

## **Addendum woonvisie Maastricht 2018: doelgroep woonwagenbewoners**

### **1. Aanleiding**

Zomer 2018 verschijnt het [Beleidskader gemeentelijk woonwagen- en standplaatsenbeleid](#). De kern van deze nieuwe Rijksvisie op het standplaatsenbeleid is het tegengaan van discriminatie, het beschermen en waarborgen van de culturele rechten van Roma, Sinti en woonwagenbewoners en het bieden van rechtszekerheid en duidelijkheid. Kort samengevat verwacht het Rijk dat:

- gemeenten beleid vaststellen voor woonwagens en standplaatsen als onderdeel van het volkshuisvestingsbeleid (woonvisie en woonprogrammering);
- gemeenten daarbij rekening houden met en voldoende ruimte geven aan woonwagenleven en woonwagenbewoners;
- gemeenten de behoefte aan standplaatsen in kaart brengen;
- corporaties voorzien in de huisvesting van woonwagenbewoners die tot de doelgroep behoren;
- gemeenten het aantal standplaatsen niet verminderen zolang er behoefte is aan standplaatsen;
- een 'woningzoekende woonwagenbewoner' die dat wenst binnen een redelijke termijn kans moet kunnen maken op een standplaats.

Dit beleidskader is een breuk met het rijksbeleid zoals dat eerder vanaf eind vorige eeuw werd gevoerd. Daarin stond een gedecentraliseerde aanpak centraal, waaraan gemeenten zelf invulling konden geven en waarbij integratie van woonwagenbewoners voorop stond. Die aanpak bestond in hoofdzaak uit een uitsterfbeeld waarbij er op lange termijn geen sprake meer zou zijn woonwagenstandplaatsen, of uit een consolidatiebeleid waarbij het aantal woonwagenstandplaatsen werd bevroren.

De gemeente Maastricht heeft sindsdien een consolidatiebeleid gevoerd: handhaving van de bestaande woonwagenlocaties en voorraad woonwagens en standplaatsen. Na de omvorming van de Vinkenslag naar de Karosseer en de daarmee gepaard gaande aanleg van een aantal gedeconcentreerde woonwagenlocaties verspreid over de stad, zijn er geen nieuwe woonwagenlocaties meer aangelegd en standplaatsen bijgekomen.

Het nieuwe rijksbeleid geeft aanleiding om dit consolidatiebeleid te actualiseren c.q. - op basis van een richtinggevende vergelijking met de reguliere sociale huursector - te bepalen in hoeverre en welke mate het beleidsmatig wenselijk is om de voorraad van 147 standplaatsen in Maastricht uit te breiden.

In de huidige woonvisie Maastricht 2018, die is vastgesteld voor het verschijnen van het nieuwe beleidskader van het rijk, is geen aparte aandacht besteed aan de huisvesting van woonwagenbewoners. Met dit addendum wordt het woonbeleid voor de doelgroep woonwagenbewoners geactualiseerd en geëxpliciteerd.

### **2. Behoeftedonderzoek woonwagenstandplaatsen**

Om invulling te geven aan de Rijksvisie heeft de minister de gemeenten gevraagd een inventarisatie uit te voeren naar de behoefte aan woonwagenstandplaatsen per gemeente. De Limburgse gemeenten hebben die behoefte-inventarisatie gezamenlijk, onder coördinatie van de provincie Limburg, opgepakt en uitgevoerd (Behoeftetepeiling woonwagenstandplaatsen provincie Limburg, Companen, Eindrapport, 17 maart 2020).

De behoefte aan standplaatsen en woonwagens is geïnventariseerd bij hoofdbewoners van standplaatsen, inwonenden (kinderen en andere inwonenden ouder dan 16 jaar) en belangstellenden. Belangstellenden zijn mensen die momenteel in een reguliere woning wonen en van wie bekend is dat zij graag naar een standplaats (terug) willen verhuizen. Daarnaast zijn personen geënquêteerd van wie bekend is dat zij in de afgelopen 10 jaar op een standplaats hebben gewoond maar naar elders (binnen de betreffende gemeente) zijn verhuisd. Er is onderscheid gemaakt in de actuele behoefte op korte termijn (binnen 2 jaar), op middellange termijn (tussen 2 en 5 jaar) en op de lange termijn (langer dan 5 jaar) tot aan 2030.

## 2.1. Uitkomsten provinciaal

Uit het behoefte-onderzoek komt naar voren dat er in de provincie Limburg bovenop het huidige aantal van 1.125, in 2030 behoefte is aan 400 tot 500 standplaatsen. De aanvullende behoefte bedraagt daarmee 35-45%. Daarbij is geen rekening gehouden met mutaties en/of natuurlijk verloop.

Het overgrote deel (80%) van de hoofdbewoners heeft geen verhuiscens. Van de inwonenden die gereageerd hebben, wil 95% naar een standplaats verhuizen. Bij voorkeur op de locatie waar men nu al woont, en in ieder geval in de eigen gemeente. Van de belangstellenden heeft 84% aangegeven (terug) te willen verhuizen naar een standplaats. Ook zij willen in de huidige gemeente blijven wonen.

Als belangrijkste redenen om te verhuizen geven alle drie de groepen aan: 1) "mijn familie woont daar" en 2) "ik kom daar vandaan". Alle groepen hebben een voorkeur voor een huurstandplaats en een huurwoonwagen van een woningcorporatie. Dat heeft te maken met het feit dat een groot deel van de huishoudens in de doelgroep van de sociale huur valt.

Er zijn geen verhuisbewegingen zichtbaar tussen de verschillende regio's in Limburg. Daarom is gezamenlijk met de provincie en andere gemeenten geconcludeerd dat het op basis van de uitkomsten niet zinvol is om op provinciaal niveau een wachtlijst of belangstellendenregistratie op te zetten. Wel bevelen de onderzoekers aan om op (sub-)regionaal niveau en/of lokaal niveau gezamenlijk op te trekken door als gemeente(n) en woningcorporaties op dezelfde manier te registreren.

## 2.2. Uitkomsten lokaal

Voor de gemeente Maastricht is de aanvullende behoefte weergegeven in onderstaande tabel.

**Aanvullende behoefte standplaatsen tot 2030 in Maastricht**

	Aantal
Scenario "harde verhuiscens" (= verhuiscens "ja")	43
Scenario "harde en zachte verhuiscens" (= verhuiscens "ja" en "misschien")	58

Momenteel telt Maastricht 17 woonwagenlocaties met in totaal 147 standplaatsen. Dat aantal is exclusief 72 (woon-werk) standplaatsen op het bedrijventerrein de Karosseer (waar wonen ondergeschikt is aan werken). Ten opzichte van dat huidige aantal plaatsen komt de aanvullende behoefte uit op 30-40%.

De kwalitatieve behoefte van de op Maastricht georiënteerde woonwagenbewoners komt overeen het provinciale beeld: voorkeur voor huurstandplaatsen en huurwoonwagens, voor wonen in de eigen gemeente, vaak op de huidige woonwagenlocatie en een beperkte behoefte aan koopstandplaatsen en koopwagens.

### **3. Uitkomsten regionaal overleg**

In overleg met de provincie en de regio is bezien of de regionale Structuurvisie Wonen Zuid-Limburg en het daaraan gekoppelde actieplan over doelgroepenbeleid, beleidsmatige aanpassing behoeft. Dit geeft de Limburgse gemeenten een gemeenschappelijk beleidskader waarbinnen zij hun lokale beleid kunnen invullen.

Als onderdeel van de evaluatie van de Structuurvisie Wonen Zuid-Limburg (beleidsregel XI), is het voornemen om de nieuwe bijzondere doelgroep woonwagenbewoners in de Structuurvisie op te nemen en beleidsmatig door te vertalen naar de lokale woonvisies. Deze beleidsafspraken valt onder de door Zuid-Limburg gewenste plannen die gericht zijn op een meer gedifferentieerd woningaanbod.

In de subregio Maastricht-Heuvelland is het woonwagenbeleid oriënterend besproken. Nadat de geactualiseerde Structuurvisie Wonen Zuid-Limburg is vastgesteld, zullen de mogelijkheden worden verkend om binnen de subregio te komen tot een eenduidige wachlijst of belangstellendenregistratie, waarbij gemeente(n) en woningcorporaties op dezelfde manier registreren.

### **4. Lokaal beleid en programma**

Het woonbeleid van de gemeente Maastricht, zoals vastgelegd in de Woonvisie 2018 beoogt goed stedelijk wonen voor iedereen. Voldoende, betaalbare, kwalitatief goede woningen voor de huidige en toekomstige Maastrichtenaar is in deze visie de basisopgave. Dat is inclusief de doelgroep woonwagenbewoners, waarvoor de gemeente Maastricht sinds eind vorige eeuw een consolidatiebeleid heeft gevoerd.

#### **4.1. Beleidsmatige opgave**

Maatgevend om het beleid voor de doelgroep woonwagenbewoners te actualiseren en in de Woonvisie te verankeren, is het rijksbeleidskader en de naar aanleiding daarvan uitgevoerde behoefte-inventarisatie. Dit in combinatie met een zo objectief mogelijke vergelijking tussen de actuele “markt” voor woonwagenstandplaatsen en (huur)woonwagens en de “markt” voor de reguliere sociale huursector. Op basis van gegevens van Thuis in Limburg (TiL) en de Maastrichtse woningcorporaties, is een dergelijke vergelijking voor Maastricht uitgevoerd (Richtinggevende vergelijking tussen standplaatsen/huurwoonwagens en de sociale huursector in Maastricht, Vrolijk Consult, 21 augustus 2020).

Aan de hand van diverse indicatoren (aanbod, vraag, prijsstelling, mutatiegraden, slaagkansen, inschrijfduur, zoekduur, aantal reacties op advertenties en verhouding ‘vrij aanbod’/bemiddeling) is de actuele positie van belangstellenden voor standplaatsen/huurwoonwagens vergeleken met de positie van belangstellenden voor grondgebonden sociale huurwoningen.

Daaruit blijkt dat de positie van belangstellenden voor standplaatsen/ huurwoonwagens op dit moment onvoldoende in balans is met die van belangstellenden voor grondgebonden sociale huurwoningen. Naar aanleiding daarvan is (op basis van de vraag in het behoefte-onderzoek (zie

par. 2.2)) een evenwichtig vergelijkingsscenario doorgerekend. Dat leidt tot de conclusie dat het beleidsmatig wenselijk is om de positie van de doelgroep woonwagengebwoners in Maastricht blijvend te verbeteren door o.a. het aantal standplaatsen met huurwoonwagens uit te breiden.

Het stedelijk aanbod van huurwoonwagens komt in evenwicht met het aanbod van grondgebonden sociale huurwoningen, als het actuele aanbod (van 147 standplaatsen met (48) huurwoonwagens en (99) particuliere woonwagens) in Maastricht met 18 standplaatsen/ huurwoonwagens wordt uitgebreid.

Daarnaast is het beleidsmatig gewenst om (meer) aandacht te hebben voor de betaalbaarheid (huurprijs) voor woonwagengezoekenden. Dat kan worden bereikt via het huurprijsbeleid van de corporaties (aftoppen, huurverlaging, twee-huren-beleid) en prijsstellingen bij uitbreiding van standplaatsen.

Tot slot is het wenselijk om terwille van de beschikbaarheid (woonruimteverdeling) de huidige toewijzingspraktijk (wachtlIJst en specifieke bemiddelingen) te evalueren en zonedig aan te passen. Veranderingen in de verhouding 'vrij aanbod'/specifieke bemiddeling beïnvloeden (tot op zekere hoogte) de toewijzingspraktijk. Gelijktijdig kunnen de mogelijkheden worden verkend om op (sub)regionaal niveau te komen tot een eenduidige wachtlIJst of belangstellenden-registratie, waarbij de gemeente(n) en woningcorporaties op dezelfde manier registreren.

In de toewijzing van standplaatsen spelen van oudsher familiebanden een sterke rol. In de lokale/(sub)regionale belangstellenden registratie is het van belang daarop in te spelen.

## **4.2. Effectuering**

Geactualiseerd is de beleidsmatige opgave voor de doelgroep woonwagengebwoners om:

- In balans te komen met het aanbod in de reguliere sociale huursector door in Maastricht 18 nieuwe standplaatsen met een huurwoonwagen te realiseren in de periode 2024 tot en met 2029, wat neerkomt op gemiddeld 3 nieuwe standplaatsen per jaar.  
Vanwege ruimtelijke beperkingen zullen de wensen van de doelgroep ten aanzien van de locatie niet altijd vervuld kunnen worden. Het gaat hier om een specifieke woonvorm die moet worden ingepast in een stad die beperkt ruimte kan bieden aan woningbouw. Ook moet rekening worden gehouden met lange doorlooptijden. Gelet op de te nemen stappen en de daarmee gepaard gaande procedures, zal de gefaseerde uitbreiding meerdere jaren in beslag gaan nemen.
- De betaalbaarheid (huurprijs) te verbeteren via prijsstellingen bij uitbreiding van standplaatsen en het huurprijsbeleid van de corporaties (aftoppen, huurverlaging, twee-huren-beleid).
- De beschikbaarheid (woonruimteverdeling) te verbeteren door de huidige toewijzingspraktijk (wachtlIJst en specifieke bemiddelingen) te evalueren en zonedig aan te passen en daarbij de mogelijkheid te verkennen van een eenduidige wachtlIJst of belangstellendenregistratie op (sub)regionaal niveau.

Gelijktijdig met de behandeling van dit addendum op de woonvisie is de vertaling van het beleid opgenomen in de woonprogrammering en het daarbij behorende raadsvoorstel. Na vaststelling door de gemeenteraad, wordt het programma vertaald in de prestatieafspraken met de woningcorporaties. Daarbij zal duidelijk worden welke partij (gemeente, corporaties, derden) welke bijdrage(n) levert.