

BZK komt met nieuw beleid voor gemeenten

Uitsterfbeleid is passé; rekening houden met van woonwagenbewoners de toekomst



Gemeenten moeten het mogelijk maken voor woonwagenbewoners om in een woonwagen te kunnen wonen en daar ook middelen voor beschikbaar stellen. Dat schrijft minister Kajsa Ollongren van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties (BZK) in de onlangs gepresenteerde Handreiking antidiscriminatiebeleid voor gemeenten. Daarin is dit keer een apart hoofdstuk gewijd aan woonwagenbewoners. En er staat meer op stapel om gemeenten rekening te laten houden met de woonwensen van bewoners van woonwagens. Zo krijgen binnenkort alle gemeenten een brochure van BZK waarin staat hoe zij hun woonwagenbeleid (anders) vorm moeten geven. Ook gaat het ministerie het aantal woonwagenstandplaatsen in Nederland weer in kaart brengen. Eindelijk daadkracht dus van het front van de Rijksoverheid, na jaren de andere kant te hebben uitgekeken als het gaat om gemeentelijk woonwagenbeleid.

De omslag van het ministerie komt niet uit de lucht vallen. Daarvoor hebben in de eerste plaats woonwagenbewoners, en in hun kielzog pleitbezorgers, advocaten antidiscriminatiebureau's en andere betrokkenen zich jarenlang ingezet. Er is ingesproken bij gemeenteraadsvergaderingen; bewoners hebben ervoor gezorgd dat de woonwagencultuur op de Nationale erfgoed lijst kwam te staan; er zijn klachten ingediend bij antidiscriminatiebureau's; tientallen bewoners hebben een oordeel gevraagd bij het College voor de Rechten van de Mens; en woonwagenvrouwen hebben de Nationale Ombudsman benaderd voor een onderzoek. Alles vanuit één en hetzelfde oogmerk: de tendens doorbreken dat gemeenten woonwagenstandplaatsen opheffen in plaats van bijbouwen, waardoor bewoners van woonwagens niet volgens hun cultuur kunnen leven. Namelijk in een woonwagen in familieverband op een woonwagenlocatie.

Wet de woonwensen

De minister van Binnenlandse Zaken erkent nu, namens het kabinet, dat het afbouwbeleid dat veel gemeenten voeren in strijd is met de mensenrechten. Tot dat inzicht is het ministerie gekomen nadat zijzelf door het College voor de Rechten van de Mens op de vingers werd getikt op 1 mei 2017. Reden: in een eerdere handleiding over woonwagengebeleid voor gemeenten, gaf het ministerie groen licht voor het afbouwen van standplaatsen. En dat is discriminerend voor woonwagengebewoners, oordeelde het mensenrechtencollege.

(Inter)nationale Kritiek

Nog geen twee maanden later kwam de Nationale Ombudsman met een vernietigend rapport over het landelijk gevoerde woonwagengebeleid. De Ombudsman concludeerde dat zowel Rijk als gemeenten tekort schieten tegenover woonwagengebewoners. Beiden erkennen onvoldoende het recht van woonwagengebewoners om te leven volgens hun culturele identiteit en doen onvoldoende om dat mogelijk te maken. De ombudsman deed onder meer de aanbeveling dat de Rijksoverheid weer regie moet nemen om gemeenten op het goede pad te helpen bij het maken van woonwagengebeleid conform de mensenrechten.

Ook internationaal kwam er kritiek op het Nederlandse beleid op. Zo oordeelde het Europese Hof voor de Rechten van de Mens al eerder dat Roma, Sinti en woonwagengebewoners een minderheidsgroep zijn met een eigen culturele identiteit die bescherming van de overheid verdient. Ook andere internationale instanties hebben Nederland erop aangesproken dat het uitsterfgebeleid in strijd is met de Wet gelijke behandeling, zoals het Grondrechtenagentschap van de EU (Fundamental Rights Agency, FRA).

Nieuw beleid

Het ministerie heeft zich de kritiek aangetrokken en is om tafel gegaan met woonwagengebewoners, belangenbehartigers, gemeenten en woningcorporaties. Op basis van deze gesprekken en de

Wat houdt het nieuwe beleid in?

De handleiding die voor gemeenten die in de maak is, is nog een concept. Maar in de Handreiking anti-discriminatiebeleid voor gemeenten wordt al een tip van de sluier opgelicht.

Daarin schrijft het ministerie met zo veel woorden dat het woonwagengebeleid een zaak blijft van gemeenten. Gemeenten mogen hun eigen invulling geven aan dat beleid. Maar dat mag niet in strijd zijn met internationale mensenrechtenverdragen en uitspraken.

Zo heeft het Europees Hof voor de Rechten van de Mens in verschillende zaken geoordeeld dat overheden de woonwagencultuur moeten beschermen en het wonen in een woonwagen ook mogelijk moeten maken. Ook het College voor de Rechten van de Mens heeft meermaals uitgesproken dat een uitsterfgebeleid van woonwagengestandplaatsen discriminerend is omdat dit beleid allen woonwagengebewoners treft (zie mensenrechten.nl oordeel 2015-61 en 2014-165 en 167.)

Dit betekent volgens de minister niet dat iedere woonwagengebewoner per direct een standplaats moet krijgen, maar wel dat een woningzoekende woonwagengebewoner binnen afzienbare tijd een kans moet hebben op een standplaats. "Het is onvoldoende om woonwagengebewoners alleen reguliere huisvesting (een woning) te bieden zonder rekening te houden met zijn specifieke woonbehoefte." Dit geldt ook voor woonwagengebewoners die tijdelijk in een huis hebben gewoond en willen terugkeren naar de wagen, aldus de minister.

Ook mogen gemeenten niet zomaar meer bestemmingsplannen van woonwagenge locaties wijzigen omdat daar niet genoeg belangstelling voor zou zijn. De afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State heeft vorig jaar geoordeeld dat dat alleen mag als gemeenten ook kunnen aantonen dat er geen belangstelling is. Zo houden sommige gemeenten geen wachtlijst voor standplaatsen bij. Maar als mensen zich nergens kunnen inschrijven, wil dat nog niet zeggen er ook geen belangstelling is. Gemeenten moeten dus via een belangstellenden- of wachtlijst kunnen bewijzen dat er echt niemand op die standplaats wil staan. (ABRvS 19 april 2017).



1 januari 2018 in beeld te brengen. Daarvoor heeft zij het bureau Companen in de arm genomen. Die heeft alle gemeenten en woningcorporaties gevraagd een korte enquête in te vullen. Uiterlijk 20 juni moesten de gegevens binnen zijn. Na het onderzoek worden de standplaatsen per gemeente gepubliceerd.

Meer uitbreiding

Jammer genoeg vraagt het ministerie in de inventarisatie niet of gemeenten ook leegstaande of geblokeerde standplaatsen bezitten, en hoeveel. Ook wordt niet gevraagd naar de aanwezigheid en lengte van wachtlijsten

aanbevelingen van de Nationale Ombudsman is nieuw beleid ontwikkeld. Daarvoor is ook advies gevraagd aan het College voor de Rechten van de Mens en PILP, een project van het Nederlands Juristen Comité Mensenrechten. De aanbevelingen van de Ombudsman en de adviezen zijn te vinden op de website van Het Wiel www.hetwiel.info.

Het nieuwe beleid is trouwens geen nieuwe wet, zoals mensen soms wel denken. Het zijn nieuwe richtlijnen voor gemeenten hoe om te gaan met woonwagenbewoners. Of eigenlijk is het méér dan een richtlijn, het is een beleidskader. Dat wil zeggen dat het beleid van gemeenten moet passen binnen de grenzen van dat kader. En die grenzen zijn de internationale (mensenrechten) verdragen en uitspraken van rechters en oordelen van het mensenrechtencollege.

Het beleid gaat trouwens niet alleen gelden voor woonwagenbewoners, Sinti en Roma, maar ook voor kermisreizigers en circusartiesten. Het ministerie spreekt in haar beleid ook niet van 'ras' maar van 'herkomst'.

Inventarisatie standplaatsen

Het ministerie is op het moment ook bezig het aantal woonwagenlocaties en standplaatsen per

voor standplaatsen. Toch een gemiste kans bij zo'n eerste inventarisatie.

Frenk Wiersma, senior beleidsadviseur Wonen op het ministerie van BZK, erkent dat die vragen van belang zijn, maar wijst er op dat deze eerst meting een start is. Een volgende keer kunnen deze vragen overwogen worden, aldus Wiersma. De komende jaren wil BZK het standplaatsenbestand blijven volgen en dan zal blijken hoe het met de ontwikkeling van standplaatsen gesteld is. De afnemende trend van de laatste jaren moet in elk geval omgekeerd worden, zegt Wiersma. "Wij denken dat er behoefte is aan meer standplaatsen dan er op het moment zijn. En wij hopen natuurlijk dat gemeenten met het nieuwe beleidskader hun beleid gaan heroverwegen en dat meer gemeenten met plannen voor uitbreiding komen."

Niet vrijblijvend

Aan dat nieuwe beleidskader wordt, zoals gezegd, nu de laatste hand gelegd door het ministerie. Doel is gemeenten een zet in de goede richting te geven. Met andere woorden: het beleid aan te passen aan de mensenrechten en in te spelen op de vraag naar woonwagenstandplaatsen.

Het beleidskader is niet vrijblijvend. Gemeenten moeten zich immers houden aan de mensenrechtenverdragen waar Nederland aan gebonden is, zegt Wiersma. Naast dat BZK het standplaatsenbestand zelf blijft volgen, wil het ministerie ook met provincies overleggen in hoeverre die daar toezicht op kunnen houden.

Op 12 juli is de nieuwe handleiding voor gemeenten naar alle waarschijnlijkheid klaar. Het eerste exemplaar zal op het ministerie worden overhandigd aan Nationale ombudsman Reinier van Zutphen. Uiteraard zullen we de handleiding dan ook plaatsen op de website van Het Wiel.

Tekst: Thea Reuver

Foto pagina 6: Nationaal ombudsman Reinier van Zutphen reikt de eerste exemplaren van zijn onderzoeksrapport 'Woonwagenebewoner zoekt standplaats' op 17 mei 2017 uit aan woonwagenebewoners in het clubhuis van woonwagencentrum Beukbergen.

Foto: Bram van Duinen:

Opgemerkt

“Bij Ajax zeiden ze dat hij rust nodig had rondom de trainingen en wedstrijden. Dat vond je niet op het kamp. Dankzij hem verhuisden we naar een echt huis. Daar wonen we nu nog steeds. Wat Rafael nu doet als hij thuiskomt? Dan ligt hij de hele dag op de bank. Net als vroeger. Een beetje zijn ouders commanderen, haha. En lekker Chinees halen. Dat hebben ze in Denemarken niet zo goed als hier. Weet je dat hij me minstens driemaal per dag belt? Soms word ik weleens gek van hem. Heb je hem weer...”

Ramon van der Vaart in een interview met drie trotse voetbalvaders in Helden Magazine.

“De belangrijkste reden is dat woonwagenebewoners veel behoefte hebben dicht bij hun familie te wonen en onderling voor elkaar te kunnen zorgen. Dat geldt voor mijn cliënt van vandaag ook. Zo’n woonconstructie is moeilijk te realiseren buiten het woonwagencamp om. Tenzij je ontzettend veel geld hebt, een enorme kavel kunt kopen en daar een paar woningen op zet. Maar voor verreweg de meeste Nederlanders, die afhankelijk zijn van huurwoningen of koopwoningen in de lagere en middenklasse, zou dat nooit kunnen.”

Advocaat Sjoerd Jaasma in een interview in De Correspondent

“Wonen in een woonwagen is niet meer of minder dan een van de woonvormen die we in Nederland kennen. Elke woonwagenebewoner 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.”

Bram van Duinen, adviseur woonwagenbeleid, in De Stentor.