



> RETOURADRES Postbus 1992, 6201 BZ Maastricht

BEZOEKADRES
Mosae Forum 10
6211 DW Maastricht

Aan de fractie van GroenLinks
de heer C. van der Gugten

POSTADRES
Postbus 1992
6201 BZ Maastricht

ONDERWERP	DATUM	BIJLAGEN
Schriftelijke vragen van GroenLinks over het woonwagengebeleid.	30 oktober 2023 Verz. 30 oktober 2023	--
BEHANDELD DOOR	TELEFOONNUMMER	ONZE REFERENTIE
Suzanne Mestrom	--	2023.03999
E-MAILADRES	FAXNUMMER	UW REFERENTIE
suzanne.mestrom@maastricht.nl	--	--

Geachte de heer van der Gugten,

Onderstaand treft u de beantwoording aan van de schriftelijke vragen die uw fractie gesteld heeft.

Vraag 1:

Kunt u (met cijfers onderbouwd) aangeven waarop deze prognose is gebaseerd?

Antwoord 1:

We hebben dit voorgelegd aan de woningcorporaties en PIMZuid en zij hebben aangegeven dat we onderstaande cijfers voor de vier uitbreidingslocaties tezamen met u kunnen delen.

Het verlies van '€400.000' is opgebouwd uit de realisatie- en beheerskosten voor 50 jaar aan de zijde van de gemeente en de woningcorporaties, minus de netto-inkomsten. Dit en onderstaande specificering van gemeente en corporaties zijn prognoses, waarbij zowel de uitgaven als de inkomsten kunnen wijzigen op basis van de daadwerkelijk te maken kosten (zie ook beantwoording vraag 5).

De verwachte totale kosten-opbrengsten (circa €1.100.000,-) voor de gemeente:

- *Kosten bij het bouwrijp maken van de standplaatsen en het woonrijp maken van de omringende infrastructuur (circa €1.070.000,-);*
- *Kosten voor de subsidie voor de woningcorporaties (circa €260.000,-);*
- *Opbrengsten op basis van de verkoop van 9 eengezins huur kavels ten behoeve van sociale woningbouw, conform de [Grondprijzenbrief 2023](#) (circa €171.000,-);*
- *Opbrengsten subsidie van het Rijk ontvangen ten behoeve van het realiseren van sociale huurstandplaatsen (circa €60.000,-).*

De totale kosten (€1.330.000,-) minus de totale opbrengsten (€230.000,-) zijn €1.100.000,- voor 10 standplaatsen.

De verwachte totale kosten-opbrengsten (circa €3.040.000,-) voor de woningcorporaties:

- *Kosten voor het inrichten van de standplaatsen (circa €500.000,-);*
- *Kosten voor het beheer en onderhoud voor 50 jaar (circa €2.500.000,-);*
- *Kosten van het afschrijven van de woonproducten per 50 jaar (€2.100.000,-);*
- *Opbrengsten verhuur tien standplaatsen op basis van een periode van 50 jaar volledige verhuur voor € 647,19 per maand per standplaats (circa €3.900.000,-);*
- *Opbrengsten subsidiemogelijkheid bij gemeente (circa €260.000,-).*



DATUM
30 oktober 2023

De totale kosten (€7.200.000,-) minus de totale opbrengsten (€4.160.000,-) zijn €3.040.000,- voor 10 standplaatsen.

Vraag 2:

Is er een analyse gemaakt op basis waarvan eventueel de grootste oorzaken kunnen worden geïdentificeerd en aangepakt?

Antwoord 2:

Het is onze aanname dat u doelt op de grootste oorzaken en aanpak van de financiële kosten. In onze overleggen met de woningcorporaties is gekeken welk onderdeel van de kosten de gemeente redelijkerwijze voor haar rekening kan nemen, wetende dat de resterende kosten en baten vervolgens voor rekening en risico van de woningcorporaties zijn. We hebben deze redelijke bijdrage gebaseerd op ervaringen elders (wat betalen andere gemeenten) en hierbij de kosten die de woningcorporaties verwachten te maken meegewogen. Zie ook beantwoording vraag 1 en vraag 5.

Vraag 3:

Is er een vergelijking met sociale woningbouw te maken, b.v. i.r.t. gebruikelijke bedragen/percentages bij onrendabele toppen daar?

Antwoord 3:

Sociale huurwoningen en sociale huurwoonwagens zijn sterk verschillende woonvormen. Sociale huurwoonwagens zijn verplaatsbare woonproducten, die daardoor een andere type onderhoud vergen en een andere levensduur hebben dan 'vaste' woontypes. Daarnaast wordt het beheer voor woonwagens uitgevoerd door PIM Zuid, terwijl dit bij reguliere sociale huurwoningen wordt uitgevoerd door de woningcorporaties zelf. Er is daarom geen vergelijking met sociale woningbouw te maken in relatie tot de onrendabele toppen omdat:

- 1. Wij als gemeente deze informatie niet beschikbaar hebben: er is ons geen gemiddelde onrendabele top bekend als het aankomt op woonwagens of sociale huur. Zover wij weten verschilt deze per project;*
- 2. Omdat de woonvormen te sterk van elkaar verschillen kun je de onrendabele toppen niet met elkaar vergelijken.*

Vraag 4:

Welke rol speelt in dit verband het uitgangspunt dat de meeste woonwagens gerealiseerd worden op bestaande woonwagenterreinen als uitbreiding van bestaande complexen?

Antwoord 4:

Het uitbreiden van bestaande woonwagenterreinen is minder complex en daarmee naar verwachting goedkoper dan het realiseren van nieuwe terreinen. Daarnaast willen veel woonwagenbewoners wonen bij familie, deze familiebanden zijn meestal al aanwezig op een bestaand woonwagenterrein.

Vraag 5:

Aangezien woonwagens in feite (ver-)plaatsbare woonunits zijn, zoals b.v. ook Tiny Houses dat zijn, heeft u onderzocht of wellicht andere verplaatsbare woonvormen in aanmerking komen die goedkoper te realiseren zijn.



DATUM
30 oktober 2023

Antwoord 5:

Het voorlopige programma van eisen van de verplaatsbare woningen, alsmede de keuze voor de leverancier, is onderdeel van de uitvoering die PIM Zuid in opdracht van de woningcorporaties opakt. Het proces om te komen tot de definitieve keuze van leverancier ziet er als volgt uit:

- 1. Op basis van het programma van eisen wordt een marktverkenning gedaan (oktober 2023)*
- 2. Op basis van de uitkomsten van de marktverkenning wordt door PIM Zuid, in overleg met de woningcorporaties, het programma van eisen aangepast en eventueel aangevuld met bijkomende voorwaarden om te komen tot een Europese aanbesteding.*
- 3. Op basis van de Europese aanbesteding wordt de leverancier van de verplaatsbare woningen / woonwagens gekozen.*

Er is, gezien de hoge kosten van de aanschaf van een woonwagen, zeker gekeken naar alternatieven. Echter dienen wij ook rekening te houden met het feit dat er sinds 2018 een uitspraak is gedaan door het Europese Hof voor de Rechten van de Mens waarin gemeenten en woningcorporaties verplicht worden om de cultuur van woonwagenbewoners te beschermen, maar ook te faciliteren. Dit betekent concreet dat niet elke woonvorm in aanmerking komt voor de woonwagenbewoners.

Vraag 6:

Vindt het college dit kostenpatroon een begaanbare weg, ook gezien het feit dat in de toekomst wellicht meer dan 18 woonwagens deels ook op nieuwe (duurdere?) plekken zullen moeten worden gerealiseerd?

Antwoord 6:

We beseffen dat een gemeentelijke investering van circa €110.000,- per nieuw te realiseren per sociale huurstandplaats substantieel is. Vergelijkingen met andere gemeenten, en trajecten uit het verleden waarbij nieuwe woonwagenstandplaatsen werden gerealiseerd, laten vergelijkbare (of hogere) kosten zien. De opdracht die het college uitvoert is het toevoegen van 18 sociale huurwoonwagenstandplaatsen zoals door uw raad is vastgesteld in het [Addendum woonvisie Maastricht 2018: doelgroep woonwagenbewoners](#) (2021). Het is mogelijk dat wanneer we gaan kijken naar de realisatie van de overige 8 woonwagenplekken de kosten per te realiseren woonwagen voor de gemeente hoger zullen uitvallen. Wanneer het college meer zicht heeft op de resterende kosten informeren we de raad hierover.

Hoogachtend,

Namens het college van burgemeester en wethouders van Maastricht,

Johan Pas
Wethouder Wonen, Onderwijs, Studentenstad en Welstand