

OPINIE

Woonwagengbewoners willen ook fatsoenlijk kunnen wonen

Het uitsterfbeleid voor woonwagens is op z'n retour, nu dat als discriminerend is aangemerkt. „Tijd om het vertrouwen te herstellen”, vindt **Bram van Duinen** uit Zwolle.

Uitsterfbeleid heeft als doel om het aantal standplaatsen voor woonwagens in een gemeente op te heffen, verminderen of bevrozen.

Een werkwijze is dat een vrijkomende standplaats onbewoonbaar wordt gemaakt door er een betonblok op te plaatsen. Zodra alle plaatsen onbewoonbaar zijn, wordt de woonwagenlocatie opgeheven. Probleem opgelost.

Deze negatieve werkwijze van meerdere gemeenten kwam niet zomaar uit de lucht vallen. Het Rijk heeft de gemeenten in 2006 zelf een vijftal suggesties gedaan voor woonwagenbeleid, met het uitsterfbeleid als een van die vijf opties. Niet zo gek dat sommige gemeenten deze kans met beide handen aangrepen. Een brandonveilige situatie, overlast, een onrendabele exploitatie, een achterhaalde woonvorm of een vrijplaats zijn veelgehoorde argumenten van gemeenten en woningbouwcorporaties.

Eind jaren zeventig van de vorige eeuw begon de ontmanteling

“

Wonen in een wagen is gewoon een woonvorm

van grote, regionale woonwagencentra. In plaatsen als Zwolle, Deventer en Hardenberg werden centra opgeheven en werden bewoners verdeeld over kleine locaties.

Familie

De inrichting van die kleine kampen ging niet zonder slag of stoot. Woonwagengbewoners waren gewend geraakt aan het wonen op een groot centrum met weliswaar dicht op elkaar staande wagens en te weinig plaatsen voor de kinderen, maar ze hadden in ieder geval veel familie om zich heen. Aan de andere kant zaten wijk- of dorpsbewoners niet te wachten op een kampje in hun buurt. Je wist maar nooit wat voor volk er kwam.



▲ In De Haere bij Apeldoorn is nog een groot woonwagencentrum. Elders zijn woonwagengbewoners vooral verdeeld over kleine locaties. FOTO ARCHIEF

Het aantal standplaatsen was hoe dan ook onvoldoende. Veel (vooral jonge) woonwagengbewoners kwamen tegen hun zin terecht in een woning. Geef elke woonwagengbewoner die nu in een comfortabel huis woont de keus om daar te blijven of verderop in een wagen, en 90 procent zal een wagen kiezen! Er is nog altijd veel vraag naar standplaatsen.

Discriminatie

Sinds 2000 zijn gemeenten zelf verantwoordelijk voor huisves-

ting van woonwagengbewoners. Dat een deel van de gemeenten sindsdien een uitsterfbeleid hanteert, is niet minder dan discriminatie. Dat wordt bevestigd in uitspraken en rapporten van veel instanties, zoals het Europees Hof voor de Rechten van de Mens en recent de Nationale Ombudsman. Het uitsterfbeleid wordt discriminerend genoemd en in strijd met de rechten van de mens. Bovendien is de woonwagengcultuur inmiddels erkend als Immaterieel Erfgoed. Het ministerie van Binnenlandse Zaken

heeft het standpunt tegen uitsterfbeleid van de Ombudsman overgenomen en is in gesprek met gemeenten, de VNG en de branchevereniging van woningcorporaties. De eerste gemeenten hebben al afstand genomen van dit negatieve beleid.

Wringen

Wonen in een woonwagen is niet meer of minder dan een van de woonvormen die we in Nederland kennen. Elke woonwagengbewoner kan verhalen vertellen over discriminatie. In dagelijkse contacten is daar meestal nog wel mee om te gaan, maar het gaat echt wringen als de overheid of de bank je wegzet als tweederangs burger. Alleen omdat je met je familie fatsoenlijk wilt wonen. Er is nu bij voorbeeld geen bank die een hypotheek verstrekt voor een woonwagen of standplaats.

Met het verwerpen van het uitsterfbeleid is eindelijk de weg ingezet naar wederzijds vertrouwen en een gelijkwaardige behandeling. Op termijn zal dat ook een positieve uitwerking hebben op hoe mensen aankijken tegen woonwagengbewoners en hun woonwagengcultuur.

Bram van Duinen is adviseur woonwagengbeleid, beheert woonwagengwijzer.nl en woont in Zwolle

■ reageren of zelf een opinie schrijven?

opinie@destentor.nl