

Zitting 1974-1975

13 471

Nota Woonwagenbeleid

Nr. 2

Nota

I. Voorgeschiedenis 2

II. Schets van de problematiek 2

- a. historische ontwikkeling 2
- b. huidige situatie 3

III. Beleidsuitgangspunten en -doelstellingen 4

IV. Essentiële voorwaarden tot verbetering van de situatie 5

V. Overheidsbeleid 7

VI. Beleidsonderdelen 9

- 1 Huisvesting 9
- 2 Woonwagenwet en Wet op de Ruimtelijke Ordening 13
- 3 Bijstand 17
- 4 Welzijnswerk 19
- 5 Onderwijs 20
- 6 Werkgelegenheid/beroepsuitoefening 22
- 7 Wetshandhaving 25
- 8 Belastingen en andere heffingen 27
- 9 Gezondheidszorg 28
- 10 Zigeuners-woonwagenbewoners 31

VII. Beleidsplan 32

I. VOORGESCHIEDENIS

Op 12 juli 1973 besloot de Ministerraad op voorstel van de Welzijnsraad een integraal plan voor het woonwagenebeleid te doen opstellen, waardoor de woonwagenebevolking meer dan tot dusverre dezelfde rechten en plichten zou krijgen als voor de bevolking als geheel normaal geacht worden.

Daartoe werd een Interdepartementale Commissie Woonwagenebeleid samengesteld, waarin vertegenwoordigd waren de Departementen van Cultuur, Recreatie en Maatschappelijk Werk, van Binnenlandse Zaken, van Economische Zaken, van Financiën, van Justitie, van Onderwijs en Wetenschappen, van Sociale Zaken, van Volksgezondheid en Milieuhygiëne en van Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening.

Deze commissie kwam in december 1973 voor het eerst bijeen en rondde in juni 1974 haar concept-rapport af.

Dat concept is voorgelegd aan onder meer de Commissie van Advies voor de uitvoering van de Woonwagenwet, waarin ook vertegenwoordigers uit de kring van de woonwagenebevolking zitting hebben, het Interprovinciaal Overleg voor Maatschappelijk Welzijn en de Vereniging van Nederlandse Gemeenten.

Tevens vond aan de hand van dit rapport een bespreking plaats met de vaste Commissie voor Maatschappelijk Werk van de Eerste Kamer der Staten-Generaal.

Het concept-rapport is naar aanleiding van de adviezen en besprekingen herzien en vormt de basis van deze regeringsnota.

II. SCHETS VAN DE PROBLEMATIEK¹

a. Historische ontwikkeling

Rond 1900 wordt het wonen in een woonwagen door de van oudsher trek-kende bevolking een meer algemeen verschijnsel.

De woonvorm 'wagen' stelde de woonwagenebewoners in staat zich onafhankelijker van de samenleving op te stellen. Tevens ontstond daardoor echter een zeker isolement waardoor de basis voor een achterstandssituatie werd gelegd en traden spanningen op met de sedentaire samenleving.

De Wet op Woonwagens en Woonschepen 1918 bracht in zoverre verbetering dat de gemeenten verplicht werden standplaatsen ter beschikking te stellen. Veelal werden deze gesitueerd buiten de plaatselijke leefgemeenschap hetgeen het isolement van de bevolkingsgroep versterkte. Voor het overige werd het beleid ten aanzien van het wonen in een wagen vooral be-zien vanuit de noodzaak van bescherming van de sedentaire samenleving en werden hiernaast ook eisen gesteld aan de kwaliteit van de wagen uit het oogpunt van volksgezondheid.

Hoewel nadien de benadering van de overheid meer werd gericht op de welzijnsbevordering van de woonwagenebevolking, werd het daarmee beoogde effect nochtans in onvoldoende mate bereikt.

¹ Zie voor uitvoeriger informatie: Onderzoek naar beroepsstructuur van woonwagenebewoners 10 december 1970, Minister van CRM, Stafbureau Statistiek, Statistisch Cahier 12.

Rapport van de Studiecommissie regionaal woonwagenecentrum Agglomeratie Eindhoven, Eindhoven, 1972.

Mobiele Medeburgers, een onderzoek naar meningen en wensen van woonwagenebewoners in de regio Zwolle, 'Regionaal woonwagenecentrum De Hanenrick', Zwolle, 1974.

B. G. P. G. Bruggemeyer: Beschrijvend onderzoek naar centrumraden op woonwagene-centra, Regionaal woonwagenecentrum Nijmegen, 1974.

In 1948 verzocht de toenmalige regering daarom aan de Staatscommissie Vervanging Armenwet een beleidsadvies over de woonwagenproblematiek op te stellen. Deze commissie bracht in 1952 een interimrapport uit. Enkele aanbevelingen daaruit hebben invloed gehad op latere wetsvoorstellen, zoals het concentreren van woonwagens in regionale centra met goede materiële voorzieningen.

Andere aanbevelingen, met name ten aanzien van het beperken van de trekvrigheid en het maken van het woonwagenbeleid tot een exclusieve taak van de rijksoverheid, werden verworpen.

Wetswijziging 1957

In 1957 werd een wetswijziging doorgevoerd die samenwerking tussen gemeenten ter zake van de instandhouding van standplaatsen voor woonwagenbewoners mogelijk maakte. Dit gaf de aanzet tot de regionalisatie die ook ten grondslag ligt aan de Woonwagenwet.

Woonwagenwet

Op 1 oktober 1970 trad de Woonwagenwet in werking.

Deze wet stelt de welzijnsbevordering van de woonwagenbewoners centraal. Zij heeft tot nu toe met name onvoldoende kunnen bijdragen tot een relatieve verbetering tussen de woonwagenbewoners en samenleving.

b. Huidige situatie

Doelgroep

De woonwagenbevolking waarop deze nota betrekking heeft bestaat uit ongeveer 20 000 personen, die volgens gegevens van een in 1974 gehouden telling wonen in plus minus 4350 woonwagens. Hiertoe worden gerekend de woonwagenbewoners die van oudsher de wagen als woonvorm hebben, dat wil zeggen de min of meer traditionele woonwagenbevolking.

Buiten het bestek van deze nota blijven in principe, tenzij speciaal vermeld, diegenen die beroepshalve op het wonen in een wagen zijn aangewezen (zoals kermis- en circusexploitanten) alsmede personen die meer recentelijk bij voorbeeld om redenen van woningnood een wagen zijn gaan bewonen, voor zover deze niet zijn opgenomen in de min of meer traditionele woonwagenbevolking.

Achterstandssituatie

Een belangrijk deel van de min of meer traditionele woonwagenbevolking neemt in sociaal, economisch en geografisch opzicht een geïsoleerde, weinig uitzicht biedende positie in. Dit blijkt onder andere uit de feitelijke achterstand die valt waar te nemen op essentiële terreinen van het bestaan, zoals op dat van onderwijs, arbeid, inkomensverwerving en huisvesting. Hierdoor hebben deze woonwagenbewoners een minder gunstige startpositie in de maatschappij.

Spanningen met de sedentaire samenleving

Sinds een aantal jaren is een toename waar te nemen van spanningen tussen de sedentaire samenleving en de woonwagenbevolking. Voor een groot deel is dit terug te voeren op een frictie in opvattingen. Er is sprake van een mentaliteitsvraagstuk. De sedentaire samenleving staat vaak niet open voor de woonwagenbevolking en is gemakkelijk geneigd deze bevolkingsgroep, wier levenswijze anders is dan die van de doorsnee Nederlander, af te wijzen. Het is duidelijk dat het lange tijd niet (doen) nakomen van algemeen maatschappelijke plichten zoals bij voorbeeld de leerplicht en belastingplicht en het onvoldoende realiseren van materiële voorzieningen een grote invloed heeft op de mogelijkheid om in de toekomst tot een meer positieve ontwikkeling te komen.

Wantrouwen

Mede als gevolg van het feit dat de woonwagenbevolking zich niet aanvaard weet door de sedentaire samenleving, een hieruit voortvloeiend diep wantrouwen heeft ten opzichte van deze samenleving en onvoldoende kansen ziet op een functioneren binnen het geheel van de maatschappij, vertoont een aanzienlijk deel van de woonwagenbewoners een onjuiste houding.

Onjuiste houding woonwagenbewoners

Daartoe behoren het niet op de juiste wijze gebruik maken van sociale voorzieningen en het niet betalen van belastingen, retributies en boetes. Aan de andere kant moet worden geconstateerd dat een deel van dit gedrag enerzijds moet worden gezien als een protest tegen onvoldoende aandacht voor de groep en anderzijds wordt veroorzaakt door een onvoldoende uitvoering van het beleid door het overheidsbestuur (door het verlenen van vertrekpremies, het geven van collectieve bijstand, de trage realisering van centra etc.).

Onjuiste houding overheidsbestuur

Aan de kant van de sedentaire samenleving bestaat vaak de neiging de (wan)daden van een deel van de woonwagenbevolking toe te rekenen aan de gehele groep. Dit versterkt op zijn beurt de groepsverbondenheid bij de woonwagenbewoners, iets wat overigens ook is toegenomen door de concentratie in de grote woonwagencentra.

Bewustwordingsproces

Een bijverschijnsel van het creëren van de grote centra is geweest dat de woonwagenbevolking zich bewust is geworden van de mogelijkheden om zich als een groep te manifesteren, waardoor zij in bepaalde situaties als minderheid een machtspositie in kan nemen.

Ook objectief aanwijsbare factoren als het tekort aan standplaatsen en onvoldoende mogelijkheden tot sedentaire huisvesting zijn debet aan de onrust in de woonwagenwereld.

Al met al kan worden gesproken van een zichzelf versterkend proces van verwijdering en spanningen tussen woonwagenbewoners en sedentaire samenleving.

III. BELEIDSUITGANGSPUNTEN EN -DOELSTELLINGEN

Volwaardig functioneren is doel

Het beleid is er op gericht woonwagenbewoners zoveel mogelijk in staat te stellen, met behoud van wat voor een positieve ontwikkeling van hun groepsleven waardevol is, volwaardig te functioneren in de maatschappij. Dit houdt in dat zij enerzijds effectief van dezelfde rechten gebruik moeten kunnen maken die voor anderen gelden en anderzijds de elementaire maatschappelijke plichten dienen na te komen. Uitgaande van de situatie, waarin de groep verkeert, dient gestreefd te worden naar individualisering. Daaruit volgt dat categorale voorzieningen slechts voorzover strikt nodig worden voortgezet of getroffen, maar waar mogelijk worden beëindigd. Ten aanzien van de woonvorm geldt dat de woonwagenbewoners in het algemeen een reële mogelijkheid moeten hebben om een huis te gaan bewonen, indien zij zulks wensen.

Vrije keus wagen – huis

Onzekerheid toekomstige voorkeur woonvorm

Het is niet te bepalen in hoeverre de woonwagenbevolking aan het wonen in een wagen op een openbaar centrum, een individuele standplaats of het wonen in een huis de voorkeur zal geven als de huidige omstandigheden zich wijzigen. Dit hangt onder meer af van de voortgang bij het wegwerken van maatschappelijke achterstand, voortgang op het gebied van het onderwijs, de opleiding, de werkgelegenheid en in het algemeen de vermindering van het sociaal-culturele isolement. Verder kan hier van invloed zijn een meer effectieve dwang tot nakoming van elementaire maatschappelijke plichten. Ook de afnemende economische mogelijkheden tot trekken en de groei van de omvang van de wagens spelen hierbij een rol.

Motieven voor wonen in een wagen

De indruk bestaat dat een deel van de woonwagenbevolking in zijn huidige woon- en leefsituatie blijft verkeren om de volgende redenen:
– een afwijzen van of de onmogelijkheid tot een duurzame relatie met de sedentaire samenleving;

- de voorkeur om met groepsgenoten bijeen te staan, met behoud van de mogelijkheid om eventueel elders standplaats in te nemen;
- de onmogelijkheid zich elders al dan niet sedentair te huisvesten;
- de oneigenlijke vrijheid die op vele centra thans voor de bewoners bestaat en de daaruit ontstane (financiële) voordelen voor de woonwagenbewoners.

Ook aandacht in het beleid voor de niet trekkende woonwagenbewoners

In het beleid dient thans evenzeer de nadruk gelegd te worden op diegenen die geen trekkend bestaan meer leiden doch niettemin de voorkeur blijven geven aan de woonvorm wagen. Het trekken (dat wil zeggen het frequent wisselen van standplaats) is een afnemend verschijnsel, hetgeen ook in de hand is gewerkt door de vorming van de grote centra, het tekort aan standplaatsen en het afnemen van mogelijkheden om door middel van een trekkend bestaan in zijn onderhoud te voorzien.

Toekomstige plaats in de samenleving onzeker

Gelet op de hiervoor geschetste factoren en ontwikkelingen bestaan derhalve nog veel onzekerheden rond de toekomstige plaats van de woonwagenbevolking in de samenleving.

In latere fasen kunnen de huidige doelstellingen, uitgangspunten en voorgestelde beleidsmaatregelen dan ook bijstelling behoeven.

Projecten, experimenten, evaluatie

Om deze reden dient de beleidvoering te worden begeleid door projecten die voor het functioneren van de groep representatief zijn en door (kortlopende) experimenten en evaluaties.

Het zal een van de voornaamste taken van een nog nader te noemen, in te stellen permanente Interdepartementale Commissie Woonwagenbeleid zijn om aan de hand daarvan een meer concrete toekomstvisie te ontwikkelen.

Zorg voor woonwagenbevolking naar algemene (eigenlijke) kaders

Ten aanzien van een aantal aspecten van de zorg voor de woonwagenbevolking is de regering van mening dat deze niet meer geheel volledig onder het Ministerie van CRM dienen te ressorteren maar zo veel mogelijk ook moeten worden behartigd door meer eigenlijke instanties.

De redenen daarvoor zijn tweëerlei. In de eerste plaats wordt daardoor bereikt dat woonwagenbewoners meer als individuele personen worden beschouwd dan als deelgenoot van een bijzondere groep, hetgeen hierboven als doelstelling van het beleid is genoemd. In de tweede plaats hebben de vakdepartementen een speciale deskundigheid op hun terrein, die bij het Ministerie van CRM ten aanzien van het terrein van deze departementen ontbreekt.

Wettelijk instrument

Wettelijke regelingen dienen zo veel mogelijk aan te sluiten bij die welke voor de bevolking in het algemeen gelden. Dit betekent concreet dat woonwagenwetgeving beperkt dient te worden tot bepalingen omtrent het vergunningstelsel, standplaatsen, woonwagens en financiële bijdragen.

IV. ESSENTIËLE VOORWAARDEN TOT VERBETERING VAN DE SITUATIE

Werkgroep woonwagenwerk

Er bestaat nog onvoldoende inzicht in de achtergronden van de huidige problematiek.

Om deze reden is een werkgroep Woonwagenwerk ingesteld die bestudeert welke nadere maatregelen nodig zijn in de sfeer van het welzijnswerk en de voorlichting om een relatieve verbetering van de woonwagenbevolking met de samenleving mogelijk te maken.

Conflictregulering

De werkgroep zal in de eerste helft van 1976 haar arbeid voltooien. Nader beraad zal gevoerd worden over de vraag hoe conflictpreventie en -beheersing moet plaatsvinden en hoe daardoor een verdere verwijdering tussen woonwagenbewoners en sedentaire samenleving kan worden voorkomen.

Voorlichting	De dagelijkse praktijk geeft nog vele voorbeelden van een vertekende beeldvorming van woonwagengewoners en sedentaire samenleving te zien. Een gerichte en objectieve voorlichting over en weer en bundeling van de huidige voorlichtingsactiviteiten kan bijdragen tot verbetering van de huidige situatie. Hiertoe is een integrale voorlichtingsstrategie nodig. Inmiddels zijn door een extern adviesbureau voorstellen voorgelegd aan de Minister van CRM om zulks te realiseren.
'Het Wiel'	Een bijdrage op het gebied van de voorlichting kan ook worden geleverd door de woonwagenkrant 'Het Wiel' waarvan een aantal nummers reeds is verschenen. Deze is met name bedoeld als voorlichtings- en communicatie-instrument voor de woonwagengewoners.
Inspraak	Eveneens is het van cruciaal belang dat woonwagengewoners zoveel mogelijk betrokken worden bij de voorbereiding en uitvoering van hun betreffende maatregelen, met name op lokaal niveau. In de praktijk moet dit niet betekenen dat gepoogd wordt hun akkoord te krijgen met voor hen niet gunstige maatregelen, maar dat zoveel mogelijk wordt rekening gehouden met hun redelijke wensen en verlangens. Gestreefd moet worden naar een frequent contact en overleg met de betrokken groepen. Van belang hierbij is versterking van de organisatiestructuur van belangenorganisaties van woonwagengewoners.
Welzijnswerk	Naast het hiervoor genoemde wordt gewezen op het belang van een deskundig en gericht welzijnswerk. Bij een goede taakopvatting en uitvoering zal dit een basis kunnen zijn voor de vermindering van de problematiek.
Deelname aan het maatschappelijk leven buiten het centrum	De woonwagenbevolking dient voorts meer dan tot nu toe in staat te worden gesteld deel te nemen aan het maatschappelijk leven buiten het centrum. Naast een openstaan van de samenleving voor de woonwagenbevolking dient ook omgekeerd begrip te bestaan voor redelijke verlangens.
Te treffen materiële voorzieningen	De gemeenschap is tot nu toe onvoldoende in staat of bereid geweest om de in het kader van de oplossing van de problematiek noodzakelijke voorzieningen te treffen zoals: – de inrichting op korte termijn van adequate centra en individuele standplaatsen; – vergroting van de onderwijskansen (niet-categoriaal onderwijs); – meer gerichte werkgelegenheid; – meer mogelijkheden voor her- en omscholing; – betere gezondheidszorgvoorzieningen; – betere en snellere huisvestingsmogelijkheden.
Naleving plichten	Het tot stand brengen van de bovengenoemde voorzieningen dient gelijk op te gaan met het treffen van maatregelen die erop gericht zijn de woonwagenbevolking een groter verantwoordelijkheidsbesef bij te brengen ten aanzien van de elementaire maatschappelijke verplichtingen. Hiervan zijn als belangrijkste punten te noemen: – de naleving van de Leerplichtwet; – het betalen van heffingen als inkomstenbelasting, motorrijtuigenbelasting, luister- en kijklinden, staangelden en overige financiële verplichtingen; – het afsluiten van een ziektekostenverzekering en het naleven van de betreffende inentingsvoorschriften; – het accepteren van passende arbeid; – het bij het gebruik maken van sociale voorzieningen inachtnemen van de geldende regels; – het leefbaar houden van de eigen woonomgeving.

V. OVERHEIDSBELEID

Samenhangende aanpak noodzakelijk

De woonwagenproblematiek laat zich niet vatten in een aantal van elkaar staande maatregelen.

Nodig is een samenstel van maatregelen dat zoveel mogelijk de verschillende aspecten van de problematiek in samenhang aangrijpt. Het algemeen overheidsbeleid dient ook voor woonwagenbewoners tot gelding te worden gebracht en waar nodig te worden verbijzonderd.

Gezien het feit dat maatregelen vanuit elke sector dan wel het ontbreken daarvan onmiddellijk elders gevolgen hebben, dragen de departementen een gezamenlijke verantwoordelijkheid voor de aanpak van de problematiek.

Dit geldt ook voor de provincies en gemeenten. Gewezen wordt hier op het standplaatsenbeleid, bijstandsbeleid en huisvestingsbeleid.

Te veel nog moet worden geconstateerd dat gemeenten bij voorbeeld te weinig standplaatsen plannen waardoor de moeilijkheden in omringende gemeenten toenemen.

Maatregelen per departement

Voor elk betrokken departement is onderzocht welke beleidsmaatregelen met inachtneming van de hiervoor genoemde beleidsuitgangspunten en -doelstellingen kunnen worden genomen om zo te komen tot een passend landelijk beleid en tot het scheppen van mogelijkheden voor het voeren van een adequaat provinciaal, regionaal en lokaal beleid.

Deze zijn vermeld in het hoofdstuk 'Beleidsonderdelen' van de nota. Daarbij zijn voor elk aspect de problematiek en de te nemen beleidsmaatregelen weergegeven.

Niet voor alle aspecten zijn passende maatregelen voorgesteld

De regering is zich ervan bewust dat zij in deze nota niet voor alle aspecten van de problematiek passende maatregelen heeft kunnen ontwerpen. Redenen hiervan zijn het feit dat diverse onderdelen nog nadere studie vergen en dat de woonwagenproblematiek zich voor een belangrijk deel nauwelijks laat vangen in centrale algemeen geldende maatregelen. De situatie verschilt per streek en plaats dermate dat mogelijke oplossingen hieraan dienen te worden aangepast. Met nadruk zij hier gesteld dat de beleidsmaatregelen met name toepasbaar dienen te zijn op het lokaal niveau waar het beleid gestalte dient te krijgen en de overheid een feitelijke afweging dient te maken tussen de belangen van een op een aantal punten verdrukte minderheid en de rest van de samenleving.

Coördinatiepunten en overlegstructuren

Van het grootste belang is daarvoor dat er op alle relevante bestuurlijke niveaus coördinatiepunten en overlegstructuren worden gevormd, dan wel, waar reeds bestaand, zo nodig worden aangepast en omgevormd, ten einde een samenhangend en op de concrete situatie toegespitst beleid tot stand te brengen.

Disproportioneel probleem, daarbij passende inzet

Tot voor kort vormde de woonwagenproblematiek voor de meeste departementen duidelijk een randprobleem onder meer omdat het hier om een relatief kleine bevolkingsgroep gaat. Het tot stand brengen van adequate voorzieningen ten behoeve van de woonwagenbewoners en het door hen doen naleven van de gewone maatschappelijke plichten zal een inzet vergen die op zich onevenredig is ten aanzien van hun andere taken. De regering is van oordeel dat deze extra inzet vanuit de betrokken beleidssectoren inderdaad vereist is wil men op de woonwagenproblematiek enige greep krijgen. Een dergelijke inzet is noodzakelijk omdat de moeilijkheden die deze bevolkingsgroep ondervindt en veroorzaakt eveneens buiten verhouding zijn. De problematiek is thans in een aantal gebieden in een kritiek stadium gekomen. Slechts een adequate en prompte inzet vanuit de betrokken sectoren kan voorkomen dat de problemen daar over enige tijd nog slechts met harde middelen kunnen worden opgelost, mede gezien de thans snel toenemende radicalisering binnen de woonwagenbevolking.

Prompte inzet noodzakelijk

Permanente Interdepartementale
Commissie Woonwagenbeleid

Voor het landelijk niveau dient een permanente Interdepartementale Commissie Woonwagenbeleid tot stand te komen met CRM als coördinerend departement. Hierin dienen zitting te hebben vertegenwoordigers van CRM, Binnenlandse Zaken, Economische Zaken, Financiën, Justitie, Onderwijs en Wetenschappen, Sociale Zaken, Volksgezondheid en Milieuhygiëne en Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening.

Taak Commissie

Naast de eigen verantwoordelijkheid en de taak die de leden binnen hun departement behouden, hebben zij, als lid van de commissie, tot taak de uitvoering van de voorgestelde beleidsmaatregelen te begeleiden, te controleren en te stimuleren en waar wenselijk het beleid in de verschillende sectoren op elkaar af te stemmen.

Voorts zal het de taak van de commissie zijn waar nodig nieuwe maatregelen te formuleren en aan te dringen op de uitvoering ervan.

De in de aanbevelingen opgenomen nog te bestuderen aandachtspunten dienen door de commissie te worden aangevat. De commissie doet voorstellen voor evaluatie-onderzoeken, projecten en experimenten.

De commissie pleegt indien zij dit nodig oordeelt, overleg met betrokken instituten, besturen en overige instanties. Jaarlijks wordt rapport uitgebracht aan de Welzijnsraad.

Voor het goed functioneren van de commissie – zowel interdepartementaal als naar de lagere bestuursniveaus – is het noodzakelijk dat de vier meest-betrokken departementen (CRM, Sociale Zaken, Onderwijs en Wetenschappen en VRO), gedurende een periode van voorlopig twee jaar elk een ambtenaar daarvoor vrijstellen. Tevens dient een secretariaat van twee personen te worden vrijgesteld.

Herbezinning op taak en samenstelling van de Commissie van Advies
noodzakelijk

Bezien zal moeten worden of de Commissie van Advies voor de uitvoering van de Woonwagenwet als gevolg van de taakstelling van de Interdepartementale Commissie gewijzigd zal moeten worden. Naast de Minister van CRM zullen ook andere bewindslieden evenzeer betrokken worden bij en verantwoordelijk zijn voor de aanpak van de woonwagenproblematiek. Dit brengt met zich dat de positie der vertegenwoordigers van de verschillende departementen in de Commissie van Advies (op dit moment CRM Binnenlandse Zaken, Onderwijs en Wetenschappen en Sociale Zaken) opnieuw in ogenschouw dient te worden genomen.

Provinciale commissies

Op provinciaal niveau functioneert in de meeste provincies een overlegcollege waarin de verschillende betrokken beleidssectoren deelnemen. Het komt noodzakelijk voor dat een dergelijke structuur in elke provincie tot stand wordt gebracht. Op deze wijze kan op provinciaal niveau eveneens een integrale beleidsvoering ontstaan.

Het is duidelijk dat een dergelijk overleg slechts betekenis heeft als de benadering van de problematiek voldoende concreet is en tot een praktisch resultaat leidt.

Het is daartoe gewenst om binnen de provinciale overlegstructuur projectgroepen, bij voorbeeld ten aanzien van standplaatsen, handhaving van de openbare orde, vervolgingsbeleid en bijstand te formeren, gericht op duidelijkheid en uniformiteit in de beleidsvoering binnen de provincie.

Regionale coördinatiecommissies

Op regionaal niveau functioneren thans reeds coördinatiecommissies ingevolge het Besluit werk en kosten woonwagencentra. Uit de praktijk worden geluiden gehoord die erop wijzen dat in een groot aantal gevallen deze commissies tot onvoldoende praktisch resultaat leiden. Thans is een onderzoek in voorbereiding om te komen tot een verbetering in het functioneren van deze commissies.

VI. BELEIDSONDERDELEN

Hieronder worden de problematiek en het beleid op de volgende beleidsonderdelen aan de orde gesteld:

1. Huisvesting
2. Woonwagenwet en Wet op de Ruimtelijke Ordening
3. Bijstand
4. Welzijnswerk
5. Onderwijs
6. Werkgelegenheid/beroepsuitoefening
7. Wetshandhaving
8. Belastingen en andere heffingen
9. Gezondheidszorg
10. Zigeuners-woonwagenbewoners

1. Huisvesting

Problematiek

Grote centra onjuist middel

Om de kloof tussen woonwagenbevolking en samenleving te overbruggen is er aanvankelijk naar gestreefd de woonwagenbevolking onder te brengen op een 50-tal grote centra.

Tegenover het voordeel van de mogelijkheid van aangepaste faciliteiten op velerlei terrein bleken in de praktijk echter tendensen te ontstaan die wezen op een toenemend isolement van de woonwagenbewoners.

In een aantal gevallen werd door de verplichte standplaatskeuze op de grote centra een bestaande band met de plaatselijke samenleving doorbroken en een kunstmatige samenlevingsvorm gecreëerd. Een rol daarbij speelt dat veelal te grote concentraties van woonwagens werden gevormd, die te ver van de bebouwde kom werden geplaatst.

In diverse gevallen ontstond een sterkere economische concurrentie. Groepen met onderlinge onenigheid op de centra kregen onvoldoende mogelijkheid elkaar te ontlopen. Er vond en vindt negatief-sociale groepscontrole plaats alsmede toenemende wetsovertreding.

Wagengrootte

De wagens namen in omvang toe in de loop der jaren. Het merendeel van het wagenpark is thans nog slechts per dieplader te vervoeren. Hierdoor kan in zijn algemeenheid niet meer van een trekkende bevolking worden gesproken. Door de toenemende grootte van de wagens ontstaat spanning ten opzichte van de grootte van de standplaats.

De praktijk laat zien dat de toegelaten maximum-maten met ontheffing van gedeputeerde staten meermalen worden overschreden. Bij een dergelijke omvang en door het meer 'sedentair' gebruik van de wagen gaat de grens tussen wagen en woning vervagen.

Frictie Woningwet – Woonwagenwet

Mede omdat in een aantal gevallen het regime van de Woonwagenwet niet duidelijk afgebakend is kan frictie ontstaan met de Woningwet.

Dat in toenemende mate dergelijke grote wagens worden aangeschaft doet de vraag rijzen of niet een aantal woonwagenbewoners deze woonvorm kiest niet zozeer om daardoor te kunnen reizen alswel om daardoor bij elkaar te kunnen wonen.

Huidig beleid heeft gebroken met vroegere opvattingen

Het beleid heeft gebroken met vroegere opvattingen en is nu gericht op het tot stand brengen dan wel in stand houden van goed gesitueerde kleine en middelgrote centra naast of zo nodig in plaats van bestaande grote centra. Aangenomen mag worden dat dit streven meer in overeenstemming is met de wensen van de betrokken bevolkingsgroep. Met de realisering van bovenstaande wensen staat of valt de mogelijkheid de woonwagenproblema-

tiel tot een oplossing te brengen: een passende, namelijk gewenste, leefomgeving zal positief werken op de verhouding tussen woonwagengebouders en de samenleving.

Thans zijn er 40 (regionale en gemeentelijke) grote centra en plus minus 130 kleinere.

Vele centra nog op te richten of te hersituieren (plus minus 1100 standplaatsen)

In de eerstvolgende 3 jaar dienen ten minste rond 1100 extra standplaatsen te worden gerealiseerd, voor het inlopen van het bestaande tekort, voor het opvangen van de natuurlijke aanwas en in verband met de noodzakelijke opsplitsing van te grote centra. Voor vergroting van de trekmogelijkheden zullen wellicht nog extra standplaatsen boven het aantal van 1100 nodig zijn.

Prognose toename woonwagengebouders tot 1984

Een in 1974 door CRM opgestelde prognose geeft grond voor de voorzichtige verwachting dat tot 1984 het aantal woonwagengebouders met 35 tot 40% zal toenemen.

In concreto betekent dit dat, na realisering van de genoemde 1100 standplaatsen, na 1978 nog rond 1100 tot 1300 standplaatsen tot stand dienen te worden gebracht.

Standplaatsen buiten een openbaar centrum

Ten aanzien van het kiezen van een standplaats buiten een openbaar centrum wordt een ruimer ontheffingenbeleid voorgestaan. Een in 1974 doorgevoerde wijziging van de Woonwagenwet brengt dit tot uitdrukking.

Financiële bijdrage

In de kosten van instandhouding van een openbaar centrum wordt een jaarlijkse bijdrage van 95% gegeven. Overleg is gaande over een financieringsregeling ter zake van standplaatsen buiten een openbaar centrum.

Moeilijkheden bij het kwantificeren van het aantal benodigde standplaatsen

Het nauwkeurig kwantificeren van het benodigde aantal standplaatsen wordt bemoeilijkt door onder meer de onderstaande factoren:

1. De Woonwagenwet kent een categorie personen die wel gerechtigd is een wagen te bewonen, maar voor welke de centra in feite niet bedoeld zijn (bij voorbeeld kermisexploitanten). In de praktijk blijkt soms moeilijk te bepalen welke bewoners van een wagen tot die categorie behoren.

2. Onzeker migratiesaldo huis/wagen

Het staat niet exact vast welk percentage van de woonwagenbevolking zich sedentair wenst te huisvesten, zo hier voldoende mogelijkheden voor worden gecreëerd. Hierbij speelt ook een rol dat woonwagengebouders thans het recht hebben huis wederom voor wagen te wisselen hetgeen vrij veel voorkomt.

3. Verschijnsel van de tweede wagen

In veel gevallen hebben woonwagengebouders meer dan één wagen. Zij hebben voor de hoofdwagen een vaste standplaats en nemen gedurende een bepaalde periode van het jaar standplaats elders in met een tweede wagen waarvoor in het merendeel der gevallen geen vergunning is afgegeven. Ook komt voor dat zij bij de hoofdwagen een tweede standplaats voor de tweede wagen innemen dan wel dat met één wagen twee standplaatsen worden ingenomen.

4. Wisselend trekpatroon

Rond 70 tot 80% van de woonwagenbevolking heeft een vaste standplaats (met de hoofdwagen). Onzeker is nog of bij de totstandkoming van meer standplaatsen door de realisering van kleinere centra dit percentage gaat dalen.

5. Illegaal verblijf in woonwagens

De indruk bestaat dat op de centra een aantal standplaatsen wordt ingenomen door personen die niet gerechtigd zijn in een wagen te wonen, ofwel

omdat zij niet in de termen van de Woonwagenwet vallen ofwel omdat de door hen bewoonde wagen niet is geschouwd en er geen vergunning voor is afgegeven. In een aantal centrumverordeningen is het hebben van een vergunning voorwaarde voor toelating op de centra.

Verzekering van woonwagens

Het verzekeren van woonwagens is momenteel vrijwel niet mogelijk omdat de verzekeringsmaatschappijen het verzekerbare risico te groot achten. Overleg dat daarover is gevoerd heeft tot dusverre geen resultaat opgeleverd.

Onvoldoende mogelijkheden tot sedentaire huisvesting

Woonwagenbewoners die zich sedentair willen vestigen kunnen in een aantal gevallen geen (geschikte) woning krijgen. Hierdoor doet zich het verschijnsel voor dat zij derhalve gedwongen worden in een wagen te blijven wonen, vaak op een centrum met een ongunstige leefsituatie. Het is duidelijk dat de mogelijkheden tot volwaardig deelnemen aan de samenleving hierdoor te zeer worden beperkt. Thans gaat het daarbij naar schatting om plus minus 10% van de totale woonwagenbevolking, dat wil zeggen om plus minus 400 gezinswoningen.

Het is niet duidelijk in welke mate dit percentage zal toenemen wanneer goede sedentaire huisvestingsmogelijkheden beschikbaar komen en ten aanzien van andere relevante factoren, zoals opbouwwerk, onderwijs, werkgelegenheid en wetshandhaving eveneens vorderingen worden gemaakt.

Bezwaren huisvesting woonwagenbewoners

De huisvesting van woonwagenbewoners stuit op de volgende bezwaren:

Van de kant van de woonwagenbewoners:

- Gelet op de beroepsuitoefening wil ongeveer de helft van de aanvragers een woning met erf van voldoende omvang voor opslag en verwerking van gebruikte materialen. Dergelijke woningen zijn moeilijk te vinden.
- Woonwagenbewoners zien het in een aantal gevallen als nadeel dat door het betrekken van een huis het vertrouwde sociale milieu moet worden verlaten.

Van de kant van de sedentaire samenleving:

- Gemeenten en huiseigenaren staan niet te popelen om aan woonwagenbewoners te verhuren.

Men vreest dan slechte huurbetaling, slordige bewoning van het pand, overlast aan de burens en waardedaling van het onroerend goed.

Redenen terugkeer huis/wagen

In veel gevallen waarin een huis wordt betrokken vindt toch later weer terugkeer naar de wagen plaats om vooral 3 redenen:

- a. hoge financiële lasten door confrontatie met (ambtshalve) belastingaanslagen uit voorgaande jaren, hogere huurprijs in vergelijking tot staangeld;
- b. te grote moeilijkheden bij aanpassing in de nieuwe omgeving;
- c. heimwee naar het verlaten sociale milieu.

Beleid

Kleine centra kernpunt

De oprichting van een voldoende aantal passende kleine centra naast of zonnodig in plaats van de bestaande grote centra is een kernpunt in het woonwagenbeleid. Zoals vermeld zijn in de komende 3 jaar plm. 1100 standplaatsen nodig. Als basis is nodig een provinciale planning.

Provinciale planning

Om de oprichting te bewerkstelligen moet naast een gericht voorlichtings- en opbouwwerk worden gedacht aan intensief bestuurlijk overleg en toepassing van een adequaat wettelijk instrumentarium.

Inspecties VRO

VRO zal via de inspecties bij VRO meewerken aan het vinden van voldoende standplaatsen in een acceptabele situering.

(Wijziging) WRO

Zonodig zal de realisering van standplaatsen worden bevorderd door toepassing te geven aan de bestaande en eventueel nog te ontwikkelen mogelijkheden van de Wet op de Ruimtelijke Ordening.

Inrichting aansluiten bij sedentaire stratenplannen	Nagegaan zal worden in hoeverre bij de inrichting van centra aansluiting kan worden gezocht bij sedentaire stratenplannen met bij voorbeeld bij elke standplaats particulier groen in plaats van de huidige collectieve groenvoorzieningen. Dit impliceert ook invoering van straatnaam en huisnummer per standplaats waardoor tevens de gewenste feitelijke openbaarheid der centra kan worden vergroot. Voorts zal gezien worden of met name bij nieuwbouw van wijken centra daarin geïntegreerd kunnen worden.
Inschakeling expertise van VRO op bouw- en woontechnisch gebied	VRO zal de aanwezige expertise op bouw- en woontechnisch gebied ter beschikking stellen van CRM voor wat betreft het huisvestingsbeleid in wagens met name ten aanzien van de (technische) kwaliteiten die aan wagens en de inrichting van centra en individuele standplaatsen moeten worden gesteld in de huidige tijd.
Onderzoek motieven voorkeur woonvorm	Een nader onderzoek naar de motieven van de woonwagenbevolking om in een wagen te wonen is in dit kader wellicht nuttig.
Tweede wagen	De opvatting van de regering in verband met de 'tweede wagen' is dat de overheidszorg zich niet verder kan uitstrekken dan de zorg voor één standplaats per woonwagenhuishouden. Het houden van twee wagens per woonwagengezin is in het algemeen slechts dan toelaatbaar te achten, als de wagens in combinatie voor wonen worden gebruikt, beide zijn geplaatst op dezelfde standplaats en de gezamenlijke omvang de maximummaten van het Woonwagenreglement (15 x 3,5 m) niet overschrijdt. De indruk bestaat dat het aantal tweede wagens sterk toeneemt. Dit zou mede komen door het steeds groter worden van de hoofdwagens, waarmee trekken niet of nauwelijks meer mogelijk is. Een voortschrijden van deze ontwikkeling zou betekenen dat de behoefte aan standplaatsen nog eens aanzienlijk zou toenemen. Een nader onderzoek naar het verschijnsel van de 'tweede wagen' wordt thans ingesteld.
Adequaat schouw- en controlebeleid noodzakelijk	Mede om een einde te maken aan het illegaal standplaats kiezen op of buiten een centrum, is het gewenst dat voor in gebruik zijnde dan wel in gebruik te nemen woonwagens zo spoedig mogelijk een vergunning wordt aangevraagd. Hierbij is van belang dat op provinciaal niveau een adequaat schouwbeleid wordt gevoerd en dat regelmatige controle op de aanwezigheid van vergunningen plaatsvindt door de bevoegde autoriteiten.
Financieel beleid	In de kosten van instandhouding van een woonwagencentrum wordt een jaarlijkse bijdrage van 95% gegeven. Overleg wordt gevoerd over een financieringsregeling ten aanzien van artikel 10-standplaatsen. Nagegaan wordt in hoeverre het huidige bijdragestelsel kan worden vervangen door een stelsel dat voorziet in een eenmalige investeringsbijdrage en in elk geval een jaarlijkse vaste bijdrage in de exploitatiekosten. Door vaste bedragen kan meer speelruimte voor het lokale bestuur worden gecreëerd en kunnen uitvoerende werkzaamheden op centraal niveau worden beperkt.
Informatie over tekort aan standplaatsen	Voorts wordt overwogen periodiek op basis van de ter beschikking staande cijfers aan gedeputeerde staten mededeling te doen van het aantal standplaatsen en het aantal woonwagens in de provincie, met het hieraan gekoppelde verzoek het departement te willen inlichten omtrent genomen dan wel voorgenomen actie. Hiervoor zal mede in verband met de standplaatseninformatie als genoemd in het onderdeel 'wetshandhaving' uitbreiding van de personeelsformatie op het Ministerie van CRM nodig zijn.

Oplossingen bevorderen voor het meer permanent innemen van een standplaats

VRO zal het vinden van de nodige technische en stedenbouwkundige oplossingen bevorderen voor het meer permanent standplaats innemen in of bij de bestaande woonbebouwing (bij voorbeeld woonstraten).

In dit verband is VRO bereid om, voorzover woonwagenbewoners besluiten zich sedentair te willen vestigen daartoe zo mogelijk het totstandkomen helpen bevorderen van – eventueel met het oog op beroepsuitoefening – aangepaste voorzieningen van huisvesting.

Deze maatregelen gelden niet alleen voor de bewoning van de min of meer traditionele woonwagenbevolking maar voor alle vergunninggerechtigden.

Meer mogelijkheden tot sedentaire huisvesting

Verder zal VRO meer mogelijkheden helpen realiseren voor hen die zich in een huis willen vestigen.

Verdere beleidsmogelijkheden zijn aangegeven in het onderdeel 'Woonwagenwet en Wet op de Ruimtelijke Ordening'.

2. Woonwagenwet en Wet op de Ruimtelijke Ordening

Problematiek

Het Ministerie van CRM heeft in het bijzonder een taak ten aanzien van de min of meer traditionele woonwagenbevolking. Het voornaamste instrument is de Woonwagenwet met uitvoeringsregelen.

De Woonwagenwet heeft tot doel de bevordering van het maatschappelijk welzijn van woonwagenbewoners. In de wet zijn, voorzover hier van toepassing, regels gesteld omtrent het bewonen van een wagen, de inrichting en instandhouding van centra, het welzijnswerk ten behoeve van woonwagenbewoners en de mogelijkheid van financiële bijdragen.

Vergunningenstelsel

Voor het bewonen van een wagen is een vergunning nodig van gedeputeerde staten, die wordt verleend indien:

1. met betrekking tot de woonwagen wordt voldaan aan de eisen gesteld bij het Woonwagenreglement;
2. tevens een der volgende gevallen zich voordoet:
 - a. de aanvrager een beroep uitoefent in verband met kermis- en circusexploitatie dan wel een beroep dat verband houdt met bouw- en grondwerkzaamheden en voor de uitoefening van dat beroep op bewoning van een wagen is aangewezen te achten, of
 - b. aan de aanvrager of zijn echtgenoot of een van degenen onder wier gezag zij gestaan hebben voor 1 april 1971 een vergunning tot het bewonen van een woonwagen is verleend of de aanvrager kan aantonen dat hij of een van deze andere personen voor 1 april 1971 een woonwagen heeft bewoond.

Dit houdt in dat het mogelijk is huis weer voor wagen te wisselen.

Artikel 31 Woonwagenwet

Een afzonderlijk probleem wordt gevormd door buitenlandse woonwagenbewoners die met name via de zuidelijke provincies in ons land komen.

Artikel 31 voorziet in de mogelijkheid van de afgifte van een tijdelijke vergunning door het dienstdoende hoofd van het kantoor der invoerrechten waar de douaneformaliteiten worden vervuld.

Deze bepaling heeft evenwel onvoldoende praktijkwerking omdat deze mogelijkheid niet kenbaar is voor de binnenkomende woonwagenbewoners en anderzijds de douane ook niet in staat is de potentieel vergunninggerechtigden aan de grens te onderscheiden. Mede om deze reden worden thans geen tijdelijke vergunningen verleend.

De bedoeling van de tijdelijke vergunning is aan binnenkomende woonwagenbewoners een tijdelijke rechtsbasis voor het bewonen van een wagen te verschaffen, zonder dat aan alle eisen van wet en Woonwagenreglement behoefte te worden voldaan.

De indruk bestaat dat een aantal buitenlandse woonwagengewoners bij gedeputeerde staten een vergunning aanvragen voor bewoning van een inferieure woonwagen om, wanneer hen deze vergunning wordt geweigerd, te trachten op grond hiervan een nieuwe wagen te verkrijgen door een beroep op de Algemene Bijstandswet.

Begrip 'wagen'

In sommige gevallen rijst in de praktijk twijfel of een verplaatsbaar woonverblijf nog wel een woonwagen is dan wel een bouwwerk. Deze twijfel vloeit voort uit de toenemende grootte der wagens en het feit dat een groot aantal wagens vrijwel niet wordt verplaatst.

Het is daarom noodzakelijk na te gaan in hoeverre een nadere afgrenzing van begrippen mogelijk is, mede gezien het feit dat voor de toepassing van de Woonwagenwet ook wagens waaraan of waarbij voorzieningen worden getroffen ten gevolge waarvan deze niet langer kunnen worden voortbewogen, geacht worden woonwagens te zijn.

Woonwagenreglement

Het Woonwagenreglement en met name de maatvoering staan momenteel ter discussie. Het is onder meer de vraag of de huidige minimummaten nog in overeenstemming zijn met de aan het woon- en leefmilieu te stellen minimumeisen. Tot 1 oktober a.s. hebben gedeputeerde staten de bevoegdheid afwijkingen toe te laten van de in het Woonwagenreglement gestelde eisen, waarvan een aantal niet meer in overeenstemming is met de afmetingen van de op de markt zijnde wagens. Na deze datum geldt zulks slechts indien eerder een vergunning was verleend waarbij de betreffende afwijking was toegelaten.

Realisering centra te traag

De inrichting van adequate centra en standplaatsen gaat zeer traag. Frictiepunten zijn hier onder meer het langdurig bestuurlijk overleg op lokaal niveau tussen de gemeenten over de vraag of en in welke gemeente(n) centra gevestigd zullen worden, de onvoldoende snel werkende bevoegdheden van het boven-lokale bestuur om de inrichting van centra te bevorderen alsmede (beroeps)procedures op grond van de Wet op de Ruimtelijke Ordening.

(Beroeps)procedures WRO

Inhoud Woonwagenwet ter zake van inrichting en instandhouding van woonwagencentra

De Woonwagenwet bevat, voorzover hier van toepassing, op het stuk van de inrichting en instandhouding van centra de volgende regeling:

Elke gemeente is verplicht om al dan niet in samenwerking met andere gemeenten een openbaar centrum voor woonwagens in stand te houden.

Woonwagengewoners zijn, behoudens ontheffing van burgemeester en wethouders, verplicht standplaats te kiezen op een openbaar centrum. De gemeenteraad bepaalt onder goedkeuring van gedeputeerde staten voor hoeveel woonwagens het centrum bestemd is. Bij samenwerking van gemeenten geschiedt zulks in de gemeenschappelijke regeling. Gedeputeerde staten en in wijder verband de Kroon hebben de bevoegdheid gemeenten aan te wijzen die gezamenlijk een of meer centra in stand houden en hebben de bevoegdheid in die aanwijzing wijziging te brengen.

Procedures WRO

Voor beide bestuursorganen bestaat ook de bevoegdheid een gemeenschappelijke regeling op te leggen, te wijzigen of op te heffen. Deze bevoegdheid is in zoverre niet altijd effectief aangezien vestiging van een woonwagencentrum in de aangewezen gemeente mogelijk strijdig is met de ter plaatse geldende bestemmingsplannen. In deze gevallen zullen derhalve dan bovendien de procedures ingevolge de Wet op de Ruimtelijke Ordening gevolgd dienen te worden. Daar waar gemeenten bereid zijn tot inrichting van een centrum wordt de realisering hiervan vaak vertraagd met een periode van ongeveer 3 jaar indien het komt tot een beroep bij de Kroon.

Toepassing anticipatie bevoegdheid WRO

Deze termijn kan in bepaalde gevallen worden verkort indien artikel 19 WRO wordt toegepast.

Advies Commissie van Advies	De Minister van CRM heeft aan de Commissie van Advies voor de uitvoering van de Woonwagenwet advies gevraagd over een herziening van de wet en het Woonwagenreglement. Deze commissie zal naar verwachting binnenkort, althans ten aanzien van de wet, advies uitbrengen.
Overleg Minister CRM met IPO en VRO	Om aan de vorengenoemde bezwaren ten aanzien van de inrichting van centra tegemoet te komen heeft de Minister van CRM eveneens overleg gepleegd met het IPO voor Maatschappelijk Welzijn. Daarbij is naar voren gebracht door de colleges van gedeputeerde staten dat zij onvoldoende bevoegdheden hebben om inrichting van centra af te dwingen dan wel voldoende te versnellen. Door de Minister is eveneens overleg gepleegd met zijn ambtgenoot van Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening omtrent de mogelijkheden op centraal niveau die kunnen worden benut, vooruitlopend op een integrale herziening van de Woonwagenwet.
	<i>Beleid</i>
Handhaving vergunningenstelsel	Het recht om te wonen in een woonwagen dient vooralsnog gebonden te blijven aan een vergunning, onder meer vanwege het tekort aan standplaatsen en de frequent voorkomende ongewenste situaties en de centra, die aantrekkelijk kunnen werken op personen uit de samenleving die hiervan wensen te profiteren. Zonder vergunningenstelsel bestaat voor een ieder de mogelijkheid met een wagen op een openbare standplaats plaats in te nemen met als mogelijk gevolg dat de min of meer traditionele woonwagenbevolking in een aantal gevallen de feitelijke mogelijkheid hiertoe mist.
Begrip wagen	Het is gewenst bij een komende wetswijziging eveneens aandacht te besteden aan een nauwkeuriger en eigenlijker omgrenzing van het begrip wagen. In dit kader dient ook aandacht te worden gegeven aan diegenen die voor de uitoefening van een beroep in de agrarische sector genoodzaakt zijn in de nabijheid van de bedrijfsplaats domicilie te kiezen en bij ontbreken van een sedentaire behuizing zijn aangewezen op een salonwagen en dergelijke. De regering is overigens van mening dat ten aanzien van deze groep in principe een oplossing moet worden gevonden binnen de Woningwet en uitvoeringsregelen.
Bijstelling Woonwagenreglement	Het Woonwagenreglement dient te worden bijgesteld ten aanzien van de technische eisen (maatvoering). Het is tevens noodzakelijk een afwijkingsbevoegdheid van gedeputeerde staten ten aanzien van de eisen van het reglement na 1 oktober a.s. toe te laten.
Toepassing (en wijziging van) WRO in relatie tot versnelde realisering van standplaatsen	Ten einde te komen tot een versnelde realisering van centra dienen, vooruitlopend op bijstelling van het wettelijk instrumentarium, de huidige wettelijke middelen meer te worden benut. Hiervoor is nodig een systematische analyse van de huidige en verwachte tekorten. Door het tijdig signaleren van knelpunten kan het instrumentarium meer afgewogen worden toegepast. Dat betekent dat in sommige gevallen de procedure van het bestemmingsplan gevolgd kan worden (al dan niet met gebruik van artikel 19 WRO). In andere gevallen zal een grotere spoed betracht moeten worden. Instrumenten waaraan de regering dan denkt zijn artikel 37 WRO (aanwijzing door het provinciaal bestuur op basis van een streekplan) en artikel 65 WRO (vrijstelling van de voorschriften van het bestemmingsplan door de Minister van VRO op basis van een landelijk woonwagenplan). Dit wordt thans uitgewerkt.

Privaatrechtelijke belemmeringen	Ten overvloede zij erop gewezen dat het toepassen van deze bepalingen de mogelijk bestaande privaatrechtelijke belemmeringen niet wegneemt. Zo nodig dienen ten aanzien van dit onderwerp aanvullende maatregelen te worden voorbereid.
Wijziging gemeenschappelijke regelingen	De toepassing van artikel 65 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening neemt weliswaar planologische belemmeringen weg, doch het beoogde doel, vestiging van een centrum, wordt eerst bereikt als de in een gemeenschappelijke regeling deelnemende gemeenten dan wel een op de gemeenschappelijke regeling gebaseerd rechtspersoonlijkheid bezittend lichaam, de plicht bezitten om op de betreffende lokatie een centrum in te richten. Zo dit niet het geval is, dient hiertoe de gemeenschappelijke regeling gewijzigd te worden. Zou een dergelijke wijziging van de gemeenschappelijke regeling niet op lokaal niveau tot stand wordt gebracht, dan ligt hier – op korte termijn – een taak voor gedeputeerde staten en in wijder verband voor de Kroon.
Streekplannen	Binnen het kader van het huidige instrumentarium bestaat voorts de mogelijkheid voor gedeputeerde staten op langere termijn tot vaststelling van sector-streekplannen te komen op grond waarvan aanwijzingen aan de gemeenten kunnen worden gegeven en zo nodig in plaats van het lokaal bestuur kan worden opgetreden.
Provinciale planning	Een onmisbaar instrument om te komen tot de oprichting en instandhouding van kleine centra overeenkomstig de behoefte is een door gedeputeerde staten op te stellen planning. Deze dient te omvatten het aantal standplaatsen, de plaatsen waar centra gerealiseerd moeten worden en de fasering van de aanleg.
Standplaatsen buiten een openbaar centrum	Gezien het incidentele karakter van standplaatsen buiten een openbaar centrum acht de regering planning daarvan, niet nodig. Wel moeten mogelijkheden worden gecreëerd om de gemeenten tot inrichting van een dergelijke standplaats te brengen.
Noodzaak en wijziging van de Woonwagenwet	Wetgeving met betrekking tot wonen in een wagen kan niet worden gemist. Gewezen wordt hier op de noodzaak van realisering en instandhouding van voldoende standplaatsen alsook op uit algemeen volkshuisvestings- en volksgezondheidsoogpunt te stellen eisen. Wel zijn wijzigingen in de huidige wetgeving gewenst. Woonwagenwetgeving dient zich in principe te beperken tot de onderwerpen die ook regeling vinden in de wetten ten aanzien van andere vormen van huisvesting. Gedacht wordt hier aan de Woningwet en de ontwerp-woonschepenwet. In principe zou de woonvorm wagen regeling kunnen vinden in de Woningwet, zoals in het verleden door de commissie Frederiks werd voorgesteld. Niettemin heeft het geen overwegend bezwaar de woonvorm wagen in een afzonderlijke wet onder te brengen, zoals dit ook ten aanzien van woonschepen de bedoeling is. Met name zij er hier op gewezen dat zulks niets discriminerends dan wel een onnodig categorale benadering van de woonwagenbevolking inhoudt, doch dat dit standpunt veeleer wordt ingegeven door legislatief-technische overwegingen.
Afzonderlijke wetgeving ten aanzien van de woonvorm wagen	
Plicht voor gemeenten tot vaststelling of herziening van een bestemmingsplan op termijn	De plicht tot inrichting en instandhouding van centra dient in de wet meer te worden benadrukt. Om deze reden wordt overwogen de gemeenten de verplichting op te leggen tot vaststelling of herziening van de bestemmingsplannen op termijn, behoudens, eventueel tijdelijk, ontheffing van gedeputeerde staten.

Bovenlokale bevoegdheden	Voor de gevallen waarin het lokale bestuur niet of niet adequaat handelt dienen gedeputeerde staten de bevoegdheid te hebben de nodige maatregelen zelf te nemen. In wijder verband is hier een taak voor de centrale overheid. Zo nodig zijn nog specifieke aanvullingen noodzakelijk.
Vergunning	In aansluiting op het hiervoor vermelde ten aanzien van het vergunningenstelsel wordt nagegaan in hoeverre een spitsing kan worden tot stand gebracht tussen de algemene bevoegdheid om in een wagen te wonen en de vergunningverlening voor het bewonen van een bepaalde wagen.
Artikel 31	Ten aanzien van het verlenen van een tijdelijke vergunning aan hier verblijvende buitenlandse woonwagenbewoners ziet de regering geen mogelijkheid tot het creëren van een stelsel met verzekerde voldoende praktijkwerking. Een verbetering in de huidige situatie kan wellicht worden gebracht door de bevoegdheid tot afgifte van een tijdelijke vergunning te leggen bij de instanties bij welke de buitenlanders zich dienen te melden op grond van de vreemdelingenwetgeving. Voor voorstellen ten aanzien van wijzigingen van de wetsbepalingen over welzijnswerk en de verwijdering van woonwagens wordt verwezen naar de beleidsonderdelen Welzijnswerk en Wetshandhaving.

3. Bijstand

Problematiek

Doel ABW	De Algemene Bijstandswet (ABW) heeft als sluitstuk-voorziening, ter aanvulling op daaraan voorafgaande wetten en regelingen (sociaal voorzieningenpakket, alternatief arbeidsvoorzieningenpakket) en op de eigen individuele verantwoordelijkheid, tot doel, aan individuele personen – rekening houdend met omstandigheden en mogelijkheden van persoon en gezin – tijdelijk financiële hulp te verlenen, ten einde hen zo mogelijk in staat te stellen verder zelfstandig in hun bestaan te voorzien.
Financiering wagens	Ongeveer 85% van de voorziening in huisvesting in de vorm van aanschaf van woonwagens wordt gefinancierd met bijstand. Dit is slechts te verklaren vanuit de historie en vanuit het feit dat op geen enkele andere wijze in deze vorm van huisvesting wordt voorzien.
Moeilijkheden uitvoering ABW	Een complex elkaar in hevigheid versterkende factoren bemoeilijkt de uitvoering van de Algemene Bijstandswet naar doel en strekking ten aanzien van de woonwagenbewoners, te weten: – De frictie tussen de aan de ABW eigen individuele benadering en de collectieve opstelling van de woonwagenbewoners. Het laatste is een gevolg van een sterke onderlinge sociale controle in combinatie met een geslotenheid als het gaat om het verstrekken van individuele gegevens. – Veelal heeft de woonwagenbewoner slechts wanneer het gaat om bijstand direct contact met de overheid. Zowel de bijstand als dit contact worden gebruikt voor ventilatie van gevoelens van onvrede, achtergesteld zijn en onzekerheid. De bijstand is dan ook de invalshoek van de woonwagenbewoner voor interactie met de burgersamenleving, die in de ogen van de woonwagenbewoner nog het een en het ander met hem goed te maken heeft. Bij analyse van de moeilijkheden in de sfeer van de bijstandverlening blijkt dan ook dat deze moeilijkheden in wezen geen bijstandsmoeilijkheden zijn, maar veroorzaakt zijn en worden door de wijze waarop en de mate waarin de andere bij het totale vraagstuk betrokken disciplines tot nu toe een bijdrage aan de oplossing hebben geleverd. – De gemeentelijke sociale diensten ondervinden vaak grote moeilijkheden om de gevolgen van het op deze wijze gebruiken van de bijstand door de woonwagenbewoner op adequate wijze op te vangen.

De commissie constateert dat desondanks in een aantal gemeenten de ABW juist wordt uitgevoerd. In andere gemeenten is dat echter niet het geval.

Gevolg is dat de uitvoering van de ABW naar plaats en seizoen sterk verschilt. Dat betekent tevens dat van het bijstandsbeleid invloed uitgaat op het trekpatroon van de woonwagenbewoners. De sociale dienst kan veelal niet anders doen dan een vaak onbevredigende oplossing zoeken binnen het haar ten dienste staand instrumentarium. Indien in een dergelijke fase toepassing van de ABW plaatsvindt naar doel en strekking, wordt dat door de woonwagenbewoner opgevat als een beknipteling van 'verworven rechten' hetgeen alleen maar agressie tot gevolg heeft.

– De houding die de woonwagenbewoners hierdoor aannemen heeft weer een averechtse invloed op de sociale dienst tot gevolg, waardoor de houding van de woonwagenbewoners zich tegen henzelf keert. Vanuit de woonwagenbevolking gaan steeds stemmen op dat een dergelijke situatie op den duur onhoudbaar wordt. Bovendien beïnvloedt de wijze waarop de verlening van bijstand aan woonwagenbewoners plaatsvindt in toenemende mate nadelig de houding van de burgersamenleving jegens de ABW. Men beroept zich namelijk in toenemende mate op hetgeen in het kader van de ABW wel mogelijk is voor woonwagenbewoners.

Beschikbare financiële middelen

Wat de uitgaven betreft, blijven de gevolgen dan ook niet uit. De Rijksbegroting geeft het volgende beeld:

nadere raming 1972 30 mln.

nadere raming 1973 36 mln.

Een voorzichtige raming over 1974 komt in de buurt van 44 mln. à 45 mln.

Zoals begrijpelijk moet bij het beeld dat deze cijfers te zien geven rekening gehouden worden met de algemene stijging van het niveau van de bijstandsuitkeringen, die het gevolg zijn van onder meer de inflatie en de verhoging van de normen. De prijsstijging bedroeg in 1973 en 1974 resp. 8,2% en 10,9%, de normstijging resp. 8,9% en 28,5%. In deze getallen is ook begrepen de verstrekking van woonwagens.

Niettemin een indrukwekkend bedrag voor een totaal van plm. 3500 gezinnen. Bij deze getallen is geen rekening gehouden met degenen die krachtens enige andere regeling een uitkering genieten (WAO, AOW, WW, WWV).

Deze situatie frustreert in toenemende mate de gevoelens van rechtvaardigheid en benadeelt het streven naar gelijke rechten en plichten.

Beleid

Interdisciplinair en gecoördineerd toe werken naar totaal-beleid

Wil recht gedaan worden aan het doel en de strekking op basis van een individuele benadering van de ABW en een einde komen aan het verschil in de toepassing van de ABW tussen woonwagenbewoners en niet-woonwagenbewoners alsmede de verschillen in beleid in dit opzicht tussen de gemeenten, dan is daarvoor grondvoorwaarde, dat interdisciplinair in gelijk tempo en uitermate goed gecoördineerd wordt toegewerkt naar een totaal-beleid (inclusief de bijstand) dat er op gericht is de woonwagenbewoner een volwaardige plaats in de maatschappij te geven, met alle rechten en plichten van dien.

Overleg met gemeenten

De regering neemt zich hiertoe voor nog dit jaar overlegsituaties met betrokken gemeenten tot stand te brengen, welke vervolgens toegespitst worden op concrete situaties.

Fasegewijze benadering

Aan de hand van de verdere ontwikkelingen zullen in nauwe samenhang met het operationaliseren van het beleidsplan de verdere fasen worden bepaald.

4. Welzijnswerk

Problematiek

Welzijnswerk emancipatie-
bevorderend

Een belangrijke rol in het emancipatieproces van de woonwagenbevolking wordt vervuld door het welzijnswerk dat op vrijwel alle centra en in elke regio wordt verricht. Onder welzijnswerk wordt hier begrepen het maatschappelijk, het sociaal-cultureel en het groeps- en opbouwwerk. De Woonwagenwet schrijft het verrichten van dit werk voor. Dergelijke stringente bepalingen worden niet aangetroffen ten aanzien van andere minderheidsgroepen. Tot dusver zijn deze voorschriften echter in een aantal gevallen nuttig gebleken.

Voorkeur voor algemene instellingen

De overtuiging heeft postgevat dat het ter verkleining van de afstand tussen woonwagenbevolking en sedentaire samenleving aanbeveling verdient waar nodig te streven naar gebruikmaking door de centrumbevolking van de voor alle inwoners van de gemeente werkzame algemene instellingen voor welzijnswerk.

Overdracht werksoorten

In dit kader is per 1 januari 1973 een begin gemaakt met de – inmiddels vrijwel voltooide – overdracht van het maatschappelijk werk naar de plaatselijke, algemene instellingen. In overleg met categorale instellingen voor woonwagenwerk dient te worden onderzocht hoe te zijner tijd ook het sociaal-cultureel werk, het groeps- en het opbouwwerk ten behoeve van woonwagebewoners in het werk van de algemene instellingen kan worden geïntegreerd. Het spreekt dat hier telkens de plaatselijke situatie van groot belang is. De regering legt er de nadruk op dat voortdurend erop moet worden toegezien dat binnen de algemene instellingen voldoende gelegenheid, specifieke deskundigheid en ook daadwerkelijke bereidheid voor handen is om de hier bedoelde taken over te nemen.

Taak bureaus Landelijk Contact

Hier ligt een toezichthoudende taak voor de bureaus Landelijk Contact van CRM.

Voorkomen dient te worden dat door de realisering van het gewijzigde beleid ten aanzien van de totstandbrenging van centra de voordelen, welke toch door de regionalisatie van woonwagencentra ten aanzien van de maatschappelijke zorg bereikt zijn, weer verloren zouden gaan.

Functioneren welzijnswerk

Uit het veld komen regelmatig berichten over een onvoldoende functioneren van het welzijnswerk, ofwel door een onjuiste taakopvatting, onvoldoende samenwerking of door een onvoldoende feitelijke mogelijkheid tot werken binnen de woonwagenbevolking. Hierdoor loopt de welzijnsdoelstelling gevaar.

Beleid

Streven naar onderbrengen in niet-categorale instellingen

Als voldoende vaststaat dat het werk op de centra vrijwillig en met goede inzet zal worden verricht, dienen de betreffende wettelijke bepalingen uit de Woonwagenwet te vervallen. De regering is van mening dat afhankelijk van de lokale situatie telkens moet worden bezien in hoeverre de belangenbehartiging van de woonwagebewoners op dit stuk overgebracht kan worden naar algemene instellingen.

Onderzoek naar functioneren van welzijnswerk

Gezien de ongunstige geluiden uit de praktijk is thans een aanzet gemaakt voor een in te stellen onderzoek naar de mogelijkheid tot optimalisering van het welzijnswerk. Een werkgroep woonwagenwerk zal hieromtrent aanbevelingen doen. Hierbij worden punten bezien als taak en doelstelling, te eisen kwaliteiten der werkers en een toesnijden van het werk op de plaatselijke of regionale situatie.

Hiernaast bestaat evenzeer behoefte aan welzijnsbevorderende activiteiten naast die van het genoemde gesubsidieerde werk, vanuit de samenleving en de woonwagenbevolking.

Vormingscursussen

De regering acht het voorts noodzakelijk vormingscursussen te starten voor jongeren en volwassenen.

In deze cursussen zal ook aandacht worden besteed aan de toekomstige beroepsuitoefening.

5. Onderwijs

Problematiek:

Aansluiting bij niet-categoriaal onderwijs moeilijk

Een (overigens vrij klein) deel van de woonwagenbevolking trekt rond.

Elke niet-categoriale school heeft zijn eigen leerprogramma, waardoor rondtrekkende woonwagenkinderen vaak moeilijk aansluiting vinden. Dit is ook, zij het minder, het geval bij centrumscholen die zich nogal richten op de vaste kern. Trekkende kinderen kunnen echter ook via een speciale methodiek worden opgevangen.

Door het voortdurend wisselen van milieu en de vaak geringe motivatie van de ouders blijven de resultaten van de methodiek echter zeer beperkt.

Motivatie voor volgen van onderwijs gering

Mede om vorenstaande redenen is de animo voor het volgen van onderwijs gering en zakt, ook als volledig onderwijs is gevolgd, de opgedane kennis snel weer weg.

Op de niet-categoriale scholen bestaan vaak bezwaren tegen het opnemen van woonwagenkinderen.

Die bezwaren komen zowel van leerkrachten als van ouders. Vaak zijn woonwagenkinderen hun leeftijdgenoten de baas in allerlei praktische vaardigheden, maar blijven zij bij hen achter in schoolkennis en vooral in motivatie (niet in leervermogen, zo is uit onderzoek ter zake gebleken). Dit kan leiden tot conflicten en daling van het onderwijsniveau. Het bijzonder onderwijs, dat tweederde van het totale lager onderwijs in Nederland omvat, mag kinderen weigeren zonder opgaaf van redenen. Een boventallige leerkracht wordt op niet-categoriale scholen pas toegestaan bij een minimum aantal 'moeilijke' kinderen.

Als dat minimum niet gehaald wordt, worden de woonwagenkinderen weleens geweigerd.

Deelnemen aan niet-categoriaal onderwijs de enig juiste situatie

Deelname van een woonwagenkind aan het niet-categoriale onderwijs is in principe de uiteindelijk juiste situatie. Voor herhaaldelijk trekkende kinderen en in het geval dat de niet-categoriale school de woonwagenkinderen niet adequaat kan bedienen, is de centrumschool veruit de beste noodoplossing.

Het spreekt dat er dan een voldoende aantal standplaatsen voor trekkers aanwezig moet zijn. De centrumschool is het best toegerust voor de eisen van dit onderwijs en kan bij voorbeeld door in te spelen op de interessesfeer van het kind, onder andere door het geven van veel handvaardigheid, het onderwijs goed presenteren.

Dit betekent noodzakelijkerwijs een beperking van de mogelijkheden tot trekken van ouders met leerplichtige kinderen.

Beleid:

Onderwijs kernbelang voor de toekomst

Het gewijzigde beleid ten aanzien van het tot stand komen van centra dient ondanks de bezwaren voor het onderwijs toch doorgang te vinden. Verder stelt de regering hier met nadruk dat het volgen van onderwijs een kernpunt is voor de toekomst van de woonwagenbevolking.

Niet-categoriaal onderwijs is doel

Het beleid is gericht op deelname aan het niet-categoriale onderwijs. Bij de situering van de tot stand te komen kleine centra dient aandacht te worden gegeven aan de mogelijkheden tot schoolbezoek. Hetzelfde geldt voor de situering van standplaatsen op naam buiten een openbaar centrum.

Het is noodzakelijk, een strakker toezicht te doen plaatsvinden op de naleving van de Leerplichtwet. Hier is ook een belangrijke taak weggelegd voor het welzijnswerk.

Onderwijs prevaleert boven trekvrijheid

Het bovenstaande uitgangspunt brengt weliswaar in een aantal gevallen beperking van de trekvrijheid van ouders met leerplichtige kinderen met zich, doch gezien het principiële primair belang van onderwijs prevaleert het belang van het onderwijs boven de trekvrijheid.

Motivatie en integratie

De Regering is van mening dat het huidige beleid voordelen heeft voor de onderwijssituatie door de grotere kansen op integratie van de woonwagenbevolking met de lokale samenleving.

De indruk bestaat dat naarmate die integratie sterker is het volgen van onderwijs op de niet-categoriale scholen door woonwagenkinderen ook beter lukt.

Dit neemt niet weg, dat het onderwijs aan woonwagenkinderen die een GLO-school gaan bezoeken zeker in het begin andere onderwijskundige vragen stelt dan het onderwijs aan kinderen uit de sedentaire samenleving. De klas-onderwijzer zal hierop aanvankelijk niet spontaan het juiste antwoord weten te vinden. De GLO-school zal met hulp gebaat zijn.

Maatregelen verbetering onderwijs-situatie

De onderwijssituatie van woonwagenkinderen kan worden verbeterd door het volgende:

- bevordering van het bezoek aan niet-categoriale scholen door voorlichting aan woonwagenbewoners, schoolbesturen, leerkrachten en de Onderwijsraad;
- de begeleiding van de leerkrachten van de centrumscholen en de niet-categoriale scholen die door kinderen van woonwagenbewoners worden bezocht;
- regelmatig overleg tussen alle betrokkenen;
- het bevorderen van de beschikbaarstelling van extra leerkrachten aan niet-categoriale scholen ten behoeve van het onderwijs aan woonwagenkinderen.

Dat wordt reeds gerealiseerd, en dient versneld te gebeuren. Een GLO-school die boven haar normale leerlingenbestand woonwagenkinderen opneemt dient bij voorbeeld een extra onderwijzer met een volledige weektaak vergoed te krijgen als zij een aantal kinderen toelaat dat gelijk is aan het aantal kinderen dat krachtens het Besluit Buitengewoon Onderwijs 1967 nodig is om een leerkracht te kunnen krijgen voor onderwijs van woonwagenkinderen. Bij een kleiner aantal leerlingen moet een extra onderwijzer worden toegewezen met een gedeeltelijke weektaak, die bepaald wordt door de verhouding tussen het aantal leerlingen en de leerlingenschaal voor het onderwijs aan woonwagenkinderen;

- eenzelfde gedragslijn dient gevolgd te worden bij de bepaling van het aantal leerkrachten (met een volledige of gedeeltelijke weektaak) van een woonwagencentrumschool, indien op deze school een proces van een gaan naar een niet-categoriale school in gang is gezet;
- uitbreiding van de taak van het gespecialiseerde rijksschooltoezicht van het ministerie van Onderwijs en Wetenschappen tot het gehele veld van het onderwijs aan woonwagenkinderen dan wel het bijstaan van de schoolinspectie als het om onderwijs aan deze kinderen gaat;
- tussen de inspecteurs van het basisonderwijs en de inspecteur van het basisonderwijs in algemene dienst, belast met het toezicht op de woonwagencentrumscholen dient een werkrelatie tot stand te worden gebracht. Daarnaast dient er een werkrelatie te komen tussen de basisscholen en de woonwagencentrumscholen, de inspectie en de instanties van deskundigen op het gebied van het onderwijs aan woonwagenkinderen (de Vereniging van

Samenwerkende Landelijke Paedagogische Centra, de Centrale Leerplancommissie en het Landelijk Katholiek Woonwagewerk);

– het is noodzakelijk dat er katalisatiepunten of ‘deskundigheidsbanken’ komen, waarvan de basisscholen gebruik kunnen maken.

De bestaande woonwagencentrumscholen kunnen bij voorbeeld een vraagbaakfunctie vervullen;

– van groot belang is de bevordering van de motivatie, enerzijds van de ouders om hun kinderen naar school te doen gaan, anderzijds van de scholen om deze kinderen op te nemen. Een dergelijke systematische en intensieve mentaliteitsbeïnvloeding ligt niet alleen op het terrein van het Ministerie van Onderwijs en Wetenschappen.

Met name wordt hier ook gedacht aan het welzijnswerk;

– indirect kan de motivatie van de ouders worden bevorderd door een scherper toezicht op nakoming van de Leerplichtwet. Beïnvloeding door de gemeentelijke ambtenaar, die belast is met het toezicht op de uitvoering van de leerplicht (voorlichting door middel van cursussen, conferenties en dergelijke over de woonwagenproblematiek) is dringend gewenst;

– bij de motivatie van het bevoegd gezag van de scholen dient tevens te worden gewezen op de mogelijkheid van extra-voorzieningen en van de bovengenoemde onderwijskundige hulp en wellicht ten overvloede op de wettelijke mogelijkheden die bestaan voor scholen welke in bijzondere omstandigheden verkeren.

De Onderwijsraad moet zoveel mogelijk worden geïnformeerd over de woonwagenproblematiek in het algemeen en de onderwijsproblematiek daarbij in het bijzonder;

– indien de kosten van het vervoer naar en van school een bezwaar opleveren, dan worden daarvoor tegemoetkomingen getroffen.

6. Werkgelegenheid/beroepsuitoefening

Problematiek:

Redenen mogelijk onvoldoende inkomen

Verreweg de belangrijkste beroepsactiviteit van de woonwagenbevolking is de handel in oude metalen. Bijna de helft van de beroepsbevolking is hierin werkzaam. In deze groep wordt nog slechts incidenteel rondgetrokken. Naar verondersteld wordt heeft een deel van de woonwagenbevolking ontoereikende inkomsten uit arbeid. Redenen daarvoor zijn, dat de woonwagenbewoners in het algemeen een lager opleidingsniveau hebben waardoor hun beroepsmogelijkheden beperkt zijn en dat hun beroepen, met uitzondering van de oud-metaalsector, weinig vooruitzichten bieden.

Arbeidsproblematiek is mentaliteitskwestie

In de praktijk is het de vraag of wel gesproken mag worden van een arbeidsproblematiek. De regering meent dat veel aspecten van de problematiek zijn terug te voeren tot een mentaliteitskwestie, hetgeen in casu betekent dat de woonwagenbevolking niet voldoende gericht is op het verrichten van regelde werkzaamheden, met name in loondienst.

Voorzieningen ten behoeve van werkgelegenheid in de oud-metaalsector

Uit ter beschikking staande gegevens kan als voorzichtige schatting worden opgemaakt dat woonwagenbewoners een zeer aanzienlijk deel (naar schatting ten minste 50%) van de markt (op het eerste echelon) in autowrakken in handen hebben en voor een aanzienlijk percentage de markt in andere oude metalen. Hier gaan zeer behoorlijke bedragen om. Het is niet bekend hoe deze over de woonwagenbevolking zijn verdeeld. Op centraal niveau en ook bij de provincies ontstaat thans een beleid, gericht op de concentratie van sloofterreinen. Bij een dergelijk beleid dient aandacht besteed te worden aan het behoud van de werkgelegenheid van woonwagenbewoners in de sector van de oude metalen. De vooruitzichten in de te verwachten ontwikkeling van de metaalprijzen lijken in elk geval op (middel) lange termijn gunstiger. Hogere prijzen trekken echter ook anderen aan om in deze branche

werkzaam te zijn waardoor de concurrentie toeneemt. Na een periode van hoge schrootprijzen is het prijspeil in 1974 teruggelopen als gevolg van de economische recessie.

Scheiding woon-werkmilieu

Teneinde te voorkomen dat rond en op het centrum de handelswaar ongeordend ligt opgetast en dat de aanwezigheid van een sloofterrein bij een centrum verhindert dat een centrum in of aansluitend bij de bebouwde kom wordt gesitueerd, is de regering van mening dat scheiding tussen woon- en werkmilieu moet worden bevorderd. Bij vele centra worden thans ook sloofterreinen gerealiseerd. In een aantal gevallen verleent CRM hierin een bijdrage.

Werk in loondienst

De overheid bevordert de werkgelegenheid van woonwageneigenaren via de arbeidsvoorziening. Deze omvat onder meer;

- a. arbeidsbemiddeling;
- b. aanvullende werkgelegenheid;
- c. scholingsvoorzieningen.

Voorts leveren de gemeenten een bijdrage door middel van de sociale werkvoorziening.

Arbeidsbemiddeling

Wat betreft de arbeidsbemiddeling zijn de mogelijkheden van de arbeidsbureaus tot dusverre gering. Er is soms onvoldoende werkgelegenheid in voor de woonwageneigenaren passende beroepen. Ook bestaan er weerstanden in het bedrijfsleven.

Motivatie gering

Bij veel woonwageneigenaren is de motivatie gering. Wanneer men naar het arbeidsbureau komt is dat veelal met het oog op uitkeringen.

Situering centra-werkgelegenheid

Ook wordt bij de situering van de centra vaak onvoldoende rekening gehouden met de aanwezigheid van arbeidsplaatsen.

Aanvullende werkgelegenheid weinig succesvol

Om dezelfde reden is het scheppen van aanvullende werkgelegenheid tot dusverre weinig succesvol geweest. Factor hierbij is nog wel dat woonwageneigenaren weinig willig zijn om in dit kader te werken voor een bedrag rond het minimumloon terwijl een sociale uitkering voor velen gemakkelijk kan worden verkregen. Afbouw van niet juiste situaties op dit gebied zal zeker bijdragen tot vermindering van de problematiek. Zo al een functie wordt geaccepteerd, blijkt toch veelal dat deze na enige tijd niet meer wordt vervuld (bij voorbeeld door ziekmelding).

Nauwgezette controle is hier noodzaak.

Opzetten AW-projecten tot dusverre zonder succes

Reeds geruime tijd wordt gedacht aan het opzetten van een AW-proefproject uitsluitend voor woonwageneigenaren. Hierbij zouden dezen door de gemeenten kunnen worden belast met het slopen, opruimen en afvoeren van autowrakken. In enkele gemeenten (Emmen, Hogeveen, Helmond) is getracht een dergelijk object te creëren. De pogingen bleven tot dusver nog zonder succes.

Aanneming van werk

Uit de praktijk blijkt dat de woonwageneigenaren in het algemeen een voorkeur heeft voor zelfstandig verrichten van arbeid. Hieraan dient zoveel mogelijk tegemoet te worden gekomen. Wellicht kan dit opgezet worden als een AW-project.

Opgemerkt moet worden dat de gewestelijke arbeidsbureaus bemiddelen voor plaatsing van werknemers in loondienst. Aanneming van werk valt hier buiten.

Scholingsvoorzieningen

Het blijkt uiterst moeilijk omscholing, her- en bijscholing te realiseren omdat basiskennis ontbreekt, met name omdat geen voorbereidend onderwijs (met inbegrip van algemene vorming) is gevolgd.

In het kader van de sociale werkvoorziening zijn enkele projecten tot dusverre mislukt. Dit geldt zowel voor werkzaamheden op sociale werkplaatsen als speciaal voor woonwagenbewoners opgezette bijzondere projecten. Woonwagenbewoners bleken ook hier weinig gemotiveerd tot arbeid in loondienst. Leidinggevend personeel voor deze zaak is nauwelijks te vinden, aangezien er in het verleden vaak moeilijkheden zijn ontstaan. Al met al moet worden gesteld dat ook op dit terrein, naast een bijzondere voorkeur voor het zelfstandig verrichten van arbeid, de afwijkende mentaliteit een grote rol speelt.

Beleid

Centra situeren bij werkgelegenheid

Bij de spreiding van centra dient voor zoveel als mogelijk rekening te worden gehouden met het al dan niet aanwezig zijn van arbeidsplaatsen.

Belang werkgelegenheid in oud-metaalsector

In de interdepartementale overlegkaders die zich met de kwestie van de sloofterreinen bezighouden is gewezen op het belang voor woonwagenbewoners om de beschikking te houden over kleine en middelgrote sloofterreinen.

In de thans bij het parlement aanhangige ontwerp-Afvalstoffenwet wordt nadruk gelegd op het belang van het scheppen en behouden van passende werkvoorzieningen voor woonwagenbewoners.

Bijdrage in werkvoorziening

Een sloofterrein wordt thans nog in een aantal gevallen betrokken in de bijdrage die CRM in de kosten van instandhouding van centra ter beschikking stelt. Het is echter ongewenst en oneigenlijk dat CRM naast bijdragen in woonvoorzieningen (standplaatsen) ook bijdragen verleent ter zake van werkvoorzieningen. In dit verband wordt gewezen op de plannen in diverse provincies voor regionale sloofterreinen, althans voor een zekere concentratie. Van belang is dat woonwagenbewoners in staat gesteld worden op dit terrein hun werkzaamheden te verrichten.

Oneerlijke concurrentie vermijden

Echter dient voorkomen te worden dat zich door financiële bijdragen een vorm van oneerlijke concurrentie voordoet met anderen die in dezelfde branche werkzaam zijn. In feite is zulks al het geval omdat vaak geen kostprijsdekkende huur voor de sloofterreinen wordt betaald.

De regering vraagt zich af of deze vorm van bedrijfssubsidie niet moet worden beëindigd en voorts of het ministerie van CRM de inrichting van sloofterreinen nog wel tot haar taak moet rekenen.

Aanneming van werk

Gezien de voorkeur van woonwagenbewoners voor het verrichten van zelfstandige arbeid verdient het aanbeveling dat de overheid en het particuliere bedrijfsleven bij hiervoor geschikte werkzaamheden woonwagenbewoners meer dan in het verleden inschakelen.

Projecten van aanvullende werkgelegenheid

De Minister van Sociale Zaken heeft aan de vaste Kamercommissie voor zijn departement toegezegd dat hij bereid is opnieuw enkele aanvullende werkgelegenheidsprojecten te proberen. Gesuggereerd zijn projecten van auto-sloop. De gemeenten zouden hierop controle kunnen uitoefenen en voor de aanvoer van autowrakken zorgdragen. Gezien het vorenstaande omtrent de handel in oude metalen is het evenwel de vraag of dergelijke projecten wel zinvol zijn.

Een goede voorbereiding en voldoende werkbegeleiding zijn in elk geval noodzakelijk. Tevens dient daarbij de vraag te worden opgelost, wat de rechtspositie van de deelnemers aan de projecten zal kunnen zijn: die van vrije ondernemer of die van werknemer. In het laatste geval is ook van belang wie er als eventueel gesubsidieerde werkgever kan optreden.

De regering is voornemens om alle gemeenten te benaderen met het verzoek een lijst van mogelijke werken aan te leggen met name voor de winterperiode. Daarop zou een aanvulling uit de begrotingspost betreffende de

	aanvullende werkgelegenheid kunnen worden gegeven. Op korte termijn dienen enkele werkprojecten te worden gestart en zal naar aanleiding hiervan een kortlopend evaluatie-onderzoek moeten worden ingesteld.
AW-projecten	Gedacht kan ook worden aan de mogelijkheid van AW-projecten voor het aanleggen of verbeteren van centra.
Doorwerkvoorzieningen in oud-metaalbranche	Opgemerkt wordt hier nog dat de werkzaamheden in de oudmetaalbranche gedurende de winterperiode wellicht beter doorgang kunnen vinden door 'doorwerkvoorzieningen' aan te brengen, zoals overkapping en dergelijke. Verder moet worden nagegaan of het niet wenselijk is op de slooppercelen afsluitbare werkruimten in te richten ten behoeve van de berging van de handelsvoorraad.
Aanvullende scholing	Het opzetten van avondcursussen voor elementair onderwijs en aanvullende scholing alsook voor de vorming ten behoeve van 16-jarigen en ouderen kunnen een nuttige bijdrage leveren om een bredere kennis ter zake van de werkgelegenheid bij te brengen. Wanneer dit onderwijs dient als voorbereiding op beroepsgericht onderwijs waarmee inpassing in het arbeidsproces wordt beoogd en ook mogelijk lijkt, kan van de Scholingsvoorziening Arbeidsvoorziening gebruik worden gemaakt.
Intensieve motivatie	Projecten dienen te worden opgezet voor motivatie tot geregelde arbeid, door middel van sociaal-psychologische begeleiding, misschien voor geselecteerde groepen. Het welzijnswerk kan daarbij een belangrijke rol vervullen. De arbeidsbureaus kunnen de betrokkenen verwijzen naar de instanties die zich met deze motivatie bezighouden, terwijl zij na de afloop van dit proces voor de bemiddeling van de betrokkenen zorg kunnen dragen.
Voorlichting aan bedrijfsleven over financiële mogelijkheden bij tewerkstelling van woonwageneigenaren	Voorts dienen arbeidsbureaus speciale aandacht te geven aan voorlichting bij het bedrijfsleven omtrent de financiële tegemoetkomingen die het ministerie van Sociale Zaken verleent voor het in dienst nemen van moeilijk plaatsbaren, waaronder woonwageneigenaren.
Toekomstmogelijkheden beroepen woonwageneigenaren	Het onderzoek Beroepsstructuur Woonwageneigenaren 1970 geeft een overzicht van de beroepen van woonwageneigenaren en de percentages van personen die daarin werkzaam zijn. Thans wordt een onderzoek voorbereid naar de toekomstmogelijkheden van de thans uitgeoefende beroepen en naar andere mogelijkheden. Hiertoe is inmiddels contact opgenomen met een extern onafhankelijk onderzoeksbureau.

7. Wetshandhaving

Problematiek

Een van de kenmerken van de huidige welvaarts- of welzijnsmaatschappij is dat de overheid met talrijke wettelijke regelingen, die soms diep ingrijpen in de privé-sfeer van de burgers, het verloop van de maatschappelijke ontwikkelingen zoekt te beïnvloeden.

Voor de verzekering van de naleving van die wetgeving hebben alle betrokken bestuurlijke instanties een eigen, specifieke verantwoordelijkheid. Het ingrijpen met politiedwang en repressieve sancties dient als uiterste middel te worden gehanteerd. Het eigen karakter van het strafrecht eist ook dat er evenredigheid bestaat tussen de aard en de omvang van te hanteren dwangmiddelen, de op te leggen straffen en de ernst van de inbreuk op de rechtsorde. Daar komt bij dat, gelet op de omvang en veelheid van de politieke taken, een uiterste efficiëntie bij het inzetten van de politie geboden is.

De problemen die samenhangen met de handhaving van de Woonwagenwet (waaronder begrepen het vergunningenstelsel) onderscheiden zich in beginsel niet van die welke zich voordoen bij de handhaving van andere wetgeving op sociaal en economisch gebied.

Voor de politie en het openbaar ministerie maakt de wetshandhaving tegenover de woonwagenbewoners een onderdeel uit van de totale taakuitoefening.

Het voorgaande impliceert dat:

1. zij die met de dagelijkse zorg voor de groep zijn belast ook een voorlichtende taak hebben met betrekking tot de wet en de toepassing daarvan. Hierbij valt onder meer te denken aan de instanties die belast zijn met het welzijnswerk onder woonwagenbewoners, maar ook aan die instanties bij welke de toepassing van de 'algemene' wetgeving op deze groep burgers berust;
2. de nodige feitelijke en juridische voorwaarden worden geschapen om het optreden van politie en justitie – zowel in de routinematige controle op de naleving van de wetgeving, als bij het ingrijpen naar aanleiding van incidenten van enige omvang – zo doelmatig mogelijk te maken.

In dit verband verdient vooral de feitelijke situatie op de grote woonwagencentra de aandacht. Een drietal factoren zijn hier van belang:

- a. de veelal geïsoleerde ligging van de centra;
- b. de moeilijke toegankelijkheid van de centra;
- c. de concentratie van grote aantallen woonwagenbewoners in één centrum, waardoor groepsvorming in de hand wordt gewerkt.

Moeilijkheden verwijdering en overbrenging woonwagens

Bij de verwijdering en overbrenging van woonwagens die in strijd met de wettelijke voorschriften zijn neergezet doen zich regelmatig moeilijkheden voor. Verwijdering van een woonwagen heeft niet steeds het beoogde effect, omdat:

1. een behoorlijke coördinatie tussen de betrokken gemeenten soms ontbreekt;
2. artikel 61 Woonwagenwet strikt gezien onvoldoende mogelijkheden biedt om verplaatsing van woonwagens door de bestuurlijke autoriteiten te effectueren.

Beleid

Inrichting centra

Voor de vervulling van de politie- en de andere in deze nota genoemde bestuurlijke taken is de inrichting van de centra van groot belang. Bij het aanleggen daarvan dient naar een zo groot mogelijke openheid te worden gestreefd. De aanleg van voldoende kleinere centra moet dan ook met kracht worden bevorderd.

Zorg naleving voorschriften taak voor vele instanties

De zorg voor de naleving van de verschillende voorschriften is een taak van alle betrokken bestuurlijke autoriteiten. Het ingrijpen met politiedwang en repressieve sancties behoort te kunnen aansluiten op de gedragslijn welke door de bestuurlijke instanties wordt gevolgd. Aan het welzijnswerk – dat de meest intensieve contacten met de woonwagenbevolking onderhoudt – komt daartoe een bijzondere verantwoordelijkheid toe. Indien aan deze voorwaarden niet wordt voldaan, blijft het optreden van politie en justitie een incidenteel karakter houden.

Wijziging artikel 61 Woonwagenwet nodig

Een wijziging van artikel 61 Woonwagenwet is aanbevelenswaardig. De mogelijkheden van de huidige bepaling zijn strikt gezien onvoldoende. Bij het verslepen van woonwagens zijn drie belangen in het geding.

In de eerste plaats is daar het belang van de woonwagenbewoners dat vergt dat niet nodeloos met hen omgezeuld wordt. In de tweede plaats vereisen de belangen van een doelmatig bestuur dat de wet adequate procedures biedt om een onwettige situatie afdoend op te lossen.

Ten slotte is er een belang mee gemoeid dat herhaalde en massale politie-inzet wordt vermeden indien het er om gaat een incidentele en op de plaatselijke verhoudingen toegespitste naleving van de wet af te dwingen.

Ofschoon bij een ruime interpretatie van artikel 61 Woonwagenwet burgemeester en wethouders van een gemeente waar onwettig standplaats wordt gekozen bevoegd zouden kunnen zijn de wagens over te brengen naar de dichtsbijzijnde legale standplaats, biedt dit op zichzelf onvoldoende soelaas. Informatie over standplaatsen in de omgeving, voorafgaand overleg met de woonwagenbewoners en coördinatie met de gemeenten over wier grondgebied de verplaatsing geschiedt is noodzakelijk en leidt niet steeds tot een soepele oplossing. In de huidige situatie wordt bij verplaatsing door het grondgebied van verscheidene gemeenten nog veelal in iedere volgende gemeenten een schriftelijke vordering conform artikel 152 gemeentewet (bedoeld is de waarschuwing ingevolge het tweede lid van dat artikel) gedaan door het desbetreffende gemeentebestuur, als de woonwagenbewoners niet verder wensen te trekken en in de betreffende gemeente geen legale standplaatsen beschikbaar zijn. Hiertegen zijn twee bezwaren aan te voeren. Hantering van artikel 152 gemeentewet is slechts mogelijk binnen het terri- toir van één gemeente. Men kan er dus alleen mee bereiken dat de woonwa- gens het grondgebied van de gemeente verlaten. Bovendien kunnen ge- meenten waar een centrumverordening van kracht is ingevolge artikel 9 Woonwagenwet of een gemeenschappelijke regeling ingevolge artikel 2 Woonwagenwet artikel 152 gemeentewet niet hanteren als rechtsbasis voor de versleping van woonwagens.

Registratiesysteem vrije standplaat-
sen

Opdat het betreffende gemeentebestuur de beschikking krijgt over een over- zicht van de vrije standplaatsen in het land is de instelling van een centrale standplaats-registratie overwogen. Een dergelijk up-to-date te houden cen- traal registratiesysteem blijkt niet goed te verwezenlijken. Wel wordt het mogelijk geacht dat vanwege het ministerie van CRM op aanvraag tel- kens op een zo kort mogelijke termijn inlichtingen worden verstrekt omtrent de beschikbare standplaatsen.

Het verstrekken van een dergelijke informatie is bepaald niet bedoeld als stimulans tot het verslepen van woonwagens doch slechts om, ook in het belang van de woonwagenbewoners, als de beslissing tot verslepen door bevoegde autoriteiten is genomen, inlichtingen te kunnen verschaffen over de dichtsbijzijnde legale standplaats.

Overleg noodzakelijk

Bij gewezen of dreigende moeilijkheden verdient het aanbeveling dat over- leg plaatsvindt tussen vertegenwoordigers van gemeentebesturen, de poli- tie en het openbaar ministerie. Zo mogelijk dienen hierbij vertegenwoordi- gers uit het welzijnswerk aanwezig te zijn, opdat kan worden geprofiteerd van hun bijzondere kennis van de situatie op de woonwagencentra en de bij de bewoners levende opvattingen.

Wanneer het inzetten van de politie nodig mocht blijken komt hun een bij- zondere verantwoordelijkheid toe bij het verklaren en aanvaardbaar maken van de ingrepen tegenover de woonwagenbevolking.

Omdat de problemen per regio sterk kunnen verschillen zou dit overleg ad hoc kunnen worden ingepast in de bestaande regionale overlegstructuren tussen bestuurlijke instanties, de politie en het openbaar ministerie.

8. Belastingen en andere heffingen

Problematiek:

Belastingheffing en betaling onvol-
doende

Naar algemene indruk is zowel de belastingheffing als de betaling van de opgelegde aanslagen onvolledig. Teneinde na te gaan in hoeverre die indruk juist is heeft het ministerie van Financiën bij wijze van steekproef de gang van zaken bij de inkomstenbelasting en de premieheffing over het jaar 1971

en omzetbelasting over het jaar 1972 van een aantal woonwagencentra onderzocht. Het onderzoek wijst uit dat de belasting- en premieheffing weinig bevredigend verloopt.

Hetzelfde valt te constateren voor wat betreft luister- en kijkgeden, motorrijtuigenbelasting alsmede gemeentelijke belastingen en retributies (staangeld).

Moeilijkheden invordering

Invordering van belastingen en andere heffingen zoals bijvoorbeeld de omroepbijdrage zal politie-assistentie op grote schaal vereisen en zal bovendien gelijktijdig op landelijke schaal moeten gebeuren.

Gebleken is namelijk dat bij optreden in een bepaalde regio in een aantal gevallen de betreffende woonwagengewoners uitwijken naar centra in andere gebieden. Bovendien moet worden bedacht dat, indien in een aantal gevallen zal worden gekomen tot inbeslagname van goederen en openbare verkoop daarvan, zich het volgende kan voordoen:

- a. kopers zullen zich nauwelijks (durven) melden;
- b. de opbrengst blijft ver achter bij de bijstandsuitkeringen die onmiddellijk daarna zullen worden geclaimd (onder andere voor nieuwe woonwagens).

Nakoming financiële plichten ter hand nemen

Ook bij de belastingdienst is het noodzakelijk beschikbare mankracht op zo doelmatig mogelijke wijze in te zetten. In dit verband dient te worden opgemerkt dat ten gevolge van het in deze nota genoemde complex van factoren het woonwagencentrum een verzamelplaats blijft van personen met een afwijkend fiscaal gedragsspatroon. Daarom is het noodzakelijk de nakoming van de verplichting tot het betalen van staangeld ter hand te nemen, alsmede in een aantal gevallen tot dwanginvordering over te gaan en niet juiste bijstandsuitkeringen te beëindigen.

Fiscaal klimaat op centrum voor sommigen naar wordt vermoed belangrijkste reden

Vermoed wordt dat op deze wijze het aantal gevallen van terugkeer van huis naar wagen zal verminderen alsmede dat zal blijken dat voor sommige woonwagengewoners het aantrekkelijke fiscale klimaat op een centrum de voornaamste reden voor verblijf aldaar is.

Ook de toename van de woonwagenevolking door introwaars vanuit de sedentaire samenleving vindt waarschijnlijk voor een deel zijn oorsprong in dit financieel klimaat.

Reeds thans worden in een aantal gevallen ambtshalve aanslagen opgelegd. De inning heeft, zoals geschetst, grote moeilijkheden met zich gebracht. Met de uitbreiding van de controlediensten in de komende jaren zal meer aandacht aan deze groep worden besteed.

Beleid

Gestreefd wordt naar verbetering van de belastinginning

De belastinginning mag geen uitzondering vormen op het van rijkswege te voeren beleid. In overleg met de betrokken instanties zal naar verbetering worden gestreefd. Financiën zal binnen het raam van het normale fiscale beleid, te weten in de gevallen dat de materiële verschuldigheid van de belastingen met voldoende zekerheid kan worden vastgesteld en de belasting-schuldige woonwagenevener zodanige bezittingen heeft dat daarop verhaal van enige betekenis mogelijk is, de dwanginvordering ter hand nemen.

Er zal dan moeten worden zorggedragen dat aan belastingdeurwaarders bij de tenuitvoerlegging van de desbetreffende dwangbevelen waar nodig politiebescherming wordt geboden. Hetzelfde geldt hier ten aanzien van de inning van staangelden en andere financiële verplichtingen.

9. Gezondheidszorg

1. De woonwagenevener als minderheidsgroepering

Problematiek:

Gezondheidssituatie woonwagenevolking

De veronderstelling ligt voor de hand dat het feit dat de woonwagenevener een minderheidsgroepering vormen ook zijn neerslag vindt in hun ge-

zondheidstoestand. Daarvan verdienen de volgende aspecten vanuit het oogpunt van de gezondheidszorg nadere aandacht:

- a. de psycho-sociale problematiek die in hoge mate zou voorkomen;
- b. het aantal bejaarden dat gering zou zijn;
- c. de kindersterfte, die iets hoger zou liggen.

Zoals uit de formulering al blijkt is over deze problematiek weinig bekend en ontbreekt vrijwel ieder cijfermatig materiaal.

Voorlopig moet dan ook worden afgegaan op de impressies van de veldwerkers, hetgeen uiteraard subjectiviteit insluit.

Ad a

Ten aanzien van de psycho-sociale problematiek wordt opgemerkt dat een hoog percentage woonwagenbewoners klachten zou hebben die psycho-somatisch van aard zijn. Velen slikken tranquillizers.

Ad b en c

Het vermoeden bestaat dat het percentage personen van 65 jaar en ouder lager ligt dan bij de sedentaire bevolking. De oorzaak zou sterfte zijn. Ieder 'hard' materiaal ontbreekt thans ten aanzien van dit punt. Ditzelfde kan gezegd worden van de kindersterfte, die bij deze bevolkingsgroep frequenter zou voorkomen.

Beleid

Onderzoek gezondheidssituatie

In samenwerking met de beide geneeskundige hoofdinspecties en de hoofdinspectie van de volksgezondheid, belast met het toezicht op de hygiëne van het milieu, zal naar deze aspecten een onderzoek worden ingesteld. Dit onderwerp heeft hoge prioriteit.

II. Het betalen voor de gezondheidszorg

Problematiek:

Ziektekostenverzekering wordt in veel gevallen niet zelfstandig afgesloten

Een groot deel van de woonwagenbewoners geeft op zelfstandig werkzaam te zijn. Als zodanig zijn zij aangewezen op een vrijwillige ziektenkostenverzekering.

Doordat hun verantwoordelijkheidsgevoel voor dergelijke zaken in het algemeen gesproken gering is, ligt hier een grote moeilijkheid. Zij zijn veelal niet bij een ziekenfonds aangesloten en rekenen voor medische kosten op uitkering krachtens de Algemene Bijstandswet.

Door diverse gemeenten is daarom overgegaan tot een collectieve ziektekostenverzekering bij een ziekenfonds voor alle bewoners van het woonwagencentrum.

Beleid

Wil men de eigen verantwoordelijkheid in deze bevorderen, dan zal geleidelijk te werk moeten worden gegaan.

Naast motivatie vanuit het opbouwwerk, de wijkverpleging en ook de artsen kan gedacht worden aan de volgende constructies die beëindiging van de collectieve ziektekostenverzekering inhouden:

Collectieve verzekering of

1. Zowel het gezin als de gemeenten betalen beiden 50% van de vrijwillige ziekenfondspremie. Voor zover de gemeente bijdraagt in gevallen waarin de noodzaak hiertoe is getoetst aan de criteria van de Algemene Bijstandswet zal vergoeding door het Ministerie van Cultuur, Recreatie en Maatschappelijk Werk plaatsvinden. De bijdrage van de gemeente zou echter door ieder gezinshoofd apart aangevraagd moeten worden en niet zoals thans gebeurt, automatisch worden uitgekeerd. Bovendien moet deze bijdrage een afflopend karakter dragen, zodat er na een aantal jaren normale premie door het

Individuele verzekering

gezin wordt betaald. Hiervoor is echter een mentaliteitsverandering bij de woonwagenbewoners nodig, die op korter termijn niet zonder meer verwacht mag worden.

2. Als alternatief kan worden bevorderd de woonwagenbewoners te motiveren zelf het initiatief te nemen voor het afsluiten van een ziektekostenverzekeraar. De kosten zouden eventueel op grond van de Algemene Bijstandswet kunnen worden vergoed. Een trekkend bestaan behoeft hier evenmin als in het eerste geval belemmerend te werken. Pas bij langer verblijf buiten het gebied van het ziekenfonds waarbij men is aangesloten, is inschrijving elders noodzakelijk.

Ondanks te verwachten moeilijkheden, verdient de tweede constructie de voorkeur.

III. Taak van de wijkverpleegkundige op het (regionale) centrum

Problematiek:

Belangrijke taak wijkverpleegkundige

Het werk ten aanzien van woonwagenbewoners vraagt van de wijkverpleegkundige een bijzondere inzet. Zoals in alle gevallen is een vertrouwensrelatie tussen wijkverpleegkundige en patiënt/cliënt voor een goede functie-uitoefening van belang. Deze op te bouwen en te onderhouden vergt vooral bij deze groep van de bevolking een bijzondere zorg omdat zij een groot wantrouwen koestert tegenover de burgermaatschappij in al zijn facetten.

De verpleging van zieken kost meer tijd dan in de gevestigde samenleving in het algemeen het geval is (geringe ruimte, de moeilijke stand van een bed en het gemis aan sanitair). Grote ontwetendheid op dit terrein maakt een zeer intensieve voorlichting nodig, met veel extra verduidelijking en toelichting. Daarbij dient rekening te worden gehouden met de gebondenheid aan de sociale controle van de groep.

Hygiënische situaties en leefgewoonten niet steeds optimaal

Met betrekking tot de situaties die aanleiding geven tot ziekte valt bij woonwagenbewoners in de eerste plaats te denken aan slechte sanitaire voorzieningen en aan vervuiling zoals deze op wat centra en standplaatsen nog veel wordt aangetroffen.

Hierbij moet echter worden aangetekend dat aan het interieur van de woonwagens – in tegenstelling tot hun onmiddellijke omgeving – veel aandacht wordt besteed.

Als ongezonde gewoonten kunnen verder worden genoemd het overdreven stoken in de winter waardoor bronchitis en pneumonie veel voorkomen, evenals brandwonden bij kleuters, het vele snoepen door kinderen, de dikwijls slecht samengestelde babyvoeding en de matige lichaamsverzorging. De verwijzing naar personen en instanties kost veel tijd en energie en houdt ook vaak begeleiding daarheen in. De wijkverpleegkundige kan in haar werk ondersteuning van andere functionarissen zoals schoolpersoneel, de maatschappelijk werker, de sociaal-cultureel werker, de beheerder en de pastor niet missen. Voor deze functionarissen ligt op dit terrein overigens ook een zelfstandige taak.

Omgekeerd is het functioneren van de wijkverpleegkundige eveneens van belang voor het werk van de hier genoemde functionarissen. De complexe problematiek van de woonwagenbewoners heeft ertoe geleid, dat een relatief groot aantal functionarissen op het werkgebied van het centrum intensief werkt.

Goede samenwerking tussen op centrum werkzame functionarissen is van groot belang

Goede communicatie en afstemming van het werk is nodig om tot een adequate vervulling van de eigen functie te komen.

IV. Speciale wensen ten aanzien van de dienstverlening door de eerstelijns gezondheidszorg voor woonwagenbewoners

Problematiek:

Immunisatie vormt probleem

De immunisatie vormt een apart probleem dat veel aandacht vergt. Omdat de woonwagenbewoners zich niet spontaan laten inenten is hiervoor veel

motivatie en activering nodig. Het vaccineren van trekkers is een moeilijke taak ook al omdat men het inentingsboekje nogal eens kwijt is. Het wordt door werkers in het veld noodzakelijk gemaakt dat op het centrum gelegenheid voor inenting kan worden gegeven.

Prenatale, zuigelingen- en kleuterzorg

De prenatale, de zuigelingen- en de kleuterzorg vragen veel aandacht. Veel zwangere vrouwen gaan niet of niet tijdig genoeg naar een arts of verloskundige. Voedingsstoornissen bij babies komen vrij veel voor, terwijl de verzorging en opvoeding van zuigelingen en kleuters veel te wensen overlaten. Voor zover bekend zijn pogingen om de mensen regelmatig naar een wijkgebouw te laten komen slechts op een enkele plaats geslaagd.

Beleid

Belangrijke taak kruisverenigingen

Samenvattend kan worden gesteld dat op de woonwagencentra een belangrijke taak is weggelegd voor de kruisverenigingen in het bijzonder en ook voor andere functionarissen die op het centrum werkzaam zijn. Een goede vervulling van de taak van de verenigingen betekent extra tijd en geld.

Een regionaal woonwagencentrum (80 tot 100 gezinnen of meer) neemt de helft van de werktijd van de wijkverpleegkundige in beslag. Daarom is het gewenst dat de kruisverenigingen gedurende een proeftijd van bijvoorbeeld 3 jaar in aanmerking komen voor een aanvullende subsidie in de salariskosten van de wijkverpleegkundige, die werkzaam is op een regionaal centrum van een bepaalde omvang dan wel werkzaam is op diverse centra en individuele standplaatsen in de regio. Voor deze mogelijkheid wordt gekozen gezien de medische noodzakelijkheid, de mogelijkheid tot algemeen opbouwwerk in deze werksoort en het experimenteel karakter (werkingsduur 3 jaar).

Zuigelingen- en kleuterbureaus en spreekuur van wijkverpleegkundige op centra

Verder wordt het noodzakelijk geacht dat zuigelingen- en kleuterbureaus zoveel mogelijk op het centrum gehouden worden, evenals het spreekuur van de wijkverpleegkundige.

10. Zigeuners-woonwagenbewoners

De groep der zigeuners kan in drie categorieën verdeeld worden:

- a. zigeuners met Nederlandse nationaliteit;
- b. zigeuners met nationaliteit van een der EEG-landen, en
- c. zigeuners niet-EEG-ers.

Problematiek:

Spanningen zigeuners- overige woonwagenbewoners

De groep van zigeuners wenst over het algemeen niet op één lijn gesteld te worden met de overige woonwagenbewoners. In sommige opzichten heeft deze groep een afwijkend sociaal gedrag. In een aantal gevallen worden door het verschijnen van groepen zigeuners het bestuur (beschikbare standplaatsen) en de politie voor grote moeilijkheden gesteld.

Vaak ook doen zich spanningen voor tussen zigeuners en overige woonwagenbewoners.

Met name via de zuidelijke provincies komen regelmatig groepen zigeuners Nederland binnen die in de meeste gevallen geen aanspraak kunnen maken op een verblijfstitel. Het is in het algemeen moeilijk gebleken om buitenlandse zigeuners te integreren in Nederland.

Het experiment met de familie Hopic heeft dit duidelijk aangetoond. Problemen hierbij zijn dat enerzijds de mogelijkheid ontbreekt om illegaal binnengekomen zigeuners op een centra op te vangen en anderzijds dat het Ministerie van Justitie niet steeds over de feitelijke mogelijkheden blijkt te beschikken om hen uit Nederland te verwijderen.

Bijdrage mogelijk in kosten van openbaar centrum waar zigeuners standplaats kunnen innemen

Reeds eerder is door het Ministerie van Cultuur, Recreatie en Maatschappelijk Werk aan gemeenten de mogelijkheid geboden een bijdrage te verkrijgen ingeval zij bereid zijn een openbaar centrum in te richten waar zigeuners standplaats kunnen innemen. Tot op heden is dit niet gerealiseerd.

Beleid

Meer mogelijkheden voor artikel-10-plaatsen

De regering acht het wenselijk, voor de zigeuners met een Nederlandse nationaliteit meer mogelijkheden te scheppen tot het innemen van artikel-10-standplaatsen (standplaatsen buiten een openbaar centrum).

Deze standplaatsen zullen in principe kunnen gelden voor meer permanent verblijf, met de mogelijkheid om in de zomermaanden naar elders te gaan.

Reserve ten aanzien van afzonderlijke centra

Afzonderlijke openbare centra voor de zigeuners beziet de regering met reserve. Realisering daarvan zou betekenen dat deze centra slechts openbaar zijn ten aanzien van zigeuners. Dit is onnodig onderscheidend en ook niet gewenst.

Hetgeen gesteld is ten aanzien van standplaatsen buiten een openbaar centrum kan ook gelden voor de zigeuners met de nationaliteit van een der EEG-landen, indien dezen gedurende een langere periode een EEG-kaart hebben waardoor langdurig verblijf hier te lande zeker wordt. De regering is van mening dat zoveel mogelijk bevorderd dient te worden dat het lokale niveau zijn bemoeienissen ook tot deze groep uitstrekt.

Bemoeienis lokaal niveau

Tijdelijke artikel-10-ontheffingen

Gezien de fricties tussen zigeuners en overige woonwagenbewoners dienen de gemeenten een soepel ontheffingenbeleid te voeren ten aanzien van zigeuners met de Nederlandse nationaliteit en zigeuners met de nationaliteit van een der EEG-landen.

Illegaal hier verblijvende zigeuners

Het beleid ten aanzien van de zigeuners, niet-EEGers, dient, voor zover dezen illegaal het land zijn binnengekomen of voor zover zij een gevaar opleveren voor de openbare orde, gericht te zijn op een zo spoedig mogelijk vertrek uit ons land. Betreft het zigeuners die wel voldoen aan de voorwaarden waarop krachtens de bepalingen van de Vreemdelingenwet verblijf wordt toegestaan, dan dient te hunnen aanzien eenzelfde beleid te worden gevormd als ten aanzien van andere buitenlanders en zouden te hunnen behoeve soortgelijke voorzieningen kunnen worden getroffen als hiervoor ten aanzien van de zigeuners met een Nederlandse nationaliteit en met de nationaliteit van een der EEG-landen is weergegeven.

Overigens zal ten aanzien van deze categorie zigeuners (beter: buitenlandse woonwagenbewoners) van invloed zijn wat de Raad van Europa dan wel de andere Europese instanties die zich met deze kwestie bezighouden, zullen besluiten. In het kader van de Raad van Europa onderneemt Nederland thans initiatieven om tot aanbevelingen te komen ten aanzien van de staatloze woonwagenbewoners.

Raad van Europa

Uitwijzing

Ten einde in gevallen waarin uitwijzing noodzakelijk is ook over passende middelen daartoe te beschikken is het noodzakelijk de mogelijkheden van bijstelling daarvan verder na te gaan.

VII. Beleidsplan

De conclusies en aanbevelingen van deze nota worden hieronder vermeld.

In de kantlijn zijn zoveel mogelijk streefdata aangegeven voor uitvoering van de beleidsvoorstellen. Daar staan tevens de departementen vermeld die bij de uitvoering het meest direct betrokken zijn.

In ons land wonen circa 20 000 woonwagenbewoners die behoren tot de min of meer traditionele woonwagenbevolking. Deze groep leeft in een isolement ten opzichte van de samenleving in sociaal, economisch en geografisch opzicht. Mede door het feit dat tot nu toe onvoldoende tegemoet is gekomen aan een aantal reële wensen van de woonwagenbevolking vertoont deze thans nog voor een groot deel een onjuiste houding, hetwelk in een aantal opzichten ook kan worden gesteld ten aanzien van het overheidsbeheer.

Er is een toename waar te nemen in spanning tussen de sedentaire samenleving en de woonwagenbevolking.

Voor een zeer groot deel is dat terug te voeren op een verschil in mentaliteit. Concrete knelpunten zijn met name de integratiebelemmerende achterstand van de groep en, materieel, het tekort aan standplaatsen en de onvoldoende mogelijkheden tot sedentaire huisvesting.

Beleidsuitgangspunten en -doelstellingen

1. Het beleid is er op gericht woonwagenbewoners zoveel mogelijk in staat te stellen volwaardig te functioneren in de maatschappij, met behoud van wat voor een positieve ontwikkeling van hun groepsleven waardevol is.
2. Categoriele voorzieningen worden slechts voor zover noodzakelijk getroffen of voortgezet, doch worden zo mogelijk beëindigd.
3. Woonwagenbewoners moeten in het algemeen een reële mogelijkheid hebben om een huis te gaan bewonen indien zij zulks wensen.
4. In het beleid dient evenzeer aandacht te worden besteed aan het niet-trek-
5. Omdat er nog veel onzekerheden bestaan omtrent het toekomstig functioneren van de woonwagenbevolking zijn representatieve projecten en experimenten alsmede evaluatie daarvan nodig als middel ter toetsing en zo nodig bijstelling van de doelstellingen en uitgangspunten.

Onzekere factoren ten aanzien van het toekomstig functioneren zijn onder andere de mate van inlopen van maatschappelijke achterstand en vermindering van het sociaal-culturele isolement, ontwikkelingen in het kader van onderwijs, opleiding en werkgelegenheid alsook de invloed van effectieve dwang tot nakoming van de elementaire maatschappelijke plichten.

6. De zorg voor het functioneren van de woonwagenbevolking dient zoveel mogelijk door de eigenlijke instanties te geschieden.
7. Woonwagenwetgeving moet worden beperkt tot bepalingen over het vergoedingstelsel, standplaatsen, woonwagens en financiële bijdragen.

Essentiële voorwaarden tot verbetering van de situatie

1. Een werkgroep woonwagenwerk brengt in de eerste helft van 1976 advies uit over verdere gewenste maatregelen in de sfeer van het welzijnswerk en de voorlichting.
 2. Nader beraad wordt gevoerd over het vraagstuk van conflictpreventie- en beheersing.
 3. Gerichtte voorlichting en bundeling van de huidige voorlichtingsactiviteiten is gezien de vertekende beeldvorming dringend noodzakelijk. Hiertoe is een integrale voorlichtingsstrategie nodig, (een advies van extern adviesbureau is aan de Minister van CRM aangeboden). De woonwagenkrant 'Het Wiel' is in dit kader ook van belang.
 4. Woonwagenbewoners dienen met name op lokaal niveau zoveel mogelijk betrokken te worden bij de voorbereiding en uitvoering van hen betreffende maatregelen.
- Verder is een frequent contact en overleg noodzakelijk alsmede versterking van de organisatiestructuur van belangenorganisaties van woonwagenbewoners.

5. Deskundig en gericht welzijnswerk is een basis voor de vermindering van de problematiek.
6. Voor de woonwagenbewoners dienen onder meer de volgende voorzieningen te worden getroffen:
 - de inrichting van adequate centra en individuele standplaatsen op korte termijn;
 - vergroting van de onderwijskansen (niet-categoriaal onderwijs);
 - meer gerichte werkgelegenheid;
 - meer scholingsmogelijkheden;
 - betere gezondheidszorgvoorzieningen;
 - betere en snellere huisvestingsmogelijkheden.
7. Het treffen van voorzieningen dient zoveel mogelijk gelijk op te gaan met het treffen van maatregelen tot nakoming van de elementaire maatschappelijke plichten zoals:
 - naleving van de Leerplichtwet;
 - het betalen van de algemeen verplichte heffingen als inkomstenbelasting, motorrijtuigenbelasting, luister- en kijkliden, staangelden en gemeentelijke belastingen;
 - het afsluiten van een ziektekostenverzekering en het naleven van de inentingsvoorschriften;
 - het accepteren van passende arbeid;
 - het bij het gebruik maken van sociale voorzieningen inacht nemen van de geldende regels;
 - het leefbaar houden van de eigen woonomgeving.

Overheidsbeleid

1. Het algemeen overheidsbeleid dient ook voor woonwagenbewoners tot gelding te worden gebracht en waar nodig te worden verbijzonderd.
2. Vereist is integrale aanpak en een samenhangend pakket van maatregelen dat zoveel mogelijk de verschillende aspecten van de problematiek in samenhang aangrijpt.
3. Niet voor alle aspecten van de problematiek kunnen passende maatregelen worden voorgesteld, vanwege de naar regio verschillende situatie.
4. Gezien de gevolgen van maatregelen of het ontbreken daarvan op centraal, provinciaal of gemeentelijk niveau hebben de departementen en ook de provincies en gemeenten een gezamenlijke verantwoordelijkheid voor de aanpak van de problematiek en de uitvoering van de voorgestelde beleidsmaatregelen.
5. De woonwagenproblematiek is ten opzichte van de relatief kleine omvang van de bevolkingsgroep onevenredig groot en vergt daarom van de betrokkenen ook een onevenredig grote inzet.
6. Slechts een adequate en prompte inzet van alle betrokken sectoren kan voorkomen dat in sommige gebieden de problematiek over enige tijd nog slechts met harde middelen kan worden tegemoet getreden, mede gezien de toenemende radicalisering onder de woonwagenbevolking.
7. Op landelijk niveau dient een permanente Interdepartementale Commissie Woonwagenbeleid tot stand te komen.
 - Hierin hebben zitting vertegenwoordigers van de departementen van CRM (als coördinerend departement), Binnenlandse Zaken, Economische Zaken, Financiën, Justitie, Onderwijs en Wetenschappen, Sociale Zaken, Volksgezondheid en Milieuhygiëne en Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening.
 - Naast de eigen verantwoordelijkheid en taak die de leden binnen hun departement behouden, hebben zij tot taak de uitvoering van voorgestelde beleidsmaatregelen te begeleiden, te controleren, te stimuleren en waar wenselijk het beleid der verschillende sectoren op elkaar af te stemmen.
 - Voorts zal het de taak van de commissie dienen te zijn waar nodig nieuwe maatregelen te formuleren en aan te dringen op de uitvoering ervan.
 - De in de aanbevelingen opgesomde nog te bestuderen aandachtspunten dienen door de commissie te worden aangevat.

1975
CRM/BiZa
EZ/Fin./
Just./O & W/
SoZa/VoMil en
VRO

- De commissie doet voorstellen voor (evaluatie) onderzoeken en projecten.
- De commissie pleegt indien zij dit nodig oordeelt, overleg met betrokken instituten, besturen en overige instanties.
- Jaarlijks wordt rapport uitgebracht aan de Welzijnsraad.
- Voor het goed functioneren van deze commissie - zowel interdepartementaal als naar de lagere bestuursniveaus - dienen gedurende een periode van voorlopig twee jaar de vier meest getrokken departementen, te weten CRM, SoZa, O & W en VRO, elk een ambtenaar vrij te stellen. Voorts dient een secretariaat van twee personen te worden vrijgesteld.

1975
CRM

8. Bezien zal moeten worden of de Commissie van advies voor de uitvoering van de Woonwagenwet als gevolg van de taakstelling van de Interdepartementale Commissie, alsmede de grotere betrokkenheid en verantwoordelijkheid van andere departementen, anders van karakter en samenstelling moet worden.

1975

9. Op provinciaal niveau is eveneens per provincie een permanent overlegorgaan noodzakelijk waarin op provinciaal niveau betrokken instanties vertegenwoordigd zijn.

Het verdient aanbeveling om binnen de provinciale overlegstructuur projectgroepen ten aanzien van verschillende deelonderwerpen te formeren, gericht op duidelijkheid en uniformiteit in de beleidsvoering binnen de provincie.

10. Op regionaal niveau dient het functioneren van de coördinatiecommissies waar nodig te worden verbeterd. Een onderzoek naar de mogelijkheden hiertoe is in voorbereiding.

VOORSTELLEN INZAKE DE BELEIDSONDERDELEN

1. Huisvesting

1978
CRM/VRO

1. Realisering van een voldoende aantal passende kleine centra naast of zo nodig in plaats van bestaande grote centra is een kernpunt van het beleid: in de komende 3 jaar moeten naar verwachting ten minste rond 1 100 standplaatsen tot stand worden gebracht.

1976
CRM/VRO

2. Een provinciale planning van standplaatsen hierbij is onontbeerlijk.

3. Hiertoe is naast gericht voorlichtings- en opbouwwerk nodig voortdurend bestuurlijk overleg en toepassing van een adequaat wettelijk instrumentarium.

1975
VRO

4. VRO zal via de inspecties bij VRO meewerken aan het vinden van voldoende standplaatsen in een acceptabele situering.

1975
VRO

5. Zonodig zal de realisering van standplaatsen worden bevorderd door toepassing te geven aan de bestaande en eventueel nog te ontwikkelen mogelijkheden van de Wet op de Ruimtelijke Ordening.

1975
CRM

6. De Minister van CRM doet periodiek aan de colleges van gedeputeerde staten mededeling van het aantal beschikbare en nodige standplaatsen met het verzoek mededeling te doen aan het departement omtrent genomen of voorgenomen actie.

1976
CRM/VRO

7. Het verdient overweging nader te bezien in hoeverre centra meer naar analogie van resp. aansluitend bij sedentaire stratenplannen kunnen worden opgezet.

VRO

8. VRO zal de aanwezige expertise op bouw- en woontechnisch gebied ter beschikking stellen van CRM voor wat betreft het huisvestingsbeleid in wagens met name ten aanzien van de (technische) kwaliteiten die aan wagens en de inrichting van centra en individuele standplaatsen moeten worden gesteld in de huidige tijd.

1976
CRM

9. Nader onderzoek naar de motieven van de woonwagenbewoners tot het bewonen van een wagen wordt overwogen.

1976 CRM	10. In principe kan de 'tweede wagen' slechts onder bepaalde voorwaarden worden toegestaan. Een onderzoek wordt ingesteld. De overheidszorg strekt zich in beginsel niet verder uit dan tot de zorg voor één standplaats per woonwagenhuishouden.
1975 CRM	11. Een adequaat schouw- en controlebeleid in het kader van het in de Woonwagenwet neergelegde vergunningenstelsel is nodig.
1977 CRM	12. Over een financieringsregeling ten aanzien van artikel 10-plaatsen wordt overleg gepleegd.
VRO	13. Nagegaan wordt of een bijdrageregeling ten aanzien van de kosten van inrichting en instandhouding van centra die voorziet in een eenmalige investeringsbijdrage en een jaarlijkse vaste bijdrage in de exploitatiekosten, voorkeur verdient.
VRO	14. VRO zal het vinden van de nodige technische en stedenbouwkundige oplossingen bevorderen voor het meer permanent standplaats innemen in of bij de bestaande woonbebouwing (bij voorbeeld woonstraten). In dit verband is VRO bereid om, voor zover woonwagenbewoners besluiten zich sedentair te willen vestigen daartoe zo mogelijk het totstandkomen helpen bevorderen van – evenwel met het oog op beroepsuitoefening aangepaste – voorzieningen van huisvesting. Deze maatregelen gelden niet alleen voor de bewoning van de min of meer traditionele woonwagenbevolking maar voor alle vergunningengerechtigden.
VRO	15. VRO zal meer mogelijkheden helpen realiseren voor hen die zich in een huis willen vestigen.

2. Woonwagenwet en wet op de Ruimtelijke Ordening.

1977 CRM/VRO	1. Het vergunningenstelsel dient te worden gehandhaafd.
1975 CRM/VRO	2. Het begrip wagen moet nader worden omgrensd in relatie tot het 'bouwwerk' in de zin van de Woningwet.
1976 VRO/CRM	3. Bijstelling van de eisen in het Woonwagenreglement, speciaal ten aanzien van de maatvoering en de bevoegdheid van gedeputeerde staten tot het toelaten van afwijkingen.
1977 CRM/VRO	4. Er wordt gewerkt aan een provinciale en landelijke planning van woonwagencentra. Indien op basis hiervan een versnelde realisering van bepaalde centra noodzakelijk is, dienen de mogelijkheden van de WRO ten volle te worden benut.
1976 CRM	5. Wetgeving met betrekking tot het wonen in een wagen kan niet worden gemist. Afzonderlijke wetgeving ten aanzien van de woonvorm wagen heeft geen bezwaar.
1977 CRM	6. Gemeenten dienen te worden verplicht een bestemmingsplan ter zake van het instand houden van centra vast te stellen behoudens ontheffing van gedeputeerde staten. Hiernaast zijn mogelijk ook wijzigingen noodzakelijk ten aanzien van versterking van de boven-lokale bevoegdheden met betrekking tot de inrichting en instandhouding van centra, alsook van standplaatsen buiten een openbaar centrum.
1977 CRM	7. Nagegaan wordt in hoeverre een splitsing kan worden aangebracht tussen de algemene bevoegdheid tot het bewonen van een wagen en de vergunningverlening voor het bewonen van een bepaalde wagen.
1977 CRM	8. Artikel 31 Woonwagenwet (vergunningverlening buitenlandse woonwagenbewoners) behoeft bijstelling.
1977 CRM	9. Verdere wijzigingsvoorstellen zijn vermeld onder 'Welzijnswerk en Wets-handhaving'.

3. Bijstand

1. De ontwikkelingen van de laatste jaren doen in steeds toenemende mate de behoefte ontstaan aan een verdere bevordering van de uniformiteit en de

	homogeniteit met betrekking tot het te voeren bijstandsbeleid ten aanzien van de woonwagenbevolking.
1975 CRM	2. Met deze verdere uniformering zal de bevordering van een juiste uitvoering naar doel en strekking van de Algemene Bijstandswet gelijke tred dienen te houden.
1975 CRM	3. Dit jaar wordt gestart met het tot stand brengen van overlegsituaties met betrokken gemeenten, welke vervolgens toegespitst zullen worden op concrete situaties.
1976 CRM	4. Aan de hand van de verdere ontwikkelingen zullen in nauwe samenhang met het operationaliseren van het beleidsplan de verdere fasen worden bepaald.
4. Welzijnswerk	
1977 CRM	1. Afhankelijk van de lokale situatie moet worden gezien in hoeverre de welzijnsvoorzieningen voor woonwagenbewoners kunnen worden overgebracht naar niet-categoriale instellingen.
1976 CRM	2. Instelling van een onderzoek naar de mogelijkheden tot beter functioneren van het welzijnswerk is nodig. Een aanzet is reeds gemaakt door een werkgroep woonwagenwerk.
1976 CRM/O en W/SoZa	3. Vormingscursussen worden gestart voor jongeren en volwassenen, waarbij ook aandacht wordt gegeven aan toekomstige beroepsuitoefening.
	4. Naast de welzijnsbevorderende activiteiten van het gesubsidieerde werk bestaat in dit kader eveneens behoefte aan meer activiteiten vanuit de samenleving en de woonwagenbevolking.
5. Onderwijs	
O en W/CRM	1. Onderwijs is een kernpunt voor de toekomst. Het beleid is gericht op deelname aan het niet-categoriaal onderwijs. Dit belang prevaleert boven de trek-vrijheid, mede door de grotere kansen op integratie met de lokale samenleving.
m.i.v. 1975 O en W/CRM	2. De onderwijssituatie van woonwagenkinderen dient te worden bevorderd door: a. gerichte voorlichting aan schoolbesturen, leerkrachten, woonwagenbewoners en de Onderwijsraad alsmede in het bijzonder begeleiding van de leerkrachten van centrumscholen en niet-categoriale scholen. b. regelmatig overleg tussen alle betrokkenen. c. het bevorderen van de beschikbaarstelling van extra leerkrachten aan de niet-categoriale scholen ten behoeve van het onderwijs aan woonwagenkinderen. Dit kan in een overgangsfase ook gelden ten aanzien van de leerkrachten aan een centrumschool. Hier ligt ook een belangrijke taak voor het opbouwwerk.
1976 O en W	3. Uitbreiding van de taak van het gespecialiseerde rijksschooltoezicht van O en W tot het gehele veld van het onderwijs aan woonwagenkinderen dan wel het bijstaan van de schoolinspectie als het om onderwijs aan deze kinderen gaat.
1976 O en W	4. Instelling van begeleidende instellingen voor de basisscholen, alsmede de totstandkoming van werkrelaties tussen (de inspecties van) basisscholen en instanties van deskundigen op het gebied van onderwijs aan woonwagenkinderen.
m.i.v. 1975 O en W/CRM	5. Bevordering van de motivatie van de ouders door systematische en gerichte voorlichting, alsmede door een scherper toezicht op de naleving van de Leerplichtwet.
O en W/CRM	6. Bij de situering van de tot stand te komen kleine centra dient aandacht te worden gegeven aan de mogelijkheden van schoolbezoek. Hetzelfde geldt voor de situering van standplaatsen op naam buiten een openbaar centrum.

6. Werkgelegenheid/beroepsuitoefening

SoZa/EZ

CRM/EZ/Vomil

CRM/EZ/Vomil/VRO

1977
CRM/EZ/SoZa

1975
EZ/SoZa/CRM

1975
SoZa

1976
SoZa/EZ/CRM
1975
SoZa

1975
CRM/SoZa

1976
CRM/O en W/ SoZa

1975
EZ/SoZa/CRM/Vomil

CRM/VRO/SoZa/EZ/Vomil

1. De arbeidsproblematiek is voor een deel een mentaliteitskwestie.
2. Zoveel mogelijk dient rekening te worden gehouden met de voorkeur van woonwagenbewoners voor zelfstandige arbeid. Aanneming van werk is hiervoor een goede vorm.
3. De werkgelegenheid in de oud-metaalsector dient waar nodig behouden te blijven door handhaving c.q. vestiging van sloofterreinen, gezien hun aanzienlijk aandeel in de autowrakkenmarkt en hun economische afhankelijkheid daarvan.
4. Scheiding tussen woonmilieu en sloofterreinen is wenselijk, mede ten einde de mogelijkheid tot situering van centra in of vlakbij de bebouwde kom te bevorderen.
5. Beëindiging van het verlenen van bijdragen door CRM in de totstandkoming van werkvoorzieningen zoals sloofterreinen wordt overwogen, mede ter vermindering van oneerlijke concurrentie.
6. Gemeenten zullen worden verzocht een lijst van werkprojecten met name voor de winterperiode aan te leggen. Op korte termijn dienen enkele werkprojecten te worden gestart (bijvoorbeeld het opknappen of verbeteren van centra). Evaluatie hiervan is noodzakelijk.
7. Inschakeling van woonwagenbewoners in de arbeid mogelijk maken in het kader van de Wet Sociale Werkvoorziening, zo nodig op speciaal daartoe te creëren projecten, onder een zekere – experimentele – aanpassing van de arbeidsomstandigheden aan de problematiek van deze groep.
8. Nagegaan wordt de mogelijkheid van het aanbrengen van doorwerkvoorzieningen in de oud-metaalbranche.
9. Voorlichting door de arbeidsbureaus aan het bedrijfsleven over de financiële tegemoetkomsten die het Ministerie van Sociale Zaken verleent voor het in dienst nemen van moeilijk plaatsbaren, waaronder woonwagenbewoners.
10. De motivatie van de woonwagenbewoners tot werken in loondienst is zeer gering. Positieve beïnvloeding en motivatie is van groot belang. Hier ligt een belangrijke taak voor het welzijnswerk.
De arbeidsbureaus kunnen de betrokkene verwijzen naar de instanties die zich met deze motivatie bezighouden, terwijl zij na afloop van dit proces voor de bemiddeling van de betrokkene kunnen zorg dragen.
11. De opzet van avondcursussen voor elementair onderwijs en avondschoolen voor vorming ten behoeve van 16-jarigen en ouderen is nuttig. Wanneer dit onderwijs dient als voorbereiding op beroepsgericht onderwijs waarmee inpassing in het arbeidsproces wordt beoogd en ook mogelijk lijkt, kan van de scholingsregeling van Arbeidsvoorziening (SoZa) gebruik gemaakt worden.
12. Met een extern onafhankelijk adviesbureau is contact opgenomen voor het starten van een onderzoek naar de toekomstmogelijkheden van de thans door woonwagenbewoners uitgeoefende beroepen.
13. Bij de spreiding van centra dient voor zoveel als mogelijk is rekening te worden gehouden met het al dan niet aanwezig zijn van arbeidsplaatsen.

7. Wetshandhaving

CRM/VRO

1. Mede ten einde de vervulling van politie- en andere bestuurlijke taken te vergemakkelijken dient naar een zo groot mogelijke openheid in inrichting van de centra te worden gestreefd. Grote concentraties van woonwagenbewoners zijn ongewenst.

1975
CRM/BiZa/Justitie

1975
BiZa/Justitie/CRM

m.i.v. 1975
Financiën/BiZa/Just

Financiën

1975
VoMil

1975
VoMil
1975
VoMil
1975
VoMil

1976
CRM/Just/VRO

1975
Justitie/CRM

CRM/Justitie/BuiZa

1976
Justitie

2. Wijziging van artikel 61 Woonwagenwet heeft prioriteit. Bij de toepassing van deze bepaling kunnen inlichtingen over beschikbare standplaatsen in het land worden verstrekt door CRM.

3. Bij gerezen of dreigende moeilijkheden is overleg gewenst tussen B en W, het openbaar ministerie en de politie. Hierbij dienen zo mogelijk vertegenwoordigers uit het welzijnswerk te worden ingeschakeld. Aangeknoopt zou kunnen worden bij reeds bestaande overlegstructuren in regionaal verband.

8. Belastingen en andere heffingen

1. Financiën zal binnen het raam van het normale fiscale beleid, te weten in de gevallen dat de materiële verschuldigheid van belasting met voldoende zekerheid kan worden vastgesteld en de belastingschuldige woonwagenbewoner zodanige bezittingen heeft dat daarop verhaal van enige betekenis mogelijk is, de dwanginvordering ter hand nemen. Zorg gedragen zal worden dat waar nodig de belastingdeurwaarders bij de tenuitvoerlegging van de desbetreffende dwangbevelen politiebescherming wordt geboden. Ook de inning van staangeld en andere heffingen moet worden verbeterd.

2. Met de uitbreiding van de controlediensten in de komende jaren zal meer aandacht aan de woonwagenbevolking worden gewijd.

9. Gezondheidszorg

1. Het instellen van een onderzoek in samenwerking met het Staatstoezicht op de Volksgezondheid naar de psycho-sociale problematiek, het geringe aantal bejaarden, de iets hogere kindersterfte en de inteelt zoals men die onder woonwagenbewoners zou aantreffen, heeft hoge prioriteit.

2. Bezien moet worden of het wenselijk is dat de gemeenten een collectieve ziektekostenverzekering afsluiten met een aflopende gemeentelijke bijdrage.

3. Als alternatief moet krachtig worden bevorderd woonwagenbewoners ertoe te motiveren zelfstandig een verzekering af te sluiten.

4. Gewenst is dat de kruisverenigingen in aanmerking komen voor een aanvullende subsidie in de kosten van de wijkverpleegkundige, die werkzaam is op een (regionaal) centrum van bepaalde omvang dan wel werkzaam op diverse centra en individuele standplaatsen in de regio.

10. Zigeuners-woonwagenbewoners.

1. Bevorderd zal worden dat zigeuners met de Nederlandse nationaliteit en zigeuners met de nationaliteit van een der EEG-landen, indien dezen gedurende een langere periode een EEG-kaart hebben waardoor langdurig verblijf hier te lande zeker is, in ruimere mate dan nu het geval is in aanmerking komen voor het innemen van een standplaats, al dan niet tijdelijk, buiten een openbaar centrum.

Vanwege het onnodig onderscheidend karakter bestaat reserve tegen de inrichting van afzonderlijke centra voor zigeuners.

2. Het beleid ten aanzien van zigeuners niet-EEG'ers, die illegaal het land zijn binnengekomen of gevaar voor de openbare orde opleveren is gericht op een zo spoedig mogelijk vertrek uit het land.

3. Een ruimer toelatingsbeleid zal slechts gecreëerd kunnen worden in internationaal verband. In dit kader zijn de beraadslagingen in de Raad van Europa van belang. Nederland neemt thans initiatieven tot aanbevelingen omtrent staatlozen.

4. Nog nader dient te worden gezien in hoeverre het mogelijk is verdere wegen en middelen te vinden tot verwijdering uit ons land van buitenlandse woonwagenbewoners die zonder geldige verblijfstitel in ons land verblijven.