

Betaalbaarheid

Alles wat met de woningmarkt te maken heeft is dweilen met de kraan open zolang de stijging van de huizenprijzen geen halt wordt toegevoerd. Geen enkel ander gebruiksvoorwerp levert tweedehands meer op dan de nieuwprijs, dus waarom laten we nog toe dat huizen doorverkocht worden voor "wat de gek ervoor geeft"?

Zie mijn reactie van 1 september 2021 op de internetconsultatie "Wetsvoorstel goed verhuurderschap", <https://www.internetconsultatie.nl/goedverhuurderschap/reactie/cdec7a08-d025-43c1-8375-2944a200dfcd>, voor enkele suggesties om de woningmarkt los te weken van de genadeloze vrije-marktwerking.

Beschikbaarheid

Maar ook als het lukt huizen betaalbaar te maken hebben woningzoekenden daar niets aan als ze in het beperkte aanbod steeds misgrijpen. Daarom moet er ook aandacht zijn voor eerlijke verdeling van de kansen om daadwerkelijk iets te vinden. Bepaalde percentages woningen voor bepaalde categorieën woningzoekenden bestemmen, zoals in deze regeling besproken, kan een instrument zijn, maar dan moet wel uit te leggen zijn hoe die percentages bepaald zijn.

Dat bij 50% van de woningen voorrang verleend kan worden aan woningzoekenden met economische of maatschappelijke binding aan de woningmarktregio komt op mij over als een uit de lucht gegrepen keuze. Ik pleit ervoor de onderliggende gedachte (de inbreuk op de vrijheid van vestiging mag niet te groot zijn) te preciseren om zo het optimale percentage objectief berekenen.

Bijvoorbeeld: vrijheid van vestiging houdt voor woningzoekenden met economische of maatschappelijke binding aan de woningmarktregio in dat ze in specifiek die regio iets moeten kunnen vinden, en voor de anderen dat die regio niet mag zijn uitgesloten van het totale gebied waarin zij zoeken. Die vrijheden van vestiging botsen met elkaar omdat er nu eenmaal minder woningen dan woningzoekenden zijn. Niet alleen botsen die vrijheden van de beide categorieën met elkaar, ook binnen elke categorie botst de vrijheid van de ene woningzoekende met die van de andere. Er is een recept nodig om de pijn eerlijk te verdelen.

Die pijn is evenredig aan de tijd die men moet wachten voordat men een woning gevonden heeft. Stel daarom in gedachten alle woningzoekenden in verschillende rijen op, waarbij binnen elke rij de situaties vergelijkbaar zijn. Bijvoorbeeld een rij met starters die nog bij de ouders wonen, een andere rij met doorstromers, een derde met daklozen en kersverse statushouders. Laat nu die rijen de woningmarkt betreden op de manier waarop in het autoverkeer verschillende stromen bij een wegversmalling samenkomen: door te "ritsen". Laat per maand/kwartaal/jaar uit elke rij zoveel woningzoekenden toe, dat die rij met hetzelfde percentage slinkt als de andere rijen en het absolute totale aantal woningzoekenden dat je toelaat klopt met de op dat moment beschikbare woningen. (Merk op dat een rij op twee manieren kan slinken: door toelating in de bewuste regio, of doordat men elders iets vindt. Het "ritsen" gebeurt op meerdere plekken tegelijk, de berekeningen voor de diverse regio's moeten op elkaar worden afgestemd. Dat is een vrij eenvoudig wiskundig puzzeltje.)

Blijft alleen nog de vraag over hoe je de volgorde binnen een rij bepaalt. Voor jongeren die het ouderlijk huis willen verlaten zou je naar de leeftijd kunnen kijken. Dat is eerlijker dan kijken naar de inschrijfduur, want de een is gehaaid met inschrijven dan de ander. Ook zou kunnen meewegen wat de gewenste verhuizing doet met de woningmarkt: een doorstromer die kleiner gaat wonen, brengt een beetje meer lucht op de markt dus verdient voorrang boven een doorstromer die (al even lang wacht en) juist ruimer wil gaan wonen. En twee starters die willen gaan samenwonen verdienen voorrang boven twee starters die elk iets voor zich alleen zoeken.

Leefbaarheid

Tot slot: onder "3.2.1 Sturen op grond van leefbaarheid bij woonruimtevoorraadbeheer" lees ik: "Uit het evaluatieonderzoek van RIGO blijkt dat de belangrijkste reden voor gemeenten om te willen sturen op het gebied van woonruimtevoorraadbeheer niet het voorkomen van schaarste is maar het bestrijden van leefbaarheidsproblemen. Dit geldt met name voor regels op het gebied van omzetting, woningvorming en splitsing. Een van de redenen hiervoor is dat gemeenten in minder populaire buurten, veelal buurten waar de leefbaarheid toch al onder druk staat, willen voorkomen dat woningen worden verkamerd voor de huisvesting van meerdere personen die geen duurzaam gemeenschappelijk huishouden vormen, zoals veelal het geval is bij studenten en arbeidsmigranten. Daarnaast willen gemeenten voorkomen dat eigenaren hun woningen verkameren of bouwkundig splitsen in kleinere woningen, omdat dit zou kunnen leiden tot een grotere druk op de openbare ruimte (parkeerplekken, afvalcontainers) en klachten van bewoners (geluidsoverlast, vervuiling)."

Dit klinkt logisch, maar vroeg of laat ontkomen we er niet aan om kleiner en dichter op elkaar te gaan wonen. Het is daarom verstandiger om deze trend te kanaliseren dan om hem te bestrijden.

Wat de personen die geen duurzaam gemeenschappelijk huishouden vormen betreft: sluit gewoon voor die groepen de betreffende woningen uit. Dit is beter dan een verbod op omzetting, woningvorming en splitsing, zoals in dit voorstel bepleit, want splitsing etc. waar dan een deel van de woningzoekenden geen gebruik van mag maken levert elders juist extra mogelijkheden op: met 1 gesplitst huis zijn 2 woningzoekenden geholpen, dus de nettowinst is 1 ongesplitst huis elders, ook voor personen die geen duurzaam gemeenschappelijk huishouden vormen.

Wat de parkeerplekken betreft: iedereen een eigen auto voor de deur is niet meer van deze tijd. Kijk voor een voorbeeld hoe het niet moet naar Helmond, waar de hoop is gericht op "smart mobility", die echter niet van de grond komt. Zelfs het ziekenhuis en de priklocatie zijn niet bereikbaar. Zet in op de oervorm van "smart mobility": openbaar vervoer. Richt een (geografisch en in de tijd) fijnmazig OV-netwerk in en geef voorrang aan woningzoekenden zonder auto (of voor wie het openbaar vervoer geen optie is, bijvoorbeeld gehandicapten). Openbaar vervoer hoort bij de inrichting van de openbare ruimte, dus financieel het via de belastingpot (eventueel aangevuld met een kilometertarief dat proportioneel is met de CO₂-uitstoot die aan de individuele reiziger valt toe te schrijven, mocht er ooit een basistarief voor elke vorm van CO₂-uitstoot komen).

Wat de afvalcontainers betreft: als de meeste parkeerplekken verdwijnen, moet je eens zien hoeveel plaats er vrijkomt voor afvalcontainers. Zeker als je ook nog het asfalt versmalt in straten waar in de praktijk nog maar sporadisch een auto rijdt.

Wat klachten over bijvoorbeeld geluidsoverlast en vervuiling betreft: investeer in een laagdrempelig meldsysteem en snelle bemiddeling/handhaving, zodat problemen worden opgelost voordat ze escaleren.