

FRA

Thematische Studie van de woonomstandigheden van  
Roma en woonwagenbewoners.

[ Nederland]

Rita Schriemer, National Focal Point Nederland,  
April 2009

# Samenvatting

- Er is in het algemeen weinig informatie beschikbaar over de positie van Roma, Sinti en woonwagenbewoners in Nederland. De aanwezige informatie is in meerendeels versnipperd en selectief, waardoor het monitoren aanzienlijk bemoeilijkt wordt. Er is bijvoorbeeld geen substantiële database van systematisch en jaarlijks verzamelde vergelijkbare gegevens over de doelgroep in Nederland. Zo nu en dan worden factsheets en / of publicaties uitgegeven die bepaalde onderdelen van de maatschappelijke positie van doelgroep belichten. Regionale overzichten of rapporten kunnen de situatie beschrijven binnen bepaalde gemeenschappen of locaties. Echter, systematische verzameling van gegevens die van essentieel belang zijn van voor een grondige controle ontbreekt.
- Een van de redenen voor dit ontbreken van gegevens is dat Roma, Sinti en woonwagenbewoners niet als (etnische) minderheden erkend worden door de nationale overheid. Dientengevolge bestaat er geen nationaal beleid ten aanzien van Roma, Sinti en woonwagenbewoners.
- Lokale overheden ontwikkelen van hun eigen woonwagen beleid. In de praktijk resulteert dat in aanzienlijke verschillen in de houding en het beleid tussen de verschillende gemeenten. Dit kan op zijn beurt rechtsongelijkheid opleveren tussen leden van dezelfde doelgroep.
- Echter, lokale verschillen kunnen ook nuttig zijn. Steden met een lange geschiedenis met woonwagencentra lijken een klein voordeel te hebben; Er zijn voorbeelden van pragmatische gemeenten die on speaking terms zijn met hun woonwagenbewoners en geneigd zijn om naar hun wensen en behoeften te luisteren.
- Deze maand (maart 2009) is het al 10 jaar geleden dat de Woonwagenwet werd afgeschaft. Kijkend naar de beschikbare informatie kan men niet zeggen dat de afschaffing een einde heeft gemaakt aan de ongelijkheid. Het tekort aan standplaatsen is nog steeds een dringende kwestie voor de Roma, Sinti en Woonwagenbewoners in Nederland en er is een grote achterstand aan in te halen. Jaren van focusing op 'decentralisatie' en 'normalisatie' hebben een remmende invloed op de planning van gehad van extra standplaatsen. De regeringen hebben vaker geprobeerd om mensen naar het wonen in een huis in plaats van een woonwagen te sturen
- Met betrekking tot handhaving heeft de overheid zijn aandacht gericht op de zogenaamde 'vrijplaatsen'. Centra werden er soms van verdacht betrokken te zijn bij illegale activiteiten, zonder dat er rechtshandhaving plaatsvond; de overheid beantwoordde hierop in 2004 met veel machtsvertoon. De bewoners van de woonwagencentra voelden zich onnodig en onterecht gestigmatiseerd en slachtoffer van deze aanpak, met name omdat geruchten over mogelijk misbruik veel negatieve media aandacht oplevert. Tijdens het grootste deel van invallen wordt niets gevonden, maar deze beelden bereiken de media en het grote publiek niet. Het ministerie – dat in de positie verkeert om een objectief verslag te geven - doet weinig om deze beeldvorming bij te stellen.

1

Het ministerie van Ruimtelijke Ordening omschrijft hen als "Groepen of locaties waar effectief overheidsoptreden wordt belemmerd, wat leidt tot een ongewenste situatie van structurele fraude. "

2

# 1. Desk research

## 1.1. Juridisch- en beleidskader

[1]. Het systeem van woonruimteverdeling in Nederland is onderworpen aan strenge overheidsregulering. Dit beperkt verhuurders in afwijzing van huurders op basis van hun ras of klasse. Het wettelijk kader wordt geboden door de Wet Gelijke Behandeling en de Woningwet met het recht op vrije vestiging als een van de basisprincipes.<sup>(2)</sup>

Roma en Sinti en Woonwagenbewoners zijn erkend als etnische minderheidsgroepen onder de Wet Gelijke Behandeling en genieten dezelfde wettelijke bescherming als andere etnische minderheidsgroepen in de levering van diensten en goederen. Het bieden van huisvesting valt binnen de definitie van deze wet.

[2]. Echter, gedurende de periode dat de Woonwagenwet van kracht was tussen 1968 en 1998, namen Roma, Sinti en Woonwagenbewoners een bijzondere positie in volkshuisvestings debat tot 1999. Het doel van de wet was om reizigersgemeenschap te integreren in de burgersamenleving. De wet dwong de woonwagenbewoners zich te vestigen op regionaal aangewezen centra. Met andere woorden: Er was geen vrijheid van vestiging.

[3]. De Wet werd verschillende keren aangepast voordat ze in 1999 werd afgeschaft. Men was tot de conclusie gekomen, dat de Wet, ondanks zijn doelstelling - geen positieve bijdrage aan de integratie van de woonwagengemeenschap had geleverd. Sinds 1999 worden woonwagenbewoners niet meer behandeld als een aparte doelgroep door de nationale overheid. Gemeenten zijn nu grotendeels verantwoordelijk voor de aanwijzing van woonwagendstandplaatsen. Dit heeft tot gevolg dat het beleid per gemeente aanzienlijk kan verschillen. Voor Roma en Sinti (en andere woonwagenbewoners) is het standplaatsenbeleid het belangrijkste wrijvingspunt met betrekking tot huisvesting. Er is een gebrek aan standplaatsen. Echter, het toewijzen van locaties blijkt problematisch te zijn voor gemeenten: bewoners protesteren vaak tegen de komst van woonwagens midden in hun gebied. Omwonenden vrezen overlast en een daling van de waarde van hun huizen. Dit heeft tot gevolg dat woonwagenbewoners vaak afgelegen, onaantrekkelijk en soms zelfs gevaarlijke plaatsen krijgen toegewezen.<sup>(3)</sup> Een verschijnsel dat in de Verenigde Staten wordt betiteld als als 'milieu-racisme'.<sup>(4)</sup>

[4]. Veel gemeenten streven ernaar om zoveel mogelijk woonwagenbewoners in woningen te huisvesten.<sup>(5)</sup> Volgens Rodrigues en Matelski <sup>(6)</sup> dragen de lange wachtlijsten en onduidelijke procedures voor standplaatsen er aan bij dat Roma en Sinti huisvesting in woningen aanvaarden.

[5]. Gemeenten en woningcorporaties hebben de neiging om geen standplaatsen meer te bouwen of woonwagens te verhuren. De meerderheid van de woonwagens blijken privé-eigendom te zijn <sup>(7)</sup> Dit drijft de prijzen omhoog en dwingt de financieel zwakkeren om de

2 Houtzager, D. en R. Schriemer *Huisvesting en interetnische problemen in de woonbuurt*, in: Monitor rassendiscriminatie 2005 Rotterdam: LBR

3 Rodrigues, P. *Few en verwaarloosde: Roma en Sinti in Nederland*, in: Rechten van Roma Quarterly, nr. 1 2006, p.31-38

4 Zie bijvoorbeeld Robinson, D. *Ecologische Racism; Oude wijn in een nieuwe fles*

5 Een gratis verzameling van gegevens rapporteren Nederland 2008, hoofdstuk Huisvesting.

6 Rodrigues en Matelski, *Monitor racisme en extreem-rechts, Cahier nr 3 Roma en Sinti* Amsterdam / Leiden Anne Frank Stichting / Universiteit Leiden 2004

7 Cebeon. *Monitor Maatschappelijke en Economische positie woonwagenbewoners* p.12

woonwagencentra te verlaten. Veel gemeenten beschouwen het woonwagenbeleid als geslaagd, wanneer de algemene situatie in de centra is rustig is en woonwagenbewoners in toenemende mate verhuizen naar een “gewoon|” huis. Sommigen suggereren dat de sociale component in de woonwagen beleid wordt vergeten.(8).

### 1.1.1. Woningwet en woonvoorkeuren

[6]. Ondanks de afschaffing van de Woonwagenwet en de opname van de woonwagen in de Woningwet als legitieme woonvorm, erkennen of onderschrijven ambtenaren onvoldoende de woonwagen of woonwensen in die richting. Het is ieder geval zeldzaam dat mensen die aangeven dat zij in een woonwagen willen wonen er ook in gehuisvest worden

[7]. Roma die in de jaren 1970 van de vorige eeuw naar Nederland kwamen werden ondergebracht in elf gastgemeenten. In die tijd was het beleid al gericht op de 'normalisatie' en de overheid vond het niet raadzaam om nieuwe groepen in woonwagens te huisvesten. Daarnaast verschilden de Europese Roma in cultuur en levensstijl van de Nederlandse Roma. De Roma van de jaren zeventig werden ondergebracht in gewone woningen, terwijl later slechts enkelen terecht kwamen op woonwagencentra met de hulp van een lobbygroep.

### 1.1.2. Gelijke behandeling en discriminatie met betrekking tot het verlenen van hypotheek

[8]. Uit aan de Commissie Gelijke Behandeling voorgelegde beroepen blijkt, dat vanuit het perspectief van woonwagenbewoners het huisvestingsvraagstuk een groot probleem. Tussen 2000 en 2009, had ongeveer de helft van het aantal (aanvragen voor) beslissingen in huisvestingszaken te maken met de toewijzing van woonwagens en of standplaatsen aan woonwagenbewoners. Het Landelijk Overleg steunfuncties Woonwagenwerk ( LOSW) bevestigt dit probleem en is negatief over de ongelijkheid tussen kopers van 'gewone' woningen en kopers van woonwagens. Het is van mening, dat de overheid niet genoeg doet om deze juridische ongelijkheid te compenseren.

[9]. Met betrekking tot het verkrijgen van een hypotheek voor een 'woonwagen' op een woonwagencentrum moet bovendien worden opgemerkt dat kopers wellicht indirect worden gediscrimineerd wanneer zij een hypotheek aanvragen. Hypotheekverstrekkers lijken op hun hoede om geld te investeren in "mobiele woningen" op woonwagencentra. Tot op heden is er geen besluit door de Commissie Gelijke Behandeling die individuele hypotheekverstrekkers met dergelijk gedrag veroordeelt, hoewel je kan vaststellen dat de huidige procedures de weg vrij maken voor het uitsluiten van deze groepen.(9)

[10]. Het contactorgaan voor instellingen voor hypotheekair krediet CHF (*Contactorgaan Hypothecair Financiers*) maakt gebruik van een standaard protocol om discriminatie te voorkomen, maar de praktijk van antidiscriminatiebureaus laat zien, dat hypotheekverstrekkers het protocol niet volgen als het gaat om het verlenen van hypotheek voor woonwagens. Anti-discriminatie diensten hebben enige tijd contact gehad met hypotheekverstrekkers

8 Overbekking, J. en Ch. . Van der Steen *Woonwagenbewoners, Sinti en Roma: Ontwikkelingen en Perspectieven*, in; SCOOP 3 2002 p.4

9 De Nederland / Gelijke Behandeling Commission/2007-157 (23.08.2007)

over hun falen om leningen te verstrekken voor woonwagens, met het doel om positief invloed op het beleid. Echter, jurisprudentie wijst eveneens uit dat bepaalde hypotheekverstrekkers een uitzondering op de regel vormen..

### 1.1.3. Van woonbeleid te handhavingsbeleid

[11]. Vanaf het midden van de jaren zeventig, voerde de centrale overheid een decentralisatie beleid alvorens terug te trekken na 1999. Maar de regering gaf gemeenten vijf beleidsvarianten. Vanwege het gebrek aan richting zetten de meeste gemeenten het beleid van decentralisatie en ontmoediging voort. Deze beleids optie - ook wel aangeduid als de nuloptie of opheffing - werd gegeven als de eerste optie, gevolgd door afbouwbeleid (kleine locaties met eigen woonwagens), neutraal (geen beleid: onderhoud, vermindering of uitbreiding op aanvraag), op verzoek (behoeften) en tenslotte woonvisiebeleid (deel van een integrale huisvesting en doelgroepenbeleid). Zoals eerder gezegd, de meeste kozen voor de eerste twee opties, met op beperkte keuzes voor het behoud van de status quo of uitbreiding.

[12]. Aan de andere kant, heeft de centrale overheid duidelijke richtlijnen uitgeven met betrekking tot het handhavingsbeleid. Inspecties van VROM (Ministerie van Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening) namen toe en na 2005 werd sterk de nadruk gelegd op handhaving en aanpakken van vrijplaatsen op woonwagencentra. In dit opzicht dient te worden opgemerkt, dat er aanwijzingen zijn dat er veel minder incidenten waren dan verwacht. (10) Deze informatie wordt echter zelden gecommuniceerd.

[13]. Het ministerie van Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening en richt zich op de fysieke aspecten van de levensstijl van Roma, Sinti en woonwagengewoners.(11) Ze zijn bezorgd over de leefstijl van de groep, in het bijzonder over haar betrokkenheid bij illegale en criminele praktijken en haar weigering om te voldoen aan overheidsvoorschriften. Woonwagencentra zijn vaak onderworpen aan invallen door de politie en nutsbedrijven met betrekking tot illegale aftappen van elektriciteit in combinatie met de wietteelt. Soms worden controles uitgevoerd met betrekking tot fraude (met uitkeringen). Vaak wordt het gehele centrum doorzocht. Omliggende woongebieden worden niet bezocht. Hoewel de politie en andere diensten bevoegd zijn om dit te doen, voelen de bewoners voelen zich vaak 'selectief uitgekozen' en nog meer gestigmatiseerd.

[14]. Het ministerie van VROM controleert regelmatig centra om (in zijn eigen woorden) vrijplaatsen aan te pakken. Tijdens deze inspecties wordt gekeken of de situatie voldoet aan de eisen van de Woningwet (bouwwerken zonder bouwvergunning of plaatsen van meerdere woonwagens op de standplaatsen, woonwagens die te dicht bij elkaar zijn geplaatst, gebrek aan naleving van andere wettelijke voorschriften) en het Bouwbesluit (plaatsen van een te grote woonwagen op een standplaats, bedrijfsgebouwen).

### 1.1.4. Decentralisatie en uitzettingen

[15]. In de afgelopen jaren hebben sommige gevallen nationale aandacht getrokken. Vooral wanneer gezinnen werden gedwongen om een centrum of gemeente verlaten vanwege gebrek aan ruimte of (vermeende) problemen, waarbij ze de media hadden ingeschakeld. Voor

10 *De Stand van Zaken 10 Jaar na De afschaffing van de Woonwagenwet*, Het Wiel 1-2009

11 Jorna, P. *Sinti Roma en Woonwagengewoners in Nederland beleidsaangelegenheden! - Update* van het voorjaar '07 Utrecht: FORUM

veel woonwagenbewoners is de opdeling van de woonwagencentra - en vervolgens van families en /of gemeenschappen - onverteerbaar. Bovendien voelen ze zich machteloos tegen de gemeentelijke bureaucratie.

[16]. Volgens sommigen kan opdeling van de centra ook wel zijn voordelen hebben. Een onderzoek (12) onder voormalige woonwagenbewoners die 25 jaar geleden gedwongen werden geïntegreerd in woonwijken, liet zien dat het aantal leden van de groep met een uitkering en betrokkenheid in de criminaliteit is gedaald en dat meer mensen een betaalde baan hadden. Bovendien zei het overgrote deel van de voormalige bewoners tevreden te zijn met hun huidige leefsituatie. Slechts enkele wilde terugkeren naar een grote woonwagen centrum. De respondenten en auteurs van het onderzoeken zagen het feit dat de negatieve beeldvorming en stigmatisering van woonwagenbewoners langzaam afnam als een extra voordeel.

[17]. De betrekkingen tussen lokale overheden en woonwagenbewoners zijn over het algemeen ambivalent. Er zijn bijvoorbeeld geschillen tussen woonwagenbewoners en gemeenten over aangewezen locaties, en tussen woonwagenbewoners en burens wanneer nieuwe locaties worden gekozen. Woonwagenbewoners worden over het algemeen niet in een zeer positief licht gezien door overheid en burgers. Anderzijds is er wederzijds wantrouwen tussen woonwagenbewoners aan de ene en de overheid en de burgermaatschappij aan de andere kant. (13)

## 1.2. Kwantitatieve gegevens over de huisvestingssituatie van Roma en woonwagenbewoners

[18]. De Roma en Sinti bevolking in Nederland heeft een gevarieerde samenstelling. In 2008 werd hun aantal geschat op 10.000.(14) De Nederlandse woonwagenbevolking is geschat op 23.000. Vaak neemt men aan dat de groep 'homogeen' is, maar schijn bedriegt. Naast het feit dat de Roma, Sinti en woonwagenbewoners van elkaar verschillen, zijn er aanzienlijke verschillen binnen de verschillende subgroepen. Dit geldt in het bijzonder voor Roma, van wie meer informatie later.

### **Tabel 1. Aantal Roma, Sinti en Woonwagenbewoners in Nederland, 2008**

[19]. De demografische samenstelling van alle drie de sub-groepen is jong. In 2003 heeft het Landelijk Overleg Steunfuncties Woonwagenwerk (LOSW) de volgende percentages laten zien.

### **Tabel 2. Demografie van Roma, Sinti en Woonwagenbewoners in Nederland, 2003**

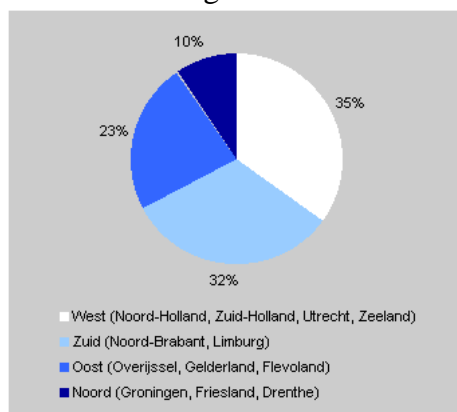
[20]. De laatste officiële telling was in de periode vóór 2000. Rekening houdend met de gebrek aan beschikbare gegevens in Nederland van Roma / Sinti en woonwagenbewoners, het brandpunt geven wij (ART.1 National Focal Point Nederland) er de voorkeur aan om deze gegevens omwille van Volledigheid mee te nemen, hoewel ze buiten de verslagperiode voor deze studie vallen.

12 Venneman G en F. Alsemgeest *Bevrijd van ENL stigma: de Maatschappelijke Effecten van de opheffing van en Regionaal woonwagencentrum in Deventer VOOR are Bewoners en de Samenleving*. Raalte (2005)

13 RS voor steunpunt in Nederland Analytische 2007

14 [www.forum.nl/roma-sinti/docs/factsheets-roma-sinti.pdf](http://www.forum.nl/roma-sinti/docs/factsheets-roma-sinti.pdf) [13.01.09]

Kijkend naar de tellingen in 1997, tweederde van de woonwagenbewoners gemeenschap woont in het westen en zuiden van Nederland. De drie noordelijke provincies hebben de minste woonwagenbewoners.



### Woonwagenstandplaatsen, 1 januari 1997

[21] Op dat moment was het volgende gepubliceerd over de demografische samenstelling van de groep (zonder ondersteuning van statistieken). Woonwagenbewoners zijn gemiddeld jonger dan de rest van de bevolking. Hun aantal stijgt tot nu toe alleen door natuurlijke aanwas. Tot 1 maart van dit jaar (1997 Noot van de redactie) kregen alleen diegenen die was opgegroeid in een woonwagen vergunning om zelfstandig in een woonwagen te wonen. (15)

[22].

Nauwkeurige gegevens over Roma en Sinti in Nederland zijn niet beschikbaar. De groep van veelal Sinti, maar ook verschillende Roma-families, die van oudsher aanwezig zijn geweest in Nederland, leefden een nomadisch bestaan vergelijkbaar met de woonwagenbewoners tot de jaren zestig van de vorige eeuw. Hun aantal wordt geschat op 2500(16) personen en de woonwagenbewoners op 35.000.(17)

[23].

De Roma kunnen grofweg worden verdeeld in drie groepen. In Nederland behoren rond 140 huishoudens tot de groep aangeduid als 'Roma 1900'. Ze wonen voornamelijk in Noord-Brabant en Limburg, met nog een familie in Groningen. Ze zijn niet vertegenwoordigd op andere centra. Ze hebben altijd in woonwagens gewoond en zijn er tot nu toe in geslaagd om huisvesting in gewone woningen te vermijden.(18)

[24]. Er zijn zeer weinig statistische gegevens beschikbaar over de groep aangeduid als 'Roma 1978', maar de belangrijkste personen geven aan dat ze weten dat ongeveer 550 huishoudens tot deze groep behoren. Ze leven meestal in grote groepen in de 12 destijds aangewezen gastgemeenten. De Roma 1978 leven bijna allemaal in gewone woningen in sinds 1978, met uitzondering van de gemeente Ede, waar een aantal huishoudens zijn gevestigd op een woonwagen centrum. (19)

15 Wijand Adovaat. *Wonen op wielen van op water* webmagazine cbc 2009 <http://www.cbs.nl/nl-NL/menu/themas/bevolking/publicaties/artikelen/archief/1999/1999-0202-wm.htm> [10.02.2009]

16 Rodrigues en M Mtelski, *Monitor racisme en extreem rechts, Roma en Sinti*, Amsterdam / Leiden, 2004, p. 20 Overbekking. Zet: Sinti en Roma in Nederland; een inventarisatie. 2007 P.14

17 van der Ree, van den Hurk en Timmermans, *Als niet kan-wat Moet, Dan Moet wat Kan*. 2001, p.4

18 Stichting Eerherstel

19 Overbekking *Sinti en Roma in Nederland.; EEN inventarisatie*. 2007 P.15-16

## 1.2.1. Gegevens over de woonomstandigheden

[25]. Sinti en Roma onderscheiden zich van woonwagenbewoners in taal (Romanes), cultuur en soms in type huisvesting en de geografische herkomst. Zij vormen kleine heterogene populaties verspreid over ongeveer 100 gemeenten.(20) M.b.t. de woonsituatie is in 1997 geschreven, dat "gemiddeld, een woonwagen wordt bewoond door 2.8 personen ". De helft van alle woonwagenlocaties is te vinden in de gemeentelijke periferie, in de gemeentelijke periferie, 38 procent worden gevonden rond het centrum en 12 procent bevindt zich in de buitenwijken.

### **Tabel 3. Positie van woonwagenkampen**

## 1.2.2. Cijfers over de huisvestingssituatie

[26]. Voor zover bekend bij Art 1(National Focal Point van Nederland) is het laatste grootschalige onderzoek naar de sociaal-economische positie van woonwagenbewoners in. uitgevoerd in 2002. Dit onderzoek betrof een tweede meting om de situatie van woonwagenbewoners te monitoren in Nederland. In deze context zijn woonwagenbewoners gedefinieerd als: individuen die in een woonwagen wonen( al dan niet op een officiële, goedgekeurde standplaats ) en de rechthebbenden op een standplaats, waarvan een deel is verhuisd naar een woning, al dan niet met de wens tot terugkeer naar een woonwagen.(21) Het onderzoek heeft geen landelijke dekking, maar richt zich op vier regio's, te weten: West-Overijssel, Haaglanden, Zuidoost-Brabant en Zuid- Limburg. De meeste woonwagens zijn eigendom van hun bewoners. In 2002 werd geschat dat 26 procent van alle woonwagens huurwoonwagens waren

[27]. In een brief aan de Commissie Wonen, Wijken en Integratie verstrekte het Landelijk Overleg Steunfuncties Woonwagenwerk (LOSW) enkele statistische gegevens met betrekking tot woonwagens en standplaatsen in Nederland. (22)

### **Tabel 4. Aantal woonwagens in Nederland**

### **Tabel 5. Aantal stoppen van locaties in Nederland**

[28]. De organisatie wijst er ook op dat de positie van woonwagenbewoners is niet gelijk aan die van woningeigenaren, omdat het bijna onmogelijk voor hen is om een Hypotheek te krijgen bij een bank. Dit komt door het feit dat de meeste woonwagens niet staan op eigen grond maar op een huurstandplaats van de gemeente. Het is het beleid van gemeenten om de standplaatsen niet beschikbaar te stellen aan particuliere eigenaars. Ze zijn terughoudend om standplaatsen te verkopen aan de doelgroep. Dit heeft een negatieve invloed op hun kansen op een hypotheek daar hypotheekverstrekkersnemers, deels als

20 [www.forum.nl / roma-sinti / docs / factsheets-roma-sinti.pdf](http://www.forum.nl/roma-sinti/docs/factsheets-roma-sinti.pdf) [13.01.09]

21 *Monitor Maatschappelijke en Economische position woonwagenbewoners ENL Tweede Meting.* 2002 p.3

22 <http://www.variya.nl/pdf/behandelingBEWplus110308.pdf> [24.02.2009]



gevolg van dit feit, liever geen hypotheek verstrekken aan woonwagens. Deze ongelijke startpositie kan (potentieel) leiden tot discriminatie van woonwagengebouwen.

### 1.2.3. Aantal Roma / Sinti / woonwagengebouwen die op definitieve woonwagencentra wonen.

[29]. Ongeveer 80 procent van de Nederlandse gemeenten hebben een of meer woonwagencentra, variërend in grootte van een tot meer dan 100 standplaatsen. In totaal zijn er 1140 woonwagencentra en 8089 standplaatsen. Er is een tekort van 3000 standplaatsen (23)

[30]. In 2006 is een (concept) rapport van onderzoeksbureau *Regioplan* gepubliceerd over het beleid van gemeenten t.a.v. woonwagencentra. (24) Volgens het rapport hebben van alle gemeenten die een of meer locaties hebben, heeft 43 procent 1 locatie, hadden 45 procent twee tot vijf locaties en 12 procent had zes of meer locaties.

#### **Tabel 6. Aantal gemeenten met woonwagencentra**

#### **Tabel 7. Gemeenten met een of meer woonwagencentra**

31]. De gemeente is eigenaar van 60 % van alle locaties, woningcorporaties 35% en andere instellingen 5 %. De centra worden over het algemeen beheerd door corporaties 39 %, de gemeente 34%, particuliere bureaus 22 % of woonwagenschappen 5 %.

### 1.2.4. Aantal Roma / woonwagengebouwen die wonen op tijdelijke woonwagencentra

[32]. Volgens het Art.1 (National Focal Point Nederland) zijn er geen illegale woonwagencentra in Nederland, hoewel illegaal verblijf wel plaats vindt op definitieve woonwagencentra. Bijvoorbeeld door het 'illegaal' plaatsen van een extra woonwagen op een bestaande standplaats. De duur van een dergelijke situatie hangt af van acties die de lokale overheid (tegen 'illegale' vestiging) onderneemt en van de beschikbaarheid van extra standplaatsen.

[33]. De NFP heeft geen gegevens gevonden met betrekking tot het aantal Roma / woonwagengebouwen, die wonen in een afgezonderde geïsoleerde situatie, het aantal van dergelijke gebieden in het land en de benadering de duur van het verblijf.

[34]. De NFP heeft geen gegevens gevonden met betrekking tot type huishouden en gezinsgrootte, inclusief overbevolking, nationale normen voor kamergrootte en aantal vierkante meters in relatie tot overbevolking en vergelijkbare gegevens voor Roma en niet-Roma.

23 [www.forum.nl/roma-sinti/docs/factsheets-roma-sinti.pdf](http://www.forum.nl/roma-sinti/docs/factsheets-roma-sinti.pdf)

24 S.Dekkers et. Al. *Feitenonderzoek vrijplaatsen op woonwagencentra* (2006) Regioplan Amsterdam

## 1.2.5. Gegevens over uitgevoerde gedwongen opheffingen

[35]. Er zijn verschillende media verslagen over gedwongen opheffingen zoals de volgende voorbeelden tonen. In het najaar van 2008 werden woonwagenbewoners gevraagd om een woonwagencentrum in de gemeente Alblasterdam te verlaten. Het industrieterrein zou niet geschikt zijn om te wonen. De groep zou in vieren worden gesplitst in vier en uiteindelijk naar nieuw te bouwen locaties worden verplaatst. Het plan stuitte op weerstand van de woonwagenbewoners, omdat zij bij elkaar wilden blijven in de toekomst. Bovendien waren ze er niet mee eens, dat een deel van hen wordt gedwongen om de grond te kopen voordat zij er hun woonwagens op mogen plaatsen.

[36]. In 2004 ontwikkelde zich een vergelijkbare situatie in Eindhoven. Daar leidde een dreigende gedwongen uitzetting zelfs tot brandstichting en inzet van politie en oproerpolitie om gevoelens van mensen te kalmeren.

[37]. In 2007 hebben de laatste bewoners van een woonwagencentrum in Utrecht hun gedwongen ontruiming aangevochten bij de rechtbank. Het verhinderde (tijdelijk) de gemeente om de ontruimingsprocedure te starten.

[38]. Op dit moment (voorjaar 2009) vechten de laatst overgebleven inwoners van een voormalige grote centrum in Den Haag het besluit tot gedwongen opheffing aan van de gemeente. Begin februari woonden nog acht huishouden op het woonwagencentrum, wat in vroegere tijden een kleine gemeenschap van 62 woonwagen huishoudens huisveste.

## 1.2.6. Gegevens over de toegang van de Roma /woonwagenbewoners tot openbare nutsvoorzieningen .

[39].De NFP heeft geen gegevens over toegang tot openbare nutsvoorzieningen van Roma / woonwagenbewoners gevonden, uitgesplitst naar de wijze van wonen.

## 1.2.7. Gegevens over de beschikbare en benodigde standplaatsen.

[40]. De NFP heeft geen gegevens gevonden met betrekking tot standplaatsen of de geschatte aantal standplaatsen die nodig zijn om legale woonruimte te waarborgen voor alle Roma en woonwagenbewoners, evenmin als de technische criteria waaraan standplaatsen aan zouden moeten voldoen.

## 1.2.8. Gegevens over de gevolgen van de woonomstandigheden

[41]. Voorzover bekend is bij het NFP in Nederland zijn er geen gegevens beschikbaar over de invloed van de huisvesting op het recht op onderwijs of gezondheidszorg. Met betrekking tot de werkgelegenheid moet worden opgemerkt dat er maatregelen zijn ingezet om legale handel mogelijk te maken en bedrijfjes op te zetten, om mensen in staat te stellen om zichzelf te onderhouden. Echter, bij de NFP zijn hierover geen statistische gegevens bekend .

### 1.3. Kwalitatieve informatie over de woonsituatie van Roma en woonwagenebewoners

[42]. In 2002 werd in Scoop, het tijdschrift voor welzijnswerk, een speciale editie uitgebracht over woonwagenebewoners, Sinti en Roma. (25 Een van de organisaties achter de publicatie was Prisma Brabant. Het beschreef onder andere de positie, ontwikkelingen en perspectieven van de bovengenoemde doelgroep. Het huisvestingsbeleid was een van de onderwerpen die in deze speciale editie belicht werd. Er werd gesteld dat "de specifieke huisvestingssituatie bijna overal leidt tot wrijving, met name omdat het tekort aan standplaatsen oploopt en de kwaliteit steeds duurder wordt."(26)

[43]. De bestuurlijke verantwoordelijkheid en de macht is verder gedecentraliseerd, waardoor gemeenten primair verantwoordelijk zijn gemaakt voor het ontwikkelen en uitvoeren beleid.

[44]. De auteurs merkten ook op dat de overdracht van eigendom en beheer van woonwagens naar woningcorporaties moeizaam verliep en dat allerlei taken werden gedelegeerd aan gespecialiseerde bureaus. Daarbij werd door gemeenten en woningcorporaties overwogen om te stoppen met het aanleggen van extra locaties en verhuur woonwagens. De financieel zwakkere woonwagenebewoners werden op deze manier verdrongen van het leven in een woonwagen door de rijke bewoners. Volgens de auteurs, zijn zij achtereenvolgens verhuisd naar de woning en verdwenen in de anonimiteit. De meeste gemeenten meten het succes van beleid af door te beoordelen of 'dingen rustig blijven in het centrum' en of er meer woonwagenebewoners zijn gaan wonen in een huis.(27)

[45]. In een bijdrage van maatschappelijk werkers (28) blijkt dat destijds vrouwen geplaagd werden door gevoelens van onzekerheid over hun toekomst als er veel onzekerheid was over standplaatsen. Er was ook irritatie over de willekeurige wijze waarop de vrijgekomen standplaatsen werden herverdeeld. Bewoners klaagden over de communicatie met gemeenten, waarin ze stelden dat ze onvoldoende betrokken worden in de gemeentelijke plannen. Ze adviseerden lokale overheden om "communicatie te verbeteren, vertrouwen op te bouwen en zorgen voor duidelijkheid over de woonsituatie "in hun omgang met de doelgroep. Bovendien, gaven maatschappelijk werkers aan dat ouderen en gehandicapten in het bijzonder weinig of geen gebruik van alle voorzieningen, die voor hen ontwikkeld zijn. Vaak waren ze niet op de hoogte van het bestaan van dergelijke voorzieningen.

[46]. In november 2007 heeft de Stichting Rechtsherstel Sinti en Roma en Stichting Zet - Centrum voor Maatschappelijke Ontwikkeling Brabant een brochure uitgegeven, waarin de maatschappelijke positie van Roma en Sinti in Nederland wordt beschreven.(29) Deze inventarisatie is gebaseerd op de gemeentelijke contacten met meer dan 15 Roma of Sinti huishoudens. Uit de inventaris blijkt dat de groep Roma en Sinti nogal verschillende gezinssamenstellingen kent en dat de woonsituatie slechts een van de vele sociale problemen

25 [http://www.hetnieuweleren.nl/assets/Paragraaf/4451/Assets/4521/Scoop% 20downloaden.doc](http://www.hetnieuweleren.nl/assets/Paragraaf/4451/Assets/4521/Scoop%20downloaden.doc)

26 Overbekking, J en Ch. Van der Steen (2002). Woonwagenebewoners, Sinti en Roma; Ontwikkelingen en Perspectieven, in: *SCOOP* 2002 p. 3

27 Overbekking, J en Ch. Van der Steen. Woonwagenebewoners, Sinti en Roma; Ontwikkelingen en Perspectieven, in: *SCOOP* 2002 p. 4-5

28 Ch. Van de Steen. Ondersteuning Van Het Welzijnswerk, in: *SCOOP* 2002 P21

29 Overbekking, J. Sinti en Roma in Nederland. EEN inventarisatie, Stichting Rechtsherstel Sinti en Roma Utrecht 2007

waar men mee kampt. Met betrekking tot het huisvestingsbeleid word er onderscheid gemaakt tussen de Sinti en Roma 1900, en Sinti en Roma 1978. De eerste groep leeft voornamelijk in woonwagens. In 1975 werd een beleid van decentralisatie van grote woonwagencentra, het overdragen van de verantwoordelijkheden van categorale naar algemene voorzieningen en een genormaliseerde benadering van de groep in het leven groepen teneinde hun afstand tot de burgermaatschappij te verminderen. Veel Roma en Sinti waren in principe niet tegen decentralisatie, zolang ze maar als familie bij elkaar mochten blijven wonen. Het tekort aan standplaatsen is nu een probleem omdat het de wens om in familieverband te wonen onder druk zet. Weinig gemeenten bouwen tegenwoordig nog woonwagenlocaties en de meeste zijn erop gericht om iedereen in een huis of een tussenvorm te huisvesten. (30)

[47]. Met betrekking tot de Roma-1978 wordt een nader beleid gevoerd. Ze werden opgevangen door 11 gemeenten die, tot op heden, nog steeds huisvesting bieden aan een aanzienlijke Romabevolkingsgroep. Op het gebied van huisvesting was het doel normalisatie, maar tot op de dag van vandaag wordt vermelding gemaakt van problemen zoals anti-sociaal gedrag, illegaal verblijf en huurschulden gemeld in deze gemeenten. In verschillende gemeenten kregen uitzettingen nationale media-aandacht. Na dieptepunten zoals deze stelden sommige gemeenten weer voor om nationale aanpak zou moeten worden hersteld. (31)

[48]. Tijdschrift "Het Wiel" verschijnt 7 keer per jaar, gericht op woonwagenbewoners, Sinti en Roma in Nederland. Het bespreekt verschillende onderwerpen, zoals invallen uitgevoerd om zogenaamde vrijplaatsen aan te pakken, evalueert beleid en regelgeving, geeft historische overzichten en houdt interviews met bewoners. Een recente publicatie beschreef de gevolgen van de afschaffing van de Woonwagenwet, nu 10 jaar geleden. Ook dit artikel noemt het tekort aan standplaatsen als het belangrijkste knelpunt. (32) Daarnaast stelt de auteur dat gemeentelijk beleid onvoldoende aandacht besteed aan de wens om in familieverband te wonen, een wens die nog groter is dan de wens om in een woonwagen te wonen. Een studie uit 2001 toont aan dat 8 procent van de bewoners wel in een huis zou willen wonen, waarvan 5% dat alleen zou doen onder de voorwaarde dat ze met familie bij elkaar kunnen wonen.

[49]. De auteur van het artikel stelt dat de overheid een lakse houding heeft met betrekking tot het tekort aan standplaatsen. Het erkent een tekort, maar neemt geen actie om het op te lossen.

[50]. Volgens Bram van Duinen, adviseur in woonwagen zaken bij Steunpunt Minderheden Overijssel, is er zowel onvoldoende kwantiteit als kwaliteit m.b.t. woonwagens. Volgens een artikel in dezelfde publicatie van Het Wiel (33) zou 95% van de woonwagenbewoners in een woonwagen willen wonen. Een degelijke woonwagen met voldoende ruimte, met een kinderslaapkamer met ruimte voor een bed en een bureau, zoals ook de norm is bij gewone woningen, goed geïsoleerd, betaalbaar en met de mogelijkheid om er een hypotheek voor te krijgen. Bram van Duinen is het er niet eens dat de woonwagen een achterhaalde woonvorm is en zegt dat de regering heeft gefaald om garanties in te bouwen in de bestaande wetgeving, waardoor voorkomen wordt dat er de kwaliteit woonwagens gebouwd wordt. Ook het

30 Overbekking, J. Sinti en Roma in Nederland. EEN inventarisatie, Stichting rechtherstel Sinti en Roma Utrecht 2007 p. 19.

31 Overbekking, J. Sinti en Roma in Nederland. EEN inventarisatie, Stichting rechtherstel Sinti en Roma Utrecht 2007 p. 20

32 Reuver. De Stand van Zaken. 10 Jaar na afschaffing van de Woonwagenwet. Het Wiel 1-2009.

33 Serieus Werk Maken van standplaatsen. Het Wiel 1-2009.

Bouwbesluit biedt nauwelijks normen voor woonwagens, wat volgens hem tot resultaat heeft dat gemeenten goedkope en kwalitatief slechte woonwagens aanschaffen.

[51]. De media rapporteren incidenteel over Roma, Sinti en woonwagenbewoners in Nederland. Bijvoorbeeld na incidenten, of als reactie op bepaalde opvattingen over van de groep.

[52]. Een recent artikel in de pers (februari 2009) meldde dat bij navraag bij instellingen, politici, belangenorganisaties en bewoners bleek dat woonwagenbewoner nog steeds discriminatie ervaren. Ze zouden nog vaak 'worden gezien als criminelen en moeite hebben om een hypotheek af te sluiten. Bovendien zijn gemeenten nog steeds bezig om te proberen woonwagenbewoners tegen hun zin in woningen te huisvesten, terwijl het afschaffen van de Woonwagenwet daar verandering in had moeten brengen (34).

[53]. Er is wederzijds wantrouwen tussen overheid en woonwagenbewoners. Overheden verzuchten, dat woonwagenbewoners 'beleids-immuun' zijn geworden. Woonwagenbewoners zijn van mening dat overheidsbeleid (of het ontbreken daarvan) is gebaseerd op afbouwbeleid. Formeel is de woonwagen erkend als een woonvorm die gelijkwaardig is aan een woning. Met de afschaffing van de Woonwagenwet mag iedere burger in een woonwagen wonen. In de praktijk willen zij niet wonen op een woonwagencentrum.

[54]. Verschillende politici en belangenorganisaties houden zich bezig met het lot van Roma, Sinti en woonwagenbewoners en zetten deze kwesties op de politieke agenda. Zij stellen dat er voldoende reden tot zorg is. Naast het huisvestingsprobleem, is sprake van achterstand op het terrein van gezondheidszorg, onderwijs en werkgelegenheid t.o.v. die in de burgermaatschappij. Omdat subsidiering van de belangenorganisaties niet van de grond komt, ontbreekt het aan een officiële dialoog tussen de gemeenschap en de overheid.. Ministers staan meestal niet open voor bespreking van deze onderwerpen wanneer ze op de nationale politieke agenda worden gezet. Ze verwijzen de vragen door naar de lokale overheden met het argument dat ze geen gezag of verantwoordelijkheid hebben met betrekking tot deze doelgroep.

[55]. De ECRI (Europese Commissie tegen Racisme en Intolerantie) heeft de Nederlandse overheid ten aanzien van het beleid Roma en Sinti in Nederland bij verschillende gelegenheden bekritiseerd. In 2008 verklaarde de ECRI dat het "bijna onmogelijk is om de inferieure positie en discriminatie van de Roma en Sinti effectief aan te pakken zonder lange-termijn, zichtbare en actieve coördinatie door de centrale overheid. Volgens de ECRI zijn verwaarlozing en discriminatie op bijna alle niveaus zichtbaar: onderwijs, werkgelegenheid, justitie, huisvesting en toegang tot het openbaar domein. Roma en Sinti zijn nauwelijks vertegenwoordigd in het publieke domein of overheidsfuncties; onderwijs en management training zijn dringend nodig. Klachten worden zelden gemeld, wat, o.a. is gerelateerd aan de vicieuze cirkel van (wederzijds) wantrouwen en vooroordelen. De ECRI adviseert de Nederlandse regering om een integrale strategie met duidelijk omschreven doelstellingen op centraal niveau te ontwikkelen, om verwaarlozing en discriminatie op de hierboven genoemde

34 [www.telegraaf.nl/binnenland/3319956/discriminatie-woonwagenbewoners](http://www.telegraaf.nl/binnenland/3319956/discriminatie-woonwagenbewoners) [24.02.2009]

beleidsterreinen aan te pakken en om voldoende financiële middelen hieraan toe te kennen en om methoden te ontwikkelen om de vooruitgang te kunnen evalueren.(35)

## 1.4.Jurisprudentie en klachten met betrekking tot de huisvesting van Roma en woonwagenebewoners

### 1.4.1. Overheidsinstanties die opnemen en verwerken van klachten

[56]. Er zijn verschillende organisaties ter ondersteuning van Roma, Sinti en woonwagenebewoners bij het indienen van klachten in relatie tot huisvesting (discriminatie). In eerste instantie zijn er de lobbygroepen voor Roma, Sinti en woonwagenebewoners, zoals het Landelijk Overleg Steunfuncties Woonwagewerk (LOSW) met zijn secretariaat in Almelo, en de Stichting Landelijke Sinti / Roma Organisatie (LRSO) die zich in Best bevindt. Bescherming van de belangen van de groep is hun belangrijkste taak. Geen van deze organisaties hebben formele procedures met betrekking tot de registratie van klachtenafhandeling, met als gevolg dat het voor buitenstaanders onbekend is hoeveel klachten er op jaarbasis worden ontvangen.

[57]. LRSO erkent dat Roma en Sinti weinig geneigd om hun ervaringen met discriminatie publiekelijk te delen. Gevallen van discriminatie worden niet gemeld bij antidiscriminatiebureaus, laat staan de politie. Wederzijds wantrouwen tussen Roma en Sinti en de Nederlandse bevolking zou hierbij een belangrijke rol spelen. Bovendien is er een taalprobleem en ze zijn bang dat klagen het probleem zal verergeren in plaats van oplossen.

[58]. Antidiscriminatiebureaus ontvangen af en toe klachten van Roma, Sinti en woonwagenebewoners. Deze worden niet apart opgeslagen onder het kopje 'Roma / Sinti / woonwagenebewoners' maar meestal geregistreerd als 'ras'. Het is onmogelijk om het aantal klachten in de afgelopen jaren af te leiden uit deze ruwe data. Er zijn echter verschillende voorbeelden te vinden. Zie bijlage 3)

[59]. In de afgelopen jaren heeft de Commissie Gelijke Behandeling verschillende oordelen uitgesproken over discriminatie bij huisvesting van Roma, Sinti en woonwagenebewoners - ongeveer een of twee per jaar. In 2006, bijvoorbeeld, een woonwagefamilie bestaande uit drie generaties klaagde dat de gemeente discrimineerde op grond van ras door dat zij geen woonwagehuisvesting had opgenomen in haar huisvestingsbeleid.

[60]. De meeste andere gevallen hadden betrekking op (hypothecaire) leningen aan woonwagenebewoners, met financiële instellingen die weigerden om hypotheek te verstrekken lenen voor 'chalets' (woonwagens).

35 Aanbeveling ECRI (2008) 3, p.26 h [http://www.coe.int/t/e/human\\_rights/ecri/1-ecri/2-country-by-country\\_approach/netherlands/Netherlands% 203e% 20rapport% 20 -% 20cri08-3% 20 -% 20neerlandais.pdf](http://www.coe.int/t/e/human_rights/ecri/1-ecri/2-country-by-country_approach/netherlands/Netherlands%203e%20rapport%20-%20cri08-3%20-%20neerlandais.pdf)

## 1.5. Good practices

[61]. De Nederlandse NFP is erin geslaagd om een maatregel te vinden die kan worden betiteld als een good practice. Er zijn geen belangrijke landelijke initiatieven die gericht zijn op de huisvestingssituatie van de Roma, Sinti en woonwagenbewoners, na de afschaffing van de Woonwagenwet in 1999.

### 1.5.1. Gedragscode hypothecaire leningen

[62]. Op 1 januari 2007 een nieuwe gedragscode (36) m.b.t. hypothecaire leningen in werking getreden. In deze gedragscode, die geldt voor alle hypothecaire leningen, is het artikel ter voorkoming van discriminatie aangescherpt. Dit zou moeten helpen om het voorkomen van indirecte discriminatie op grond van ras en nationaliteit, bij het verstrekken van hypothecaire leningen -zoals was gevonden in een onderzoek door de Commissie Gelijke behandeling – te beëindigen.(37) Deze gedragscode is aangescherpt na intensief contact tussen de CHF, de Commissie Gelijke Behandeling en het Anti Discriminatie Bureau Amsterdam, naar aanleiding van een door hen voorgelegde zaak, namens een familie aan wie een hypotheek voor een woonwagen was geweigerd door een bank.

[63]. Het Contactorgaan Hypothecair Financiers ( CHF) is de overkoepelende organisatie waarin alle hypotheek verstreckende aanbieders (banken, verzekeringsmaatschappijen, pensioenfondsen) een gedragscode hebben afgesproken. De CHF werd opgericht in 1990 door de Nederlandse Vereniging van Banken (NVB), het Verbond van Verzekeraars, de Vereniging van Bedrijfstakpensioenfondsen en het Bouwfonds Hypotheken BV. De NVB voert het secretariaat voor de CHF. Een van de doelstellingen van de CHF is om de naleving van de gedragscode te monitoren. De CHF is gevestigd in Amsterdam, Singel 236, 1016 AB Amsterdam, tel. 003120555-2888.

[64]. De gedragscode is met name gericht op het voorkomen van discriminatie op grond van ras en nationaliteit. Er wordt aandacht werd gevraagd voor indirecte discriminatie van woonwagenbewoners. Bij navraag bij het Discriminatie Meldpunt in Amsterdam bleek dat de naleving niet (actief) wordt getest. De CHF committeerde zichzelf aan het non-discriminatie-beleid en bracht de gedragscode nog weer eens onder de aandacht van de leden, maar gaf ook aan niet in een positie te verkeren om de naleving van de regels te controleren. Uiteindelijk zijn het de banken, die het proces moeten interpreteren.

[65]. Bij de ontwikkeling van de gedragscode werd met succes samenwerking gezocht met Art. 1 en de Commissie Gelijke Behandeling, maar mislukte het met de belangenorganisaties voor Roma, Sinti en woonwagenbewoners, na de indiening van de oorspronkelijke klacht die de bal aan het rollen bracht. Feedback naar de doelgroep was ook beperkt. Omdat de aantal klachten, dat worden ingediend bij antidiscriminatiebureaus met betrekking tot hypotheekverstrekking nog steeds beperkt is, is recent in Het Wiel een oproep gepubliceerd om dergelijke klachten te melden.

36 [www.ingbank.nl/downloadables/product\\_parti/gedragscodehypfin.pdf](http://www.ingbank.nl/downloadables/product_parti/gedragscodehypfin.pdf)

37 . CGB (2006) *Risicoselectie op Grond van postcode en verblijfsstatus: ENL Onderzoek visitors Eigen*. *Beweging to onderscheid deur Hypothecair financiers* Utrecht: CGB

## Bijgewerkte links-voetnoten 16 juni 2014

6 Rodrigues en Matelski, *Monitor racisme en extreem-rechts, Cahier nr 3 Roma en Sinti*  
Amsterdam / Leiden Anne Frank Stichting / Universiteit Leiden 2004

6 Nieuw:

<http://woonwagenwijzer.nl/download/bram/RomaSinti/Roma%20en%20Sinti-2004.pdf>

7 Cebeon. *Monitor Maatschappelijke en Economische positie woonwagenbewoners* p.12

7 Nieuw:

<http://woonwagenwijzer.nl/download/bram/woonwagenwerkgelegenheid/cebeon%202002.pdf>

8 Overbekking, J. en Ch. . Van der Steen *Woonwagenbewoners, Sinti en Roma: Ontwikkelingen en Perspectieven*, in; SCOOP 3 2002 p.4

8 Nieuw:

[http://woonwagenwijzer.nl/download/bram/RomaSinti/Woonwagenbewoners\\_sinti\\_roma\\_%20Overbekking\\_Scoop%202002.pdf](http://woonwagenwijzer.nl/download/bram/RomaSinti/Woonwagenbewoners_sinti_roma_%20Overbekking_Scoop%202002.pdf)

14 [www.forum.nl / roma-sinti / docs / factsheets-roma-sinti.pdf](http://www.forum.nl/roma-sinti/docs/factsheets-roma-sinti.pdf) [13.01.09]

14 nieuw:

[http://woonwagenwijzer.nl/download/bram/RomaSinti/factsheet%20roma\\_en\\_sinti%20EPRD2004.pdf](http://woonwagenwijzer.nl/download/bram/RomaSinti/factsheet%20roma_en_sinti%20EPRD2004.pdf)

20 Overbekking. *Zet: Sinti en Roma in Nederland; een inventarisatie.* 2007 P.14

20 Nieuw: 20

<http://woonwagenwijzer.nl/download/bram/RomaSinti/Sinti%20en%20Roma%20in%20Nederland%20Overbekking%20Zet%202007.pdf>

22 <http://www.variya.nl/pdf/behandelingBEWplus110308.pdf> [24.02.2009]

22 Nieuw :

<http://woonwagenwijzer.nl/download/bram/woonwagenvoetnoten/behandeling%20BEWplus%20110308.pdf>

24 S.Dekkers et. Al. *Feitenonderzoek vrijplaatsen op woonwagenlocaties* (2006) Regioplan Amsterdam

24 Nieuw:

<http://woonwagenwijzer.nl/download/Brochure%20Vrijplaatsen%20op%20woonwagenlocaties.pdf>

35 Aanbeveling ECRI (2008) 3, p.26 h [http://www.coe.int/t/e/human\\_rights/ecri/1-ecri/2-country-by-country\\_approach/netherlands/Netherlands%203e%20rapport%20-%20cri08-3%20-%20neerlandais.pdf](http://www.coe.int/t/e/human_rights/ecri/1-ecri/2-country-by-country_approach/netherlands/Netherlands%203e%20rapport%20-%20cri08-3%20-%20neerlandais.pdf)

35 Nieuw:

<http://woonwagenwijzer.nl/download/bram/RomaSinti/Roma%20en%20Sinti-2004.pdf>

<http://woonwagenwijzer.nl/download/bram/RomaSinti/Sinti%20en%20Roma%20in%20Nederland%20Overbekking%20Zet%202007.pdf>