

EEN METER BOVEN HET MAAIVELD

Sinds het afschaffen van de Woonwagenwet in 1999 geldt een woonwagen als een gewone woonvorm. Maar zo gewoon is die wagen bij nader inzien kennelijk ook weer niet. Zo voeren steeds meer gemeenten een uitsterfbeleid. Ze willen van de kleine kampjes af. Mensen die er nu in een wagen wonen, mogen blijven staan, maar hun kinderen of familieleden krijgen geen vergunning een wagen te plaatsen.

Eemnes is zo'n gemeente. De verantwoordelijk wethouder komt er openlijk voor uit. Er zijn geen rijksregels die een gemeente verplichten een woonwagenlocatie te hebben. De gemeente is van plan in overleg met de woningcorporatie 'op termijn het kampje op te heffen'. Dat zal wel op een fatsoenlijke manier gebeuren, voegde wethouder en locoburgemeester Eddy van IJken daar aan toe. (bron: verslag raadscommissie W&R Eemnes, 16 jan. 2013).

Maar voor reizigers is een uitsterfbeleid verre van fatsoenlijk. Zij hechten aan wonen in een verplaatsbare wagen. Ze zijn dat gewend, voelen zich lekker in een wagen en kunnen vaak 'niet wennen' in een woning. Ook leven ze graag in groter familieverband dan de meeste andere Nederlanders.

De wagen is een icoon van de reizigerscultuur, zegt Bram van Duinen. Hij werkt als adviseur woonwagenbeleid in Overijssel en beheert de website woonwagenwijzer.nl. Wie op woonwagen googelt, krijgt een heel kleurrijk beeld. Woonwagens zijn er in soorten en maten. De nostalgische variant, de traditionele Pipo-wagen is ruim vertegenwoordigd. De luxe chalets - het beeld dat de kranten gebruiken als het om woonwagenkampen gaat - zie je sporadisch. Op de woonwagencentra staan ook vaak VROM-wagens, maar plaatjes daarvan kom je maar zelden tegen.

Houten skelet

Hoewel er veel verschillende types woonwagens bestaan, zijn de meeste wagens een vorm van hout-skeletbouw. Dat geldt voor de iconische wagens, model huifkar, maar ook voor de woonwagenvilla's, de chaletwoningen die van alle gemakken zijn voorzien. Het hout is daar vaak weggewerkt achter kunststof gevel platen.

Bouwen met hout heeft veel voordelen. Het bouw-materiaal is licht, in elk geval veel lichter dan beton of baksteen. In streken waar hout in overvloed aanwezig is, zoals Scandinavië, de Verenigde Staten of Canada, is houtskeletbouw goedkoop en mede daarom de meest gebruikte bouwvorm. In Nederland is er veel rivierklei en zand en is steen en beton populair als bouw materiaal. Wel wordt hout-skeletbouw nog vaak toegepast bij het bouwen van daken en gevels.

Dat woonwagens een houten frame en houten wanden hebben, is dus vooral praktisch. Houten wanden zijn relatief eenvoudig en goedkoop te isoleren. Gemeenten zien woonwagens echter niet als een duurzame, toekomstgerichte woonvorm. Zij zweren bij steen en geven de voorkeur aan vastgoed.

Behalve het bouw materiaal hebben de meeste woonwagens nog een gemeenschappelijk kenmerk: ze staan zelden zomaar op de grond. Nog altijd staat een groot aantal wagens op wielen. Wagens die niet op wielen staan, rusten op blokken, of desnoods op een gemetseld muurtje. Ook dat op hoogte wonen, komt volgens Van Duinen, voort uit de woonwagencultuur: Wie één meter boven het maaiveld zit, heeft een vrij uitzicht. Vrij zicht geeft een gevoel van vrijheid.

Juridisch gezien zijn woonwagens in zijn geheel of in delen verplaatsbare gebouwen met een woonbestemming. Omdat wagens verplaatsbaar zijn, al moet dat vaak met grote kranen en in delen, horen ze tot het roerend goed.

De standplaats

De standplaatsen waarop de woonwagens staan,



huren de bewoners vaak van een gemeente of een corporatie. Grond kopen, wat veel reizigers graag willen, is praktisch onmogelijk. Gemeenten noch corporaties zijn bereid grond aan woonwagenbewoners te verkopen. Ze zijn bang de controle dan te verliezen. Dit terwijl uit onderzoeken juist blijkt dat bewoners vaak beter voor hun woonomgeving zorgen wanneer dat in eigendom is. En waarom zou dit bij reizigers anders zijn?

Kopen of huren

Hoe een woonwagencentrum eruit ziet, is vooral afhankelijk van de rijkdom van de wagenbewoners. Net als bij andere Nederlanders zijn er reizigers met veel en met minder geld. Naast eenvoudige huurwagens zijn er dan ook grote, van alle luxe voorziene koopwagens te vinden op woonwagencentra.

Voor mensen met voldoende kapitaal ontbreekt op dit moment echter de stimulans om te investeren in de eigen wagen. Want wie wil investeren in een woning die hij op termijn niet mag overdragen aan zijn kinderen? Of in een woonwagen die het risico loopt alleen te komen staan omdat er na vertrek van de burens geen nieuwe vergunning voor de naastliggende standplaats wordt verstrekt. Reizigers die willen huren zijn afhankelijk van de bereidheid van woningcorporaties te investeren

in kwalitatief goede wagens. En zetten die in op wagens die voldoen aan de minimumeisen van het bouwbesluit of kiezen ze voor duurzame wagens met een langere levensduur dan pakweg 25 jaar.

Starters

Om het gesprek over de toekomst van de woonwagen als woonvorm op gang te brengen is het volgens Van Duinen nodig dat gemeenten de reizigerswensen serieus nemen. Dat ze afzien van een uitsterf beleid. Tegelijkertijd zullen reizigers moeten inzien dat de eisen die aan een gemeente gesteld worden wel redelijk zijn. Voor alle kinderen direct een wagen met de kwaliteit van chalets eisen, is niet reëel. Een woonvergunning na een redelijke wachtermijn ligt eerder voor de hand. Naar analogie van starterswoningen zouden corporaties in kunnen zetten op starterswagens, oppert Van Duinen.

Tekst: Erik van der Hoeven

Het Wiel gaat de komende nummers de verschillende aspecten die samenhangen met het wonen in de woonwagen in beeld brengen en mensen met ideeën over de toekomst van de woonwagens krijgen het woord.