DE CULTUUR VAN DE WOONWAGENBEWONER,

BEHOUDEN OF UIT LATEN STERVEN?

INLEIDING

In het voorjaar van 2014 namen twee woonwagenbewoners (zie bijlage 1) actie om de woonwagencultuur op de Nationale Inventaris Immaterieel Cultureel Erfgoed in Nederland te plaatsen, de inventaris die voortvloeit uit de ratificatie door Nederland van het UNESCO Verdrag ter bescherming van het Immaterieel Cultureel Erfgoed. Met steun van het Nederlands Centrum voor Volkscultuur en Immaterieel Erfgoed (VIE) lukte dat en werd de woonwagencultuur op 25 augustus 2014 op de Nationale Inventaris Immaterieel Cultureel Erfgoed geplaatst. Eén van de voorwaarden om op de inventaris te komen is het opzetten van erfgoedzorg en het in kaart brengen van de problemen in het overdragen van de cultuur naar volgende generaties. Het belangrijkste probleem in de transmissie van de woonwagencultuur is het uitsterfbeleid dat een aantal gemeenten voert. Eén van de acties is daarom het beter in beeld brengen van de problematiek van het erfgoedbeleid in de vorm van dit rapport. Het onderzoek werd gedaan door Marcel Bergema met steun van VIE.

De burgerlijke samenleving staat vaak wantrouwend tegenover woonwagenbewoners en gemeenten zien dikwijls de bestaande kampen liever verdwijnen dan dat er nieuwe standplaatsen of nieuwe kampen bijkomen. En juist de kampen zijn belangrijk voor de woonwagencultuur en het in stand houden daarvan. Immers, de woonwagenbewoners geven als belangrijkste kenmerk van hun cultuur het wonen in een wagen op een kamp, in familieverband (zie bijlage 2). Het streven van gemeenten om de woonwagenbewoners her en der te huisvesten in ‘een stenen huis’ staat haaks op dit streven naar cultuurbehoud. Zo wordt de zorg voor het voortbestaan van de eigen cultuur door de woonwagenbewoners rechtstreeks en direct gekoppeld aan het standplaatsenbeleid. Of, zoals genoemd in gemeenten waar gestreefd wordt naar op termijn het opheffen van de kampen: het uitsterfbeleid, of het nul-optiebeleid of het ontmoedigingsbeleid. Scherp gesteld – en woonwagenbewoners houden ervan de zaken duidelijk te verwoorden – het cultuurbehoud en het uitsterfbeleid zijn elkaars tegenovergestelden.

1 DE WOONWAGEN

Van een echte wagen is geen sprake meer. Woonwagens worden in gespecialiseerde bedrijven in units gebouwd. Deze units worden, als bijzonder transport, over de weg vervoerd naar de locatie en daar, meestal met een hijskraan, samengevoegd tot een woning. Soms zelfs met een extra verdieping er op. Maar vrijwel altijd is de vloer een meter boven het maaiveld en dat betekent dat er wielen onder de wagen zitten of zouden kunnen zitten. En de woning is, al of niet in delen, verplaatsbaar en dat is een wezenlijk verschil met een stenen huis op een fundament. Ondanks alle luxe en comfort die door deze moderne wagens geboden wordt zouden veel woonwagenbewoners diep in hun hart liever wonen in een wagen waarmee zij weer, net als hun voorouders, door het land kunnen trekken. Naar een plek waar zij hun brood kunnen verdienen en waar zij weer kunnen vertrekken als ergens anders meer kansen zijn om in het eigen levensonderhoud te voorzien. Een droom want er bestaat in Nederland bij wet een trekverbod en de kans dat een woonwagenbewoner, een reiziger noemt hij zich graag, weer werkelijk gaat rondreizen is zo goed als nihil.
In het hoofdstuk geschiedenis wordt geschetst hoe de reiziger die door het hele land zwierf een bewoner van een vaste locatie, een woonwagenkamp is geworden.

2 GESCHIEDENIS

Vanaf het moment waarop mensen, Nederlandse staatsburgers, gingen rondreizen om aan de kost te komen, bijvoorbeeld als marskramer of als landarbeider op zoek naar werk, zijn ze als een aparte groep beschouwd. In de toenmalige samenleving, met als kenmerken een grote sociale controle en het langdurig wonen op één plek, waren zij de vreemdelingen. En werden daarom gewantrouwd, vooral door de overheid die registreren wil, en handhaven. Dat heeft de relatie met de reizende mensen – de reizigers – altijd moeilijk gemaakt. Toen aan het eind van de negentiende eeuw mensen voor het eerst met het hele gezin in wagens gingen reizen, mochten ze vaak alleen overnachten buiten de bebouwde kom. Het waren immers 'zwervers' en bij criminaliteit kregen de reizigers al gauw de schuld. Toch werd er wel gebruikgemaakt van hun diensten: de scharensliep sleep de messen, de ketellapper repareerde de pannen en de venter met garen en band had spullen bij zich waar behoefte aan was.

De verhouding tussen woonwagenbewoners en overheid beleefde een dieptepunt tijdens de Tweede Wereldoorlog. Het reizen met een woonwagen, en later zelfs ook het wonen in een wagen, werd verboden. Onder de woonwagenbewoners waren ook veel Sinti, vaak incorrect zigeuners genoemd, en die werden, net als de Joodse bevolking, afgevoerd naar de concentratiekampen. Onder woonwagenbewoners leeft nog steeds het verwijt dat de Nederlandse politie, handelend in opdracht van de bezetter, een actieve rol heeft gespeeld bij het oppakken van reizende landgenoten.

Na de bevrijding kregen de woonwagenbewoners de vrijheid van reizen slechts korte tijd terug. Er kwam al gauw een trekverbod en men werd verplicht om op daartoe aangewezen plekken te staan. In de jaren zestig werden dat de grote regionale kampen, vaak honderden wagens bij elkaar. Deze kampen hadden eigen voorzieningen zoals een school en een wijkgebouw. Het contact met de 'gewone' samenleving ging hierdoor grotendeels verloren. Ook het uitoefenen van de ambachten werd onmogelijk: wie met vele honderden mensen op een kamp woont, kan de kost niet meer verdienen met het slijpen van messen of met venten. In die tijd zijn veel woonwagenbewoners bijstandsafhankelijk geworden, hetgeen toentertijd paste in het beleid van de overheid.

Toen de fatale gevolgen van het grote kampenbeleid duidelijk werden, veranderde het beleid: vrijplaatsen, kampen waar de overheid en de belastingdienst nauwelijks meer grip op hadden, mochten niet meer ontstaan. Nu kwamen de kleine kampjes van tien of twaalf plaatsen waar de woonwagenbewoners – opnieuw gedwongen – naartoe moesten. Het doel hiervan, integratie, is maar voor een deel bereikt. Om tegemoet te komen aan bezwaren van omwonenden komt er vaak een kamp met een hoge afscheiding eromheen. Van integratie is dan nauwelijks sprake meer.

Wel biedt het kleinere kamp de voorwaarden voor het belangrijkste cultuurkenmerk van de woonwagenbewoner: het op een kamp bij elkaar wonen in familieverband.

Tot de wereld van de reizigers horen, behalve de circus- en kermismensen, de ook de Sinti en de Roma, dikwijls aangeduid als 'zigeuners'. Deze benaming wordt, net als de aanduiding 'kampers' voor woonwagenbewoners, als neerbuigend ervaren. Hoewel met name de Sinti al lang in Nederland zijn en op veel plaatsen verbroederd zijn met de woonwagenbewoners – het is immers ook een van nature reizend volk – zijn er toch verschillen. Net als de van oorsprong Nederlandse woonwagenbewoners hebben ook de Sinti en de Roma een geheel eigen geschiedenis en cultuur. Vooral de laatstgenoemde groep heeft in de maatschappij bovendien te maken met vooroordelen en discriminatie.

3 DE HUIDIGE SITUATIE

Met name in de tijd van de grote regionale kampen is terecht van overheidswege de conclusie getrokken dat:

- Woonwagenbewoners niet (meer) in staat waren in hun eigen onderhoud te voorzien en daardoor bijstandsafhankelijk waren geworden;
- Het scholingsniveau van de jongeren in vergelijking met het landelijk gemiddelde zeer laag was;
- De relatie tussen enerzijds de woonwagenbewoners en anderzijds de burgermaatschappij en de overheid uiterst problematisch was.

Vooral wanneer de grotere kampen als vrijplaatsen konden worden beschouwd, gebieden waar de overheid zo min mogelijk bemoeienis mee kon en wilde hebben en waar dikwijls het recht van de sterkste gold, werd dat gezien als een zeer ongewenste situatie.

De overgang naar kleinere kampen was daarom op zich ook niet verkeerd, wel heeft het feit dat de woonwagenbewoners niet bij het creëren en uitvoeren van het nieuwe beleid werden betrokken kwaad bloed gezet. Er werd niet met maar over de woonwagenbewoners beslist en opnieuw was er sprake van gedwongen verhuizingen. En het daarmee gepaard gaande protest en verzet. Daarom kan gesteld worden dat de overgang van grote naar kleine kampen de relatie tussen woonwagenbewoners en de lokale overheid over het algemeen niet verbeterd heeft. Temeer daar veel lokale overheden op grond van ervaringen uit het verleden een zero-tolerance beleid voeren ten aanzien van de kampen. De botsing met de vrijheidslievende woonwagenbewoner, die vindt dat hij zelf moet weten of, en zo ja waar hij zijn schuurtje gaat bouwen, ligt voor de hand.

Het doel van het creëren van kleine kampen is integratie in de samenleving. Met een klein kamp in een 'gewone' woonwijk zou het contact met de burger weer hersteld worden en zouden de woonwagenbewoners weer 'normale' burgers worden. De bewoners van deze wijken stonden

meestal afwijzend tegenover de vestiging van een kamp in hun wijk en protesteerden daar fel tegen. Dit verzet had zelden resultaat maar het heeft het integratieproces wel sterk vertraagd.

Sinds de afschaffing van de woonwagenwet in 1999 hebben woonwagenbewoners geen afzonderlijke juridische status meer en worden dus ook niet meer als woonwagenbewoner geregistreerd. Naar schatting zijn er in Nederland ongeveer 30.000 woonwagenbewoners die op een kamp wonen. Daarnaast is er een aantal ex-woonwagenbewoners die, al of niet daartoe gedwongen, wonen in een 'stenen huis'. Vanuit deze groep wordt dikwijls aangegeven dat men graag weer 'in de wagen' zou wonen en dat men zich in het hart nog altijd een woonwagenbewoner, een reiziger voelt.

Er zijn in Nederland naar schatting ongeveer 1150 grote of kleine woonwagenlocaties. In veel gevallen is er sprake van verhuur van wagens en/of de standplaatsen aan de bewoners. Gemeenten willen het eigendom van huurwagens en standplaatsen graag overdragen aan woningcorporaties, die in de meeste gevallen weinig enthousiast zijn over deze uitbreiding van taken en bezit en in een enkel geval de overdracht stellig weigeren.

Het contact tussen verhuurder en de huurders op het woonwagenkamp is dikwijls in handen gelegd van een tussenpartij. Deze partijen, ook bemiddelingsbureaus genoemd, regelen eveneens vaak zaken als beheer en onderhoud. Een grote speler op deze markt is de firma Nijbod, gevestigd in Eindhoven. Nijbod Consultancy is een landelijk opererend bedrijf dat gespecialiseerd is in woonwagenlocaties. De firma omschrijft haar werkzaamheden als: 'wij nemen opdrachtgevers werkzaamheden uit handen, in die zin zijn wij dikwijls tussenpersoon of bemiddelaar tussen een gemeente en de lokale woonwagenbewoners.' Onder woonwagenbewoners is veel kritiek op de rol die met Nijbod maar ook de andere bureaus spelen, vaak worden zij er van verdacht de problemen te vergroten uit oogpunt van zakelijk belang.

Er vallen bij gemeenten drie gedragslijnen te onderscheiden:

- Het streven naar het op den duur verdwijnen van alle woonwagenkampen. Dit is het zogenoemde uitsterfbeleid, ook genoemd 0-optiebeleid of ontmoedigingsbeleid.
  Het komt er op neer dat een wagen of een plaats die om wat voor reden dan ook vrijkomt wordt opgeheven. Vaak wordt dan een vrijgekomen plaats geblokkeerd met een groenvoorziening of met betonblokken zodat de plaats niet onofficieel weer in gebruik genomen kan worden;
- Het beleid waarbij het huidige aantal standplaatsen gehandhaafd blijft, zonder uitbreiding of inkrimping. Dit lijkt voor de woonwagenbewoners een goede optie, echter, door het huwen op relatief jonge leeftijd en door een gezinsgrootte die bovengemiddeld is is het ook bij dit beleid voor de kinderen onmogelijk om bij hun ouders op het kamp te gaan wonen. Zij worden dan op een wachtlijst geplaatst en wachttijden van meer dan tien jaar zijn meer regel dan uitzondering;
- Het laten groeien van de kampen in gelijke tred met de behoefte aan nieuwe standplaatsen. Dit komt slechts sporadisch voor aangezien hiervoor voldoende maatschappelijk en politiek draagvlak moet zijn èn voldoende fysieke ruimte èn financiële middelen. Een uiterstzeldzame combinatie.

4 EEN OMWENTELING?

Er zijn voor gemeenten voldoende argumenten om het aantal standplaatsen te verminderen of in ieder geval niet uit te breiden. Om er enkele te noemen:

- De communicatieproblemen tussen overheid en woonwagenbewoners;
- De vrijheiddrang van de woonwagenbewoners, gekoppeld aan hun geringe affiniteit met wet- en regelgeving;
- De al of niet terecht gevreesde criminele activiteiten op een woonwagenkamp;
- De maatschappelijke tegenstand, met name van buurtbewoners, tegen nieuwe kampen of uitbreiding van bestaande kampen;
- Het gebrek aan ruimte en de vele andere prioriteiten bij de invulling van braakliggende terreinen;
- De kosten van de inrichting van een woonwagenkamp, kosten waar de baten niet tegen op wegen.

Desondanks zijn er enkele belangrijke ontwikkelingen die gemeenten kunnen doen besluiten hun uitsterfbeleid te heroverwegen:

1. de woonwagencultuur – waaronder het belangrijke kenmerk: het wonen in een wagen op een kamp, omringd door de eigen familie – is in augustus 2014 geplaatst op de Nationale Inventaris Immaterieel Cultureel Erfgoed. Hoewel aan deze plaatsing geen juridische rechten ontleend kunnen worden maakt dit de gemeenten moeilijker om beleid te creëren dat gericht is op het verdwijnen van de kampen. De Haagse wethouder Norder verdedigde het opheffen van kampen indertijd met de laatdunkende uitspraak 'de tijd van Pipo de Clown is voorbij.' Een dergelijke uitspraak staat haaks op het streven van de woonwagenbewoners om hun cultuur te behouden en over te dragen aan hun kinderen. Bij een geschil waarbij de rechter een uitspraak moet doen zal de plaatsing op de Nationale Inventaris een zeker gewicht in de schaal kunnen leggen. Bovendien heeft de plaatsing een positieve bijdrage geleverd aan het zelfbewustzijn van de woonwagenbewoners.
2. Naar aanleiding van de uitvoering van het uitsterfbeleid door de gemeente Oss hebben enkele woonwagenbewoners de vraag of dit beleid rechtmatig is voorgelegd aan de Com-

missie voor de Rechten van de Mens. Deze commissie heeft in december 2014 geoordeeld dat het uitsterfbeleid strijdig is met de mensenrechten. De uitspraak heeft tot direct gevolg gehad dat de gemeente Oss het uitsterfbeleid heeft opgeschort totdat nieuw, aan de uitspraak aangepast beleid gereed is. Enkele andere gemeenten die een uitsterfbeleid voeren volgen deze ontwikkelingen nauwgezet en wellicht zal de uitspraak van de Commissie voor de Rechten van de Mens ook bij hen leiden tot de keuze van een ander beleid, al of niet daartoe gedwongen door een gerechtelijke uitspraak.

3. Belangrijk voor de landelijke overheid en de gemeenten in Nederland zijn ook de herhaalde uitspraken van de ECRI, de Europese Commissie tegen Racisme en Intolerantie. De ECRI constateert op grond van onderzoek dat er een groot gebrek is aan standplaatsen en dat desondanks het aantal standplaatsen vermindert. De woonwagenbewoners, de Sinti en de Roma ervaren dit beleid als een bedreiging voor hun manier van leven en voor hun cultuur. Al in 2013 adviseert de ECRI de autoriteiten om: " … de behoeften van Roma, Sinti en reizigers die in woonwagens wonen, te inventariseren en er voor te zorgen dat er voldoende standplaatsen beschikbaar zijn, zodat zij volgens hun tradities en cultuur kunnen leven."

In de vragen die in het kader van dit onderzoek aan de verschillende partijen zijn gesteld is geïnformeerd naar de impact van deze ontwikkelingen.

5 HET ONDERZOEK

Het is onmogelijk een allesomvattend beeld te geven van de situaties in de Nederlandse gemeenten ten aanzien van de woonwagenkampen en hun bewoners. Het onderzoek heeft slechts een zeer beperkt karakter, het is een verkenning, zonder de pretentie een diepgravend wetenschappelijk onderzoek te zijn.

Wel geeft het een beeld van de diversiteit van beleid in verschillende gemeenten – met vertegenwoordigers van een elftal gemeenten is rechtstreeks contact geweest – en van de verschillende wijzen waarop gemeenten de woonwagenbewoner, het woonwagenkamp en de woonwagencultuur bezien.

Een overzicht van de benaderde gemeenten en de reacties per gemeente op de gestelde vragen staan in hoofdstuk 6. De al of niet geconstateerde bereidwilligheid van gemeenten om deel te nemen aan het onderzoek komt aan de orde in hoofdstuk 6 en in hoofdstuk 9.

Het is even onmogelijk om de algemene mening en het commentaar van de Nederlandse woonwagenbewoner op te tekenen. Er is geen organisatie of vereniging die de totale gemeenschap vertegenwoordigt. Integendeel, er zijn verschillende groepen woonwagenbewoners die onderling sterk van mening verschillen. Bovendien past een strakke organisatie, het schriftelijk registreren van een achterban, het nauwkeurig peilen van meningen en het onderbrengen van peilresultaten in een uitgebreid onderzoeksresultaat in het geheel niet bij de cultuur van de woonwagenbewoners.

In het kader van dit onderzoek is gesproken met het bestuur van de Vereniging Behoud Woonwagencultuur in Nederland – dit is de vereniging die voortkwam uit het initiatief tot voordracht van de woonwagencultuur voor de Nationale Inventaris Immaterieel Cultureel Erfgoed – en met het bestuur van de VSRWN, de Vereniging van Sinti, Roma en woonwagenbewoners Nederland. Het is onmogelijk te stellen dat één van beide of beide besturen DE woonwagenbewoner verte-

genwoordigen. Wel kan gesteld worden dat beide verenigingen zich faliekant keren tegen het uitsterfbeleid van gemeenten omdat beide verenigingen de koppeling maken tussen enerzijds het wonen in een wagen in familieverband en anderzijds het behoud van de eigen cultuur.
De al in de titel en de inleiding genoemde tegenstelling cultuurbehoud versus uitsterfbeleid. Dat verband leggen ook de jongeren die in april 2015 een terrein 'kraakten' in de Utrechtse nieuwbouwwijk Leidsche Rijn. Door een braakliggend terrein te bezetten met een aantal caravans willen zij bij de gemeente afdwingen dat er in Utrecht nieuwe standplaatsen gerealiseerd worden.

Ook is aan enkele deskundigen die zich al langere tijd bezighouden met woonwagenbewoners en hun problemen, met name de problemen met de overheid. Aan deze deskundigen is een aantal vragen voorgelegd waarop zij schriftelijk gereageerd hebben. De resultaten zijn vermeld in hoofdstuk 7.

De reacties van de woonwagenbesturen en van de Utrechtse jongeren, in alle gevallen genoteerd tijdens een persoonlijk overleg, staan in hoofdstuk 8. Daarmee komen de woonwagenbewoners als laatste partij aan het woord. Dit is niet omdat hun inbreng het minst belangrijk is, het tegendeel is waar. Wel kregen zij hiermee de gelegenheid om te reageren op wat door gemeenten en door de deskundigen naar voren is gebracht.

6 DE GEMEENTEN

Via mondelinge interviews zijn de volgende gemeenten ondervraagd:
Best, Oss, Bergen op Zoom, Elburg, Utrecht, Gouda, Tiel, Amsterdam, Den Bosch, Dordrecht en Uden. Deze gemeenten waren bereid om mondeling geïnterviewd te worden. Er waren géén gemeenten die op voorhand stelden de vragen niet te willen of kunnen beantwoorden.

De gemeenten Culemborg en Smallingerland (Drachten) gaven er de voorkeur aan om de interviewvragen op schrift te ontvangen en deze ook schriftelijk te beantwoorden. De gemeente Culemborg heeft, na het ontvangen van de vragen en een herinnering helaas niet meer gereageerd. De ambtenaar van de gemeente Smallingerland, waar in de woonkern Drachten problemen zijn rond de daar gevestigde woonwagenlocaties, gaf aan eerst toestemming van haar leidinggevende te moeten vragen voor zij haar medewerking zou verlenen. Helaas is ook van de kant van deze gemeente geen reactie meer ontvangen. Van Son en Breugel staat vast dat deze gemeente een uitsterfbeleid voert. Medewerkers van deze gemeenten waren niet bereid zelf vragen te beantwoorden maar verwezen naar Nijbod (zie hoofdstuk 3). De medewerker van deze firma die bemoeienis heeft met de kampen in Son en Breugel nam echter nadrukkelijk afstand van het beleid van de gemeente. Hij stelde dat hij slechts een taak had op het gebied van onderhoud en was daarom niet bereid de vragen te beantwoorden.

Van alle benaderde gemeenten werd op grond van publicaties in de media en uitspraken van woonwagenbewoners, met name gedaan via de sociale media, verondersteld dat zij een uitsterfbeleid voerden. Alleen van de gemeenten Amsterdam en Dordrecht werd tevoren aangenomen dat een beleid werd gevoerd dat door woonwagenbewoners als pro-woonwagen bekend staat. De te benaderen gemeenten zijn dus vrij willekeurig gekozen, op basis van een vermoeden. Immers, een register van de gemeenten waarin hun beleid op dit punt staat geregistreerd bestaat niet. Bij de selectie is bewust gekozen voor spreiding over het land en variatie in grootte van de gemeente.

De centrale vraag die aan de gestelde vragen ten grondslag lag was:
– waarom voeren gemeenten een uitsterfbeleid?

Met direct daaraan gekoppeld de vragen:
– hoe groot is het draagvlak voor dit beleid?
en:
– is de politieke steun voor dit beleid aan het veranderen?

In alle gevallen werd contact gezocht met de functionaris die binnen de gemeente is belast met het woonwagenbeleid. Aan hem/haar werden mondeling de volgende concrete vragen gesteld:
1 Klopt de informatie dat in uw gemeente een uitsterfbeleid voert ten aanzien van woonwagenkampen?
2 Zo ja, is er een speciale reden waarom de gemeente het uitsterfbeleid voert?
3 Vanaf wanneer voert de gemeente dit uitsterfbeleid?
4 Hebben er in het recente verleden bepaalde gebeurtenissen plaatsgevonden die aanleiding waren tot het instellen van het uitsterfbeleid?
5 Zo ja, hoe groot schat u de maatschappelijke impact in van deze gebeurtenissen?
6 Hoe is het uitsterfbeleid politiek gezien tot stand gekomen?
7 Hoe is het uitsterfbeleid vastgelegd, hoe is het verankerd in het geheel van het lokaal beleid?
8 Is er, in het kader van dit beleid een doelstelling, een eindresultaat geformuleerd?
9 Is dit beleid lokaal tot stand gekomen of wordt regionaal of landelijk beleid gevolgd?
10 Is de politieke draagkracht voor dit beleid nog hetzelfde als toen het beleid werd ingevoerd?
11 Hebben er sinds de invoering van het beleid aanpassingen plaatsgevonden die invloed hadden op de uitvoering van het beleid?
12 Zijn er signalen vanuit de lokale politiek dat het beleid aangepast zou moeten worden op basis van twijfels aan de juistheid van het beleid?

13 Zijn er signalen vanuit de lokale samenleving dat het beleid aangepast zou moeten worden?
14 In 2014 is de cultuur van de woonwagenbewoners geplaatst op de Nationale Inventaris Immaterieel Cultureel Erfgoed. Is dat bekend binnen het gemeentebestuur?
15 Zo ja, heeft deze plaatsing binnen het gemeentebestuur geleid tot heroverweging van het beleid of tot de mogelijkheid van een toekomstige heroverweging?
16 Onlangs is door de Commissie voor de Rechten van de Mens (CRM) geoordeeld dat het uitsterfbeleid in strijd is met de mensenrechten. Is dat bekend binnen het lokaal bestuur?
17 Zo ja, heeft dit oordeel van de CRM binnen het gemeentebestuur geleid tot heroverweging van het beleid of tot de mogelijkheid van een toekomstige heroverweging?

In een enkel geval werden de vragen niet vanuit de gemeente beantwoord maar door een woningcorporatie of door een bemiddelingsbureau (Nijbod).

Het kwam, vaker dan verwacht, voor dat de eerste vraag met een – soms pertinent - 'nee' beantwoord werd. Waaruit direct al blijkt dat het beleid kennelijk door woonwagenbewoners anders wordt ervaren dan door de gemeente beoogd. In dat geval werd bij de betreffende functionaris geïnformeerd naar het wèl gevoerde beleid en werd in de verdere vragen gesproken over 'het beleid' (in plaats van 'het uitsterfbeleid'). Meestal werden dan meerdere vragen met 'niet van toepassing' beantwoord.

6.1 BEST

Namens de gemeente Best stelt een medewerker die belast is met woonwagenzaken dat er géén uitsterfbeleid wordt gevoerd. Eén kamp binnen de gemeente is te groot en wordt iets verkleind, het wordt teruggebracht van 44 naar 42 plaatsen, maar een ander wordt groter. Bewoners van het grote kamp worden aangemoedigd te verhuizen maar van gedwongen verhuizingen is geen sprake, al wordt dit beleid door woonwagenbewoners wel als dwang ervaren. Het beleid is erop gericht dat de kinderen van de huidige generatie ook weer op een woonwagenkamp kunnen wonen, de uitbreiding van het kleine kamp is daarop gericht. Al langere tijd geleden is door de gemeente toegezegd dat deze plaatsen voor de jonge generatie er zouden komen en de gemeente wil zich aan deze belofte houden. Het beheer van de kampen is uitbesteed aan een woningbouwvereniging, deze is momenteel druk doende achterstallig onderhoud aan een aantal chalets uit te voeren, onderhoud dat dringend nodig is maar alleen gebeurt als de bewoners er mee instemmen.

Dit beleid werd al gevoerd voordat de woonwagencultuur op de Nationale Inventaris kwam te staan. Dat feit is binnen het gemeentebestuur bekend, evenals de uitspraak van de Commissie Rechten van de Mens. Beide zaken hebben het beleid van de gemeente niet beïnvloed omdat het huidige beleid (vanaf 2012) al rekening houdt met de cultuur en de rechten van de woonwagenbewoners.

6.2 OSS

In Oss wordt een uitsterfbeleid gevoerd, het wordt genoemd het Nul-optie beleid, stelt een medewerker van de afdeling woonwagenzaken. Het was de optie die gekozen werd nadat in 1999 de Woonwagenwet werd opgeheven. De Raad heeft dit beleid in 2006 met een grote meerderheid goedgekeurd, om financiële redenen maar ook omdat men de integratie wilde bevorderen. Het is vastgelegd in de 'Woonvisie' van de gemeente. "Er is niet specifiek een eindresultaat geformuleerd maar de woonvisie houdt duidelijk in dat op den duur alle standplaatsen verdwenen zijn, de 'nul' van 'nul-optie'. Wel is nadrukkelijk bepaald dat iedereen die in een

woonwagen woont daar zijn hele leven mag blijven wonen. Echter, daarna wordt de standplaats opgeheven." Het is een zuiver lokale beslissing, genomen op basis van lokale ervaringen en gebaseerd op één van de mogelijkheden die in de landelijke 'leidraad/handreiking' werden voorgesteld." Bezwaren zijn er alleen gekomen van woonwagenbewoners maar deze klachten hadden over het algemeen als achtergrond een persoonlijke kwestie tussen één woonwagenbewoner en de gemeente.

Echter, de uitspraak van het College voor de Rechten van de Mens (zie hoofdstuk 4) had betrekking op een klacht vanuit de gemeente Oss en was dus specifiek gericht op de situatie in Oss. Als gevolg hiervan is het huidige beleid 'bevroren' en wordt door de gemeente nieuw beleid ontwikkeld, beleid dat recht doet aan de uitspraak van het CRM. Daardoor is de situatie niet vergelijkbaar met de situatie voordien. Of er, los van de uitspraak CRM, anders zou worden geoordeeld is onbekend, gissen.
Zeker is dat deze uitspraak meer effect heeft gehad dan de plaatsing op de Nationale Inventaris Immaterieel Cultureel Erfgoed. De gemeente was wel bekend met dit feit maar de plaatsing heeft indertijd niet geleid tot heroverweging van het nul-optie beleid.

6.3 BERGEN OP ZOOM

Bergen op Zoom heeft géén uitsterfbeleid. De projectleider Stedelijke Ontwikkeling stelt: "Dat hier een uitsterfbeleid wordt gevoerd klopt niet. Zeer binnenkort wordt in de Raad gestemd over een voorstel van het College voor een van de scenario's uit de nota Schoon, Heel, Veilig, betrekking hebbend op de woonveiligheid in de grotere centra in het kader van het Bouwbesluit.

Het scenario dat hoogstwaarschijnlijk gekozen wordt houdt in dat op de grotere centra de wagens worden geclusterd in groepen van 4, met een zone tussen de clusters van 5 meter

(brandveiligheid). Op één centrum zijn vrije plaatsen en kan dit plan uitgevoerd worden zonder verlies aan standplaatsen. Op de andere centra wordt gewacht tot er plaatsen vrijkomen en wordt de bewoners de vraag voorgelegd of de plaats vrij kan blijven of niet. Als de plaats niet vrij kan blijven betekent dit dat de plaats wordt gecompenseerd, zo nodig op nieuw te realiseren centra. Ook wordt groot onderhoud gepleegd aan de twaalf huurwagens die er nog zijn (oorspronkelijk 93).

Een ander scenario behelst het terugbrengen van de wachtlijst, nu ongeveer 10 jaar, naar maximaal 5 tot 7 jaar, door het realiseren van nieuwe standplaatsen op nieuwe centra. Het betreft 21 personen op de wachtlijst. Dit plan is echter zeer kostbaar en zal het daarom waarschijnlijk in de Raad niet halen. Binnen de Raad leeft echter wel de wens dat het aantal standplaatsen wordt uitgebreid en een dergelijke uitbreiding is in de toekomst absoluut niet ondenkbaar. Maar de financiële mogelijkheden spelen een grote rol. Gedacht wordt aan locaties met acht plaatsen, waarvoor de kosten per locatie 300.000 bedragen. Deze centra zouden moeten liggen in woonwijken maar dan direct aan de weg, waardoor de locatie een open karakter krijgt."

Het beleid en de toekomstplannen komen voort uit aandringen van de woonwagenbewoners, aandrang die heeft geleid tot voorstellen binnen de Raad. De plaatsing van de woonwagencultuur op de Nationale Inventaris van Immaterieel Cultureel Erfgoed heeft invloed op het beleid van de gemeente, in die zin dat een verhuizing van de wagen naar een 'stenen huis' als een veel te technische oplossing wordt gezien. Ook de uitspraak van het College Rechten van de Mens wordt gezien als een ondersteuning voor het huidige beleid.

6.4 ELBURG

"Tot voor kort was er in Elburg een uitsterfbeleid," stelt een medewerker van de afdeling Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening, "maar onlangs heeft het College van B&W besloten dit beleid in te trekken." Pas in 2013 werd het uitsterfbeleid ingevoerd. De aanleiding was het feit dat één standplaats langdurig niet verhuurd was en op zeker moment bleek dat hier hennep werd geteeld. Er is toen besloten dat deze standplaats per direct zou worden opgeheven en op termijn alle standplaatsen. Dit vanuit de gedachte dat er bij totale integratie geen behoefte meer zou zijn aan standplaatsen voor woonwagens, woonwagenbewoners hebben/hadden immers geen speciale status meer.

Het uitsterfbeleid, vastgelegd in het bestemmingsplan, was indertijd een collegebesluit. Als onderdeel van een herziening van het bestemmingsplan is het in de raad aan de orde geweest. De mogelijkheid bestaat om een standplaats een groenbestemming te geven, als dat gebeurt is dat geen issue dat in de Raad stof doet opwaaien. Alleen vanuit de woonwagengemeenschap zijn er protesten geweest. Het eindresultaat van het beleid zou zijn geweest dat er op termijn géén standplaatsen voor woonwagens meer zouden zijn in de gemeente, immers, op zeker moment zou de laatste huurder vertrokken zijn. De politieke draagkracht is ongewijzigd, het is de uitspraak van het College van de Rechten van de Mens geweest die het college van B&W heeft doen besluiten het uitsterfbeleid te stoppen.

Hoewel er nog steeds incidenten zijn – er zal op korte termijn weer een wagen worden weggesleept wegens hennepteelt, er is sprake van familiebanden - en het politieke draagvlak voor het beleid niet anders is dan voorheen is het uitsterfbeleid stopgezet vanwege de uitspraak van de Commissie Rechten van de Mens. Deze uitspraak heeft weliswaar betrekking op de gemeente Oss maar kan en zal zeker consequenties hebben voor andere gemeenten die een uitsterf-

beleid voeren. Wanneer de komende tijd een standplaats vrijkomt zal per geval bekeken worden of een standplaats gehandhaafd wordt of niet. Er waren zes plaatsen, vanwege de ontwikkelingen met betrekking tot de hennepteelt worden dat er vier. Bij vermindering van het aantal plaatsen speelt ook een rol de toenemende grootte van de wagens en het tekort aan ruimte, hierdoor speelt de brandveiligheid een rol. Het is wenselijk dat er tussen de wagens voldoende ruimte is, stedenbouwkundig bekeken en ook met het oog op brandveiligheid. De plaatsing van de woonwagencultuur op de Nationale Inventaris Immaterieel Cultureel Erfgoed is bekend maar de plaatsing op zich heeft niet de huidige heroverweging van het beleid veroorzaakt."

6.5 UTRECHT

Het bleek niet mogelijk om direct contact te leggen met een ter zake kundige medewerker van de gemeente Utrecht, verwezen werd naar de firma Nijbod. De betreffende medewerker van Nijbod geeft aan dat er in Utrecht geen sprake is van een uitsterfbeleid, wel is onlangs een beleidsvisie vastgesteld waarin wordt uitgegaan van handhaving van het huidig aantal standplaatsen. Hetgeen betekende dat de plannen voor een nieuw kamp in de nieuwbouwwijk Leidsche Rijn niet door zullen gaan. Wel wordt de bewoners de mogelijkheid geboden om een gehuurde plaats te kopen, ook in dat geval heeft dat geen gevolgen voor het totaal aantal standplaatsen.

Als reden voor dit beleid, geldend vanaf begin 2014, wordt genoemd het kostenaspect, er zijn geen financiële middelen beschikbaar. Het beleid is voorgesteld door de Raadscommissie Stad en Ruimte, juli 2013. Er is een inspraakronde geweest, november 2013, waarbij de heer De Booij (zie bijlage 1), een particulier die onder woonwagenbewoners bekend is en gewaardeerd wordt als voorvechter voor hun belangen, en een woonwagenbewoner hun reactie hebben gegeven. In het beleid is daarna een bepaling opgenomen die regelt dat bij het vrijkomen van een standplaats de 'zittende' bewoners een voordracht mogen doen.

In Utrecht bestaat de uitzonderlijke situatie waarbij het beheer over de woonwagenkampen valt onder de verantwoordelijkheid van een BV. Deze BV legt verantwoording af aan de gemeente en besteedt het uitvoerend werk uit aan Nijbod. Met deze BV zijn prestatieafspraken gemaakt, daarin is opgenomen dat het huidige aantal standplaatsen gehandhaafd blijft. De BV is bereid om, wanneer daartoe aanleiding is, met de gemeente in gesprek te gaan over een mogelijke uitbreiding van het aantal standplaatsen.

Het feit dat op het moment van de totstandkoming van dit onderzoek woonwagenjongeren protesteren tegen dit beleid door een braakliggend terrein te bezetten heeft geleid tot vragen in de Raad. Vooralsnog lijkt het er niet op dat de wensen van de jongeren, namelijk meer plaatsen voor de jonge generatie, ingewilligd gaan worden. *(Meer over de jongeren en hun actie in hoofdstuk 8.3)*

Zowel de plaatsing van de woonwagencultuur op de Nationale Inventaris Immaterieel Cultureel Erfgoed als de uitspraak van de Commissie Rechten voor de Mens zijn bekend binnen het gemeentebestuur maar hebben niet geleid tot een heroverweging van het huidige beleid. De uitspraak van de CRM is wel genoemd in de vragen vanuit de Raad.

6.6 GOUDA

De dienst Ruimtelijk Beleid, waar het woonwagenbeleid onder valt, stelt dat er in Gouda géén uitsterfbeleid wordt gevoerd. Voor slechts één van de woonwagenlocaties in Gouda geldt dat wanneer er een plaats vrijkomt er om planologische redenen deze plaats wordt opgeheven.

Echter, de huidige bewoner mag er blijven wonen zo lang hij wil. Deze locatie ligt op een bedrijventerrein en zal dus op termijn verdwijnen omdat de combinatie kamp-bedrijven geen goede combinatie is en geleid heeft tot spanningen.

Andere locaties in Gouda mogen wel uitbreiden, waarbij wel het uitgangspunt is dat het totaal aantal plaatsen gelijk blijft. Echter, dit beleid beperkt zich tot de locaties die zijn aangelegd en geëxploiteerd worden door de gemeente. Er zijn ook locaties in beheer bij woningbouwverenigingen en deze worden in hun beleid geheel vrij gelaten door de gemeente. Het behoort nadrukkelijk tot de mogelijkheden dat woonwagenbewoners gezamenlijk het initiatief nemen tot het creëren van een nieuwe locatie, de gemeente zou hiervoor open staan. De financiële middelen van de gemeente zijn echter beperkt en ook andere groepen oefenen druk uit op de gemeente met betrekking tot het huisvestingsbeleid. De Raad heeft in 2012 voor dit beleid gekozen, in het kader van de bestemmingsplannen, omdat het billijk is en recht doet aan alle belangen op dit gebied.

Vanuit de gemeenschap van de woonwagenbewoners wordt er aangedrongen op een uitbreiding van het aantal standplaatsen.

De plaatsing van de woonwagencultuur op de Nationale Inventaris Immaterieel Cultureel Erfgoed is bij het gemeentebestuur bekend, het bericht is voor kennisgeving aangenomen. Toen het beleid in 2012 werd vastgesteld werd al als gegeven aanvaard dat er een woonwagencultuur bestaat en dat daar rekening mee gehouden moet worden.

Ook de uitspraak van het College voor de Rechten van de Mens is bekend maar heeft niet geleid tot heroverweging van het beleid omdat er in Gouda geen uitsterfbeleid wordt gevoerd.

6.7 TIEL

Vanuit het Team Beleid van de gemeente wordt aangegeven dat er niet gesproken kan worden van een uitsterfbeleid, de werkelijkheid is veel genuanceerder. "Toen het beleid van de grote, regionale kampen werd ingevoerd was Tiel één van de laatste gemeenten waar en dergelijk kamp gevestigd werd. Het gevolg was dat veel reizigers van elders die zich zo lang mogelijk verzet hebben tegen de vestiging op een groot kamp uiteindelijk in Tiel terecht kwamen. Daardoor telde de gemeente Tiel naar verhouding een veel groter aantal woonwagenbewoners dan andere plaatsen. Dit betekende ook een zware financiële druk. In 2008 – 2009 is een beleid tot stand gekomen, goedgekeurd door de Raad, gericht op normalisatie, vanuit het gegeven dat partijen rechten maar ook plichten hebben. Op dit moment is er nog één kamp dat nog aangepast moet worden. Een bijkomend gegeven was dat de wachtlijst sterk terug liep, op dit moment staan er 8 à 9 mensen op de wachtlijst voor een standplaats.

Een negatief verschijnsel waarmee de gemeente zich geconfronteerd zag was de handel in wachtlijstplaatsen. Wie bovenaan stond kon een aanbod verhandelen en dit gebeurde ook, het was lucratief om op de eerste plaats te staan en een aanbod te weigeren. Daarop is ingesteld dat het inschrijven en het verlening van de inschrijving niet meer kosteloos was. Ook werd gesteld dat alleen woonwagenbewoners uit Tiel in aanmerking komen voor inschrijving. Deze beperking was noodzakelijk omdat veel gemeenten in de omgeving van Tiel wel een strikt uitsterfbeleid voeren, de druk op Tiel werd daardoor onevenredig groot."

Omdat een aantal kampen op uitermate ongeschikte plaatsen gesitueerd was (soms zeer ver van de bewoonde wereld en nauwelijks te vinden) heeft de gemeente ruim vier miljoen euro geïnvesteerd in het terugbrengen van het aantal locaties, echter met handhaving van een 'kernvoorraad' in Tiel. Dit is een reëel aantal in verhouding met andere gemeenten.

Bewoners van een locatie die op de nominatie staat om opgeheven te worden hebben als eerste recht op een vrijkomende standplaats op een andere, blijvende locatie. Ook een verhuizing naar een 'stenen huis' wordt aangeboden, echter zonder enige dwang. Wel met dezelfde urgentie als degenen die uit een huis verhuizen moeten.
"Het is heel jammer dat woningcorporaties zelden of nooit bereid waren om, zoals indertijd bedoeld was, de verhuur van woonwagens van de gemeenten over te nemen. Gelukkig bleek in Tiel toch één corporatie die bereidheid uiteindelijk wel te hebben. Het beleid is ingepast in het algeheel huurbeleid, er wordt bij verhuur geen principieel onderscheid gemaakt tussen degenen die een huis huren en degenen die een woonwagen huren."

Het gemeentebestuur weet van de plaatsing van de woonwagencultuur op de Nationale Inventaris Immaterieel Cultureel Erfgoed. Ook de uitspraak van het College voor de Rechten van de Mens is bekend. In beide gevallen is niet overwogen het beleid ten aanzien van de woonwagenkampen aan te passen, daartoe is immers geen aanleiding.

6.8 AMSTERDAM

Van de gemeente Amsterdam was al bekend dat er géén uitsterfbeleid wordt gevoerd. Woonwagenbewoners lieten zich positief uit over het beleid van de gemeente ten aanzien van woonwagens. Omdat het gaat om een grote stad die veel aantrekkingskracht uitoefent op mensen elders in het land leek het interessant om meer te weten te komen van het beleid van deze stad. De interviewvragen, in aangepaste vorm, zijn gesteld aan een medewerker van de dienst Dienst Wonen, onderdeel woonwagens.

Hij meldt dat er in Amsterdam 167 standplaatsen zijn, het beleid is er op gericht om dit aantal te consolideren. Feitelijk is er ook sprake van een uitbreiding omdat een groep kermisreizigers, die zich in de jaren '80 bij het Food Centre heeft gevestigd, daar weg moet in verband met uitbreiding van het Food Centre. Het merendeel is inmiddels uitgekocht en vertrokken naar elders. Voor 25 personen/gezinnen wordt een nieuwe standplaats gezocht. Uiteindelijk komt Amsterdam dan op 167 + 25 = 192 plaatsen.

Er is geen speciale reden of aanleiding voor dit beleid. Het meest recente beleidsstuk is van 2001 en toen was het uitgangspunt al consolidatie. En is intussen omgezet naar concreet beleid. Momenteel houdt de dienst zich bezig met praktische zaken, bijvoorbeeld op het gebied van onderhoud. Eigenlijk is dit beleid tot stand gekomen zonder dat er op politiek niveau over is gediscussieerd. Er ligt dan ook géén beleidsstuk aan ten grondslag en er is ook geen raadsbesluit. Het beleid is vastgelegd in bestemmingsplannen en het enige doel ervan is handhaving van het huidige aantal plaatsen. Dit beleid wordt door de gemeente Amsterdam zelfstandig gevoerd, zonder samenspraak met de regio.

Er is ruim voldoende draagvlak voor dit beleid. In een enkel stadsdeel is er discussie, met als vraag: moeten er wellicht wat meer standplaatsen komen. Dit los van de 25 plaatsen voor de kermisreizigers, al eerder genoemd.

Vanuit de woonwagengemeenschap komt de vraag of dit aantal uitgebreid kan worden. Er is momenteel een wachtlijst van ongeveer 50 personen, dat is niet extreem veel gezien het feit dat iedereen zich voor een standplaats mag inschrijven. Er is daardoor ook sprake van belangstellenden vanuit het land en ook van spijtoptanten: zij wonen in een huis maar willen terug naar de wagen. In 18 gevallen gaat het om starters: jonge mensen die nu nog bij hun ouders wonen en die zelfstandig willen wonen maar dan wel in een wagen. Deze gevallen beschouwt Amsterdam als urgent.

Zowel de plaatsing op de Nationale Inventaris Immaterieel Cultureel Erfgoed als het oordeel van het College voor de Rechten van de Mens is bekend bij het gemeentebestuur. Er wordt geen aanleiding in gezien om het beleid te wijzigen, van een uitsterfbeleid is immers geen sprake. Amsterdam is er trots op dat er sprake is van een harmonieuze situatie waarin het contact met de doelgroep intensief is. Zo is er bij de woonwagenbewoners een 06-nummer bekend dat 24-uur per dag bereikbaar is als er problemen zijn, bijvoorbeeld op het gebied van onderhoud. Curieus is dat Amsterdam adviseert om in het kader van dit onderzoek vooral ook contact te zoeken met de gemeente Dordrecht (6.10). "Daar is alles nog beter geregeld", zegt de contactpersoon op het stadhuis. "Maar vooruit, dan komen wij op de tweede plaats en daar zijn we ook heel tevreden mee."

6.9 DEN BOSCH

"In Den Bosch is pertinent geen sprake van een uitsterfbeleid," stelt een medewerker van de afdeling Wonen en Grondzaken, als zodanig betrokken bij het woonwagenbeleid van de gemeente Den Bosch, "het beleid van de gemeente is er op gericht het huidige aantal plaatsen te handhaven. In 2003 heeft de Raad op basis van berekening van het aantal huishoudens van dat moment en het aantal kinderen dat op termijn ook in een wagen zou willen wonen een maximum aantal vastgesteld voor de toekomst. Concreet betekende dit dat het toenmalig aantal van 160 plaatsen geleidelijk uitgebreid zou worden tot 189 plaatsen. Met dus als doel ook de kinderen van de woonwagenbewoners te kunnen huisvesten."

Er waren geen speciale omstandigheden of gebeurtenissen die tot dit beleid geleid hebben het was louter een analyse van de toenmalige situatie, in aanmerking nemende een gewenste situatie. Het einddoel van dit beleid, dat onderdeel uitmaakt van het totale woonbeleid, is een geconsolideerd aantal van 189 plaatsen. Intussen bereiken de gemeente signalen van de verhurende woningcorporaties dat de financiële lasten van de exploitatie steeds zwaarder worden.

De plaatsing van de woonwagencultuur op de Nationale Inventaris Immaterieel Cultureel Erfgoed is bekend en voor kennisgeving aangenomen. Ook het oordeel van het College voor de Rechten van de Mens dat uitsterfbeleid in strijd is met de mensenrechten is voor kennisgeving aangenomen, als zijnde niet van toepassing op de situatie in Den Bosch.

6.10 DORDRECHT

In Dordrecht is het een woningcorporatie die namens de gemeente Dordrecht de verhuur en het beheer uitvoert van de woonwagenkampen in Dordrecht. Het contact met Dordrecht werd gezocht op advies van Amsterdam (6.8). De interviewvragen werden gesteld aan een medewerker van woningbedrijf Woonbron, Dienst Wonen, onderdeel Woonwagens. Hij onderhoudt al 18 jaar de contacten met de woonwagenbewoners, eerst namens de gemeente, later, toen de taken werden overgedragen, namens Woonbron. De medewerker omschrijft het contact als duidelijk en goed.

Van de gemeente Dordrecht was op voorhand bekend dat er géén uitsterfbeleid wordt gevoerd. Het beleid is als volgt: de gemeente is tot op de dag van vandaag eigenaar van de huurwagens, de verhuur en het beheer zijn uitbesteed aan Woonbron. Als gevolg van het beleid in de zestiger jaren van de vorige eeuw was er in Dordrecht één, zeer groot woonwagenkamp. Om de situatie te normaliseren is dit kamp opgesplitst in 14 kleine locaties. In die tijd, vanaf 1999 werd aan jongeren die dat wensten nieuwe standplaatsen verhuurd op de kleine locaties. De verhuur

van wagens werd afgebouwd. Momenteel komen er géén standplaatsen meer bij en is het aantal standplaatsen geconsolideerd.

De geïnterviewde medewerker legt uit dat er niet bepaalde gebeurtenissen waren die geleid hebben tot het huidige beleid. "Er is, zo lang ik dit werk doe, altijd een goede band geweest tussen de woonwagenbewoners en ons. We beheren goed, we handhaven consequent en, belangrijk, we zijn voor de woonwagenbewoners altijd bereikbaar. Daardoor is er een groot wederzijds vertrouwen gegroeid. Heel bewust houd ik de communicatie goed. Ik vertaal de ambtenarentaal naar de taal van de gewone mensen. Als ik naar een woonwagenkamp toe ga draag ik geen kostuum maar gewone kleren. Zo blijven we op gelijk niveau, met wederzijds respect."
Het politiek draagvlak voor dit beleid is vanaf 1999 ongewijzigd gebleven. Het is zeker géén hot item. Er zijn ook geen gebeurtenissen die daar aanleiding toe geven.

Af en toe is er aandrang van de kant van de woonwagenbewoners dat er meer plaatsen bij zouden moeten komen. Maar op de wachtlijst staan maar een paar mensen en iedereen weet precies waar hij aan toe is. Jongeren kiezen ook vaak voor een huis omdat dat, in geval van een koophuis, een investering is voor de toekomst. Een wagen is dat niet. Ooit heeft een vak twee jaar leeg gestaan wegens een incident. Na die twee jaar is het vak gewoon weer verhuurd.
De plaatsing van de woonwagencultuur op de Nationale Inventaris Immaterieel Cultureel Erfgoed is bekend en voor kennisgeving aangenomen. Ook het oordeel van het College voor de Rechten van de Mens dat uitsterfbeleid in strijd is met de mensenrechten is voor kennisgeving aangenomen, als zijnde niet van toepassing op de situatie in Dordrecht.

6.11 UDEN

Over de situatie in Uden is informatie verstrekt door een raadslid van de SP. Anders dan bij gemeenten waarbij een van de functionarissen op de betreffende afdeling werd geïnterviewd stelt dit raadslid zich kritisch, zelfs afwijzend op ten aanzien van het gevoerde beleid. Zo stelt hij dat er in Uden inderdaad sprake is van een uitsterfbeleid, hoewel dat door de gemeente slechts met moeite toegegeven wordt. Dit beleid wordt nu ongeveer vier jaren gevoerd. Er is geen speciale reden te noemen, het beleid is slechts gebaseerd op vooroordelen. Er is ooit één maal sprake geweest van overlast maar het raadslid vindt het dwaas daar een heel beleid op te baseren. Het ging om de ontdekking van een wietkwekerij, dergelijke incidenten vinden echter ook regelmatig in 'gewone' woonwijken plaats. In de Raad is indertijd een discussie gevoerd, van een vastlegging van het beleid is nauwelijks sprake: het gaat slechts om een paragraaf in prestatieafspraken. Toch is er nog steeds voldoende politiek draagvlak voor dit beleid, de vooroordelen zijn gebleven. Alleen vanuit één van de beide woonwagenkampen is aangedrongen op wijziging van het beleid.

De plaatsing van de woonwagencultuur op de Nationale Inventaris Immaterieel Cultureel Erfgoed was voor het geïnterviewde raadslid aanleiding om in de Raad vragen te stellen. Tot zijn teleurstelling heeft dit in geen enkel opzicht geleid tot een heroverweging van het beleid. Hetzelfde geldt voor de uitspraak van het College voor de Rechten van de Mens. De wethouder die de woonwagenzaken in zijn portefeuille heeft blijkt onvermurwbaar en in geen enkel opzicht bereid het beleid te herzien.

7 DE DESKUNDIGEN

Enkele personen in Nederland houden zich dermate intensief bezig met de woonwagenbewoner, de woonwagenkampen en de belangen van de woonwagenbewoner dat zij beschouwd kunnen worden als deskundigen op dit gebied. Van de deskundigen bij dit onderzoek betrokken waren wordt per persoon omschreven in welke wijze zij bij de problematiek betrokken zijn. Een overeenkomst daarbij is dat allen van mening zijn dat de woonwagenbewoner in een zwakke positie verkeert ten opzichte van de overheid en dat hun belang verdedigd moet worden. Daarmee wijken zij meestal af van degenen die zich in dienst van een gemeente met woonwagenzaken bezig houden.

De al verschillende keren genoemde firma Nijbod kan zeker ook tot de deskundige partijen gerekend worden, als schakel tussen enerzijds de woonwagenlocaties en de bewoners daarvan en anderzijds de lokale overheden beschikt Nijbod over veel praktijkervaring. Hoewel medewerking aan het onderzoek wel is toegezegd bleek het niet mogelijk een beschouwing van deze firma te verkrijgen, ook niet na enige aandrang.

Aan de deskundigen zijn de volgende vragen voorgelegd, de vragen lopen enigszins parallel aan de vragen zoals die aan de gemeenten zijn gesteld:

1 Heeft u een indruk hoeveel gemeenten een strikt uitsterfbeleid voeren? Kunt u percentages noemen?
2 Wat is/zijn volgens u de meer algemene reden/redenen voor het voeren van een uitsterfbeleid?
3 Kent u bijzondere gebeurtenissen of situaties die tot gevolg hadden dat er ergens een uitsterfbeleid werd ingevoerd?
4 Hoe groot schat u de kans in dat het door gemeenten gevoerde uitsterfbeleid zal leiden tot het totaal verdwijnen van het fenomeen woonwagenkamp?
5 Als u de kans daarop aannemelijk acht, aan welke tijdstermijn denkt u?
6 Stel: het verdwijnen van het begrip woonwagenkamp hoeft niet automatisch te betekenen dat het gevoel een reiziger, een woonwagenbewoner te zijn ook verdwijnt. Zou deze stelling juist kunnen zijn, m.a.w., denkt u dat dit gevoel kan blijven bestaan zonder dat er nog woonwagenkampen bestaan?
7 In 2014 is de woonwagencultuur geplaatst op de Nationale Inventaris Immaterieel Cultureel Erfgoed. Acht u dit van belang voor de woonwagenbewoners?
8 Ervaart u dat (veel) woonwagenbewoners dit van belang vinden voor het voortbestaan van de woonwagencultuur?
9 Ervaart u dat (veel) woonwagenbewoners dit van belang vinden voor het voortbestaan van de woonwagenkampen / het stopzetten van het uitsterfbeleid / uitbreiding van het aantal standplaatsen?
10 Heeft u gemerkt, ervaren dat de plaatsing op de Nationale Inventaris bij gemeenten geleid heeft tot heroverweging van het beleid t.a.v. de woonwagenkampen?
11 In december 2014 is door de Commissie voor de Rechten van de Mens geoordeeld dat het uitsterfbeleid in strijd is met de mensenrechten. Van hoe groot belang acht u dit voor de woonwagenbewoners?
12 Ervaart u dat (veel) woonwagenbewoners dit van belang vinden voor het voortbestaan van de woonwagencultuur?
13 Ervaart u dat (veel) woonwagenbewoners dit van belang vinden voor het voortbestaan van de woonwagenkampen / het stoppen van het uitsterfbeleid / uitbreiding van het aantal standplaatsen?

14 Heeft u gemerkt, ervaren dat de uitspraak van de CRM bij gemeenten geleid heeft tot heroverweging van het beleid t.a.v. de woonwagenkampen?
15 Welk advies zou op dit moment willen geven aan de totale gemeenschap van woonwagenbewoners met betrekking tot het verbeteren van hun imago (bij het publiek)?
16 Welk advies zou op dit moment willen geven aan de totale gemeenschap van woonwagenbewoners met betrekking tot het verbeteren van hun verstandhouding met de lokale overheden?

7.1 MR JELLE KLAAS

In hoofdstuk 6 is beschreven dat de rechtmatigheid van het uitsterfbeleid zoals dat gevoerd werd door de gemeente Oss is voorgelegd aan het College voor de Rechten van de Mens. Hieraan vooraf ging een onderzoek naar de omstandigheden op de woonwagenkampen, uitgevoerd door het PILP-team. PILP staat voor Public Interest Litigation Project, het team bestaat uit advocaten, juristen en wetenschappers. Het PILP, dat de zaak aanhangig maakte bij het CRM, is een tweejarig project van het Nederlands Juristen Comité voor de Mensenrechten, de NJCM. De projectcoördinator is mr Jelle Klaas, verbonden aan het kantoor Fischer Advocaten. Dit kantoor is gevestigd in Haarlem en is gespecialiseerd in rechtshulp voor gemarginaliseerde groepen die te maken hebben met uitsluiting.

Als gemeenten met een uitsterfbeleid noemt Jelle Klaas Oss, Utrecht, Culemborg en Lingewaal. Een percentage van het totaal van de gemeenten is moeilijk te noemen. Redenen voor het voeren van een uitsterfbeleid zijn de kosten van standplaatsen; het streven naar inburgering van woonwagenbewoners; maatregelen op het gebied van brandveiligheid (een probleem dat ook op andere, minder ingrijpende manieren opgelost zou kunnen worden); het belang van openbare orde en veiligheid, immers, de connectie tussen enerzijds criminaliteit, bijvoorbeeld hennepkwekerijen, en anderzijds de woonwagencentra wordt regelmatig gelegd.

Klaas acht het aannemelijk dat de trend om de woonwagenkampen in te perken en uiteindelijk te laten verdwijnen zich door zal zetten. In 2009 was er al een gebrek aan zo'n 3.000 plaatsen en ondanks herhaalde adviezen van de Europese Commissie voor de Mensenrechten is het beleid niet veranderd, niet op landelijk niveau, niet op plaatselijk niveau. Nu er meerdere gemeenten zijn die niet bereid zijn vrijgekomen plaatsen opnieuw te verhuren zou daar de woonwagengemeenschap in één generatie uitsterven.

Uit verscheidene onderzoeken blijkt dat het een onderdeel is van de cultuur en daarmee ook de identiteit van Roma, Sinti en woonwagenbewoners om een nomadisch bestaan te leiden. Hoewel er in Nederland alleen nog permanente of semi-permanente woonwagens zijn wordt ook deze, niet geheel nomadische vorm erkend als een integraal onderdeel van de etnische identiteit van Roma en woonwagenbewoners.

Uit gesprekken met woonwagenbewoners komt naar voren dat zij veel belang hechten aan de vrijheid die zij ervaren in het leven op een woonwagenkamp in familieverband. In een gewoon huis voelen zij zich gevangen. De leefwijze van woonwagenbewoners is zo specifiek dat een gelijkwaardig woongenot alleen mogelijk is op een vervangende standplaats.

Het PILP acht het van belang voor woonwagenbewoners dat hun cultuur is erkend als Immaterieel Cultureel Erfgoed. Zo'n erkenning geeft woonwagenbewoners een gevoel van erkenning en van respect voor de woonwagentraditie. Erkenning is uiteindelijk heel waardevol voor het sentiment maar op zichzelf is dit onvoldoende. Er moet meer worden gedaan om in het woonwagenbeleid meer recht te doen aan deze cultuurvorm.

Het PILP kent geen voorbeelden van gemeenten die het beleid ten aanzien van woonwagenplaatsen hebben herzien naar aanleiding van de plaatsing van de woonwagencultuur op de Nationale Inventaris Immaterieel Cultureel Erfgoed. Ook ten aanzien van het landelijk beleid is geen heroverweging geconstateerd.

De uitspraak van het College voor de Rechten van de Mens is juridisch gezien erg belangrijk. Opnieuw is er het oordeel dat gemeenten zich rekenschap moeten geven van de woonwagencultuur en dat een uitsterfbeleid discriminatoir is. Het gaat daarbij niet alleen om de legitimiteit van een dergelijk beleid, het geeft ook een 'stem' aan de woonwagenbewoners, in de plaatselijke en landelijke politiek en ook voor de rechter. Daarmee hebben deze oordelen een groot belang voor het voortbestaan van de woonwagencultuur. Immers, het geeft meer juridisch houvast en lijkt een goede gelegenheid te creëren om aandacht te vestigen op problemen rondom huisvesting van woonwagenbewoners.

Woonwagenbewoners vinden dit zeker van belang. Nu zij bevestigd zien dat het uitsterfbeleid discriminatoir is wordt bij hen de verwachting gewekt dat er nieuw beleid zal komen waarin meer voorzien wordt in de behoefte van de woonwagenbewoners. De hoop is ook dat gemeenten in goed overleg treden met woonwagenbewoners over de bestaande behoeften.

Bij het grote publiek zou er meer sympathie opgewekt moeten worden ten aanzien van de woonwagenbewoners en hun situatie. De woonwagengemeenschap zou dit proces door zelforganisatie en advocacy kunnen bespoedigen. Voor het contact met de lokale overheden zouden de woonwagenbewoners hun krachten moeten bundelen en zich meer moeten organiseren. Zo kunnen hun belangen beter vertegenwoordigd worden in overleg over woonwagenbeleid.

Maar met name dienen de gemeenten de wil te hebben om in gesprek te treden met deze bevolkingsgroep.

7.2 MR SJOERD JAASMA

Sjoerd Jaasma is als advocaat verbonden aan het kantoor Jaasma-De Winter advocaten in Amsterdam. Hij is gespecialiseerd in bestuursrecht en alle zaken die betrekking hebben op woonwagens. Voor zijn studie rechten was hij als opbouwwerker actief op woonwagenkampen in Zuid-Limburg – waaronder het roemruchte kamp Vinkenslag in Maastricht – en in Amsterdam.

Jaasma is voorzitter van van de Stichting Woonwagennieuws en schrijft juridische artikelen in "Het Wiel", een tijdschrift voor woonwagenbewoners.

Naar zijn schatting voert ongeveer 40 procent van de Nederlandse gemeenten een uitsterfbeleid. Redenen daarvoor zijn geconstateerde gevallen van wietteelt maar ook de brandgevaarlijke situaties op woonwagenkampen.

De kans dat het fenomeen woonwagenkamp op den duur totaal zal verdwijnen door het door gemeenten gevoerde uitsterbeleid schat hij vrij hoog, hij noemt daarbij een termijn van 50 jaar. Wellicht dat door enige kentering in beleid, veroorzaakt door de erfgoeddiscussie, de kampen een langer bestaan gegeven wordt.

Of met het mogelijk verdwijnen van de kampen ook het 'reizigersgevoel' geheel zou verdwijnen wordt door hem betwijfeld. Er zijn immers ook veel woonwijken waar woonwagenbewoners bij elkaar wonen en daarbij het zelfde gevoel hebben.

Dat de woonwagencultuur in 2014 op de Nationale Inventaris Immaterieel Cultureel Erfgoed is geplaatst ziet hij als een eerste positief geluid in jaren, het geeft de woonwagenbewoners iets van zelfvertrouwen en trots, men put hier hoop uit. Maar vooral is ook van belang dat dit door gemeenten wordt gehoord en in overweging genomen. Er zijn al gemeenten die op hun schreden terugkeren, dus het helpt wel degelijk.

Het oordeel van het College Rechten voor de Mens dat het uitsterfbeleid van gemeenten strijdig is met de mensenrechten acht Jaasma van zeer groot belang. Bij sommige gemeenten heeft de uitspraak al geleid tot een heroverweging van het tot nog toe gevoerde beleid. Woonwagenbewoners zijn trots op deze erkenning door de CRM. Het wonen in familieverband is immers kenmerkend voor hun cultuur. Maar nu is aan de orde dat er onderling beter samengewerkt wordt en dat is voor de meeste woonwagenbewoners een moeilijk punt.

Op het punt van verbetering van het imago van de woonwagenbewoners, de woonwagenkampen, ziet Jaasma een rol voor mensen als Frans Bauer en andere bekende woonwagenbewoners. Via hen zou er meer aandacht moeten zijn voor het gewone leven van de mensen op het woonwagenkamp.

Ook belangrijk is dat de jonge woonwagenbewoners nog meer dan nu opleidingen volgen, dat ze er voor zorgen niet afhankelijk te zijn van de overheid, zorgen dat je goed bent toegerust voor een plek in de maatschappij. Als dat niet lukt moeten ze goede hulp zoeken en niet direct in de verdedigingsmodus gaan. Waarbij moet worden opgemerkt dat er vele voorbeelden zijn waarbij het veroveren van een positie in de maatschappij uitstekend gelukt is.

7.3 BRAM VAN DUINEN

Bram van Duinen is de samensteller van en de drijvende kracht achter de website 'Woonwagenwijzer', een site die zeer veel actuele informatie biedt op het gebied van lokaal en landelijk woonwagenbeleid en de ontwikkelingen op dit gebied. Maar ook praktische informatie zoals de technische eisen waaraan een woonwagen moet voldoen, de aanschaf, de standplaats, enzovoort.

Van Duinen beschikt over een uitgebreide kennis en ervaring op het gebied van woonwagenbeleid, procesbegeleiding bij kleinschalige bouwprojecten en interactieve 3D-visualisatie bij woon(wagen)locaties en metaalrecyclingbedrijfjes. In 2012 werd de Monitor Woonwagens Overijssel 1995 – 2011 gepubliceerd die Van Duinen samenstelde in opdracht van de provincie Overijssel. Deze monitor brengt aan de hand van feitelijk materiaal de recente ontwikkeling van de huisvesting van woonwagenbewoners in Overijssel in beeld. Momenteel is hij werkzaam als zelfstandig adviseur woonwagenbeleid bij Van Duinen Advies Zwolle, is hij bestuurslid van het landelijk woonwagennieuws Het Wiel en lid van het Landelijk Overleg Steunfuncties Woonwagenwerk (LOSW).

Van Duinen noemt de onderzoeksresultaten die Tom de Booij (bijlage 1) in zijn notitie "Het uitstervingsbeleid door de Staat der Nederlanden" (oktober 2013) heeft vermeld: 158 plaatsen in Nederland zijn niet van plan de komende vier jaar standplaatsen aan te leggen. Daarbij worden termen gebruikt als *reductie, uitsterfbeleid, uitsterfconstructie, afbouwbeleid,* enzovoort. Woningcorporaties gebruiken dezelfde termen en verschuilen zich achter gemeentelijk beleid.

Over de redenen voor een uitsterfbeleid valt veel te zeggen. In gemeenten zijn woonwagenbewoners een zeer kleine minderheid. In Zwolle bijvoorbeeld 150 huishoudens op 55.000, dit is 0,2 %. Sinds de jaren zeventig zijn gemeenten op basis van rijksbeleid gedwongen om woon-

wagenbewoners een vaste plek te geven in de gemeente. Van ganser harte ging dat niet en het leverde veel politieke, bestuurlijke en ambtelijke commotie op. Wijkbewoners zaten niet te wachten op het 'inleveren' van woonruimte voor deze omstreden bevolkingsgroep. Hun imago was niet best, hun huisvesting bestond meestal uit oudere typen woonwagens, sinds de jaren tachtig ook de VROM huurwagens, op overvolle locaties die vaak gecombineerd waren met werk- en sloopterreinen. In de aanloop naar de afschaffing van de woonwagenwet in 1999 zag je twee processen, die nu in de discussie over het uitsterfbeleid in een beslissende fase zijn gekomen. Enerzijds het proces dat wordt aangestuurd door de Rijksoverheid, waarin het wonen in een woonwagen als gelijkwaardige woonvorm naast die van een woning is vastgelegd in wet- en regelgeving. De Woningwet, die op 16 april werd aangepast en waarin de woonwagen net als de woning wordt gedefinieerd als woongelegenheid is daarvan een recent voorbeeld. Elke gemeente kan vervolgens op basis van dit beleid woonwagenbewoners op een verantwoorde manier huisvesten in de door hen gewenste woonvorm. Deze woonvorm is vanaf 1999 daarnaast niet meer exclusief toegankelijk voor woonwagenbewoners maar beschikbaar voor elke burger.

Maar anderzijds is er het proces in gemeenten, dikwijls mede uitgevoerd door woningcorporaties, waarbij sinds midden jaren negentig de decentralisatie wordt aangegrepen om de bevochten 'woonrechten' van woonwagenbewoners weer ongedaan te maken. De opheffing van de woonwagenwet in 1999 werd uitgelegd en aangegrepen als beëindiging van het wonen in een wagen. Waarmee gemeenten volledig voorbij gingen aan de discussie in de Tweede Kamer bij de totstandkoming van de wet, die juist versterking van de woonsituatie van woonwagenbewoners op het oog had. Daarbij helpt het niet mee dat het imago van de woonwagenbewoner er niet beter op geworden is na de affaire Vinkenslag in Maastricht in 2004, de invallen op woonwagencentra vanwege drugs-gerelateerde criminaliteit en de discussie over vrijplaatsen. Gelegenheden waarbij de media extra veel aandacht hebben gegenereerd. Sinds die tijd wordt het begrip 'kamper' en 'woonwagenkamp' in plaats van woonwagenbewoner en woonwagenlocatie weer meer gebruikt, mede door berichtgeving door De Telegraaf en GeenStijl. Daarbij komt nog dat het financiële aspect voor gemeenten steeds belangrijker wordt nu door de kwaliteitsverbetering van de woonwagens, de grondprijzen en grondbeslag (60% meer dan een huurwoning) de animo om voor een politiek impopulaire bevolkingsgroep extra vervangingsinvesteringen te doen bestuurlijk gezien weinig aantrekkelijk is.

In veel gemeenten is het fenomeen woonwagenkamp al aan het verdwijnen. Maar landelijk zal dat niet gebeuren omdat het opheffen van standplaatsen en slecht gelegen woonwagenlocaties als consequentie kan hebben dat gemeenten alternatieve locaties moeten vinden in bestaande woonwijken. Het sluipende uitsterfbeleid is wel een manier, maar door de uitspraak van het CRM met betrekking tot Oss gaat Van Duinen er van uit dat gemeenten zich nog wel een keer zullen bedenken om dit middel in te zetten.

Over de koppeling tussen het geheel verdwijnen van het woonwagenkamp en het gevoel een reiziger, een woonwagenbewoner te zijn zegt Van Duinen: "Woonwagenkamp past in mijn ervaring als taalgebruik, dat door woonwagenbewoners in het dagelijks leven wordt gebruikt. Voor mij als bestuurder, als planoloog zijn termen als woonwagenlocatie, woonwagencentrum of straat met woonwagens eerder gebruikelijk en dat wekt minder stigmatiserend gedrag op. Immers, de beeldvorming bij veel niet-woonwagenbewoners, waaronder de huidige politici en bestuurders en hun ambtenaren – zij zijn het die moeten beslissen over woonwagenbeleid-huisvestingsbeleid – is het woord woonwagenkamp nog gekoppeld aan het historisch beeld van de rommelige woonwagenkampen uit de vorige eeuw."

‘Of het gevoel van reiziger te zijn verdwijnt is hypothetisch omdat de woonwagen niet verdwijnt. Maar ook als dat wel het geval zou zijn dan is de woonwagencultuur inmiddels zo verankerd door de generaties heen en wordt het steeds sterker geconserveerd via de beschikbare sociale media, dat ik niet denk dat het ooit het geval zal zijn.’

Het plaatsen van de woonwagencultuur op de Nationale Inventaris Immaterieel Cultureel Erfgoed heeft, volgens Van Duinen, in één klap, die bestuurlijk Nederland gelukkig niet zag aankomen, het imago van woonwagenbewoners een flinke boost gegeven. De trots die elke woonwagenbewoner zelf al ervaart is met het erkennen van zijn cultuur officieel bevestigd door een ‘burger’-instantie. Daarmee is symbolisch de interpretatie van gemeenten dat de opheffing van de woonwagenwet in 1999 betekent dat de woonwagencultuur moet worden opgeheven bij het grofvuil gezet. Een woonwagenbewoner kan nu met opgeheven hoofd een gemeente van repliek dienen als zij voortselt om een uitsterfbeleid te willen uitvoeren. De onderbouwing van dit beleid, die meestal verwijst naar de opheffing van de woonwagenwet, is daarmee komen te vervallen. Woonwagenbewoners spreekt Van Duinen weinig meer maar hij ziet wel de vele adhesiefoto’s op Facebook, met daarop bewoners die een kopie van het certificaat tonen, het is duidelijk dat veel mensen dit zien als een opsteker. “Men maakt een lange neus naar alle critici. Bij alle acties van bewoners richting politiek, gemeentebesturen of corporaties wordt als eerste naar dit certificaat verwezen.”

Bij de gemeenten zelf is het resultaat van de erkenning nog maar beperkt zichtbaar, omdat het stappen naar de gemeentelijke politiek nog erg voorzichtig gaat. Maar er zijn gemeenten als Elburg en Son en Breugel waar raadsleden of bestuurders een wijziging voorstellen. Ook de uitspraak van de Commissie voor de Rechten van de Mens vindt Van Duinen uitermate belangrijk, ook omdat dit aansluit bij en verwijst naar recente uitspraken in Europees Verband. Bijvoorbeeld België, waar het recht om in familieverband te wonen wordt erkend en waar de Rijksoverheid op de vingers wordt getikt omdat zij plaatselijke overheden niet controleert en onvoldoende stimuleert om woonwagenplaatsen te realiseren. Maar feitelijk is het in Nederland beleidsmatig ernstiger omdat hier zelfs legaal aangelegde standplaatsen weer opgeheven worden.

Natuurlijk vinden veel woonwagenbewoners dit van belang, net als de Europese uitspraken, voor zover men echter deze instituties kan plaatsen. Het zijn nogal juridische verklaringen die moeilijk uit te leggen zijn. Een ver-van-het-bed gebeuren, dat pas meer weerklank krijgt als er bijvoorbeeld bij een procedure bij de Rechtbank een bindende uitspraak wordt gedaan die gebruikt kan worden in vervolgzaken.
Of de uitspraak van de CRM bij gemeenten leidt tot heroverweging van beleid valt moeilijk te zeggen omdat procedures nog lopen. Ze worden wel door bewoners en hun advocaten gebruikt in verschillende gemeenten, in combinatie met het certificaat.
Een advies aan de totale gemeenschap van woonwagenbewoners kan Van Duinen niet geven, simpelweg omdat er geen totale gemeenschap is waarop je je zou kunnen richten. Bewoners hebben beeldvorming niet in de hand. Ze moeten naar de politiek, met name de raadsfracties toestappen en het plaatselijk woonwagenbeleid ter discussie stellen. Met het certificaat, de uitspraak CRM, België, enzovoort.

7.4 DRS PETER JORNA

Peter Jorna, Consultancy Social Inclusion, achter zijn naam staat meestal de even korte als duidelijke omschrijving: Roma-kenner. Jorna schrijft en adviseert over Roma en Sinti issues in Nederland en over de grens. Hij organiseerde samen met de VPRO en het Auschwitz Comite

de eerste groepsherdenkingsreis naar Auschwitz-Birkenau ('Terug naar Auschwitz', FORUM, 2001). Als lid voor Nederland van het Comite van Experts on Roma van de Raad van Europa organiseerde hij de internationale conferentie 'Education and Training for Sinti en Roma in the Netherlands ' in 2008.

Jorna wijst op de grote verschillen die er zijn tussen plaatsen: gemeenten met één klein kampje tot plaatsen met vijf locaties en meer dan 100 standplaatsen. Van de 300 gemeenten voert 60 tot 80 procent een actief of passief uitsterfbeleid. De redenen daarvoor zijn, onbedoeld, veroorzaakt door de overheid zelf: het is nu voor gemeenten een te complexe woonvorm, door het overheidsbeleid sinds de jaren 60 dat het complex maakte. Daarnaast is het een te dure woonvorm, zowel voor gemeenten als voor corporaties, qua aanleg en onderhoud. Daardoor krijgen andere bestemmingen prioriteit, zoals bedrijven en conventionele woningbouw. Natuurlijk speelt ook mee het gedoe met handhaving bij overtreding van de regelgeving, op het gebied van ruimtelijke ordening/brandveiligheid, illegale standplaatsen en criminaliteit. En dan is er tenslotte ook de gemakzucht.

Uitsterfbeleid wordt gevoerd sinds 2003, Eerste Kabinet Balkenende, staatssecretaris Wijn en burgemeester Leers: "Vinkenslag". Dit had, met alle media exposure, een enorme impact op gemeenten, die bovendien sinds 1999 overigens ook vrij waren van de verplichting om standplaatsen aan te leggen en nu, met deze vrijbrief om uit de vijf door het Ministerie van VROM geboden opties vooral de twee laatste te kiezen. Namelijk 'passief uitsterven', dus niet meer bijbouwen voor natuurlijke bevolkingsaanwas, dan wel 'actief uit laten sterven', dus bestaande standplaatsen opheffen/afbreken. Een en ander legitimeerde de rijksoverheid met het zgn. 'Vrijplaatsen'-beleid: probleemlocaties aanwijzen en als 'no go areas' definieren: scherpe law enforcement (2002-heden). Op de vrijplaatsenfocus komt de rijksoverheid momenteel enigszins terug, sinds Kabinetten VVD-PvdA, is de indruk van Jorna.

De kans in dat het door gemeenten gevoerde uitsterfbeleid zal leiden tot het totaal verdwijnen van het fenomeen woonwagenkamp schat Jorna op 30 procent, in een tijdsbestek van 25 jaar. Het verdwijnen van het begrip woonwagenkamp hoeft niet automatisch te betekenen dat het gevoel een reiziger, een woonwagenbewoner te zijn ook verdwijnt. Jorna denkt dat dit gevoel de komende 50 jaar nog kan blijven bestaan zonder dat er nog woonwagenkampen bestaan.

De plaatsing van de woonwagencultuur op de Nationale Inventaris Immaterieel Cultureel Erfgoed is voor de woonwagenbewoners van groot belang. Onder hen leeft het heel sterk, getuige de vele reacties via de media en de social media. Zie bijvoorbeeld hoe dit leeft op Facebook. Jorna ziet een direct verband tussen deze plaatsing en het belang van de woonwagenbewoners met betrekking tot het voortbestaan van de woonwagenkampen, het stoppen van het uitsterfbeleid en, zo mogelijk, een uitbreiding van het aantal standplaatsen. Het is niet minder dan een 'erkenning', een 'overwinning'. Al moeten we beseffen dat er nog een lange weg is te gaan. Bij gemeenten zie je hier en daar het beleid kantelen, bijvoorbeeld onlangs in Drachten. Daar ondernamen woonwagenbewoners directe stappen richting politiek. Daarmee worden raadsleden 'wakker' op dit voorheen ofwel onbelichte thema (dat strak in handen van het college ligt) ofwel onpopulaire 'hoofdpijn'-dossier. De recente ontwikkelingen in Drachten zijn een goed voorbeeld. Het blijft wel afwachten hoe 'de burgerij' zich opstelt, van de negatieve uitlatingen op internet word je nog steeds niet vrolijk!

Ook het oordeel van het College voor de Rechten van de Mens dat het uitsterfbeleid in strijd is met de mensenrechten acht Jorna van heel groot belang, opnieuw is er aandacht en support voor dit thema. Het 'verdubbelde' de winst die voortkwam uit de plaatsing op de inventaris die Nederland maakt in vervolg op het ondertekenen van het UNESCO-verdrag. Woonwagenbewoners beseffen de waarde van deze uitspraak rechtstreeks, voor hen is opvallend dat deze steunpunten beide komen uit onverwachte, 'burgerlijke' hoek. Tel daarbij ook op de steun die 'Europa' kan betekenen voor de woonwagenbewoners, voor hun recht op hun cultuur. Ook de grootste pessimisten en de meest cynische woonwagenbewoners zien dat er dingen tòch mogelijk kunnen worden.

Over de gemeenten zegt Jorna dat de uitspraak van het College bij de hardliners geen effect heeft. Immers, het is geen bindende uitspraak. En de Raad van Europa heeft geen zeggenschap over gemeenten. Maar bij de meer bedachtzame gemeenten leeft het besef dat dit kan hen troubles kan bezorgen, zeker als Raad van State en rechters dit overnemen en het betrekken in hun afwegingen.

De woonwagenbewoners adviseert hij: 'Hou opruiming bij jezelf, mobiliseer het zelfreinigend vermogen'. Zie het voorbeeld van de Roma in Lelystad: de jeugd gaat met ouders afval prikken, samen met burgers soms die zich hier ook aan ergeren. En die nu beseffen dat het niet noodzakelijk is die 'zigeuners' als schuldige aan te wijzen voor het laten rondslingeren, zij zien dat 'ook burgers' zich daaraan schuldig maken.

Woonwagenbewoners moeten zich ook politiek van hun beste kant laten zien, bewijzen dat er met hen te praten valt. 'Open up', letterlijk en figuurlijk: de burgerij op je centrum halen, met activiteiten à la het Oranje Fonds. Misschien kan het VIE hierin wellicht een rol spelen?
Maar ook: ga stemmen. En vooral: hou het initiatief!'

8 DE WOONWAGENBEWONER

Woonwagenbewoners maken de overheid en gelieerde instanties vaak het verwijt dat er wel over hen gepraat wordt maar niet met hen. Het stond daarom van het begin af aan vast dat in het kader van dit onderzoek zij om hun mening en hun commentaar gevraagd zouden worden.

De interviews, die veel meer het karakter hadden van een gesprek, een mogelijkheid voor de woonwagenbewoners om hun hart te luchten, werden gevoerd met de twee verenigingen en met de groep jongeren die al zijn beschreven in hoofdstuk 6.5 (Utrecht).

Tijdens de gesprekken kwam ter sprake het uitsterfbeleid dat gemeenten openlijk voeren, het beleid van consolidatie zoals andere gemeenten voeren. Ook is gesproken over de ontwikkelingen die in hoofdstuk 4 werden genoemd onder de titel 'een omwenteling?'.

Tenslotte is ter sprake gebracht het element in de nieuwe Woningwet, van kracht sinds 16 april 2015, waarbij de mogelijkheid wordt geboden aan eigenaren van een klein aantal woningen – met vijf als minimum – om een eigen woningcorporatie op te richten. Zo vormen zij een vereniging waarvan de leden zelfstandig in staat zijn om de woningen in beheer te hebben en het onderhoud uit te voeren. Niet alleen aan de woningen maar ook aan het terrein daar direct omheen. Een regeling die ook geldt voor (tenminste) vijf woonwagens.

(Dit idee is afkomstig van PvdA Eerste Kamerlid Adri Duivesteijn. Hij heeft ook in de Tweede Kamer gezeten als specialist op het gebied van Volkshuisvesting en is wethouder met de portefeuille wonen in Den Haag en in Almere. Het principe is door Stef Blok, minister Wonen en Rijksdienst in het kabinet Rutte II, opgenomen in de Woningwet.)

Omdat dit element in de Woningwet – waarin voor het eerst sinds 1999 de woonwagenbewoners weer als groep genoemd worden - interessant voor hen kan zijn is het besproken als 'het idee Duivesteijn'.

8.1 DE VERENIGING BEHOUD WOONWAGENCULTUUR IN NEDERLAND

De Vereniging Behoud Woonwagencultuur in Nederland is statutair gevestigd in Zoetermeer en opgericht in april 2015 door twee woonwagenbewoners: Piet van Assendorp uit Arkel en Jan Timmerman uit Zoetermeer. Zij waren degenen die in 2014 het initiatief namen om de woonwagencultuur voor te dragen voor plaatsing op de Nationale Inventaris Immaterieel Cultureel Erfgoed. Toentertijd was er nog slechts sprake van een werkgroep die met de achterban communiceerde via een Facebookpagina. Omdat deze werkgroep activiteiten wil organiseren om hun doel: *het behouden van de woonwagencultuur en de afschaffing van het uitsterfbeleid* te bereiken is de genoemde vereniging opgericht. De beide initiatiefnemers zijn respectievelijk voorzitter en secretaris, de statutaire doelstelling is, overeenkomstig de naam van de vereniging: het behoud van de woonwagencultuur in Nederland.

Dit doel, statutair vastgelegd, wil de vereniging bereiken door het verstrekken van informatie over de geschiedenis van de woonwagenbewoner in Nederland; over het beleid dat door de overheid is gevoerd inzake de woonwagenbewoners in Nederland; het geven van een overzicht van de toekomstige plannen die de overheid heeft inzake het uitsterfbeleid van woonwagenlocaties; het bezoeken van commissie- en raadsvergaderingen in Nederland waar het woonwagenbeleid aan de orde komt; het doen van onderzoek naar de rechtspositie van woonwagenbewoners in Nederland; door samen te werken met andere personen en groepen

die de doelstelling van de vereniging onderschrijven en bereid zijn om een concrete bijdrage te leveren.

De geïnterviewden stellen al aan het begin van het gesprek dat er in Nederland vanaf 1971 vier miljoen huizen zijn gebouwd in Nederland. Datzelfde jaar waren er 30.000 woonwagenbewoners. In de periode sinds 1971 is het aantal standplaatsen hetzelfde gebleven, van uitbreiding is in het geheel geen sprake. Ook nu, in 2015 zijn er 30.000 reizigers die nog in een wagen wonen. Dit toont aan hoeveel geboren woonwagenbewoners in een 'stenen huis' zijn gaan wonen, vrijwel altijd onder druk van de omstandigheden en dus tegen hun zin. En het toont aan dat er voor het behoud van de woonwagencultuur een ander huisvestingbeleid nodig is.

Dat veel gemeenten aangeven dat ze geen uitsterfbeleid hebben en wel stellen dat het aantal plaatsen gelijk blijft wordt gezien als een slimmigheidje: als gemeenten verklaren géén uitsterfbeleid te hebben maar het huidige aantal plaatsen te handhaven kan Nederland niet meer door de Raad van Europa op de vingers getikt worden. Maar als er geen nieuwe plaatsen bijkomen is er toch sprake van uitsterfbeleid. "Immers, op het moment dat onze kinderen zelfstandig willen wonen in een wagen is er geen plaats voor hen."

Ook zoeken gemeenten uitwegen: er worden mensen uit de wagen gezet wegens overlast die ze zouden veroorzaken of omdat ze een huurachterstand hebben. Dat kan terecht zijn maar als zo'n plaats daarna niet door een ander bezet mag worden maar als sanctie wordt opgeheven is er nog wel degelijk sprake van een uitsterfbeleid, het heet alleen maar anders. Ook het argument van de brandveiligheid wordt te pas en te onpas uit de kast gehaald.

De uitspraak van het College Rechten van de Mens is een heel belangrijke uitspraak maar niet bindend. De uitspraak had betrekking op de gemeente Oss maar het is de vraag in hoeverre

Oss verplicht is het beleid te herzien. En de overige ruim vierhonderd gemeenten in Nederland, moeten de reizigers van al die gemeenten vragen om een uitspraak voor hun gemeente als er een uitsterfbeleid gevoerd wordt?

Natuurlijk zijn er ook 'goede gemeenten'. Maar dat is een minderheid. De verhouding is ongeveer als volgt: gemeenten met een goed beleid, positief ten opzichte van de reizigers, dat is zo'n 10 procent, of 20 procent, hooguit. Dan is er een percentage van zo'n 30 à 40 procent met een min of meer redelijk beleid. Blijft over een percentage met een voor woonwagenbewoners rampzalig beleid van zo'n 50 procent.

De plaatsing op de Nationale Inventaris van Immaterieel Cultureel Erfgoed en de uitspraak van het College voor de Rechten van de Mens hebben zeker een verandering, ook een verbetering gebracht. De grootste, meest waarneembare verbetering heeft zich afgespeeld bij de reizigers zelf: hun zelfbewustzijn is enorm toegenomen. Ze zijn veel mondiger geworden, dat zie je vooral aan de actie op Facebook, met steeds weer nieuwe foto's van reizigers met hun certificaat. En steeds de tekst: ik ben trots!

Het effect op de gemeenten heeft twee kanten. Bij sommige gemeenten is er werkelijk sprake van een herbezinning, een zoeken naar een verbetering in de relatie met de reizigers en ook een zoeken naar oplossingen voor het standplaatsenprobleem. Anderzijds zijn er ook gemeenten die het anti-woonwagenbeleid meer proberen te maskeren. Hun beleid wordt stiekemer, ze willen niet op de vingers getikt worden maar zijn ook niet bereid het beleid te veranderen.

Het grootste ideaal van het bestuur is de beëindiging van het uitsterfbeleid. Er zou overal een situatie moeten zijn waarbij niemand wordt verplicht op een kamp te wonen en ook niemand verplicht wordt om in een huis te gaan wonen. Geef iedereen de vrije keuze. Het zou ook een goede zaak zijn als de woonwagenbewoners een beter imago hadden maar dat is iets wat ze in eigen hand hebben. Kwesties rond Vinkenslag in Maastricht en de brand in Waalre hebben het imago van de woonwagenbewoner veel schade toegebracht. Jammer dat in Waalre de beschuldigingen van de burgemeester nooit zijn waargemaakt, er heeft nooit iemand voor de rechter gestaan en toch wijzen de burgemeester en de pers zonder enige terughoudendheid naar de woonwagengemeenschap.
Het idee van Duivesteijn, woonwagenbewoners die met minimaal z'n vijven een woningcorporatie oprichten en zelf een kampje realiseren, heeft misschien wel kans van slagen. De moeilijkheid is wel dat daar wat kapitaal voor nodig is en tot op heden weigeren de banken om hypotheekovereenkomsten te sluiten met woonwagenbewoners. Ook niet met grond als onderpand. Er moet echt nog heel veel veranderen!

8.2 DE VSRWN

In Arnhem is gevestigd de Vereniging van Sinti, Roma en Woonwagen Bewoners Nederland, opgericht in 2012. De vereniging heeft naast het bestuur een directeur, een coördinator, commissarissen, toezichthouders en intermediairs. Ook zijn er een adviesgroep en een werkgroep, en, verspreid over het land, twaalf meldpunten.

In het beleidsplan waarmee de vereniging zich presenteert wordt melding gemaakt van de activiteiten voor de in de naam van de vereniging genoemde doelgroepen. Tot die activiteiten hoort ook het contact met het Europese Parlement.

De doelstellingen van de vereniging zijn:

- Het stimuleren van scholing onder de doelgroepen, van basisonderwijs tot en met hoger onderwijs;
- Het stimuleren van deelname aan het arbeidsproces, in loondienst of met een eigen bedrijf;
- Het bevorderen van beter contact met overheden en het betrekken van de doelgroepen in besluitvormingsprocessen;
- Het voorkomen van ontsporing van jongeren door het bevorderen van scholing en begeleiding en participatie in de samenleving. Deze inspanning kan ook betrekking hebben op ouderen;
- Het bevorderen van de leefbaarheid op de woonwagenkampen. Dit met een aanpak die vergelijkbaar is met de aanpak van reguliere achterstandswijken, ook Vogelaarwijken genoemd. Als de overheid meer doet met klachten en opmerkingen van bewoners wordt daarmee bereikt dat die bewoners zich weer geaccepteerd voelen. Anderzijds kan het stelselmatig negeren van de wensen van woonwagenbewoners leiden tot radicalisering, met name van jongeren.

Een apart punt in het beleidsplan is de verwijzing naar de zelfredzaamheid van de woonwagenbewoners (waaronder de Sinti en de Roma). Met een team vaklieden als loodgieters, elektriciens, timmerlieden, stratenmakers en metselaars kunnen op de woonwagenkampen problemen opgelost worden die nu door bureaucratie en onbetrouwbare tussenpersonen niet goed worden uitgevoerd en onnodig duur zijn. In dit verband wordt het bedrijf Nijbod met name genoemd. Tenslotte keert de vereniging zich in het beleidsplan fel tegen het uitsterfbeleid zoals dat door vele Nederlandse gemeenten openlijk of bedekt wordt gevoerd.

De woordvoerder van de VSRWN is de heer M. van der Vaart, de directeur. Als zodanig is hij de spil waar de vereniging om draait. Bij het interview was ook aanwezig de heer N. Halberstad sr, Sinto en net als de heer Van der Vaart ondernemer. Van der Vaart is een woonwagenbewoner met een Joodse achtergrond.

In het gesprek geven de heren aan dat een verbetering in de positie van de woonwagenbewoners (en hetzelfde geldt voor de Sinti en de Roma) alleen verkregen kan worden door druk uit te oefenen op de overheid, met name de landelijke politiek. In meerdere brieven die de vereniging heeft gestuurd naar ministers en kamerleden wordt gesteld dat Nederland zich schuldig maakt aan apartheid, discriminatie en het vernietigen van een cultuur door het uitsterfbeleid.

Hoewel de plaatsing van de woonwagencultuur op de Nationale Inventaris Immaterieel Cultureel Erfgoed en de uitspraak van het College Rechten van de Mens en de uitspraken van de ECRI (hoofdstuk 4) van belang zijn staat de vereniging hier wat gereserveerd tegenover, men realiseert zich dat deze geen kracht van wet hebben en dat er meer nodig is om een werkelijk keerpunt in het beleid van de overheid aan te brengen. Tegenover die overheid is heel veel wantrouwen. Aangehaald wordt hoe bij de realisatie van de grote regionale kampen de woonwagenbewoners voor de keus werden gesteld: of een geldbedrag aanvaarden of onder dwang naar de nieuwe woonplek gesleept worden. Hoe de talloze beroepen die de woonwagenbewoners hadden onmogelijk werden. Dat geldt niet alleen de steeds genoemde ambachten als de scharensliep en de stoelenmatter maar de reiziger verdiende ook zijn brood met schilderwerk, met tuinonderhoud, als landarbeider, in de paardenhandel, als arbeider in de suikerfabriek tijdens de bietencampagne. De reiziger was op de plek waar werk was. Tot de grote kampen kwamen en de woonwagenbewoner gedwongen bijstandsafhankelijk werd. Een rol speelde daarbij het gebrek

aan mondigheid: in de tijd vóór het trekverbod kon één enkele agent een groep reizigers zonder enige wettelijke basis van hun plek verjagen omdat er ontzag was voor de macht van de wet, omdat er angst was voor in beslag name van de wagen.

Steeds opnieuw komt het gesprek op de onrechtvaardige behandeling van de woonwagenbewoner, in heden en verleden. Tijdens de Tweede Wereldoorlog, toen de politie de bezetter met graagte hielp bij het oppakken van iedereen die in een wagen woonde, als gevolg waarvan de Sinti en de Roma op transport gesteld werden naar de vernietigingskampen. Ten tijde van de grote kampen waar het onderwijs op de kampscholen slecht was en het voor een woonwagenkind onmogelijk was om op een reguliere lagere school te komen. En in de huidige maatschappij waarin door overheden voor minderheden allerlei voorzieningen worden getroffen terwijl de woonwagenbewoner moet vechten tegen diezelfde overheid om zijn cultuur te mogen behouden. De tijd waarin de burgemeester van Waalre ongestraft de woonwagenbewoners als één grote groep criminelen kan bestempelen. Waarin het gebeurt dat een woonwagenbewoner zijn wagen moet aanpassen omdat die tien centimeter te hoog is terwijl er plannen zijn goedgekeurd voor een flat naast het kamp van 31 meter hoog. Waarbij opnieuw het gevaar van radicalisering ter sprake komt. Van der Vaart legt daarbij een koppeling tussen radicaliserende jongeren en jihadisme, op dit punt maakt hij zich grote zorgen. *(De koppeling lijkt op het eerste gezicht wat geforceerd maar navraag bij een deskundige op het gebied van terrorisme en antiterrorisme in Den Haag leerde dat er inderdaad een geval bekend is van een Syrië-ganger vanuit een woonwagenkamp in Zuid Limburg.)*

Tegen al het onrecht ten opzichte van woonwagenbewoners wil de vereniging ten strijde trekken, niet alleen door op er op te hameren bij de landelijke politiek maar ook met de gang naar het Europese Hof.

Tegenover het 'Idee Duivesteijn' staan de bestuurders van de vereniging niet afwijzend. Zo'n nieuwe corporatie van woonwagenbewoners zou dan wel een vereniging moeten zijn om niet belastingplichtig te zijn. Het zou vooral een oplossing kunnen zijn als de leden een renteloze lening konden krijgen om daarmee nieuwe, kleine kampjes te realiseren. Centraal moet echter altijd zijn het principe dat de woonwagenbewoner keuzevrijheid moet hebben. Zoals al zo vaak is gesteld: er moet niet over hem beslist worden maar met hem.

8.3 ACTIE IN UTRECHT: JONGEREN AAN HET WOORD

Op een grasveldje achter het politiebureau in de Utrechtse nieuwbouwwijk Leidsche Rijn staat een elftal caravans. Er staan enkele personenauto's bij en hier en daar een paar tuinstoelen, verder is het terrein leeg en opgeruimd. Met grote spandoeken aan de caravans maken de bewoners ervan duidelijk dat Utrechtse jongeren het recht opeisen een woonwagen standplaats te kunnen krijgen.

Drie woordvoerders, Cynthia van Rootselaar, André van der Haar en Leo Bäcker, geven aan dat het voor Utrechtse jongeren die in de woonwagen geboren zijn vrijwel niet mogelijk is om zelf een woonwagen-standplaats te bemachtigen. Ze geven aan noodgedwongen in een flat te wonen en alleen maar te kunnen hopen dat er ooit een plaats op een kamp voor hen vrijkomt. Maar de laatste dertig jaar is er niet één extra plaats bijgekomen, een tijd, zo geven zij aan, waarin de bevolking van Nederland fors groeide en er vele nieuwbouwwijken gerealiseerd werden. In de gemeente Utrecht, waar 137 standplaatsen zijn, zijn er zo'n 80 of 90 jongeren voor wie geen plaats is op het kamp. Van iedere familie zijn dat rond de tien personen. Er zijn ook jongeren die er bewust voor kiezen om in een huis te gaan wonen maar, stellen zij, dat moet een keuze zijn, géén dwang. Dat er steeds vaker een verdieping op een woonwagen wordt gezet is noodzaak, alleen zo kunnen de jongeren een eigen ruimte krijgen op het kamp. Maar veel liever krijgen ze ruimte in de breedte dan in de hoogte. Verdiepingen bouwen is echt niet de oplossing van het ruimteprobleem.

Want het element dat door de oudere generatie als het meest belangrijke deel van de woonwagencultuur wordt gezien is voor de jongeren nog net zo belangrijk: ze willen bij elkaar, in familieverband kunnen wonen in een wagen. "Die wagen is ons heilig, die is onze cultuur, die kan en mag niemand ons afpakken. Vergelijk het met de moskee van de moslims, die kun je hen niet afpakken. Waarom kan de wagen ons wel ontnomen worden, omdat wij relatief maar een kleine groep zijn?"

Op sommige punten verschillen de jongeren in mening van de oudere generatie. Zij zien de huurwagen als een probleem. Soms zijn de huurprijzen buitensporig hoog en vaak is er achterstallig onderhoud. "Stel ons gewoon een stuk grond ter beschikking, we zijn handig genoeg om zelf voor een wagen te zorgen. Ook voor allerlei voorzieningen kunnen we zelf zorgen. De grond willen we best kopen maar tref dan een huurkoopregeling want als woonwagenbewoner krijg je bij geen enkele bank een hypotheek, hoe waardevast grond op zich ook is."

Maar het meest anders is de manier waarop de jongeren in Utrecht hun ideaal willen bereiken. Met de plaatsing van de caravans voeren ze actie en willen ze de gemeente onder druk zetten. Maar met de gemeente willen ze tegelijkertijd goed overleg. Ze hebben in het stadskantoor een gesprek met de burgemeester kunnen afdwingen, zonder daar bedreigend of agressief over te komen. De burgemeester heeft naar hun standpunt geluisterd en beloofd er op te reageren. Sindsdien is er contact met de verantwoordelijk wethouder. Er zijn afspraken gemaakt over het

gebruik van het terrein waar ze nu staan met de caravans. Het is er schoon, nergens ligt zwerfafval en ze veroorzaken geen enkele overlast voor de omgeving. Op de grond rust geen bestemming en daarom mogen ze blijven. Beloofd is dat het terrein vóór 1 juli (2015) vrijwillig wordt verlaten. Maar ook na die datum gaat de actie door. Er zijn vergelijkbare terreinen genoeg, het argument dat er in de hele gemeente nergens plek is voor een nieuw kamp wordt afgedaan als onzin.

Aan een nieuwe, definitieve locatie voor woonwagens stellen ze geen hoge eisen. "Het hoeft echt geen A-locatie te zijn, er hoeft geen groot kamp te komen, eigenlijk zijn we behoorlijk meegaand. De oudere generatie toonde meer vechtlust en kreeg daardoor al gauw het stempel 'gewelddadig'. Wij pakken het tactischer aan maar we weten heel goed wat we willen."

Er is voldoende plaats en ook het argument dat de realisatie van een standplaats de gemeente veel geld kost wordt niet geloofd. "De kosten zouden oplopen tot € 100.000 per standplaats maar kijk eens hoeveel geld er verdwijnt naar de tussenpersonen. En kijk eens hoeveel geld slecht beleid en het verhelpen van achterstallig onderhoud de gemeente kosten." Het 'idee Duivesteijn' zou best een goede richting kunnen zijn, vooral omdat het een grote verantwoordelijkheid legt bij de bewoners zelf. Woonwagenbewoners zitten niet te wachten op grote en dure plannen van de overheid, ze willen graag zelf aan het werk en zelfstandig zijn.

Een grote ergernis van de jongeren is dat zij altijd weer met criminaliteit in verband gebracht worden. "Alsof Klaas Bruinsma en Willem Holleeder op een woonwagenkamp geboren zijn!" Als schuldigen aan dit imagoprobleem wijzen de jongeren de overheid en de pers aan. Een grootscheepse zoekactie van de politie op een woonwagenkamp wordt in de pers breed uitgemeten. Altijd wordt uitvoerig vermeld waar de woonwagenbewoners van verdacht worden, ernstige feiten die het geweld en de vernedering zouden rechtvaardigen. Maar als na onderzoek blijkt dat er niet of nauwelijks sprake was van criminaliteit laten de overheid en de media zich niet meer horen. Met de omwonenden van het 'gekraakte' terrein zijn er geen problemen, integendeel. Wel fietste er een enkele keer iemand voorbij die riep: "Vuile zigeuners!" en dan heel hard doorfietste. Over het algemeen is de verhouding met burgers niet problematisch, eigenlijk is het voornamelijk de relatie reizigers – overheid waar het wantrouwen is en de problemen zijn.

Natuurlijk hebben ze gehoord van de plaatsing van de woonwagencultuur op de Nationale Inventaris Immaterieel Cultureel Erfgoed. Op Facebook hebben immers talloze foto's gestaan van trotse woonwagenbewoners met een kopie van het certificaat. Een forse stap in de goede richting die het zelfbewustzijn van de woonwagenbewoners goed heeft gedaan. Alleen jammer dat er geen juridische rechten aan ontleend kunnen worden.

Dat laatste geldt ook voor de uitspraak van de Commissie Rechten van de Mens die de gemeente Oss op de vingers tikte vanwege het uitsterfbeleid in die gemeente. Goed voor de woonwagenbewoners in Oss want de kans op een ander beleid is gegroeid. Maar de uitspraak geldt alleen de gemeente Oss, andere gemeenten zullen zich ook aangesproken voelen maar er zullen ook genoeg gemeenten zijn die zich er niets van aantrekken. Woonwagenbewoners in al die gemeenten zouden dus ook een klacht moeten indienen bij het College om zo een uitspraak voor de eigen situatie te krijgen.

9 CONCLUSIES EN AANBEVELINGEN

9.1 CONCLUSIES

Wat bij de gesprekken het meest in het oog springt is het verschil in opvattingen bij het begrip uitsterfbeleid. Gemeenten stellen over het algemeen dat wanneer het aantal standplaatsen voor woonwagen niet gedwongen afneemt er géén sprake is van een uitsterfbeleid. Bij een enkel gesprek met een gemeente reageerde de betrokken functionaris al geïrriteerd bij de vraag of er sprake was van een uitsterfbeleid.

Woonwagenbewoners stellen: wanneer er voor onze kinderen geen wagen of plaats voor een wagen beschikbaar is als zij trouwen en een gezin willen stichten is er sprake van een uitsterf-beleid.
Voor het laatste standpunt valt iets te zeggen. Jongeren in de reizigerswereld trouwen over het algemeen op jonge leeftijd en stichten een gezin. Vaak met iets meer kinderen dan het Nederlands gemiddelde. Ouderen blijven vrijwel altijd tot het moment van overlijden in de wagen wonen, hetgeen past bij het cultuurprincipe dat de gemeenschap de zorg draagt voor (kinderen en) ouderen.

Als het beleid van de gemeente er op is gericht dat er geen standplaatsen bij mogen komen en kinderen de wagen van hun ouders overnemen; als de leeftijd van het zelfstandig willen wonen op 20 jaar wordt gesteld en de leeftijd van overlijden op 85 jaar zit daar een 'gat' tussen van 65 jaar. Van overheidswege wordt dikwijls gesteld dat woonwagenbewoners ook tijdelijk in een 'stenen huis' kunnen wonen. Dat 'tijdelijk' zou dus 45 jaar kunnen zijn en voor jongeren precies de periode waarin zij hun cultuur aan hun kinderen willen overdragen. Bovendien is terugkeer naar het kamp door de zogenoemde spijtoptanten allesbehalve makkelijk, zowel qua praktische mogelijkheden als emotioneel.

Het consolidatiebeleid van gemeenten gaat ook voorbij aan de bevolkingsaanwas, en die ligt onder woonwagenbewoners zeker niet onder het landelijk gemiddeld groeicijfer. 'Dinky's' (dubbel inkomen, no kids) komen onder de woonwagenhuishoudens weinig voor. Woonwagenbewoners stellen met enig cynisme vast dat als er bij het huisvesten van de jongere generatie geen rekening gehouden zou worden met de bevolkingsaanwas Nederland geen Vinex wijken zou kennen. De stelling dat het beleid van consolidatie het streven naar behoud van de woonwagencultuur niet in de weg zou staan is dus niet houdbaar. In dit licht legt de benaming van Jorna: 'actief en passief uitsterfbeleid' de vinger exact op de gevoelige plek.

Opvallend is dat alle partijen kennis hebben genomen van de plaatsing van de woonwagencultuur op de Nationale Inventaris en van de uitspraak van het College van de Rechten van de Mens, zonder dat dit voorpaginanieuws is geweest in de kranten. Hoewel de waarde die aan deze ontwikkelingen wordt gehecht sterk verschilt per partij, van laatdunkend tot enthousiast, is er kennelijk toch, bewust of onbewust, het gevoel dat er bij beide gebeurtenissen iets heeft plaatsgevonden dat belangrijk zou kunnen zijn in de toekomst.

Een andere conclusie die getrokken kan worden is dat gemeenten die een pro-woonwagenbeleid voeren daarover graag en met enthousiasme vertellen. Zie de reacties van Amsterdam (6.8) en Dordrecht (6.10). Geheel anders ligt dat bij gemeenten die een uitsterfbeleid voeren, het bleek vrijwel niet mogelijk een functionaris te spreken die wilde ingaan op de vraag waarom de gemeente het kamp of de kampen liever kwijt dan rijk is. Toch ging het dan om beleid dat door de lokale politiek is vastgesteld en als zodanig naar de buitenwereld wordt gecommuniceerd. Mogelijk is dat de plaatsing van de woonwagencultuur op de Nationale Inventaris Immaterieel Cultureel Erfgoed en de uitspraak van het College van de Rechten van de Mens de betrokken ambtenaren voorzichtig heeft gemaakt. 'Zeg niet te veel want wat je zegt kan tegen je gebruikt worden' lijkt het credo. Wellicht kan ook het zwijgen van Son en Breugel, Smallingerland en Culemborg vanuit dit principe verklaard worden.

In dit licht past ook de haast waarmee functionarissen in andere gemeenten ontkenden dat er geen uitsterfbeleid werd gevoerd maar een consolidatiebeleid. Het verdedigen van dit beleid en het ontkennen van een uitsterfbeleid wijst er op dat een uitsterfbeleid door de betrokkenen als 'not done' wordt gezien. Een veel kritischer standpunt viel te vernemen als niet een functionaris vanuit het gemeentelijk apparaat de vragen beantwoordde. En dat is niet onlogisch, een raadslid kan, zeker als hij tot een oppositiepartij behoort, vrijer spreken. En makkelijker het uitsterfbeleid veroordelen.

In dit licht past ook de vrijmoedigheid waarmee woonwagenbewoners spreken over het uitsterfbeleid en dit – vanzelfsprekend – veroordelen. Maar al met al blijft het opvallend dat degenen die tegen het uitsterfbeleid zijn – waartoe ook de geraadpleegde deskundigen behoren – zoveel meer kunnen en willen zeggen dan degenen die dit beleid, of het consolidatiebeleid moeten verdedigen en uitvoeren.

Veel vragen roept de rol op die bemiddelingsbureaus spelen. De naam van de firma Nijbod is vele malen genoemd in dit onderzoek. Als een medewerker van deze firma zijn mening geeft wekt dat de indruk dat men zeer gemotiveerd is het belang van de woonwagenbewoner te dienen en te verdedigen. Ook de website van Nijbod legt de nadruk op wederzijdse belangenbehartiging. Woonwagenbewoners zijn echter unaniem negatief over deze en andere bemiddelingsbureaus. Die zij beschuldigen van 'zakken vullen ten koste van de woonwagenbewoner'

en van het uitvoeren van het 'vuile werk'. Dikwijls komt ter sprake dat gemeenten budget beschikbaar stellen voor het verbeteren van de leefomstandigheden op de kampen maar dat dit geld grotendeels terecht komt bij de adviseurs, die daar kennelijk geen enkel ethisch probleem mee hebben.

Hoewel deze kwestie buiten het onderwerp van dit onderzoek valt zou het interessant zijn om te weten of de beschuldigingen vanuit de woonwagengemeenschap op waarheid berusten of dat bureaus als de firma Nijbod slechts met een gigantisch imagoprobleem kampen. Zeker is dat zij er niet in geslaagd zijn het vertrouwen van de woonwagenbewoner te krijgen en dat zal hun werk er niet makkelijker op maken.

9.2 EEN AANBEVELING

In het kader van dit onderzoek was hetgeen de Utrechtse jongeren vertelden (hoofdstuk 8.3) buitengewoon interessant. Niet alleen omdat zij tot de nieuwe generatie woonwagenbewoners behoren maar vooral ook omdat zij aangaven: *"Stel ons gewoon een stuk grond ter beschikking, we zijn handig genoeg om zelf voor een wagen te zorgen. Ook voor allerlei voorzieningen kunnen we zelf zorgen. De grond willen we best kopen maar tref dan een huurkoopregeling want als woonwagenbewoner krijg je bij geen enkele bank een hypotheek, hoe waardevast grond op zich ook is."*

Bij gemeenten leeft zelden de gedachte dat er nieuwe woonwagenlocaties gerealiseerd moeten worden. Met als argumenten:

- de problemen die er zijn met huurwagens, zowel op het gebied van de inning van de huur als met het (vaak achterstallig) onderhoud;
- het feit dat het realiseren van nieuwe standplaatsen uiterst kostbaar is. Er worden bedragen genoemd van € 100.000,- per standplaats;
- een standplaats veel meer ruimte inneemt dan een huurwoning, er worden percentages genoemd van 160% tot 200%.

De jongeren werpen hier een ander licht op:

- zij willen geen huurwagens maar wagens in eigendom. Zij achten zichzelf inventief en creatief genoeg om zelf voor een wagen te zorgen. Op bestaande woonwagenkampen is te zien dat veel woonwagenbewoners inderdaad zelf in staat zijn om 'een paleisje' te creëren;
- de prijs van grond is afhankelijk van de locatie. De jongeren geven nadrukkelijk aan geen top-locatie te ambiëren. Ook vragen zij geen grote percelen, in ieder geval niet van de grootte die voor woningbouwprojecten vereist is vanwege de rentabiliteit;
- een woonwagenstandplaats is inderdaad over het algemeen groter dan de oppervlakte die een huurwoning vraagt. Echter, er worden, afhankelijk van de behoefte, ook grotere woningen gebouwd. Op dure locaties wordt dit vertaald in de prijs van de woning, op goedkopere locaties is de perceelgrootte van minder belang.

Kortom: welke gemeente durft het aan om, als experiment, een aantal woonwagenjongeren een stuk grond ter beschikking te stellen tegen een redelijke prijs en onder redelijke voorwaarden, om met hen goede afspraken te maken waar het gaat om bouwvoorschriften en om hen de ruimte te geven om zelf een aantal voorzieningen te regelen op het gebied van infrastructuur? Waarbij de jongeren zelf de door Adri Duivesteijn voorgestelde en inmiddels in de Woningwet opgenomen mini-corporatie tot stand brengen (zie hoofdstuk 8)?

Een dergelijk experiment zou bepalend kunnen zijn voor de toekomst van het woonwagenkamp en voor het behoud van de woonwagencultuur. Niet in de laatste plaats omdat aan de woonwagenbewoner een stukje vrijheid wordt teruggegeven, vrijheid die vorige generaties reizigers zeer tegen hun zin hebben moeten inleveren. Waarbij er alleen kans van slagen is als de gemeente de drang kan weerstaan om eerst aan de slag te gaan met planologen, architecten, projectontwikkelaars en bemiddelingsbureaus.

10 BIJLAGEN

Bijlage 1:	achtergronden Piet van Assendorp, Jan Timmerman, Tom de Booij
Bijlage 2:	beschrijving woonwagencultuur ihkv de voordracht Nationale Inventaris
Bijlage 3:	certificaat van het VIE
Bijlage 4a:	oordeel College Rechten van de Mens inzake Oss
Bijlage 4b:	onderzoek PILP
Bijlage 4c:	uitspraak ECRI
Bijlage 5:	diverse artikelen in de media
Bijlage 6:	woonwagenwijzer: aanpassing woningwet

BIJLAGE I

INFORMATIE OVER PIET VAN ASSENDORP, JAN TIMMERMAN, TOM DE BOOIJ

Piet van Assendorp woont op het woonwagenkamp in Arkel. Hij is 'in de wagen geboren' en heeft zich altijd zeer betrokken gevoeld bij de cultuur van de woonwagenbewoners, een cultuur waarin hij immers is opgegroeid, en hij realiseert zich terdege op welke wijze deze cultuur in het verleden is bedreigd en in het heden nog steeds wordt bedreigd, wellicht in veel heviger mate. Dit deed hem in 2014 besluiten om contact te zoeken met het VIE in Utrecht om te bezien of de woonwagencultuur op de Nationale Inventaris Immaterieel Cultureel Erfgoed geplaatst zou kunnen worden. Deze plaatsing heeft feestelijk plaatsgevonden op 15 augustus 2014. In het kader van de voordracht is de Vereniging Behoud Woonwagencultuur in Nederland opgericht. Van deze vereniging is Piet de voorzitter.

Jan Timmerman woont op een kamp in Zoetermeer, ook hij is altijd woonwagenbewoner geweest. Hij is al lange tijd bevriend met Piet en het bovengenoemde initiatief hebben zij samen genomen, vanuit dezelfde ambitie. Ook Jan heeft zijn hele leven op het kamp gewoond, kent de cultuur door en door en heeft dezelfde motivatie om te strijden voor het behoud van de woonwagencultuur. Jan is bestuurslid van de Vereniging Behoud Woonwagencultuur in Nederland.

Jan en Piet hebben beiden zeer veel contacten met vele woonwagenbewoners in Nederland, de woonwagenwereld is een hechte gemeenschap. Jan en Piet reizen veel door Nederland om kampen te bezoeken, om medewoonwagenbewoners te motiveren tot het behouden van en te strijden voor de eigen cultuur. Ook houden zijn intensief contact met andere woonwagenbewoners via de telefoon en social media.

Tom de Booij, onder woonwagenbewoners bekend als ome Tom, is geen woonwagenbewoner en is dat ook nooit geweest. Op jonge leeftijd kwam hij in contact met woonwagenbewoners en werd hij getroffen door de onrechtvaardige manier waarop woonwagenbewoners door de overheid dikwijls behandeld worden. Gebruik makend van zijn spreek- en schrijfvaardigheid heeft hij, als een echte activist, op vele manieren gestreden voor de belangen van woonwagenbewoners, met name in contacten met gemeenten en andere overheden. Daarbij werkte hij vaak samen met een andere voorvechter, Klompen Jan (Jan Schneider).

Tom de Booij was nauw betrokken bij de procedure die leidde tot de plaatsing van de woonwagencultuur op de Nationale Inventaris Immaterieel Cultureel Erfgoed.

BIJLAGE 2

BESCHRIJVING VAN DE CULTUUR VAN DE WOONWAGENBEWONERS

zoals gebruikt bij de procedure van plaatsing op de Nationale Inventaris Immaterieel Cultureel Erfgoed

De cultuur van reizigers, woonwagenbewoners, uit zich in vele opvattingen, gewoonten en gebruiken die afwijken van de cultuur van de niet-woonwagenbewoners, de burgers. Wat verklaard kan worden door het feit dat de woonwagenbewoners in de loop der tijden een steeds meer geïsoleerde positie hebben gekregen ten opzichte van de burgermaatschappij. Een moeilijke positie, met als opdracht: OVERLEVEN.

Specifieke uitingen van deze cultuur zijn:

- de wooncultuur: het gevoel van het wonen in een wagen is gebleven, ook al is de wagen nauwelijks meer mobiel. De reiziger voelt zich thuis als zijn 'wagen' geen fundering heeft, geen stenen rijtjeshuis is, de vloer een meter boven maaiveld is met een opstapje bij de voordeur (wielen onder de wagen of er moeten wielen onder kunnen). Waarschijnlijk als reactie op de afkeuring vanuit de burgermaatschappij gelden er strenge regels mbt hygiëne in de wagen, schoenen uittrekken, nooit handen wassen in de gootsteen.

- De cultuur wordt sterk bepaald door de sociale cohesie, het familieverband. Hetgeen zich uit in de volgende aspecten:
- naamgeving, kinderen worden vernoemd naar grootouders, gebruik bijnamen;
- gastvrije eetcultuur, de bezoeker krijgt altijd eten en drinken, géén vaste tijden voor de maaltijden;
- heel belangrijk: bij de familie wonen!
- mondelinge afspraak is heilig.

- Ook op het gebied van levensloopritueelen uit zich de sterke onderlinge band, bijvoorbeeld bij de viering van de Eerste Communie. Maar ook bij de tradities rond het huwelijk, zoals het samen weglopen van een jongen en een meisje, de schoonfamilie is direct volwaardig familie En bij begrafenisgebruiken: geen rouwkaarten, mondeling doorgeven, veel bloemstukken, men komt van heinde en verre, bidprentje, na afloop de traditionele koffietafel.

- Qua werk is er de onafhankelijkheid, ambachten passend bij het reizen, de ambulante beroepen. Zoals meubelmaker, stoelenmatter, scharenslijper, kermisexploitant, straatmuzikant. Later ook vaak de autohandel. Met name reparatiewerk dat de consument maar een enkele keer nodig heeft werd vaak door reizigers gedaan, die vaak hun 'vaste route' hadden. Niet alleen de scharensliep maar ook de ketellapper en degene die kapotte paraplu's herstellen kon. Vrijwel altijd gaat het om ZZP-ers, werken voor een baas is strijdig met de hang naar vrijheid en de innerlijke trots.

BIJLAGE 3

Nationale Inventaris
Immaterieel Cultureel
Erfgoed Nederland

Certificaat

2014

Woonwagencultuur

Geplaatst op de Nationale Inventaris
Immaterieel Cultureel Erfgoed in Nederland

Utrecht, 15 augustus 2014

De Nationale Inventaris Immaterieel Cultureel Erfgoed in het Koninkrijk Nederland brengt het immaterieel erfgoed in kaart en helpt gemeenschappen om hun traditie door te geven aan volgende generaties.

Het samenstellen van de Nationale Inventaris is één van de verplichtingen die het Koninkrijk Nederland op zich nam met het ratificeren van het UNESCO Verdrag ter Bescherming van het Immaterieel Cultureel Erfgoed.

Namens het Nederlands Centrum voor Volkscultuur en Immaterieel Erfgoed

I. Strouken,
Directeur

Namens de Vereniging Behoud Woonwagencultuur in Nederland

P. van Assendorp,
Voorzitter

BIJLAGE 4A

SAMENVATTING OORDEEL COLLEGE VOOR DE RECHTEN VAN DE MENS INZAKE DE GEMEENTE OSS

Het College van Burgemeester en Wethouders gemeente Oss discrimineert woonwagenbewoners door beleid te voeren waardoor woonwagenbewoning op den duur verdwijnt.

Oordeelnummer 2014-165
Datum:19-12-2014
Grond:Ras
Terrein:Sociale Bescherming

SAMENVATTING

SITUATIE Een vader en zoon wonen in een woonwagen op een woonwagenlocatie. In de gemeente Oss zijn in totaal 13 woonwagenlocaties. Het College van Burgemeester en Wethouders van de gemeente Oss voert voor al deze locaties een 'passief 0-beleid'. Dat houdt in dat als standplaats vrijkomt - bijvoorbeeld door overlijden – er op die plaats geen woonwagen meer mag terugkomen. De standplaats wordt ontmanteld. De huidige woonwagenbewoners mogen wel blijven wonen op hun woonwagenlocatie. Volgens de woonwagenbewoners is het beleid van B&W discriminerend. Hun kinderen kunnen nu niet in een eigen woonwagen wonen en zijzelf kunnen ook niet op een andere standplaats wonen. Ook verdwijnt hierdoor hun woonwagencultuur. B&W vindt dat hij geen onderscheid maakt. Hij zegt dat de kosten voor de woonwagenlocaties te hoog zijn.

OORDEEL COLLEGE Het College voor de Rechten van de Mens spreekt als zijn oordeel uit dat het College van Burgemeester en Wethouders van gemeente Oss jegens twee woonwagenbewoners verboden onderscheid maakt op grond van ras door beleid te voeren dat erop gericht is om woonwagenbewoners niet in aanmerking te laten komen voor een nieuwe/andere standplaats op een woonwagenlocatie in de gemeente Oss en door vrijgekomen standplatsen op woonwagenlocaties te ontmantelen.

TOELICHTING In artikel 7a AWGB is bepaald dat het is verboden om bij sociale bescherming onderscheid op grond van ras te maken. Onder 'sociale bescherming' valt het 'passieve 0-beleid' van B&W. Omdat de groep woonwagenbewoners is aan te merken als een etnische groep die zich onderscheidt vanwege hun cultuur, kunnen de vader en zoon een beroep doen op de bescherming van de grond 'ras'. Het beleid van B&W heeft tot gevolg dat er steeds minder mensen in een woonwagen wonen totdat woonwagenbewoning in de gemeente Oss helemaal is verdwenen. Het beleid tast de kern van de woonwagencultuur aan. De woonvorm is daar namelijk een belangrijk onderdeel van. B&W voert zijn beleid omdat de kosten van de woonwagenlocaties hoog zijn. Maar B&W maakt niet duidelijk dat de financiële situatie zodanig is dat zijn beleid voor alle 13 woonwagenlocaties moet gelden. Ook is B&W niet bereid om een alternatieve oplossing voor de kosten te zoeken. Hij kan namelijk standplaatsen verkopen aan woonwagenbewoners zelf maar wil dat niet. Het beleid treft een homogene groep. De groep bestaat alleen uit personen die vanuit hun cultuur in een woonwagen willen wonen. Op grond van al deze feiten is het College van oordeel dat B&W met zijn beleid direct onderscheid maakt op grond van ras. Omdat voor het directe onderscheid geen wettelijke uitzondering bestaat, luidt het oordeel dat B&W de vader en zoon discrimineert bij de sociale bescherming.

BIJLAGE 4B

ONDERZOEK PILP

P Strategisch I Procederen L Mensenrechten P

ONDERZOEK NAAR DE LEGITIMITEIT VAN HET UITSTERFBELEID VAN WOONWAGENKAMPEN

PILP 07/12/2014 LAATSTE NIEUWS

Het PILP heeft, in samenwerking met Universiteit Utrecht onderzoek laten verrichten naar woonwagenbeleid. Dit onderzoek is uitgevoerd door Rachel Dijkstra en voert de titel: Uitsterfbeleid Woonwagenkampen in Nederland legitiem? In de tekst analyseert Dijkstra de internationale en Europese mensenrechten standaarden die van toepassing zijn in deze context. Ze is daarbij ingegaan op de jurisprudentie van het Europese Hof voor de Rechten van de Mens (EHRM) ten aanzien van artikel 8 EVRM, de toepassing van het Europees Sociaal Handvest en de internationale standaarden die onder meer zijn vastgelegd in het IVBPR en IVESCR. Bovendien heeft zij de relevante oordelen van het College voor de Rechten van de Mens, het voormalige College van Gelijke Behandeling, geanalyseerd.

Dijkstra concludeert dat " het uitsterfbeleid dat door verschillende gemeentes wordt gevoerd niet in lijn is met de Nederlandse, Europese en internationale uitspraken en tendensen". Ze maakt daartoe drie belangrijke punten. Ten eerste, worden Roma, Sinti en woonwagenbewoners niet erkend als minderheden in Nederland waardoor er ook in het gemeentelijk beleid geen aandacht wordt besteed aan deze kwalificatie. Ten tweede, lijkt het uitsterfbeleid van woonwagenkampen een ongerechtvaardigd onderscheid tussen bewoners van woonwagens en bewoners van reguliere huisvesting. Bovendien zou de specifieke positie van Roma en woonwagenbewoners een gunstigere behandeling behoeven waarbij ook in voldoende standplaatsen voor woonwagens wordt voorzien. Tot slot, lijkt het uitsterfbeleid inbreuk te maken op het recht op privé- en familieleven zoals dit is uitgelegd door het EHRM. Dit recht zou in ieder geval een belangen afweging vergen bij het maken van en het uitvoeren van beleid. Daarbij zou rekening dienen te worden gehouden met de cultuur van Roma, Sinti en woonwagenbewoners om te leven in familieverband en in woonwagens.

Het onderzoek kan hier worden geraadpleegd: R.I. Dijkstra, *Uitsterfbeleid woonwagenkampen in Nederland legitiem?* (2014).

BIJLAGE 4C

UITSPRAAK EUROPESE COMMISSIE TEGEN RACISME EN INTOLERANTIE (ECRI)

165. De ECRI herhaalt haar aanbeveling aan de Nederlandse autoriteiten om op rijksniveau verantwoordelijkheid te nemen voor vraagstukken omtrent de situatie van Roma, Sinti, reizigers/woonwagenbewoners en hun gemeenschappen in Nederland. Hiertoe adviseert de ECRI de autoriteiten in nauwe samenwerking met Roma, Sinti, reizigers/woonwagenbewoners en hun gemeenschappen, en met de gemeenten, een brede strategie tegen achterstelling en discriminatie van deze gemeenschappen te ontwikkelen, en middelen beschikbaar te stellen om die strategie uit te voeren. Die zou heldere doelomschrijvingen en methodes voor voortgangsevaluatie dienen te bevatten.

168. Uit een door het Europees Agentschap voor Grondrechten gepubliceerd onderzoek van RAXEN blijkt dat het bij huisvestingsproblemen over het algemeen om woonwagenbewoners gaat (zie de cijfers in paragraaf 159 hierboven), omdat er een gebrek is aan goedgekeurde standplaatsen en de autoriteiten steeds meer grotere standplaatsen opheffen. Dit wordt bevestigd door vertegenwoordigers van Roma, Sinti en reizigers/woonwagenbewoners. De burgemeester van Waalre verklaarde onlangs publiekelijk in de pers dat woonwagenkampen (en standplaatsen) moeten verdwijnen en dat de bewoners ervan in huizen moeten gaan wonen. Gemeentelijke autoriteiten hebben ook te maken met een steeds vijandigere houding van de lokale bevolking tegen nieuwe standplaatsen en die heeft in sommige gevallen geleid tot verplaatsing van
woonwagens naar afgelegen plaatsen met slechte leefomstandigheden. Vertegenwoordigers van de Roma-, Sinti- en reizigers/woonwagenbewonersgemeenschappen benadrukken dat zij het gevoel hebben dat het beleid tot vermindering en uiteindelijk van verwijdering van alle woonwagenstandplaatsen een bedreiging vormt voor hun manier van leven en hun cultuur. De autoriteiten hebben de ECRI laten weten dat hun beleid is gericht op de Roma die in 1978 naar Nederland zijn gekomen en in woningen zijn gehuisvest, en niet op woonwagenbewoners, wier woonomstandigheden niet bekend zijn bij hen. De ECRI heeft ook vernomen dat Roma, Sinti en reizigers/woonwagenbewoners moeilijk leningen kunnen afsluiten voor hun woonwagens, omdat het land waarop ze gestationeerd zijn, gewoonlijk niet van hen is en/of omdat dit type onderdak niet als reguliere huisvesting wordt beschouwd

169. De ECRI adviseert de autoriteiten de behoeften van Roma, Sinti en reizigers die in woonwagens wonen, te inventariseren en ervoor te zorgen dat er voldoende standplaatsen beschikbaar zijn, zodat zij volgens hun tradities en cultuur kunnen leven.

Woonwagenbewoners Best zijn woest: 'Ze willen ons vernietigen'

BEST - Tientallen boze woonwagenbewoners van het kampje aan de Terraweg in Best zijn vrijdagmorgen naar het gemeentehuis gegaan. Ze eisten een gesprek met de burgemeester. De kampbewoners vinden dat er veel te weinig standplaatsen voor woonwagens zijn.

"Ze willen ons vernietigen", zegt een kampbewoner. Hij vraagt zich hardop af of kampbewoners geen kinderen meer mogen krijgen, omdat er geen standplaatsen meer voor de kinderen zijn: "Moet ik er soms een knoop in leggen?"

Deportatie

De vergelijking met de Tweede Wereldoorlog wordt ook gemaakt. De kampbewoners hebben het over deportatie. Ze zeggen niet in een huis te kunnen wonen. "Al krijg ik voor niks een villa, dan wil ik hem nog niet, wij kunnen niet in een huis wonen", zegt een van de demonstranten.

Na een half uur wachten krijgen de woonwagenbewoners een gesprek met burgemeester Anton van Aert van Best. Daarbij lopen de emoties soms hoog op. De burgemeester legt uit dat er geen standplaatsen bij komen, omdat de overheid juist af wil van grotere woonwagenkampen.

Teleurstelling

De kampers zijn zichtbaar teleurgesteld. Ze begrijpen niet dat er in Best wel veel huizen bij worden gebouwd, maar geen standplaatsen voor woonwagens bij mogen komen.

Roma willen meer standplaatsen

TON VAN DER LAAN

DRACHTEN Smallingerland telt te weinig standplaatsen voor Roma en woonwagenbewoners, stellen Annie Mirosch (43) en Doet Kallenkoot (48). Ze trekken ten strijde. „Waarom zijn wij minder dan anderen?"

De jaren van verdedigen zijn voorbij, het is tijd om aan te vallen, stellen Mirosch en Kallenkoot. Erkenning hoeven ze niet meer, geaccepteerd willen ze worden. De toekomst van hun cultuur veiligstellen en de kinderen een leven op een woonwagenkamp laten opbouwen.

Zoethoudertjes nemen ze niet meer aan, ze willen nu actie in Smallingerland. Op dit moment telt de gemeente 37 standplaatsen, verdeeld over 5 terreinen, waar in totaal 100 mensen wonen. Maar er is een tekort van minstens 20 standplaatsen, stellen Kallenkoot en Mirosch, ouders van twee werkende kinderen.

„Wij willen graag onze cultuur voortzetten en dat moeten de kinderen doen. Wanneer zij hun vleugels uitslaan, worden ze gedwongen om in een huis te gaan wonen. Er is geen ruimte in de kampen." Op dit moment is er een wachtlijst van tientallen personen. Ook hun zoon wacht. „Hij staat al vijf jaar op de wachtlijst, maar is nog geen plaats opgeschoven", zegt Mirosch.

Zelf wonen Kallenkoot en Mirosch sinds 2007 met hun twee kinderen in een huis in Drachten. „Maar ik zou op mijn knieën wel terugwillen", zegt Kallenkoot, die vanwege vergunningperikelen rond de uitbreiding van zijn bedrijf gedwongen werd het woonwagenkamp te verlaten. Kallenkoot: „Woonwagenbewoners worden met uitsterven bedreigd. We staan dan wel op een lijst van immaterieel cultureel erfgoed, maar we staan daar tussen koekhappen en krentenbollen. Iedereen heeft hier in Nederland zijn eigen, erkende cultuur. Waarom wij niet?"

Sinds in 1999 de woonwagenwet is afgeschaft, worden er geen nieuwe woonwagenplaatsen meer bijgebouwd. „Woningcorporaties hanteren in Smallingerland een snoeibeleid", aldus Kallenkoot. „Hun beleid is op verkoop gericht. Ze zullen nooit uit zichzelf bijbouwen. Ja, huizen, geen wagens en bijbehorende nutsvoorzieningen."

„We zijn nu wel op het uiterste punt beland", zegt Kallenkoot. Mirosch: „Er komt een moment dat Roma, Sinti en woonwagenbewoners weer gaan rondreizen. Wij weten hoe het is om te leven aan de weg. Hoe je

Doet Kallenkoot en Annie Mirosch voor hun oude woonwagenkamp in Drachtstercompagnie. Er zijn plannen om er een vakantiepark te maken. FOTO JILMER POSTMA

'Onze cultuur staat op lijst tussen koekhappen en krentenbollen

je moet wassen zonder water. Maar ik denk niet dat gemeenten staan te springen dat bewoners weer gaan rondtrekken."

Op een legale, maar vooral nette manier willen Mirosch en Kallenkoot de gemeenteraad van Smallingerland vragen om extra plaatsen te creëren. Dat op het oude woonwagenterrein in Drachtstercompagnie, waar ze tot de sluiting in 1995 woonden, nu plannen zijn voor een vakantieparkje, vinden ze verdrietig. Kallenkoot: „Met een brok in de keel rijden we er nog wel eens langs. Waarom een vakantiepark? Waarom frissen ze het terrein niet op tot woonwagenkamp? Zijn wij echt minder? In de gemeente is ruimte genoeg voor nieuwe plaatsen."

Vanavond gaan ze in het gemeentehuis in gesprek met raadsleden, om te peilen in hoeverre die weten hoe groot het probleem in Smallingerland is. Mirosch: „Ik heb geen verwachtingen en dat is misschien maar beter ook. Maar wat zou het mooi zijn als de gemeente zich hard kan maken voor onze cultuur." Kallenkoot: „En anders willen we ze wel een spiegel voorhouden. Hoe zouden zij zich voelen als ze verplicht worden om in een woonwagen te gaan wonen?"

‘Het gaat om de toekomst van mijn kinderen’

Philip Goudsmid (29) verzet zich met hand en tand tegen het uitsterfbeleid van de gemeente Elburg. Hij voelt zich als woonwagenbewoner gediscrimineerd. ‘Jij bent anders’, zeggen ze.

door **Floris Brandriet**

Zijn opa en oma waren samen met zijn ouders de eerste woonwagenbewoners van Elburg. Met paard en wagen streken ze zo’n veertig jaar geleden neer op het industrieterrein. Opa Struik ging nog als scharensliep op pad. „Op de bakfiets naar Amersfoort”, weet kleinzoon Philip Goudsmid (29). De woonwagencultuur stroomt door zijn aderen. Een cultuur die hij graag wil doorgeven aan zijn vier kinderen. Maar de gemeente Elburg voert een ‘uitsterfbeleid’, zoals Goudsmid het noemt. Een standplaats mag niet worden overgedragen. Ook niet van vader op zoon. En dus vraagt hij zich af waar Piet (8), Karel (6), Bram (4) en Gradus (1) naartoe moeten. „Als ze achttien zijn, worden ze in een huis gestopt.”

Het industrieterrein werd zo’n 25 jaar geleden ingeruild voor de Giek. „‘We moeten aan jullie toekomst en die van jullie kinderen denken’, werd ons gezegd. ‘Dus we zetten jullie tussen de woningen.’ Prima, wij willen ook inburgeren.” Dat gaat ook prima, zegt Philip. Ze kunnen goed met de buurt. „Natuurlijk, er is altijd wel iets. Ik had een hond, die liep los en blafte veel. Maar toen ik zag dat hij een andere hond aanviel, van twee oude mensjes, heb ik hem weggedaan. Omdat ik netjes wil inburgeren. Ik wil geen trammelant met de buurt.”

Philip is al jaren bezig met de bouw van zijn woonwagen. Hij wil graag een tweede verdieping en daarop wil hij graag dakkapellen. „Voor de ventilatie en de lichtinval.” Maar beide worden niet toegestaan door de gemeente. Met regelmaat maakt hij de gang naar de rechter. „Ik kan moeilijk lezen en schrijven, maar ik heb zoveel papieren dat ik bijna advocaat kan worden. Binnenkort moet ik weer bij de Raad van State komen.” Het steekt hem dat ‘burgers’ niet eens een vergunning nodig hebben als ze een dakkapel willen plaatsen, maar dat hij het niet mag. Hij wijst naar een hondenhok van drie turven hoog: „Daar moet ik nog een vergunning voor aanvragen. ‘U bent anders dan een gewone burger’, zeggen ze dan.”

Philip windt zich er veel over op. Het gaat hem soms letterlijk aan zijn hart. „Ik ben ervoor bij de dokter geweest. Het is ook slecht voor mijn gezin.” Ineke, de moeder van zijn kinderen, zit naast hem en probeert Bram en Gradus in het gareel te houden. Ze beaamt: soms ontploft Philip als de gemeente weer eens aan de telefoon hangt. Het heeft er mede aan bijgedragen dat ze uit elkaar zijn. „Ik woon hier nog vanwege de kinderen”, zegt Ineke. Philip: „De gemeente lacht me gewoon uit. Mijn vader en moeder hebben mij altijd een toekomst voor kunnen houden. Ik kan dat niet. Daar heb ik ’s avonds wel eens om zitten huilen, dat mag je gerust weten.”

Philip sprak deze week in tijdens de gemeenteraad. Hij vroeg aandacht voor het uitsterfbeleid en voor de tweede verdieping op zijn woonwagen. Op de publieke tribune werd hij gesteund door zo’n vijftig anderen, getooid met spandoeken. Ook de wijkagent was aanwezig. „Want ik ben wel eens agressief geworden op het gemeentehuis.” Het shirt dat hij droeg, heeft hij ook de volgende ochtend vol trots over zijn hoofd getrokken. ‘Stop uitsterfbeleid’ staat erop. „Ik word er in het dorp op aangesproken.” En dat biedt hem weer de kans zijn standpunten uit de doeken te doen.

Philip wil een stichting in het leven roepen voor het behoud van de woonwagencultuur. Een cultuur die sinds 2014 tot het immaterieel cultureel erfgoed van ons land behoort. „Als er geen anderen bij zijn, praten we reizigers”, legt hij uit. „En we houden ook van netjes binnen. Al is het tabbertje tweehonderd jaar oud, je kan er van de grond eten.” „En we houden van glimmertjes, hoogglans en kitsch”, vult Ineke aan. Philip hoopt dat zijn kinderen met diezelfde cultuur kunnen opgroeien. Op de lege plek die ontstond doordat een hennepkwekerij werd opgerold, heeft hij daarom gauw een wagen gezet. Illegaal volgens de gemeente. Daarnaast bouwt hij verder aan zijn eigen wagen. In de hoop dat hij die ooit kan overdragen. Maar: „Wat ik bouw, bouw ik voor mezelf. Het enige wat mijn zoon kan, is de wagen op z’n rug meenemen. Of ’m in brand steken of afbreken.”

Aangifte discriminatie

Philip Goudsmid voelt zich dusdanig gediscrimineerd, dat hij bij de politie aangifte heeft gedaan tegen burgemeester Frans de Lange van Elburg en wethouder Rien Boukema. „In onze ogen is dat niet terecht”, zegt een woordvoerder van de gemeente. „Wij verwachten dan ook dat het geseponeerd zal worden.”

Over de andere zaken die spelen tussen de gemeente en Goudsmid, zegt de woordvoerder: „Er speelt nogal wat. Hij heeft gebruik gemaakt van de maximale bouwhoogte die het bestemmingsplan toestaat, maar dat wil niet zeggen dat je er dan ook mag wonen. Zijn tweede woonlaag voldoet niet aan het Bouwbesluit.” Goudsmid is in beroep gegaan tegen het bestemmingsplan. Die zaak moet nog door de Raad van State worden behandeld. „Als hij in het gelijk wordt gesteld, wordt het een ander verhaal”, zegt de woordvoerder.

Het is nog onbekend wanneer de Raad van State de zaak behandelt.

> **Ik kan moeilijk lezen en schrijven, maar ik heb zoveel papieren dat ik bijna advocaat kan worden**
>
> Philip Goudsmid, woonwagenbewoner

> **We houden ook van netjes binnen. Al is het tabbertje 200 jaar oud, je kan er van de grond eten**
>
> Philip Goudsmid

ED.nl

Leegloop kampjes blijft doel Son en Breugel

Geplaatst op
21 november 2013
Laatste update
22 juli, 10:57

SON EN BREUGEL - Het voorstel om de drie huurwoonwagens aan de Oranjetip in Son en Breugel te vervangen, is niet goed gevallen in de gemeentepolitiek.

Die lijkt er alleen mee in te kunnen stemmen als daarnaast gewerkt wordt aan het op termijn opheffen van de woonwagenkampjes. De Sinti-bewoners die woensdagavond aanwezig waren in de commissie Algemene Zaken, zagen het al aankomen: "Ze willen ons gewoon uit laten sterven", zei bewoonster Schäfer na afloop.

Woonwagenplaatsen

De drie huurwagens en één eigen wagen zijn de enige die mogen blijven staan. Wel worden ze anders neergezet, zodat het terrein meer open ingericht kan worden. In de discussie moest wethouder John Frenken toezeggen dat de zes lege plaatsen niet meer ingenomen worden door woonwagens. En dat geldt ook voor alle 49 in Son en Breugel aangewezen woonwagenplaatsen. Hij beloofde het voorstel voor de Oranjetip ook beter te onderbouwen.

Frenken

De politiek herinnerde Frenken nog eens aan de opzet van het beleid: integratie nastreven door op termijn de woonwagens te vervangen door chalets of gewone (huur)woningen met gemengde bewoning. Dat was ook de inzet voor de Oranjetip, aldus Frenken, maar de bewoners willen dat niet.

De woonwagenbewoners van het kampje in de woonwijk 't Zand zetten na de vergadering onmiddellijk de hakken in het zand. "Wij zullen bezwaar maken tegen alles wat hier gaat gebeuren."

Udens beleid woonwagen blijft

door **Kees Backx**

UDEN – De Udense wethouder René Peerenboom voelt er niets voor het woonwagenbeleid te wijzigen. Zoals bekend voert Uden, evenals Oss, Bernheze en Veghel een uitsterfbeleid voor woonwagenkampjes.

Dat betekent dat plekken op de kampjes die vrijkomen door sterfte of verhuizing, niet meer worden opgevuld. Peerenboom zei dat gisteravond in de commissie Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling in antwoord op vragen van SP-raadslid John-Pierre van Deursen.

In het verleden stelde het Udense college dat het uitsterfbeleid gerechtvaardigd werd door het feit dat de woonwagenstandplaatsen niet meer waren opgenomen in de woningwet.

„Dat is inmiddels gewijzigd, standplaatsen zijn weer opgenomen in de nieuwe wet. Wat heeft dat voor gevolgen voor het uitsterfbeleid dat u nu voert", wilde Van Deursen weten. Volgens Peerenboom geen enkel gevolg, omdat de nieuwe woningwet uitsluitend gaat over de huursector. „En zoals u weet valt het woonwagenbeleid niet onder AreaWonen maar onder de gemeente", luidde het antwoord van Peerenboom.

Van Deursen vindt dat vreemd, temeer daar het College voor de Rechten van de Mens eind vorig jaar uitspraak deed over het beleid in Oss na klachten van woonwagenbewoners. Het beleid werd als discriminerend bestempeld. „Tal van gemeenten bestuderen die uitspraak en bekijken hoe ze hun woonwagenbeleid daarop moeten wijzigen", zei hij.

Volgens Peerenboom leidt het feit dat de woonwagencultuur inmiddels is opgenomen op de erfgoedlijst, een uitvoering van het VN-verdrag voor behoud van immaterieel erfgoed, ook niet tot wijziging van het Udense beleid.

Van Deursen wees de wethouder erop dat overheden zich moeten inzetten voor behoud van hetgeen op de erfgoedlijst staat. „En u bent ook een overheid", zei hij te overvloede.

> **Wat heeft de nieuwe wet voor gevolgen voor uw uitsterfbeleid**
>
> John-Pierre van Deursen, raadslid

Woensdag 10 juni 2015 - 10u55:49 AD

- NEDERLAND
- UTRECHT

ANDRÉ VAN DER HAAR OP DE BRES VOOR JONGE WOONWAGENBEWONERS

'Wij zijn ook anders dan jullie'

BEWAAR ARTIKEL
Maarten Venderbosch

13-5-15 - 13:56
Woonwagenbewoner André van der Haar: 'Ik ken er zat die wonen in een schuur achter de woonwagen van hun ouders. Dat nog liever dan weg uit de groep.' © Marnix Schmidt.

Jonge woonwagenbewoners vrezen in Utrecht nooit een eigen standplaats te bemachtigen. André van der Haar (24) ziet de woonwagencultuur daardoor uitsterven. „Maar wij hebben toch ook rechten?"

Wat is precies het probleem?
„Het probleem is simpel. De gemeente heeft al dertig jaar geen nieuwe standplaatsen meer aangelegd. Ja, er zijn wel nieuwe gekomen, maar dan heb je het over verplaatsingen. Niet over éxtra plekken. Die zijn wel beloofd. En hard nodig."

Is de oplossing net zo simpel?
„In wezen wel, ja. Geef ons gewoon dat stukje grond waar we om vragen. Daar willen we best voor betalen. Dan zetten we daar onze woonwagens op. Netjes, geen rotzooi, niemand tot last. Niet meer dan vier wagens op één locatie? Prima. Als we maar als families bij elkaar kunnen leven."

Site DeStadUtrecht.nl

‘Utrecht voert geen uitsterfbeleid woonwagenstandplaatsen’

25-05-2015 • 11:00

De gemeente Utrecht voert geen uitsterfbeleid met betrekking tot woonwagenstandplaatsen. Dat schrijft het Utrechts college in antwoord op vragen vanuit de gemeenteraad. Het aantal standplaatsen is al jarenlang stabiel op 137, verdeeld over 34 locaties, terwijl bijvoorbeeld het aantal sociale huurwoningen sinds 2010 met 3000 is afgenomen, aldus het college.

Het aantal standplaatsen wordt echter ook niet uitgebreid. Ondanks het dringend verzoek van een groep woonwagenjongeren die hiervoor demonstreren in De Meern. Woonwagenstandplaatsen nemen namelijk relatief veel ruimte in beslag, gemiddeld zo'n 250 vierkante meter, en de kosten van het aanleggen, beheren en exploiteren van standplaatsen zijn veel hoger dan de kosten van het bouwen van een eengezinswoning.

Daarom heeft het college bij het aanpassen van het woonwagenbeleid in 2013 besloten om het aantal standplaatsen niet verder uit te breiden en woonwagenbewoners ook niet langer te zien als een bijzondere groep. Ze worden beschouwd als bewoners van Utrecht met een bijzondere woonwens, zoals mensen die kiezen om op een woonboot of in een woongroep te wonen.

Bij de toewijzing van standplaatsen hebben de woonwagenbewoners inspraak bij de keuze van de nieuwe bewoner. Iedereen die op de wachtlijst staat, dat zijn er op dit moment 52, wordt aangeschreven en vervolgens worden minimaal vijf kandidaten voorgedragen. De zittende huurders wordt gevraagd om bij meerderheid van stemmen een van de kandidaten te kiezen.

Er komen echter nauwelijks standplaatsen vrij. Woonwegenbewoners kunnen volgens het college er echter ook voor kiezen om een wooncoöperatie op te richten om gezamenlijk een standplaats te realiseren. Al zijn op dit moment geen locaties in het middeldure koopsegment voorhanden voor de realisatie van standplaatsen. Andere mogelijkheid voor woonwagenbewoners is om een project groepswonen te beginnen. (deStadUtrecht.nl)

BIJLAGE 6

WoonwagenWijzer

Wijzigingen Woningwet op 16 april 2015 van kracht geworden.

Maandag 4 mei 2015

Woonwagen en standplaats als woongelegenheid opgenomen in nieuwe Woningwet 2014.

De wetswijzigingen zijn op 16 april 2015 ondertekend door Koning Willem Alexander, minister voor Wonen en Rijksdienst, Stef Blok, minister van Veiligheid en Justitie, G.A. van der Steur en zijn gepubliceerd in het Staatsblad. De nieuwe Woningwet zal voortaan Woningwet 2014 heten. Zoals al in een eerder bericht zijn in de wet een aantal nieuwe definities opgenomen, die ook voor woonwagenbewoners belangrijk zullen zijn. De vastlegging van de woonwagen en de standplaats als woongelegenheid in de Woningwet betekent dat het wonen in de woonwagen als gelijkwaardige woonvorm wordt gezien naast het wonen in een woning:

Tekst: Woningwet 2014:

Artikel 1.Voor de toepassing van het bij of krachtens deze wet bepaalde wordt verstaan onder:

- *woongelegenheid:*

a. woning met de daarbij behorende grond of het daarbij behorende deel van de grond;

b. woonwagen, zijnde een voor bewoning bestemd gebouw dat is geplaatst op een standplaats en dat in zijn geheel of in delen kan worden verplaatst, en

c. standplaats, zijnde een kavel die is bestemd voor het plaatsen van een woonwagen, waarop voorzieningen aanwezig zijn die op het leidingnet van de openbare nutsbedrijven, van andere instellingen of van gemeenten kunnen worden aangesloten.

COLOFON

Interviews en teksten:	Marcel Bergema
Foto's:	Marcel Bergema, Nationale Beeldbank, Stichting Behoud Woonwagencultuur, ...
Vormgeving:	Icarus, grafisch ontwerp en illustratie
Informatie:	Marcel Bergema, 06 33 86 11 88, bergema@ziggo.nl

Met steun van VIE