



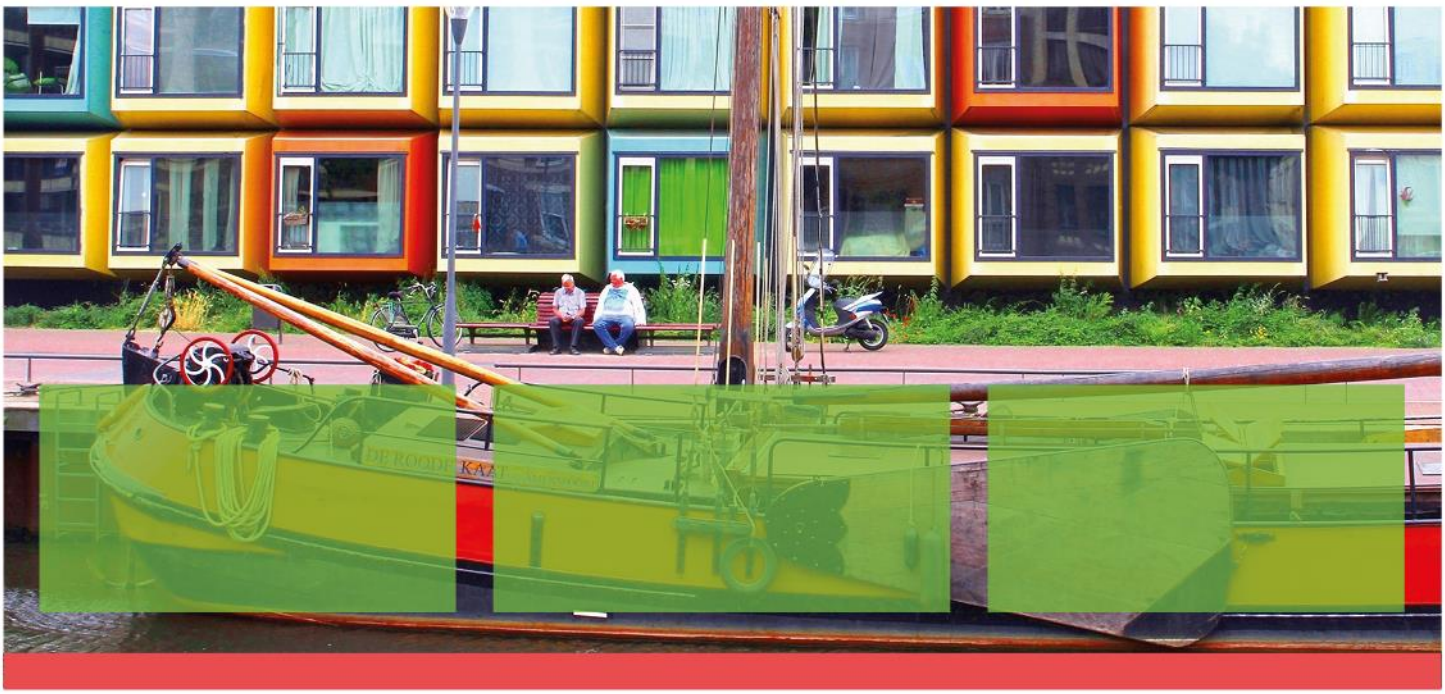


Onderzoek kosten woonwagenstandplaatsen

Ministerie van BZK

7 oktober 2022

Definitief



COMPANEN
ADVIES VOOR WONINGMARKT EN LEEFOMGEVING

COMPANEN ADVIES VOOR WONINGMARKT EN LEEFOMGEVING

DATUM	7 oktober 2022
TITEL	Onderzoek kosten woonwagenstandplaatsen
OPDRACHTGEVER	Ministerie van BZK
AUTEUR(S)	Jeroen Wissink Bram Klouwen
PROJECTNUMMER	2700.227
STATUS	Definitief

Tivolilaan 205
6824 BV Arnhem
Postbus 1174
6801 BD Arnhem

info@companen.nl
www.companen.nl
(026) 351 25 32

BTW NL001826517B01
IBAN NL95RABO0146973909
KVK 09035291

Inhoud

1 Inleiding **4**

1.1 Aanleiding en onderzoeksvraag 4

1.2 Onderzoeksaanpak 4

2 De ontwikkeling van een woonwagenlocatie **6**

2.1 Relevante wet- en regelgeving 6

2.2 Inrichting van een standplaats 8

2.3 Stichtingskosten standplaats 10

2.4 Kosten woonwagen 13

2.5 Kostenramingen: vier casussen 15

2.6 Kostenbepalende factoren samengevat 16

3 Kosten realisatie en exploitatie standplaatsen **17**

3.1 Kosten exploitatie en beheer 17

3.2 Inkomsten exploitatie 18

3.3 Is realisatie van een woonwagenstandplaats kostendekkend? 19

4 Conclusies **21**

Bijlage: Uitgangspunten bedrijfswaardeberekening **23**

1 Inleiding

1.1 Aanleiding en onderzoeksvraag

Van gemeenten wordt verwacht dat zij beleid ontwikkelen dat het woonwagenleven voldoende faciliteert en beschermd en dat zij de voorwaarden scheppen waardoor woonwagenbewoners binnen afzienbare tijd kans maken op een standplaats. Bij de realisatie van standplaatsen geven gemeenten het signaal af dat de exploitatie hiervan onder druk staat. Ook corporaties geven aan dat zij bij de ontwikkeling en verhuur van standplaatsen en woonwagens te maken hebben met hoge kosten. Het Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijkrelaties heeft gevraagd deze signalen nader te onderzoeken en zo nodig te onderbouwen. Zij wil daarmee een objectief beeld krijgen van de kosten van een standplaats, woonwagen en de beheerkosten. Dit objectieve beeld is nodig om de realisatie van standplaatsen en de samenwerking daartoe, tussen gemeente, corporaties en woonwagenbewoners, verder te brengen. Ook helpt dit gemeenten bij het opstellen van hun beleid, en van exploitaties.

Vraagstelling

Gelet op de aanleiding zijn de hoofdvragen van dit onderzoek als volgt:

- Wat is de bandbreedte van kosten voor de realisatie en exploitatie van woonwagenstandplaatsen en in welke mate is sprake van een kostendekkende exploitatie?
- Wat zijn factoren die het meest bepalend zijn voor de hoogte van de realisatie- en exploitatiekosten?
- Welke regels zijn van invloed op deze kosten en op de exploitatie? Welke regelknelpunten zijn te herleiden ten aanzien van de realisatie- en exploitatiekosten van standplaatsen?

1.2 Onderzoeksaanpak

Voor dit onderzoek is een inventarisatie uitgevoerd naar (voorbeeld)exploitaties van woonwagenlocaties. Daarnaast zijn er verdiepende gesprekken gevoerd met gemeenten, corporaties, beheerorganisatie PIM-Zuid, Be Flex en woonwagen- en chaletbouwer Kraaikamp.

Inventarisatie voorbeeldexploitaties

Er is een inventarisatie uitgevoerd van exploitaties van woonwagenlocaties die recent zijn gerealiseerd of momenteel in voorbereiding zijn. Het gaat hierbij zowel om nieuwe woonwagenlocaties als woonwagenlocaties die worden uitgebreid of geherstructureerd. Complicerende factor is dat het aantal uitgewerkte voorbeeldexploitaties vooralsnog beperkt is. Veel gemeenten zijn momenteel bezig met het inventariseren van de woningbehoefte en het opstellen van woonwagenbeleid, maar hebben vaak nog geen concrete locaties dan wel een volledig uitgewerkte exploitatieberekening gemaakt. Dit sluit ook aan bij het beeld van de uitkomsten uit de Herhaalmeting Woonwagenstandplaatsen in Nederland (maart 2021). Uit dit onderzoek bleek dat het aantal standplaatsen in Nederland in de afgelopen drie jaar vrijwel gelijk is gebleken. In deze periode zijn in ongeveer 8 gemeenten standplaatsen toegevoegd.
De geïnventariseerde exploitaties variëren van een schatting van de kosten voor aankoop van de grond, de aanleg en inrichting van een woonwagenstandplaats tot een gedetailleerde uitwerking van alle kosten voor de inrichting van een standplaats inclusief de aangevraagde offertes. Gelet op de verschillen tussen de locaties en de beperkte informatie over het bouw- en woonrijp maken van een standplaats is een schatting gemaakt van de kosten voor het bouw- en woonrijp maken. Deze kosten kunnen overigens sterk variëren en zijn afhankelijk van de (fysieke) kenmerken van de locatie. Maar ook de beschikbaarheid van

geschikte gronden en de verschillen in grondprijzen. De kosten en inkomsten moeten niet gezien worden als normbedragen, maar dit zijn de kosten en inkomsten die uit de praktijk naar voren komen.
De kosten voor de inrichting van een standplaats en de aanschaf (en plaatsing) van een woonwagen zijn meer generiek van aard en minder afhankelijk van de locatie. Op basis van de huidige inventarisatie zijn deze kosten gedetailleerd in beeld te brengen.

De inventarisatie bestaat uit locaties waar gemeenten en corporaties betrokken zijn bij de ontwikkeling ervan. Bij de vraag in welke mate de ontwikkeling van een locatie kostendekkend is richten we ons op de businesscase van een corporatie. Hierbij gaat het om de aankoop van de grond, de inrichting van de kavel en verhuur van een huurwoonwagen. Dit betekent overigens niet dat de opgave in de komende jaren alleen ligt in het ontwikkelen van huurstandplaatsen en / of huurwoonwagens. In de praktijk is er ook behoefte aan ontwikkeling van koopstandplaatsen of standplaatsen die via een erfpachtconstructie worden uitgegeven. De precieze invulling van de vraag zal lokaal nader moeten worden onderzocht.

Er zijn in totaal 11 casussen verzameld van gemeenten en corporaties. Hierop zijn de uitkomsten van dit onderzoek gebaseerd. Het gaat om exploitaties van locaties in de gemeenten Apeldoorn, Molenlanden, Hof van Twente, Arnhem, Vlissingen, Deventer, Alkmaar, Harderwijk, Beilen, Valkenswaard, en Mill en Sint-Hubert.

Kosten in- en exclusief BTW
In dit onderzoek zijn verschillende kostenposten in beeld gebracht. Bij de berekening van de bedrijfswaarde worden sommige kosten inclusief BTW meegenomen en sommige kosten exclusief. Daarom maken we in het onderzoek ook onderscheid in kosten die in- en exclusief BTW zijn. De kosten van de aanschaf, onderhoud en beheer van de woonwagen zijn exclusief BTW. De BTW kan op deze posten namelijk worden teruggevorderd. De kosten voor de aanschaf van de standplaats, de inrichting van de standplaats en het beheer en onderhoud zijn inclusief BTW. Bij de betreffende tabellen wordt vermeld of de kostenposten in- of exclusief BTW zijn.

Analyse relevante wetgeving
Tot slot is de relevante wetgeving geanalyseerd die mede bepalend zouden zijn voor de kosten en exploitatie bij de ontwikkeling van woonwagenlocaties. Het gaat hierbij specifiek om de Woningwet, het Bouwbesluit 2012, de Wet en Besluit Ruimtelijke Ordening, en de Omgevingswet.

Klankbordgroep
De resultaten zijn besproken met een klankbordgroep bestaande uit een vertegenwoordiging van de gemeenten Apeldoorn, Hof van Twente, Haarlemmermeer, de Stichting VSW, de VNG en Aedes. Daarnaast zijn de resultaten voorgelegd aan de Vereniging Behoud Woonwagencultuur Nederland, de Vereniging Sinti Roma Woonwagenbewoners Nederland, Woonwagenbelangen Amsterdam en Woonwagenbelangen Nederland en hebben zij een inhoudelijke reactie geleverd op de uitkomsten van deze analyse.

2 De ontwikkeling van een woonwagenlocatie

2.1 Relevante wet- en regelgeving

Bij het ontwikkelen van woonwagenstandplaatsen en woonwagens is verschillende wet- en regelgeving van toepassing die van invloed is op de inrichting, realisatie en exploitatie van woonwagenstandplaatsen. Het gaat hierbij om de Woningwet, het Bouwbesluit, het bestemmingsplan, de omgevingsvergunning en de Wro (en naar verwachting vanaf 1 januari 2023 Omgevingswet).

Woningwet

In de Woningwet zijn de definities van een woonwagen en een standplaats opgenomen. Een woonwagen is een voor bewoning bestemd gebouw dat is geplaatst op een standplaats en dat in zijn geheel of in delen kan worden geplaatst. Een standplaats is 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.

Volgens de Woningwet is een woonwagen een 'gebouw'. Woonwagens zijn daarmee gelijkgesteld aan reguliere woningen in de Woningwet. Dit betekent dat alle bouwwerken moeten voldoen aan de voorschriften van het Bouwbesluit 2012, het bestemmingsplan en de gemeentelijke bouwverordening. Verder bepaalt de Woningwet dat voor al het bouwen, herbouwen, verbouwen of verplaatsen van een bouwwerk een omgevingsvergunning nodig is. Van deze omgevingsvergunning mag niet worden afgeweken.

Bouwbesluit 2012

In het Bouwbesluit 2012 staan de eisen die als voorwaarde gelden voor het verkrijgen van een omgevingsvergunning voor de activiteit bouwen. Vroeger gold dat voor woonwagens eisen waren opgenomen ten aanzien van onder andere de sterkte van de bouwconstructie, de elektriciteitsvoorziening, de brandveiligheid en geluidsisolatie. In het huidige Bouwbesluit is het aantal bouwtechnische voorschriften sterk verminderd en waar mogelijk gelijk gesteld met de algemene voorschriften voor de andere woonvormen.

De brandveiligheid van woonwagens en woonwagenlocaties dient te voldoen aan de bouwtechnische eisen zoals zijn geformuleerd in het Bouwbesluit. Hierin worden minimale prestatie-eisen gesteld aan nieuwe en bestaande woonwagens. Naast de brandveiligheid van de wagen zelf moet er ook rekening worden gehouden met de onderlinge afstand tussen de woonwagens. Om te voorkomen dat een brand van een woonwagen kan overslaan naar een andere woonwagen is voldoende afstand gewenst tussen de woonwagens. In de praktijk wordt een afstand van vijf meter tussen woonwagens als brandveilig genoeg genoemd. Een onderlinge afstand van vijf meter is echter niet altijd haalbaar. Veelal omdat een woonwagenlocatie daar te klein voor is en uitbreiding niet mogelijk is. Vaak is het wel mogelijk om woonwagens te clusteren, waarbij tussen groepjes van woonwagens voldoende afstand wordt gehouden. Daarom is clustering van woonwagens toegestaan. Deze clustering is overigens noodgedwongen oplossing die afwijkt van de eisen die gelden ten aanzien van reguliere woningen.

Het Bouwbesluit stelt aan nieuwe woonwagens de volgende eisen:

- In een brandcompartiment liggen ten hoogste vier woonwagens en nevenfuncties daarvan met een totale gebruiksoppervlakte van ten hoogste 1.000 m² (Artikel 2.83 lid 2 Bouwbesluit 2012).

- Een brandcompartiment strekt zich uit over niet meer dan een perceel (Artikel 2.83 lid 3).
- De volgens NEN 6068 bepaalde weerstand tegen branddoorslag en brandoverslag van een woonwagen naar een andere woonwagen is ten minste 30 minuten. Bij de bepaling van deze weerstand wordt uitgegaan van een identieke maar spiegelsymmetrisch op een afstand van 5 m geplaatste woonwagen. (Artikel 2.84 lid 9)
- Als het gaat om de branddoorslag en brandoverslag zit er veel verschil tussen nieuwbouw en bestaande bouw. Voor nieuwbouw geldt dat de weerstand tegen branddoorslag en -overslag van een brandcompartiment naar (1) een ander brandcompartiment, (2) een vluchtroute (al dan niet besloten) minimaal 60 minuten dient te zijn. Bij bestaande bouw is dat minimaal 20 minuten (ofwel een afstand van minimaal 5 meter).

Wet ruimtelijke ordening en het Bestemmingplan (artikel 3.1 Wro)

Naast het Bouwbesluit is vooral het bestemmingsplan van de gemeente van belang voor het ruimtelijk beleid. In het bestemmingsplan wordt bepaald welke functies in een gebied voorkomen en wat de maximale hoogte en breedte van bouwwerken mag zijn. Ook worden hierin de niet-bouwtechnische eisen geregeld omtrent het bouwen. Zoals stedenbouwkundige voorschriften en bestemming van gebouwen.

De VBWN signaleert dat er in de praktijk veel verschillen bestaan tussen bestemmingsplannen. Bijvoorbeeld ten aanzien van de toegestane bouwhoogten. Hierdoor kan op veel woonwagenlocaties geen slaapkamer op de eerste verdieping gerealiseerd worden in verband met de maximale toegestane bouwhoogte. Dit heeft tot gevolg dat er alleen op maaiveldhoogte gebouwd kan worden en er dus meer grondoppervlakte voor de standplaats nodig is.

Omgevingsvergunning

Iedereen die vanaf 1 januari 2021 een omgevingsvergunning (voorheen bouwvergunning) aanvraagt voor een woonwagen of woning moet aan de BENG-eisen voldoen. BENG staat voor Bijna Energieneutrale Gebouwen. Dit betekent dat de woning of woonwagen de energie die wordt verbruikt voor een deel zelf wordt opgewekt. BENG bestaat uit drie onderdelen:

- BENG 1: De energiebehoefte van het gebouw (schil) in kWh per m2. De maximale energiebehoefte in kWH per m2 gebruiksoppervlak moet lager zijn dan 140kWH/m2
- BENG 2: Het maximale primair (fossiele) energieverbruik in kWh per m2 gebruiksoppervlak per jaar. Deze is gemaximeerd op 60kWH/m2.
- BENG 3: Het minimale aandeel hernieuwbare energie in procenten. Het minimale aandeel hernieuwbare energie moet groter zijn dan 50%.

BENG betekent overigens niet dat een nieuwe woonwagen per definitie gasloos moet zijn. Voor nieuwbouwlocaties geldt dat deze niet langer worden aangesloten op een gasleiding. Maar wie een nieuwe woonwagen wil plaatsen op een bestaande standplaats met gasaansluiting, kan nog steeds gebruik maken van deze gasaansluiting. Dit geldt overigens ook voor het plaatsen van een bestaande woonwagen op een bestaande locatie.

Omgevingswet

De Omgevingswet die op 1 januari 2023 in werking moet treden, heeft als doel om wetten voor de leefomgeving te bundelen en te moderniseren. Hierbij gaat het onder meer om wet- en regelgeving over bouwen, milieu, water, ruimtelijke ordening en natuur. Instrumenten die ingezet kunnen worden op basis van deze wet zijn onder meer de omgevingsvisie, het omgevingsplan en programma's. Inzet van deze instrumenten kan bijvoorbeeld betekenen dat het gemeentelijke woonwagen- en standplaatsenbeleid

onderdeel wordt van de gemeentelijke Omgevingsvisie. Hierin wordt de strategische visie van de gemeente op lange termijn bepaald. In het Omgevingsplan kan worden aangegeven waar woonwagenstandplaatsen zijn toegestaan binnen een gemeente, hoeveel er zijn toegestaan, de mogelijkheden voor doortrekkersplaatsen en werkruimten op de woonwagenlocaties en welke eisen er gelden voor bouwhoogtes, bijgebouwen en percentage bebouwd oppervlakte. Dit is vergelijkbaar met de functie van het huidige bestemmingsplan.

2.2 Inrichting van een standplaats

Om inzicht te hebben in de kosten en exploitatie van woonwagenstandplaatsen gaan we eerst in op de inrichting van woonwagenstandplaatsen en de aspecten die daarbij komen kijken. Het gaat hierbij om de maatvoering van standplaatsen, de inrichting van standplaatsen en de verschillende eigendomsvormen die er zijn.

Grootte van een standplaats

Zoals de definitie uit de Woningwet luidt is een woonwagenstandplaats een kavel bestemd voor het plaatsen van een woonwagen. Op deze kavel zijn voorzieningen aanwezig zodat de woonwagen kan worden aangesloten op het leidingnet van openbare nutsbedrijven, van andere instellingen of gemeenten voor de levering van gas, water en elektriciteit. De verkaveling van een standplaats wordt sterk bepaald door de maatvoering van een woonwagen en de eerder genoemde eisen ten aanzien van brandveiligheid. Nieuwe woonwagens variëren in lengte en breedte; van grofweg 4 tot 8 meter breed en 11 tot 15 meter lang. Naast de woonwagen biedt de standplaats doorgaans ruimte voor een berging (eventueel met sanitair) en tuin/terras. Afhankelijk van de situatie (ligging, ruimtelijke mogelijkheden, etc.) wordt parkeergelegenheid gerealiseerd op eigen terrein of openbaar terrein.

In onderstaande tabel is een indicatie gegeven van de omvang van een standplaats bij woonwagens van verschillende grootte. De oppervlakte van de kavels moeten niet worden gezien als norm, maar geven een beeld van de grootte van de kavel. Hierbij is rekening gehouden met de eisen ten aanzien van brandveiligheid, de ruimte voor de woonwagen (inclusief overstek dak) en voldoende ruimte voor het plaatsen een berging. Bij een woonwagen van 4 x 11 meter bedraagt het benodigde kaveloppervlakte circa 180 m2 en bij een woonwagen van 5 x 15 meter is dit ruim 240 m2.

Tabel 2.1: Indicatie omvang kavel bij verschillende maten woonwagens

Omvang woonwagen bruto vloeroppervlak (b.v.o.)	Oppervlakte kavel (indicatie)
4 x 11 meter (44 m2)	10 x 18 meter (180 m2)
4 x 15 meter (60 m2)	10 x 22 meter (220 m2)
5 x 15 meter (75 m2)	11 x 22 meter (242 m2)
6 x 15 meter (90 m2)	12 x 22 meter (264 m2)

Voorbeeld: woonwagenlocatie Mergen

In Mill (gemeente Land van Cuijk) is in 2021 de bestaande woonwagenlocatie Mergen heringericht. Op deze locatie is het aantal standplaatsen uitgebreid van 1 naar 6 plaatsen. De standplaatsen zijn 11 meter breed en 22 meter diep en bieden ruimte voor het plaatsen van woonwagens van 5 x 15 meter met een overstek van 50 cm. Daarnaast is er ruimte gerealiseerd voor het plaatsen van een berging van 3 x 4 meter. Per standplaats zijn twee parkeerplaatsen gerealiseerd. De berging is voorzien van aansluitingen voor een douchen en wc en indien gewenst kan de bewoner zelf een douche en wc in de berging plaatsen.

Figuur 2.1: Voorbeeld woonwagenlocatie Mergen in Mill (gemeente Land van Cuijk)



Bron: Gemeente Mill en Sint Hubert, uitvoeringsplan (her)inrichting woonwagenlocatie Mergen, 2021

Inrichting van een standplaats

Standplaatsen voor woonwagens zijn doorgaans volledig verhard. Deze verharding bestaat uit een fundering om de woonwagen op te plaatsen. Woonwagens kunnen worden geplaatst op de ondergrond, mits deze voldoende draagkrachtig is. Afhankelijk van de ondergrond kan de fundering bestaan uit een betonnen plaat die het gewicht van de woonwagen kan dragen. Daarnaast komt het voor dat woonwagens worden geplaatst op een fundering van betonpoeren (funderingselementen). Deze betonpoeren zorgen ervoor dat de kracht van de woonwagen wordt verdeeld. Het overige deel van de standplaats is doorgaans bestraat met betontegels of klinkers. Het vak wordt afgescheiden door middel van een erfafscheiding en voorzien van een separate berging.

Veel woonwagenstandplaatsen zijn voorzien van een aparte stenen gemetselde berging. In deze berging is veelal ruimte voor een sanitaire unit (douche en toilet) en aansluiting voor wasmachine en -droger. Dit komt voort uit de vroegere traditie en woonwagencultuur waarbij gasten, doorreizigers en familie van ver gebruik kan maken van het sanitair buiten de woonwagen. Daarnaast is in de berging doorgaans de aansluiting voor nutsvoorzieningen en de meterkast geplaatst. Indien de meterkast in een buitenberging is gesitueerd verdient het de aanbeveling om de groepenkast wel in de woonwagen te situeren. De elektraleiding van de berging naar de woonwagen (de zogenoemde meterleiding) dient spanningsloos gemaakt te kunnen worden. Omdat de nutsvoorzieningen en de meterkast in de berging zitten dient deze vorstvrij te zijn. De praktijk leert dat er grote verschillen zijn in omvang en uitvoeringsniveaus van bergingen. Bergingen variëren in oppervlakte van circa 12 m2 tot 25 m2. Vanuit oogpunt van betaalbaarheid komt het steeds vaker voor dat de berging niet standaard is voorzien van een sanitaire unit. Nieuwe woonwagens zijn immers voorzien van een badkamer en een separaat toilet en bieden ruimte voor een wasmachine en wasdroger. Bij ontwikkeling van nieuwe standplaatsen zal in overleg met de bewoners deze afweging gemaakt moeten worden.

Verschillende eigendomsvormen

Er zijn verschillende eigendomsvormen van standplaatsen en woonwagens en deze kunnen verschillen van locatie tot locatie. Eigendomsvormen die veelal voorkomen zijn:

- De standplaats wordt verhuurd door een corporatie of gemeente en de woonwagen is in eigendom van de bewoners.
- Zowel de standplaats als de woonwagen wordt verhuurd door een corporatie of gemeente.

- Zowel de standplaats als de woonwagen zijn in eigendom van de bewoner. Hierbij kan het voorkomen dat de standplaats volledig in eigendom is van de bewoner of dat de standplaats in erfpacht is uitgegeven door de gemeente. In dat laatste geval betaalt de bewoner een erfpachtcanon.

De woonwagenbelangenorganisaties geven aan dat bij de ontwikkeling van nieuwe locaties het wenselijk is om een gedifferentieerd aanbod te realiseren op basis van de lokale behoefte. Het gaat hierbij om differentiatie in (sociale) huur en koop. Op deze manier wordt het beter mogelijk om in familieverband te wonen en wordt er rekening gehouden met de woonwensen van verschillende inkomensgroepen. Daarbij wordt ook ter overweging meegegeven om differentiatie aan te brengen in oppervlakte van standplaatsen. Daarnaast geven zij aan dat er flexibiliteit gewenst is bij het indelen van de standplaats, zeker als het een koop betreft.

2.3 Stichtingskosten standplaats

Bij de ontwikkeling van een standplaats spelen verschillende kostenposten een rol. Het gaat om de kosten voor de verwerving van de grond, de plan- en begeleidingskosten, de inrichting van de kavel (o.a. ondergrondse infrastructuur, bestrating, berging en erfafscheiding) en de aanschaf en plaatsing van de woonwagen. Daarnaast moeten er mogelijk civieltechnische werkzaamheden uitgevoerd worden zoals het opschonen van het terrein, aanleggen van riolering, aansluiten van het terrein op de openbare weg, aanleggen van kabels en leidingen en openbare verlichting. Deze werkzaamheden vallen onder het bouw- en woonrijp maken van het terrein. De kosten hiervan zijn sterk afhankelijk van de locatie. Daarnaast speelt het type ontwikkeling een belangrijke rol in de stichtingskosten van een standplaats. Uitbreiding of herstructurering van een bestaande locatie brengt andere kosten met zich mee dan wanneer het de ontwikkeling van een nieuwe woonwagenlocatie betreft.

Uitbreiding van bestaande woonwagenlocatie

In dit geval worden op onbenutte plekken op - of aangrenzend aan - een bestaande woonwagenlocatie standplaatsen gerealiseerd. In vergelijking tot herstructurering of realisatie van een nieuwe locatie zijn de kosten doorgaans lager. Dit komt omdat er vaak gebruik kan worden gemaakt van aansluiting op bestaande voorzieningen (zoals toegangsweg, riolering, nutsvoorzieningen, etc.). Daarnaast blijven de overige standplaatsen intact en hoeven deze niet verplaatst te worden. Uitbreiding van een bestaande locatie is een situatie die in de praktijk relatief vaak voorkomt.

Herstructurering bestaande woonwagenlocatie

Herstructurering van een bestaande locatie is doorgaans aan de orde als een locatie verouderd is of wanneer herinrichting noodzakelijk is vanwege brandgevaarlijke situaties in combinatie met eventuele uitbreiding van het aantal standplaatsen. Concreet betekent dit dat een bestaande locatie opnieuw wordt ingericht. De kosten voor herstructurering zijn relatief hoog vanwege verschillende factoren:

- Bestaande woonwagens moeten tijdelijk verplaatst worden.
- Er is intensieve begeleiding nodig (wensen inventariseren, compensatie, etc.).
- Eventuele financiële compensatie voor bewoners.
- Eventuele handhaving bij mogelijke constatering van illegale bouwwerken.
- Eventuele sanering van vervuilde grond.
- Herinrichting van de locatie.

Aanleg nieuwe woonwagenlocatie

Bij realisatie van een nieuwe woonwagenlocatie moet met verschillende zaken rekening worden gehouden. De grond moet worden verworven en bouw- en woonrijp gemaakt worden. Daarnaast moet de kavel worden ingericht en de woonwagen geplaatst worden. De aanleg van een nieuwe locaties vraagt doorgaans om een intensievere begeleiding met bewoners en omwonenden van de woonwagenlocatie. De kosten voor aanleg van nieuwe locaties zijn afhankelijk van de omvang van de locatie, de ligging van de locatie en de mogelijkheden om aansluiting te vinden op het bestaande wegennet en riolering en nutsvoorzieningen. De afgelopen jaren is er slechts een beperkt aantal nieuwe locaties opgeleverd.

Samengevat zijn er de volgende kostenposten per type ontwikkeling:

Kostenposten	Uitbreiding bestaande locatie	Herstructurering	Aanleg nieuwe locatie
Verwerving grond	Mogelijk	Mogelijk	Ja
Verplaatsing woonwagens	Mogelijk (bijvoorbeeld bij familiehereniging)	Ja	Mogelijk (bijvoorbeeld bij familiehereniging)
Civieltechnische werkzaamheden	Beperkt	Ja	Ja
Inrichting standplaats	Ja	Ja	Ja
Plaatsen woonwagen	Ja	Ja	Ja

Kostencomponenten ontwikkeling standplaatsen

Op basis van de inventarisatie zijn de kosten van de ontwikkeling van standplaatsen in beeld gebracht. Hierbij is gekeken naar de kosten van de grondverwerving, de civieltechnische werkzaamheden en de inrichting van de kavel.

Kosten grondverwerving

De kosten voor de verwerving van de grond zijn afhankelijk van het ruimtebeslag van de kavel, de eigendomsvorm, de ligging van de locatie en het product dat wordt gerealiseerd. Gemeenten rekenen voor standplaatsen met een huurwoonwagen vaak een sociale grondprijs voor woningcorporaties. De kosten verschillen per gemeente en variëren vanaf circa € 17.500 tot € 36.000 per kavel (incl. BTW). Daarbij wordt vaak uitgegaan van een normoppervlakte (bijvoorbeeld 190 m2) en als het kaveloppervlakte groter is worden deze extra kosten verrekend. Bij koopstandplaatsen worden verschillende methodieken gehanteerd maar houdt de grondprijs verband met de marktwaarde. Dit kan bijvoorbeeld zijn op basis van een residuele grondprijsbenadering of op basis van een marktconforme taxatie. Overigens definiëren niet alle gemeenten woonwagenstandplaatsen apart in hun grondbeleid.

De genoemde kosten zijn de kosten voor de kopende partij; de corporatie of woonwagenbewoner. Uit de inventarisatie is geen inzicht verkregen in de feitelijk gemaakte aanschafkosten van de grond door de verkopende partij (vaak de gemeente). Deze feitelijke kosten zijn sterk afhankelijk van de ligging, het moment van aankoop, de rentekosten, boekwaarde, maar ook de bestemmingsplanfunctie op het moment van aankoop. Er is dus geen inzicht in de kostprijs van gronden aan de hand van kosten die in het verleden zijn gemaakt voor het leveren van bouwrijpe grond.

Civieltechnische werkzaamheden

Voordat kan worden gestart met het inrichten van een standplaats en het plaatsen van de woonwagen moet de grond bouwrijp gemaakt worden. Dit betekent dat de grond vrij is van obstakels (opgeschoond), de grond schoon is en dat er de nodige voorzieningen zijn getroffen. Denk aan de aansluiting op de openbare weg, riolering, openbare verlichting en nutsvoorzieningen. Na het bouwrijp maken kan het

terrein worden ingericht. Daar komen mogelijk nog kosten bij voor aanleg van het openbaar gebied zoals de definitieve verharding (bestraten van wegen, stoepen, fietspaden en parkeerplaatsen), groen- en speelvoorzieningen, verlichting en eventuele aanleg van straatmeubilair. Bij de meeste locaties zijn, vanwege de omvang van de locatie, deze laatste werkzaamheden beperkt.

De civieltechnische werkzaamheden zijn doorgaans maatwerk en de kosten hiervan zijn (situationeel) afhankelijk van verschillende factoren. Denk bijvoorbeeld aan de omvang van de locatie, de ligging ten opzichte van uitvalswegen, nabijheid riolering en andere nutsvoorzieningen waarop aangesloten kan worden, de bodemgesteldheid, aanwezigheid van vervuilde grond, etc.

Inrichting van de standplaats

De volgende fase is de inrichting van de standplaats. Afhankelijk van de ondergrond bestaat deze uit het plaatsen van de fundering waarop de woonwagen wordt geplaatst, het bestraten van de standplaats, het plaatsen van de berging en het aanleggen van erfafscheiding. Daarnaast vallen hier de kosten voor de aansluiting op riolering, nutsvoorzieningen en afwatering van het terrein onder. Als deze werkzaamheden zijn verricht, is de standplaats gereed om de woonwagen op te plaatsen.

De kosten voor de inrichting zijn minder locatie-afhankelijk en daarom beter vergelijkbaar. Uit de inventarisatie blijkt dat de kosten voor de inrichting van een standplaats variëren van circa € 36.000 tot € 78.000 (incl. BTW) per standplaats. Bij de meeste standplaatsen liggen de inrichtingskosten tussen de € 50.000 en € 75.000 per standplaats. Met name bij de kosten van de bergingen zijn grote verschillen waarneembaar. Een (niet-geïsoleerde) prefab-berging kost circa € 4.500. De kosten voor een geïsoleerde berging liggen beduidend hoger en variëren tussen de € 19.000 en € 35.000 per eenheid. Een geïsoleerde (vorstvrije) berging is noodzakelijk als de nutsvoorzieningen, de meterkast en sanitaire voorzieningen in de berging zit. De prijs is afhankelijk van de omvang van de berging en de aanwezigheid van sanitaire voorzieningen. Het is overigens ook mogelijk om de nutsvoorzieningen en de meterkast direct in de woonwagen te plaatsen. Hiervoor dient dan wel een aparte berging / ruimte in de woonwagen zelf aanwezig te zijn.

Tabel 2.2: Kosten inrichting standplaats (inclusief BTW)

	Kosten inrichting standplaats
• *Aanleg fundering/verharding/erfafscheiding/aansluitingen*	*€ 26.500 tot € 49.500*
• *Plaatsen berging*	*€ 4.500 tot € 35.000*
• *Overige kosten (begeleiding, onvoorzien)*	*€ 5.000 tot € 13.500*
Kosten inrichting standplaats[1]	*€ 36.000 tot € 78.000*

Bron: Inventarisatie Companen, 2022

[1] De verschillende kosten zijn in beeld gebracht op basis van de inventarisatie. De optelsom van de verschillende kostencomponenten wijkt af van de totaalsom.

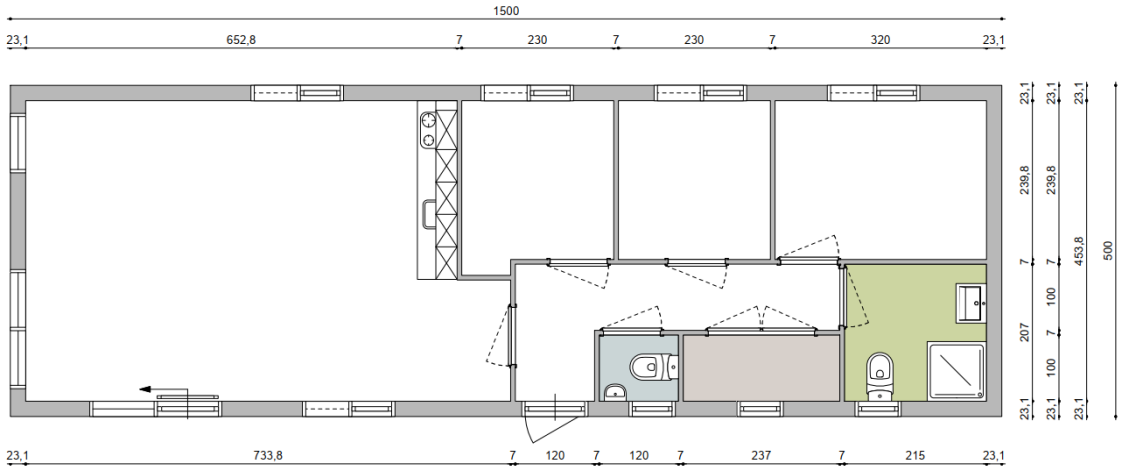
2.4 Kosten woonwagen

Nieuwe woonwagens bestaan voornamelijk uit houtskeletbouw met een kunststof gevelbekleding. De meeste woonwagens worden in een fabriek gebouwd en in zijn geheel of in delen verplaatst naar de standplaats. Op de standplaats wordt de woonwagen geïnstalleerd, afgesteld en aangesloten op nutsvoorzieningen (water, warmte, elektriciteit, warmte en riolering). In Nederland is een beperkt aantal woonwagenbouwers actief. Het gaat hierbij om wagenbouwers die zich specifiek richten op de woonwagenmarkt, maar ook om wagenbouwers die naast recreatiewoningen ook woonwagens realiseren. In het kader van dit onderzoek is gesproken met Kraaikamp chalet- en woonwagenbouw.

Maatvoering woonwagen

Woonwagens zijn er in verschillende maatvoeringen, waarbij onderscheid wordt gemaakt in 'enkele' en 'dubbele' modellen. Een 'enkel' model woonwagen heeft een breedte tot circa 5,5 meter en een lengte variërend van 13 tot 15 meter. Vanwege de maatvoering kan de woonwagen in zijn geheel op transport naar de standplaats vervoerd worden. Een dubbel model woonwagen bestaat uit twee delen die op locatie aan elkaar bevestigd worden. Hiermee varieert dit model doorgaans in een breedte tussen de 6 en 10 meter. Standaard zijn nieuwe woonwagens voorzien van twee of drie slaapkamers, een toegangsportaal, een badkamer, inpandige berging, separaat toilet, hal met meterkast en een woonkamer / keuken.

Figuur 2.2: Voorbeeldindeling woonwagen 5x15 meter (bruto vloeroppervlakte)



Bron: Kraaikamp chalet- en woonwagenbouw

Kosten van een woonwagen

De kosten van een woonwagen zijn afhankelijk van de maatvoering, het afwerkingsniveau en de wijze waarop de warmtevoorziening is geregeld. Op basis van informatie van Kraaikamp chalet- en woonwagenbouw zijn de referentiekosten voor een aantal verschillende typen woonwagens in beeld gebracht. Deze woonwagens voldoen aan de BENG-eisen 2021 en zijn voorzien van het KOMO-keurmerk. Dit keurmerk geeft aan dat woonwagens berekend zijn op een ontwerpleverduur[2] van 50 jaar. Indien de woonwagens regulier worden onderhouden en het onderstel periodiek wordt geïnspecteerd en zo nodig wordt onderhouden.

[2] Ontwerplevensduur is de veronderstelde periode gedurende welke een constructie is te gebruiken voor het beoogde doel. In het geval van het KOMO-keurmerk is dit 50 jaar.

In onderstaande tabel is een indicatie van de prijzen voor verschillende maten woonwagens weergegeven. Hierbij wordt onderscheid gemaakt tussen woonwagens met en zonder gasaansluiting. De woonwagens zonder gasaansluiting zijn voorzien van een warmtepomp. De kosten variëren van circa € 129.000 voor een woonwagen van 15 bij 4 meter met gasaansluiting tot ruim € 171.000 voor een woonwagen van 15 bij 6 meter met warmtepomp. Dit zijn kosten inclusief zonnepanelen, omgevingsvergunning, transport en plaatsing en het aansluiting op nutsvoorzieningen.

Tabel 2.3: Kosten woonwagen naar maatvoering en type warmtevoorziening o.b.v. BENG-eisen 2021.

Maatvoering (b.v.o.)	**Warmtevoorziening**	**Kosten (excl. BTW)**
15 x 4 mtr (60 m2)	Gasaansluiting	€ 129.000
15 x 5 mtr (75 m2)	Gasaansluiting	€ 141.000
15 x 6 mtr (90 m2)	Gasaansluiting	€ 157.000
Maatvoering (b.v.o.)	**Warmtevoorziening**	**Kosten (excl. BTW)**
15 x 4 mtr (60 m2)	Warmtepomp	€ 144.000
15 x 5 mtr (75 m2)	Warmtepomp	€ 156.000
15 x 6 mtr (90 m2)	Warmtepomp	€ 171.000

Bron: Kraaikamp chalet- en woonwagenbouw, prijspeil december 2021

Kosten gestegen door BENG-eisen en stijging bouwkosten

De aanschafkosten van woonwagens zijn de afgelopen jaren sterk gestegen. Dit komt enerzijds omdat woonwagens moeten voldoen aan de BENG-eisen en anderzijds door de stijging van de bouwkosten. De extra investering om een woonwagen te voldoen conform BENG bedraagt ongeveer € 37.000 (excl. BTW) ten opzichte van een reguliere woonwagen. Hierin zitten de kosten voor een warmtepomp, hogere isolatiewaarden van vloer, gevel en dak, het plaatsen van zonnepanelen, een ventilatiesysteem en de inpandige technische ruimte. Als er geen warmtepomp is, maar een gasaansluiting dan bedragen de extra kosten circa € 17.000 (excl. BTW) ten opzichte van een reguliere woonwagen. Het voordeel van een goed geïsoleerde woonwagen die bijna energieneutraal is vertaald zich overigens tot een lagere energierekening voor de bewoner. En is, mede vanwege een lagere CO_2 uitstoot, beter voor het milieu.

Naast de extra kosten om te voldoen aan de BENG-eisen heeft de stijging van de bouwkosten een belangrijke rol gespeeld in de prijsstijging van woonwagens. In 2020 zijn de kosten van een woonwagen (door stijging van de kosten voor bouwmaterialen) met circa 8% gestegen. Dit komt neer op een kostenstijging van ruim € 10.000 in een jaar tijd. De verwachting is dat op korte termijn de bouwkosten verder zullen stijgen.

Tweedehands woonwagens

Het is duidelijk dat met de aanschaf van een nieuwe woonwagen (exclusief standplaats), die voldoet aan het Bouwbesluit en de huidige BENG-eisen, een forse investering is gemoeid. Een mogelijkheid om de kosten te drukken is de aanschaf van een tweedehands woonwagen. Startende huishoudens kunnen op een huurstandplaats tegen lagere kosten een kleine, oude woonwagen plaatsen. Na verloop van tijd kunnen zij ‘doorgroeien’ naar een nieuwe woonwagen. Sinds juli 2018 worden nieuwbouwwoningen niet meer aangesloten op het gasnetwerk en is de aansluitplicht geschrapt. Dit geldt ook voor de aanleg van nieuwe standplaatsen, deze zijn ook aardgasvrij. Dit leidt tot een dilemma. Dit betekent namelijk dat het model waarin men start in een bestaande (tweedehands) woonwagen en spaart voor een nieuw woonwagen bijna niet mogelijk is op een nieuwe locatie. Dit is alleen mogelijk als er op een locatie een aansluiting is op een warmtenet of een biogasinstallatie.

Woonwagenbelangenorganisaties constateren dat de stapeling van wettelijke eisen en verplichtingen ervoor zorgt dat de aanschafkosten van een nieuwe woonwagen sterk zijn gestegen. Daar speelt mee dat

de mogelijkheden voor woonwagenbewoners om een hypothecaire lening te krijgen beperkt zijn (zie ook paragraaf 3.2). Voor jongeren is het hierdoor steeds lastiger om betaalbare huisvesting te vinden. De belangenorganisaties pleiten er daarom voor om te kijken of er ruimere mogelijkheden kunnen worden gecreëerd om bestaande woonwagens te plaatsen op nieuwe standplaatsen. Of bijvoorbeeld de mogelijkheid te bieden om (al dan niet tijdelijk) een toercaravan te plaatsen.

2.5 Kostenramingen: vier casussen

In onderstaande tabel zijn vier concrete (geanonimiseerde) voorbeelden uitgewerkt van kostenramingen van woonwagenlocaties. Hierbij zijn de kosten voor de aanschaf van de grond, de inrichting van de standplaats en de kosten voor plaatsing van de woonwagen in beeld gebracht. Het gaat om twee casussen waarbij sprake is van herinrichting van een bestaande locatie, een casus waarbij sprake is van uitbreiding van de locatie en een casus waarbij sprake is van ontwikkeling van een nieuwe locatie.

Tabel 2.4: Kostenraming per standplaats van vier type ontwikkelingen

	Casus 1	**Casus 2**	**Casus 3**	**Casus 4**
Context	Herinrichting bestaande locatie + aanschaf nieuwe woonwagen	Herinrichting bestaande locatie + aanschaf bestaande woonwagen	Uitbreiding bestaande locatie (2 plaatsen)	Realisatie nieuwe locatie (12 standplaatsen)
Kosten grond	n.v.t.	n.v.t.	€ 24.000	€ 17.500
Kosten inrichting standplaats	€ 78.500	€ 62.500	€ 61.500	€ 28.500
- bestrating, aansluitingen, etc.	€ 49.500	€ 51.500	€ 26.500	€ 24.000
- berging	€ 19.500	€ 11.000	€ 30.000	€ 4.500
- begeleiding, onvoorzien	€ 9.500	Onbekend	€ 5.000	Onbekend
Kosten woonwagen[3]	€ 145.000	€ 27.750	€ 145.000	€ 132.000
Totale kosten (incl. BTW)	€ 223.500	€ 90.250	€ 230.500	€ 178.000

Bron: Inventarisatie Companen, 2022

De totale kosten van de vier casussen variëren van € 90.250 voor herontwikkeling van een bestaande locatie tot € 230.500 per standplaats bij ontwikkeling van een nieuwe locatie. De kosten voor de inrichting van deze standplaatsen variëren van (minimaal) € 28.500 tot € 78.500. Bij casus 2 en 4 zullen de kosten in de praktijk hoger uitvallen omdat daar nog geen beeld is van de begeleidingskosten. Daarnaast zijn er grote verschillen in de kosten die zijn ingerekend voor het plaatsen van de berging. In de eerste drie voorbeelden gaat het om de plaatsing van geïsoleerde bergingen waarvan een tweedehands berging in casus twee. In het geval van casus 4 betreft het een niet-geïsoleerde prefab-berging. De aansluiting van de nutsvoorzieningen en de meterkast bevindt zich in de woonwagen zelf. Daarnaast is er in dit geval sprake van aansluiting op een warmtenet.

[3] Kosten woonwagen zijn exclusief BTW omdat de BTW over de investering van de woonwagen kan worden teruggevraagd. De overige kosten zijn bedragen inclusief BTW.

2.6 Kostenbepalende factoren samengevat

Samengevat spelen de volgende factoren een belangrijke rol in de bepaling van de kosten voor ontwikkeling van standplaatsen en woonwagens.

- Een woonwagen is in vergelijking tot andere woonvormen een woonvorm met een relatief groot ruimtebeslag. In vergelijking tot een reguliere sociale huurwoning is de kavel twee a drie keer zo groot. Dit oppervlakte is nodig om een woonwagen te kunnen plaatsen. Daarnaast moet er voldoende ruimte tussen woonwagens aanwezig zijn om te kunnen voldoen aan de eisen ten aanzien van brandveiligheid.
- Omdat woonwagens op relatief grote kavels staan zijn de kosten voor civieltechnische werkzaamheden, aanleg van leidingwerk, riolering en afwateringssystemen relatief hoog. De kosten van deze werkzaamheden worden immers verdeeld over een relatief klein aantal eenheden.
- Locatie-ontwikkeling van nieuwe locaties zijn in de begeleiding doorgaans intensieve trajecten. Het gaat hierbij om de trajecten met zowel (toekomstige) bewoners als met omwonenden van de betreffende locatie.
- De BENG-normen zorgen ervoor dat nieuwe woonwagens voldoen aan de huidige duurzaamheidseisen en zorgen voor lagere energielasten voor bewoners. Daar staat tegenover dat de aanschafkosten van woonwagens sterk zijn gestegen om te kunnen voldoen aan de BENG-normen. Het gaat hierbij om een kostenstijging van circa € 37.000 (excl. BTW) per woonwagen.
- De sterke stijging van de bouwkosten zorgt ervoor dat de aanschafkosten van woonwagens sterk zijn toegenomen in de afgelopen jaren. Gelet op de huidige ontwikkelingen is de verwachting dat deze stijging op korte termijn doorzet.
- De kosten van bergingen zijn relatief hoog en dit heeft te maken met de (eventuele) aanwezigheid van sanitaire voorzieningen, de aansluiting van nutsvoorzieningen en de meterkast. Dit betekent dat de berging geïsoleerd en vorstvrij dient te zijn. Bij de ontwikkeling van nieuwe locaties wordt nagedacht of hier besparingsmogelijkheden liggen. Door bijvoorbeeld de aansluiting van de nutsvoorzieningen en de meterkast in de woonwagen zelf te plaatsen. Of door de berging te voorzien van leidingwerk voor sanitair en de bewoner zelf de gelegenheid te geven om douche en toilet te plaatsen.
- Door technologische ontwikkeling is de kwaliteit van woonwagens sterk verbeterd ten opzichte van vroeger. Een woonwagen met een KOMO-keurmerk gaat, mits goed onderhouden, circa 50 jaar mee. Corporaties houden in hun exploitatie vaak rekening met een termijn van 45 jaar en dit is een forse verbetering ten opzichte van de exploitatietermijn waar voorheen mee werd gerekend.

3 Kosten realisatie en exploitatie standplaatsen

3.1 Kosten exploitatie en beheer

Omdat er verschillende eigendomsvormen zijn (huurstandplaats en huurwoonwagen of huurstandplaats en eigen woonwagen) wordt in de exploitatie onderscheid gemaakt tussen beheer- en onderhoudskosten voor de standplaats en beheer- en onderhoudskosten van de woonwagen. Onder het onderhoud en beheer vallen verschillende posten. Voor wat betreft onderhoud gaat het om klachten-, en planmatig onderhoud. Onder het beheer vallen de kosten voor technisch, sociaal en financieel beheer en de huurincasso. Een deel van de gemeenten en corporaties hebben de exploitatie en het beheer uitbesteed aan een (externe) beheerorganisatie of stichting.

Kosten beheer en onderhoud woonwagenstandplaatsen

Uit de inventarisatie komt naar voren dat de kosten voor beheer en onderhoud van standplaatsen variëren van € 2.150 tot € 3.275 per standplaats. Deze valt uiteen in gereserveerde onderhoudskosten die variëren van € 600 tot € 1.750 per standplaats per jaar. Aangevuld met beheerkosten tussen de € 1.200 en € 1.250 per jaar. De genoemde bedragen zijn inclusief BTW omdat de aanschaf van een bouwkavel belast is met BTW evenals de bijbehorende kosten voor beheer en onderhoud.

Tabel 3.1: Kostenrange beheer en onderhoud huurstandplaatsen per jaar (inclusief BTW)

	Kostenrange
Onderhoudskosten	€ 600 tot € 1.750
Beheerkosten	€ 1.200 tot € 1.250
Belasting en verzekeringen	€ 160 tot € 225
Overige zakelijk lasten	€ 125 tot € 150
Totaal	€ 2.150 tot € 3.275

Bron: Inventarisatie Companen, 2022

Kosten voor beheer en onderhoud (huur)woonwagen

Uit de inventarisatie komt naar voren dat beheer- en onderhoudskosten variëren tussen de € 2.480 en € 2.525 per huurwoonwagen per jaar. In dit bedrag is een post van € 1.325 tot € 1.550 opgenomen voor onderhoud. Het gaat hierbij om klachtenonderhoud en planmatig onderhoud. De beheerkosten voor een huurwoonwagen variëren van € 125 tot € 600 per woonwagen per jaar. Een groot gedeelte van de beheerkosten zitten al verdisconteerd in de beheerkosten van de standplaats. Dit bedrag wordt aangevuld met een bedrag voor belastingen en verzekeringen, tussen de € 45 en € 350 per woonwagen per jaar. Tot slot is er een bedrag van € 510 tot € 520 opgenomen voor de verhuurderheffing. De genoemde bedragen voor beheer en onderhoud van de huurwoonwagen zijn exclusief BTW omdat deze posten aftrekbaar zijn.

Tabel 3.2: Kostenrange beheer en onderhoud huurwoonwagens per jaar (exclusief BTW)

	Kostenrange
Onderhoudskosten	€ 1.325 tot € 1.550
Beheerkosten	€ 125 tot € 600
Belastingen en verzekeringen	€ 45 tot € 350
Verhuurderheffing	€ 510 tot € 520
Totaal	€ 2.480 tot € 2.525

Bron: Inventarisatie Companen, 2022

De totale kosten van beheer en onderhoud van een huurstandplaats met een huurwagen liggen tussen de € 4.700 en € 5.750 per eenheid per jaar.

3.2 Inkomsten exploitatie

De hoogte van de inkomsten worden bepaald door de eigendomssituatie van de standplaats en de woonwagen. Bij iedere huurwoonwagen en huurstandplaats hoort een maximale huurprijs. Het aantal punten uit het woningwaarderingsstelsel bepaalt de maximale huurprijs. Zo krijgt een woonwagen punten voor de afmetingen en de uitrusting. Bij een standplaats speelt in de beoordeling het oppervlakte en de aanwezigheid van een berging met of zonder sanitair mee. Daarnaast speelt ook de woonomgeving mee. Het gaat hierbij met name om de directe nabijheid van voorzieningen als scholen, supermarkt, openbaar vervoer, etc.

Passend toewijzen

Net als bij reguliere sociale huurwoningen gelden bij huurwoonwagens met een sociale huurprijs de regels van het passend toewijzen. Dit betekent dat de huurprijs passend is bij het inkomen. Per 1 januari 2022 gelden hiervoor de volgende inkomens en huurgrenzen.

Tabel 3.3: Inkomenstabel passend toewijzen, 2022

Aantal personen	Inkomen vanaf	Inkomen tot en met	Netto huur
1	€ 0	€ 24.075*	€ 633,25
1	€ 24.076	€ 40.765	€ 763,47
2	€ 0	€ 32.675**	€ 633,25
2	€ 32.676	€ 45.014	€ 763,47
3 of meer	€ 0	€ 32.675**	€ 678,66
3 of meer	€ 32.676	€ 45.014	€ 763,47

** Voor alleenstaande AOW-gerechtigden is de grens in bovenstaande tabel € 23.975 i.p.v. € 24.075*
*** Voor meerpersoons AOW-gerechtigden is de grens in bovenstaande tabel € 32.550 i.p.v. € 32.675*

Huur van een standplaats en woonwagen

De huur van de woonwagen in de sociale verhuur en de standplaats gezamenlijk mag niet hoger zijn dan de aftoppingsgrenzen of de huurtoeslaggrens. Woonwagens die in Nederland op een standplaats staan en gehuurd worden, zijn vrijgesteld van BTW over de aanschaf van de woonwagen. Dit betekent dat verhuurders BTW moeten afdragen over de huurinkomsten. Bij de bepaling van de huurprijs is de verhuurder gehouden aan het woningwaarderingsstelsel voor woonwagens en deze kostenpost mag niet extra in rekening worden gebracht boven op de huurprijs.

Tabel 3.4: Huurprijzen standplaats en woonwagen bij de aftoppingsgrenzen en sociale huurgrens

	Huur € 630	Huur € 675	Huur € 760
Huur standplaats per maand	€ 250	€ 250	€ 250
Huur woonwagen per maand	€ 380	€ 425	€ 510
Huur standplaats + woonwagen	€ 630	€ 675	€ 760
Btw huur woonwagen per maand (21%)	€ 66	€ 74	€ 89
Inkomsten verhuurder per maand	€ 564	€ 601	€ 671

Financieren woonwagen door woonwagenbewoner

Het is mogelijk om een woonwagen en standplaats te financieren met een hypotheek. De praktijk leert echter dat het voor woonwagenbewoners lastig is om een hypotheek te krijgen. Er is, voor zover bekend, maar een bank die hypothecaire leningen voor woonwagens en / standplaatsen verstrekt. Hierbij geldt dat het niet mogelijk is om een hypotheek te krijgen voor een woonwagen als deze op een huurstandplaats staat. Dit kan alleen als het een standplaats in eigendom of erfpacht betreft. In de praktijk betekent dit dat een standplaats en / of woonwagen veelal uit eigen middelen betaald moet worden of door middel van het afsluiten van een persoonlijke lening.

Voor woonwagens en woonwagenstandplaatsen is het mogelijk om gebruikt te maken van de Nationale Hypotheekgarantie. Met de NHG heeft de koper een vangnet als men door omstandigheden de hypotheek niet meer kan betalen. Per 1 januari 2022 bedraagt de kostengrens voor de aankoop van een woonwagen € 147.000 en de kostengrens voor een standplaats ligt op € 53.000. Dit wijkt dus af van de algemene grenzen voor NHG bij een reguliere woning. De kosten van de aanschaf van een nieuwe woonwagen liggen inmiddels hoger dan deze maximale kostengrens voor de NHG. Hierdoor is het in de praktijk onmogelijk om bij nieuwe woonwagens gebruik te kunnen maken van de NHG. Ook is het niet mogelijk om gebruik van NHG met inbreng van eigen geld toch mogelijk te maken, omdat daarmee de kostengrens van de aanschaf van de woonwagen niet verandert. De praktijk is dus dat voor kopers van woonwagens geen hypotheekmogelijkheden zijn en de NHG buiten het bereik ligt. De beschikbaarheid van eigen middelen is dan doorslaggevend.

3.3 Is realisatie van een woonwagenstandplaats kostendekkend?

Op basis van de bedrijfswaarde (netto contante waarde) is in beeld gebracht in welke mate woonwagenstandplaatsen en woonwagens kostendekkend gerealiseerd en geëxploiteerd kunnen worden. Voor deze berekening is een inschatting gemaakt van de toekomstige kasstromen. Het gaat hierbij om de huurinkomsten (inclusief harmonisatie minus derving), de restwaarde en de lasten voor onderhoud, beheer en heffingen. In de berekening is rekening gehouden met een volledige afschrijving van de woonwagen in 45 jaar. Dit sluit aan bij de afschrijftermijn die de geïnterviewde corporaties hanteren bij nieuwe woonwagens. Een langere afschrijftermijn is vanuit de geïnterviewde corporaties bedrijfsmatig ongewenst, in verband met exploitatie- en investeringsopgave op termijn. De gehanteerde parameters voor de bedrijfswaarde berekening zijn in de bijlage weergegeven. In deze doorrekening is gekozen om de investering te toetsen aan de bedrijfswaarde en niet de beleidswaarde. Vanwege de onderlinge vergelijkbaarheid van de casussen is ervoor gekozen om niet de beleidswaarde uit te rekenen. Hierbij wordt rekening gehouden met de investering, de toekomstige kasstromen en de restwaarde. In de voorbeelden die zijn verzameld is ook gebruik gemaakt van deze rekenmethodiek. De beleidswaarde is een gecorrigeerde marktwaarde waarbij wordt gerekend met de uitgangspunten van de corporatie.

Tabel 3.5: Bedrijfswaardeberekening per standplaats bij drie verschillende huurprijzen

	Huur € 630	**Huur € 675**	**Huur € 760**
Woonwagen	€ 145.000	€ 145.000	€ 145.000
Grondkosten	€ 25.000	€ 25.000	€ 25.000
Inrichting kavel	€ 60.000	€ 60.000	€ 60.000
Investering	**€ 230.000**	**€ 230.000**	**€ 230.000**
Huur kavel p.j.	€ 3.000	€ 3.000	€ 3.000
Huur woonwagen p.j.	€ 3.600	€ 4.030	€ 4.835
Onderhoud p.j.	€ 2.150	€ 2.150	€ 2.150
Beheer p.j.	€ 1.450	€ 1.450	€ 1.450
Belasting + verzekering	€ 800	€ 800	€ 800
Bedrijfswaarde standplaats	**€ 29.250**	**€ 29.250**	**€ 29.250**
Bedrijfswaarde woonwagen	**€ 35.200**	**€ 47.500**	**€ 70.600**
Onrendabel	**-€ 165.550**	**-€ 153.250**	**-€ 130.150**

Uit de bedrijfswaardeberekening bij verschillende huurprijzen blijkt dat er in alle gevallen sprake is van een onrendabele exploitatie. Bij een huurprijs van € 630 per maand gaat het om een onrendabele investering van ruim € 165.000 en bij een huurprijs van € 760 per maand bedraagt deze ruim € 130.000. Met name door de BENG-eisen en de sterke stijging van de bouwkosten in de afgelopen periode is de investering (verder) onder druk komen te staan. Daar staat tegenover dat de afgelopen jaren door

kwaliteitsverbetering van de woonwagens de exploitatietermijn is opgerekt van circa 25 jaar naar 45 jaar, waardoor het verlies kleiner wordt.

In de berekening is vooralsnog rekening gehouden met de huidige afdracht van de verhuurderheffing. Bij volledige afschaffing van de verhuurderheffing zal dit een positieve bijdrage leveren aan het resultaat, al blijft ook dan sprake van een onrendabele top. Bij een totale huurprijs van € 630 bedraagt de onrendabele top exclusief verhuurderheffing circa € 158.000 (in plaats van € 165.000). Daarnaast is ook geen rekening gehouden met de mogelijkheid voor verhuurders om een energieprestatievergoeding (EPV) te rekenen. Doordat een woonwagen voldoet aan de BENG-eisen, en zelf energie opwekt, is de energierekening lager. Hiervoor mogen verhuurders een vergoeding rekenen. Dit is een aparte maandelijkse vergoeding, naast de huur en servicekosten. Uitgangspunt van de EPV is wel dat de maandelijkse woonlasten niet of nauwelijks stijgen. Bij een huurwoonwagen die zelf energie opwekt met een oppervlakte van 70 m2 bedraagt de maximale EPV-vergoeding € 105,70 per maand. Bij eenzelfde huurwoonwagen die is aangesloten op het warmtenet is de maximale EPV-vergoeding € 52,50. Het doorbereken van een EPV-vergoeding kan de onrendabele top met circa € 16.000 tot € 33.000 verlagen.

De afschrijving en daarmee samenhangende restwaarde van een woonwagen speelt een bepalende rol in de exploitatieberekening. Veel corporaties hanteren bij nieuwe woonwagens het uitgangspunt dat een woonwagen 45 jaar wordt geëxploiteerd en na deze periode volledig moet worden vervangen en deze geen restwaarde meer vertegenwoordigd. Deze aannames zijn gebaseerd op basis van ervaringen met de ‘vroegere’ woonwagens, die na circa 25 jaar volledig vervangen moesten worden. En dit is een groot verschil ten opzichte van reguliere woningen die aan het eind van de exploitatietermijn doorgaans hun (markt)waarde behouden.

De kwaliteit van woonwagens is inmiddels sterk verbeterd en de levensduur van een woonwagen met een KOMO-keurmerk wordt geschat op circa 50 jaar. De huidige bouwwijze van moderne woonwagens verschillen in kwaliteit, duurzaamheid en levensduur steeds minder van reguliere houtskeletbouw-woningen. Dit kan ertoe leiden dat nieuwe woonwagens aan het einde van de levensduur toch een nog een bepaalde restwaarde vertegenwoordigen. Als dit het geval is dan zal de onrendabele investering lager uitvallen. De hoogte van de eventuele restwaarde zal moeten worden bepaald op basis van de staat en het onderhoud van de woonwagen.

Verlenging van de exploitatietermijn kan overigens een positief effect hebben op de exploitatieberekening. Stel dat de exploitatietermijn kan worden verlengd met tien jaar (van 45 jaar naar 55 jaar) dan betekent dit dat de onrendabele top circa € 123.000 bedraagt bij een huurprijs van € 760 per maand (in plaats van € 130.000). De praktijk zal overigens moeten uitwijzen of dit realistisch is, bij verlenging van de exploitatietermijn neemt immers ook het onderhoud toe.

4 Conclusies

Wat is de bandbreedte van kosten voor de realisatie en exploitatie van woonwagenstandplaatsen en in welke mate is sprake van een kostendekkende exploitatie?

De kosten voor de realisatie van nieuwe woonwagenstandplaatsen liggen grofweg tussen de € 210.000 en € 230.000 per standplaats. Deze kosten zijn onderverdeeld in de aanschaf van de woonwagen, de kosten van de grond en de inrichting van de standplaats. De kosten voor de inrichting van de standplaats ligt bij de meeste locaties tussen de € 50.000 en € 75.000 (incl. BTW). Dit zijn de kosten voor het plaatsen van de fundering, bestrating, aansluitingen, plaatsing van de berging en de begeleiding. De kosten voor de grond liggen doorgaans tussen de € 20.000 en € 37.000 (incl. BTW) per kavel.

Uit de inventarisatie komt naar voren dat de kosten voor beheer en onderhoud van standplaatsen variëren van € 2.150 tot € 3.275 per standplaats. De gereserveerde onderhoudskosten variëren van € 600 tot € 1.750 per standplaats per jaar en de beheerkosten tussen de € 1.200 en € 1.250 per standplaats per jaar. De kosten voor beheer en onderhoud woonwagen variëren tussen de € 2.480 en € 2.525 per woonwagen per jaar. De jaarlijkse kosten voor onderhoud liggen tussen de € 1.325 en € 1.550 per jaar en de beheerkosten variëren van € 125 tot € 600 per jaar. Deze worden ook grotendeels toegerekend aan de standplaats. De onderhoudskosten zijn gebaseerd op basis van de huidige meerjarenplanningen. Daarnaast is in de kostenrange een bedrag van € 510 tot € 520 opgenomen voor de verhuurderheffing. De totale kosten van beheer en onderhoud van een huurstandplaats met huurwagen liggen tussen de € 4.700 en € 5.750 per eenheid per jaar.

Uit de analyse blijkt dat op basis van de huidige kosten en uitgaven er geen sprake is van een rendabele, kostendekkende exploitatie. Bij een huurprijs van € 630 per maand gaat het om een onrendabele investering van € 165.550 en bij een huurprijs van € 760 per maand bedraagt deze € 130.150. Met name door de BENG-eisen en de sterke stijging van de bouwkosten in de afgelopen periode is de investering (verder) onder druk komen te staan. Daar staat overigens tegenover dat door kwaliteitsverbetering van de woonwagens de exploitatietermijn is opgerekt van circa 25 jaar naar 45 jaar. Door het wegvallen van de verhuurderheffing en de mogelijkheid om een energieprestatievergoeding kan de onrendabele investering lager uitvallen.

Wat zijn factoren die het meest bepalend zijn voor de hoogte van de realisatie- en exploitatiekosten?

Bij de ontwikkeling van woonwagenlocaties spelen verschillende factoren een rol bij de hoogte van de realisatie- en exploitatiekosten:

- Een woonwagen is in vergelijking tot andere woonvormen een woonvorm met een relatief groot ruimtebeslag. In vergelijking tot een reguliere sociale huurwoning is de kavel twee tot drie keer zo groot. Deze oppervlakte is nodig om een woonwagen te kunnen plaatsen. Daarnaast moet er voldoende ruimte tussen woonwagens aanwezig zijn om te kunnen voldoen aan de eisen ten aanzien van brandveiligheid.
- De lage bebouwingsdichtheid van woonwagenlocaties zorgt ervoor dat de kosten voor civieltechnische werkzaamheden, aanleg van leidingwerk, riolering en afwateringssystemen relatief hoog zijn. De kosten van deze werkzaamheden worden immers verdeeld over een lager aandeel eenheden.
- Locatie-ontwikkeling van nieuwe locaties zijn in de begeleiding doorgaans intensieve trajecten. Het gaat hierbij om de trajecten met zowel (toekomstige) bewoners als met omwonenden.

- De BENG-normen zorgen ervoor dat nieuwe woonwagens voldoen aan de huidige duurzaamheidseisen en zorgen voor lagere energielasten voor bewoners. Daar staat tegenover dat de aanschafkosten van woonwagens sterk zijn gestegen om te kunnen voldoen aan de BENG-normen. Het gaat hierbij om een kostenstijging van circa € 37.000 (excl. BTW) per woonwagen.
- De sterke stijging van de bouwkosten zorgt ervoor dat de aanschafkosten van woonwagens sterk zijn toegenomen in de afgelopen jaren. Gelet op de huidige ontwikkelingen is de verwachting dat deze stijging op korte termijn doorzet.
- De kosten van bergingen zijn relatief hoog en dit heeft te maken met de (eventuele) aanwezigheid van sanitaire voorzieningen, de aansluiting van nutsvoorzieningen en de meterkast. Dit betekent dat de berging geïsoleerd en vorstvrij dient te zien. Bij de ontwikkeling van nieuwe locaties wordt nagedacht of hier besparingsmogelijkheden liggen. Door bijvoorbeeld de aansluiting van de nutsvoorzieningen en de meterkast in de woonwagen zelf te plaatsen. Of door de berging te voorzien van leidingwerk voor sanitair en de bewoner zelf de gelegenheid te geven om douche en toilet te plaatsen.
- Door technologische ontwikkeling is de kwaliteit van woonwagens sterk verbeterd ten opzichte van vroeger. Een woonwagen met een KOMO-keurmerk gaat, mits goed onderhouden, circa 50 jaar mee. Corporaties houden in hun exploitatie vaak rekening met een termijn van 45 jaar en dit is een forse verbetering ten opzichte van de exploitatietermijn waar voorheen werd gerekend.

Welke regels zijn van invloed op deze kosten en op de exploitatie? Welke regelknelpunten zijn te herleiden ten aanzien van de realisatie- en exploitatiekosten van standplaatsen?

In het Bouwbesluit 2012 zijn regels opgenomen ten aanzien van de brandveiligheid en de minimale afstand tussen woonwagens. Deze regels zijn (terecht) opgenomen om de veiligheid van bewoners te vergroten en calamiteiten te voorkomen. Tegelijkertijd bepalen deze regels de omvang en indeling van de kavel.

Nieuwe standplaatsen zijn niet meer voorzien van een gasaansluiting. Nieuwe woonwagens moeten daarom worden voorzien van een warmtepomp of stadsverwarming. Het is daarom niet meer interessant om (tijdelijk) een tweedehands woonwagen te plaatsen. Dit kan vaak alleen nog maar op bestaande locaties. Voor startende woonwagenbewoners is het daarom bijna niet mogelijk om op een betaalbare manier te starten op de woningmarkt.

De mogelijkheden voor woonwagenbewoners om een standplaats en / of woonwagen te financieren zijn beperkt. De meeste banken verstrekken geen hypothecaire lening voor woonwagens en kavels. Hierbij geldt dat het niet mogelijk is om een hypotheek te krijgen voor een woonwagen als deze op een huurstandplaats staat. Dit kan alleen als het een standplaats in eigendom of erfpacht betreft. In de praktijk betekent dit dat een standplaats en / of woonwagen veelal uit eigen middelen betaald moet worden of door middel van het afsluiten van een persoonlijke lening.

Voor woonwagens en woonwagenstandplaatsen is het mogelijk om gebruikt te maken van de Nationale Hypotheekgarantie. Per 1 januari 2022 bedraagt de kostengrens voor de aankoop van een woonwagen € 147.000 en de kostengrens voor een standplaats ligt op € 53.000. De kosten van de aanschaf van een nieuwe woonwagen liggen inmiddels hoger dan deze kostengrens. Hierdoor is het in de praktijk lastig om gebruik te kunnen maken van de NHG. Ook is het niet mogelijk om eigen geld in te brengen omdat daarmee de kostengrens van de aanschaf van de woonwagen wordt overschreden.

Bijlage: Uitgangspunten bedrijfswaardeberekening

Voor de berekening zijn de volgende uitgangspunten gehanteerd:

- Huurderving 1,0%
- Prijsinflatie 2,0%
- Bouwkostenstijging 2,5%
- Stijging WOZ 2,5%
- Index restwaarde 2,0%
- BTW 21%
- Disconteringsvoet 4,25%
- Exploitatieperiode 45 jaar
- Verhuurderheffing 0,332%