en leefbaarheid' en 'preventie' is inwerkingstelling van de zogenaamde 'Rotterdamwet' (Wet Bijzondere Maatregelen Grootstedelijke Problematiek) een instrument om 'selectief te verhuren'. De gemeenteraad moet dan de Minister verzoeken om toestemming te geven om voor een concreet aangewezen gebied (onderbouwd 'achterstandsgebied' dan wel 'kanszone') specifieke eisen voor vestiging/verhuur te mogen stellen. Deze wettelijke mogelijkheden zijn gekoppeld aan de Huisvestingsverordening, die Maastricht niet heeft. De wet wordt door vele gemeenten als te zwaar bevonden. Met name vanwege de expliciete aanwijzing (en onderbouwde argumentatie) van 'gebieden' (buurten/wijken) in relatie tot de doelgroep 'woonwagendoekenden' is het risico van stigmatisering groot. Geadviseerd wordt om (vooral) nog

niet in te steken op inzet van de 'Rotterdamwet', ook vanwege de keuze van de gemeente Maastricht om geen Huisvestingsverordening op te stellen. Wel kan overwogen worden om via corporaties aan standplaats-/woonwagendoekenden een 'bewijs van goed gedrag' bij eventuele vorige verhuurder te laten overleggen. Dit is ook gangbaar in de reguliere sociale huursector.

17.

Het lijkt verstandig om in het Meerjarenprogramma Veiligheid Maastricht 2019-2022 (in voorbereiding en waarschijnlijk in maart 2019 in de gemeenteraad) vanuit een integrale benadering ook specifieke aandacht te besteden aan het zoeken naar de balans tussen de uitvoering van het beleidskader en oog hebben voor een veilige en leefbare woonomgeving voor alle inwoners van de gemeente. De concrete uitdagingen op dit vlak in het Meerjarenprogramma Veiligheid Maastricht 2019-2022 dienen –indien relevant- hun vertaalslag te krijgen in de vertaling van het rijksbeleidskader naar lokaal beleid (in 2019/2020). De handreiking van twee Ministeries om gemeenten hierbij te ondersteunen kan daarbij gebruikt worden. Gemeenschappelijke, regionale aanpak t.a.v. het rijksbeleidskader kan -in aansluiting op de Veiligheidsregio Zuid-Limburg- een toegevoegde waarde zijn voor een genoemde balans tussen 'wonen', 'openbare orde en veiligheid' en 'leefbaarheid'.

### **Analyse Vraag/Aanbod in Maastricht**

18.

Het aanbod 'standplaats in combinatie met huurwagen' betreft ongeveer 1/3 van het totale aanbod aan standplaatsen: op de 147 standplaatsen staan momenteel 48 huurwagens en 99 koopwagens. Het aanbod voor de doelgroep huurwoonwagendoekenden die qua inkomen aangewezen zijn op huurtoeslag en geen eigen woonwagen kunnen (over)kopen is bij strikte toepassing van de Wet Passend Toewijzen en bij de huidige huurprijzen beperkt: 5 woonproducten. In de afgelopen jaren was de gemiddelde jaarlijkse mutatiegraad van 'standplaats in combinatie met huurwagen' 3,3 %, waarbij 25 % via het volgordecriterium van de wachtlijst werd verhuurd. De gemiddelde jaarlijkse mutatiegraad bij 'standplaatsen met eigen wagen' was 1,2 %.

19.

Er zijn verschillende mogelijkheden/instrumenten (ook in onderlinge samenhang) om het 'aanbod' te beïnvloeden. Zie hoofdstuk 10. De ene kan meer effect hebben dan de ander. Een verantwoorde keuze voor (een eventuele combinatie van) instrumentaria voor en de gewenste mate van beïnvloeding van het 'aanbod' is onder meer afhankelijk van de 'vraaganalyse'. Voor dit laatste is de regionale behoeftepeiling, die in 2019 uitgevoerd zal worden, een belangrijke pijler. Geadviseerd wordt om in 2019 –parallel aan de behoeftepeiling- bovenstaande potentiële instrumentaria nader te analyseren op wenselijkheid en haalbaarheid (zie ook advies 23).

20.

Het is momenteel niet mogelijk en wenselijk om de 'harde vraag' (de behoefte) naar een standplaats/woonwagen in Maastricht louter te bepalen op basis van de actuele wachtlijst (105 ingeschreven huishoudens). Het is wel een indicatie, maar de regionale behoeftepeiling in 2019 zal hier betere onderlegger voor moeten worden, waarbij in ieder geval:

- Harder/beter onderscheid gemaakt moet worden tussen de behoefte aan een huurwagen of eigen wagen (het zijn verschillende woonproducten voor verschillende doelgroepen).
- De inkomenssituatie van woonwagendoekenden meegewogen wordt bij bepaling vraag-/aanbodverhoudingen in relatie tot de verschillende huurprijssegmenten.
- Het mogelijk ambiëren van een reguliere sociale huurwoning als 'snel' alternatief (preferente verhuur) als woonwens in het onderzoek meegenomen wordt.

- 'Vervuiling' (bijvoorbeeld dubbele inschrijvingen) bij diverse wachtlijsten (bij gemeenten en/of corporaties), rekening houdend met de AVG-kaders, geëlimineerd wordt.
- De 'harde vraag' vanuit de doelgroep 'spijtoptanten' (na eenduidige afbakening van deze doelgroep) in kaart gebracht wordt.
- Een inventarisatie woonwensen onderdeel uitmaakt van de behoeftepeiling.

### **Globale vergelijking vraag/aanbod met sociale sector in Maastricht**

21.

Vergelijkingen tussen vraag/aanbod standplaatsen/woonwagens en vraag/aanbod sociale huursector zijn moeilijk omdat:

- Woningmarkten in Nederland en zelfs binnen een regio behoorlijk verschillen.
- Er niet 'één sociale huurmarkt' is: de sociale huurmarkt is zeer gedifferentieerd qua woonproducten (in prijs, kwaliteit, soort, etc.).
- De wijze/systematiek van verhuur tussen reguliere sociale woningen en standplaatsen/woonwagens fors verschilt en gegevensvergelijkingen beïnvloedt.
- Eenduidige gegevensanalyse vaak bemoeilijkt wordt door het ontbreken van de juiste gegevens.

Het risico dat 'appels met peren' vergeleken worden, is groot. Het is dan ook aan te bevelen om parallel aan de regionale behoeftepeiling in 2019 nadere analyse uit te voeren van 'vergelijkbare slaagkansen' voor woonwagendozoekenden en woningzoekenden en op basis daarvan onderbouwing te geven voor 'redelijke slaagkansen' voor woonwagendozoekenden. Vergelijking betreft hierbij ook de product- en huurprijssegmentering in beide sectoren. Voorbeeld: vraag/aanbod huurwoonwagens niet vergelijken met huurappartementen op verdieping, maar eerder met patio's/bungalows in het huursegment.

22.

Geadviseerd wordt om in 2019 proberen te komen tot een goede en onderbouwde vergelijking als het gaat om 'slaaagkansen', 'vraag-/aanbodverhoudingen', beschikbaarheid en betaalbaarheid tussen woonwagendozoekers/standplaatszoekenden en woningzoekenden voor een reguliere sociale huurwoning, ook op basis van productsegmenteringen. Het resultaat van de behoeftepeiling in 2019 kan hier mede onderlegger voor zijn.

### **Beïnvloedingsinstrumenten vraag/aanbod**

23.

Geadviseerd wordt om parallel aan de regionale behoeftepeiling in 2019 te starten met eerste uitwerking van de verschillende beïnvloedingsinstrumenten in relatie tot hun effect op de vraag-aanbodverhoudingen. De verschillende instrumenten dienen hierbij in onderling verband gezien te worden. Een aantal van de beïnvloedingsmogelijkheden raakt eventuele regionale afstemming (na de regionale behoeftepeiling) en is dus ook afhankelijk van de interesse van partijen ten aanzien van verdere regionale uitwerking meer dan alleen een behoeftepeiling. Het rendement van een aantal instrumenten is pas goed te duiden nadat de resultaten van de regionale behoeftepeiling bekend zijn.

In vogelvlucht de mogelijke instrumenten:

- Het aanbod kan op de eerste plaats vergroot worden door aanleg van meer standplaatsen met nader te bepalen segmentering huur/eigendom qua woonproduct (de uitbreidingsstrategie versus consolidatie-beleid).

- Dit kan/moet ook in regionaal verband overwogen worden, mede in relatie tot een 'eerlijke verdelingsopgave' en in relatie tot de (on)mogelijkheden binnen de Structuurvisie Wonen Zuid-Limburg (of aanpassing daarvan).
- Het huurprijsbeleid van de corporaties t.a.v. 'standplaats in combinatie met huurwoonwagen' kan aangepast worden: er kan overwogen worden om huren 'af te toppen' bij mutatie of om huurverlagingen door te voeren. Ook een zogenaamd 'twee-huren-beleid' kan de bereikbaarheid van het aanbod voor specifieke doelgroepen (gerelateerd aan inkomenssituaties) vergroten (beschikbaarheid en betaalbaarheid).
- De mogelijkheden binnen de Staatssteunregeling (80-10-10-regeling) en de Wet Passend Toewijzen (5 % marge) kunnen (meer) expliciet benut worden.
- Daar waar mogelijk kan product-transformatie overwogen worden van eigendomswagen naar huurwoonwagen (huurproduct).
- Te overwegen valt om een andere verdeling 'specifieke verhuur' en 'verhuur via inschrijfduur wachtlijst' door te voeren (meer 'vrij' aanbod).
- Het wachtlijstbeheer kan geoptimaliseerd worden, waarbij in ieder geval de huidige wachtlijst in Maastricht gesplitst kan worden door onderscheid te maken tussen 'standplaatszoekenden met eigen (over te nemen) woonwagen' en 'standplaatszoekenden voor een huurwoonwagen'. De 'hardheid' van de 'vraag/zoekende' dient hierbij geactualiseerd te worden en te blijven.
- Te overwegen valt om het wachtlijstbeheer op regionaal niveau in te richten en te centraliseren (en daarmee onder meer 'vervuiling' van databestanden te vermijden).
- Bij het optimaliseren van het wachtlijstbeheer kunnen 'woonwensen' nadrukkelijker onderdeel gaan uitmaken van het verhuurproces (mede ook in het kader van het verwachtingenmanagement richting woonwagenzoekenden). Hierdoor kan bijvoorbeeld ook ingespeeld worden op een toch mogelijk ambiëren van een reguliere sociale huurwoning als 'snel' alternatief (met preferente verhuur als aanbod).
- Het verhuurproces kan geoptimaliseerd worden (vanuit een geoptimaliseerd wachtlijstbeheer). Te overwegen valt het 'aanbodmodel' te introduceren.

Geadviseerd wordt om parallel aan de regionale behoeftepeiling in 2019 te starten met onderzoek naar nadere analyse van de mogelijke effecten van de verschillende beïnvloedingsinstrumenten op de vraag-aanbodverhoudingen. De verschillende instrumenten dienen hierbij in onderling verband gezien te worden. Een aantal van de beïnvloedingsmogelijkheden raakt eventuele regionale afstemming (na de regionale behoeftepeiling) en is dus ook afhankelijk van de interesse van partijen ten aanzien van verdere regionale uitwerking meer dan alleen de behoeftepeiling. Het rendement van een aantal instrumenten is pas goed te duiden nadat de resultaten van de regionale behoeftepeiling bekend zijn.

### **Mogelijke verankeringwegen**

24.

Geadviseerd wordt om in Maastricht –met partners zoals de woningcorporaties en in transparante communicatie met vertegenwoordigers van de woonwagenbewoners- in verdere uitwerking van deze tussenrapportage (en de adviezen) het bestaande 'Maastrichtse Woonwagen- en Standplaatsenbeleid' te actualiseren.

25.

Op bestuurlijk regionaal niveau is –mede op aandringen van de gemeente Maastricht- besloten om (in ieder geval) de behoeftepeiling op Zuid-Limburgs schaalniveau uit te voeren onder de coördinatie van de Provincie. Deze behoeftepeiling zal in 2019 uitgevoerd worden.

26.

Gezien het Rijksbeleidskader, de verantwoordelijkheden van de Provincie (o.a. toezichthouder op gemeenten) en de argumenten voor regionale afstemming en gemeenschappelijk acteren in Zuid-Limburg in het dossier 'woonwagen- en standplaatsenbeleid' zal de gemeente Maastricht ambtelijk en bestuurlijk insteken op regionale (beleidsmatige) afstemming en aanpak (onder coördinatie van de Provincie). In 2019 wordt duidelijk of er interesse is bij partners (met name Provincie en gemeenten) in Zuid-Limburg is om samen een dergelijke 'regionale route' verder te volgen. Gezien de afhankelijkheid van vele andere actoren wordt de gemeente Maastricht geadviseerd om een 'dubbel-traject' te volgen: ambtelijk en bestuurlijk insteken op regionale aanpak en tegelijk beginnen met het vertalen van het rijksbeleidskader naar de Maastrichtse situatie. Het is te overwegen om deze tussenrapportage (of onderdelen daarvan) ook ter informatie te geven aan Provincie en corporaties.

27.

Ultiem resultaat van een regionale aanpak is bij voorkeur het vaststellen van gemeenschappelijke beleidsmatige uitgangspunten. Deze beleidsuitgangspunten kunnen worden opgenomen in de geactualiseerde Structuurvisie Wonen Zuid-Limburg en/of het daaraan gekoppelde actieplan over doelgroepenbeleid. Alsdan vormt dat het gemeenschappelijk regionale kader dat dan verder vertaald kan worden naar het subregionale en lokale niveau voor alle betrokken gemeenten (waaronder Maastricht).

28.

Geadviseerd wordt om het consolidatiebeleid dat Maastricht al tien jaar voert onder te brengen in de Woonvisie. Dat kan in de vorm van een aanvullende paragraaf 'woonwagen- en standplaatsenbeleid' waarin ook andere onderwerpen zoals een geactualiseerd huurbeleid een plek kunnen krijgen. Na vaststelling van de aanvulling op de Woonvisie kan het geactualiseerde beleid (indien nodig) verder worden doorvertaald in de nieuwe woonprogrammering 2021-2025. Zodra dat is gebeurd is de geactualiseerde Woonvisie ook de basis voor de biedingen van de corporaties en prestatieafspraken 2021 en verder.

## 1. Aanleiding en Aanpak

Het beleidskader van het Rijk 'Gemeentelijk woonwageng- en standplaatsenbeleid' (juli 2018) heeft als kern het beschermen van woonwagengbewoners tegen discriminatie, het waarborgen van hun (culturele) rechten en het bieden van rechtszekerheid en duidelijkheid.

Een vrij breed geformuleerde 'kern'. Vanuit deze invalshoeken dient –aldus het Rijk- invulling gegeven te worden aan het gemeentelijk woonwagengbeleid c.q. standplaatsenbeleid.

Concreet:

- De gemeente stelt beleid vast voor woonwagens en standplaatsen als onderdeel van haar volkshuisvestingsbeleid (woonvisie en relatie woonprogrammering).
- Dit beleid dient rekening te houden met en voldoende ruimte te geven aan het woonwagengleven en de woonwagengbewoners.
- De behoefte aan standplaatsen moet in kaart worden gebracht.
- Corporaties voorzien in de huisvesting van woonwagengbewoners (voor zover tot de doelgroep behorend).
- Afbouw van standplaatsen is in algemeenheid niet toegestaan zolang er behoefte is aan standplaatsen.
- Een 'woningzoekende woonwagengbewoner' die dat wenst moet binnen redelijke termijn kans maken op een standplaats.

Het Rijk noemt dit 'concreet'. Toch zitten er diverse 'interpretabele' elementen in: "voldoende ruimte", "rekening houden met", "binnen redelijke termijn" en "kans maken op".

Gemeenten zullen hier in de uitwerking van het beleidskader (met vertaling naar woonvisie en woonprogrammering) nadere duiding aan moeten geven. En liefst via regionale afstemming. Daarbij zal ook aandacht moeten worden geschonken aan het thema veiligheid; voorkomen moet worden dat de vertaling van het rijksbeleidskader naar de regionale en lokale situatie, de gemeente in een (meer) kwetsbare positie brengt.

De vertaling van het rijksbeleidskader 'naar lokaal' (en liefst dus in regionale afstemming, via regionale aanpak) gaat niet van vandaag op morgen.

### **Hoe kan/wil Maastricht hier invulling aan geven?**

Voorgesteld wordt om dit via drie routes aan te vliegen:

- a. Beschrijving algemene en specifieke kaderstellingen.
- b. Analyse lokale situatie.
- c. Regionale afstemming (Zuid-Limburgs schaalniveau).

De eind-perspectieven van de drie 'routes' (met name b. en c.) hebben uiteraard onderlinge relatie, kunnen elkaar beïnvloeden, versterken/verzwakken. De routes zullen dan ook 'parallel bereden moeten worden'.

Op het 'eindstation' waar de drie routes samenkomen kan geconcludeerd worden t.a.v. lokale beleidsuitgangspunten, regionale uitdagingen, mogelijk regionale uitgangspunten alsmede mogelijke aanvulling(en) en/of aanpassingen van beleidskaders (actualisering gemeentelijk woonwageng- en standplaatsenbeleid, lokale woonvisie, lokale woonprogrammering, eventueel bestemmingsplannen en regionale structuurvisie/ actieplan).

Het moge duidelijk zijn dat de reis richting 'eindstation' (uiteindelijke vertaling van het rijksbeleidskader in verantwoord, geactualiseerd lokaal beleid) niet 'van vandaag op morgen'

gerealiseerd zal zijn. Gewenste regionale afstemming (Zuid-Limburg) vergt een zorgvuldig proces en regionale en lokale besluitvormingsprocedures vragen tijd. Dit tijdsbesef van zorgvuldige uitwerking vraagt adequaat verwachtingenmanagement met name richting de doelgroep.

Deze tussenrapportage is bedoeld als handreiking met aanbevelingen voor het uitwerkingsproces dat in 2019/2020 tot nadere concretisering moet leiden. Via die aanbevelingen wordt een eerste invulling gegeven worden aan genoemde drie 'routes'

De kaderstelling zal behelzen:

- Een beschrijving van de ontwikkelingen vanuit historisch perspectief.
- Een beknopte samenvatting van het actueel Rijksbeleid (en nadere duiding naar aanleiding van het overleg met BZK).
- Een beschrijving van een aantal relevante juridisch kaders.
- Mogelijke rol van Provincie en Regio Zuid-Limburg.
- Een beschrijving van het actuele, lokale beleid (inclusief de uitvoering daarvan, o.a. via corporaties en Partners in Maatwerk (PIM Zuid)).
- Een beknopte duiding van gerelateerde kaders (maar wezenlijk voor de beleidsuitvoering van het woonwagengebeleid) zoals de Staatsteunregeling, huurbeleid van corporaties, de Wet Passend Toewijzen, Openbare Orde en Veiligheid.

Analyse voor Maastricht zal o.a. behelzen:

- Globale analyse vraag/aanbod in Maastricht m.b.t. standplaatsen/wagens, voor zover gegevens aanwezig.
- Globale vergelijking met vraag/aanbod in Maastricht in de sociale huursector, voor zover gegevens aanwezig en voor zover vergelijking valide is.
- Inventarisatie van mogelijke beïnvloedingsinstrumenten vraag-/aanbodverhoudingen.
- Inventarisatie van mogelijke verankeringswegen.

## 2. Een stukje historie

### **Algemeen**

#### *Woonwagenbewoners*

Soms wordt gedacht dat woonwagenbewoners (afstammelingen van) zigeuners (Roma en Sinti) zijn. Dit klopt niet helemaal. Woonwagenbewoners zijn meestal van Nederlandse oorsprong en stammen voor een gedeelte af van keuterboeren, landarbeiders en turfstekers, die rond 1850 door verscheidene oorzaken (onder andere de mechanisering) niet meer aan de kost kwamen en daarom van plaats naar plaats begonnen te trekken. Dit plaatste hen grotendeels in hetzelfde 'hokje' als de zigeuners en grotendeels buiten de samenleving.

#### *Woonwagenwet 1918 en 1968*

In de 19e eeuw was er geen landelijke regeling voor woonwagenbewoners. Iedere gemeente kon haar eigen beleid bepalen. In de Woonwagenwet 1918 werden eisen gesteld aan de woonwagen en diens bewoners. Ten bewijze hiervan moest er een zichtbare woonvergunning van de Commissaris van de Koningin zijn. De vrijheid om de wagen overal neer te zetten verviel.

De Wet op de Woonwagens en Woonschepen (1918) bleef van kracht totdat in 1968 de nieuwe Woonwagenwet werd ingevoerd, die zijn oorsprong vond in het advies van de Staatscommissie Armenwet in 1952. Essentie van deze wet is dat het merendeel van de woonwagenbewoners geconcentreerd wordt op grote woonwagencentra. Of zoals in de memorie van Antwoord bij de wijziging van de Woonwagenwet in 1968 stond geformuleerd: "Doel is de woonwagenbewoners uit hun maatschappelijke en culturele achterstand te halen door hen in vrijheid naar de sedentaire status te brengen".

Om dat te bewerkstelligen kregen de woonwagenbewoners een trekverbod en werden zij geconcentreerd op vijftig grote regionale woonwagenkampen (waaronder de Vinkenslag in Maastricht). Omdat ze als gevolg daarvan niet meer op de gebruikelijke wijze in hun levensonderhoud konden voorzien kregen ze allemaal een uitkering op grond van de ook net ingevoerde bijstandswet. Om te voorkomen dat deze voorzieningen decennia in stand gehouden moesten worden, mochten er geen nieuwe mensen in woonwagens. Daarom werd de doelgroepbepaling of -afbakening ingevoerd: een precieze omschrijving van de personen die in een woonwagen mochten wonen. Deze bepaling wordt in de volksmond ook wel het 'afstammingsbeginsel' genoemd.

#### *Rijksnota Woonwagenbeleid (1975)*

De Rijksnota Woonwagenbeleid (1975) vormt een officiële aanzet voor een koerswijziging. De koerswijziging heeft niet zozeer betrekking op de doelstellingen van het beleid; zowel in de doelstellingen van 1968 als die van de nota van 1975 ging het impliciet om de verkleining of eventuele opheffing van de verscheidenheid die in allerlei opzichten bestond tussen woonwagenbewoners en de rest van de samenleving. De koerswijziging betreft vooral de formulering van de voorwaarden waaronder de doelstellingen moeten worden gehaald en de middelen die daartoe worden ingezet. Er wordt een meer individuele behandeling van woonwagenbewoners bepleit.

De zorg voor de huisvesting van deze bewoners komt bij het ministerie van VRO(M) te liggen in plaats van het ministerie van CRM. De gewijzigde Woonwagenwet voorziet in het opheffen van aparte centrumscholen, sluiting of verkleining van de grote regionale kampen en het realiseren van kleine woonwagencentra in of bij woonwijken. Hiermee wilde de regering de woonwagenbewoners de kans bieden om net als huisbewoners te functioneren in de maatschappij.

Vanaf dat moment zijn in beginsel alle gemeenten verplicht om op het eigen grondgebied een woonwagencentrum van maximaal 15 standplaatsen in stand te houden.

In de nieuwe beleidsuitgangspunten (1975; en overigens geen wet- en regelgeving)) wordt een belangrijke rol weggelegd bij provincies en gemeenten. In principe wordt elke gemeente 'verplicht' een openbaar centrum in stand te houden. Voor de verdeling van aantallen centra en standplaatsen werd een provinciale planning noodzakelijk geacht. De sturingsmogelijkheden van de betrokken actoren zijn echter behoorlijk vaag omschreven: "voor het geval gemeenten in gebreke blijven, moet de provincie de bevoegdheid hebben zo nodig zelf maatregelen te nemen". Enigszins cryptisch hierop volgt: "In wijder verband is hier een taak voor de centrale overheid"

#### *Rijksnota 'Huisvestingsbeleid woonwagenbewoners (1983) en evaluatie 1984*

In 1983 publiceert het ministerie van VROM de nota 'Huisvestingsbeleid Woonwagenbewoners', waarin doel en middelen nogmaals worden herhaald. De beleidslijn blijft gehandhaafd: aanleggen van kleine, goede centra met maximaal 15 standplaatsen op locaties die uit het oogpunt van volkshuisvesting ook geschikt worden geacht voor woningbouw en een grotere nadruk op het opheffen of verkleinen van de grote centra.

In 1984 volgt het evaluatierapport van het rijksonderzoek naar het kleine centrumbeleid. De belangrijkste conclusie van het rapport is dat het aanleggen van de kleine centra wel op gang is gekomen maar erg langzaam verloopt en dat de plannings niet worden gehaald. Het is duidelijk dat de belangen van alle betrokkenen niet gelijk zijn. Om het standplaatsenbeleid te verwezenlijken zijn alle actoren aangewezen op elkaars medewerking. Vooral de machtsbronnen van rijk, provincies en gemeenten spelen een belangrijke rol. Het rijk gebruikt de formele bevoegdheden die zij ontleent aan de Woonwagenwet en de financiële pressiemiddelen; de gemeenten beroepen zich op de gemeentelijk autonomie en gebruiken een scala aan mogelijkheden (excuses) om de uitvoering van het beleid te vertragen. Van de provinciale aanwijzingsbevoegdheid wordt nooit gebruikt gemaakt. Geconcludeerd kan worden dat tot 1984 de opvattingen van de inwoners van de gemeenten, de anticipatie daarop door de gemeentebesturen en het ontbreken van middelen bij rijk en provincies als belangrijkste factoren aan te wijzen zijn voor de vertraging van de uitvoering van het huisvestingsbeleid van woonwagenbewoners. Van formele machtsuitoefening tussen bestuurslagen blijkt dus nauwelijks sprake te zijn; de nadruk ligt op overleg. Ook de verhouding tussen het rijksbeleid en de woonwagenbewoners is gebrekkig. Van een overeenstemming, solidariteit of samenwerking is geen sprake. Een van de redenen daarvoor is dat het beleid bij woonwagenbewoners als veel te rigoureuus en ongenueanceerd overkomt. Weerstanden en daardoor een versterking van wederzijdse vooroordelen en de symboolfunctie van de 'wagen' zijn hierdoor versterkt. Een andere reden is dat overleg met woonwagenbewoners onderschat en niet serieus genomen wordt. Wanneer op lokaal niveau samenwerking plaats vindt, zou dit duidelijk positieve gevolgen hebben voor de uitvoering van beleid.

#### *Ná de Woonwagenwet*

In 1999 werd de Woonwagenwet ingetrokken. De meeste grote centra zijn inmiddels gesloten. Na intrekking van de Woningwet zijn bijna alle tot dan toe geldende bijzondere bepalingen met betrekking tot het wonen in woonwagens verdwenen. Andere wetten werden aangepast, onder meer de Huisvestingswet, Woningwet, Gemeentewet en Wet op de Ruimtelijke Ordening.

Het woonwagenbeleid werd gedecentraliseerd. Allerlei bijzondere maatregelen en voorzieningen zijn opgeheven, omdat deze in het reguliere beleidsproces een plaats moe(s)ten krijgen (of al hadden gekregen).

Woonwagenbewoners heten voortaan gewoon 'burgers', die zich slechts onderscheiden omdat ze in een woonwagen wonen. Beleid beperkt zich tot het inrichten en beheren van standplaatsen. De overheid ziet de huisvesting niet meer als kerntaak en wenst vaak de locaties over te dragen aan woningcorporaties.

Met de intrekking van de Woonwagenwet in 1999 zijn gemeenten formeel ontslagen van de verplichting om exclusief beleid voor woonwagenbewoners te formuleren. Ook hebben de

woonwagenebewoners geen bijzondere rechten meer (bijvoorbeeld het recht op een standplaats). Door intrekking van de Woonwagenwet hebben woonwagenebewoners niet langer een uitzonderingspositie binnen de woningmarkt. Het intrekken van de Woonwagenwet had als belangrijkste doelstelling het normaliseren van de woonpositie van woonwagenebewoners. Het woonwagenbeleid is vanaf 1999 geïntegreerd in het reguliere, lokale volkshuisvestingsbeleid. Wonen in een woonwagen is in feite een woonwens geworden

Het proces van 'normalisatie' was overigens al enige jaren voor 1999 gestart. Als voorbeeld wordt genoemd dat al vanaf oktober 1992 het bouwvergunningstelsel voor woonwagens en standplaatsen geldt.

Het afstammingsbeginsel zoals dat was opgenomen in artikel 14 en 18 van de Woonwagenwet is dus ook komen te vervallen. De consequentie is dat ook niet-woonwagenebewoners na intrekking van de Woonwagenwet recht hebben op het wonen op een standplaats.

Door intrekking van de Woonwagenwet zijn woonwagenebewoners qua woonbeleid afhankelijk geworden van de gemeenten. Die kozen in een niet gering aantal gevallen voor een 'nuloptie' of zelfs een 'uitsterf-beleid'. Er kwamen geen standplaatsen bij en bestaande werden als ze vrijkwamen vaak opgeheven. Daardoor werd landelijk gezien het aantal woonwagenstandplaatsen kleiner. Standplaatszoekers werden zo gedwongen een woning te betrekken. Omdat de woonwagengemeenschap voor dit probleem nauwelijks gehoor kreeg heeft ze zich tot het College voor de Rechten van de Mens gewend. Dit heeft in tientallen zaken geoordeeld dat het gemeentelijk uitsterf- of nuloptiebeleid discriminerend is voor woonwagenebewoners. De Nationale ombudsman heeft in 2017 onderzoek naar de situatie gedaan, hij kwam daarbij tot dezelfde conclusie. Anno 2018 is bij de Nederlandse overheid duidelijk dat deze discriminatie niet mag voortduren en is men op veel plaatsen begonnen met het uitwerken van nieuw beleid.

#### *Woonwagencultuur als immaterieel erfgoed*

De staten die bij UNESCO zijn aangesloten besloten in 2003 om voortaan ook het immaterieel erfgoed – de tradities en rituelen die van generatie op generatie worden doorgegeven en die belangrijk zijn voor de identiteit van een gemeenschap – te gaan beschermen. Nederland heeft dat verdrag in 2012 ook ondertekend. Daarmee beloofde ons land dat het een klimaat zal scheppen waarin immaterieel erfgoed kan gedijen. Volgens de tekst van het verdrag hoort namelijk elk land 'met alle geschikte middelen te werken om de erkenning van, het respect voor en de ontsluiting van immaterieel erfgoed in de maatschappij te verzekeren'.

Sinds 15 juli 2014 is de woonwagencultuur als 'immaterieel erfgoed' opgenomen binnen Nederland. De woonwagencultuur wordt hierdoor als officiële afhankelijke cultuur erkend.

UNESCO wil het immaterieel erfgoed beschermen ofwel *safeguarden*. Beschermen, of borgen wil zeggen: een toekomst geven aan immaterieel erfgoed, een vorm vinden die ook toekomstige generaties aanspreekt en de knelpunten wegnemen die de toekomst van dit immaterieel erfgoed in de weg staan.

Immaterieel erfgoed is altijd dynamisch en in ontwikkeling.

UNESCO legt de verantwoordelijkheid voor het levend en actueel houden van immaterieel erfgoed bij de gemeenschappen zelf, bij individuen of groepen die het beoefenen. Er is dus geen sprake van sturing van bovenaf of dat de overheid bepaalt hoe het immaterieel erfgoed eruit moet zien. Dat is de verantwoordelijkheid van de mensen zelf. Wel heeft de overheid zich verplicht om bij te dragen aan een gunstig klimaat waarin immaterieel erfgoed kan gedijen.

#### *De geschiedenis overziende: wat leert nu een stukje historie?*

Bovenstaand is in vogelvlucht 'bijna een eeuw' (huisvestings)beleid voor woonwagenebewoners de revue gepasseerd.

Het woonwagenbeleid is tot het einde van de vorige eeuw geformuleerd binnen de kaders van de 'klassieke benadering': de centrale overheid als centraal sturende actor, die 'visie' heeft op de te bereiken doelen en dit vertaalt in wet- en regelgeving (en/of beleidsdocumenten). Na 1999 is het proces van normalisatie (zonder wet- en regelgeving) gedecentraliseerd naar gemeenten.

Zowel vóór als na wetgeving wordt de daadwerkelijke uitvoering van het huisvestingsbeleid echter belemmerd door een aantal niet klassieke factoren.

En dat zal nu niet anders zijn na de publicatie van het nieuwe Rijksbeleidskader.

Ten eerste ondersteunen de uitvoerende partijen (gemeenten en afgeleid de corporaties) centraal geformuleerde doelen niet altijd van harte. Dat is anno 2018 niet anders. Ook niet na publicatie van het nieuwe Rijksbeleidskader.

Ten tweede lijkt regionale samenwerking (en proberen uit te stijgen boven lokale, electorale belangen) moeilijk.

Ten derde is een sturende en coördinerende rol van de provincie verdwenen bij de intrekking van de Woonwagewetwet. En dat belemmert noodzakelijke regionale en/of provinciale afstemming en aanpak (intergemeentelijk) nog meer.

Ten vierde laat de doelgroep woonwagewoners zich niet zonder meer aansturen in de context van de diverse belangen.

*Bekeken vanuit historisch perspectief zal bij het actualiseren van beleid vooral het instrument 'communicatie in de vorm van transparant, constructief overleg' in de toekomst aandacht moeten krijgen in de relatie tussen gemeenten (ook onderling), woningcorporaties (ook onderling), de Provincie (regie? faciliterend? toezichhoudend?) en natuurlijk de woonwagewoners.*

*Het actief betrekken van woonwagewoners in de actualisering van realistisch beleid biedt een mogelijkheid om de relatie tussen woonwagewoners en overheid te verbeteren/verstevigen en medewerking (een stukje medeverantwoordelijkheid) van woonwagewoners te krijgen voor de uitvoering van het geactualiseerde beleid.*

*Van belang hierbij is om tot periodiek overleg met een representatieve vertegenwoordiging van de doelgroep woonwagewoners te komen, vergelijkbaar met het geïnstitutionaliseerd overleg verhuurder/huurder in de sociale huursector.*

### **Maastricht specifiek**

Na de verzelfstandiging van de corporaties (met de bruteringsoperatie als sluitstuk) werd in maart 2000 een convenant (2000-2010) getekend tussen Gemeente Maastricht en drie lokale corporaties (Servatius, Woonpunt en Maasvallei). Deze gaf invulling aan de nieuwe verdeling van de rollen en verantwoordelijkheden tussen (lokale) overheid en de corporaties. Er werden voor 10 jaren (ook financiële-/investerings)afspraken gemaakt ten aanzien van de veranderingsopgave woningvoorraad, buurtaanpak, leefbaarheid, participatie burgers, verbetering fysieke omgeving, beëindiging van de erfpacht én een nieuwe verantwoordelijkheidsverdeling ten aanzien van woonwagenbeleid en de uitvoering daarvan.

De afbouw van de Vinkenslag was gaande. Onderdeel van de convenant was de afspraak dat de corporaties de (toenmalig bestaande en in aanleg zijnde) 100 woonwagenstandplaatsen in materieel eigendom, exploitatie en beheer van de gemeente zouden overnemen. Niet overgenomen werden de tijdelijke en op te heffen locaties Vinkenslag, Maastrichterweg, Volmolen en Markies van Ledestraat. Verder werd afgesproken dat de corporaties de 'benodigde nieuwe toekomstige (huur)standplaatsen' op het grondgebied van de gemeente Maastricht (planning destijds: 64-71 standplaatsen) in eigen beheer zouden bouwen/inrichten en exploiteren (in het kader van de afbouw Vinkenslag). De planning van deze nieuwe standplaatsen was afhankelijk van de ontwikkeling van plan Vinkenslag. Uiteindelijk bleken er vanwege afbouw Vinkenslag maar 47 standplaatsen 'decentraal' nodig (zie raadsstuk Eindrapportage Bedrijventerrein de Karosseer). En die zijn ook door

de corporaties gerealiseerd. De gemeente stelt de randvoorwaarden vast: planning, bestemmingen, principe-inrichting en toewijzingsreserveringen.

Gemeenten (waaronder Maastricht) die betrokken waren bij de afbouw of sanering van een regionaal woonwagencentrum (deconcentratiegemeenten) en/of waar zich een substantieel tekort aan standplaatsen voordoet (tekortgemeenten), waren op grond van de toenmalige Huisvestingswet per 1 maart 1999 verplicht om in een huisvestingsverordening voorrangregels vast te stellen voor het in gebruik geven of nemen van een standplaats voor woonwagens. Deze verplichting gold tot 1 januari 2003, waarna ze van rechtswege is vervallen.

Door het beëindigen van deze wettelijke verplichting dienden deconcentratie-en/of tekortgemeenten bij de uitvoering van hun deconcentratietoekening/opheffing van hun standplaatsentekort, vanuit hun eigen verantwoordelijkheid te bezien of de noodzaak aanwezig is om voorrangregels bij de toewijzing van woonwagenstandplaatsen te handhaven c.q. in gewijzigde vorm vast te stellen.

Aangezien de deconcentratie van woonwagencentrum De Vinkenslag nog niet voltooid was en het tekort aan standplaatsen in de gemeente nog niet was weggewerkt, bleef de noodzaak aanwezig om in Maastricht voorrangregels te hanteren ten aanzien van de toewijzing van woonwagenstandplaatsen.

In 2003 heeft de gemeente Maastricht derhalve een Huisvestingsverordening voor Woonwagenstandplaatsen vastgesteld. In deze verordening is de toewijzing (verhuur) van in de gemeente gerealiseerde standplaatsen voor woonwagens geregeld (niet zijnde gelegen op het te deconcentreren woonwagencentrum De Vinkenslag of andere woonwagenlocaties in de gemeente waaromtrent een besluit tot afbouw is genomen). De corporaties (verantwoordelijk voor het beheer) zijn hieraan bij verhuur aan gebonden.

Via de Huisvestingsverordening werd sinds 2003 gewerkt met drie wachtlijsten:

- I. De 'Vinkenslaglijst'
- II. De 'Tekortlijst'
- III. De 'Wachtlijst'.

Iedere lijst vermeldt de datum van de kandidaten in volgorde van inschrijvingsdatum.

Kandidaten op de 'Vinkenslaglijst' (Hoofdbewoners van een woonwagen op een standplaats op toenmalig Vinkenslag en inwonende bewoners op de Vinkenslag) kregen voorrang op kandidaten van de andere twee lijsten.

Kandidaten op de 'Tekortlijst' (standplaatszoekenden die kunnen aantonen dat zij in een aaneengesloten periode van vijf jaren direct voorafgaand aan het verzoek tot inschrijving tenminste twee jaren ononderbroken legaal in een woonwagen op een standplaats in de gemeente Maastricht wonen of hebben gewoond) gingen voor op kandidaten van de 'Wachtlijst' (overige standplaatszoekenden).

Na afronding van het 'deconcentratieplan Vinkenslag' is de 'Vinkenslaglijst' komen te vervallen.

Op 1 januari 2015 is de nieuwe Huisvestingswet in werking getreden. Groot verschil met de voorgaande Huisvestingswet is voor de gemeente dat afspraken over de woonruimteverdeling niet langer mogen worden gemaakt in convenanten en prestatieafspraken met woningcorporaties. Het sturen op woonruimteverdeling kan de gemeente alleen middels een huisvestingsverordening en vergunningstelsel. Bestaande huisvestingsverordeningen (waaronder de Maastrichtse Huisvestingsverordening voor Woonwagenstandplaatsen) zijn per 1 juli 2015 komen te vervallen. De nieuwe Huisvestingswet bevat geen regels voor woningcorporaties maar biedt de gemeente de mogelijkheid om bij noodzaak hiertoe middels een huisvestingsverordening te sturen op schaarse woonruimte.

Bij het in werking treden van de nieuwe Huisvestingswet is de Huisvestingsverordening uit 2003 komen te vervallen. De gemeente Maastricht heeft ervoor gekozen om geen nieuwe

Huisvestingsverordening in het leven te roepen. Gevolg hiervan is dat het maken van onderscheid tussen de kandidaten van de 'Tekortlijst' en de 'Wachlijst' niet meer is toegestaan. Beide lijsten zijn dan ook samengevoegd, waarbij de datum van inschrijving de volgorde bepaalt.

*Tot 2015 was de 'verdeling/toewijzing' van vrijkomende standplaatsen (woonwagens) in Maastricht 'gedragen' geregeld en (uiteindelijk) maatschappelijk geaccepteerd, mede in relatie tot de afbouw van Vinkenslag.*

*Sinds het 'geruisloos' vervallen van de Huisvestingsverordening voor Woonwagenstandplaatsen in 2015 en in relatie tot de actuele Woningwet, Huisvestingswet en Veegwet (2017) is er zowel voor de doelgroep woonwagenbewoners als voor de beheerders/verhuurders van standplaatsen/huurwagens (en gemeente) een 'onduidelijke/hybride' situatie ontstaan.*

*Mogen criteria voor verhuring/toewijzing zoals lokale binding, familiebanden, etc. nu wel of niet toegepast worden binnen het verhuurproces (Woningwet/Huisvestingswet)? Is het -na de Veegwet, waarin een 'standplaats' ook als "woonruimte" beschouwd wordt binnen de Huisvestingswet- mogelijk om zonder een 'algemene gemeentelijke Huisvestingsverordening' een specifieke verordening voor de toewijzing/verdeling van standplaatsen/woonwagens vast te stellen?*

*Kan dat via een separate (standplaats)verordening?*

*Of kunnen hierover afspraken gemaakt worden via bijvoorbeeld een convenant of prestatieafspraken met beheerders (corporaties veelal)? Het Rijk onderzoekt momenteel de formeel juridische relatie (en mogelijke conflicten) tussen uitwerking van het beleidskader en de Woningwet/Huisvestingswet en zal handreikingen doen om de vertaling van het Rijksbeleidskader naar lokaal beleid operationeel zo soepel mogelijk te maken. Dit is toegezegd door de vertegenwoordiger van BZK aan de Woonkamer Limburg (ambtelijk; Limburgse gemeenten) tijdens haar presentatie over het Rijksbeleidskader.*

### 3. Actueel rijksbeleid

#### **Aanleiding**

Vanuit het Rijk zijn de eerste jaren na de intrekking van de Woonwagenwet (1999) enkele handreikingen voor gemeenten uitgebracht met als doel hen te ondersteunen bij de beleidsvorming van het woonwagenbeleid. Inmiddels is van diverse kanten, onder meer door bewonersorganisaties (woonwagenbewoners), het Europees Hof voor de Rechten van de Mens, het College voor de Rechten van de Mens en de Nationale Ombudsman, aangegeven dat het beleidskader dat ontwikkeld was bij de intrekking van de Woonwagenwet niet meer voldoet. Het op lokaal niveau gevoerde standplaatsen- en woonwagenbeleid dient in overeenstemming te worden gebracht met de geldende mensenrechtelijke kaders.

Het Europees Hof voor de Rechten van de Mens oordeelde dat woonwagenbewoners een minderheidsgroep vormen met een eigen culturele identiteit die bescherming van de overheid verdient. Het College voor de Rechten van de Mens heeft geoordeeld dat het beleid van gemeenten die ernaar streven het aantal standplaatsen tot nul te reduceren, het zogeheten uitsterfbeleid, in strijd is met het grondwettelijk recht op gelijke behandeling, zoals onder andere uitgewerkt in de Algemene wet gelijke behandeling.

De Nationale Ombudsman stelt dat het Rijk en de gemeenten tekortschieten in hun betrouwbaarheid ten aanzien van woonwagenbewoners. Het recht van woonwagenbewoners om te leven volgens hun culturele identiteit zou onvoldoende erkend en gefaciliteerd worden. Gekoerst moet worden op gezamenlijke visievorming met gemeenten, woningcorporaties en bewoners, een beleidskader voor gemeenten en woningcorporaties en het monitoren van het aantal standplaatsen in Nederland.

De aanbevelingen en uitspraken zijn de onderleggers voor het 'Beleidskader Gemeentelijk Woonwagen- en Standplaatsenbeleid'.

Wat betreft het proces is het Beleidskader opgesteld in overleg met VNG, Aedes (woningcorporaties), vertegenwoordigers van woonwagenbewoners, de Nationale Ombudsman en het College voor de Rechten van de Mens. De VNG heeft voor dit proces gemeenten opgeroepen om actief mee te denken. Na twee oproepen hebben ongeveer 30 gemeenten actief meegedacht (dit waren wel gemeenten met een 'positieve grondhouding' t.a.v. het thema/de doelgroep). 'Justitie en Veiligheid' zijn niet actief (wel op afstand) betrokken geweest bij het opstellen van het Beleidskader.

Op 12 juli 2018 heeft het Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties het nieuwe Beleidskader aangeboden aan de Tweede Kamer met de aankondiging om het beleidskader actief uit te dragen.

BZK heeft tevens opdracht gegeven om de ontwikkeling van standplaatsen in Nederland te monitoren. Dit onderzoek (nulmeting) is 10 oktober 2018 afgerond en op 12 oktober 2018 aangeboden aan de Tweede Kamer (onderzoek Companen) en zal periodiek worden herhaald. Hierdoor kan worden vastgesteld hoe het aantal standplaatsen zich ontwikkelt.

Het Beleidskader perkt de beleidsvrijheid voor gemeenten (sinds de afschaffing van de Woonwagenwet) in. Deze beleidsvrijheid wordt- via het Rijksbeleidskader beperkt door onder meer de grond- en mensenrechten.

*Het voorliggend Beleidskader is geen wet- en regelgeving (een nieuwe Woonwagenwet is ook niet voorzien), maar de Grondwet en de Internationale Verdragsbepalingen waaraan Nederland zich heeft verbonden, zijn voor iedere gemeente bindend. Gemeentelijk beleid dat in strijd is met de Grondwet of met mensenrechten is ongeoorloofd.* In het uiterste geval kan via interbestuurlijk toezicht worden ingegrepen. Ook individuele besluiten die in strijd zijn met de mensenrechten kunnen door de

rechter worden vernietigd, waarbij de rechter eerdere uitspraken van het Europees Hof voor de Rechten van de Mens (EHRM) dient te betrekken.

### **Mensenrechten**

Bij de huisvesting van woonwagengewoners dient rekening gehouden te worden met onder meer de volgende grondrechten: het recht op huisvesting, het recht op bescherming van het privéleven, het verbod op discriminatie en het recht op gelijke behandeling.

*Recht op huisvesting* houdt in dat de overheid een inspanningsverplichting heeft om voor iedereen te voorzien in adequate huisvesting in onder meer veilige, passende en betaalbare huisvesting waarbij ook rekening gehouden wordt met de culturele identiteit van de woningzoekenden. In de Grondwet is het als volgt geformuleerd: “Bevordering van voldoende woongelegenheden is voorwerp van zorg der overheid”. Het grondrecht geeft geen (individueel) recht op een woonruimte, maar het beleid moet gericht zijn op adequate, voldoende huisvestingsmogelijkheden voor woonwagengewoners. Deze gerichtheid kan vergeleken worden met het huisvestingsbeleid ten aanzien van de reguliere sociale huursector.

#### *Recht op bescherming van het privéleven*

In Europees Verdrag van de Rechten van de Mens (het EVRM) is bepaald dat eenieder recht heeft op respect voor zijn privéleven, zijn familie- en gezinsleven en zijn woning. Om een woonwagen aan te merken als ‘woning’ (in het kader van dit verdrag) is bepalend dat de bewoner ‘een voldoende en voortdurende band heeft met een specifieke woonwagen(standplaats)’. Dit betekent dat ook wanneer een woonwagengewoner niet officieel staat ingeschreven op een woonwagenlocatie, deze aangemerkt zou kunnen worden als zijn of haar ‘home’.

Het Europees Verdrag beschouwt als wezenskenmerken (cultuur) van de identiteit van woonwagengewoners: het wonen in een woonwagen waarbij familieverbanden in onderlinge verbondenheid een belangrijke rol spelen.

De overheid heeft een positieve verplichting om deze cultuur te beschermen en het woonwagenleven te faciliteren. Gemeenten dienen bij het voeren woonwagenbeleid rekening te houden met de culturele identiteit. Dit betekent echter niet dat iedere woonwagengewoner per direct een standplaats moet krijgen, maar wel dat een woningzoekende woonwagengewoner binnen een ‘afzienbare termijn’ een kans heeft op een standplaats. Niet van belang is of een woonwagengewoner tijdelijk in een reguliere woning heeft gewoond. Zolang hij de intentie had om terug te keren naar het woonwagenleven, dient rekening gehouden te worden met zijn woonbehoefte.

Het *Verbod op discriminatie* is onder meer opgenomen in het Internationaal Verdrag inzake de uitbanning van alle vormen van rassendiscriminatie. Het *Recht op gelijke behandeling* is ook beschermd in de Grondwet en verder geconcretiseerd in onder meer de Algemene wet gelijke behandeling (AWGB). De AWGB is zowel van toepassing op gemeenten als woningcorporaties. Het gelijkheidsbeginsel houdt in dat woonwagengewoners niet nadeliger mogen worden behandeld vanwege het feit dat zij woonwagengewoner zijn. Uitsterfbeeld –zo stelt het College voor de Rechten van de Mens- is discriminerend.

*Het recht op huisvesting, het recht op bescherming van het privéleven, het verbod op discriminatie en het recht op gelijke behandeling zijn dé pijlers voor het nieuwe Beleidskader ‘Gemeentelijk Woonwagen- en Standplaatsenbeleid’.*

*Dit brengt een risico van ‘eenzijdige’ benadering met zich mee. Een mogelijke onbalans met ook noodzakelijke aandacht voor andere wettelijke kaders, beleidsaspecten en aandachtsvelden (ruimtelijke ordening, stedelijke programmeringen, overig volkshuisvestelijk doelgroepenbeleid, openbare orde en veiligheid).*

*Daarnaast zijn er door die ‘eenzijdige’ invliegroute (en de communicatie daaromtrent) te hoge verwachtingen gewekt bij de doelgroep woonwagenbewoners (ten aanzien van ‘snelle huisvestingsoplossingen’ en individuele rechten op directe huisvesting).*

*Het is aan de gemeente(n) om in het vervolgproces (2019/2020) van uitwerking van het Beleidskader de juiste balans op te zoeken met de andere wettelijke kaders, beleidsaspecten en aandachtsvelden en te investeren in goed verwachtingenmanagement richting de doelgroep.*

### **De bouwstenen voor beleid**

Kern van het lokale standplaatsenbeleid is dat het woonwagenleven mogelijk is en voldoende wordt ondersteund. Dit is gestoeld op het mensenrechtelijk kader. Uitgangspunt hierbij blijft dat huisvestingsbeleid een primaire verantwoordelijkheid van de gemeente is. De gemeente is bij uitstek de bestuurslaag die lokaal afwegingen kan maken (en dus ook de verbindingen kan leggen met andere wettelijke kaders, beleidsvelden en taakvelden).

De gemeente dient derhalve het beleid voor woonwagens en standplaatsen vast te stellen als onderdeel van het volkshuisvestingsbeleid:

- Het beleid dient voldoende rekening te houden met en ruimte te geven voor het woonwagenleven van woonwagenbewoners.
- Hiervoor is nodig dat de behoefte aan standplaatsen helder is en dat de behoefte-inventarisatie liefst/tenminste op regionaal niveau plaatsvindt.
- Corporaties voorzien in de huisvesting van woonwagenbewoners voor zover deze tot de doelgroep behoren.
- De afbouw van standplaatsen is niet toegestaan (behoudens uitzonderlijke omstandigheden) zolang er behoefte is aan standplaatsen.
- Een woningzoekende woonwagenbewoner (ook de zogenaamde spijtoptant) die dit wenst, heeft binnen een redelijke termijn kans op een standplaats.
- Als een gemeente in de afgelopen jaren een afbouwbeleid heeft gehanteerd wat betreft het aantal standplaatsen en er is een gebleken behoefte aan standplaatsen, dan is een inhaalslag nodig.
- Als er in de gemeente geblokkeerde standplaatsen bestaan, kan snel resultaat worden geboekt door deze standplaatsen opnieuw in gebruik te geven aan woningzoekende woonwagenbewoners.

*Kijkend vanuit de scoop van de gemeente Maastricht naar de bouwstenen van het Beleidskader voor lokaal beleid dan kan het volgende geconcludeerd worden:*

- *Maastricht wil –zoals ook in het verleden- voldoende rekening houden met en ruimte geven aan het woonwagenleven en woonwagenbewoners. Zij zal dat doen door in 2019/2020 het bestaande woonwagen- en standplaatsenbeleid te actualiseren basis voor de Woonvisie (doelgroepenbeleid) in 2020 en de actualisering van de woningprogrammering daarna (2020).*
- *Het onderdeel ‘woonwagenbeleid’ van de Woonvisie zal mede basis zijn voor de biedingen van de corporaties en vervolgens de prestatieafspraken 2021.*
- *Als onderdeel van een geactualiseerd integraal woonwagen- en standplaatsenbeleid zal – liefst op de regionale schaal van Zuid-Limburg- de ‘behoefte’ en de ‘(gewenste) slaagkans’ voor een woningzoekende woonwagenbewoner in kaart gebracht worden na eerst gedefinieerd te hebben wat verstaan wordt onder ‘behoefte’ en ‘(gewenste) slaagkans’; op bestuurlijk regionaal niveau is inmiddels besloten om (in ieder geval) de behoeftepeiling op Zuid-Limburgs schaalniveau uit te voeren in 2019.*
- *Maastricht zal actief acteren richting partners in Zuid-Limburg (provincie, gemeenten, corporaties o.a.) om proberen te komen tot verdere regionale aanpak en afstemming, mede in relatie tot de Structuurvisie Wonen Zuid-Limburg.*

- *Mocht regionale aanpak niet mogelijk blijken te zijn, dan zal Maastricht met relevante lokale partners het Beleidskader vertalen naar een actualisering van lokaal beleid.*

### **Nadere inkleuring BZK**

Bij brief d.d. 18 december 2018 geeft Minister Ollongren een nadere toelichting op het Beleidskader. De essenties uit die toelichtende brief zijn:

- Uitspraken van het Europees Hof voor de Rechten van de Mens, oordelen en advies van het College voor de Rechten van de Mens, de erkenning van de woonwagencultuur als immaterieel cultureel erfgoed en het rapport van de Nationale Ombudsman hebben geleid tot het inzicht dat het woonwagen- en standplaatsenbeleid zoals dat tot dan toe werd gevoerd, op rijksniveau en vaak ook op lokaal niveau, onvoldoende rekening houdt met het mensenrechtelijk kader en dat een herziening van het woonwagen- en standplaatsenbeleid op dit vlak noodzakelijk was. Dit richt zich in elk geval op het uitsterfbeleid.
- Met het beleidskader kunnen gemeenten toetsen of hun lokale beleid in lijn is met het mensenrechtelijk kader. Alleen van de gemeenten die strijdigheid in het beleid vaststellen, worden beleidsaanpassingen verwacht. Dit betreft in elk geval gemeenten die een uitsterfbeleid voerden.
- Het beleidskader gaat niet in op de mogelijke inzet en bevoegdheden van gemeenten op andere beleidsterreinen dan het huisvestingsbeleid van woonwagenbewoners, zoals de door een aantal gemeenten genoemde bestrijding van ondermijnende activiteiten en criminaliteit. Het beleidskader staat dat ook niet in de weg. Ook laat het beleidskader ruimte om te sturen op locatie en omvang van woonwagenlocaties. Het Beleidskader gaat dus alleen over de mensenrechten met betrekking tot de huisvesting van woonwagenbewoners. Dit staat derhalve volledig los van de gemeentelijke aanpak van (ondermijnende) criminaliteit. De aanpak van criminaliteit in algemene zin geldt niet specifiek voor een bepaalde bevolkingsgroep.
- Met gemeenten stelt de Minister vast dat het tijd kost om de benodigde wijzigingen in het beleid door te voeren. De zorgvuldigheid vraagt dat ook. Lokale situaties zijn verschillend. Specifiek als het gaat om met elkaar de woonruimteverdeling, huurvormen en woonvormen beter af te stemmen op de woonbehoefte. Zoals ook bij het ontwikkelen van woningen het geval is, zullen de voorbereidingen de nodige tijd kosten om tot een zorgvuldige en rechtmatige inpassing te komen. Ook kunnen beperkingen in de ruimte die beschikbaar is het realiseren van voldoende aanbod belemmeren. Net als op de rest van de woningmarkt kunnen daardoor (tijdelijke) tekorten ontstaan waardoor gewacht moet worden totdat geschikte woonruimte beschikbaar komt
- In het Interbestuurlijk Programma staat expliciet dat provincies worden betrokken bij het standplaatsenbeleid. Dit alles vraagt om een gecoördineerde interbestuurlijke aanpak.

## 4. Juridische kaders

### **Woonwagenwet**

In 1999 is de Woonwagenwet ingetrokken en werd het woonwagenbeleid gedecentraliseerd. Volgens BZK komt er (voorlopig; 'je weet het nooit met de politiek') geen nieuwe Woonwagenwet. Het voorliggend Beleidskader is geen wet- en regelgeving. Gemeenten (lagere overheden) hebben wel een plicht om zich wettelijk aan de onder het beleidskader liggende Verdragen te houden. Gemeenten kunnen via hun Woonvisie, op basis waarvan corporaties een bod moeten uitbrengen, en vervolgens via de Prestatieafspraken met corporaties invloed hebben op de uitvoering door corporaties van gewenst gemeentelijk beleid. In uiterste geval kunnen geschillen hierover voorgelegd worden aan het Rijk.

### **Grondwet en Mensenrechten**

De Grondwet en de mensenrechten hebben invloed op de beleidsvrijheid die een gemeente heeft bij het ontwikkelen en uitvoeren van woonwagenbeleid. Het komt erop neer dat een gemeente rekening dient te houden in haar woonbeleid met de specifieke woonbehoefte van woonwagenbewoners en voorziet in voldoende standplaatsen, zodat woonwagenbewoners binnen een redelijke termijn een standplaats kunnen krijgen. Zo mogelijk wordt tegemoetgekomen aan de wens om in familieverband samen te leven. Ook bij individuele beslissingen dient rekening gehouden te worden met de mensenrechten van de woonwagenbewoners. Verschillende nationale, Europese en internationale (rechterlijke) instanties hebben zich uitgesproken over de invulling van de mensenrechten en de voorwaarden die in acht moeten worden genomen ten aanzien van de huisvesting van woonwagenbewoners. Hierbij kan onder meer gedacht worden aan de bindende uitspraken van het Europees Hof voor de Rechten van de Mens.

### **Woningwet, Huisvestingswet, Veegwet Wonen**

In 2015 is de nieuwe *Woningwet* van kracht gegaan.

Door deze wetswijziging zijn de definities 'woonwagen' en 'standplaats' weer opgenomen in de wet. In de gewijzigde woningwet wordt onder Artikel 1 beschreven, wat de overheid beschouwd als woongelegenheid:

'– woongelegenheid:

- a. woning met de daarbij behorende grond of het daarbij behorende deel van de grond;
- b. woonwagen, zijnde een voor bewoning bestemd gebouw dat is geplaatst op een standplaats en dat in zijn geheel of in delen kan worden verplaatst, en
- c. standplaats, zijnde een kavel die is bestemd voor het plaatsen van een woonwagen, waarop voorzieningen aanwezig zijn die op het leidingnet van de openbare nutsbedrijven, van andere instellingen of van gemeenten kunnen worden aangesloten.'

In de 'nieuwe' *Huisvestingswet* van 2014 waren de definities van woonwagen en standplaats (en van woonschip en ligplaats) verwijderd en werd de 'standplaats' niet langer als woonruimte opgevat. Daardoor kon een gemeente de verdeling van standplaatsen niet meer opnemen in de Huisvestingsverordening. Een omissie zoals later bleek (Veegwet). Bij het in werking treden van de nieuwe Huisvestingswet is de Gemeentelijke Huisvestingsverordening voor Woonwagens en Standplaatsen uit 2003 komen te vervallen. De gemeente Maastricht heeft ervoor gekozen om geen nieuwe algemene Huisvestingsverordening in het leven te roepen. Gevolg hiervan is dat het maken van onderscheid tussen de kandidaten van de 'Tekortlijst' en de 'Wachtlijst' niet meer is toegestaan.

Per 1 juli 2017 is e.e.a. via de *Veegwet Wonen* gerepareerd en vallen standplaatsen voor woonwagens onder het begrip woonruimte, zie artikel II, onder A, van de Veegwet Wonen (Wet van 25 januari 2017 tot 'Wijziging van de Huisvestingswet 2014 en onder andere ook de Wet op de huurtoeslag en de Woningwet).

In de aanhef van artikel 4 van de *Model Urgentieverordening* is gelet op deze wetswijziging opgenomen dat standplaatsen voor woonwagens niet onder de urgentieverordening vallen.

In artikel 2, eerste lid, van de *Model Huisvestingsverordening 2014* zijn bij 'aanwijzing van vergunningplichtige woonruimte' standplaatsen voor woonwagens uitgezonderd. Gemeenten die de verdeling van standplaatsen willen reguleren, kunnen dat in een separate (standplaats)verordening doen. Ook deze verordening valt onder de wet aangezien ook bij de verdeling van standplaatsen sprake is van inmenging in de woonruimteverdeling.

*Voor Maastricht is de cruciale vraag of het zonder een 'algemene gemeentelijke Huisvestingsverordening' mogelijk is om een specifieke verordening voor de toewijzing/verdeling van standplaatsen/woonwagens vast te stellen dan wel een convenant met de corporaties af te sluiten? Zowel BZK als VNG konden hier een eenduidig antwoord op geven.*

*Het Rijk onderzoekt momenteel de formeel juridische relatie (en mogelijke conflicten) tussen de uitwerking van het beleidskader en de Woningwet/Huisvestingswet (met name rondom het verhuurproces) en zal handreikingen doen om de vertaling van het Rijksbeleidskader naar lokaal beleid operationeel zo soepel mogelijk te maken. Dit is toegezegd door de vertegenwoordiger van BZK aan de Woonkamer Limburg (ambtelijk; Limburgse gemeenten) tijdens haar presentatie over het Rijksbeleidskader. In het verdere uitwerkingsproces in 2019 dient de gemeente hierop te acteren.*

### **Ruimtelijke ordeningskaders**

De belangrijkste kaders hier zijn: de bestemmingsplannen, het Besluit Omgevingsrecht en het Bouwbesluit.

Het bestemmingsplan is en blijft het belangrijkste document voor de bestemmingen standplaatsen en woonwagens en de (ver)bouwmogelijkheden van nieuwe woonwagens. Hierin staan in principe de voorschriften waaraan een woonwagen moet voldoen.

Voor het plaatsen van een woonwagen of ander soort bouwwerk is (meestal) een vergunning nodig. Vroeger heette dat de bouwvergunning en sinds enige tijd een omgevingsvergunning. Met de Omgevingswet bundelt de overheid de regels voor ruimtelijke projecten.

Het Bouwbesluit is een verzameling bouwtechnische voorschriften waaraan alle bouwwerken (o.a. woonwagens) in Nederland minimaal moeten voldoen. Verbouwingen vallen ook onder het Bouwbesluit. Het Nederlands Bouwbesluit bevat voorschriften met betrekking tot het bouwen van bouwwerken uit het oogpunt van veiligheid, gezondheid, bruikbaarheid, energiezuinigheid en milieu.

In de gemeente Maastricht zijn alle decentrale woonwagenlocaties planologisch (bestemmingsplan-technisch) geregeld.

Het is op dit moment nog niet duidelijk in hoeverre er na 2020 nog nieuwe bestemmingsplannen komen voor meer standplaatsen. De gemeente Maastricht heeft in het overleg met woonwagenbewoners gesteld dat in 2020 duidelijk wordt of er in Maastricht standplaatsen bijkomen. Mocht dat te zijner tijd het geval zijn dan zal dit uiteraard planologisch geregeld moeten worden. *Geadviseerd wordt om -parallel aan de (liefst regionale) behoeftepeiling naar de vraag naar standplaatsen/woonwagens- een eerste (lokale) planologische verkenning te starten in 2019 t.a.v. potentiële, aanvullende locaties voor woonwagens binnen de gemeentegrenzen.*

## 5. Rol Provincie en regionale aanpak?

### **Provincie**

Het Rijk heeft het beleidskader voor Gemeentelijk Woonwagen- en Standplaatsenbeleid vastgesteld. Het Rijk is internationaal rechtelijk aanspreekpunt voor de naleving van mensenrechten, ook wanneer de primaire verantwoordelijkheid is overgedragen aan gemeenten. Binnen de interbestuurlijke verhoudingen houdt het Rijk toezicht op de provincies. Het Rijk houdt ook toezicht op gemeenten voor die terreinen waar de provincies geen taak en expertise hebben, zoals de mensenrechten.

Provincies hebben dus een 'hybride' positie. Vanuit mensenrechten bezien kunnen zij zich onttrekken aan een verantwoordelijkheid t.a.v. lokaal woonwagen- en standplaatsenbeleid. Maar: zij moeten wel toezicht houden op gemeenten als het gaat om de kerntaken in het ruimtelijk-fysieke domein: onder meer bouwen, ruimtelijke ordening en huisvesting van specifieke doelgroepen, dus ook wat betreft woonwagenbewoners.

Los van de 'hybride' positie van een Provincie spreekt het Rijk Provincies aan op een mogelijke rol bij de inventarisatie van de behoefte aan standplaatsen en/of locaties. Het Rijk beveelt aan om de behoefte-inventarisatie tenminste op regionaal niveau te laten plaatsvinden, met derhalve een rol daarbij voor een Provincie.

Dit is nog eens door een vertegenwoordiger van BZK tijdens het overleg van de Woonkamer Limburg (ambtelijk; Limburgse gemeenten) tijdens haar presentatie over het Rijksbeleidskader benadrukt.

*De gemeente Maastricht bepleit om verschillende redenen een actieve rol van de Provincie in dit dossier (rol van coördinator, regisseur en facilitator), tenminste bij een regionale behoefte-inventarisatie maar zeker ook bij de verkenning van de mogelijkheden van verdere regionale aanpak (met eventuele vertaling naar de Structuurvisie Wonen Zuid-Limburg (en actieplan) en als basis voor lokaal beleid). Ultiem resultaat in een regionale aanpak zou het vaststellen van gemeenschappelijke beleidsmatige uitgangspunten voor deze vertaling/basis zijn.*

### **Regionale aanpak?**

Gemeenschappelijk, regionaal optrekken (provincie, gemeenten, relevante partners zoals corporaties) in dit dossier zou uitgangspunt moeten zijn.

### **Waarom regionale aanpak?**

1. Een regionale aanpak ligt (op haar minst wat betreft de behoeftemeting) volledig in lijn met het rijksbeleid/de intenties van BZK.
2. 'Wonen', zeker in de regio Zuid-Limburg, houdt niet op bij gemeentegrenzen. Dat was de basis voor het opstellen van een gemeenschappelijke Structuurvisie Wonen Zuid-Limburg. In het uitvoerend actieplan vanuit de Structuurvisie wordt ook 'doelgroepenbeleid' benoemd, vanuit een gemeenschappelijke scoop. Gemeenschappelijke aandacht voor de doelgroep Woonwagenbewoners valt hier ook onder.
3. Aandacht voor 'Openbare orde en Veiligheid' is in het Rijksbeleidskader onderbelicht (zie ook brief regioburgemeesters van Zeeland, West-Brabant, Limburg). Gemeenschappelijke, regionale vertaling van het Rijksbeleidskader kan -in aansluiting op de Veiligheidsregio Zuid-Limburg- een toegevoegde waarde zijn voor een betere balans tussen 'wonen', 'openbare orde en veiligheid' en 'leefbaarheid'.
4. Bestuurlijk onderstreept de sub-regio Westelijke Mijnstreek ook een 'regionale aanpak' en hebben hier bij het Provinciebestuur op aangedrongen. In de brief (met name eerste helft) van het Bestuurlijk Overleg Westelijke Mijnstreek aan Gedeputeerde Teunissen wordt gepleit om -in lijn met het gestelde in het beleidskader- de behoefte aan woonwagens en standplaatsen zoveel mogelijk in

regionale samenhang uit te voeren (met ondersteuning van de Provincie). Dit ligt in lijn met de visie van Maastricht. Daarvoor is inmiddels een eerste stap gezet: er komt een regionale behoeftepeiling in 2019.

### **Strategische insteek**

Via ambtelijk, maar vooral bestuurlijk overleg zal ook een gemeenschappelijke, regionale route (ook verdergaand dan alleen de regionale behoeftepeiling) verder bepleit worden. Bestuurlijk loopt de weg via het Bestuurlijk Overleg Wonen Zuid-Limburg. Ambtelijk via de Werkgroep Wonen Zuid-Limburg en de Woonkamer Limburg. En natuurlijk kan dit ook via bilaterale (ambtelijke en bestuurlijke) contacten.

Insteek voor Bestuurlijk Overleg (december 2018 en waarschijnlijk doorlopend in 2019) kende/kent twee doelvarianten: een 'neutrale' variant en een 'variant-plus'.

#### *A. Neutrale variant: een verkenningsfase, gemeenschappelijke duiding van het beleidskader en gemeenschappelijke behoeftepeiling*

Het 'minimale/neutrale' doel/resultaat van bestuurlijk overleg zou een "go/fiat" kunnen zijn voor het actief inslaan van een route (proces) van gemeenschappelijke verkenning, gemeenschappelijke duiding van interpretabele begrippen/uitdagingen in het Rijksbeleidskader en van gemeenschappelijke behoeftepeiling.

*Gemeenschappelijke verkenning* is het startpunt: het verkennen of partijen bereid zijn om in dit dossier samen te werken en op welke manier.

*Noodzakelijke gemeenschappelijke (en eenduidige) duiding van begrippen in het Rijksbeleidskader* behelst onder meer (in willekeurige volgorde):

- Afbakening doelgroep (wie is nou precies de doelgroep?).
- Definitie 'spijtoptant' (wie zijn dit? En hoe traceren we deze sub-doelgroep?).
- Definitie 'slaagkansen' (hoe definiëren we het begrip slaagkans? Hoe meten we die eenduidig? En hoe beoordelen we die vanuit gemeenschappelijke scoop?).
- Definitie 'op redelijke termijn kans op huisvesting' (wat is een redelijke termijn, mede in relatie tot de reguliere sociale huursector?).
- Definitie 'behoefte' (wat is 'behoefte'? en hoe gaan we die verantwoord én eenduidig meten?).

Het zijn maar een paar voorbeelden waar nadere gemeenschappelijke duiding gewenst is.

Met betrekking tot *gezamenlijke, regionale behoeftepeiling* wordt het advies van het Rijk gevolgd en hier is in het Bestuurlijk Overleg Wonen Zuid-Limburg in december 2018 ook toe besloten (uitvoering 2019).

#### *B. Variant-Plus: een 'echt' regionaal project*

Een 'doel/resultaat-plus' zou een bestuurlijke verankering ("go/fiat" (commitment)) kunnen behelzen van een verdere regionale aanpak met als doel/resultaat uiteindelijke regionale vertaling van het rijksbeleidskader in onderlinge samenhang op Zuid-Limburgse schaal in de vorm van aanpassing/aanvulling van de Structuurvisie Wonen Zuid-Limburg en/of het daarvan afgeleide actieplan voor doelgroepen.

*Gezien het Rijksbeleidskader, de verantwoordelijkheden van de Provincie (o.a. toezichthouder op gemeenten) én de argumenten voor regionale afstemming en gemeenschappelijk acteren in Zuid-Limburg in het dossier 'woonwagen- en standplaatsenbeleid' zal de gemeente Maastricht ambtelijk en bestuurlijk insteken op regionale aanpak (onder coördinatie van de Provincie). In 2019 wordt*

*duidelijk of er bereidheid is bij de partners (met name Provincie en gemeenten) in Zuid-Limburg is om samen een dergelijke 'regionale route' verder te volgen. Bestuurlijk sonderen bij de corporaties die actief zijn in Maastricht (en voor een gedeelte ook in Zuid-Limburg), te weten Maasvallei, Servatius, Wonen Limburg en Woonpunt, wijst uit dat zij eveneens voorstander zijn van regionale aanpak en ook een rol voor de Provincie hierbij weggelegd zien. Gezien de afhankelijkheid van vele andere actoren zal de gemeente Maastricht een 'dubbel-traject' volgen: ambtelijk en bestuurlijk insteken op regionale aanpak en tegelijk beginnen met het vertalen van het rijksbeleidskader naar een actualisering van het 'Maastrichtse woonwagen- en standplaatsenbeleid'.*

## 6. Actueel lokaal beleid

### **Algemeen**

Het woonwagenbeleid, het voorraadbeleid/ruimtelijk ordeningsbeleid (voor standplaatsen en woonwagens) en de beeldvorming rond de doelgroep woonwagenbewoners is in Maastricht tot 2007 in hoge mate bepaald door de omvorming van het voormalige Vinkenslag tot bedrijventerrein de Karroseer. 'Normalisatie' (ook tegen het licht van de afschaffing van de Woonwagenwet in 1999) ging meer en meer centraal staan.

### **Voorraadbeleid**

Het voorraadbeleid (en daarvan afgeleid het ruimtelijk ordeningsbeleid) kan –in algemeenheid- op drie manieren invulling krijgen: een uitsterfbeleid, consolidatiebeleid en uitbreidingsscenario.

*Uitsterfbeleid:* veel gemeenten en woningcorporaties hebben vanaf de afschaffing van de Woonwagenwet in 1999 'normalisatie' opgevat als het niet langer (gaan/willen) faciliteren van de specifieke woonvorm en hebben gekozen voor afbouw van standplaatsen. Daarnaast is er op plaatsen overgegaan tot verkoop van standplaatsen en huurwagens aan zittende huurders. *De gemeente Maastricht heeft niet gekozen voor een 'uitsterfbeleid'.*

*Consolidatiebeleid:* hierbij wordt de omvang van de bestaande voorraad standplaatsen in stand gehouden: vrijkomende standplaatsen worden opnieuw verhuurd en huurwagens en -chalets worden vervangen. Een eventuele onbalans vraag/aanbod wordt niet bestreden. *De gemeente Maastricht heeft –na afbouw Vinkenslag- in de afgelopen tien jaar een consolidatiebeleid gevoerd.*

*Uitbreidingsscenario:* in de praktijk geen sinecure en bestuurlijk doorzettingsvermogen is onontbeerlijk.

Het consolidatiebeleid van de gemeente Maastricht houdt concreet in dat:

- In het afgelopen decennium de 147 reguliere, decentrale (woon)standplaatsen en de 72 (woon-werk) standplaatsen op de Karroseer niet zijn afgebouwd en deze standplaatsen ook in de toekomst gehandhaafd blijven.
- Die standplaatsen zijn gesitueerd op 17 'decentrale' locaties die in het bestemmingsplan zijn vastgelegd.
- De 'decentrale' (woon)standplaatsen en huurwoonwagens zijn in eigendom en beheer van de corporaties, die voor de uitvoering van het beheer een beheerorganisatie in het leven hebben geroepen (PIM Zuid).
- Het toewijzen van 'decentrale' standplaatsen en huurwoonwagens door PIM Zuid gebeurt op basis van inschrijfduur waarbij de spelregels van het passend toewijzen in acht worden genomen.

Dit consolidatiebeleid is vastgelegd in verschillende raadsbesluiten en bindende afspraken met corporaties.

## **Woonvisie**

Na de invoering van de nieuwe Woningwet heeft de gemeente Maastricht in januari 2018 haar nieuwe Woonvisie vastgesteld. Het gemeentelijk woonbeleid heeft als hoofddoel “goed wonen voor iedereen” en is gericht op een aantal thema’s, waaronder de woonruimteverdeling en betaalbaarheid van de sociale woningvoorraad. Op basis van de Woonvisie maakt de gemeente jaarlijks prestatieafspraken met de corporaties.

In de Woonvisie wordt niet specifiek ingegaan op het woonwageng- en standplaatsenbeleid. In de afgelopen tien jaar is dat beleid erop gericht geweest om de 147 standplaatsen en 48 huurwoningen in Maastricht kwalitatief te optimaliseren en consolideren. Een afbouwbeleid heeft Maastricht nooit gevoerd. Daarmee ligt de gemeente in lijn met het Rijksbeleidskader dat stelt dat afbouw van standplaatsen niet is toegestaan zolang er behoefte is aan standplaatsen. De vraag is of het continueren van het Maastrichtse consolidatiebeleid in lijn blijft liggen met het Rijksbeleidskader dan wel dat het nodig is om het aantal standplaatsen (op basis van een realistische en een maatschappelijk aanvaardbare balans vraag/aanbod-verhouding) te verruimen.

Die vraag kan pas beantwoord worden als in 2019:

- de behoefte aan standplaatsen en woningen in beeld gebracht is, rekening houdend met het wonen in familieverband op een woonwagenglocatie, en
- daarbij zicht gekregen is op de vraag of in Zuid-Limburg in regionaal verband geobjectiveerde spreidingsafspraken gemaakt kunnen worden.

N.a.v. het nieuwe Rijksbeleidskader is de gemeente voornemens om haar huidige beleid tegen het licht te houden en te bezien op welke manier het Rijksbeleidskader het beste naar de regionale en lokale situatie kan worden vertaald. Dit kan leiden tot een aanvulling of aanpassing van het regionale en/of lokale beleid (actualisering) en de beleidsuitvoering.

## **Verhuur**

### **Inschrijven als standplaatszoekende**

Iedereen kan zich momenteel inschrijven om in aanmerking te komen voor een standplaats of voor een standplaats met daarop een huurwoning. De inschrijving vindt plaats ten kantore van Pim-Zuid B.V. Alleen ‘natuurlijke personen’ kunnen inschrijven en dienen ook zelf gebruik te gaan maken van de gehuurde standplaats, c.q. de standplaats en de woning.

De inschrijving is 2 jaar geldig met de mogelijkheid van verlenging. Aan de verlenging zijn geen kosten verbonden en de verlengingsduur is wederom 2 jaar. Het aantal malen verlengen is in principe onbeperkt.

De inschrijving komt te vervallen indien:

- De inschrijving niet of niet tijdig wordt verlengd,
- Een aanbod wordt geaccepteerd en daarmee aan de aanvraag is voldaan.
- Tot driemaal toe een aanbod zonder geldige reden wordt geweigerd.
- De ingeschrevene overlijdt.
- De ingeschrevene hier zelf om verzoekt.
- Aan de aanvraag wordt voldaan door middel van een ruiling.
- Een aanbod wordt geaccepteerd van een sociale huurwoning van een woningcorporatie.

### **Wachtlijst en Toewijzingen**

Er is momenteel één wachtlijst voor Maastricht. Bij het in werking treden van de nieuwe Huisvestingswet is de Huisvestingsverordening uit 2003 komen te vervallen. De gemeente Maastricht heeft ervoor gekozen om geen nieuwe Huisvestingsverordening in het leven te roepen. Gevolg hiervan is dat het maken van onderscheid tussen de kandidaten van de tot 2003 bestaande

'Tekortlijst' en de 'WachtlIJst' niet meer is toegestaan. Beide lijsten zijn dan ook samengevoegd, waarbij de datum van inschrijving de volgorde bepaalt.

De toewijzingssystematiek is gericht op een eerlijke en transparante verdeling van vrijkomend aanbod binnen de wettelijke kaders (waaronder bij huurwoonwagens bijvoorbeeld de Wet Passend Toewijzen).

Als de huur van een standplaats met daarop een eigendomswagen wordt beëindigd, dan geldt in principe de volgende procedure. Door een onafhankelijk taxateur wordt de dagwaarde van de wagen bepaald. Taxatie is ingevoerd om de verhuur van de standplaats zo rechtvaardig en transparant mogelijk in te steken.

De wachtlIJst wordt aangeschreven en gegadigden voor zowel de huur van de standplaats als vanuit interesse in een eigen woonproduct kunnen dit kenbaar maken. Degene die het langst staat ingeschreven wordt, naast eigenaar van de wagen (uiteraard mits voldaan aan de verplichtingen naar de eigenaar van de woonwagen, de nieuwe huurder van de standplaats).

Komt er met geen kandidaat van de wachtlIJst een koop tot stand, dan dient de standplaats leeg te worden opgeleverd en volgt de gebruikelijke toewijzingsprocedure voor de standplaats op basis van inschrijfduur.

In principe wordt dus verhuurd op basis van het volgordecriterium van de actuele wachtlIJst (nuancering zie Hoofdstuk Analyse Vraag/ Aanbod in Maastricht)

Er kunnen zich situaties voordoen waarbij bij verhuur van het volgordecriterium moet kunnen worden afgeweken. Aan deze situaties liggen aantoonbare, dringende medische en/of sociaal-maatschappelijke redenen ten grondslag.

Voornemens om af te wijken bij de toewijzing van een standplaats worden in Maastricht afzonderlijk en met redenen omkleed worden voorgelegd aan het Bestuur van Pim-Zuid B.V.

## 7. Gerelateerde kaders

In Maastricht zijn de decentrale woonwagencentralen in eigendom en beheer van de drie corporaties Maasvallei, Servatius en Woonpunt, die het operationeel beheer vervolgens uitgegeven hebben aan een eigen opgerichte B.V.: PIM Zuid B.V. PIM Zuid is regionaal actief en voert ook het beheer uit voor andere corporaties en gemeenten in Zuid-Limburg.

In het Rijksbeleidskader staat: "Corporaties voorzien in de huisvesting van woonwagencentralen voor zover deze tot de doelgroep behoren". En vervolgens: "Woonwagencentralen die een huishoudinkomen hebben tot aan de inkomensgrenzen, genoemd in artikel 48 van de Woningwet, behoren tot de doelgroep van woningcorporaties. Het ontwikkelen, verhuren en exploiteren van woonwagencentralen, standplaatsen en woonwagens behoort daarmee tot de kerntaak van de woningcorporaties. Een door corporaties in het leven geroepen B.V. (zoals dus PIM Zuid) is aan dezelfde regels gebonden als de corporatie zelf.

Woningcorporaties hebben onder de Algemene wet gelijke behandeling een zelfstandige verplichting om te voldoen aan de non-discriminatie standaarden. Ook hebben de corporaties zich te verhouden tot de Woningwet/Huisvestingswet en Veegwet (zie eerder).

Daarnaast hebben zij nog met een aantal andere wet- en regelgevingen en met lokale of regionale volkshuisvestelijke afspraken te maken.

We noemen die hier 'gerelateerde kaders' voor lokaal woonwagencentraalbeleid.

Op een aantal van die gerelateerde kaders wordt hieronder kort ingegaan.

### **Staatssteunregeling Corporaties**

Corporaties moeten strikte regels naleven bij de toewijzing van huurwoningen en derhalve ook huurwoonwagens en standplaatsen. De Europese Commissie heeft 'staatssteun'-grenzen gesteld aan de maximale huurprijs van corporatiewoningen en heeft bepaald wat het maximum-inkomen bij toewijzing/verhuur mag zijn.

Huurders met een inkomen boven € 41.056 (prijsspeil 2018) komen in principe niet in aanmerking voor een huurwoning met een huurprijs onder € 710,68 (prijsspeil 2018). Een corporatie mag tot tien procent van het aantal woningen nog toewijzen aan een huurder met een inkomen boven deze gestelde inkomensgrens. Deze toewijzingsregel van 90% is tot 1 januari 2021 gewijzigd in de 80-10-10-regel:

- 80% van de vrijkomende sociale huurwoningen toewijzen aan huurder(s) met een inkomen tot € 36.798 (de primaire doelgroep);
- 10% van de woningen toewijzen aan huurder(s) met een inkomen van € 36.798 tot € 41.056 (de middeninkomens);
- 10% van de woningen vrij toewijzen, met voorrang voor urgenten.

De 80-10-10-regel geldt tot 1 januari 2021 én geldt op 'corporatie-totaal'-niveau.

*Een standplaats met daarop een huurwoonwagen (chalet) wordt gerekend tot de sociale huur. Dat impliceert dat bij verhuur (standplaats en woonwagencentraal) rekening gehouden dient te worden met bovenstaande regels. E.e.a. kan betekenen dat door de Staatssteunregeling de 'slaagkans' van bepaalde woonwagencentralen voor het huurproduct negatief wordt beïnvloed. Na analyse van de wachtlijst in Maastricht en na de behoeftepeiling in 2019 zal meer concreet bepaald kunnen worden wat de consequenties van de Staatssteunregeling zijn voor 'sub-doelgroep-woonwagencentralen' en welke maatregelen eventueel genomen kunnen worden om te voorkomen dat bepaalde woonwagencentralen 'buiten de boot vallen' (uiteraard ook in verhouding staand met de positie van woningzoekenden in de reguliere sociale huursector).*

## **Wet Passend Toewijzen**

Naast de Staatssteunregeling geldt er vanaf 2016 voor corporaties bovendien een norm voor het 'passend toewijzen' van huurwoningen (en dus ook voor standplaatsen in combinatie met een huurwoonwagen). Het Rijk wil hiermee voorkomen dat woning(woonwagen)zoekenden met lage inkomens een woning (standplaats/huurwoonwagen) krijgen toegewezen die ze niet kunnen betalen. Het moet ook voorkomen dat het Rijk steeds meer moet uitgeven aan huurtoeslag.

Vanaf 1 januari 2016 moeten corporaties hun woningen dus 'passend toewijzen'. Ook als het een standplaats in combinatie met een huurwoonwagen betreft. Het houdt in dat corporaties aan (ten minste 95% van de) huishoudens met recht op huurtoeslag alleen een woning mogen toewijzen met een huur onder de zogenaamde 'aftoppingsgrenzen'. Het gaat dan om 'corporatie-totaal-niveau'. Ontvangers van huurtoeslag krijgen dan een huuraanbod tot € 597,30 voor één- en tweepersoonshuishoudens (prijspeil 2018) of € 640,14 voor drie of meer personen (prijspeil 2018).

*De uitwerking van de Wet Passend Toewijzen kan –evenals bij de Staatssteunregeling- impliceren dat de 'slaagkans' van bepaalde woonwagenzoekenden voor het huurproduct negatief wordt beïnvloed. Na analyse van de wachtlijst in Maastricht en na de behoeftepeiling in 2019 kan meer concreet bepaald worden wat de consequenties van de Wet Passend Toewijzen zijn voor 'sub-doelgroep-woonwagenzoekenden' en welke maatregelen eventueel genomen kunnen worden om te voorkomen dat bepaalde woonwagenzoekenden 'onevenredig minder kansen hebben op de woonwagenmarkt' (ook in verhouding staand met de positie van woningzoekenden in de reguliere sociale huursector).*

## **Huurbeleid Corporaties**

Het huurbeleid van corporaties (binnen hun portefeuille- en strategisch voorraadbeleid) kan 'het betaalbare aanbod' van het huurproduct standplaats in combinatie met woonwagen beïnvloeden. Mede in relatie tot de uitwerking van de Wet Passend Toewijzen kan dit dus ook bepalend zijn voor de 'slaagkans' voor bepaalde woonwagenzoekenden. Corporaties kunnen kiezen voor diverse invullingen van hun huurbeleid (binnen de wettelijke kaders). Bijvoorbeeld: huren aftoppen (op aftoppingsgrenzen, zie Wet Passend Toewijzen) bij nieuwe verhuringen om de slaagkansen voor specifieke doelgroepen te beïnvloeden. Bij de jaarlijkse huurprijsvaststellingen huurprijzen aanpassen op basis van slaagkansen/betaalbaarheid. Of het hanteren van een 'twee-huren-beleid', waarbij de huurprijs (standplaats in combi met huurwoonwagen) afhankelijk wordt gesteld van inkomens van een nieuwe huurder (passend binnen de Staatssteunregeling en de Wet Passend Toewijzen).

*Aangezien het huurbeleid van corporaties (in bepaalde/bepaalde mate) mede in relatie tot de Wet Passend Toewijzen invloed kan hebben op de vraag-/aanbodverhoudingen bij verhuur standplaats/woonwagen en slaagkansen van woonwagenzoekenden, wordt aanbevolen om na analyse van de Maastrichtse wachtlijst en na de behoeftepeiling in 2019, via het traject 'woonvisie-biedingen corporaties-prestatieafspraken', concrete afspraken te maken met de corporaties omtrent een huurbeleid voor standplaatsen/woonwagens dat gebaseerd is op het uitgangspunt dat bepaalde categorieën woonwagenzoekenden niet uitgesloten worden van de 'woonwagenmarkt'.*

## **Prestatieafspraken met Corporaties**

Gemeenten kunnen via de Woonvisie, op basis waarvan corporaties conform de Woningwet een bod moeten uitbrengen, en vervolgens via de Prestatieafspraken met corporaties invloed uitoefenen op de uitvoering door corporaties van gewenst gemeentelijk beleid. In een uiterste geval kunnen geschillen hierover voorgelegd worden aan het Rijk. De interbestuurlijke verhoudingen met de corporaties zijn neergelegd in de Woningwet. De gemeente Maastricht heeft een vastgestelde Woonvisie. Daarin is geen specifiek uitgewerkt perspectief t.a.v. standplaatsen- en woonwagenbeleid geformuleerd.

*Het is aan te raden om de concrete vertaling van het Rijksbeleidskader te integreren in de Woonvisie (aanpassing of aanvulling) en hierin de corporaties expliciet te verzoeken een bod uit te brengen op de volkshuisvestelijke opgaven ten aanzien van het dan geformuleerde standplaatsen- en woonwagengebeleid binnen de Woonvisie. Na (regionale) behoeftemeting en mogelijk regionale afstemming en aanpak, zouden de Woonvisie en (indien nodig) daarna de woningprogrammering in 2020 (bij voorkeur in samenhang met de geactualiseerde Structuurvisie Wonen Zuid-Limburg en/of regionaal actieplan doelgroepen) geactualiseerd kunnen worden op basis waarvan corporaties hun bod 2021 kunnen baseren.*

## **AVG**

De Algemene verordening gegevensbescherming (AVG) is een Europese verordening (dus met rechtstreekse werking) die de regels voor de verwerking van persoonsgegevens door particuliere bedrijven en overheidsinstanties in de hele Europese Unie standaardiseert. Het doel is o.a. om de bescherming van persoonsgegevens binnen de Europese Unie te garanderen. De verordening geldt wereldwijd voor alle ondernemingen en organisaties die persoonsgegevens bijhouden en verwerken van natuurlijke personen in de Europese Unie, onafhankelijk of er al dan niet betaald wordt voor diensten of producten.

*In relatie tot de uitwerking van het Rijksbeleidskader zullen er vanuit de AVG mogelijke beperkingen zijn bij (regionale) behoeftemeting en bij eventuele behoefte aan of invulling van opschaling van integraal wachtlijstbeheer. Ook bij nadere duidingen in het uitwerkingsproces t.a.v. ‘spijtoptant’, afstammingsbeginsel, familiebanden zal de AVG mogelijke belemmeringen oproepen. Geadviseerd wordt om eerste helft 2019 –parallel aan het definiëren van de methode van behoefte-meting en analyse wachtlijstbeheer- het juridisch speelveld vanuit de AVG vast te stellen.*

## **Openbare orde en Veiligheid**

Het beleidskader gaat niet in op de mogelijke inzet en bevoegdheden van gemeenten op andere beleidsterreinen dan het huisvestingsbeleid van woonwagengebouders, zoals de door een aantal gemeenten genoemde bestrijding van ondermijnende activiteiten en criminaliteit. Het beleidskader staat dat ook niet in de weg. Ook laat het beleidskader ruimte om te sturen op locatie en omvang van woonwagengebouwen, mede op basis van gewenste aandacht voor de openbare orde en veiligheid (en leefbaarheid in algemeenheid).

Het beleidskader geeft in relatie tot openbare orde en veiligheid in geen geval een grondslag aan woonwagengebouwen en/of –zoekenden om zich standplaatsen zonder toestemming en de benodigde vergunningen toe te eigenen.

Aanpak van criminaliteit in algemene zin geldt overigens niet specifiek voor een bepaalde bevolkingsgroep. Het Ministerie van BZK en van Justitie en Veiligheid benadrukken het belang om met elkaar te bekijken waar dergelijke risico’s zich concreet voordoen en hoe deze vorm van criminaliteit het best kan worden voorkomen en aangepakt. Zij zijn ook bereid om met gemeenten die op dit punt problemen ondervinden in gesprek te gaan. Uiteindelijk gaat het erom dat daar waar dit speelt een goede balans gevonden wordt tussen beide doelstellingen: het respecteren van de mensenrechten van woonwagengebouwen en een adequate bestrijding van (ondermijnende) criminaliteit.

In het kader van ‘preventie bij eerste verhuur’ is het wettelijk moeilijk om voorafgaande aan toewijzing/verhuur van een standplaats/woonwagen een soort Bibob-toets bij kandidaten uit te voeren (in kader van leefbaarheid, openbare orde en veiligheid), volgens BZK, zonder de inwerkingstelling van de zogenaamde ‘Rotterdamwet’ (Wet Bijzondere Maatregelen Grootstedelijke Problematiek). Hierbij moet de gemeenteraad de Minister verzoeken om toestemming te geven om voor een concreet aangewezen gebied (onderbouwd ‘achterstandsgebied’ dan wel ‘kanszone’)

specifieke eisen voor vestiging te stellen. Deze wettelijke mogelijkheden zijn gekoppeld aan de Huisvestingsverordening, die Maastricht niet heeft. De wet wordt door vele gemeenten als te zwaar bevonden.

Met name vanwege de expliciete aanwijzing van 'gebieden' (buurten/wijken) in relatie tot de doelgroep 'woonwageneigenaren' is het risico van stigmatisering groot.

*Geadviseerd wordt om (vooralsnog) niet in te steken op inzet van de 'Rotterdamwet'. Wel kan overwogen worden om via corporaties aan woonwageneigenaren een 'bewijs van goed gedrag' bij eventuele andere verhuurder te laten overleggen. Dit is ook gangbaar in de reguliere sociale huursector.*

De gemeente Maastricht heeft momenteel het Meerjarenprogramma Veiligheid Maastricht 2019-2022 in voorbereiding. Het betreft hier een 'integraal' programma en niet louter een repressieve insteek. In het verleden was er een sterke gerichtheid op de openbare orde (gemeente en politie).

Aandacht voor veiligheid heeft zich sindsdien relatief snel ontwikkeld door eerst ook preventie als aandachtspunt mee te nemen en vervolgens uit te groeien tot een integrale aanpak van veiligheidsvraagstukken. Daarbij zet 'integraal' niet alleen in op afstemming en samenwerking met partners (waaronder de burgers zelf) binnen de veiligheidsketen maar ook op integraliteit met partners uit andere domeinen, zoals het sociale en fysieke domein.

*Het lijkt verstandig om in dit Meerjarenprogramma vanuit een integrale benadering ook specifieke aandacht te besteden aan het zoeken naar de balans tussen de uitvoering van het Rijksbeleidskader en oog voor een veilige en leefbare woonomgeving voor alle inwoners van de gemeente. De concrete uitdagingen op dit vlak in het Meerjarenprogramma Veiligheid Maastricht 2019-2022 dienen –indien relevant- hun vertaalslag te krijgen in de vertaling van het Rijksbeleidskader naar de actualisering van het lokaal beleid (in 2019/2020).*

*De handreiking van twee Ministeries om gemeenten hierbij te ondersteunen dient niet genegeerd te worden.*

*Gemeenschappelijke, regionale aanpak t.a.v. het Rijksbeleidskader kan -in aansluiting op de Veiligheidsregio Zuid-Limburg- een toegevoegde waarde zijn voor een genoemde balans tussen 'wonen', 'openbare orde en veiligheid' en 'leefbaarheid'.*

## 8. Analyse Vraag/Aanbod in Maastricht

Op regionaal bestuurlijk niveau (Zuid-Limburg) is inmiddels besloten om (met coördinatie door de Provincie) in ieder geval de behoeftepeiling zoals bedoeld in het Rijksbeleidskader op regionaal niveau uit te voeren. De Provincie en de betrokken gemeenten trekken hier een jaar voor uit (2019). De gemeente Maastricht wordt actief betrokken bij de verdere uitwerking/uitrol hiervan.

“De behoefte bepaalt de vraag (of omgekeerd)”

Derhalve kan op dit moment qua vraag alleen afgegaan worden op de in Maastricht bekende gegevens (de wachtlijst die in beheer is van PIM-Zuid B.V.). In 2019 zal de vraag (ook richting Maastricht) dus nader geconcretiseerd en onderbouwd worden.

Allereerst het aanbod.

### **Aanbod in Maastricht**

In Maastricht zijn in de afgelopen 10 jaren de 147 reguliere, decentrale (woon)standplaatsen en 72 (woon-werk-)standplaatsen op het bedrijventerrein de Karosseer (wonen ondergeschikt aan werken) niet afgebouwd en de gemeente is voornemens om deze standplaatsen ook in de toekomst (minimaal) te behouden.

De reguliere, decentrale (woon)standplaatsen (147 in aantal) zijn eigendom en in beheer van de woningcorporaties in Maastricht. Voor het dagelijks operationeel beheer hebben zij Partners in Maatwerk Zuid B.V. (PIM Zuid). De 147 (woon)standplaatsen zijn gesitueerd op 17 ‘decentrale’ woonwagenlocaties.

De 72 (woon-werk-)standplaatsen op de Karosseer zijn in beheer van de gemeente Maastricht. De Karosseer is formeel een bedrijventerrein en geen woon(wagen)locatie (zie bestemmingsplan). De terreinen zijn verkocht aan de bedrijfseigenaren of in erfpacht uitgegeven.

‘Wonen’ is hier ondergeschikt aan ‘werken’ hetgeen impliceert dat het bedrijventerrein de Karosseer ook niet verder meegenomen wordt (moet worden) in het ‘aanbod wonen’.

### Specificaties 147 decentrale standplaatsen

De Locaties

BuildingName	Aantal Standplaatsen	Aantal huur wagens	Aantal eigen wagens
Beeldsnijdersdreef	5	1	4
Oombosch	3	0	3
Zilvermeeuwstraat	8	2	6
Koffiemolenweg	5	3	2
Mergelweg	6	1	5
Olympiaweg	17	6	11
Schorsmolen	25	8	17
Zoetmanstraat	6	4	2
Alde Caerteruwe	6	0	6
Gronsvelderweg	5	1	4
Haspengouw	7	2	5
Hermesweg	8	3	5
Maasvelderweg	13	6	7

Neerharenstraat	7	5	2
Oofthegge	15	4	11
Planetenhof	5	1	4
Veldwezelstraat	6	1	5
<b>17</b>	<b>147</b>	<b>48</b>	<b>99</b>

Het aanbod 'standplaats in combinatie met huurwagen' betreft ongeveer 1/3 van het totale aanbod aan standplaatsen. Op de 147 standplaatsen staan momenteel 48 huurproducten tegenover 99 particulier bezit.

Globale vergelijking met enkele steden in Limburg leert het volgende:

Gemeente	Stpl.	Inwoners	1 :
Maastricht	147	122.700	1 : 835
Venlo	59	101.300	1 : 1.717
Valkenburg a/d Geul	26	16.500	1 : 635
Heerlen	44*	86.800	1 : 1.973
Sittard- Geleen (excl. Born)	139	92.700	1 : 666

\* Heerlen heeft veel standplaatsen verkocht aan zittende huurder.

Maastricht bevindt zich bij deze globale vergelijking zo te zien in de middenmoot.

Companen heeft voor BZK een nulmeting verricht (rapport door BZK op 12 oktober 2018 aangeboden aan Tweede Kamer met de stand per 01-01-2018). Hieruit blijkt dat onder de 310 gemeenten (waarvan de gegevens bekend zijn) van de in totaal 380 gemeenten er 48 gemeenten zijn die geen woonwagendstandplaatsen hebben (15%) en dat het aantal standplaatsen per gemeente niet erg groot is. Slechts 43 gemeenten (14%) hebben meer dan 50 standplaatsen en 21 gemeenten (7%), waaronder dus Maastricht, hebben meer dan 100 standplaatsen op hun grondgebied. Voor meer kengetallen wordt verwezen naar de eindrapportage van Companen d.d. 10 oktober 2018.

De huurprijs bepaalt ook het aanbod.

Wat betreft de huur van de standplaatsen varieert deze (prijspeil 2018) van € 120 tot € 467 (afhankelijk van met name de grootte van de kavel). Het merendeel van de standplaatsen kent een huurprijs tussen € 150 en € 300.

De 48 huurwagens kennen inclusief de huur voor de standplaats een huurprijs (prijspeil 2018) van € 597 tot € 710.

In het kader van de Wet Passend toewijzen (die dus ook voor woonwagen + standplaats geldt) zijn huurprijzen wezenlijk voor de 'feitelijke beschikbaarheid' van vrijkomende huurwoonwagens voor de doelgroep woonwagenbewoners die qua inkomen aangewezen zijn op een huurwagen. Strikte toepassing van de Wet Passend Toewijzen leert het volgende voor de situatie in Maastricht.

Ontvangers van huurtoeslag (of diegenen die daar recht op hebben qua inkomen) krijgen in principe een huuraanbod (standplaats + huurwagen) tot € 597,30 voor één- en tweepersoonshuishoudens

(prijspeil 2018) of tot € 640,14 voor drie of meer personen (prijspeil 2018). Het gaat dan om de kale huurprijs (en niet de rekenhuur).

Kijkend naar de huurprijzen in Maastricht dan kennen we de volgende categorieën:

	Aantal:
Huurprijs tot € 597,30:	3
Huurprijs vanaf € 597,30 t/m € 640,14	2
Huurprijs vanaf € 640,14 t/m € 710,65	43

*Voor de doelgroep huurwoonwagozoekenden, die qua inkomen aangewezen zijn op huurtoeslag en geen eigen woonwagen kunnen (over)kopen, is het aanbod bij strikte toepassing van de Wet Passend Toewijzen en bij de huidige huurprijzen beperkt: 5 woonproducten.*

Potentieel 'aanbod' wordt overigens niet alleen bepaald door de feitelijk aanwezige woonproducten binnen de segmenten (standplaats/standplaats en huurwoonwagen) in Maastricht, maar vooral ook door het 'vrijkomend' aanbod.

Kijkend naar afgelopen jaren (vanaf 2014) dan blijkt het volgende:

- Er zijn in totaal 14 huuropzeggingen van standplaatsen geweest.
- 8 Betreffen daarvan opzeggingen/nieuwe verhuringen van de combinatie 'standplaats en huurwoonwagen' (van de 48): een mutatiegraad per jaar van 3,3 %.
- Van de 8 nieuwe verhuringen (combinatie standplaats/huurwoonwagen) zijn er 6 'via speciale verhuring' (om goede redenen overigens) c.q. niet via de reguliere wachtlijstprocedure op basis van inschrijfduur verhuurd.
- Bij de 2 verhuringen via wachtlijst ging het in 1 situatie zeker om een huurprijs boven de tweede aftoppingsgrens.

*In de afgelopen jaren was de gemiddelde jaarlijkse mutatiegraad van 'standplaats in combinatie met huurwagen' 3,3 %, waarbij 25 % via het volgordecriterium van de wachtlijst werd verhuurd. De gemiddelde jaarlijkse mutatiegraad bij 'standplaatsen met eigen wagen' was 1,2 %.*

Er zijn verschillende mogelijkheden/instrumenten (ook in onderlinge samenhang) om het 'aanbod' te beïnvloeden. De ene kan meer effect hebben dan de ander. Een aantal mogelijkheden op een rij:

- Het aanbod kan op de eerste plaats vergroot worden door aanleg van meer standplaatsen met nader te bepalen segmentering huur/eigendom qua woonproduct (de uitbreidingsstrategie versus consolidatie-beleid).
- Bovenstaand dient ook in regionaal verband overwogen te worden, mede in relatie tot een 'eerlijke verdelingsopgave'.
- Het huurprijsbeleid van de corporaties t.a.v. 'standplaats in combinatie met huurwoonwagen' kan aangepast worden: er kan overwogen worden om huren 'af te toppen' bij mutatie of om huurverlagingen door te voeren. Ook een zogenaamd 'twee-huren-beleid' kan de bereikbaarheid van het aanbod voor specifieke doelgroepen (gerelateerd aan inkomenssituaties) vergroten.
- De mogelijkheden binnen de Staatssteunregeling (80-10-10-regeling) en de Wet Passend Toewijzen (5 % marge) kunnen (meer) expliciet benut worden.
- Daar waar mogelijk kan transformatie overwogen worden van eigendomswagen naar huurwoonwagen (huurproduct).
- Te overwegen valt om een andere verdeling 'specifieke verhuur' en 'verhuur via inschrijfduur wachtlijst' door te voeren (meer 'vrij' aanbod).

*Een verantwoorde keuze voor (een eventuele combinatie van) instrumentaria voor en de gewenste mate van beïnvloeding van het 'aanbod' is afhankelijk van de 'vraaganalyse'. Voor dit laatste is de regionale behoeftepeiling, die in 2019 uitgevoerd zal worden, belangrijke pijler.*

*Geadviseerd wordt om –parallel aan de behoeftepeiling- bovenstaande potentiële instrumentaria nader te analyseren op wenselijkheid, haalbaarheid en mogelijke effecten.*

### **Vraag in Maastricht**

Om in aanmerking te komen voor een (decentrale) standplaats in Maastricht dienen standplaatszoekenden ingeschreven te staan op een wachtlijst, die namens de corporaties beheerd wordt door PIM Zuid B.V. Bij het in werking treden van de nieuwe Huisvestingswet is de Huisvestingsverordening uit 2003 komen te vervallen. De gemeente Maastricht heeft –om moverende redenen- ervoor gekozen om geen nieuwe Huisvestingsverordening in het leven te roepen. Gevolg hiervan is dat het maken van onderscheid tussen de kandidaten van de tot 2003 bestaande 'Tekortlijst' en de 'Wachtlijst' niet meer is toegestaan. Beide lijsten zijn dan ook samengevoegd, waarbij de datum van inschrijving (in principe) de volgorde bepaalt.

Er staan momenteel 105 'ingeschrevenen' op de wachtlijst. Dit betreft het aantal huishoudens. Dit kunnen dus zowel éénpersoonshuishoudens zijn als gezinnen met kinderen. De inschrijfduur varieert van meer dan 18 jaren tot iets meer dan een maand. Bepalend voor de 'harde vraag' (dus de behoefte) naar standplaats/woonwageningen is of woonwageningenzoekenden alleen voor een standplaats in aanmerking willen komen of ook voor een huurwoonwageningen. Standplaatszoekenden hebben bij inschrijving wel een voorkeur aangegeven, maar de vraag is of deze gegevens nog actueel zijn. Dit zal bij de regionale behoeftepeiling in 2019 mede vastgesteld dienen te worden.

Bij het bepalen van de 'vraag' is ook de inkomenssituatie van de woonwageningenzoekende van belang in relatie tot het aanbod (en mogelijke vergelijking met de reguliere sociale huursector). Bij de regionale behoeftepeiling 2019 dient het aspect 'inkomenssituatie' meegenomen te worden.

Voor de vaststelling van de 'harde vraag/behoefte' is tevens van belang of ingeschrevenen op de wachtlijst voor een standplaats/huurwoonwageningen ook een reguliere sociale huurwoonwageningen ambliëren (bijvoorbeeld via voorkeurspositie bij verhuur) en 'toch' willen afzien van de 'spijtoptant'-status. Ook dit element dient bij de regionale behoeftepeiling in 2019 meegenomen te worden.

Opvallend is verder dat na het verschijnen van het Rijksbeleidskader (12 juli 2018) er zich 24 nieuwe huishoudens ingeschreven hebben. Bij deze nieuwe inschrijvingen per juli 2018 is niet bekend of deze woonwageningenzoekenden zich ook in andere gemeenten of bij corporaties buiten Maastricht ingeschreven hebben n.a.v. de publicatie van het Rijksbeleidskader. Dit geldt overigens ook voor de overige woonwageningenzoekenden op de wachtlijst in Maastricht (staan ze in meerdere gemeenten ingeschreven?). Ook dit is bepalend voor de 'harde vraag' voor een standplaats in Maastricht. Mogelijke vervuiling (en opschoning) van wachtlijst(en) dient bij komende regionale behoeftepeiling expliciete aandacht te krijgen. Mogelijke complicerende factor kan hierbij de AVG-wetgeving zijn. Geadviseerd wordt dan ook om snel de consequenties van de AVG voor de regionale behoeftepeiling in 2019 in kaart te brengen.

'Spijtoptanten' worden in het Rijksbeleidskader expliciet benoemd in relatie tot de vaststelling van de 'vraag/behoefte'. Een eenduidige definitie van 'spijtoptant' wordt niet echt gegeven. Het Rijksbeleidskader stelt: "Voor de behoeftevaststelling m.b.t. de 'spijtoptanten' "kan het 'afstammingsbeginsel' worden gehanteerd. Om op een eenvoudige en pragmatische wijze de afstamming aan te tonen kan gebruik worden gemaakt van het criterium "woonadres" van de aanvrager, van de ouders of grootouders. In die gevallen waarin, om welke reden dan ook, dit

criterium niet kan worden toegepast, *kan* de woningzoekende in de gelegenheid worden gesteld om op andere wijze de afstamming van woonwagenebewoners aan te tonen.”

In Maastricht geldt dat zodra iemand een huurwoning accepteert bij een van de woningcorporaties hij/zij wordt uitgeschreven van de wachtlijst voor een standplaats/woonwagen. Voor zover bekend gaat het hierbij vanaf 2007 (het begin van PIM-Zuid) om ongeveer 20 huishoudens. Hoeveel van deze huishoudens terug zouden willen ('spijtoptant') is niet bekend. En ook niet is bekend hoeveel 'spijtoptanten' er zijn van vóór 2007.

Tot slot hebben woonwagenezoekenden vaker bepaalde specifieke woonwensen die binnen vraag/aanbod de slaagkansen beïnvloeden. Bewoners met specifieke woonwensen die hoog op de wachtlijst staan kunnen toch lang (willen) wachten omdat vrijkomende standplaatsen niet aan hun woonwensen (in relatie tot bijvoorbeeld familiebanden of een voorkeur voor de oost- of westkant van de stad) voldoen en dan aanbod niet accepteren. Ook woonwensenonderzoek zou deel uit moeten maken van de regionale behoeftepeiling in 2019.

*Kortom: het is momenteel niet mogelijk en wenselijk om de 'harde vraag' (de behoefte) naar een standplaats/woonwagen in Maastricht louter te bepalen op basis van de actuele wachtlijst (105 ingeschreven huishoudens). Het is wel een indicatie, maar de regionale behoeftepeiling in 2019 zal hier betere een onderlegger voor moeten worden, waarbij in ieder geval:*

- *Harder/beter onderscheid gemaakt moet worden tussen de behoefte aan een huurwagen of eigen wagen (het zijn verschillende woonproducten voor verschillende doelgroepen).*
- *De inkomenssituatie van woonwagenezoekenden meegewogen wordt bij bepaling vraag-/aanbodverhoudingen in relatie tot de verschillende huurprijssegmenten.*
- *Het mogelijk ambiëren van een reguliere sociale huurwoning als 'snel' alternatief (preferente verhuur) als woonwens in het onderzoek meegenomen wordt.*
- *'Vervuiling' van diverse wachtlijsten (bij gemeenten en/of corporaties), rekening houdend met de AVG-kaders, geëlimineerd wordt.*
- *De 'harde vraag' vanuit de doelgroep 'spijtoptanten' (na eenduidige afbakening van deze doelgroep) in kaart gebracht wordt.*
- *Een inventarisatie woonwensen onderdeel uitmaakt van de behoeftepeiling.*

## 9. Globale vergelijking met sociale sector in Maastricht

Het Rijksbeleidskader stelt onder meer: “een ‘woningzoekende woonwagenebewoner’ die dat wenst moet binnen redelijke termijn kans maken op een standplaats”.

Wat ‘binnen een redelijke termijn’ impliceert, wordt niet verder geduid. Tijdens de Woonkamer Limburg deed BZK de suggestie om de reguliere sociale huurmarkt als referentiekader te gebruiken. Vergelijkingen tussen vraag/aanbod standplaatsen/woonwagens en vraag/aanbod sociale huursector zijn moeilijk omdat:

- Woningmarkten in Nederland en zelfs binnen een regio behoorlijk verschillen.
- Er niet ‘één sociale huurmarkt’ is: de sociale huurmarkt is zeer gedifferentieerd qua woonproducten (in prijs, kwaliteit, soort, etc.).
- De wijze/systematiek van verhuur tussen reguliere sociale woningen en standplaatsen/woonwagens fors verschilt en dus gegevensvergelijkingen beïnvloedt.
- Eenduidige gegevensanalyse vaak bemoeilijkt wordt door het ontbreken van de juiste gegevens.

Het risico dat ‘appels met peren’ vergeleken worden, is groot.

*Het is dan ook aan te bevelen om parallel aan de regionale behoeftepeiling in 2019 nadere analyse uit te voeren van ‘vergelijkbare slaagkansen’ voor woonwagenezoekenden en woningzoekenden en op basis daarvan onderbouwing te geven voor ‘redelijke slaagkansen’ voor woonwagenezoekenden. Vergelijking betreft hierbij ook de product- en prijssegmentering in beide sectoren (voorbeeld: vraag/aanbod huurwoonwagens niet vergelijken met huurappartementen op verdieping, maar eerder met patio’s/bungalows in het huursegment).*

### **Vergelijken is moeilijk**

#### **Mutatiegraad**

Slaagkansen in de huursector worden bepaald door het vrijkomend aanbod. De ‘mutatiegraad’ is dus één van de indicatoren voor de slaagkans bij de ‘vraag’.

Geconcludeerd was al eerder dat er –zeker in vergelijking tot de reguliere sociale huursector- zeer weinig mutaties/huuropzeggingen ‘standplaats in combinatie met huurwagen’ zijn (gemiddelde jaarlijkse mutatiegraad 3,3 %), waarbij 25 % via het volgordecriterium van de wachtlijst verhuurd is. De gemiddelde jaarlijkse mutatiegraad bij ‘standplaatsen met eigen wagen’ was lager: 1,2 %. In de reguliere huursector ligt de mutatiegraad voor eengezinswoningen al jarenlang rond de 7 %. Maar deze vergelijking mag géén basis zijn voor een gevalideerde conclusie. Een vergelijking dient zo veel als mogelijk op het principe van ‘appels-met-appels’ gebaseerd te zijn. Het gaat hier immers om een zeer specifiek woonproduct. Vergelijking met bijvoorbeeld huurpatio’s/bungalows ligt meer voor de hand. Voor huurpatio’s/bungalows zijn de gegevens opgevraagd bij de corporaties, maar nog niet ontvangen. In de reguliere huursector wordt ongeveer 50 % van de vrijkomende huurwoningen ‘vrij’ verhuurd, vooral op basis van het volgordecriterium.

#### **Slaagkansen**

In algemeenheid geldt verder dat de ‘slaaekans’ ook bepaald wordt door het aantal actief woningzoekenden (definitie slaagkans: de verhouding aantal acceptaties (verhuringen) / aantal inschrijvingen met reactie (actief zoekenden)). Zoals eerder gesteld, is een ‘vraagmodel’ (voorbeeld de Maastrichtse wachtlijst voor een standplaats/woonwagen) niet te vergelijken met het ‘aanbodmodel’, zoals via Thuis in Limburg (TIL). Nader onderzoek naar de slaagkansen (mede ook uitgedetailleerd naar specifieke woonproducten) is in 2019 gewenst.

### **Wachttijd voor woonruimte**

Vanaf 2014 tot heden zijn er 8 mutaties (dus nieuwe verhuringen) geweest. De inschrijftijd van de nieuwe huurders bij die 8 mutaties varieerde van 1 dag tot meer dan 10 jaar. Rekenkundig betekent dit een gemiddelde wachttijd van 3,4 jaar. Dat gemiddelde is echter absoluut niet meer dan een indicatie en puur rekenkundig bepaald! Van de 8 nieuwe verhuringen (combinatie standplaats/huurwoonwagen) zijn er 6 'via speciale verhuring' (met dus een diversiteit aan inschrijfduur) c.q. niet via de reguliere wachtlijstprocedure op basis van inschrijfduur verhuurd. Kijkend naar de 2 verhuringen via de wachtlijst dan blijkt de inschrijfduur bij verhuur meer dan 10 jaren te bedragen. En dat is langer dan gemiddeld binnen de reguliere sociale huursector. Maar ook deze vergelijking mag géén basis zijn voor een gevalideerde conclusie. Hier geldt ook dat een vergelijking zo veel als mogelijk op 'appels-met-appels' gebaseerd dient te zijn. Het gaat hier immers om een zeer specifiek woonproduct. Vergelijking met bijvoorbeeld huurpatio's/bungalows ligt meer voor de hand.

### **Vraag in relatie huurprijssegmenten**

De mate van beschikbaarheid (het aanbod) van 'standplaats + huurwoonwagen' voor de doelgroep woonwagenbewoners hangt ook samen met de huurprijs van het aanbod en de inkomenssituatie van de doelgroep. Het gaat om beschikbaarheid én betaalbaarheid. In de reguliere huursector (wat betreft de corporatiewoningen) zijn in Maastricht afspraken gemaakt over een minimaal aantal huurwoningen onder de tweede aftoppingsgrens (€ 640,14, prijspeil 2018). Met de corporaties is afgesproken dat 80 % van hun bezit op Maastrichts schaalniveau een huurprijs kent onder die tweede aftoppingsgrens. En dat is/wordt ook gerealiseerd door de corporaties. Huurprijzen zijn dus feitelijk geen echte belemmering voor de doelgroep die daarop aangewezen is (met name de huurtoeslaggerechtigden). Daarnaast is afgesproken dat de verhouding van het aantal huurwoningen onder de tweede aftoppingsgrens en de omvang van de doelgroep huurtoeslaggerechtigden niet onder 100 % mag zakken. Op Maastrichts schaalniveau is de omvang van genoemde doelgroep bekend op basis van onderzoek naar de inkomens- en huishoudenssituatie.

Bij de huidige decentrale standplaatsen met huurwagens gaat het om de volgende prijssegmenten:

	Aantal:
Huurprijs tot € 597,30:	3
Huurprijs vanaf € 597,30 t/m € 640,14	2
Huurprijs vanaf € 640,14 t/m € 710,65	43

Dat betekent dat iets meer dan 10 % van de standplaatsen mét huurwoonwagen een huurprijs kent ónder de tweede aftoppingsgrens. Overigens is op dit moment niet exact bekend hoeveel woonwagendozoekenden qua inkomenssituatie aangewezen zijn op huurtoeslag. Dit dient in komende behoeftepeiling 2019 expliciet vastgesteld te worden. Het is namelijk bepalend voor de vraag-/aanbodverhoudingen.

*Onder alle voorbehoud (vergelijkingen gaan met de huidige gegevens dus absoluut mank; 'appels en peren') kan op basis van een eerste zeer globale vergelijking tussen de productmarkten 'standplaats/huurwoonwagen' en reguliere huursector het volgende geconstateerd worden*

- *Decentrale standplaatsen met een huurwoonwagen kennen een jaarlijkse mutatiegraad van 3,3 %, waarbij 25 % via het volgordecriterium van de wachtlijst verhuurd is. In de reguliere huursector ligt de mutatiegraad voor eengezinswoningen al jarenlang rond de 7 %. Maar deze vergelijking mag géén basis zijn voor een gevalideerde conclusie. Immers: Het gaat hier*

*om een zeer specifiek woonproduct. Vergelijking met bijvoorbeeld huurpatio's/bungalows ligt meer voor de hand. In de reguliere huursector wordt ongeveer 50 % van de vrijkomende huurwoningen via 'vrij aanbod' verhuurd, vooral op basis van het volgordecriterium.*

- *Vanaf 2014 tot heden zijn er 8 mutaties (dus nieuwe verhuringen) geweest. De inschrijftijd van de nieuwe huurders bij die 8 mutaties varieerde van 1 dag tot meer dan 10 jaar. Rekenkundig betekent dit een gemiddelde wachttijd van 3,4 jaar. Dat gemiddelde is echter absoluut niet meer dan een indicatie en puur rekenkundig bepaald! Van de 8 nieuwe verhuringen (combinatie standplaats/huurwoonwagen) zijn er 6 'via speciale verhuring' (met dus een diversiteit aan inschrijfduur) c.q. niet via de reguliere wachtlijstprocedure op basis van inschrijfduur verhuurd. Kijkend naar de 2 verhuringen via de wachtlijst dan blijkt de inschrijfduur bij verhuur meer dan 10 jaren te bedragen. En dat is langer dan gemiddeld binnen de reguliere sociale huursector. Deze vergelijking mag géén basis zijn voor een gevalideerde conclusie. Hier geldt ook dat een vergelijking zo veel als mogelijk op 'appels-met-appels' gebaseerd dient te zijn. Het gaat hier immers om een zeer specifiek woonproduct. Vergelijking met bijvoorbeeld huurpatio's/bungalows ligt meer voor de hand.*
- *T.a.v. de reguliere huursector is met de corporaties afgesproken dat 80 % van hun bezit op Maastrichts schaalniveau een huurprijs kent onder die tweede aftoppingsgrens (€ 640,14, prijspeil 2018) en dat de verhouding van het aantal huurwoningen onder de tweede aftoppingsgrens en de omvang van de doelgroep huurtoeslaggerechtigden niet onder 100 % mag zakken. T.a.v. de sector 'standplaats met huurwoonwagen' heeft iets meer dan 10 % van de standplaatsen met huurwoonwagen een huurprijs onder de tweede aftoppingsgrens.*

*Algemene advies:*

*Geadviseerd wordt om in 2019 proberen te komen tot een goede en onderbouwde vergelijking als het gaat om 'slaagkansen', 'vraag-/aanbodverhoudingen', beschikbaarheid en betaalbaarheid tussen woonwagenbewoners/standplaatszoekenden en woningzoekenden voor een reguliere sociale huurwoning, ook op basis van productsegmenteringen. Het resultaat van de behoeftepeiling in 2019 kan hier mede onderlegger voor zijn.*

## 10. Beïnvloedingsinstrumenten vraag/aanbod

Er zijn verschillende mogelijkheden/instrumenten (ook in onderlinge samenhang) om het 'aanbod' en de 'vraag' te beïnvloeden. De ene kan meer effect hebben dan de ander. Een aantal mogelijkheden waren al benoemd, maar toch nog even op een rij:

- Het aanbod kan op de eerste plaats vergroot worden door aanleg van meer standplaatsen met nader te bepalen segmentering huur/eigendom qua woonproduct (de uitbreidingsstrategie versus consolidatie-beleid).
- Dit kan/moet ook in regionaal verband overwogen worden, mede in relatie tot een 'eerlijke verdelingsopgave' en in relatie tot de (on)mogelijkheden binnen de Structuurvisie Wonen Zuid-Limburg (of aanpassing daarvan).
- Het huurprijsbeleid van de corporaties t.a.v. 'standplaats in combinatie met huurwoonwagen' kan aangepast worden: er kan overwogen worden om huren 'af te toppen' bij mutatie of om huurverlagingen door te voeren. Ook een zogenaamd 'twee-huren-beleid' kan de bereikbaarheid van het aanbod voor specifieke doelgroepen (gerelateerd aan inkomenssituaties) vergroten (beschikbaarheid en betaalbaarheid).
- De mogelijkheden binnen de Staatssteunregeling (80-10-10-regeling) en de Wet Passend Toewijzen (5 % marge) kunnen (meer) expliciet benut worden.
- Daar waar mogelijk kan product-transformatie overwogen worden van eigendomswagen naar huurwoonwagen (huurproduct).
- Te overwegen valt om een andere verdeling 'specifieke verhuur' en 'verhuur via inschrijfduur wachtlijst' door te voeren (meer 'vrij' aanbod).
- Het wachtlijstbeheer kan geoptimaliseerd worden, waarbij in ieder geval de huidige wachtlijst in Maastricht gesplitst kan worden door onderscheid te maken tussen 'standplaatszoekenden met eigen (over te nemen) woonwagen' en 'standplaatszoekenden voor een huurwoonwagen'. De 'hardheid' van de 'vraag/zoekende' dient hierbij geactualiseerd te worden en te blijven.
- Te overwegen valt om het wachtlijstbeheer op regionaal niveau in te richten en te centraliseren (en daarmee onder meer 'vervuiling' van databestanden te vermijden).
- Bij het optimaliseren van het wachtlijstbeheer kunnen 'woonwensen' nadrukkelijker onderdeel gaan uitmaken van het verhuurproces (mede ook in het kader van het verwachtingenmanagement richting woonwagenzoekenden). Hierdoor kan bijvoorbeeld ook ingespeeld worden op een toch mogelijk ambiëren van een reguliere sociale huurwoning als 'snel' alternatief (met preferente verhuur als aanbod).
- Het verhuurproces kan geoptimaliseerd worden (vanuit een geoptimaliseerd wachtlijstbeheer). Te overwegen valt het 'aanbodmodel' te introduceren.

*Geadviseerd wordt om parallel aan de regionale behoeftepeiling in 2019 te starten met eerste uitwerking van de verschillende beïnvloedingsinstrumenten in relatie tot hun effect op de vraag-aanbodverhoudingen. De verschillende instrumenten dienen hierbij in onderling verband gezien te worden. Een aantal van de beïnvloedingsmogelijkheden raakt eventuele regionale afstemming (na de regionale behoeftepeiling) en is dus ook afhankelijk van de bereidheid van partijen ten aanzien van verdere regionale uitwerking meer dan alleen de behoeftepeiling. Het rendement van een aantal instrumenten is pas goed te duiden nadat de resultaten van de regionale behoeftepeiling bekend zijn.*

## 11. Mogelijke verankeringwegen

N.a.v. het rijksbeleidskader is de gemeente voornemens om haar huidige (consolidatie)beleid tegen het licht te houden en te bezien op welke manier het rijksbeleidskader het beste naar de regionale en lokale situatie kan worden vertaald. Dit kan leiden tot een aanvulling of aanpassing van het regionale en/of lokale beleid en de beleidsuitvoering.

### **Route 1: Bij voorkeur regionaal**

Vanuit Maastricht wordt bestuurlijk gepleit voor een regionale aanpak met als doel/ resultaat regionale vertaling van het rijksbeleidskader naar regionaal en lokaal beleid in onderlinge samenhang op Zuid-Limburgse schaal in de vorm van aanpassing/aanvulling van de Structuurvisie Wonen Zuid-Limburg en/of het daaraan gekoppelde actieplan voor doelgroepen. Een eerste bestuurlijke stap is hiervoor eind 2018 gezet: er komt in 2019 een gezamenlijke, regionale behoeftemeting.

A.

Op bestuurlijk regionaal niveau is –mede op aandringen van de gemeente Maastricht- besloten om (in ieder geval) de behoeftepeiling op Zuid-Limburgs schaalniveau uit te voeren onder de coördinatie van de Provincie. Deze behoeftepeiling zal in 2019 uitgevoerd worden.

B.

Gezien het Rijksbeleidskader, de verantwoordelijkheden van de Provincie (o.a. toezichthouder op gemeenten) en de argumenten voor regionale afstemming en gemeenschappelijk acteren in Zuid-Limburg in het dossier ‘standplaatsen- en woonwagenbeleid’ zal de gemeente Maastricht ambtelijk en bestuurlijk insteken op regionale (beleidsmatige) afstemming en aanpak (onder coördinatie van de Provincie). In de loop van 2019 wordt duidelijk of er interesse is bij partners (met name Provincie en gemeenten) in Zuid-Limburg om die ‘regionale route’ samen verder te volgen. Gezien de afhankelijkheid van vele andere actoren wordt de gemeente Maastricht geadviseerd een ‘dubbel-traject’ volgen: ambtelijk en bestuurlijk insteken op regionale aanpak (route 1) en tegelijk beginnen met het vertalen van het rijksbeleidskader naar de Maastrichtse situatie (route 2). Het is te overwegen om deze tussenrapportage (of onderdelen daarvan) ook ter hand te stellen aan Provincie en corporaties.

C.

Ultiem resultaat van een regionale aanpak is bij voorkeur het vaststellen van gemeenschappelijke beleidsmatige uitgangspunten. Deze beleidsuitgangspunten kunnen worden opgenomen in de geactualiseerde Structuurvisie Wonen Zuid-Limburg en/of het daaraan gekoppelde actieplan over doelgroepenbeleid. Alsdan vormt dat het gemeenschappelijk regionale kader dat dan verder vertaald kan worden naar het subregionale en lokale niveau voor alle betrokken gemeenten (waaronder Maastricht).

### **Route 2: Lokaal**

Gemeenten kunnen het Rijksbeleidskader op ‘eigen wijze’ en solitair vertalen in lokaal beleid (nieuw of geactualiseerd). De voorkeur gaat echter sterk uit naar regionale afstemming en liefst regionale beleidsformulering (zie route 1).

A.

Geadviseerd wordt om in Maastricht –met partners zoals de woningcorporaties en in transparante communicatie met vertegenwoordigers van de woonwagenbewoners- in verdere uitwerking van (de adviezen in) deze tussenrapportage het bestaande ‘Maastrichtse Woonwagen- en Standplaatsenbeleid’ te actualiseren. Deze route kan parallel ingezet worden met route 1 en op onderdelen basis zijn voor uitwerkingen binnen route 1.

B.

De gemeente Maastricht heeft begin 2018 haar Woonvisie vastgesteld. Hierin is geen expliciete aandacht aan het 'woonproduct standplaats en woonwagen' besteed. Het is wenselijk om het consolidatiebeleid dat Maastricht al tien jaar voert onder te brengen in de Woonvisie. Dat kan in de vorm van een aanvullende paragraaf 'woonwagen- en standplaatsenbeleid' waarin ook andere onderwerpen zoals een geactualiseerd huurbeleid een plek kunnen krijgen. Na vaststelling van de aanvulling op de Woonvisie kan het geactualiseerde beleid (indien nodig) verder worden doorvertaald in de nieuwe woonprogrammering 2021-2025. Ambtelijk is ongeveer één jaar nodig voor route 2, A en B (inclusief raadsbesluit). Gekoerst kan derhalve worden op een onderbouwde aanpassing van de Woonvisie begin 2020.

C.

De gemeente Maastricht kan via de (geactualiseerde) Woonvisie invloed hebben op de uitvoering door corporaties van gewenst gemeentelijk beleid. Op basis van de Woonvisie moeten de corporaties naar vermogen biedingen uitbrengen met hun bijdragen aan het lokaal volkshuisvestelijk beleid. Vervolgens zijn de Prestatieafspraken (gemeente, corporaties en huurdersverenigingen) basis voor de concrete uitvoering van de volkshuisvestelijke opgaven. In een uiterste geval kunnen geschillen hierover voorgelegd worden aan het Rijk. Ervan uitgaande dat de actualisering van de Woonvisie begin 2020 vastgesteld is, kan deze dienen voor de biedingen van de corporaties en de prestatieafspraken voor jaarschijf 2021 en verder.