



> Retouradres Postbus 20011 2500 EA Den Haag

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal  
Postbus 20018  
2500 EA DEN HAAG  
2500EA20018

Turfmarkt 147  
2511 DP Den Haag  
Postbus 20011  
2500 EA Den Haag

**Onze referentie**  
2026-0000157793

**Bijlage(n)**

Datum 23 april 2026  
Betreft Herhaalmeting woonwagenstandplaatsen en  
Haalbaarheidsonderzoek Woningdelen

Geachte voorzitter,

Woonwagenbewoners zijn een van de aandachtsgroepen met een specifieke woonbehoefte waarvoor gemeenten passende huisvesting moeten regelen. Net als bij andere woonvormen is de vraag naar woonwagens en standplaatsen veel groter dan het aanbod. Bij de aanpak van dit tekort is het Beleidskader gemeentelijk woonwagen- en standplaatsenbeleid van groot belang. Dit beleidskader heeft de minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties in 2018, mede als reactie op uitspraken van het Europees Hof voor de Rechten van de Mens en het College voor de Rechten van de Mens, naar uw Kamer gestuurd. Dit beleidskader reikt gemeenten de kaders aan waarmee zij het lokale woonwagenbeleid binnen het mensenrechtelijke kader kunnen ontwikkelen.

Ik vind het van belang dat gemeenten en woningcorporaties zich voor alle aandachtsgroepen, waaronder woonwagenbewoners, inzetten. In het Wetsvoorstel versterking regie op de volkshuisvesting staat daarom een verplichting opgenomen voor medeoverheden de behoefte voor alle aandachtsgroepen in beeld te brengen en aan te geven hoe hierin wordt voorzien. Naast hun inzet op een vergroting van de reguliere woningvoorraad, verwacht ik van gemeenten en corporaties dat zij zich ook inzetten op de realisatie van voldoende woonwagenstandplaatsen.

Hierbij bied ik u de derde Herhaalmeting Woonwagenstandplaatsen in Nederland aan. Naast een overzicht van de veranderingen in het aantal standplaatsen, geeft deze herhaalmeting ook inzicht in de ontwikkeling van het gemeentelijk beleid. In deze brief ga in op het aantal standplaatsen, het gemeentelijk beleid, het Rijksbeleid en de vervolgstappen. Daarnaast informeer ik u over twee andere zaken die betrekking hebben op woonwagenbeleid, namelijk de aanpassing van de NHG grens en het voorstel het wonen in een toercaravan voor woonwagenbewoners toe te staan.

Ik maak ook graag van de gelegenheid gebruik om u via deze brief het Haalbaarheidsonderzoek woningdelen van Nija Advies en Chaptr2 aan te bieden. Dit onderzoek werd uitgevoerd in opdracht van verschillende woningcorporaties waaronder Woonin, gemeente Utrecht en mijn voorganger. Voor de zomer zal ik u informeren over mijn inzet op woningdelen binnen de landelijke aanpak op het Beter Benutten van de bestaande gebouwen en de bijbehorende omgeving.

**Onze referentie**  
2026-0000157793

## Aantal standplaatsen en knelpunten realisatie

Het belangrijkste doel van de herhaalmeting is zicht te hebben op de ontwikkeling van het aantal woonwagendstandplaatsen. Net als bij de vorige herhaalmetingen is daarvoor gebruik gemaakt van gegevens van het Kadaster en van een enquête onder alle gemeenten en woningcorporaties. Uit het rapport blijkt dat er in Nederland in 2025 in totaal 8.875 woonwagendstandplaatsen waren.<sup>1</sup> De onderzoekers concluderen dat het aantal woonwagendstandplaatsen ten opzichte van de vorige meting in 2022 met 99 is toegenomen. Dat is, net als bij de vorige herhaalmeting het geval was, een beperkte groei en daarmee blijft, net als voor veel andere aandachtsgroepen, het verschil tussen vraag en aanbod groot.<sup>2</sup> Uit de vorige herhaalmeting kwam de verwachting naar voren dat het aantal standplaatsen in de onderzochte periode sterker zou groeien, dat blijkt helaas niet het geval te zijn.<sup>3</sup>

Onze referentie  
2026-0000157793

Uit de enquête waarop de herhaalmeting is gebaseerd, valt niet te verklaren waarom de verwachte groei en de realisatie zo verschillen. Vanuit het ministerie is een navraag gedaan bij een aantal gemeenten en betrokkenen om de redenen te achterhalen. Op basis van deze navraag, en wat de afgelopen jaren met het ministerie is gewisseld, concludeer ik dat er verschillende factoren zijn. En dat net als bij reguliere woningen het vaak een combinatie van factoren is waardoor er niet één duidelijke reden valt aan te wijzen. De bouw van woningen en aanleg van standplaatsen loopt regelmatig vertraging op door een samenspel van juridische, bestuurlijke en praktische factoren. Het gaat daarbij onder meer om bezwaar- en beroepsprocedures, milieuregels, netcongestie, personeelstekorten en financiële en economische onzekerheden. Bij woonwagens en standplaatsen spelen daarnaast specifieke knelpunten. Het betreft een bijzondere woonvorm die extra kennis en expertise vraagt. Bovendien lijkt de financiële haalbaarheid hier vaker een probleem te zijn dan bij reguliere woningbouw. Gemeenten geven aan dat de realisatie van woonwagendstandplaatsen vaak gepaard gaat met een relatief hoge onrendabele top, onder andere door de relatief grote kavelgrootte en de hoge aanschafkosten van woonwagens. Daarbij zijn zeker in dichtbevolkte gemeenten mogelijke locaties zeer schaars. Daarnaast wijzen sommige gemeenten op de beperkte betrokkenheid van woningcorporaties. Zij ervaren terughoudendheid bij corporaties om de ontwikkeling of het beheer van woonwagendstandplaatsen op zich te nemen. Hierdoor blijven gemeenten soms zelf verantwoordelijk voor ontwikkeling, beheer en exploitatie, wat tot extra lasten en vertraging leidt. Verder spelen factoren zoals weerstand vanuit de omgeving en aanvullende onderzoeksverplichtingen een rol. Tot slot speelt ook mee dat woonwagendbewoners een relatief kleine doelgroep vormen, waardoor het beleid rond woonwagens en standplaatsen niet altijd politieke prioriteit krijgt. Het rapport is aan een aantal verenigingen van woonwagendbewoners voorgelegd met de vraag hierop te reflecteren. Zij geven aan teleurgesteld te zijn in de uitkomsten.

## Gemeentelijk beleid en uitbreidingsplannen

---

<sup>1</sup> Dit is exclusief bijzondere vormen zoals kavels die bestemd zijn als standplaats met daarop stenen woningen of tijdelijke standplaatsen. Als deze worden meegeteld is het aantal woonwagendstandplaatsen 9.385. In de vorige meting werden deze bijzondere vormen wel meegeteld.

<sup>2</sup> In het rapport "Onderzoek voorwaarden huisvesting aandachtsgroepen: Gepaste kwaliteiten en noodzakelijke investeringen" uit 2024 wordt het tekort op 5600 standplaatsen geschat, Kamerstukken II, 2023-2024, 32 847, nr. 1193.

<sup>3</sup> In de herhaalmeting uit 2023 staat dat gemeenten verwachtten dat in de periode 2023-2025 het aantal ruim standplaatsen met ruim 400 zou stijgen.

De geringe groei en de genoemde knelpunten nemen niet weg dat gemeenten wel uitbreidingsplannen hebben. Uit de herhaalmeting blijkt dat van de 285 deelnemende gemeenten 113 gemeenten plannen hebben om het aantal standplaatsen te vergroten, dat is ongeveer 40% van de gemeenten. In totaal komt de gezamenlijke ambitie van deze gemeenten uit op 1.430 nieuwe standplaatsen. Niet alle plannen bevinden zich echter in dezelfde fase van ontwikkeling. Gemeenten geven aan dat voor 348 standplaatsen sprake is van harde plancapaciteit. Dit betreft bouwprojecten waarvoor alle benodigde procedures zijn afgerond en het bestemmingsplan is aangepast, waardoor de bouw direct kan starten. Daarnaast is gevraagd naar het aantal standplaatsen dat naar verwachting uiterlijk in 2027 gerealiseerd kan worden. Gemeenten verwachten gezamenlijk de komende twee jaar 340 nieuwe standplaatsen te kunnen realiseren. Daarbij teken ik wel aan dat uit eerdere herhaalmetingen bleek dat de uiteindelijke realisatie vaak achterblijft bij de verwachtingen. Dat zie ik dan ook als grootste opgave voor gemeenten: het daadwerkelijk realiseren van de plannen.

### **Rijksbeleid**

Vanuit het Rijk worden gemeenten op verschillende wijzen ondersteund. Dit is de afgelopen jaren vooral gebeurd via financiële ondersteuning en via kennisoverdracht. Mijn verwachting is dat het Wetsvoorstel versterking regie volkshuisvesting een verdere impuls zal geven aan zowel de groei van het aantal standplaatsen als aan de ontwikkeling van gemeentelijk beleid.

#### *Financiële ondersteuning*

Via de Regeling Huisvesting Aandachtsgroepen (RHA) zijn gemeenten de afgelopen jaren financieel ondersteund bij de realisatie van woningbouwprojecten voor aandachtsgroepen. Gemeenten konden voor de ontwikkeling van woonwagendstandplaatsen gebruikmaken van deze regeling en per standplaats een bijdrage ontvangen. In 2025 is voor 216 standplaatsen subsidie toegekend. Hiermee is, net als in eerdere jaren, voor een groot deel van de gemeentelijke uitbreidingsplannen een beroep gedaan op de regeling. Vanaf 2026 kunnen gemeenten gebruikmaken van de realisatiestimulans, die eveneens toepasbaar is op woonwagens.

#### *Kennisprogramma*

Platform31 heeft, net als in voorgaande jaren, in 2024 en 2025 in opdracht van het ministerie van BZK het kennisprogramma "Op weg naar extra standplaatsen" uitgevoerd. Door middel van praktijkvoorbeelden en advies bood dit programma gemeenten en corporaties concrete handvatten om extra standplaatsen te realiseren. Daarnaast fungeerde het programma als vraagbaak voor gemeenten en corporaties die met het thema bezig waren of wilden starten. De producten die dit kennisprogramma heeft opgeleverd, waaronder een aantal handboeken, zijn nog steeds via de website van Platform31 te verkrijgen.

### **Het Wetsvoorstel versterking regie volkshuisvesting**

Het Wetsvoorstel versterking regie volkshuisvesting zal naar verwachting een belangrijke impuls geven aan de realisatie van woonwagendstandplaatsen. Met dit wetsvoorstel worden gemeenten namelijk verplicht in regionaal verband afspraken te maken over de huisvesting van aandachtsgroepen, waaronder woonwagendbewoners, en vast te leggen welk aandeel zij hierin voor hun rekening nemen. Van gemeenten wordt bovendien verwacht dat zij in het gemeentelijke volkshuisvestingsprogramma beschrijven op welke wijze het beleid voor de woningbouwopgave en de ontwikkeling van de bestaande voorraad inspeelt op de woonbehoeften van deze doelgroepen. Gemeenten moeten

daarin uiteenzetten hoe zij voorzien in de behoefte van aandachtsgroepen. Het Rijk en provincies zullen hier toezicht op houden. Ik verwacht dat hierdoor woonwagendstandplaatsenbeleid een meer solide plek krijgt in de gemeentelijke belangenafweging en de stijging van het aantal standplaatsen zal worden versneld.

**Onze referentie**  
2026-0000157793

Het is van belang dat provincies de opgave woonwagendstandplaatsen opnemen in hun volkshuisvestingsprogramma en erop toezien dat deze ook in de gemeentelijke volkshuisvestingsprogramma's worden opgenomen. Daarnaast is het van belang dat provincies toezien op de realisatie van de gemeentelijke plannen. Ik zal dit benadrukken in de overleggen die ik met provincies heb over de opgave die volgt uit de Wet versterking regie Volkshuisvesting.

### **Overige ontwikkelingen**

#### *NHG grens voor woonwagens en woonwagendstandplaatsen*

De inzet van het Rijk richt zich niet alleen op de toename van het aantal woonwagendstandplaatsen. Ook op andere manieren wordt vanuit het Rijk ingezet om het wonen in een woonwagen beter mogelijk te maken. De afgelopen jaren heeft het Rijk deelgenomen aan een traject met de NHG en de VNG over de NHG grens voor woonwagens en woonwagendstandplaatsen. Zoals ik uw Kamer eerder schreef, hanteert de NHG per 2026 één NHG-grens voor alle type woningen.<sup>4</sup> De specifieke grens voor een woonwagens (€172.000 in 2025) en woonwagendstandplaatsen (€61.000 in 2025) is daardoor per 2026 vervallen. Door deze wijziging is de NHG-grens van €470.000 het bedrag voor de woonwagen en standplaats tezamen zijn. Hierdoor verwacht ik dat het voor meer woonwagendbewoners mogelijk zal worden om een NHG-hypotheek te verkrijgen.

#### *Wonen in een toercaravan*

Vanuit de woonwagengemeenschap kwam de behoefte naar voren over het wonen in een toercaravan of een authentieke woonwagen. In juli 2025 heb ik u geschreven dat ik onderzocht welke wijziging van het Besluit bouwwerken leefomgeving (Bbl) nodig is om dit mogelijk te maken.<sup>5</sup> Ik ben tot de conclusie gekomen dat het instellen van de specifieke zorgplicht in het Bbl het meest passend en werkbaar is. Dit houdt in dat de eigenaar er zelf voor verantwoordelijk is dat het bouwwerk veilig, gezond en voldoende bruikbaar is. Het bevoegd gezag kan dit van geval tot geval beoordelen en daar waar nodig (gemotiveerd) handhaven. In het tweede kwartaal van dit jaar gaat de internetconsultatie voor dit voorstel van start.

---

<sup>4</sup> Kamerstukken II, 2025/2026, 32 847, nr. 1381

<sup>5</sup> Kamerstukken II, 2024/2025, 32 847, nr. 1375

**Tot slot**

De realisatie van woonwagenstandplaatsen is en blijft een complexe opgave en de stijging van het aantal woonwagenstandplaatsen is de afgelopen jaren achtergebleven bij de verwachting. Ik heb er vertrouwen in dat de Wet versterking regie volkshuisvesting ervoor zal zorgen dat gemeenten en woningcorporaties meer woonwagenstandplaatsen zullen gaan realiseren.

**Onze referentie**  
2026-0000157793

De minister van Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening

Elanor Boekholt-O'Sullivan