



Vereniging Behoud Woonwagencultuur in Nederland



Advies Gemeentelijk woonwagen- en standplaatsenbeleid

Inhoudsopgave

1	Inleiding en leeswijzer	3
1.1	Advies van de Nederlandse woonwagenbewoners	4
1.2	Leeswijzer Advies VBWN.....	4
2	Samenvatting Beleidskader	5
3	Achtergrond woonwagenbewoners en beleid	6
3.1	<u>Inleiding</u>	6
3.1.1	Roma en Sinti	7
3.1.2	Jenischen	8
3.1.3	Nederlandse woonwagenbewoners	9
3.1.4	Kermisreizigers en circus-reizigers	10
3.1.5	Woonwagen.....	12
3.1.6	Woonwagenkamp	15
3.1.7	De Nederlandse woonwagencultuur als erkend cultureel immaterieel erfgoed	16
3.2	<u>Huisvestingsbeleid woonwagenbewoners</u>	19
3.2.1	Periode voorafgaand aan de eerste Woonwagenwet van 1918.....	20
3.2.2	Periode tijdens de Tweede Wereldoorlog.....	23
3.2.3	Periode na de intrekking van de Woonwagenwet in 1999	24
4	Mensenrechten en woonwagenbewoners	26
4.1	<u>Inleiding</u>	26
4.2	<u>Welke mensenrechten zijn van toepassing?</u>	27
4.2.1	<u>Het recht op huisvesting</u>	27
4.2.2	<u>Het recht op eerbiediging van privé-, familie- en gezinsleven</u>	28
4.2.3	<u>Het recht op gelijke behandeling</u>	28
4.3	<u>Mensenrechtelijke standaarden voor woonwagenbeleid</u>	29
4.4	<u>Mensenrechtelijke standaarden bij individuele besluiten</u>	29
4.5	<u>Conclusie</u>	29
4.6	Woonwagenbewoners zijn in juridische zin een 'ras'	30
4.7	Het rollemanoproer	32
5	Bouwstenen voor beleid	33
5.1	<u>Visie</u>	33
5.2	<u>Rolverdeling</u>	34
5.2.1	De rol van het Rijk: actieve sturing op beleid en monitoring	35
5.2.2	Nadere toelichting door minister BZK op het Beleidskader.....	36
5.2.3	Monitor standplaatsen in Nederland.....	37
5.2.4	Rapport Woonwagenstandplaatsen in Nederland, de nulmeting	37
5.2.5	Platform31, Kennis- en leerprogramma lokaal woonwagenbeleid	40
5.3	<u>Vraag, het inventariseren van de woonbehoefte</u>	41
5.3.1	Standplaatsen-behoefteonderzoek, de vraag	42
5.3.2	Woonwensenonderzoek	43
5.3.3	Inrichten en opstellen wachtlijst met criteria	45
5.3.4	Afstammingsbeginsel.....	46
5.3.5	Spijtoptanten.....	48
5.4	<u>Aanbod</u>	49
5.4.1	Ideale grootte van een woonwagenlocatie	50
5.4.2	Uitbreiden, herstructureren van bestaande woonwagenlocatie.....	50
5.4.3	Aanleg van nieuwe woonwagenlocaties.....	52
5.4.4	Brandveiligheid	55
5.4.5	Huur-, koop- of erfpachtstandplaatsen?	56
5.4.6	Woonwagens of 'woonwagenwoningen'?	57
5.4.7	Woonbestemming of mengvorm wonen-werken?.....	59
5.5	<u>Opnemen in woonvisie en prestatieafspraken</u>	60
5.5.1	Woonvisie.....	61
5.5.2	Prestatieafspraken.....	61
5.6	<u>Beheer en exploitatie</u>	63
5.6.1	De intermediaire organisaties - de tussenbureaus	64
5.6.2	Ondermijnende activiteiten en criminaliteit op woonwagenlocaties.....	65
5.7	<u>Toewijzing van standplaatsen en/of woonwagens</u>	67
5.7.1	Algemene regels omtrent toewijzing woonruimten	68
5.7.2	Toewijzing op basis van het Afstammingsbeginsel.....	71
5.8	<u>Communicatie</u>	72
5.8.1	Inzet en vertegenwoordiging gemeenten, woningcorporaties en tussenbureaus	72
5.8.2	Inzet en vertegenwoordiging woonwagenbewoners	73
5.8.3	Eerlijk, open, duidelijk, respect en vertrouwen	73
5.8.4	Oprichten van bewonersvertegenwoordiging, een bewonerscommissie	74
6	Bijlagen	77
6.1	<u>Brieven en toelichtingen minister en ministerie BZK inzake het Beleidskader</u>	77
6.2	Belangrijke adressen, documenten en links	98
6.3	Enkele krantenknipsels archief VBWN	102

1 Inleiding en leeswijzer

In 1999 is de Woonwagenwet ingetrokken en werd het woonwagenbeleid gedecentraliseerd. Met het intrekken van de Woonwagenwet werd de 'normalisatie' van het huisvestingsbeleid voor woonwagenbewoners een feit. De zorg van de overheid in het voorzien in passende woonruimte behelsde vanaf dat moment dezelfde als voor burgers die niet in een woonwagen wonen, namelijk "het treffen van de benodigde maatregelen ten behoeve van een goede huisvesting voor hun ingezetenen, ongeacht of zij in een woning, een woonwagen of op een woonschip willen wonen". In de memorie van toelichting bij de intrekking van de woonwagenwet stond dat "deze verantwoordelijkheid ook inhoudt dat een wettelijke verplichting voor een gemeente om een woonwagencentrum in stand te houden niet meer noodzakelijk is".¹

*Vanuit het Rijk zijn de eerste jaren na de intrekking van de Woonwagenwet enkele handreikingen voor gemeenten uitgebracht met als doel hen te ondersteunen bij de beleidsvorming van het woonwagenbeleid. Inmiddels is van diverse kanten, onder meer door bewonersorganisaties, het Europees Hof voor de rechten van de mens, het College voor de Rechten van de Mens en de Nationale Ombudsman, aangegeven dat het beleidskader dat ontwikkeld is bij de intrekking van de Woonwagenwet niet meer voldoet. Zij geven aan dat er behoefte is aan een nieuw kader voor het gemeentelijk woonwagen- en standplaatsenbeleid. De nationale Ombudsman gaf in zijn rapport **Woonwagenbewoner zoekt standplaats**² aan dat het landelijk beleidskader en het op lokaal niveau gevoerde standplaatsenbeleid in overeenstemming dienen te worden gebracht met de geldende mensenrechtelijke kaders. Daartoe dient dit beleidskader.*

Dit beleidskader gaat over het woonwagen- en standplaatsenbeleid. Het kader heeft betrekking op standplaatsen voor woonwagens voor mensen die zich van generatie op generatie als woonwagenbewoner hebben gemanifesteerd, of ze op dit moment daadwerkelijk in een woonwagen wonen is niet van belang. Hieronder vallen Roma, Sinti, 'reizigers' en rondreizende kermisexploitanten en circusartiesten. Er zijn grote verschillen tussen deze groepen. Echter, voor dit beleidskader is vooral de wens om te wonen in een woonwagen op een woonwagenlocatie van belang. Om deze reden en voor de leesbaarheid van dit beleidskader worden deze groepen in het vervolg van dit beleidskader aangeduid als woonwagenbewoners.

Vanaf het begin van deze eeuw heeft zich een aantal instanties uitgesproken over het mensenrechtelijk kader dat voor woonwagenbewoners geldt. Het Europees Hof voor de Rechten van de mens oordeelde dat woonwagenbewoners een minderheidsgroep vormen met een eigen culturele identiteit die bescherming van de overheid verdient. Ook andere internationale organisaties hebben Nederland hierop al vaker aangesproken. Het College voor de Rechten van de Mens heeft geoordeeld dat het beleid van gemeenten die er naar streven het aantal standplaatsen tot nul te reduceren, het zogeheten uitsterfbeleid, in strijd is met het grondwettelijk recht op gelijke behandeling, zoals onder andere uitgewerkt in de Algemene wet gelijke behandeling. In mei 2017 heeft de Nationale ombudsman een rapport uitgebracht waarin hij stelde dat het Rijk en de gemeenten tekort schoten in hun betrouwbaarheid ten aanzien van woonwagenbewoners. De Nationale ombudsman vond dat zij het recht van woonwagenbewoners om te leven volgens hun culturele identiteit onvoldoende erkennen en faciliteren. De belangrijkste aanbevelingen van de ombudsman zijn: een gezamenlijke visievorming met gemeenten, woningcorporaties en bewoners, een beleidskader voor gemeenten en woningcorporaties en het monitoren van het aantal standplaatsen in Nederland.

De toenmalige minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties heeft in reactie hierop aan de Tweede Kamer meegedeeld³ dat hij het beleidskader voor lokale overheden voor standplaatsen en woonwagens in overeenstemming zal brengen met de mensenrechtelijke uitgangspunten. Er zijn verschillende bijeenkomsten met woonwagenbewoners, gemeenten, woningcorporaties en andere betrokkenen geweest. Op basis van deze gesprekken is dit beleidskader tot stand gekomen. Tevens is hierover advies gevraagd aan het College voor de Rechten van de Mens⁴. De aanbevelingen uit dit advies zijn zoveel mogelijk opgenomen in dit beleidskader.

Dit beleidskader is allereerst bedoeld voor gemeentebestuurders, gemeenteraadsleden en gemeenteamttenaren. Gemeenten zijn de regisseur van het huisvestingsbeleid, ook wat betreft woonwagens en standplaatsen. Ook kan dit beleidskader behulpzaam zijn voor bestuurders en medewerkers van woningcorporaties. Het is immers hun taak om standplaatsen en woonwagens te verhuren aan mensen met een laag inkomen, waarbij zij tevens gebonden zijn aan de wetgeving inzake gelijke behandeling.

Het ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties verwacht dat dit beleidskader aanleiding geeft voor herijking van het standplaatsenbeleid voor woonwagens in diverse Nederlandse gemeenten. Door het beleid voor woonwagenbewoners te expliciteren wordt de specifieke woonbehoefte van deze groep gewaarborgd. Dit zou ertoe moeten leiden dat de trend van de afgelopen decennia, een daling van het aantal standplaatsen, wordt gekeerd.

¹ Kamerstukken II, 1996/97, 25 333, nr. 3

² Nationale Ombudsman, Woonwagenbewoner zoekt standplaats: Een onderzoek naar de betrouwbaarheid van de overheid voor woonwagenbewoners, 17 mei 2017, rapportnr. 2017/060

³ Kamerstukken II, 2016-2017, 34 550 XVIII, nr. 48

⁴ Advies inzake Woonwagen- en standplaatsenbeleid van het College voor de Rechten van de Mens, bij brief van 28 maart 2018 aan de minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties aangeboden

In hoofdstuk **1 Inleiding** van het 'Beleidskader gemeentelijk woonwagen- en standplaatsenbeleid'⁵ (hierna: Beleidskader) wordt aangegeven waarom het Rijk het noodzakelijk achtte een nieuw beleidskader voor gemeentelijk woonwagen- en standplaatsenbeleid vast te stellen.

Op 12 juli⁶, respectievelijk op 23 juli 2018⁷, heeft de minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties (BZK) het Beleidskader naar de Tweede Kamer, respectievelijk naar gemeenten, gestuurd. Als bijlage hierbij stuurde de minister van BZK ook het advies⁸ van het College voor de Rechten van de Mens (CRM) mee.

Aan deze inleiding zijn er in dit Advies twee paragrafen toegevoegd: *paragraaf 1.1 Advies van de Nederlandse woonwagengebwoners* en *paragraaf 1.2 Leeswijzer Advies VBWN*.

1.1 Advies van de Nederlandse woonwagengebwoners

Bij het tot stand komen van het Beleidskader zijn - vanuit de doelgroep - ook de (vertegenwoordigers) van de woonwagengebwoners op uitnodiging van BZK betrokken, o.a. Vereniging Roma, Sinti en Woonwagengebwoners Nederland⁹ (VRSWN), Travellers United Nederland¹⁰ (TUN) en Vereniging Behoud Woonwagencultuur in Nederland¹¹ (VBWN).

Daar het Beleidskader de kaders vanuit de Rijksoverheid voor het nieuwe woonwagenbeleid stelt en derhalve niet direct bedoeld is om meer inhoudelijk en gedetailleerd in te gaan op het inrichten en uitvoeren van het af te leiden gemeentelijk beleid heeft de VBWN aangeboden aansluitend en aanvullend op het Beleidskader een advies op te stellen vanuit de doelgroep. Dit 'Advies gemeentelijk woonwagen- en standplaatsenbeleid'¹² (hierna: Advies) wordt U hierbij aangeboden.

De VBWN heeft dit Advies opgesteld namens én met de Nederlandse woonwagengebwoners, hierbij zijn zorgvuldig de ruim 16.400 leden van de VBWN geïnformeerd en geraadpleegd over de diverse onderwerpen. (VBWN onderhoudt intensief contact met haar leden via een zeer actieve Facebook-pagina.)

Gelijk het Beleidskader is dit Advies allereerst bedoeld voor gemeenten en corporaties die de regie en een taak hebben bij de uitvoering van het woonwagenbeleid maar ook voor de daarbij te betrekken (vertegenwoordigers van) woonwagengebwoners.

De VBWN verwacht dat dit Advies positief zal bijdragen aan de communicatie tussen de gemeenten, de corporaties en de woonwagengebwoners bij het in de praktijk brengen van het lokaal woonwagenbeleid.

1.2 Leeswijzer Advies VBWN

Zoals hiervoor gezegd is dit Advies opgesteld in aansluiting en aanvullend op het Beleidskader, derhalve is besloten om de hoofdstuk-indeling van het Beleidskader te volgen waarbij bovendien de tekst uit het Beleidskader integraal is opgenomen (in de vorm van de groen gemarkeerde tekstblokken). We menen op deze wijze te voorzien in een praktisch advies-handboek met het Beleidskader en het Advies in één.

Bovendien is er als bijlage bij dit Advies een lijst met belangrijke adressen en documenten toegevoegd alsmede links die verwijzen naar relevante websites en naar andere belangrijke informatie/documenten, o.a. het rapport van de nationale Ombudsman en het advies van het College voor de Rechten van de Mens en uiteraard het Beleidskader van het ministerie BZK, zie *paragraaf 6.2 Belangrijke adressen, documenten en links*. De brieven en toelichtingen van de minister en ministerie BZK inzake het Beleidskader zijn (groen gemarkeerd) als bijlagen bij dit Advies gevoegd, zie *paragraaf 6.1 Brieven en toelichtingen minister en ministerie BZK inzake het Beleidskader*.

⁵ Beleidskader gemeentelijk woonwagen- en standplaatsenbeleid, ministerie BZK, 12 juli 2018, publicatie-nr. 113803

⁶ Begeleidende brief aan de voorzitter van de Tweede Kamer bij 'aanbieding beleidskader voor gemeentelijk standplaatsenbeleid', ministerie BZK, 12 juli 2018, kenmerk 2018-0000135570

⁷ Begeleidende brief aan de colleges van Burgemeester en Wethouders bij 'aanbieding gemeentelijk woonwagen- en standplaatsenbeleid', ministerie BZK, 23 juli 2018, kenmerk 2018-0000644451

⁸ Advies inzake Woonwagen- en standplaatsenbeleid van het College voor de Rechten van de Mens, bij brief van 28 maart 2018 aan de minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties aangeboden

⁹ Vereniging Roma, Sinti en Woonwagengebwoners Nederland, voorzitter mevr. S. Achterbergh

¹⁰ Travellers United Nederland, voorzitter mevr. P. Bloemers

¹¹ Vereniging Behoud Woonwagencultuur in Nederland, KvK-nummer 63159627, opgericht 1 oktober 2014, voorzitter hr. P. van Assendorp

¹² Advies gemeentelijk woonwagen- en standplaatsenbeleid, VBWN, 26 november 2019

2 Samenvatting Beleidskader

In hoofdstuk 2 *Samenvatting* van het Beleidskader wordt een samenvatting gegeven. Inhoudelijk advies over de onderwerpen treft U in de andere hoofdstukken aan.



Foto links: Heinrich (Hendrik) Baum (1883-1969), een reiziger van het eerste uur, geboren te Ennigelo in Duitsland, muzikant en koopman in galanterieën, via Luxemburg in Nederland neergestreken, waar hij zijn vrouw Johanna Wilhelmina (Mien) Duijts (1884-1963) ontmoette, de familie kreeg hierdoor de bijnaam 'De Luxemburgers'.

Foto rechts: Het reizigergezin van Geertruida (Tru) Albertina Baum (dochter van Heinrich Baum) en haar man Petrus (Piet) van Dooren, koopman en variéartiest, alias 'De Boeienkoning' met zes van hun acht kinderen met geheel rechts zoon Petrus (Piet) van Dooren, (grootvader van Petrus (Piet) van Assendorp, voorzitter VBWN), foto van rond 1935.

In 1999 is de Woonwagenwet ingetrokken en werd het woonwagenbeleid gedecentraliseerd. De afgelopen jaren heeft zich een aantal instanties uitgesproken over het mensenrechtelijk kader dat voor woonwagenbewoners geldt. Zij stellen dat het beleidskader dat ontwikkeld is bij de intrekking van de Woonwagenwet niet meer voldoet. In mei 2017 heeft de Nationale ombudsman een rapport uitgebracht waarin hij stelde dat het Rijk en de gemeenten het recht van de woonwagenbewoners om te leven volgens hun culturele identiteit onvoldoende erkennen en faciliteren.

Dit beleidskader reikt gemeenten de kaders aan waarmee zij het lokale woonwagenbeleid binnen het mensenrechtelijk kader kunnen ontwikkelen. Het biedt bouwstenen die gemeenten kunnen gebruiken om invulling te geven aan het gemeentelijk huisvestingsbeleid voor woonwagenbewoners. Uitgangspunt hierbij blijft dat het huisvestingsbeleid een primaire verantwoordelijkheid van de gemeente is. De gemeente is bij uitstek de bestuurslaag die lokaal afwegingen kan maken op basis van de lokale behoefte.

De visie die ten grondslag ligt aan dit nieuwe beleidskader heeft als kern inzake huisvesting het beschermen van woonwagenbewoners tegen discriminatie, het waarborgen van hun mensenrechten en het bieden van rechtszekerheid en duidelijkheid.

Concreet betekent dit:

- De gemeente stelt het beleid voor woonwagens en standplaatsen vast als onderdeel van het volkshuisvestingsbeleid;
- Het beleid dient voldoende rekening te houden met en ruimte te geven voor het woonwagenleven van woonwagenbewoners;
- Hiervoor is nodig dat de behoefte aan standplaatsen helder is;
- Corporaties voorzien in de huisvesting van woonwagenbewoners voor zover deze tot de doelgroep behoren;
- De afbouw van standplaatsen is niet toegestaan (behoudens uitzonderlijke omstandigheden) zolang er behoefte is aan standplaatsen;
- Een woningzoekende woonwagenbewoner die dit wenst, heeft binnen een redelijke termijn kans op een standplaats.

3 Achtergrond woonwagenbewoners en beleid

3.1 Inleiding

In paragraaf 3.1 *Inleiding* van het Beleidskader wordt in een notendop de verschillende groepen beschreven die tezamen de doelgroep (de woonwagenbewoners) vormen van het nieuwe woonwagenbeleid. In de tekst wordt al veelvuldig middels voetteksten verwezen naar geraadpleegde bronnen en documenten. In dit Advies zullen we ons derhalve beperken tot enige aanvullende achtergrondinformatie over deze groepen, zie de paragrafen 3.1.1 t/m 3.1.7.

3.1 Inleiding

In Nederland zijn er verschillende groepen met een woonwagencultuur die in het verleden een nomadisch bestaan hadden. Het betreft Sinti, Roma en woonwagenbewoners, waar onder ook circusartiesten en kermisreizigers worden begrepen. Deze groepen werden in de twintigste eeuw aangeduid als "woonwagenbewoners" omdat een groot deel sinds de tweede helft van de 19^e eeuw woont in woonwagens¹³. Hieronder wordt kort ingegaan op de te onderscheiden groepen die momenteel in Nederland zijn.

In de loop van de 15^e eeuw kwamen steeds meer Roma en Sinti naar Nederland. Aanvankelijk betrof het vooral Oost-Europese Roma¹⁴ die uit economische motieven kwamen en slechts tijdelijk in Nederland bleven. In de tweede helft van de 19^e eeuw kwamen Sinti uit Duitstalig gebied die zich vestigde in Noord-Brabant en Limburg¹⁵. De Roma en Sinti kennen een lange geschiedenis van stigmatisering, vervolging en discriminatie¹⁶. In de Tweede Wereldoorlog zijn vele Roma en Sinti afgevoerd naar de concentratiekampen en daarbij omgekomen¹⁷. In de jaren zestig van de vorige eeuw kwam een groep Roma als gastarbeiders naar Nederland. Halverwege de jaren zeventig kwam daar een groep stateloze Roma bij, die een verblijfsvergunning kregen op de voorwaarde dat ze zich huisvestten in huizen¹⁸. Ook bestaan er groepen autochtone reizigers die in hun levensonderhoud voorzagen¹⁹ door middel van ambulante of beroepen als stoelenmatter, mandenmaker, slijper, ketellapper en paraplu-reparateur. Anderen waren muzikant of betrokken bij circus- en kermisattracties. Deze groep van woonwagenbewoners heeft ook van oudsher²⁰ Marginalisatie²¹ en discriminatie²² ondervonden. De woonwagencultuur is ook erkend als immaterieel cultureel erfgoed²³. Voor deze groepen is het onderhavige beleidskader van toepassing²⁴. Immers zij hebben gemeen dat zij op het vlak van huisvesting zichzelf van generatie op generatie beschouwen als een aparte groep. Dat uit zich onder meer in de wijze waarop ze wonen.



Red.: In paragraaf 6.2 Belangrijke adressen, documenten en links, treft U opgave aan van een aantal boekwerken, onderzoeken en proefschriften over woonwagenbewoners.

¹³ J. Donker en J. Overbekking, Woonwagenbewoners in Nederland (1880-2006) Primo, Purmerend, 2006, p. 6-8

¹⁴ Zie voor geschiedenis van de Roma en Sinti: N. Boggart, P. van Eeuwijk en J. Rogies, Zigeuners. De overlevering van een reizend volk, Elsevier, Amsterdam, 1980, p. 28 en H. van Baar, The European Roma, F&N Eigen Beheer, Amsterdam 2011

¹⁵ Monitor racisme en extreem rechts, Cahier nr. 3, Roma en Sinti, Peter R. Rodriques en Maaïke Matelski, Anna Frankstichting en Universiteit Leiden, 2004, p. 12

¹⁶ M. Morel, De Romakwestie; een mensenrechtelijk perspectief, Universiteit Gent, 2010, p. 3

¹⁷ B.A. Sijes, e.a., Vervolging van zigeuners in Nederland 1940-1945, Rijksinstituut voor oorlogsdocumentatie, monografieën nr. 13, Martinus Nijhof, Den Haag, 1979

¹⁸ Monitor racisme en extreem rechts, Cahier nr. 3, Roma en Sinti, Peter R. Rodriques en Maaïke Matelski, Anna Frankstichting en Universiteit Leiden, 2004, p. 12-16

¹⁹ A. Cottaar, L. Lucassen en W. Willems, Mensen van de reis, Waanders Uitgevers, Zwolle, 1995, p. 8 ev.

²⁰ Zie onder meer: Het Verslag der Staatscommissie ingesteld bij Koninklijk besluit van 22 september 1903, no. 51 over Bedelarij en landloperij, woonwagen en woonschepen en habituele dronkenschap

²¹ College voor de Rechten van de Mens, oordeelnummer 2006-222, par. 3.16

²² BMC, Rapport Inspectie Leefomgeving en Transport 2012, Woonwagenbewoners in Nederland 2011

²³ <https://www.immaterieelerfgoed.nl/nl/woonwagencultuur>

²⁴ Handreiking antidiscriminatiebeleid gemeenten. Bijlage 7 bij de Kamerbrief inzake kabinetsaanpak en voortgangsrapportage over het Nationaal actieprogramma tegen discriminatie, Kamerstukken II, 2017/18, 30950, nr. 156

3.1.1 Roma en Sinti

Over de precieze afkomst en de vroegste geschiedenis van de Roma en Sinti is weinig bekend en bestaan er nauwelijks historische documenten, maar zijn wel veel mythen, theorieën en verklaringen. De VBWN richt zich op de woonwagencultuur in het algemeen en meer in het bijzonder de cultuur van de reizigers van Nederlandse oorsprong (inclusief de instroom tot deze bevolkingsgroep uit andere Europese landen, zie paragraaf 3.1.3 *De Nederlandse woonwagenbewoners*). Voor de specifieke cultuurkenmerken en geschiedenis van Roma en Sinti verwijzen we derhalve naar hun eigen verenigingen en stichtingen. Mevrouw mr. L.M. Huijbers omschreef de herkomst van deze groep in het artikel 'Het woonwagenbeleid in Nederland vanuit mensenrechtelijk perspectief'²⁵ als volgt, citaat: *'Vermoedelijk zijn Roma en Sinti in de efde eeuw vanuit India naar Europa gekomen, waar ze een nomadisch hadden. Tegenwoordig bestaat de groep van woonwagenbewoners in Nederland nog maar voor een klein deel uit Roma of Sinti, en is de meerderheid etnisch Nederlander.'*



Dat de wortels van de Roma en Sinti vermoedelijk in het noordwesten van India liggen wordt door taalkundige aanwijzingen ondersteund, de vele Romani-dialecten hebben verwantschap aan het Hindi wat ook afstamt van de oude Indo-Arische taal, het Sanskriet. Andere aanwijzingen omtrent de oorsprong werden gevonden door fysisch antropologisch en bloedonderzoek en de meer recente DNA-onderzoeken. In dit Advies wordt vaak gesproken over het 'uitsterfbeeld', hiermee doelend op categorisch verminderen van een eigen woonplekje in een woonwagen op een woonwagenkamp in Nederland, maar voor de groep Roma en Sinti onder de woonwagenbewoners roept het direct ook de associatie op van de eeuwenlange geschiedenis van vervolging en pogingen tot uitroeiing. In 1420 worden de eerste 'zigeuners' in Nederland gesignaleerd, toen aangeduid als 'heidenen' of 'Egyptenaren'. (Hun veronderstelde herkomst uit 'Klein-Egypte' heeft het Engelse woord 'Gypsies' en het Spaanse 'Gitanos' opgeleverd.) We noemen hier slechts twee dieptepunten in de (Nederlandse) geschiedenis. Rond 1725 waren er geen rondzwervende zigeuners meer in onze Republiek, de complimenten hiervoor van het Hof van Gelderland waren gericht aan de politiefchef Bernard van Welderen die met zijn bijzondere ijver alle zigeuners had gevangen zodat zij binnen enkele dagen konden worden veroordeeld en opgehangen. Op een andere gitzwarte bladzijde in de Nederlandse geschiedenis lezen we over de vernietiging van de Roma en Sinti in de Duitse concentratiekampen. De cultuur van de (ouderen onder de) Roma en Sinti weerhoudt hen er van om over de doden te spreken, hetwelk ook mede heeft bijgedragen aan de onderbelichting van de zigeunervervolging, de 'Porajmos' of 'Samudaipen', zoals dit in het Romani wordt genoemd. Over de Jodenvervolging is heel veel verteld en geschreven, dat was verschrikkelijk, dat weten we ... echter uit documenten blijkt dat de behandeling van de zigeuners nog vele malen slechter was ... een voorbeeld: een jood had recht op een voedselrantsoen van ca. 1000 calorieën per dag, maar voor een zigeuner was dit maar ca. 330 en geen sanitair of drinkwater, minder als beesten!

²⁵ Mevr. Mr. L.M. Huijbers, Het woonwagenbeleid in Nederland vanuit mensenrechtelijk perspectief, NTM/NJVM bull., jrg. 40 [2015], nr.4, p. 389

3.1.2 Jenischen

Worden Roma en Sinti vaak bestempeld als 'zigeuners', de Jenischen worden ook wel 'witte zigeuners' genoemd vanwege hun wat lichtere blanke huidskleur. De Jenischen mag je gemakshalve de Europese equivalent noemen van de Nederlandse reizigers. Veel Nederlandse reiziger-families zijn van deze nomaden afkomstig, hetwelk vaak aan de familienamen is te herleiden. Ook zien we bij de Jenischen de ons bekende en vergelijkbare cultuurkenmerken, onder andere dezelfde (ambulante) beroepen zoals scharenslijp, ketellappers, mandenmakers, borstelmakers, kooplieden, variétéartiesten maar ook natuurlijk de muziek. De Jenischen kennen een beduidend langere geschiedenis dan de Nederlandse reizigers, dit wordt onder meer bevestigd door woordenlijsten uit de 15^{de} eeuw, die gelijk zijn aan hun huidige taal, het Jenisch. Hoewel deze taal zich ontwikkeld heeft in het Duitse taalgebied en Frankrijk zien we hier invloeden vanuit het Romani ('zigeunertaal') en het Hebreeuws/Jiddisch. De Jiddische 'leenwoorden' zijn opgedaan door omgang met - de reeds vanaf de 13^{de} eeuw - van huis verjaagde en anderszins verarmde Joodse paupers. Ook vergelijkbaar (met het Nederlandse Bargoens) is de eigen (Duitse) geheimtaal, het Rotwelsch, waarvan er - ook weer vergelijkbaar met het Bargoens - veel woorden door de burgerij in de loop der tijd zijn overgenomen.

Over de herkomst van de Jenische reizigers is weinig bekend en ook de schattingen over het aantal Jenischen lopen uiteen. Volgens Wikipedia leven er in Duitsland 200.000 Jenischen (waarvan 120.000 in Beieren, Rijnland-Palts en Baden-Württemberg) in Zwitserland 50.000, in Oostenrijk 35.000, in Hongarije 60.000, in Oostenrijk 35.000, in Luxemburg 2.500 en ook in Frankrijk, Nederland en België wonen geringe (onbekende) aantallen Jenische mensen. (Een voorzichtige schatting: in Europa dus globaal-totaal zo'n 400.000.)



Foto links: Twee met elkaar optrekkende Jenische reizigers, ca. 1890, Muotathal, kanton Schwyz, Zwitserland, de één draagt een trekharmonica en heeft een paraplu, waarschijnlijk om onderweg zijn instrument droog te houden. Span die stiefeltjes!

Foto midden: Jenische reizigers, familie Gerzner, ca. 1910, kanton Jura, Zwitserland. Ook hier is te zien dat reizigers buiten Nederland oudtijds bestaande wagens en karren gebruikten voor de opbouw van hun woning.

Foto rechts: Jenischen op hun kampje, een scharenslijper is aan het werk en ook de andere familieleden zijn druk met vlechtwerk, foto uit 1924.

Zoals gezegd kent het leven van de Jenische reizigers vele overeenkomsten met die van de Nederlandse reizigers, met ook helaas een geschiedenis van stigmatisering, discriminatie en uitsluiting, maar met zelfs meer beroerdere dieptepunten onder de invloed van Nazi-Duitsland, waar zij wel vervolgd werden vanwege insluiting bij de groep met een 'zigeunerleefstijl' (Zigeunermischlingen en elke zwerver die een zigeunerbestaan leven) en ook ten prooi vielen aan gedwongen (preventieve) opsluiting en sterilisatie. De Jenischen, deze onder het naziregime als untermensschen bestempelde bevolkingsgroep en nu ook wel 'Het vergeten volk' genoemd heeft het ook na de oorlog nog zwaar te verduren gehad, we noemen hier bijvoorbeeld de periode tussen 1926 en 1973 waarin in Zwitserland kinderen uit gezinnen werden weggehaald om ondergebracht te worden in (geheime) pleeggezinnen, waarbij velen van hen onder dwang werden gesteriliseerd en gecastreerd (uitsterf beleid in optima forma!).

3.1.3 Nederlandse woonwagenbewoners

We gebruiken hier gemakshalve de aanduiding 'Nederlandse woonwagenbewoners' om onderscheid te maken met de Roma en Sinti, terwijl zij - voor zover zij woonachtig zijn in Nederland en de Nederlandse nationaliteit hebben - in het kader van dit Advies ook tot de Nederlandse woonwagenbewoners behoren.

We bedoelen met de omschrijving van de Nederlandse woonwagenbewoners dus eigenlijk meer de reizigers van 'Nederlandse komaf', maar ook daar slaan we de spijker mis. Want onder de Hollandse reizigers zijn veel families die oorspronkelijk afkomstig zijn uit de ons omringende landen als Duitsland en België, maar ook wat verder weg, uit Frankrijk en andere West-Europese landen, zie ook *paragraaf 3.1.2 Jenischen*. Veel Nederlandse reiziger-familienamen verraden - bevestigd door stamboomonderzoeken - de oorspronkelijke afkomst.

Terug naar de 'Hollandse' woonwagenbewoners, in het Beleidskader aangeduid als autochtone reizigers.

De huidige groep woonwagenbewoners is van dus van gevarieerde samenstelling en komaf, maar wat de bevolkingsgroep woonwagenbewoners verbindt is het oorspronkelijk nomadisch leven, de gebruiken, de eigen talen, de vrijheid, de cultuur en natuurlijk de woning op wielen: de woonwagen, de rolleman.

Helaas bestaat er nog een factor die de groep woonwagenbewoners onderling verbindt, en dat is de collectieve voortdurende negatieve bejegening van de burgerij, de media, de overheid, de banken, de verzekeringsmaatschappijen, leveranciers ... maar wellicht nu met het betrekken van de woonwagenbewoners bij de uitwerking van het nieuwe Beleidskader liggen hier verbeteringen in het verschiet.

In *paragraaf 3.1.5 Woonwagen* wordt in dit Advies de oorsprong en de ontwikkeling van de woonwagen beschreven, de woning op wielen, de woonvorm waaraan de woonwagenbewoners hun groepsnaam hebben te danken en waaraan we dus ook het moment van ontstaan kunnen afleiden: zo rond 1870.

Een andere benaming voor woonwagenbewoners - één die zij zelf bij voorkeur en met name onderling gebruiken - is 'reizigers', en dat wijst op het reiziger-leven, het trekken met de woonwagen om de kost te verdienen, voordat het reizen door wetgeving aan banden werd gelegd, maar legt ook de link naar het reiziger-bestaan voordat de woonwagen in Nederland werd geïntroduceerd. Een zeer lange tijd voor de introductie van de woonwagen waren de rondreizende beroepsbeoefenaars aangewezen waren op uiteenlopende slaapgelegenheden: in een hooiberg, in de schuur van een boer, in een logement, of als het weer het toeliet, gewoon in de buitenlucht. 'Logement' hoor je weinig meer, maar was oudtijds, zeg maar, een volkshotel, door reizigers vaak als 'luimkiet' aangeduid. We dienen hier ook de woonschepen te noemen, een woonvorm die in ons waterrijke Nederland al veel eerder dan de woonwagen gebruikelijk was. Behalve als woning, werd de schuit ook gebruikt door kermisexploitanten (zie *paragraaf 3.1.4 Kermisreizigers en circus-reizigers*) en door reizigers die hun negotie al varende van dorp tot dorp aan de man brachten met hun potten- en pannenschuit.



Oude ambulante beroepsbeoefenaars (venters) op antieke wandtegeltjes, van links naar rechts: marskramer (venter), ketellapper, stoelenmatter, mandenmaker en scharensleep.

Deze 'negotieschippers', of 'scharrelschippers', die vaak ook dezelfde ambachten uitoefenden als de woonwagenbewoners, werden dan ook over één kam geschoren met de woonwagenbewoners, dit blijkt bijvoorbeeld uit een mededeling van een ambtenaar van het ministerie van Justitie begin vorige eeuw, citaat:

'Het woonwagenkwaad moet bestreden worden; moet afdoende bestreden worden, zóó dat we er op den duur afkomen. Hetzelfde geldt voor de woonscheepjes, hoewel daarvan niet door het publiek die last wordt ondervonden. Doch ook in die kleine, miserabele hulkjes zwalkt ontoelaatbare ellende rond.'

3.1.4 Kermisreizigers en circus-reizigers

De kermis- en circusreizigers, voor zover zij in woonwagens wonen, behoren tot de doelgroep in dit Advies: de woonwagenbewoners. Ook de kermis- en circusreizigers kennen een eigen ontstaansgeschiedenis, maar ook voor hen geldt dat zo rond 1870 de woonwagen in Nederland zijn intrede deed en zij ook voor een deel voor deze gecombineerde woon- en transportvorm kozen. VBWN richt zich specifiek op de huisvesting woonwagenbewoners in z'n algemeen, derhalve verwijzen we ten aanzien van andere aspecten naar hun (bedrijfs)verenigingen en organisaties. Maar ook hier zijn de groepen niet met een schaarje te knippen. Laten we maar beginnen met één van de misverstanden weg te nemen: 'dat uit de wereld van het vermaak, uit de kermis- en circusreizigers de woonwagenbevolking is ontstaan', vermoedelijk dat dit misverstand is ontstaan in de beginperiode toen door de burgerij de reis-/woonwagens ook wel kermiswagens werden genoemd. Oudtijds vervoerden kermisreizigers de attracties veelal in ons waterrijke land per schip en brachten zij hun spullen met een handkar naar het kermisterrein. Dat de reizigersgroepen zich niet met een schaarje laten knippen blijkt uit de diversiteit in het vermaak dat deze ambulanten destijds boden, naast bijvoorbeeld de exploitanten van de carroussel of de luchtschommel waren er ook 'kermisklanten' met minder aanzien, met kleinere attracties zoals de Kop van Jut, het rad van avontuur, de brieven- en hengelsport en ten slotte nog de groep van straatartiesten en acrobaten. Deze laatste groep werd soms uitdrukkelijk geweerd, zoals op de kermis in Dongen van 7 tot 9 augustus 1927: *'Niet toegelaten en beslist geweerd worden: Liedjeszangers, acrobaten, hardloopers, dierententen en vertoners van apen enz., harmonicaspelers, venters en dergelijke, alsmede woonwagens die niet behooren bij de inrichtingen van kermisreizigers, welke een staanplaats op de kermis hebben bekommen'*.



Serie tekeningen van straatmuzikanten van de Nederlandse kunstschilder en tekenaar Jacobus Ludovicus Cornet (1825-1882).

Red.: Dat de reizigers het van oudsher niet makkelijk hadden blijkt bijvoorbeeld uit een veroordeling van Harm Jan Jansen (overgrootvader van Cornelis (Cees) Groenendaal, secretaris a.i. VBWN): in de familiechroniek lezen we: 'Op 17 maart 1881 worden Harm Jan Jansen (24 jaar) en zijn jongere broer Tet Jansen (19 jaar), 'muzikanten' te Coevorden, veroordeeld voor 'het muziek maken op straat te Sleen'. In het vonnis staat dat Jan Jansen en Tet Jansen, muzikanten, gedomicilieerd te Coevorden, doch wonende in een vaarttuig, thans liggende te Holleslootbrug-Sleen, en genaamd de vrouw Margaretha, de faillant, op 23 December j.l. het bedrijf van muzikant door het bespelen van een draaiorgel heeft uitgeoefend op den openbaren weg te Veenoord-Sleen zonder vergunning van den burgemeester'. Uit een eerder vonnis van oktober 1877 blijkt dat overgrootvader Harm Jan Jansen eerder tegen de lamp was gelopen, toen werd hij samen met ene Willem de Vries bij verstek veroordeeld wegens het 'orgelspelen te Sneek'.

Pas aan het eind van de 19^{de} eeuw gingen verscheidene kermisreizigers over op het gebruik en bewonen van een woonwagen. Vaak hadden de kermisreizigers, vooral die een wat kleine attractie hadden, buiten het kermisseizoen ook andere - voor woonwagenbewoners kenmerkende - werkzaamheden. De kermisreizigers hebben slechte tijden gekend, een periode eind 19^{de} eeuw waarin door autoriteiten (tijdelijk) de kermissen werden afgeschaft vanwege de uitbundigheid en losbandigheid van die volksfeesten. Ook moeten we hier de tijd van de Tweede oorlog noemen, toen men verplicht lid moest worden van de door de Duitsers goedgekeurde vakgroep 'Kermisinrichtingen', al met al een beroerde oorlogstijd voor de kermisreizigers, velen raakten berooid en was de oorlog voor hen een breuk met het kermisleven.

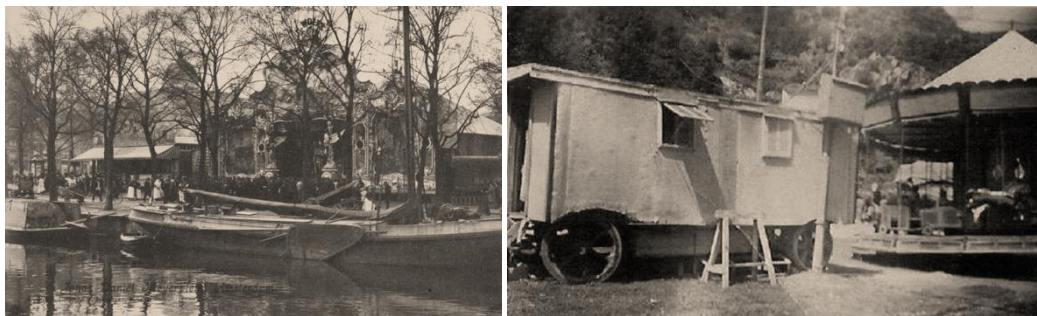


Foto links: 1905, Amsterdam, ansichtkaart met de kermis op het Jonas Daniël Meijerplein, toen nog met de schuit 'tot voor de deur' bereikbaar. Oudtijds maakten kermisreizigers gebruik van het schip, een zeilschip, maar stond er geen wind dan moesten ze zelf het schip trekken of een scheepsjager (met paard) inhuren.
Foto rechts: In de eerste decennia van de 20^{ste} eeuw stonden de kermisreizigers vaak met hun woonwagen tussen de attracties op het kermisterrein ... toen waren wonen en werken nog niet gescheiden.



Foto links: Volendam, kermis.
Foto midden: Vast onderdeel op de kermis: ook wat te snoepen!
Foto rechts: 1904, Utrecht, draaimolen van wed. L.J. Gailard.



Foto links: Potschip als afgebeeld op de website van Dorpsarchief van De Knipe. (De Knipe is een dorpje in de gemeente Heerenveen, provincie Friesland.)
Foto midden: Een (woon)potscheepje in het Boterdiep van schipper-eigenaar Pieter Eisma, 'Pieter Potschipper' uit Nijland; dit potschip ligt thans afgemeerd in het Zuiderzeemuseum te Enkhuizen.
Foto links: 1906, Hattum, kermiskamp met op de achtergrond de masten van schepen.
Red. Met een potten- of pannenschuit werd oudtijds in het waterrijke Nederland gevent met behalve potten en pannen een veelheid aan andere (huishoudelijke) artikelen, de voorouders van Cornelis (Cees) Groenendaal, secretaris a.i. VBWN, combineerde dat met een kermisattractie en ander vermaak.



Boven: Sfeerfoto's die een beeld geven van het leven van straatmuzikanten, uit de tijd dat zij voor de vrolijke noot zorgden op straat.

3.1.5 Woonwag

Waarschijnlijk dat de Jenischen, de Roma of Sinti het gebruik van de reiswag in Nederland hebben geïntroduceerd, deze nomaden kwamen immers van 'over de grens' alwaar het landelijk wegnnet vele jaren eerder reeds geschikt was voor het gebruik van een woonwag getrokken door een paard of hit. De Hollandse zandpaden waren vóór 1870 simpelweg hiertoe niet geschikt. Als we stellen dat de oorsprong van de Nederlandse, de autochtone woonwagbewoners, verbonden is in het eerste gebruik van de woonwag - in het begin nog wagen of reiswag* genoemd - dan zal dat zo rond 1870 zijn, gebaseerd op de eerste schaarse signalementen, registraties en rapportages uit de zeventiger jaren van de negentiende eeuw omtrent de aanwezigheid van woonwagens in Nederland. Ook wordt de oudtijds alom bekende hondenkar erkend als voorloper van de woonwag, immers ook de Hollandse reizende venters gebruikten de hondenkar en werd met een zeiltje erover ook wel gebruikt als slaapplaats. Later werd dat een huifje met beugels op de hondenkar en vervolgens een wat grotere platte boerenkar met een huif, en zo kon het gehele gezin ook mee 'op de reis' ... en zo is het gekomen. En met de introductie van de woonwag zo eind negentiende eeuw kozen ook veel kermisreizigers voor dit woon- en vervoersmiddel, voorheen hadden zij hun kermisattractie met een schip vervoerd, maar nu konden zij eenvoudiger de plek van de kermis bereiken. De navolgende fotoreportage geeft een impressie van de ontwikkeling van de woonwag, van hondenkar tot chalet.



Foto links: De hondenkar, voorloper van de woonwag, met een eenvoudige opbouw, nu kon de reiziger hierin schuilen voor regen en wind en ook slapen zodat hij niet in de open lucht, in een hooiberg, in een schuur bij een boer of in een logement (luimkeet) moest overnachten.

Foto rechts: Eenvoudige éénassige woonkar, die bij 'parkeren' in de hoeken werd ondersteund door stiephout om kantelen tegen te gaan. Dergelijke woonkarren werden met menskracht getrokken en geduwd, vaak ook nog met trekhonden. Na de inwerkingtreding van de Woonwagenwet 1918 diende de woonwagen minimaal twee assen met vier wielen te hebben, terwijl de vloer niet hoger mocht zijn dan één meter boven de grond.



Foto links: Tweeassige woonkar, op een boerenwagen werd een huif gespannen over baleinen, getrokken door een paard of hit.

Foto rechts: Tweeassige woonwag, de diameter van de voorste wielen zijn kleiner dan die op de achterste starre as. Hier zien we feitelijk de eerste houten woonwag, vaak nog wel opgebouwd op een platte boerenkar of sleperswagen. Kon men zich een paard of hitje veroorloven, dan werd zwaar werk uit handen genomen. We zien hier dat de gebogen dakvorm afgeleid is van de huifkarren en zal ook bij de latere ontwikkeling van de woonwag kenmerkend blijven.



Foto links: 2019, Beilen, VBWN te gast bij de familie Wolters ter gelegenheid van de filmopname over de Nederlandse woonwagencultuur. De familie Wolters zijn trotse bezitters van authentieke handgemaakte houten rollemannetjes, zogenoemde Drentse wagens. Voor een link naar dit informatieve cultuurfilmpje zie paragraaf 6.2 Belangrijke adressen, documenten en links.

Foto midden: Interieur van een zogenoemde platenwagen, hier in deze Zelhemse woonwagen zien we de karakteristieke koekoek, de dakopbouw met de rijen smalle raampjes.

Foto rechts: Zelhemse platenwagen. Wagenbouwer H.J. Derksen uit Zelhem vertelde in een interview in 1976 over de overgang van de 'echte wagens met koekoek' naar stacaravans: 'Er komt weer nieuwe belangstelling voor de echte woonwagen met koekoek en engelen. Maar de wagens zijn duur geworden en de materialen ervoor zijn haast niet meer te krijgen. Het is vijf jaar geleden, dat we voor het laatst een echte platenwagen hebben gebouwd. Zo'n wagen kost nu 3500 tot 3600 gulden per strekkende meter, maar dan zonder luxe, sier, afwerking en houtsnijwerk. Een sta-caravan kost ongeveer 2500 tot 2600 gulden per strekkende meter. Dat is een stuk goedkoper, want een sta-caravan is ook veel breder dan een platenwagen'.



Foto links: Transport van een VROM-woonwagen.

Foto midden: Breda, jaren tachtig, opbouw op een VROM-woonwagen op woonwagenkamp Driekoningenvoort. Helemaal linksonder in beeld de ontwerper en bouwer van de opbouw: Hendrik van Susteren.

Foto rechts: VROM-woonwagen met de karakteristieke buik-erker. De zogenoemde CRM-, VRO-, VROM-woonwagens danken hun naam aan de destijds door gemeenten verstrekte huurwoonwagens met een maximale afmeting van 3,5 x 15 meter. Er bestaat ook een verbeterde variant van de 'VROM-wagen', ontworpen op initiatief van het Landelijk Overleg WoonwagenVrouwen (LOWV). Het landelijk blad Het Wiel plaatste in 2013 een reeds artikelen over de woonwagen als bijzondere woonvorm en ook op de website van de Woonwagenwijzer treft U meer informatie aan, zie voor links paragraaf 6.2. Belangrijke adressen, documenten en links.



De hierboven afgebeelde foto's geven een impressie van de huidige chalets, de moderne woonwagen.

3.1.6 Woonwagenkamp

In den beginne waren er geen woonwagenkampjes, maar naar mate de groep groter werd, reisden men met elkaar op - familie en vrienden - en zochten elkaar op en stond men een tijdje bij elkaar. In die beginperiode waren het zeer kleine kampjes met een paar wagentjes met de paarden of hitjes. Dat waren destijds spontaan en praktisch gekozen standplaatsen, die bovendien vaak maar tijdelijk gedoogd werden, vaak hooguit 48 uur en dan moest men pleiter.



Foto: Foto uit 1915, woonwagenkamp te Amsterdam, aan de overkant van het IJ (noordelijke IJ-oever), het is een armoedige tijd, de mannen verdienen de kost met stoelenmatten voor de veelal kinderrijke gezinnen. Op de foto zien we achter het wasbord Elizabeth (Liza) Meijer (grootmoeder van Cornelis (Cees) Groenendaal, secretaris a.i. VBWN) met rechts haar moeder, Alberdina (Dien) van Rijszen-Jansen, weduwe van Lambert (Lammert) Meijer.

De eerste officiële woonwagenkampjes werden door gemeenten ingericht begin jaren twintig van de twintigste eeuw, vanwege de inwerkingtreding van de eerste woonwagenwet uit 1918. Deze kampjes waar de woonwagenbewoners verplicht waren te gaan staan waren zeer sober, een sanitaire voorziening was vaak nog onderwerp van discussie, het mocht maar weinig kosten, 2 rijen prikkeldraad om het kampje was voordeliger dan 3 rijen. Bovendien mocht zo'n kampje niet te aantrekkelijk worden want dan zou het een aanzuigende werking hebben, 'hoe hebben ze dat in andere gemeenten gedaan' was toen de vraag. Ook destijds gedoe over een geschikte locatie, het liefst buiten de bebouwde kom, de vuilstortplaats werd vaak aangewezen, dan schuiven we die op, leggen we gelijk een nieuwe vuilstort aan.

Die eerste woonwagenwet die voorzag in een vergunningstelsel waarbij zowel de woonwagenbewoners als ook de woonwagen aan bepaalde voorwaarden dienden te voldoen had tot doel deze vorm van huisvesting te ontmoedigen. Het pakte helemaal averechts uit, de reizigers kregen recht ergens te staan met hun wagen, ze werden niet meer weggestuurd. In die tijd werd de kiem gelegd voor het leven onder elkaar en in familieverband op een woonwagenkamp, het ontstaan van de woonwagencultuur.



Foto links en rechts: Foto's uit ca. 1890, Leiden, woonwagenkampje aan het Utrechtse Jaagpad ter hoogte van Bakkerijwarenfabriek Backer & Co., achter de tramremise. Behalve dat deze antieke unieke foto's een beeld geven van een zeer oud woonwagenkampje, zien we ook dat in de begintijd van de woonwagens de voorlopers (de primitieve woonkarren) en de eerste 'echte' woonwagens, de ribbenkasten, nog vele jaren naast elkaar in gebruik waren. In de trekvaart liggen ook woonschuiten, dit illustreert dat oudtijds de reizigers per schuit (destijds een beduidend grotere groep dan de reizigers met de wagen, vanwege natuurlijk het waterrijke Holland) samen ook optrokken en er vele onderlinge familiebanden bestaan. Red.: Het Utrechtse Jaagpad is een verbindingswater tussen de Oude Rijn en de Nieuwe Rijn, van Leiderdorp langs Leiden.

3.1.7 De Nederlandse woonwagencultuur als erkend cultureel immaterieel erfgoed

Op 15 mei 2012 ondertekende Nederland het UNESCO-Verdrag inzake Bescherming van Immaterieel Cultureel Erfgoed. Op 15 augustus dat jaar trad het verdrag in werking. De Staten die het UNESCO-Verdrag hebben ondertekend, 'dienen maatregelen te nemen ter bescherming van het immaterieel erfgoed binnen de eigen landsgrenzen'. Dit heeft Nederland verplicht tot het nemen van concrete maatregelen en voorzieningen op het gebied van ons immaterieel cultureel erfgoed; dit is flinkdeels in goede en bekwame handen van het Kenniscentrum Immaterieel Erfgoed Nederland²⁶ (KIEN). Maar één van de aangegeven maatregelen is: 'het aanwijzen van bevoegde organen voor de bescherming van het immaterieel erfgoed', en hier vraagt VBWN zich af - gelet op de dagelijkse praktische bedreigingen van juist de woonwagencultuur (o.a. de maatschappelijke afzondering en de huisvesting) - of dit wel binnen de competentie van KIEN past ... en dus of de centrale overheid hier niet een grotere rol dient te vervullen. De link naar het genoemde UNESCO-Verdrag treft U aan in *paragraaf 6.2. Belangrijke adressen, documenten en links.*



Officieel logo 'Woonwagencultuur' als erkend Immaterieel Cultureel Erfgoed Nederland.

VBWN heeft zich beijverd voor de erkenning van de woonwagencultuur en met de ondertekening van het certificaat heeft zij zich verplicht tot de zorg rond het behoud van deze cultuur. Op 15 augustus 2014 is de Nederlandse woonwagencultuur geplaatst op de Nationale Inventaris Immaterieel Cultureel Erfgoed in Nederland, deze erkenning met certificaat vervult de woonwagenbewoner met trots en sterkt haar in de strijd voor erkenning, acceptatie en het behoud van de woonwagencultuur.



Foto links: Michele, Anika en Dileila Theunisz, het beroemde waarzegstertrio die met hun antieke rollemannetjes stad en land afreizen, zijn trots op de woonwagencultuur.

Foto rechts: Pagina uit de brochure van het ministerie BZK.



Op de website www.immaterieelerfgoed.nl en op de Facebookpagina van VBWN treft U onder de knop 'Bestanden' de volgende brochures aan:

- *Woonwagencultuur is erkend als immaterieel cultureel erfgoed, wat betekent dat voor gemeenten?;*
- *Woonwagencultuur, wat is dat?;*
- *Mensen van de reis, lesbrieven over de woonwagencultuur in Nederland.*

Met de introductie van de woonwagens op de Nederlandse wegen zo rond 1870 wordt ook de kiem gelegd voor de woonwagencultuur die een impuls krijgt en versterkt wordt als gemeenten de eerste officiële woonwagenkampjes dienen in te richten op basis van de eerste woonwagenwet uit 1918. Die woonwagencultuur of zoals genoemd in het Beleidskader en in diverse rapporten de 'culturele identiteit', terwijl in jurisprudentie op basis hiervan de woonwagenbewoners zelfs als 'ras' worden gedefinieerd. Zie voor nadere toelichting over het begrip 'ras' *paragraaf 4.6 Woonwagenbewoners zijn in juridische zin een 'ras'*.

²⁶ Het Kenniscentrum Immaterieel Erfgoed Nederland (KIEN) geeft in opdracht van het ministerie van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap uitvoering aan het UNESCO Verdrag inzake Bescherming van het Immaterieel Cultureel Erfgoed, het KIEN is onderdeel van het Nederlands Openluchtmuseum in Arnhem

Wat houdt dat in die woonwagencultuur?

De Nederlandse woonwagencultuur in een notendop:

- *Wonen, leven en reizen in een woonwagen;*
- *Wonen en leven in familieverband op een woonwagenkamp;*
- *Zorgen voor elkaar: op de kinderen passen en de (mantel)zorg voor ouderen en zieken;*
- *Zedelijkheid en zindelijkheid staan hoog in het vaandel, schoenen uit in de wagen en waag het niet om de handen te wassen in de keukengootsteen, want daar wordt het eten bereid;*
- *Gastvrij: de kampbewoners komen dagelijks bij elkaar over de vloer, maar ook vreemden met goede bedoelingen zijn welkom en hen wordt eten en drinken aangeboden;*
- *Respect voor ouderen, oudere reizigers worden meestal ook opa, opoe, oma, oom en tante genoemd, en zijn vaak ook (verre) familie;*
- *In de woonwagenwereld zijn mannen en vrouwen gelijk(waardig), een oorspronkelijke en natuurlijke emancipatie, echter in de woonwagen zwaait moeder de vrouw de scepter;*
- *Speciale band met dieren en de natuur;*
- *Een eigen taal, het Bargoens, een geheime onderlinge taal;*
- *Een trots volk: op hun afkomst en de cultuur.*

In opdracht van het Kenniscentrum Immaterieel Erfgoed Nederland heeft de Amsterdamse Filmstichting in samenwerking met VBWN in de zomer van 2019 een filmpje gemaakt over de woonwagencultuur, de link naar dit filmpje treft U aan in *paragraaf 6.2 Belangrijke adressen, documenten en links.*

VBWN heeft in 2015 en 2016 zeer succesvolle landelijke meerdaagse Woonwagenfestivals georganiseerd in Zeewolde met als thema 'Samen op Reis', waarbij één van de thema's was om de afstand tussen 'de burgerij' te verkleinen en kennis te laten maken met de woonwagenbewoners en de cultuur.

In 2017, 2018 en 2019 is dat niet gelukt en moest het helaas worden afgeblazen ... het gaat allemaal goed totdat je zegt dat het om de woonwagenbevolking gaat, dan kijkt men je plots aan of je haar in de brand staat en waarbij ook de benodigde vergunningen in vlammen opgaan. In 2018 is het VBWN wel gelukt om een Woonwagencultuurdag te organiseren, waarbij iedereen die bij de totstandkoming van het Beleidskader betrokken was uitgenodigd.



Foto's van Marcel Bergema: Sfeerimpressies van het Woonwagenfestival 2015 in Zeewolde.

Op de laatste foto zien we Sebastiaan Visser, ome Bats, die op het Woonwagenfestival in 2016 overleed ... hij had het in zijn laatste uren naar zijn zin onder de zijn mensen ... hij rustte in vrede. Na overleg met de familie is het festival op gepaste wijze doorgegaan.



Foto midden: Op de Woonwagencultuurdag kregen vijf personen een lintje met de Gouden Rolleman en oorkonde voor hun bijzondere bijdragen aan het behoud van de woonwagencultuur, Vital Moors (ministerie BZK) omdat hij op bijzondere wijze praktisch en open de gehele woonwagenbevolking heeft weten te betrekken bij het in de steigers zetten van het Beleidskader, postuum viel de eer ook aan Tom de Booij en Jan Schneider alias Klompen Jan. Ook Lambertus Hovius alias de Waterzigeuner en mevrouw Lenie Terpstra kregen deze onderscheiding.

Foto rechts: Behalve de muziek was er op het podium ook gelegenheid om de vele aanwezigen te informeren omtrent de betekenis van het Beleidskader en een blik vooruit te werpen.

Veel woonwagencultuur bewoners zijn katholiek, kinderen worden gedoopt en de eerste communie is een groot feest. Als een reiziger overlijdt wordt de kist bedolven onder de bloemstukken en indien hij of zij begraven wordt dan wordt het praalgraf vaak bezocht en ook keurig onderhouden. De woonwagencultuur kent vele rituelen en tradities, bijvoorbeeld het 'weglopen': een jong stel loopt weg van hun ouders en na een paar dagen komen ze terug op het kamp en zijn dan 'man en vrouw', een 'burgerhuwelijk' is niet per se noodzakelijk. Kinderen worden vernoemd naar hun ouders of grootouders en krijgen later vaak een bijnaam die hen past: de boeienkoning, de lip, de stotteraar, de neus, magere Dientje, de éénarm enz.

Dat de eerste (heilige) communie een belangrijke feestelijke gelegenheid is in de reiziger cultuur blijkt uit de vele reacties en toegezonden foto's bij het bespreken van dit onderwerp op de Facebooksite van de vereniging.

Hieronder een greep uit de toegezonden foto's, de meeste zeer recent, maar ook een enkele oudere.



3.2 Huisvestingsbeleid woonwagenbewoners

In paragraaf 3.2 *Huisvestingsbeleid woonwagenbewoners* van het Beleidskader wordt in het kort achtergrondinformatie gegeven over het huisvestingsbeleid vanaf de eerste Woonwagenwet van 1918 tot aan het intrekken van de laatste Woonwagenwet in 1999.

3.2 Huisvestingsbeleid woonwagenbewoners

In 1918 werd de Woonwagenwet²⁷ van kracht. Deze wet bevatte regels waaraan de woonwagen en de bewoners moesten voldoen om in aanmerking te komen voor een vergunning en was mede bedoeld om de toename van het aantal woonwagens af te remmen. De bewoner van een wagen die niet aan de eisen voldeed, kreeg geen vergunning. Er kwam tevens een eind aan de vrijheid om de woonwagen overal neer te zetten. De wet voorzag ook in een verplichting voor de gemeente om een (sobere) standplaats in te richten mocht zij woonwagens niet willen verwijderen. Door een wijziging van de Woonwagenwet in 1957²⁸ werd het mogelijk dat gemeenten gezamenlijk regionale woonwagencentra (de latere grotere regionale kampen) konden inrichten. Het beleid richtte zich vanaf dat moment meer op resocialisatie en het wegwerken van achterstanden. De Woonwagenwet van 1968²⁹ maakte het rondtrekken vrijwel onmogelijk en beoogde een concentratie van woonwagenbewoners in grote kampen. Het doel was het welzijn van de woonwagenbewoners te bevorderen en hen als aparte groep met eigen voorzieningen te helpen en te verheffen. Daartoe werden er zo'n 50 regionale kampen met een beperkt aantal trekkersplaatsen en eigen voorzieningen gepland. Deze centra lagen meestal op afgelegen plaatsen aan de rand van de grote steden. Tegelijkertijd werd het vergunningstelsel beperkt: wie in een woonwagen wilde gaan wonen, kreeg alleen een standplaats als de ouders ook al in een woonwagen woonden. Dit afstammingsbeginsel was bedoeld om uitbreiding van het aantal standplaatsen tegen te gaan. Elk woonwagencentrum had een maatschappelijk werker, gezondheidszorg, recreatievoorzieningen en een eigen lagere school. Naast de 45 grote centra, waren er in 1975 ook nog 125 kleinere centra.

Halverwege de jaren 70 van de vorige eeuw werd in de Nota woonwagenbeleid³⁰ vastgesteld dat dit systeem niet goed functioneerde. In deze nota werd gekozen voor decategorisering, normalisatie en deconcentratie. Daarom werd de Woonwagenwet aangepast³¹. De scholen op de centra werden opgeheven en er volgde een meer individuele benadering. Het rondtrekken werd geheel verboden en er werd gestreefd naar kleine centra met tien tot vijftien standplaatsen door elke gemeente een verplichting op te leggen om op het eigen grondgebied een woonwagencentrum in stand te houden of aan te leggen. De provincies moesten daartoe streefcijfers aanleggen in de zogeheten 'woonwagenplannen'.

In 1991 werd in de Beleidsnota "Wetgeving wonen op een standplaats in de jaren negentig"³² besloten dat alle aparte regels en wetten voor woonwagenbewoners gefaseerd zouden worden afgeschaft. Uitgangspunt van beleid werd dat woonwagenbewoners moesten worden behandeld als 'gewone burgers'. Een wijziging van de Woonwagenwet³³ verplichtte iedere gemeente - opnieuw - om kleine centra in te richten van maximaal 15 standplaatsen, dicht bij de bebouwde kom om de integratie te bevorderen. Op 1 maart 1999 is de Woonwagenwet ingetrokken³⁴. Sindsdien zijn gemeenten primair verantwoordelijk voor het volkshuisvestingsbeleid, waarvan de huisvesting van de woonwagenbewoners onderdeel uitmaakt. De zorg voor het voorzien in passende huisvesting behelst het treffen van de maatregelen voor een goede huisvesting ongeacht of zij in een woning, een woonwagen of op een woonschip wonen³⁵. Woningcorporaties dragen zorg voor de aanleg van standplaatsen en de bouw van woonwagens³⁶. Indien zij niet voldoende in de woningbehoefte kunnen voorzien, kunnen gemeente, indien noodzakelijk, besluiten zelf de betreffende voorzieningen te treffen³⁷.

Het historisch overzicht van het woonwagenbeleid in het Beleidskader beperkt zich tot de rol van de rijksoverheid. Ten einde dit overzicht compleet te maken is in dit Advies ook het 'huisvestingsbeleid' van de woonwagenbewoners beschreven in de periode voorafgaand aan de eerste Woonwagenwet van 1918, vervolgens de periode tijdens de Tweede Wereldoorlog en tenslotte ook de periode ná de intrekking van de laatste Woonwagenwet in 1999, zie hiertoe de paragrafen 3.2.1 t/m 3.2.3.

Met betrekking tot het hier in het Beleidskader genoemde - in de Woonwagenwet van 1968 gehanteerde - 'afstammingsbeginsel' verwijzen we naar paragraaf 5.3.3 *Afstammingsbeginsel*.

²⁷ Kamerstukken II, 1913/14, 56, nr. 1

²⁸ Kamerstukken II, 1955/56, 4363, nr. 2

²⁹ Kamerstukken II, 1967/68, 7572, nr. 2

³⁰ Kamerstukken II, 1974/75, 13 471, nr. 2

³¹ Kamerstukken II, 1976/77, 14 250, nr. 2

³² Kamerstukken II, 1990/91, 22 059, nr. 2

³³ Kamerstukken II, 1989/90, 20 066, nr. 2

³⁴ Wet van 1 juli 1998 tot wijziging van de Huisvestingswet, de Woningwet en enige andere wetten in verband met de integratie van de woonwagen- en woonschepenregeling. (Kamerstukken II, 1997/98, 25 233, nr. 2)

³⁵ Zie ook: E.H.M. Widdershoven, Afschaffing van de wet op woonwagens en woonschepen, Erasmus Universiteit Rotterdam, 2005

³⁶ Kamerstukken II, 1996-97, 25 233, nr. 3

³⁷ Artikel 75 van de Woningwet

3.2.1 Periode voorafgaand aan de eerste Woonwagenwet van 1918

In het Beleidskader lezen we dat bij het van kracht worden van de eerste Woonwagenwet van 1918³⁸, citaat: *'Er kwam tevens een eind aan de vrijheid om de woonwag en overal neer te zetten'*, dit willen we wat nuanceren: genoemde 'vrijheid' en 'overal neer zetten' was destijds maar heel beperkt, vóór de inwerkingtreding van deze eerste Woonwagenwet hadden de reizigers (de woonwagenbewoners) van doen met de plaatselijke (politie)verordeningen, men werd destijds in het meest gunstige geval gedoogd, waarbij men vaak een (tijdelijke) 'standplaats' werd aangewezen, terwijl ook heel vaak de woonwagen maar tijdelijk in de gemeente mocht verblijven, bijvoorbeeld niet langer dan voor de duur van tweemaal 24 uur. Echter vaak kwam het ook voor dat woonwagenbewoners helemaal niet in een gemeente mochten verblijven, het gezin, het paard en de woonwagen werden direct de gemeentegrens overgezet.

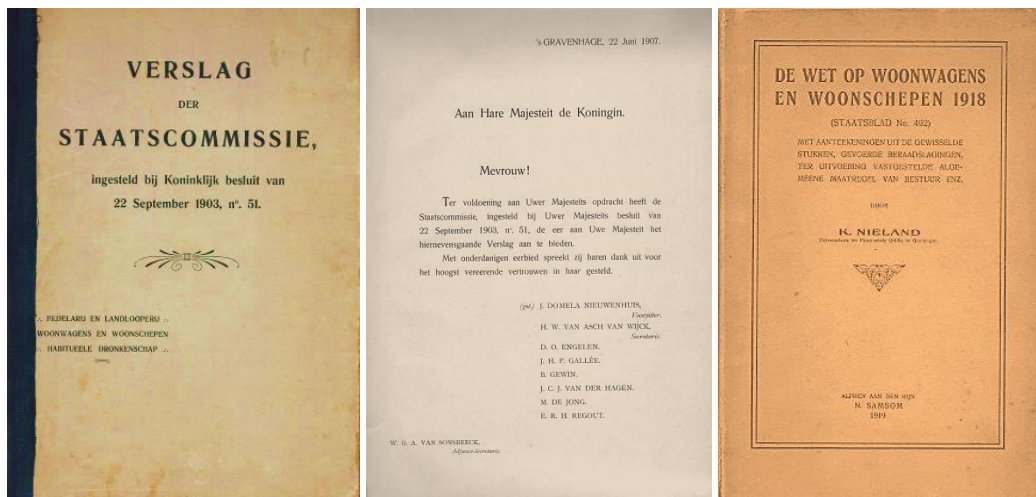


Foto links en midden: Verslag Staatscommissie 'Bedelarij en Landlooperij' d.d. 22 juni 1907, de volledige titel luidt: 'Verslag der Staatscommissie, ingesteld bij Koninklijk besluit van 22 September 1903, n°. 51.' en heeft als 'ondertitel': 'Bedelarij en Landlooperij - Woonwag en Woonschep en - Habitueel Dronkenschap'.

Foto rechts: De Wet op Woonwag en Woonschep en 1918, een wet die een einde maakte aan 'de vrijheid om de woonwag en overal neer te zetten'.

Verslag Staatscommissie 'Bedelarij en Landlooperij', een vernietigend rapport!

De volledige titel luidt: 'Verslag der Staatscommissie, ingesteld bij Koninklijk besluit van 22 September 1903, n°. 51.' en heeft als 'ondertitel': 'Bedelarij en Landlooperij - Woonwag en Woonschep en - Habitueel Dronkenschap'. Zoals de titel vermeldt werd deze Staatscommissie ingesteld en benoemd bij Koninklijk besluit op 22 september 1903. Bijna 4 jaar later, op 22 juni 1907 biedt de commissie haar verslag aan Hare Majesteit de Koningin aan. Wat hier opvalt is dat de huidige woonwagenbewoners nog steeds belast zijn met een negatief imago, terwijl de woonschepbewoners, die van oudsher in het zelfde schuitje zaten, hiervan flinkdeels verlost lijken te zijn. We schrijven dit grotendeels toe aan wat men de 'ruimtelijke marginaliteit' noemt: de woonwagenkampen versus de ligplaatsen voor woonschepen.



Foto rechts en links: De hierboven afgebeelde foto's illustreren de extra aandacht die de woonwagenbewoners van oudsher al ondervonden van de overheid c.q. de politie. Het is bij deze foto's niet bekend of het ging om begeleiding naar een gedoogde standplaats of dat het een escorte betrof naar buiten de gemeentegrens.

³⁸ De Wet op Woonwag en Woonschep en 1918 (Staatsblad no. 492)

De ligplaatsen van woonschepen liggen vaak binnen de bebouwde kom waarmee de woonschippbewoners praktisch onder de 'burgers' wonen; de 'bewoonde wereld' versus de 'onbewoonde wereld'. Dit verslag wordt bijvoorbeeld ook gezien als aanzet tot de wet op de woonwagens en woonschepen 1918.

De buitensluiting van de samenleving en de discriminatie wordt door deze Staatscommissie zeer krachtig gepresenteerd; de woonwagen- en woonschippbewoners worden omschreven als volk van het allerminste allooi en van het allerlaagste maatschappelijk niveau dat bij voorkeur uitgeroeid moet worden! Mocht iemand - destijds - in bestuurlijke kringen nà het lezen van dit verslag nog een restje mededogen of sympathie hebben voor woonwagen- en woonschippbewoners dan is de boodschap van deze Staatscommissie niet goed overgekomen, citaat: 'De in dit milieu verkeerende bevolking, die tot de onderste lagen van de maatschappij behoort, kan niet anders dan een sociale hinder, eene ware plaag zijn', '(...) middelen zullen moeten worden uitgedacht om dit maatschappelijk kwaad tegen te gaan, zoo mogelijk uit te roeien'. In de huidige 21^{ste} eeuw zou men spreken van een 'vernietigend rapport' ten aanzien van de woonwagen- en woonschippbewoners, maar zoals blijkt uit de krantenberichten uit 1907 zijn de reacties en het commentaar zakelijk en ontbreken kritische noten, hetwelk ook aangeeft hoe destijds de Nederlandse bevolking een onderdanig ontzag had voor de overheid. Het is echter op z'n minst opmerkelijk te noemen dat niemand een opmerking heeft geplaatst, of geageerd heeft tegen de door de commissie bij herhaling genoemde vernederende, stigmatiserende, beledigende en vaak diep krenkende omschrijvingen van de woonwagen- en woonschippbewoners, zoals:

In het door deze Staatscommissie in 1907 uitgebrachte rapport worden de reizigers aangeduid als:

- Toenemend euvel der woonwagen- en woonschippbewoners;
- Kweekplaatsen van ten koste der gemeenschap levende nietsdoeners;
- Algemeen dreigend gevaar eene zwerfende en bijna zonder uitzondering in onreinheid en zedeloosheid voortlevende bevolking;
- In verwildering opgroeiende kinderen tot niet veel beters dan bedelen, stroopen en stelen;
- Eene bevolking van de minste soort;
- Eene groot maatschappelijk gevaar;
- Eene bevolking die tot de onderste lagen van de maatschappij behoort, een sociale hinder, eene ware plaag;
- Bedelaars in den vorm van venten met nietswaardige artikelen;
- Ongenode gasten;
- Nomaden volk, overbrengers van besmettelijke ziekten en epidemieën;
- Bedelvolk;
- Maatschappelijk kwaad;
- Te bestrijden kwaad;
- Bedelende, stroopende, zich aan sterken drank te buiten gaande bevolking.

KANTONGERECHT HILVERSUM.

In de zitting van 27 Juni l.l. zijn de volgende vonnissen gewezen:

Veroordeeld:

Wegens het te Laren zonder vergunning van B. en W. met een woonwagen vertoeven langer dan 2 maal 24 uren op een tot gemeenen dienst van allen bestemde plaats binnen de gemeente: J. L. M. f 1.50 of 2 d. h.; H. J. J. f 2.50 of 1 d. h.; beiden zwerfende.



Foto links: Krantenbericht uit de Gooi- en Eemlander van 27 juni 1903: 'woonwagen-zwervers veroordeeld'. Het betreft Johannes Leonardus Maasman en zijn zwager Harm Jan Jansen (de overgrootvader van Cornelis (Cees) Groenendaal, secretaris a.i. VBWN). Beide 'zwervers' waren stoelenmatters die met hun jonge gezin en hun woonwagentjes vaak in Het Gooi verbleven. Opmerkelijk zijn de verschillen in de geldboetes en ook de andere keuzen: één of twee dagen hechtenis. Vanwege geldgebrek werd door reizigers oudtijds vaak de straf uitgezet ... dan maar een paar dagen in de lik. Dit krantenbericht bevestigt ook dat reizigers reeds vanaf de oorsprong samen optrokken.

Foto rechts: Schilderij van kunstschilder Cornelis de Bruin (1870-1940), van zijn hand zijn veel schilderijen van zigeuners en zwervers uit de omgeving van Amsterdam, de Veluwe en het Gooi.

Dit verslag van deze Staatscommissie zal zeer belangrijk blijken voor de woonwagen- en woonschippbewoners omdat het gezien mag worden als aanzet tot de Wet op de woonwagens en woonschepen 1918, immers de staatscommissie doet in haar verslag zelfs al een voorstel hiertoe in de vorm van een ontwerpwet.

Het verslag markeert tevens een belangrijk start- en keerpunt van historische verandering: waren oudtijds reizigers nog graag geziene gasten op het platteland en in de dorpen en steden en verbleven zij min of meer onder de bevolking, bij de boer, in logementen of later met de woonwagen op een zelf gekozen standplaats, ná de invoering van de wet uit 1918 werden er door de gemeenten woonwagenkampen ingericht waar woonwagens verplicht werden een standplaats in te nemen. Hierdoor ontstond de afzondering van de burgermaatschappij, immers de woonwagenkampen werden bij voorkeur zo ver mogelijk bij de bewoonde wereld weg gehouden. Opgemerkt wordt dat wat op basis van de wet uit 1918 gold voor woonwagens ook gold voor woonschepen, met natuurlijk een opmerkelijk verschil: voor woonschepen werden geen havens of ligplaatsen voor woonschepen aangelegd, maar werden de bestaande ligplaatsen gelegaliseerd of werden ligplaatsen aangewezen in bestaande wateren. Onmiskenbaar heeft de introductie van de (afgezonderde) woonwagenkampen zo rond 1920 dus geleid tot wat men wetenschappelijk noemt de 'ruimtelijke marginaliteit' van deze bevolkingsgroep. Met de wet- en regelgeving heeft de overheid door de jaren heen vooral het doel gehad om het gebruik van woonwagens en woonschepen te ontmoedigen en tegen te werken, echter door de wet van 1918 gaat het juist de andere kant op: woonwagens en woonschepen mogen niet meer weggestuurd worden, eindelijk rust voor de reiziger! Maar wel geïsoleerd van de burgerij, afgezonderd op een kamp met andere reizigers, waardoor de wortel werd gelegd voor de eigen groepscultuur.



Foto's: Schilderijen van kunstschilder Cornelis de Bruin (1870-1940), van zijn hand zijn veel schilderijen van zigeuners en zwervers uit de omgeving van Amsterdam, de Veluwe en het Gooi.

3.2.2 Periode tijdens de Tweede Wereldoorlog

In historisch perspectief is de Tweede Oorlog nog maar een recent verleden; een zeer beroerde periode voor Nederland, maar zeker ook voor de reizigers, en vooral voor de Roma en Sinti. De rol van de Nederlandse overheid en met name 'de politie' is nog steeds een open wond bij de woonwagenbewoners. Dit Advies is niet de plek om hierover uit te wijden maar voor begrip en de omgang met de Roma, Sinti en de andere Nederlandse woonwagenbewoners toch even 'de angel' in 't kort:

De Duitse bezetter verordende (per geheime telex op 14 mei 1944) dat op 16 mei 1944 in Nederland alle zigeunerfamilies met al hun kinderen vanaf 7:00 uur moesten worden aangehouden en uiterlijk voor 20:00 uur naar kamp Westerborg moesten worden overgebracht. Er was hier en daar wat verschil van interpretatie van de telex inzake de term 'zigeuners en zigeunerachtigen en/of op zigeunerwijze levende personen', maar ondanks dat het telexbericht ook duidelijk was dat het niet personen betrof met een Nederlandse nationaliteit hebben sommige gemeenten gemeend gelijk maar die lastige 'Hollandse zigeuners' af te voeren. Als resultaat van deze razzia op zigeuners en woonwagenbewoners werden er 578 personen met het etiket 'zigeuner' Westerbork binnengebracht, 299 zigeuners en 279 woonwagenbewoners. De personen uit de groep 299 zigeuners zijn geregistreerd, de 279 woonwagenbewoners niet want snel werd duidelijk dat de Duitsers hen weer zouden vrijlaten ... maar zij waren nog wel getuigen van het 'zigeunertransport' op 19 mei 1944 naar vernietigingskamp Auschwitz-Birkenau. Op de lijst van het 'zigeunertransport' betreft het 245 mensen met alleen de namen van zigeuners. Hun trieste lot is bekend, slechts 30 hebben het overleefd. De Nederlandse woonwagenbewoners waren de dans ontsprongen. Voor de beeldvorming: in 1942 telde Nederland zo'n 12.000 woonwagenbewoners, helaas is van de zigeunerbevolking geen betrouwbaar aantal bekend. Dat de woonwagenbewoners hun portie zeker gehad hebben in de oorlog is duidelijk door de vele verhalen over deportage naar verzamelkampen, het trekverbod, inbeslagname van wagens en paarden en zo meer. Voor meer informatie over deze periode bevelen we de studies van Annemarie Cottaar³⁹ en dr. B.A. Sijes⁴⁰ aan.

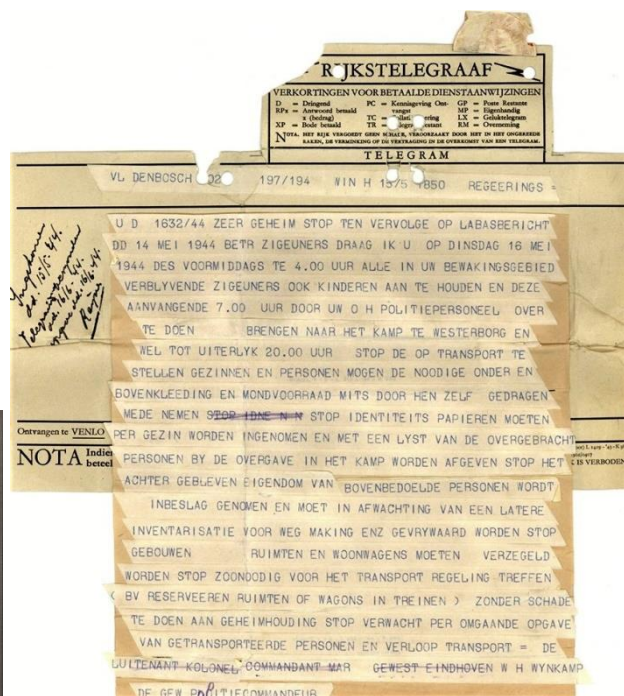


Foto links: Foto van het 9-jarig Sinti-meisje Anna Maria (Settela) Steinbach (van filmbeelden vastgelegd op 19 mei 1944 bij vertrek uit Westerbork) bij een van de wagondeuren, haar moeder zei: "Settela ga bij die deur weg, straks komt je kop er nog tussen". Het gezin van Settela en haar tante Theresia werden op de dag van de razzia al 's morgens om 4:00 uur opgepakt op het verzamelkamp van Eindhoven. Settela werd op 23 december 1934 te Buchten in Limburg geboren en werd vermoord tijdens een massale zigeuner-vergassingsactie (ontruiming van het 'Zigeneunerlager'), samen met haar moeder, twee broertjes en twee zusjes (waarschijnlijk) in de nacht van 2 op 3 augustus 1944 in één van de vier gaskamers van vernietigingskamp Auschwitz II oftewel Auschwitz-Birkenau.

Foto rechts: Telegram 'ten vervolge op LABASbericht* dd 14 mei 1944 betr. zigeuners'.

***Red.:** LABAS = Landelijk Berichten- en Alarmeringssysteem.

³⁹ Annemarie Cottaar, proefschrift Kooplui, kermisklanten en andere woonwagenbewoners, Groepsvorming en Beleid 1870-1945, Het Spinhuis Amsterdam 1996

⁴⁰ Dr. B.A. Sijes, Vervolg van zigeuners in Nederland 1940-1945, min. Van Onderwijs en Wetenschappen, Rijksinstituut voor oorlogsdocumentatie, Monografieën nr. 13, 's-Gravenhage, Martinus Nijhoff 1979

3.2.3 Periode na de intrekking van de laatste Woonwagenwet in 1999

Op 1 maart 1999 is de Woonwagenwet ingetrokken en werd hiermee het huisvestingsbeleid aangaande de woonwagenbewoners een primaire en onverdeelde verantwoordelijkheid van gemeenten (en van woningcorporaties als toegelaten instelling). In feite trok de centrale overheid de handen er van af en kwamen daarbij ook de bijzondere wettelijke verplichtingen van de provincie bij de woonruimtevoorziening voor woonwagenbewoners te vervallen; derhalve is de rol van de centrale overheid in dit hoofdstuk van het Beleidskader gedurende deze periode niet of nauwelijks beschreven. Maar het waren wel juist de schendingen van de mensenrechten in deze periode waarvoor Nederland op de vingers werd getikt en welke het Rijk dwong tot maatregelen, zie hoofdstuk 4.

Heeft de centrale overheid dan geen enkele rol gespeeld in deze periode?

Jawel! ... naar aanleiding van het in het voorjaar van 2004 ontstane maatschappelijke onrust na het grootschalig optreden op het woonwagencentrum De Vinkenslag in Maastricht, heeft het toenmalige kabinet besloten om gemeenten te ondersteunen met het beleid, handhaven en normaliseren op die zogenoemde 'vrijplaatsen' en voorzag in een Handreiking voor gemeenten⁴¹.



Foto links: (foto ANP) Op donderdagmorgen, 15 april 2004, voor dag en dauw, valt een enorme politiemacht van vele honderden politieagenten en de in 40 ME-bussen aangevoerde ME'ers massaal het woonwagenkamp De Vinkenslag in Maastricht binnen. De inval werd ondersteunt door een politiehelikopter en pantserwagens van de Koninklijke Marechaussee. Toegang naar het kamp werd hermetisch afgesloten. Hierbij werden mensen gearresteerd die woensdag betrokken waren bij de blokkade op de A2.

Foto rechts: (foto ANP) Een bewoonster van het woonwagenkamp wordt toegestaan haar kind naar school te brengen.

Red.: Het woonwagenkamp De Vinkenslag werd vaker overvallen, in mei 2003 vielen acht pelotons ME (zo'n 700 man) het woonwagenkamp binnen en werd het kamp afgezet alsmede ook delen van de omgeving; burgemeester G. Leers had zelfs een noodverordening afgekondigd. In De Volkskrant lezen we dat de politie de loodsen waarin men hennepplantages aantroef direct werden gesloopt. Ook vermeldde de krant dat journalisten uit veiligheidsoverwegingen uit het kamp werden verwijderd.

Met betrekking tot de invallen op woonwagenkampen verwijzen we naar *paragraaf 5.6.2 Ondermijnende activiteiten en criminaliteit op woonwagenlocaties*.

Handreiking 'Werken aan woonwagens', voor gemeenten: over beleid en handhaven, oktober 2006

In zijn rapportage beveelt de Nationale ombudsman aan om de 'Handreiking voor gemeenten' in overeenstemming te brengen met zijn rapportage, in antwoord hierop schrijft de toenmalige minister BZK, dr. R.H.A. Plasterk, citaat: *'De handreiking 'Werken aan woonwagens' is reeds van de website van het Rijk verwijderd. Bovengenoemde gespreksronde zal leiden tot een nieuwe handreiking inzake het standplaatsenbeleid voor woonwagenbewoners'*.

Ook onze huidige minister BZK refereert aan de handreiking 'Werken aan woonwagens', in de begeleidende brief van de minister van 12 juli 2018 bij de aanbieding van het Beleidskader, citaat: *'Vorige handreikingen en beleidskaders gingen veelal breder in op de vraagstukken van woonwagenbewoners en het wonen in woonwagens en de mogelijkheden van gemeenten om daarmee om te gaan. Op het onderdeel huisvesting was strijdigheid ontstaan met het mensenrechtelijk kader. Dit beleidskader gaat alleen in op hoe het gemeentelijk huisvestingsbeleid zodanig kan worden vormgegeven dat het binnen het mensenrechtelijk kader past'*.

De genoemde brieven treft U als bijlage in *paragraaf 6.1 Brieven en toelichtingen minister en ministerie BZK inzake het Beleidskader*.

⁴¹ Werken aan woonwagenlocaties, Handreiking voor gemeenten: over beleid en handhaven, Ministerie van VROM, VROM-Inspectie, oktober 2006

VBWN meent dat onderhavige Handreiking nog wel een niet-afgehecht onderwerp is, immers een officieel bericht van de centrale overheid dat het document is ingetrokken, of herzien wordt ontbreekt nog. Juist de in deze Handreiking geboden beleidsvarianten gaven gemeenten de vrijheid om het zogenoemde 'uitsterfbeleid' te voeren, waarvoor de overheid op de vingers is getikt. Naast de geboden vijf beleidsvarianten bood de Handreiking ook informatie over de aanpak van vrijplaatsen, handhavingsbeleid, juridische kaders en vele toepasselijke wetgeving. De link naar deze Handreiking treft U aan in *paragraaf 6.2 Belangrijke adressen, documenten en links*. Ter informatie treft U hieronder de in die Handreiking geboden beleidsvarianten aan.

De in de Handreiking 'Werken aan woonwagenlocaties' geboden beleidsvarianten

Variant 1: nuloptie

Bij deze variant wordt geen invulling meer gegeven aan eventuele behoefte onder bewoners aan standplaatsen voor woonwagens. De gemeente kan een passief nuloptiebeleid voeren (vrijkomende standplaatsen verwijderen), of een actief beleid (de bewoners andere wijze van huisvesting bieden). Mogelijke redenen om voor deze variant te kiezen zijn: de gemeente acht standplaatsen en/of woonwagens een te dure of te grondextensieve woonvorm; de handhaving is te kostbaar.

Variant 2: afbouwbeleid

Bij deze variant worden de bestaande centra opgedeeld en verkleind tot centra van slechts enkele standplaatsen. De gemeente kan besluiten geen huurwagens meer aan te bieden en de bestaande huurwagens te verkopen aan de bewoners. De nieuwe centra worden qua stratenplan identiek aan gewone woonstraten. De gemeente kan het bestemmingsplan zodanig aanpassen dat op een standplaats ook het bouwen van een reguliere woning mogelijk is. Dit beleid kan geleidelijk of versneld worden uitgevoerd. Mogelijke reden om voor deze variant te kiezen: een geleidelijke overgang naar reguliere woonvormen.

Variant 3: woonvisiebeleid

Het wonen op een standplaats wordt ingebed in de reguliere gemeentelijke beleidsprocessen rondom het wonen en dus niet behandeld als een specifiek beleidsonderwerp. Woonwagenbewoners worden gelijk gesteld aan en concurrerend met andere woningzoekenden. In bestemmingsplannen kan toegestaan worden dat op woonlocaties of op bedrijventerreinen een woning of een woonwagen gerealiseerd wordt. Meer draagkrachtigen kunnen op eigen initiatief of via projectontwikkeling in hun behoefte voorzien. Bij minder draagkrachtigen kunnen woningcorporaties hun gebruikelijke rol vervullen. Mogelijke reden om voor deze variant te kiezen: het behoud van alternatieve woonvormen in een gemeente.

Variant 4: vraaggericht specifiek beleid

De gemeente kan de behoefte peilen aan alternatieve woonvormen, bijvoorbeeld het wonen in een woonwagencentrum, wonen in familieverband in een 'woongroep'-achtige woonvorm of bedrijfsstandplaatsen met gelegenheid voor wonen in een wagen. Ook op de wensen wat betreft het eigendom van wagens en/of standplaats kan worden ingespeeld. Mogelijke redenen om voor deze variant te kiezen: een specifieke lokale situatie, bijvoorbeeld veel bedrijfsplaatsen met woongelegenheid voor kermisbedrijven of bestaande goede verhouding met de bewoners.

Variant 5: neutraal beleid

De gemeente kan besluiten geen specifiek beleid te ontwikkelen, maar situationeel te reageren op verzoeken van degenen die een standplaats willen hebben, al dan niet met huurwagen. Mogelijke reden om voor deze variant te kiezen: men ziet geen aanleiding om beleid te ontwikkelen, bijvoorbeeld omdat er niet of nauwelijks woonwagens zijn in een gemeente of omdat er helemaal geen problemen zijn.

In variant 1, de nuloptie, wordt het uitsterfbeleid tussen haakjes verduidelijkt: '(vrijkomende standplaatsen verwijderen)', juist ook dit punt heeft ontegenzeggelijk veel leed en een toegenomen verwijdering tot de overheid van de woonwagenbewoners tot gevolg gehad, immers dit betekende dat de woonwagen van opoe of opa nadat zij waren overleden weggehaald werd en de standplaats onklaar werd gemaakt met betonblokken!



Foto links: Foto op het titelblad van dit Advies: Mariska Toonen (30) met zoontje Riley (2) op een door de gemeente Nijmegen door middel van betonblokken onbruikbaar gemaakte standplaats op het woonwagenkamp in de wijk Lindenholt. Het jonge gezin woont noodgedwongen bij haar moeder in, terwijl de gemeente woonruimte onttrekt aan de sociale woningvoorraad.

4 Mensenrechten en woonwagenbewoners

In hoofdstuk 4 *Mensenrechten en woonwagenbewoners* van het Beleidskader wordt het (mensen)rechtelijk juridisch kader omschreven waarbij tevens (grond)wettelijke bepalingen en internationale verdragen worden aangehaald (incl. de oordelen en veroordelingen) die de Nederlandse overheid ertoe hebben aanzet het beleid ten aanzien van de huisvesting van woonwagenbewoners drastisch te herzien, althans voor zover het gevoerde beleid van gemeenten hiermee in strijd was.

4.1 Inleiding

In paragraaf 4.1 *Inleiding* van het Beleidskader wordt uit de doeken gedaan dat het bestaande woonwagenbeleid niet voldeed en voor zover in strijd met de Grondwet of mensenrechten dit ongeoorloofd is en dat het beleid in overeenstemming dient te worden gebracht als aangegeven in het Beleidskader. Met ook een duidelijk handhaaf-signaal: citaat: “In het uiterste geval kan via interbestuurlijk toezicht worden ingegrepen”.

4.1 Inleiding

Sinds de intrekking van de Woonwagenwet⁴² in 1998* zijn gemeenten primair verantwoordelijk voor het huisvestingsbeleid, waarvan de huisvesting van woonwagenbewoners onderdeel uitmaakt. Het voorzien in passende woonruimte behelst het treffen van de benodigde maatregelen ten behoeve van een goede huisvesting voor hun ingezetenen, ongeacht of zij in een woning, of in een woonwagen willen wonen⁴³. De gemeente heeft hierbij beleidsvrijheid zodat optimaal ingespeeld kan worden op de lokale behoefte. Deze beleidsvrijheid wordt echter beperkt door onder meer de grond- en mensenrechten^{**44}. De grondwet en de internationale verdragsbepalingen waaraan Nederland zich heeft verbonden, zijn voor iedere gemeente bindend. Gemeentelijk beleid dat in strijd met de Grondwet of met mensenrechten is ongeoorloofd. In het uiterste geval kan via interbestuurlijk toezicht⁴⁵ worden ingegrepen. Ook individuele besluiten die in strijd zijn met de mensenrechten kunnen door de rechter worden vernietigd, waarbij de rechter eerdere uitspraken van het Europees Hof voor de Rechten van de Mens (EHRM) dient te betrekken.

Verschillende nationale, Europese en internationale (rechterlijke) instanties hebben zich uitgesproken over de invulling van deze mensenrechten en de voorwaarden die in acht moeten worden genomen ten aanzien van de huisvesting van woonwagenbewoners. Hierbij kan onder meer gedacht worden aan de bindende uitspraken van het EHRM. Daarnaast hebben internationale comités⁴⁶ en de European Union Agency for Fundamental Rights⁴⁷ aan Nederland aanbevelingen⁴⁸ gedaan inzake de voorwaarden en verplichtingen die de overheid in acht moet nemen bij de huisvesting van woonwagenbewoners.

Verder heeft het College voor de Rechten van de Mens (het College) zich in meerdere oordelen⁴⁹ ten aanzien van gemeenten en woningcorporaties uitgesproken over de toepassing van het recht op gelijke behandeling van woonwagenbewoners bij huisvesting. Ten slotte heeft de Nationale Ombudsman een rapport⁵⁰ uitgebracht waarin zij stelt dat in meerdere gemeenten de rechten van woonwagenbewoners inzake huisvesting niet worden gerespecteerd.

*Red.: We menen dat de zinsnede ‘in 1998’, een omissie is bij de tekstverwerking en dat ‘op 1 maart 1999’ bedoeld wordt.

**Red.: De zin ‘Deze beleidsvrijheid wordt echter beperkt door onder meer de grond- en mensenrechten’ komt ons wat vreemd over, er is immers geen sprake van beperking, juist de erkende grond- en mensenrechten dwingen tot verruiming van de beleidsvrijheid.

⁴² Wet van 1 juli 1998 tot wijziging van de Huisvestingswet, de Woningwet en enige andere wetten in verband met de integratie van de woonwagen- en woonschepenregeling

⁴³ Kamerstukken II, 1996/97, 25 333, nr. 3

⁴⁴ L. Huijbers, Het woonwagenbeleid in Nederland vanuit mensenrechtelijk perspectief, NTM/NJVM bull. 2015/28

⁴⁵ Artikel 132, vierde lid, van de Grondwet

⁴⁶ Committee on the Elimination of Racial Discrimination, Concluding observations on the nineteenth tot twentyfirst periodic reports of the Netherlands, 2015. Daarnaast heeft ook het de Europese Commission tegen Racisme en Intolerantie in rapporten in 2007 en 2013 hierover aanbevelingen gedaan

⁴⁷ European Union Agency for Fundamental Rights report 2018, p. 103 en 107 <http://fra.europa.eu/en/publication/2018/fundamental-rights-report-2018>

⁴⁸ Committee on the Elimination of Racial Discrimination, Concluding observations on the nineteenth tot twentyfirst periodic reports of the Netherlands, 2015. Daarnaast heeft ook het de Europese Commission tegen Racisme en Intolerantie in rapporten in 2007 en 2013 hierover aanbevelingen gedaan

⁴⁹ College voor de rechten van de Mens, oordeelnummers: 2014-165, 2014-166, 2014-167, 2015-61, 2016-19, 2016-63, 2016-64, 2016-65, 2016-66, 2016-67, 2016-68, 2016-71, 2016-72, 2016-95, 2016-107, 2016-109, 2016-139, 2017-31, 2017-32, 2017-103, 2018-08, 2018-09

⁵⁰ Nationale Ombudsman, Woonwagenbewoner zoekt standplaats: Een onderzoek naar de betrouwbaarheid van de overheid voor woonwagenbewoners, 17 mei 2017, rapportnr. 2017/060

4.2 Welke mensenrechten zijn van toepassing?

In paragraaf 4.2 *Welke mensenrechten zijn van toepassing?* van het Beleidskader worden de grond- en mensenrechten aangehaald die dienen te worden gerespecteerd bij de huisvesting van woonwagengedwongen. VBWN acht hetgeen is omschreven in het Beleidskader voldoende informatief en duidelijk, derhalve wordt er in dit Advies niet nader op ingegaan, echter hechten we er wel aan hier het begrip 'ras' zoals dat in de rechtspraak wordt gehanteerd onder andere voor woonwagengedwongen nader te belichten, zie hiertoe de aan dit hoofdstuk toegevoegde paragraaf 4.6 *Woonwagengedwongen zijn in juridische zin een 'ras'*.

4.2 Welke mensenrechten zijn van toepassing?

Bij de huisvesting van woonwagengedwongen dient rekening gehouden te worden met onder meer de volgende grondrechten: het recht op huisvesting, het recht op bescherming van het privéleven en het recht op gelijke behandeling.

4.2.1 Het recht op huisvesting

In meerdere verdragen die door Nederland geratificeerd zijn, is het recht op huisvesting opgenomen⁵¹. Dit houdt in dat de overheid een inspanningsverplichting heeft om voor iedereen te voorzien in adequate huisvesting. De overheid heeft een inspanningsverplichting om te voorzien in onder meer veilige, passende en betaalbare huisvesting waarbij ook rekening gehouden wordt met de culturele identiteit⁵² (cultural adequacy)⁵³ van de woningzoekenden⁵⁴ en dakloosheid wordt voorkomen. In de Grondwet is dit recht als volgt geformuleerd: "Bevordering van voldoende woongelegenheden is voorwerp van zorg der overheid"⁵⁵. Dit betreft zowel het aantal woningen, de kwaliteit en de veiligheid ervan⁵⁶, alsmede de betaalbaarheid⁵⁷. Het grondrecht geeft geen recht op woonruimte, maar het beleid moet er op gericht zijn dat er slechts in noodgevallen een situatie van onvoldoende aantal wooneenheden zou bestaan⁵⁸. Er is bewust voor gekozen om de nadere uitwerking over te laten aan wetgevende en besturende organen⁵⁹.



COLLEGE VOOR
DE RECHTEN
VAN DE MENS

Foto: Vereniging Behoud Woonwagencultuur in Nederland op bezoek bij het College op 5 april 2018 te Utrecht. Het College voor de Rechten van de Mens heeft op verzoek van de minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties in het voorjaar van 2018 advies uitgebracht inzake het woonwagen- en standplaatsenbeleid, hetgeen zijn weerslag vindt in het Beleidskader.

⁵¹ Onder meer: Artikel 25, eerste lid, van de Universele Verklaring van de Rechten van de Mens, Artikel 11, eerste lid, van het internationaal Verdrag inzake economische, sociale en culturele rechten, Artikel 35 van het Herzien Europees Sociaal Handvest, Artikel 34, lid 3 Handvest van de Grondrechten van de Europese Unie (2000/C364/01)

⁵² Waardoor het recht op huisvesting ook gevolgen heeft voor de wijze waarop voorzien wordt in de huisvesting van woonwagengedwongen

⁵³ High Commissioner for Human Rights, The right to adequate housing, factsheet no. 21/rev. 1, UN-HABITAT; zo ook M. Uhry housing related binding obligations on states, Fondation Abbé Pierre & Feantsa, 2016

⁵⁴ Zie ook: Commissioner for Human Rights, Human Rights of Roma and Travellers in Europe, Council of Europe, p. 137 ev.

⁵⁵ Artikel 22, tweede lid van de Grondwet

⁵⁶ Kamerstukken II 1975/76, 13873, nr. 3, p.14

⁵⁷ Van der Pot, 'Handboek van het Nederlands staatsrecht', Deventer: Kluwer 2006, p. 461

⁵⁸ P.P.T. Bovend'Eerd e.a., 'Tekst & Commentaar Grondwet', Deventer: Wolters Kluwer 2015, p. 65-66

⁵⁹ Kamerstukken II 1975/76, 13873, nr. 3, p.2

4.2.2 Het recht op eerbiediging van privé-, familie- en gezinsleven

Het mensenrechtelijk kader voor het woonwagenebeleid wordt voor een belangrijk deel gevormd door het Europees Verdrag van de Rechten van de Mens (EVRM). In artikel 8 van het EVRM⁶⁰ is bepaald dat een ieder recht heeft op respect voor zijn privéleven, zijn familie- en gezinsleven, zijn woning en zijn correspondentie. Voor het bepalen of een woonwagen of een woonwagen valt aan te merken als 'woning' en daarmee onder de bescherming van artikel 8 EVRM valt, is bepalend dat de bewoner 'een voldoende en voortdurende band heeft met een specifieke woonwagen(standplaats)'⁶¹. Dit betekent dat ook wanneer een woonwagenbewoner niet officieel staat ingeschreven op een woonwagenlocatie, deze aangemerkt zou kunnen worden als zijn of haar 'home'. Niet relevant is wat in de Nederlandse wet- en regelgeving onder het begrip "woning" wordt verstaan. Evenmin is van belang of de verblijfplaats wordt gehuurd of illegaal bewoond. Het EHRM beschouwt als wezenskenmerken van de identiteit van woonwagenbewoners: het wonen in een woonwagen waarbij familieverbanden in onderlinge verbondenheid een belangrijke rol spelen⁶². Trekvrjheid kan ook worden aangemerkt als een cultureel kenmerk⁶³ dat nadere invulling geeft aan de 'wezenskenmerken' woonvorm en familiebanden⁶⁴. De overheid heeft een positieve verplichting⁶⁵ om deze cultuur te beschermen⁶⁶ en het woonwageneleven te faciliteren⁶⁷. Gemeenten dienen bij het uit te voeren woonwagenebeleid rekening te houden met deze uitgangspunten. Bij het bepalen van wat adequate huisvesting is moet de overheid dus respect hebben voor en rekening houden met de culturele identiteit⁶⁸. Woonwagenbewoners hebben een van generatie op generatie overgedragen cultuur waarbij het wonen in onderlinge verbondenheid in een woonwagen bepalend is⁶⁹. Daarom is het onvoldoende om woonwagenbewoners reguliere huisvesting te bieden en geen rekening te houden met hun specifieke woonbehoefte⁷⁰. Dit betekent niet dat iedere woonwagenbewoner per direct een standplaats moet krijgen, maar wel dat een woningzoekende woonwagenbewoner binnen een afzienbare termijn een kans heeft op een standplaats⁷¹. Niet van belang is of een woonwagenbewoner tijdelijk in een reguliere woning heeft gewoond. Zolang hij de intentie had om terug te keren naar het woonwageneleven, dient rekening gehouden te worden met zijn woonbehoefte.

4.2.3 Het recht op gelijke behandeling

Een verbod op discriminatie met betrekking tot huisvesting is onder meer opgenomen in het Internationaal Verdrag inzake de uitbanning van alle vormen van rassendiscriminatie (IVUR).21. Het recht op gelijke behandeling is ook beschermd in de grondwet⁷² en verder geconcretiseerd in onder meer de Algemene wet gelijke behandeling (AWGB). De AWGB is zowel van toepassing op gemeenten als woningcorporaties. Het College benadert in individuele gevallen het woonwagenebeleid vanuit het discriminatieverbod zoals dat is neergelegd in artikel 7a van de AWGB, hetgeen een implementatie is van de Europese richtlijn houdende toepassing van het beginsel van gelijke behandeling van personen ongeacht ras of etnische afstamming⁷³. Het gelijkheidsbeginsel houdt in dat woonwagenbewoners niet nadeliger mogen worden behandeld vanwege het feit dat zij woonwagenbewoner zijn. Om die reden heeft het College geoordeeld dat een uitsterfbeleid van woonwagenstandplaatsen, dat gericht is op het laten verdwijnen van woonwagenbewoning in een gemeente, discriminerend⁷⁴ is. Eveneens heeft het College bepaald dat gemeentelijk beleid dat gericht is op het reduceren van standplaatsen strijdig kan zijn met het discriminatieverbod en de mensenrechten; zeker wanneer daarbij geen rekening wordt gehouden met de behoefte aan standplaatsen. Het (materiële) gelijkheidsbeginsel houdt in dat ongelijke gevallen ongelijk behandeld moeten worden naarmate van hun verschil. Bij woonwagenbewoners gaat het om ongelijke gevallen, omdat deze woonvorm voor woonwagenbewoners een wezenlijk onderdeel is van hun cultuur en identiteit. Daarom kan hun woonbehoefte niet gelijk gesteld worden aan bewoners van reguliere woningen. De bijzondere beschermingspositie van woonwagenbewoners vloeit dus ook voort uit het gelijkheidsbeginsel.

⁶⁰ Dit recht is ook opgenomen in artikel 17 van het Internationaal Verdrag inzake Burgerrechten en Politieke Rechten

⁶¹ EHRM 29 september 1996, appl.no.20348/92 (Buckley/VK)

⁶² EHRM 18 januari 2001, appl.no. 27238/95 (Chapman/VK), par. 73

⁶³ EHRM 18 januari 2001, appl.no. 27238/95 (Chapman/VK), par. 73

⁶⁴ Advies inzake Woonwagen- en standplaatsenbeleid van het College voor de Rechten van de Mens, bij brief van 28 maart 2018 aan de minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties aangeboden

⁶⁵ EHRM 11 oktober 2016, appl.no. 19841/06 (Bagdonavicius e.a./Rusland)

⁶⁶ EHRM 27 mei 2004, appl.no. 66746/01 (Connors/VK)

⁶⁷ EHRM 17 oktober 2013, appl.no. 27013/07 (Winterstein/Frankrijk), par. 76

⁶⁸ Office of the UN High Commissioner for Human Rights, The Right to Adequate Housing. Fact Sheet No 21/Rev. 1, Geneva

⁶⁹ College, d.d. 19 december 2014 (oordeelnummer 2014-165, 2014-166 en 2014-167), d.d. 28 mei 2015 (oordeelnummer 2015-61), d.d.

8 maart 2016 (oordeelnummer 2016-19), d.d. 5 juli 2016 (oordeelnummer 2016-64, 2016-67 en 2016-68), d.d. 7 juli 2016

(oordeelnummer 2016-71 en 2016-72), d.d. 14 oktober 2016 (oordeelnummer 2016-139 en 2016-110), d.d. 19 december 2016-139). 14

College, d.d. 8 maart 2016 (oordeelnummer 2016-109), d.d. 19 december 2016 (oordeelnummer 2016-139)

⁷⁰ EHRM 17 oktober 2013, appl.no. 27013/07 (Winterstein/Frankrijk), par. 76

⁷¹ Effectief genot van het recht: zie EHRM 17 oktober 2013, appl.no. 27013/07 (Winterstein/Frankrijk), par. 76; EHRM 18 januari 2001, appl.no. 27238/95 (Chapman/VK), par. 89-99

⁷² Artikel 1 van de Grondwet

⁷³ Artikel 3, eerste lid, onder h, van de Richtlijn 2000/43/EG van de Raad van 29 juni 2000 houdende toepassing van het beginsel van gelijke behandeling van personen ongeacht ras of etnische afstamming

⁷⁴ College voor de Rechten van de Mens, oordeelnummer 2015-61, par. 4 en 2014-165 en 167, par. 3.19

4.3 Mensenrechtelijke standaarden voor woonwagenbeleid

Uit het bovenstaande volgt dat gemeenten in hun algemene beleid aandacht moeten hebben voor de specifieke woonbehoefte van woonwagenbewoners. Deze behoefte kenmerkt zich door het wonen in een woonwagen en door het in familieverband samen wonen op een woonwagenlocatie.

De volgende standaarden gelden voor woonwagenbeleid:

- *De gemeente heeft een zorgplicht om een beleid te ontwikkelen dat het woonwagenleven voldoende faciliteert en beschermt. Om die reden dient de lokale overheid te voorzien in voldoende woonwagenstandplaatsen.*
- *Om de rechten van woonwagenbewoners 'praktisch en effectief' te laten zijn, dient een woningzoekende woonwagenbewoner binnen een afzienbare tijd kans te maken op een standplaats. Als uitgangspunt is de wachttijd voor een standplaats ongeveer hetzelfde als de wachttijd voor een sociale huurwoning⁷⁵.*
- *Bij het bepalen of iemand als woonwagenbewoner kan worden aangemerkt, dient ook rekening gehouden te worden met 'spijtoptanten'. Voor de bescherming van de rechten is het niet van belang of een woonwagenbewoner tijdelijk in een reguliere woning heeft gewoond. Zolang hij of zij de intentie had om terug te keren naar het woonwagenleven, moet rekening gehouden worden met zijn of haar woonbehoefte.*

Bij het vormgeven van het gemeentelijk woonwagenbeleid is het aan te bevelen om de behoefte aan woonwagenbewoning te inventariseren. Zo kan worden bepaald of gemeenten het woonwagenleven in hun gemeente voldoende mogelijk maken en of woonwagenbewoners daadwerkelijk binnen afzienbare tijd kans maken op een standplaats. Op deze manier kan het woonwagenbeleid ook voldoende gemotiveerd worden. Overigens kan bij een wijziging van een bestemmingsplan van een woonwagenlocatie 'een gebrek aan behoefte - en het ten gevolge daarvan mogelijke ontstaan van leegstand' – als een ruimtelijk motief worden aangemerkt⁷⁶. Maar, ook hier dient dit gebrek aan behoefte goed te worden onderbouwd. Het enkel stellen dat er een gebrek aan behoefte is, is onvoldoende⁷⁷. Voor een gebalanceerd beleid en goede communicatie tussen overheden en woonwagenbewoners, is participatie van woonwagenbewoners en hun belangenorganisaties in woonwagenbeleidsvoering en -besluitvorming zeer van belang. Participatie gaat verder dan alleen raadpleging van woonwagenbewoners, het betekent dat zij juist actief, effectief en doorlopend betrokken worden bij zaken die hen betreffen⁷⁸.

4.4 Mensenrechtelijke standaarden bij individuele besluiten

Ook bij individuele besluiten, bijvoorbeeld bij een besluit tot uitzetting als gevolg van verplaatsing van een woonwagenlocatie, dient rekening gehouden te worden met het mensenrechtelijk kader. Vanwege het feit dat een woonwagen een uiting is van de cultuur en identiteit van de woonwagenbewoners, dient rekening gehouden te worden met het feit dat het woonwagenleven dermate specifiek is, dat een zelfde woongenot voor woonwagenbewoners alleen mogelijk is in een woonwagen. In andere woorden het aanbieden van reguliere huisvesting aan woonwagenbewoners is onvoldoende; dit is immers geen cultureel toereikende woning voor hen⁷⁹.

4.5 Conclusie

De mensenrechten hebben invloed op de beleidsvrijheid die een gemeente heeft bij het ontwikkelen en uitvoeren van woonwagenbeleid. Samenvattend komt het erop neer dat een gemeente rekening houdt in zijn woonbeleid met de specifieke woonbehoefte van woonwagenbewoners en voorziet in voldoende standplaatsen, zodat woonwagenbewoners binnen een redelijke termijn een standplaats kunnen krijgen. Zo mogelijk wordt tegemoet gekomen aan de wens om in familieverband samen te leven. Ook bij de individuele beslissingen dient rekening gehouden te worden met de mensenrechten van de woonwagenbewoners.

⁷⁵ College voor de Rechten van de Mens, oordeelnummer 2016-19 (gemeente Waddinxveen), par. 5.3

⁷⁶ College voor de Rechten van de Mens, oordeelnummer 2014-165 en 2014-167, par. 3.15

EHRM 17 oktober 2013, appl.no. 27013/07 (Winterstein/Frankrijk), par. 76

ABRvS 19 april 2017, ECLI:NL:RVS:2017:1103, r.o. 3.2

⁷⁷ College voor de Rechten van de Mens, oordeelnummer 2016-19 (Waddinxveen), par. 5.3, oordeelnummer 2017-136 (Capelle aan den IJssel), par. 6.3, en oordeelnummer 2018-18 (Utrechtse Heuvelrug), par. 6.4-6.5

⁷⁸ Recommendation Rec(2008)5 of the Committee of Ministers to member states on policies for Roma and/or Travellers in Europe (definitions)

⁷⁹ EHRM 17 oktober 2013, appl.no. 27013/07 (Winterstein/Frankrijk), par. 76; Stenegry en Adams

4.6 Woonwagenbewoners zijn in juridische zin een 'ras'

Ras-echte-reizigers!

Woonwagenbewoners worden wettelijk beschouwd - in juridische zin - als een 'ras'. Bij velen roept deze kwalificatie vragen op; bij juristen, bij burgers in het algemeen, maar ook onder de woonwagenbevolking zelf. 'Ras', dat is toch een biologisch begrip, zoals plantenrassen, dierenrassen ... en er is toch maar één mensenras? In de antropologie spreekt men van mensenrassen op basis van uiterlijk en genetische kenmerken, over de huidskleur of afkomst, bijvoorbeeld het Aziatische ras, het negroïde en het blanke ras.

Sommige reizigers (woonwagenbewoners) waren ongemakkelijk verrast met deze kwalificatie, gegeven het feit dat deze Nederlandse bevolkingsgroep vanaf haar oorsprong geconfronteerd wordt met discriminatie en stigmatisering en nu ook wéér in een hokje worden gestopt; 'we zijn nu zelfs een ras ... we zijn toch geen honden of aardappels!' Ook moeten we hier wijzen op de open wonden van onze Roma en Sintivrienden, ook reizigers, die een heel nare geschiedenis hebben omdat zij tot het 'zigeunerras' behoren met als tragisch dieptepunt het afvoeren naar vernietigingskampen in de Tweede Wereldoorlog.

Al met al goed om deze juridische kwalificatie 'ras' eens nader te belichten.

Ras? Wie zegt dat? Waar komt dat vandaan?

De juridische kwalificatie 'ras' vindt haar oorsprong en definitie in diverse internationale en nationale verdragen alsmede in jurisprudentie inzake 'rassendiscriminatie'.

Het door de Verenigde Naties (VN) opgestelde 'Internationale Verdrag inzake de Uitbanning van alle vormen van Rassendiscriminatie' (IVUR) is in 1971 door Nederland geratificeerd en werden vervolgens de anti-discriminatiebepalingen opgenomen in het Wetboek van Strafrecht. Op 9 januari 1972 trad het IVUR in Nederland in werking.

In artikel 1, lid 1, van dit VN-verdrag wordt het verbod van rassendiscriminatie omschreven:

Artikel 1, lid 1

In dit Verdrag wordt onder 'rassendiscriminatie' verstaan elke vorm van onderscheid, uitsluiting, beperking of voorkeur op grond van ras, huidskleur, afkomst of nationale of etnische afstamming die ten doel heeft de erkenning, het genot of de uitoefening, op voet van gelijkheid, van de rechten van de mens en de fundamentele vrijheden op politiek, economisch, sociaal of cultureel gebied, of op andere terreinen van het openbare leven, teniet te doen of aan te tasten, dan wel de tenietdoening of aantasting daarvan ten gevolge heeft.

In vele rechtszaken waarin het definiëren van rassendiscriminatie een rol speelt zien we dat het begrip 'ras' zeer ruim wordt gehanteerd, o.a. blijkt dat uit uitspraken van de Hoge Raad en lagere rechterlijke instanties. Zo heeft bijvoorbeeld de Hoge Raad in 2000 in een uitspraak vastgesteld dat als een persoon wordt benadeeld op grond van kenmerken van fysieke, etnische, geografische, culturele, historische of godsdienstige aard, er dan sprake is van 'discriminatie op grond van ras'. Herhaald heeft de Hoge Raad en de lagere rechterlijke instanties dus bepaald dat het begrip 'ras' in de Nederlandse wetgeving dus de 'ruimere' definitie conform artikel 1 van het VN-verdrag dient te volgen.

Woonwagenbewoners gediscrimineerd op grond van ras

Ook het College voor de Rechten van de Mens (het College) heeft zich veelvuldig uitgesproken over klachten van woonwagenbewoners waarbij vaak werd geoordeeld dat er sprake was van discriminatie op grond van ras. Zo werd door het College het zogenoemde 'uitsterfbeleid' waarvan vele gemeenten zich bedienden - ten einde de naar hun mening de 'ongewenste' woonvorm 'de woonwagen' en de bijbehorende 'lastige' bevolking uit te bannen - beoordeeld als 'discriminatie op grond van ras'. Inmiddels is het verwerpelijke zogenoemde 'uitsterfbeleid' verboden, maar worden door woonwagenbewoners er meer en meer rechtszaken aangespannen aangaande andere zaken waarbij 'discriminatie op grond van ras' succesvol ten laste kan worden gelegd, o.a. ten aanzien van verzekeraars, financiële instellingen, leveranciers enz.

Wat zijn de voordelen voor de Nederlandse reizigers, nu ze tot een 'ras' behoren?

Uit het voorgaande moge blijken dat de kwalificatie 'ras' op zowel internationaal als op nationaal juridisch vlak gunstig uitpakt voor de Nederlandse reizigers, het borgt de erkenning en rechtsgrond voor het voortbestaan van de cultuur van deze bevolkingsgroep. Dat klinkt misschien wat zwaar, maar U dient hierbij te bedenken dat er vele jaren een uitsterfbeleid is gehanteerd, waarbij 'men' deed voorkomen dat de woonvorm, de 'woonwagens', niet meer gewenst waren, maar feitelijk waren het de woonwagenmensen, de reizigers zelf, die niet meer gewenst waren, die groep moest 'uitsterven', die moest opgaan/integreren in de 'gewone' maatschappij. Het bewijs hiervoor ligt voor de hand, immers in Nederland is feitelijk geen enkele woonvorm ongewenst, denk maar aan verbouwde kerken/kantoren/cruiseschepen, containerwoningen, tiny-houses en ga zo maar door.

Een ander (tijdelijk) voordeel is de in het voornoemde VN-verdrag gegeven rechtvaardiging voor specifieke maatregelen die genomen dienen te worden voor een behoorlijke ontwikkeling van 'bepaalde rasgemeenschappen, etnische groepen of personen'. Hierbij moet gedacht worden aan diverse vormen van (tijdelijk) voorkeursbeleid en andere positieve activiteiten.

In artikel 1, lid 4, van dit VN-verdrag worden de criteria voor deze maatregelen als volgt omschreven:

Artikel 1, lid 4

1. Het moeten gemeenschappen, groepen of personen betreffen die bescherming behoeven om hun gelijk genot of gelijke uitoefening van de rechten van de mens en de fundamentele vrijheden te verzekeren;
2. De maatregelen moeten niet tot gevolg hebben dat voor verschillende rasgemeenschappen afzonderlijke rechten in stand worden gehouden;
3. De maatregelen blijven niet van kracht nadat de oogmerken waarmee zij genomen zijn, bereikt zijn.



Foto's: Enkele schilderijen van de productieve kunstschilder Adrianus Johannes (Arie) Zwart (1903-1981), hij schilderde veel landschappen en stillevens in de stijl van de Haagse School. Hij heeft in een woonwagen gewoond, kreeg drie kinderen en ging later op een woonboot 'De Trekschuit' wonen, waarmee hij telkens een andere ligplaats zocht om in de buurt te schilderen. Ook reisde hij veel naar Spanje en Frankrijk om ook daar te schilderen. In 1974 is hij met zijn vrouw in het Rosa Spier Huis in Laren gaan wonen, daar stief hij in 1981.

4.7 Het rollemanoproer

Sedert de geboden mogelijkheid aan gemeenten om ook voor een nuloptie (uitsterfbeleid) te kiezen is de achterstand, de woningnood, onder de woonwagenbewoners enorm opgelopen. Nu met het Beleidskader verwacht met name de jonge generatie woonwagenbewoners ook een plekje om te kunnen wonen. Na de publicatie van het Beleidskader hebben de woonwagenbewoners spontaan op zo'n 60 plaatsen in het land demonstraties (het 'rollemanoproer') gehouden om aandacht te vragen voor hun woningnood en om gemeenten aan te sporen het Beleidskader serieus te nemen en het gemeentelijke beleid daarmee in overeenstemming te brengen. Deze demonstraties zijn vreedzaam en ordelijk verlopen, de aandacht in de media was positief. VBWN heeft, hoewel zij niet de regie had over de demonstraties, wel dagelijks haar leden, en op verzoek ook de pers en het ministerie BZK geïnformeerd door middel van het bijhouden van een overzichtslijst ... en uiteraard zoveel mogelijk de demonstranten geadviseerd omtrent de wettelijke kaders rond het betogen en het in goede banen te leiden. De publicatie van het Beleidskader, het rollemanoproer en een enkele krant die sprak van 'kraken' en 'landjepik' waren aanleiding voor vragen aan de minister BZK, de beantwoordingen met ook een toegevoegde overzichtslijst van de demonstraties treft U aan als bijlagen in *paragraaf 6.1 Brieven en toelichtingen minister en ministerie BZK inzake het Beleidskader*.

Voor veel gemeenten waar de demonstraties werden gehouden was het aanleiding om op basis van het nieuwe Beleidskader in gesprek te gaan met de demonstranten c.q. de woonwagenbewoners van hun gemeenten. Helaas toch ook enkele gemeenten die streng wensten op te treden tegen de demonstraties van die woonwagenklanten, maar daar toch op last van de rechter van af moesten zien.



Foto links: Actievoerders de gebroeders Piet, Hein en Willem Soering met spandoek op de demonstratielocatie in de gemeente Mill en Sint Hubert, met de aftrap van hun betoging volgden in veel gemeenten de demonstraties van de woonwagenbewoners.

Foto midden: Actievoerder Wesley Massing op de demonstratielocatie in de stad Spijkenisse; hier stond een grote politiemacht reeds op de been om de betoging te beëindigen, maar net op tijd werd dit besluit van de gemeente Nissewaard door de rechtbank Rotterdam geschorst. 'Het houden van een betoging is een grond- en mensenrecht en kan daarom niet zo maar worden verboden' lezen we onder de overwegingen in de uitspraak (ECLI:NL:RBROT:2018:8658).

Foto rechts: Actievoerder Hendrik Heesbeen op de demonstratielocatie in Alkmaar vertelt aan een verslaggever hoe de vlag er bij hangt.



Foto links: Femke Baum, Stacey Reuvers en Grada van der Linden tijdens de demonstratie op het woonwagenkamp aan de Brasem te Oss. Foto van Peter van Huijkelom, in het Brabants Dagblad van 15 januari 2019.

Foto rechts: Jan van Susteren vertelt dat hij al twaalf jaar staat ingeschreven in de gemeente Leudal. Het College voor de Rechten van de Mens oordeelde twee jaar eerder al dat de gemeente Leudal met betrekking tot de huisvesting van woonwagenbewoners zich schuldig maakt aan discriminatie.

5 Bouwstenen voor gemeentelijk beleid

5.1 Visie

In paragraaf 5.1 *Visie* van het Beleidskader wordt de visie van het Rijk aangegeven die ten grondslag ligt aan het nieuwe Beleidskader en worden er concrete voorwaarden genoemd om hieraan te voldoen.

5.1 Visie

De kern van het lokale standplaatsenbeleid, dat past binnen het mensenrechtelijk kader, is dat het woonwagenleven mogelijk is en voldoende wordt ondersteund. Uitgangspunt hierbij blijft dat het huisvestingsbeleid een primaire verantwoordelijkheid van de gemeente is. De gemeente is bij uitstek de bestuurslaag die lokaal afwegingen kan maken. Het beleidskader biedt bouwstenen die gemeenten kunnen gebruiken om invulling te geven aan het gemeentelijke huisvestingsbeleid voor woonwagenbewoners.

De visie die ten grondslag ligt aan dit nieuwe beleidskader heeft als kern inzake huisvesting het beschermen van woonwagenbewoners tegen discriminatie, het waarborgen van hun mensenrechten en het bieden van rechtszekerheid en duidelijkheid. Concreet betekent dit:

- *De gemeente stelt het beleid voor woonwagens en standplaatsen vast als onderdeel van het volkshuisvestingsbeleid;*
- *Het beleid dient voldoende rekening te houden met en ruimte te geven voor het woonwagenleven van woonwagenbewoners;*
- *Hiervoor is nodig dat de behoefte aan standplaatsen helder is;*
- *Corporaties voorzien in de huisvesting van woonwagenbewoners voor zover deze tot de doelgroep behoren;*
- *De afbouw van standplaatsen is niet toegestaan (behoudens uitzonderlijke omstandigheden) zolang er behoefte is aan standplaatsen;*
- *Een woningzoekende woonwagenbewoner die dit wenst, heeft binnen een redelijke termijn kans op een standplaats.*

Als niet duidelijk is wat de behoefte is, kan dat betekenen dat de behoefte aan standplaatsen in kaart wordt gebracht. Als een gemeente in de afgelopen jaren een afbouw dan wel een bevroeringsbeleid heeft gehanteerd wat betreft het aantal standplaatsen, en er is een gebleken behoefte aan standplaatsen, dan is een inhaalslag nodig. Als er in de gemeente geblokkeerde standplaatsen bestaan, kan snel resultaat worden geboekt door deze standplaatsen opnieuw in gebruik te geven aan woningzoekende woonwagenbewoners.



Schilderij 'Woonwagenkamp' van kunstschilder Cornelis Vredenburg (1880-1946), hij woonde in het kunstenaarsdorp Laren en schilderde veel in deze omgeving en in Amsterdam.

5.2 Rolverdeling

In paragraaf 5.2 *Rolverdeling* van het Beleidskader wordt in grote lijnen de rolverdeling en de verantwoordelijkheden geschetst tussen het Rijk, de provincies, de gemeenten en de woningcorporaties, de partijen betrokkenen bij het woonwag- en standplaatsenbeleid.

5.2 Rolverdeling

Het is aan het **Rijk** om de visie op en het beleidskader voor standplaatsen- en woonwagbeleid, zoals opgenomen in dit document, vast te stellen. Het Rijk is internationaal rechtelijk het aanspreekpunt voor de naleving van mensenrechten, ook wanneer de primaire verantwoordelijkheid is overgedragen aan gemeenten. Vanuit de systeemverantwoordelijkheid die het Rijk heeft, bewaakt het Rijk de ontwikkeling van het aantal standplaatsen door de jaren heen. Het Rijk houdt vanuit zijn systeemverantwoordelijkheid en vanuit zijn verantwoordelijkheid voor de nakoming van internationale (mensenrechten-)verdragen vinger aan de pols en zal blijvend investeren in een goede relatie met vertegenwoordigers van de doelgroep. Uiteraard werkt het Rijk hierbij nauw samen met de betrokken partijen. Binnen de interbestuurlijke verhoudingen houdt het Rijk toezicht op de provincies. Het Rijk houdt toezicht op gemeenten voor die terreinen waar de provincies geen taak en expertise hebben, zoals de mensenrechten.

De **provincies** houden toezicht op gemeenten. Het gaat om de kerntaken in het ruimtelijk-fysieke domein: onder meer bouwen, ruimtelijke ordening en huisvesting van mensenrechten⁸⁰, ook wat betreft woonwagbewoners. Tevens kan de provincie een rol spelen bij de inventarisatie van de behoefte aan standplaatsen en/of locaties. Immers ook gemeenten die de nuloptie hebben gerealiseerd, hebben de verplichting om te voorzien in voldoende standplaatsen voor woonwagbewoners die willen wonen in een woonwag. Derhalve dient verdient het aanbeveling om de behoefte-inventarisatie tenminste op regionaal niveau te laten plaatsvinden. Ook voeren gemeenten bij de voorbereidingen van het bestemmingsplan onder meer overleg met de provincie⁸¹. Hierbij kan de regionale behoefte aan woonwagstandplaatsen op tafel komen.

De partijen op lokaal niveau stellen binnen dit beleidskader een lokaal beleid vast en voeren dat uit. De **gemeente** is verantwoordelijk voor het lokale woonbeleid, neergelegd in een woonvisie. Om goede redenen zijn de meeste gemeentelijke woningbedrijven in de vorige eeuw omgezet in woningcorporaties. Het daadwerkelijk realiseren en exploiteren van (sociale) woonruimten (in welke vorm dan ook) is geen kerntaak van gemeenten. De gemeente is natuurlijk wel verantwoordelijk voor de ruimtelijke ordeningskant van het standplaatsenbeleid. Via het bestemmingsplan (in de toekomst het omgevingsplan) wordt vastgelegd waar de kavels voor standplaatsen liggen en hoeveel dat er zijn. Ook is de gemeente verantwoordelijk voor het beheer van de openbare ruimte en voor de handhaving en voor handhaving van bijvoorbeeld bouwvoorschriften (brandveiligheid).

Woonwagbewoners die een huishouden hebben tot aan de inkomensgrenzen, genoemd in artikel 48 van de Woningwet, behoren tot de doelgroep van **woningcorporaties**. Het ontwikkelen, verhuren en exploiteren van woonwaglocaties, standplaatsen en woonwagens behoort daarmee tot de kerntaak van de woningcorporaties. Veel woningcorporaties zijn al actief op dit terrein. Daarbij worden diverse werkvormen gebruikt. Sommige corporaties richten een BV of een stichting op die voor de corporaties gezamenlijk het woonwag- en standplaatsenbeleid uitvoert. Soms op regionaal niveau, soms op provinciaal niveau. Voor de duidelijkheid en ter voorkoming van misverstanden: een door corporaties in het leven geroepen BV of stichting is aan de zelfde regels gebonden als de corporatie zelf. Woningcorporaties hebben onder de Algemene wet gelijke behandeling een zelfstandige verplichting om te voldoen aan de non-discriminatie standaarden.

**Red.: We menen dat de zinsnede 'huisvesting van mensenrechten', een omissie is bij de tekstverwerking en dat 'huisvesting van mensen' bedoeld wordt.*

In het Beleidskader wordt de rol van intermediaire organisaties, de zogenoemde tussenbureaus, besproken in paragraaf 5.6 *Beheer en exploitatie*, derhalve treft U het advies hieromtrent aldaar.

Uiteraard hebben de (vertegenwoordigers) van de woonwagbewoners ook een rol bij implementatieproces van het Beleidskader naar lokaal (gemeentelijk) beleid alsmede bij de voorbereiding en uitvoering van huisvestingsplannen, het advies hieromtrent treft U aan in paragraaf 5.8 *Communicatie*.

⁸⁰ Handboek Wet revitalisering generiek toezicht, ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties, Vereniging Nederlandse Gemeenten, Interprovinciaal Overleg, augustus 2012

⁸¹ Art. 3.11 van het Besluit ruimtelijke ordening

5.2.1 De rol van het Rijk: actieve sturing op beleid en monitoring

De rol van het Rijk is duidelijk: zij geeft de (wettelijk) kaders aan en doet aanbevelingen voor het woonwagenebeleid; de daadwerkelijke en praktische uitwerking van het Beleidskader ligt bij de provincies, de gemeenten en de woningcorporaties.

Maar het Rijk geeft ook aan dat behalve de aangereikte (wettelijke) kaders zij vinger aan de pols zullen houden ten aanzien van het nakomen van internationale (mensenrechten-)verdragen. In de begeleidende brief⁸² bij het aan gemeenten aangeboden Beleidskader wordt aangegeven dat het ministerie van BZK gemeenten blijvend wil ondersteunen op dit onderwerp en dat reeds opdracht is verstrekt om een monitor standplaatsen te ontwikkelen. Deze brief treft bijgevoegd aan, zie *paragraaf 6.1 Brieven en toelichtingen minister en ministerie BZK inzake het Beleidskader*.

Ook in de begeleidende brief⁸³ bij de aanbieding aan de Tweede Kamer geeft de minister aan dat zij het Beleidskader actief zal uitdragen en de kennis op dit beleidsterrein zal verzamelen en beschikbaar stellen voor gemeenten en woningcorporaties, terwijl, zo schrijft zij, ook blijvend zal investeren in een goede relatie met de vertegenwoordigers van de doelgroep. Ook deze brief treft bijgevoegd aan, zie *paragraaf 6.1 Brieven en toelichtingen minister en ministerie BZK inzake het Beleidskader*.

Hoe onder andere het ministerie BZK hier handen en voeten geeft aan genoemde toezeggingen treft U aan in *paragrafen 5.2.3 t/m 5.2.5*.



Foto links: Foto van Marcel van den Bergh; woonwagenebewoners doen in de woonwagen de schoenen uit. Voor de foto wel netjes op een rijtje en reeds in de vertrekrichting geplaatst.

Foto rechts: Foto uit het Beleidskader, foto van Riesjard Schopp.



Foto links: 1928, Groepsfoto op het woonwagenkamp van Hilversum, dit (verplaatste) kamp nabij de gasfabriek was gesitueerd op een voormalige 'aschbelt', een modderpoel, kinderen op hun klompjes. Midden op de foto zien we Elizabeth (Liza) Meijer (grootmoeder van Cornelis (Cees) Groenendaal, secretaris a.i. VBWN) en houdt zij trots haar halfjaar oude baby Jantje (Sjaan) omhoog, collectie Coen de Raer.

Foto rechts: 1960, Sinterklaas op bezoek op het woonwagenkamp Vorstendonk in Oss, foto Daan Scholte, collectie Stadsarchief.

⁸² Begeleidende brief aan de colleges van Burgemeester en Wethouders bij 'aanbieding gemeentelijk woonwagen- en standplaatsenbeleid', ministerie BZK, 23 juli 2018, kenmerk 2018-0000644451

⁸³ Begeleidende brief aan de voorzitter van de Tweede Kamer bij 'aanbieding beleidskader voor gemeentelijk standplaatsenbeleid', ministerie BZK, 12 juli 2018, kenmerk 2018-0000135570

5.2.2 Nadere toelichting door minister BZK op het Beleidskader

Op schriftelijke Kamervragen⁸⁴ naar aanleiding van de in het najaar van 2018 ontstane spontane demonstraties door woonwagenbewoners, het zogenoemde 'rolleman-oproer'⁸⁵ (zie ook paragraaf 4.7 *Het rollemanoproer*), heeft de minister van BZK in haar brief van 16 oktober 2018 onder meer geantwoord (vraag/antwoord 4) dat, citaat: 'De komende tijd zal ik in gesprek treden met gemeenten en organisaties van woonwagenbewoners'⁸⁶, gericht op nadere toelichting van het beleidskader'. Deze brief treft U aan als bijlage, zie paragraaf 6.1 *Brieven en toelichtingen minister en ministerie BZK inzake het Beleidskader*.

In het Algemeen Overleg van 18 oktober 2018 heeft de vaste commissie voor Binnenlandse Zaken overleg gevoerd met de minister van BZK over onder andere de brieven van de minister over het Beleidskader en de zogenoemde Nulmeting. Van dit overleg is een woordelijk verslag gemaakt, de link naar dit verslag treft U aan in de bijlagen onder paragraaf 6.2 *Brieven en toelichtingen minister en ministerie BZK inzake het Beleidskader*.

Op de website Woonwagenwijzer wordt het als volgt samengevat:

Behandeling van het Beleidskader in vaste commissie Binnenlandse Zaken op 18 oktober

Er waren veel woonwagenbewoners komen opdagen tijdens deze commissie over het Beleidskader woonwagenbeleid met minister Ollongren. Voorafgaande aan de vergadering heeft minister Ollongren nog een brief gestuurd aan de Tweede Kamer, waarin zij stelt dat het niet de bedoeling is dat woonwagenbewoners het recht in eigen handen moeten nemen, door alvast illegaal zonder toestemming en vergunning zich op een standplaats te vestigen. Natuurlijk vindt zij het wel toegestaan, dat woonwagenbewoners demonstreren voor hun zaak. Er werden met name door kamerlid Ronnes van het CDA vragen gesteld over de bezettingsacties, de inname van illegale standplaatsen door woonwagenbewoners, waarover met name de burgemeesters uit Limburg, Zeeland-West-Brabant en Oost-Brabant met de minister in gesprek wilden gaan. Vanuit die kant werd weer gewezen op de gelijktijdige aanpak van zware en ondermijnende criminaliteit. Probleem met die invalshoek is, dat net als in de voorgaande 10 jaren, toen vooral het ministerie van Justitie zich bemoeide met woonwagenbeleid, er niets gedaan is aan de huisvestingsproblematiek van woonwagenbewoners, waardoor de achterstand aan standplaatsen is toegenomen en verbetering van de woonkwaliteit is achtergebleven. De partijen in de Tweede Kamer onderschrijven allemaal de uitgangspunten van het nieuwe beleidskader, maar zetten wel vraagtekens bij die acties, waar standplaatsen of grond geclaimd worden. De minister gaf aan dat de gemeenten vooral in gesprek moeten gaan, de dialoog moeten aangaan met woonwagenbewoners en vraagt bewoners er rekening mee te houden, dat besluiten nemen in een gemeente nu eenmaal de nodige tijd vragen.

In dit Algemeen Overleg van 18 oktober 2018 heeft de minister van BZK toegezegd een brief aan gemeenten te sturen om enkele aspecten van het Beleidskader te verduidelijken. Op 18 december heeft de minister deze brief⁸⁷ aan de colleges van Burgemeester en Wethouders toegestuurd met een afschrift aan de Tweede Kamer⁸⁸. Deze schriftelijke toelichting op het Beleidskader treft U aan als bijlage, zie paragraaf 6.1 *Brieven en toelichtingen minister en ministerie BZK inzake het Beleidskader*. Zoals genoemd stuurden juist de regioburgemeesters van Limburg, Zeeland-West-Brabant en Oost-Brabant op 17 oktober 2018 de minister BZK een brief waarin aandacht werd gevraagd voor de zorgen over de uitvoering van het Beleidskader, zie ook paragraaf 5.6.2 *Ondermijnende activiteiten en criminaliteit op woonwagenlocaties*.

⁸⁴ Beantwoording vragen van de heer Ronnes CDA' over kraakactie in Mill, min. BZK, kenmerk 2018-0000821820, 16 oktober 2018

⁸⁵ De na de publicatie van het Beleidskader spontaan ontstane landelijke demonstraties door woonwagenbewoners

⁸⁶ Op 25 oktober 2018 heeft een gesprek plaatsgevonden op het ministerie BZK, met onder anderen Frenk Wiersma, directie Woningmarkt - senior beleidsadviseur en de directeur-generaal Bestuur, Ruimte en Wonen, Chris Kuijpers, de vertegenwoordigers van de woonwagenbewoners (TUN, VSRWN en VBWN) en het VNG.

⁸⁷ Brief aan de colleges van Burgemeester en Wethouders, ministerie BZK, 18 december 2018, kenmerk 2018-0000865258

⁸⁸ Brief aan de voorzitter van de Tweede Kamer met afschrift van de brief van 18 december 2018 aan de colleges van Burgemeester en Wethouders alsmede overzicht van de demonstraties van woonwagenbewoners, 18 december 2018, kenmerk 2018-0000865108

5.2.3 Monitor standplaatsen in Nederland

Dat de minister en haar ministerie van BZK serieus de huisvestingsproblematiek van de woonwagenbewoners wenst aan te pakken - waarbij bovenal de mensenrechten dienen te worden gerespecteerd - blijkt uit het voornemen om de ontwikkelingen van standplaatsen in Nederland te monitoren. Het startschot voor deze monitoring werd gegeven met de opdracht tot het in kaart brengen van de actuele stand van het aantal woonwagenstandplaatsen en woonwagenlocaties in alle gemeenten in Nederland. In dit Advies zullen we meer inhoudelijk op deze 'nulmeting' ingaan, zie *paragraaf 5.2.4 Rapport Woonwagenstandplaatsen in Nederland, de nulmeting*.

5.2.4 Rapport Woonwagenstandplaatsen in Nederland, de nulmeting

Het eerste resultaat van de door het ministerie van BZK ontwikkelde 'monitor standplaatsen in Nederland', het rapport 'Woonwagenstandplaatsen in Nederland'⁸⁹, de zogenoemde 'nulmeting', werd op 12 oktober 2018 aan de Tweede Kamer aangeboden. In de begeleidende brief⁹⁰ bij de aanbieding 'nulmeting woonwagenstandplaatsen' schrijft de minister, citaat: *'Wat betreft de monitor meld ik nog dat mijn inzet is om met gemeenten en VNG, en eventuele andere partijen, deze verder te ontwikkelen. Zoals gezegd betreft het hier de nulmeting van het aantal standplaatsen per gemeente. Op zich valt hierin geen ontwikkeling waar te nemen. Ik ben voornemens om elke twee jaar Uw Kamer te rapporteren over het aantal standplaatsen, derhalve kunt u dat in 2020 tegemoet zien'*. Ook lezen we in de brief, citaat: *'De 310 gemeenten hebben bij elkaar 260 woonwagenlocaties'*, we menen dat de minister hier bedoelt dat *'van de 310 die men in beeld heeft kunnen krijgen er 260 zijn met woonwagenlocaties met een totaal van 7.723'*.

Deze begeleidende brief bij de aanbieding van de 'nulmeting woonwagenstandplaatsen' treft U aan als bijlage onder *paragraaf 6.1 Brieven en toelichtingen minister en ministerie BZK inzake het Beleidskader*, en link naar deze 'nulmeting', de eindrapportage van 10 oktober 2018, treft U aan onder *paragraaf 6.2 Belangrijke adressen, documenten en links*.

De opdracht voor deze zogenoemde 'nulmeting' van het ministerie van BZK was het in kaart brengen van het aantal woonwagenstandplaatsen en het aantal woonwagenlocaties in alle gemeenten in Nederland naar de toestand (peildatum) op 1 januari 2018.

Per saldo blijkt dat slechts 75% van de gemeenten gehoor hebben gegeven aan de oproep van het ministerie c.q. het onderzoeksbureau, welk percentage nog kon worden bijgesteld naar 82% door gebruik te maken van gegevens van corporaties en overige beheerders. Voor VBWN en haar leden, de woonwagenbewoners, is met name de respons waarbij per saldo dus 25% van de gemeenten (en van de corporaties en provincies nog hoger!) simpelweg een vraag van het ministerie BZK hebben genegeerd. Het is ons een doorn in 't oog, ook vanwege het feit dat toen gemeenten voor een ander kwantitatief onderzoek benaderd werden door het toenmalige ministerie VROM met vragen omtrent overtredingen van regelgeving, vrijplaatsen en geweldsdreiging de respons 100% was! Deze rapportage, een publicatie van de VROM-Inspectie van februari 2009, komt ook aan de orde in dit Advies onder *paragraaf 5.6.2 Ondermijnende activiteiten en criminaliteit op woonwagenlocaties*. VBWN meent ook dat juist onder die 25% weiger-gemeenten juist ook die gemeenten zich schuilhouden die juist wél aandacht moeten geven aan het Beleidskader en dus juist wél hadden moeten meewerken aan het onderzoek. VBWN zal uiteraard de monitor monitoren, waarbij we nu reeds niet uitsluiten dat juist ook onder die 25% weiger-gemeenten het ook weer die gemeenten zijn die geen vooruitgang hebben geboekt. Kortom een goed startpunt met een deugdelijk ijkpunt, is bij het volgen van de ontwikkelingen van belang ... maar om met een bekende Nederlandse filosoof te spreken: 'ieder nadeel heeft z'n voordeel', immers de weiger-gemeenten geven zich bloot door zich te verschuilen, da's logisch! In de bijlage 1 van het rapport wordt de uitvoering van het onderzoek verantwoord en daaruit blijkt dat ondanks de ruim geboden gelegenheden en zelfs een 'reminder' de respons zeer teleurstellend was.

⁸⁹ Eindrapportage 'Woonwagenstandplaatsen in Nederland', Companen in opdracht van ministerie BZK, projectnummer 2700.207, 10 oktober 2018

⁹⁰ Brief aan de Voorzitter van de Tweede Kamer, ministerie BZK, 12 oktober 2018, kenmerk 2018-0000810391

Respons

In onderstaande tabel is te zien wat de uiteindelijke respons was per benaderde doelgroep.

Tabel 3.7 Respons per doelgroep.

Doelgroep	Respons (absoluut)	Respons (procentueel)
Gemeenten	285 (van de 380)	75%
Corporaties	166 (van de 315)	53%
Provincies	6 (van de 12)	50%
Overige partijen	7	?

Companen, 2018

Fragment eindrapportage 'Woonwagenstandplaatsen in Nederland' pagina 19, Companen Advies voor woningmarkt en leefomgeving, 10 oktober 2018.



Figuur links: In het rapport 'Woonwagenbewoners in Nederland 2011' wordt in een figuur het aantal woonwagenstandplaatsen per provincie aangegeven. Rapport BMC-Onderzoek, Inspectie Leefomgeving en Transport (VROM-Inspectie) van 9 mei 2012, zie voor de link de bijlage paragraaf 6.2 Belangrijke adressen, documenten en links.

Foto rechts: 1925, Amsterdam, een ambtenaar van de gemeente bezoekt het woonwagenkamp aan de Hemweg voor de volkstelling en noteert Gieleman Theunisz en zijn vrouw Tonia Huurman en hun kinderen Antonia en Anne Theunisz.



Foto links: 1930, De politie bezoekt een woonwagenkamp op 2 januari voor de volkstelling.

Foto rechts: 1930, Amsterdam, een medewerker bezoekt een woonwagenkamp voor de volkstelling.

Red.: Nimmer in de geschiedenis van de woonwagenbewoners zijn er betrouwbare cijfers over aantallen woonwagens en woonwagenbewoners verkregen. Oudtijds was dat toe te schrijven aan de beperkte mogelijkheden aan de kant van de overheid en anderzijds vanwege de lastige 'grip' op de groep reizigers, zo werden bijvoorbeeld tellingen onzuiver vanwege het feit dat zij gedaan werden midden in het 'trekseizoen'. Bij een eerste telling in 1879 leverde dat slechts 16 woonwagens op, 9 in Groningen en 7 in Gelderland. Een eerste min of meer betrouwbaar overzicht biedt de 'Uitkomsten der achtste tienjaarlijkse volkstelling in het Koninkrijk der Nederlanden gehouden op den een en dertigsten December 1899', als we dan alle provincie bij elkaar tellen komen we uit op een aantal van 429 woonwagens in heel Nederland en 2.189 woonwagenbewoners. De hieruit af te leiden gezinssamenstelling is dus 5 mensen in een woonwagen, vader, moeder met drie grommen.

Voor wat betreft de nulmeting moeten we vaststellen dat we nu slechts de beschikking hebben over aantallen gebaseerd op beperkt verstrekte gegevens, we lezen in het rapport onder onderzoeksverantwoording, citaat: *'Er hebben 285 gemeenten gereageerd op de vragenlijst, maar dankzij de input van corporaties en overige beheerders kunnen we over ruim meer dan 285 gemeenten een uitspraak doen over het aantal standplaatsen ...'*, we nemen aan dat met die 'meer dan 285' dus die 308 of 310 wordt bedoeld. Laten we maar eens naar de cijfers kijken, waarbij voor het gemak enkele eerdere tellingen, waaronder de cijfers van 10 jaar geleden - waarbij wel alle 471 gemeenten respondeerden - uit het Rapport 'Vrijplaatsen op woonwagenlocaties', naast elkaar leggen. Teneinde een voorlopig beeld te krijgen van het huidige aantal standplaatsen hebben we de absolute aantallen die gelden voor de 82% van de gemeenten gemakshalve geëxtrapoleerd naar 100%, dus 7.723 standplaatsen : 82% x 100% = 9.418 standplaatsen. Het achterhouden van de gegevens maakt ook dat het aantal woonwagenlocaties in Nederland zelfs niet in beeld is verkregen, dus ook hier maar extrapoleren naar het absolute geschatte huidige aantal: 1.016 locaties : 82% x 100% = 1.239 standplaatsen. Dus ook met onze rekenexercitie komen we uit op een gemiddeld aantal van 7,5 standplaatsen per woonwagenlocatie. Hieronder een overzicht van de ontwikkeling van het aantal woonwagenlocaties en standplaatsen van de afgelopen 20 jaar, zeg maar sedert de intrekking van de Woonwagenwet van 1999.

Overzicht aantal woonwagenlocaties en standplaatsen sedert de intrekking Woonwagenwet 1999				
Bron	Peildatum	Aantal gemeenten	Aantal locaties	Aantal standplaatsen
VR0M ¹	1998			8.749
VR0M ²	eind 2000	437 van de 437		9.618 (8.947)
VR0M ³	1 januari 2009	471 van de 471	1.181	8.319
VR0M ⁴	1 januari 2012	ca. 370	1.150	8.300
CBS ⁵	1 januari 2017			9.285
BZK ⁶	1 januari 2018	308 van de 380	1.016	7.723
VBWN ⁷	1 januari 2018	380	1.239	9.418

Opmerking: Door de gemeentelijke herindelingen loopt het aantal gemeenten in Nederland terug.

Red.¹: Aantallen genoemd in brief van 16 december 1998 van de staatssecretaris VR0M aan de Tweede Kamer over de wijziging van de Huisvestingswet, de Woningwet en enige andere wetten in verband met de integratie van de woonwagen- en woonschepenregelgeving. In de brief wordt gemeld dat uit onderzoek blijkt dat per 1 augustus 1998 het landelijk tekort aan standplaatsen 2.178 bedraagt, het verschil tussen de 8.749 bestaande standplaatsen en de 10.927 standplaatsgerechtigden volgens de Woonwagenwet.

Red.²: Aantallen genoemd in brief van 14 februari 2001 van de staatssecretaris VR0M aan de Tweede Kamer over de huisvesting van de woonwagenbewoners – Vaststelling van de begroting van de uitgaven en ontvangsten van het Ministerie van VR0M (XI) voor het jaar 2001. Van het totaal van 9.618 standplaatsen zijn er 701 met een tijdelijke of illegale status. Verder merken we op dat bij de telling eind 2000 van de 9.618 standplaatsen er 8.947 daadwerkelijk werden ingenomen door woonwagens, dit verschil werd o.a. verklaard door leegstand en plekken bestemd voor reizende circus- en kermisexploitanten.

Red.³: Aantallen genoemd in de handreiking van de VR0M-Inspectie 'Vrijplaatsen op woonwagenlocaties', van februari 2009.

Red.⁴: Aantallen genoemd in de BMC-onderzoek van 9 mei 2012 in opdracht van de VR0M-Inspectie 'Woonwagenbewoners in Nederland 2011', waarbij we opmerken dat geen specifiek onderzoek betreft naar aantallen standplaatsen.

Red.⁵: De cijfers van het CBS zijn gebaseerd op de Basisregistratie Adressen en Gebouwen (BAG) waardoor de aantallen onbetrouwbaar zijn vanwege het mogelijk meetellen van andere typen objecten zoals bijvoorbeeld stacaravans voor recreatief gebruik.

Red.⁶: Aantallen genoemd in COMPANEN-onderzoek van 10 oktober 2018 in opdracht van BZK 'Woonwagenstandplaatsen in Nederland' (de 'nulmeting'), de genoemde aantallen zijn gebaseerd op beperkt beschikbare (ca. 82%) gegevens.

Red.⁷: De door VBWN genoemde aantallen zijn gebaseerd op extrapolatie tot 100% van de aantallen genoemd in het voornoemde COMPANEN-onderzoek van BZK.

Opmerking: De in het overzicht genoemde brieven en rapporten treft U als link aan in hoofdstuk 6.2 Belangrijke adressen, documenten en links.

VBWN benadrukt nogmaals dat het spijtig is dat de 'nulmeting' als start van de monitor geen exacte aantallen heeft kunnen produceren en er ook niet is ingegaan (in voorgaande rapporten) op de ontwikkeling van de aantallen standplaatsen sedert de intrekking van de Woonwagenwet in 1999 toen het Rijk de handen aftrok van de woonwagenbewoners en de 'normalisatie' werd ingezet. Spijtig is ook het volledige gebrek aan inzicht in het (actuele) tekort aan standplaatsen, pas na een deugdelijk woonbehoefteonderzoek onder de woonwagenbewoners (en spijtoptanten) zal er sprake kunnen zijn monitoring van de benodigde standplaatsen.

5.2.5 Platform31, Kennis- en leerprogramma lokaal woonwagenebeleid

Ten einde de vele vragen die het Beleidskader oproept bij gemeenten en woningcorporaties te beantwoorden c.q. te verduidelijken heeft ministerie van BZK Platform31 ingeschakeld. Platform31 is een kennis- en netwerkorganisatie - onder anderen en met name op het gebied van wonen en volkshuisvesting - gespecialiseerd in het verbinden van beleid, praktijk en wetenschap rondom actuele vraagstukken en het projectmatig komen tot een aanpak waarmee bestuurders, beleidsmakers en uitvoerders direct aan de slag kunnen. Op de site van Platform31 lezen we, citaat:

Platform31 neemt een onafhankelijke positie in tussen overheden, maatschappelijke organisatie en marktpartijen. Wij brengen partijen bij elkaar, vinden het gemeenschappelijke belang en gaan aan de slag. Platform31 is een van de weinige organisaties in Europa die onderzoek, beleid en praktijk met elkaar verbindt, nationaal en internationaal.

In het projectvoorstel van Platform31 'Kennis- en leerprogramma lokaal woonwagenebeleid' aan het ministerie van BZK wordt het Plan van Aanpak als volgt beschreven, (gedeeltelijk) citaat:

Plan van Aanpak

Voor gemeenten en haar lokale partners is het belangrijk dat er verduidelijking komt over de vele vragen die er zijn en er voorbeelden van beleid en instrumenten komen die zij kunnen gebruiken zodat niet iedere gemeente het wiel moet uitvinden. Het onderstaand plan van aanpak heeft als doel dat gemeenten, corporaties en (organisaties van) woonwagenebewoners gezamenlijk hun lerend vermogen rond dit thema vergroten. Als onafhankelijke kennispartner treedt Platform31 hierbij op als kennismakelaar en facilitator van het leerproces. Daarnaast brengt Platform31 'good & best practices' (praktijkvoorbeelden) in beeld, richt zij een online kennisloket in, organiseert zij regionale leerkringen (CoP's en intervisie-bijeenkomsten), stellen we een expertpool samen om vragen in stad en regio te ondersteunen en organiseren we een slotcongres. In het online kennisloket bundelen we alle informatie, kennis en expertise die op dit dossier wordt opgebouwd. Alle lokale stakeholders kunnen er terecht voor informatie en/of antwoorden op generieke vragen over beleidsontwikkeling en uitvoering over dit onderwerp.

Klankbordgroep

Voor de opzet en uitvoering van dit programma is tegelijkertijd een breed draagvlak nodig van relevante organisaties en koepels. Bij de start van het programma stelt Platform31 voor een klankbordgroep of programmaraad samen te stellen voor de looptijd van het project. Hierin nemen relevante organisaties en koepels voor dit thema plaats, zoals koplopende gemeenten, corporaties en provincies, de VNG, het Interprovinciaal Overleg (IPO), Aedes, de Woonbond en (belangen)vertegenwoordigers van woonwagenebewoners, zoals de Vereniging Behoud Woonwagencultuur in Nederland, Travellers United Nederland (TUN) en de Vereniging Sinti, Roma en Woonwagenebewoners. Vooral de betrokkenheid van de bewoners en de organisaties die hun belangen vertegenwoordigen zien wij als een belangrijke succesfactor voor het project. De klankbordgroep komt in totaal drie keer bij elkaar: in een startbijeenkomst (inventarisatie van verwachtingen), halverwege de looptijd (voortgang op programma) en een slotbijeenkomst (evaluatie). Platform31 faciliteert deze bijeenkomsten en bereidt ze inhoudelijk voor in nauwe afstemming met het ministerie van BZK.

Om aan de behoeften van gemeenten en andere relevante organisaties tegemoet te komen, richt Platform31 een kennis- en leerprogramma in rond twee inhoudelijke sporen waarop activiteiten worden ontwikkeld. Platform31 treedt bij alle onderdelen van het plan van aanpak op als proces-coördinator die partijen aan elkaar verbindt, alle informatie bij elkaar brengt en zorg draagt voor onderlinge afstemming.

Het plan van aanpak is gericht op twee sporen: (1) informatievoorziening en kennisdeling, en (2) praktijkontwikkeling en uitwisseling ervaringskennis.

Spoor 1: informatievoorziening en kennisdeling: (online) informatie- en kennisloket

Kennisloket

Platform31 richt een online kennisloket op de eigen website met een duidelijk herkenbare uri (b.v. www.platform31.nl/woonwagenebeleid). Hier kunnen gemeenten terecht voor informatie, generieke vragen en Q en A's over beleidsontwikkeling en uitvoering over dit onderwerp. Platform31 inventariseert en analyseert de beschikbare informatie, brengt 'good & best practices' (goed werkende praktijkvoorbeelden) in beeld en zorgt ervoor dat de aanwezige kennis en ervaring breed onder de aandacht komt met behulp van interviews (o.a. films) en blogs die we verspreiden via de Platform31 nieuwsbrief en de eigen sociale media (Twitter, LinkedIn, Facebook). Hierbij kan ook gedacht worden aan een twee/drie maandelijks Update met een overzicht van het laatste nieuws, praktijkvoorbeelden en interviews/columns/blogs over dit thema.

...

Het project 'Kennis- en leerprogramma lokaal woonwagenebeleid' vindt plaats in de periode 1 februari 2019 – 30 juni 2020.

5.3 Vraag, het inventariseren van de woonbehoefte

In paragraaf 5.3 *Vraag, het inventariseren van de woonbehoefte* gaat het Beleidskader in op zaken zoals: de inventarisatie naar de behoefte aan standplaatsen en/of woonwagens, onderzoek-enquêtes, wachtlijsten, woonruimteverdeelsysteem, afstammingsbeginsel, spijtoptanten, allemaal zaken die aan de orde zijn bij het opstellen van lokaal woonwagenbeleid en het vaststellen van het daarvan af te leiden 'aanbod' als bedoeld in de volgende paragraaf 5.4 *Aanbod*. Dit Advies gaat in de paragrafen 5.3.1 t/m 5.3.5 in op de onderdelen die hierbij van belang zijn.



5.3 Vraag, het inventariseren van de woonbehoefte

Voor een goed standplaatsenbeleid is het van belang om de omvang van de vraag te weten. Een voor de hand liggende methode om daar achter te komen is het instellen van een wachtlijst. Ook is het raadzaam om, als er bijvoorbeeld een lange periode geen wachtlijst is geweest (of geen actief beleid is gevoerd), een onderzoek naar de behoefte aan standplaatsen en woonwagens te doen. Het opstellen van een wachtlijst en de inventarisatie aan behoefte hoeft geen ingewikkelde of kostbare procedures te zijn.

Bij het inrichten van een wachtlijst zijn de volgende opties mogelijk:

- aansluiten bij de reguliere wachtlijst van de woningcorporatie of een regionaal woonruimteverdeelsysteem, waar een woningzoekende kan aangeven dat hij of zij belangstelling heeft voor een standplaats en/of woonwagen;
- een aparte wachtlijst voor standplaatsen.

Bij beide opties is het van belang om criteria op te stellen op basis waarvan de volgorde op die wachtlijst (hierbij kunnen ook urgentieregels gelden) en de uiteindelijke toewijzing (zie paragraaf 4.5) plaatsvindt. Van groot belang is dat de gehanteerde criteria helder zijn en de werkwijze transparant.

Bij deze criteria gaat het erom aan te geven wie in aanmerking komt voor een standplaats en/of woonwagen. Bij schaarste aan standplaatsen dient voorrang te worden gegeven aan woonwagenbewoners, die vanwege hun culturele eigenheid een andere woonbehoefte hebben dan andere woningzoekenden. Hierbij kan het "afstammingsbeginsel" worden gehanteerd: woningzoekende woonwagenbewoners die nu reeds in een woonwagen wonen, dan wel door omstandigheden in een stenen woning wonen (spijtoptanten). Om op een eenvoudige en pragmatische wijze de afstamming aan te tonen kan gebruik worden gemaakt van het criterium "woonadres" van de aanvrager, van de ouders of grootouders. In die gevallen waarin, om welke reden dan ook, dit criterium niet kan worden toegepast, kan de woningzoekende in de gelegenheid worden gesteld om op andere wijze de afstamming van woonwagenbewoners aan te tonen.

Als er wordt gekozen om een onderzoek te doen, op basis waarvan beleid kan worden geformuleerd, kan er een enquête worden uitgezet bij de woonwagenbewoners die wonen in een woonwagen en hun inwonende familieleden en bij spijtoptanten. Daarmee kan de actuele behoefte aan standplaatsen en woonwagens in beeld worden gebracht en kunnen ook prognoses gemaakt worden voor de komende jaren, net als bij reguliere huisvesting. Woonwagenbewoners hechten er aan in familieverband te wonen. Door de woonwagenbewoners bij het onderzoek te betrekken, kunnen de spijtoptanten mogelijk weer in beeld worden gebracht. Er is een voorbeeld beschikbaar van een dergelijk onderzoek gedaan in de gemeente Haarlemmermeer⁹¹. Als een dergelijk onderzoek is gedaan, is het aanleggen van een wachtlijst nog steeds van belang in verband met de toewijzing. Op basis van een dergelijk onderzoek kan ook de gewenste samenstelling van de woonwagenlocaties nader worden ingevuld. Op die manier kan zo mogelijk tegemoet gekomen worden aan het wonen in familieverband op een woonwagenlocatie.

**Red.: VBWN heeft getracht het in het Beleidskader als voorbeeld genoemde onderzoek in de gemeente Haarlemmermeer in te zien c.q. te bemachtigen, echter deze blijkt (nog) niet beschikbaar.*

⁹¹ Het onderzoek in de Haarlemmermeer is in 2017 ontworpen en uitgevoerd door mevrouw Achterbergh, momenteel onder meer voorzitter van de Vereniging Roma, Sinti en Woonwagenbewoners Nederland

5.3.1 Standplaatsen-behoefteonderzoek, de vraag

De VBWN adviseert provincies, gemeenten, corporaties én woonwagenbewoners deugdelijk onderzoek te doen naar de behoefte aan standplaatsen, op basis waarvan niet alleen de actuele acute woningnood onder de woonwagenbevolking inzichtelijk wordt gemaakt, maar waaruit ook de behoefte kan worden geprognoseerd voor komende (beleids)jaren. Mede aan de hand van de uitkomsten dient eventueel het vigerend beleid dienaangaande bijgesteld te worden. Dit huisvestingsbeleid, vaak aangeduid als 'Woonvisie' kan, indien de vastgestelde 'looptijd' nog enkele jaren geldt, gewijzigd worden door bijvoorbeeld een addendum (toevoeging), dan wel geheel hernieuwd vastgesteld worden; zie ook paragraaf *5.5 Opnemen in woonvisie en prestatieafspraken*.

Solide (huisvestings)beleid, een Woonvisie en de Prestatieafspraken dient gebaseerd te zijn op deugdelijk onderzoek, op basis waarvan de huidige 'zittende' woonwagenbewoners in een gemeente demografisch in kaart worden gebracht. Met demografisch in kaart brengen wordt hier bedoeld: inzichtelijk maken van de totale huidige doelgroep, de locaties, aantal gezinnen, de gezinsgrootten, de leeftijden en dergelijke. Vanuit zo'n onderzoek zouden ook de zogenoemde spijtoptanten in beeld gebracht en benaderd kunnen worden, zie *paragraaf 5.3.5 Spijtoptanten*.

Bij de inventarisatie naar de behoefte van standplaatsen dient het uiteraard te gaan om het in kaart brengen van de mensen die daadwerkelijk aanspraak mogen maken op een standplaats en/of woonwagen, immers de mensen die aan de hand van de inventarisatie op een wachtlijst worden geplaatst dienen uiteraard aan de criteria te voldoen die gelden bij toewijzing van een standplaats en/of woonwagen. In paragraaf *5.7 Toewijzing standplaatsen en/of woonwagens* van het Beleidskader en vervolgens in de *paragrafen 5.7.1 t/m 5.7.2* gaan we in op de aspecten en aandachtspunten die hierbij van belang zijn.



VBWN adviseert twee vliegen in één klap te slaan: een woonbehoefte-onderzoek en een woonwensen-onderzoek, behalve het efficiëntievoordeel is het grote voordeel dat men een beter inzicht verkrijgt in zowel de behoefte als de wensen van de woonwagenbewoners, en tegelijkertijd ook de betrokkenheid van de woonwagenbewoners wordt vergroot, zie *paragraaf 5.3.2 Woonwensenonderzoek*.

5.3.2 Woonwensenonderzoek

Zoals hiervoor onder *paragraaf 5.3.1 Standplaatsen-behoefteonderzoek*, de vraag reeds is aangegeven adviseert VBWN behalve een standplaatsen-behoefteonderzoek direct ook een (samenhangend) woonwensenonderzoek te doen.

Bij het opstellen van een dergelijk gecombineerd standplaatsenbehoefte- en woonwensenonderzoek geven we de volgende aandachtspunten/suggesties mee:

- *Vooronderzoek: Inventariseer alle bestaande beschikbare gegevens (archief gemeente en woningcorporaties), niet alleen voor wat betreft de bewoners, maar ook voor wat betreft de woonwagenlocaties en het huidige beleid, oude afspraken, oude wachtlijsten enz.;*
- *Maak een onderzoeksplan, wijs projectleiders aan binnen de gemeente en woningcorporaties, huur desgewenst een gerecommandeerd deskundig bureau in;*
- *Treed in contact met de woonwagenbewoners, organiseer een informatieavond, presenteer het voorgenomen onderzoek en inventariseer direct eventuele aandachtspunten en vragen die dienstig zijn voor het opstellen van de vragenlijst/enquête;*
- *Tracht zoveel als mogelijk de zogenoemde 'spijtoptanten' in beeld te krijgen en neem hen ook mee in het onderzoekstraject;*
- *Geef duidelijke informatie over het beoogde traject, de stappen die genomen moeten worden, inclusief de tijdsplanning;*
- *Informeer over, c.q. stimuleer het oprichten van een bewonerscommissie;*
- *Verstuur de vragenlijst naar alle woonwagenbewoners en spijtoptanten en biedt hulp aan bij het invullen, doe dit in overleg met de bewonerscommissie. Wees alert op mogelijke terughoudendheid vanwege wantrouwen over de vragen, geef zoveel mogelijk toelichting bij de vragen. Voorzie in hulp (bijvoorbeeld door de bewonerscommissie) voor met name oudere reizigers die moeite hebben met het lezen en/of het invullen van de vragenlijst;*
- *Bevraag de woonwagenbewoners over de huidige situatie op hun locatie, bijvoorbeeld: wat vindt U van de huidige locatie, de ontsluiting, de buurt, de ligging, het onderhoud van de openbare ruimte (de weg, het groen, de lantaarnpalen enz.), de afmeting van de standplaatsen (de vakken), te groot, te klein, de woonwagens te dicht op elkaar, de onderhoudstoestand van het gehuurde (de woonwagen en/of de berging), meer groen, minder groen, is een kinderspeelplaats(je) gewenst? Wel of geen berging? Sanitair en verwarmingsinstallatie in berging of liever in woonwagen? En zo meer;*
- *Bevraag de woonwagenbewoners omtrent hun visie op het toewijzingsbeleid, over de rangvolgorde, het afstammingsbeginsel en de spijtoptanten. Informeer ook of de bestaande woonwagenbewoners een stem willen hebben in de toewijzing, bijvoorbeeld door voordracht van een kandidaat;*
- *Bevraag de woonwagenbewoners naar hun behoefte/voorkeur aan huur-standplaatsen, koop-standplaatsen, huurwagen of eigen wagens, huurkoop-mogelijkheden, subsidiemogelijkheden en/of andere stimulerende maatregelen;*
- *Informeer naar de behoefte aan zogenoemde 'doortrekkersplaatsen' en/of het tijdelijk kunnen plaatsen van een caravan op een standplaats voor het verlenen van mantelzorg;*
- *Van oudsher hebben woonwagenbewoners (reizigers) ambachtelijke beroepen, die vaak kleinschalig zijn en in en om de woonwagen kunnen worden uitgeoefend, informeer of hieraan behoefte bestaat.*



Begin 2017 heeft Stichting Het Huurdershuis opdracht gekregen van de gemeente Arnhem en de woningcorporaties Volkshuisvesting, Vivare en Portaal, om een 'Woonwensenpeiling onder woonwagenbewoners in Arnhem' te houden en heeft in februari 2018 aan de hand hiervan het verslag 'Mensen van de reis die niet meer reizen' uitgebracht. VBWN beveelt dit onderzoek/verslag aan als voorbeeld van een gecombineerd onderzoek naar de behoefte aan standplaatsen en naar de wensen van woonwagenbewoners. De situatie in de gemeente Arnhem laat zich in veel aspecten vergelijken met de situatie van de woonwagenkampen en haar bewoners in veel andere gemeenten in Nederland. De gegevens van Stichting Het Huurdershuis alsmede de link naar het verslag in Arnhem treft U in *paragraaf 6.2 Belangrijke adressen, documenten en links*.

In hoofdstuk 1 van het genoemde verslag van Stichting Het Huurdershuis wordt de uitgangssituatie van de woonwensenpeiling omschreven met daarin de beschrijving van het proces. We geven deze aanpak/benadering graag als advies mee, en hebben dit hoofdstuk - wat uiteraard was toegesneden op de gemeente Arnhem - enigszins aangepast zodat het kan dienen als leidraad voor andere gemeenten:

Hoofdstuk 1 – Uitgangspunten woonbehoefte- & woonwensenonderzoek

1.1 Aanleiding

Door bewoners van de woonwagenlocaties in gemeente ... is in het overlegproces rondom de ... Woonvisie aangegeven dat er een te kort aan standplaatsen is. Zij geven aan dat er veel meer vraag dan aanbod is waardoor veel bewoners genoodzaakt zijn om in een huis te gaan wonen, soms zelfs buiten Daarnaast zijn de standplaatsen te klein ten opzichte van de wagens van deze tijd, waardoor de wagens erg dicht op elkaar staan. Tot slot hebben zij aangegeven dat er nauwelijks tot geen onderhoud aan de standplaatsen, de bergingen en de locaties (en directe omgeving) gedaan wordt.

1.2 Doelstelling

1. Het maken van een gedegen analyse van de huidige situatie en de wenselijke situatie voor de doelgroep;
2. Naar aanleiding van deze analyse een gezamenlijk gedragen toekomstvisie ontwikkelen wat betreft woonwagenstandplaatsen en woonwagenlocaties in gemeente ...;
3. Het aangaan van een constructief, respectvol en prettig overlegproces van de betrokken partijen;
4. Bij de doelgroep draagvlak voor en betrokkenheid creëren bij het onderzoek.

1.3 Doelgroep

Bewoners van woonwagenlocaties (bestaande woonwagenbewoners) en bewoners met de wens om naar een woonwagenlocatie terug te keren (in dit verslag genoemd 'zelf-wenselijke woonwagenbewoners'). Het gaat er hierbij om dat, indien zij niet woonachtig zijn in een woonwagen, zij wel geboren zijn in een woonwagen**. De doelgroep*** is op te delen in 3 deelgroepen: bewoners met een Sinti- en Roma-achtergrond (dit zijn specifieke etnische groepen) en zogenaamde reizigers. Deze laatste groep betreft mensen met een Nederlandse etnische achtergrond waarvan (voor)ouders op een gegeven moment in een woonwagen zijn gaan wonen (bijvoorbeeld vanwege hun toenmalige beroep). Wat verder van belang is, is dat het gaat om bewoners die woonachtig zijn in de gemeente*

1.4 Onderzoeksvraag en deelvragen

In het onderzoek naar de woonwensen staat de volgende onderzoeksvraag centraal:

'Wat zijn in de gemeente ... de woonwensen van (toekomstige) woonwagenbewoners met betrekking tot het aantal en de minimale grootte van de standplaatsen, en de voorzieningen op en rondom de woonwagenlocaties?'

Deze onderzoeksvraag leidt tot de volgende deelvragen:

1. Wat is de huidige situatie in de gemeente ..., hoeveel standplaatsen worden jaarlijks te huur aangeboden op/via ..., hoeveel reacties komen hierop en hoe wordt de standplaats uiteindelijk verhuurd?
2. Hoeveel bewoners hebben behoefte om op een woonwagenlocatie te (blijven) wonen?
3. Welke wensen hebben deze bewoners ten opzichte van het wonen op een woonwagenlocatie?
4. Hoeveel locaties en standplaatsen zijn er in de regio van ... en kunnen deze locaties de eventuele woonwensen aan?

1.5 Dataverzameling

1. Analyse van het vooronderzoek, onderzoek naar de huidige situatie van de woonwagenlocaties en de woonwagenbewoners, en analyse van de cijfers van Enserve.
2. Het houden van interviews met bewoners van de diverse woonwagenlocaties (woonwensen van de groep bestaande woonwagenbewoners).
3. Het verspreiden van schriftelijke enquêtes aan woonwagenbewoners die woonachtig zijn in een huis (woonwensen van de groep zelf-wenselijke Woonwagenbewoners).

Red.: In 'paragraaf 6 Bijlagen, 6.2 Belangrijke adressen, documenten en links' treft U een link aan naar het gehele en originele verslag van de 'Woonwensenpeiling onder woonwagenbewoners in Arnhem'.

**Red.:* Wat in dit verslag zelf-wenselijke Woonwagenbewoners wordt genoemd, wordt in dit Advies 'spijtoptanten' genoemd.

***Red.:* Met de definitie 'zij wel geboren zijn in een woonwagen' hanteert dit verslag een afstammingsbeginsel, VBWN adviseert dit wat ruimer en specifiekere te definiëren, zie 'paragraaf 5.3.4 Afstammingsbeginsel' en 'paragraaf 5.7.2 Toewijzen op basis van het Afstammingsbeginsel'.

****Red.:* VBWN adviseert de doelgroep te benoemen als woonwagenbewoners en hen nader te omschrijven als onder 'paragraaf 3.1.1 t/m 3.1.7' van dit Advies.

5.3.3 Inrichten en opstellen wachtlijst met criteria

In het Beleidskader wordt het instellen van een wachtlijst genoemd als methode om de omvang van de vraag in beeld te krijgen zodat dit input biedt voor goed standplaatsenbeleid. Nu wil de praktijk dat er een hoop gedoe is over de 'woonwagen-wachtlijsten', afhankelijk van het destijds gekozen beleid kan het zijn dat wachtlijsten simpelweg niet (meer) bestaan en ook blijken er veel onduidelijkheden te bestaan rond wachtlijsten, de gemeente hield dat bij en is overgedragen aan de woningcorporatie of de wachtlijsten zijn kwijtgeraakt. Dit neemt niet weg dat VBWN adviseert zeer zorgvuldig om te gaan met de thans wél beschikbare wachtlijsten en die zoveel mogelijk boven water te halen. In de praktijk kan men dus tegen woningzoekenden aanlopen die aangeven al vele jaren op een wachtlijst te hebben gestaan, maar dat die lijsten niet meer bestaan vanwege het gevoerde uitsterfbeleid, of dat wachtlijsten anderszins in het ongereede zijn geraakt. De gemeente en/of de woningcorporatie die belast zijn met de toewijzing van standplaatsen en/of huurwoonwagens dienen de oude/bestaande wachtlijsten op orde te maken en deze mee te nemen in eventueel nieuw op te stellen wachtlijsten aan de hand van een woonbehoefte-inventarisatie.

VBWN heeft de uitdrukkelijke voorkeur voor woonwagenstandplaatsen aparte wachtlijsten aan te leggen, zoals in het Beleidskader als 'optie b' aangegeven en dus geen aansluiting zoeken bij een regulier wachtlijst-systeem als bedoeld onder 'optie a'. Dit houdt ook verband met het feit dat standplaatsen nu mogelijk ook nog toegewezen kunnen worden aan gegadigden buiten de doelgroep omdat het destijds gehanteerde criterium van afstammingsbeginsel is vervallen. Om juist de woonwagenbewoners correct op wachtlijsten te kunnen plaatsen en later aan hen te kunnen toewijzen heeft VBWN (voor de uitvoering van het Beleidskader) dit afstammingsbeginsel opnieuw gedefinieerd, zie *paragraaf 5.3.4 Afstammingsbeginsel*.

We merken wel op dat een wachtlijst niet het enige instrument mag zijn op basis waarop een gemeentelijk standplaatsenbeleid wordt vormgegeven, immers voor de langere termijn dient men daartoe ook de kinderen in beeld te krijgen die in de toekomst ook een plekje op het woonwagenkamp willen.

En hoe zit het dan met die wachttijd?

We lezen in oordelen, brieven, rapporten en in het Beleidskader, dat om recht te doen aan een woningzoekende woonwagenbewoner, er binnen een afzienbare tijd kans moet zijn op een standplaats, waarbij dan als uitgangspunt geldt dat de wachttijd ongeveer hetzelfde is als de wachttijd voor een sociale huurwoning. Eerstens merken we op dat het uiteraard moet gaan om een standplaats en een (huur)woonwagen, op sec een standplaats kun je niet wonen!

De wachttijd, een simpel lijkende term gebezigd in de woonruimteverdeling waar actueel veel over te doen is, in het op 26 maart 2019 uitgebrachte rapport⁹² 'Stand van de woonruimteverdeling – Wachttijden en verdeling in de praktijk', hetwelk in opdracht van het ministerie BZK is opgesteld wordt 'wachttijden' nader gedefinieerd en noemt men ook de 'inschrijfduur' en 'zoekduur', maar geldt de term 'wachttijd' om aan te geven hoelang woningzoekenden erover doen om een woning te vinden.

Daar de 'wachttijd' (inschrijfduur) van belang is bij de toewijzing van woonruimten signaleren we hier een probleem om een de woningzoekende woonwagenbewoners te kunnen vergelijken met de 'reguliere' woningzoekende op de markt en te toetsen aan het uitgangspunt dat 'de wachttijd ongeveer hetzelfde moet zijn', immers voor de reguliere woningzoekende bestond er iets om je voor in te schrijven, terwijl veel woonwagenbewoners hebben afgezien van een nutteloze inschrijving!

In *paragraaf 5.7 Toewijzing van standplaatsen en/of woonwagens* wordt verder ingegaan op de materie van de woonruimteverdeling en -toewijzing.

⁹² Rapport Stand van de woonruimteverdeling – Wachttijden en verdeling in de praktijk, in opdracht van BZK door RIGO Research en Advies Woon- werk- leefomgeving, projectnummer P39110, 26 maart 2019

5.3.4 Afstammingsbeginsel

In een brief⁹³ van VBWN aan het ministerie van BZK ter voorbereiding op het Beleidskader hebben we het 'afstammingsbeginsel' ter sprake gebracht, citaat:

"Met de invoering van de tweede Woonwagenwet op 21 februari 1968 werden de woonwagenbewoners geconcentreerd op grote woonwagencentra, werd een trekverbod van kracht en werd ook het 'afstammingsbeginsel' geïntroduceerd. Deze wet had tot doel, zoals geformuleerd in de memorie van Antwoord: 'Doel is de woonwagenbewoners uit hun maatschappelijke en culturele achterstand te halen door hen in vrijheid naar de sedentaire status te brengen'. Vanwege het trekverbod konden de reizigers als gevolg daarvan niet meer in de gebruikelijke wijze in hun levensonderhoud voorzien en kreeg men een uitkering op basis van de toen ingevoerde bijstandswet. Om te voorkomen dat deze uitkering decennia in stand gehouden moest worden, mochten er geen nieuwe mensen in woonwagens (uitsterfbeleid), en werd een afbakening ingevoerd: in artikel 18 van deze Woonwagenwet werd precies omschreven wie in een woonwagen mochten wonen, in de volksmond het 'afstammingsbeginsel' genoemd. Met de afschaffing van de Woonwagenwet 1968 op 1 maart 1999 verloor ook dit 'afstammingsbeginsel' zijn wettelijke basis en werking. Nu thans het teloor gegane beleid t.a.v. de huisvesting van de Nederlandse woonwagenbewoners dient te worden hersteld komt de vraag op of het niet raadzaam is dit 'afstammingsbeginsel' weer nieuw leven in te blazen omdat het redelijk geacht mag worden eerst de opgelopen achterstanden in de eigen gelederen weg te werken en pas als dat weer in evenwicht is met de rest van de Nederlandse bevolking te evalueren of dit 'voorrangsrecht' gehandhaafd moet blijven".

Hoewel veel woonwagenbewoners trots zijn op het destijds door de Provincie afgegeven 'Verklaring met betrekking tot het recht om in een woonwagen te mogen wonen' (verklaring van recht) is het goed te beseffen dat de introductie hiervan niet de intentie had om bijvoorbeeld de culturele identiteit van individuele woonwagenbewoners te certificeren, maar louter bedoeld was de te verstrekken bijstands-uitkeringen te kaderen en zo binnen de financiële perken te houden.

Zoals in paragraaf 3.2 *Huisvestingsbeleid woonwagenbewoners* van het Beleidskader wordt aangegeven is met het intrekken van de Woonwagenwet per 1 maart 1999 het woonwagenbeleid onderdeel geworden van een generiek regulier woonbeleid waarvoor de gemeenten primair verantwoordelijk zijn. Echter juist inzake het 'afstammingsbeginsel' had het Rijk nog wel een verantwoordelijkheid door deze huisvestings-voorrangsregel als bepaling op te nemen in de Huisvestingswet per 1 maart 1999, geldend voor bepaalde gemeenten en tot de tijdelijke maatregel van rechtswege afliep op 1 januari 2003.

Artikel 18 van de Woonwagenwet 1968 luidt:

1. De vergunning wordt verleend, indien
a. met betrekking tot de woonwagen wordt voldaan aan de eisen, gesteld bij algemene maatregel van bestuur, en
b. tevens een der volgende gevallen zich voordoet:
1° de aanvrager een der bij algemene maatregel van bestuur aangewezen beroepen of bedrijven uitoefent en voor die uitoefening op bewoning van een woonwagen aangewezen is te achten;
2° de aanvrager of zijn echtgenoot of geregistreerde partner, of een van degenen onder wier gezag zij gestaan hebben, eerder een vergunning tot het bewonen van een woonwagen als bedoeld in artikel 14 dezer wet of artikel 2 der Wet op Woonwagens en Woonschepen (Stb. 1918, 492) is verleend, of de aanvrager kan aantonen dat hij of een dezer andere personen eerder een woonwagen heeft bewoond.
2. Voor de toepassing van het vorige lid onder b, 2°, wordt niet in aanmerking genomen vergunning, verleend op grond van het eerste lid onder b, 1°, noch een bewoning uit hoofde van de uitoefening van een der in deze bepaling bedoelde beroepen of bedrijven.
3. Indien niet wordt voldaan aan de voorwaarden welke vervulling volgens het eerste lid voor het verkrijgen van vergunning is vereist, wordt de vergunning geweigerd.

Dit (vervallen) artikel 18 laat zich wat moeilijk lezen, maar komt in grote trekken op het volgende neer: dat de aanvrager een vergunning verleend wordt indien hij/zij of zijn/haar echtgenoot/echtgenote/partner of zijn/haar ouders eerder een vergunning is verleend of dat hij/zij of hun ouders kunnen aantonen eerder een woonwagen te hebben bewoond. Onder gezag wordt hier onder andere verstaan het ouderlijk gezag. Bij de behandeling van deze wet werd juist ten aanzien van dit artikel een amendement ingediend omdat het feitelijk de kleinkinderen van woonwagenmensen uitsloot. Dit amendement is destijds verworpen, artikel 18 bleef onveranderd en ook het wetsontwerp zelf werd aangenomen.

⁹³ Brief van VBWN aan min. BZK, 10-puntenbrief, 27 november 2017

Waarom nu deze historische beschouwing aangaande het 'afstammingsbeginsel'? Het komt voor dat dit afstammingsbeginsel als geformuleerd in de Woonwagenwet van 1968, in verband met de inventarisatie en toewijzing van woonwagenstandplaatsen c.q. huurwoonwagens weer dienstig is in nieuw te formuleren gemeentelijk beleid op basis van het nieuwe Beleidskader. VBWN realiseert zich dat vele gemeenten dergelijke urgentie- c.q. voorrangsregelingen voor woonwagenbewoners in hun plaatselijke huisvestingsverordening reeds hebben opgenomen.

Ten aanzien van nieuw te formuleren en vast te stellen huisvestingsbeleid, c.q. op te stellen gemeentelijke huisvestingsverordening adviseren we als volgt:

Afstammingsbeginsel 2018

Aan personen en hun afstammelingen wordt vergunning verleend om te wonen in een woonwagen indien zij kunnen aantonen dat zij of hun (voor)ouders in een woonwagen hebben gewoond in een periode tot 31 december 2018.

Het aantonen dat iemand van reiziger-afkomst is, dus voldoet aan de definitie van het 'Afstammingsbeginsel 2018', kan op eenvoudige en praktische wijze: aan de hand van bijvoorbeeld (eerdere) adresgegevens, eerder verstrekte vergunningen, andere akten/documenten en zo meer, waaruit genoegzaam blijkt dat iemand tot de doelgroep, de woonwagenbewoners, behoort.

Voor de toepassing van het 'Afstammingsbeginsel 2018' verwijzen we naar paragraaf **5.7 Toewijzing standplaatsen en/of woonwagens.**



Foto links: Een prachtig en minutieus met de hand gemaakt schaalmodel van een antieke rolleman door Lambertus (Bertus) Hovius, (kleinzoon van Willem en Liza Hovius).

Foto midden: Verklaring met betrekking tot het recht om in een woonwagen te mogen wonen, afgegeven door Provincie Zuid-Holland op 7 oktober 1994 aan Lambertus Hovius.

Foto rechts: Gezin van Willem en Liza Hovius (grootouders van Cornelis (Cees) Groenendaal, secretaris a.i. VBWN). op de treeplank en trap van hun woonwagen 'Avereest 14' op het woonwagenkampje van Hilversum, 1927.



Foto's uit het Beleidskader, fotograaf Riesjard Schopp.

5.3.5 Spijtoptanten

Het woord 'spijtoptant' is een relatief nieuw woord in de Nederlandse taal, ontstaan zo eind jaren vijftig door de samenstelling van de twee delen: spijt en optant, en waarmee in het algemeen wordt bedoeld 'iemand die een keuze heeft gemaakt en daar later van terug wil komen omdat hij/zij er spijt van heeft en opteert voor een andere keuze'.

Het Beleidskader benoemt de groep spijtoptanten als groep voormalige woonwagenbewoners die door 'omstandigheden' nu in een stenen woning wonen maar de behoefte hebben om terug te keren naar de woonwagen. Door het beleid wat gevoerd is na de intrekking van de Woonwagewet in 1999 zijn veel woonwagenbewoners min of meer gedwongen in een stenen woning te gaan wonen. Nu met de erkenning van de culturele eigenheid en het recht op het kunnen wonen in een woonwagen dient ook deze groep spijtoptanten betrokken te worden in de inventarisatie en toewijzing voor een standplaats en/of woonwagen.

De 'omstandigheden' waardoor veel woonwagenbewoners in een stenen huis zijn gaan wonen is bekend, dat was het gevolg van het verkeerde beleid welk nu met het Beleidskader wordt rechtgezet. De groep spijtoptanten krijgt nu de kans om terug te keren naar de woonwagen waarbij we de volgende aandachtspunten/suggesties meegeven:

Spijtoptanten

- *Betrek de spijtoptanten bij de inventarisatie van de woonbehoefte, schakel hiertoe ook de woonwagenbewoners (en/of de bewonerscommissie) in die thans op het woonwagenkamp wonen, of zij zijn familie of weten wie het zijn en waar ze nu wonen;*
- *Ook de spijtoptanten zelf dienen zich te melden bij hun gemeente of woningcorporatie of bij een bewonersvertegenwoordiging/bewonerscommissie, zie ook paragraaf 5.8.4 Oprichten van bewonersvertegenwoordiging, een bewonerscommissie;*
- *De spijtoptanten dienen te voldoen aan de criteria die gelden voor de plaatsing op de wachtlijst en de volgorde van toewijzing, zie ook paragraaf 5.7 Toewijzing van standplaatsen en/of woonwagens;*
- *De terugkeer van de spijtoptanten naar een woonwagen zal per saldo geen nadelig effect hebben op sociale woningvoorraad, zij laten immers 'reguliere' woonruimten achter voor 'reguliere' kandidaten;*
- *De genoemde 'omstandigheden' waaronder spijtoptanten in een stenen woning zijn beland kunnen verschillen, bijvoorbeeld door het feit dat er destijds geen andere keuze was vanwege strenge toepassing van het uitsterfbeleid in hun gemeente, maar mogelijk ook spijtoptanten die zonder enige dwang of noodzaak, met of zonder financiële verlokkingen, zelf voor een stenen woning hebben gekozen. Moet er onderscheid gemaakt worden in de groep spijtoptanten? Zie hiertoe ons advies in paragraaf 5.7.2 Toewijzing op basis van het Afstammingsbeginsel.*



Foto links: Foto uit het Beleidskader, fotograaf Riesjard Schopp.

Foto rechts: Foto uit de brochure van de fa. Kraaikamp Wagenbouw BV van een nieuwe woonwagen.

5.4 Aanbod

In paragraaf 5.4 *Aanbod* gaat het Beleidskader in op het 'aanbod' dat afgeleid kan worden aan de 'vraag' als bedoeld in de voorgaande paragraaf 5.3 *Vraag, het inventariseren van de woonbehoefte*. Dit Advies gaat in de paragrafen 5.4.1 t/m 5.4.7 in op de aspecten en aandachtspunten die hierbij van belang zijn.

5.4 Aanbod

Hoeveel standplaatsen moet een gemeente realiseren? Van belang is welke band woonwagenebewoners die in een woonwagen willen leven, hebben met een gemeente. Er zijn gemeenten die van oudsher een grotere populatie aan woonwagenebewoners hebben dan andere gemeenten. Om die reden is hier geen 'kengetal' te geven. Gemeenten die een afbouw-beleid hebben gevoerd dienen ook een behoefte-inventarisatie te doen, dit afbouwbeleid is immers niet in overeenstemming met het mensenrechtelijk kader.

Voor veel woonwagenebewoners is van belang dat families bij elkaar kunnen wonen⁹⁴. Men houdt graag dagelijks contact. Binnen de familie wordt op elkaars kinderen gepast en voor ouderen gezorgd. Het wonen in familieverband is juist één van de specifieke kenmerken van de cultuur van woonwagenebewoners. In bepaalde gevallen kan het wenselijk zijn een locatie in te richten voor één bepaalde groep.

Bij de vraag naar de ideale grootte van een woonwagenlocatie spelen, naast de totale behoefte aan standplaatsen in de gemeente, onder andere de volgende factoren mee:

- *Wat is de grootte van de plaatselijke families?*
- *Zijn er voldoende mogelijkheden om verschillende doelgroepen bij elkaar te plaatsen of kiest men voor meerdere kleine woonwagenlocaties?*
- *Zijn er mogelijkheden de bestaande locaties uit te breiden?*
- *Zijn er mogelijkheden voor nieuwe locaties?*

Ook is het van belang te overwegen of een locatie al dan niet gemengd dient te zijn, waar naast huurstandplaatsen ook koopstandplaatsen zijn.

Op dit moment zijn er huurstandplaatsen waarbij ook de wagen wordt gehuurd en huurstandplaatsen waarop de huurders zelf een woonwagen moeten plaatsen. Het ligt niet voor de hand om een standplaats te huur aan te bieden waarop de huurders zelf een woonwagen moeten plaatsen. Indien de woonruimtezoekenden op basis van hun huishoudinkomen in aanmerking komen voor een huurstandplaats van een woningcorporatie, zullen zij meestal niet de middelen hebben om zelf een woonwagen te kopen. Tevens veroorzaakt dit problemen op het moment dat de huurder van de standplaats komen te overlijden. Dan moeten de erfgenamen op korte termijn de standplaats ontruimen, hetgeen er bijna altijd toe leidt dat de woonwagen vernietigd moet worden.

Daarnaast bestaan er ook standplaatsen die in eigendom zijn van de bewoner. Op deze manier wordt het wonen in familieverband mogelijk gemaakt voor dat deel van de woonwagenebewoners, die niet qua inkomen niet tot de primaire doelgroep van woningcorporaties behoren. Bij de verkoop van kavels voor woonwagens is van belang dat in het bestemmingsplan deze kavels als een woonwagenlocatie is bestemd. Op dit moment is het zo dat woonwagenebewoners moeilijk een hypotheek kunnen krijgen voor een standplaats en woonwagen (en ook moeilijk een inboedel- en opstalverzekering kunnen afsluiten). Mede om die reden zal de behoefte vooral uitgaan naar huurstandplaatsen. Desalniettemin kan een woningcorporatie of gemeente in voorkomende gevallen de standplaatsen te koop of in erfpacht aanbieden (bij verkoop eventueel in combinatie met een terugkoopbeding). Hierbij kan een beroep worden gedaan op de Nationale Hypotheekgarantie en wellicht op startersleningen van gemeenten.*

Het bestemmingsplan is de plaats om vast te leggen wat het toegestane gebruik van een kavel is.

- *Is de bestemming alleen wonen, dan kan er niet worden gewerkt anders dan thuisgebonden werkzaamheden die ook in stenen woningen zijn toegestaan.*
- *Is de bestemming gemengd dan kan er worden gewoond en gewerkt. Een dergelijke keuze heeft gevolgen voor de grootte van de standplaatsen en de inrichting van de locatie.*

In het bestemmingsplan kunnen de kavels voor woonwagenstandplaatsen worden vastgelegd. Hier speelt de vraag naar de ideale omvang van een standplaats. De woonwagens zijn in de afgelopen decennia groter geworden, waardoor de woonwagenstandplaatsen op oudere woonwagencentra niet altijd voldoen aan de veiligheidseisen. Uiteraard is het aan te bevelen om bij de ontwikkeling van nieuwe woonwagenlocaties, de herstructurering van bestaande woonwagenlocaties en het vastleggen ervan in ruimtelijke plannen in overleg te treden met de bewoners.

**Red.: We menen dat de zinsnede 'die niet qua inkomen niet tot de primaire doelgroep', een omissie is bij de tekstverwerking en dat 'die qua inkomen niet tot de primaire doelgroep' bedoeld wordt.*

⁹⁴ Advies inzake Woonwagen- en standplaatsenbeleid van het College voor de Rechten van de Mens, bij brief van 28 maart 2018 aan de minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties aangeboden

5.4.1 Ideale grootte van een woonwagenlocatie

Woonwagenbewoners hebben vanaf de eerste Woonwagenwet van 1918 al veel te doen gehad met gedicteerde ideeën over de ideale grootte en inrichting van een woonwagenkamp, we noemen hier bijvoorbeeld het concentratiebeleid op basis van de Woonwagenwet 1968 en de omslag naar het deconcentratiebeleid midden jaren 70 op basis van nieuwe inzichten als neergelegd in de Nota woonwagenbeleid.

VBWN heeft haar leden gepolst over wat zij menen wat nu de ideale omvang en inrichting van een woonwagenkamp zou moeten zijn. Gebleken is dat daar zeer verschillend over wordt gedacht. De één vindt een groter kamp best gezellig met veel familie, de ander vindt een kleiner kampje prima. Zo zijn er ook geluiden van leden die nu op een kampje van bescheiden omvang staan en het prima naar hun zin hebben en wat terughoudend zijn voor uitbreiding ... want hoeveel dan? En wie komen er dan bij?

Een visie op de Ideale grootte van een woonwagenlocatie

Ook een mening is bijvoorbeeld dat een woonwagenkamp minstens zou moeten bestaan uit 75 standplaatsen, hierbij wordt de situatie aangehaald van vóór de deconcentratie en wordt verband gelegd met - juist door die deconcentratie - beschadiging van de zorgcultuur en de familie- en vriendenrelaties. Ook wordt het financiële voordeel genoemd bij de aanleg van grotere woonwagenkampen ten opzichte van kleinere kampjes. In dit betoog wordt de in 2018 afgeronde herstructurering van het woonwagencentrum Beukbergen als voorbeeld aangehaald. Men stelt dat het minimum aantal 75 standplaatsen dient te zijn waarbij alleen in uitzonderlijke gevallen van afgeweken kan worden.

Voor de goede orde meldt VBWN dat deze visie, dit standpunt, niet wordt gedeeld, zie ons advies dienaangaande.

Gelijk het Beleidskader meent ook VBWN dat er geen 'kengetal' voor aantallen aan gemeenten is te geven voor het realiseren van standplaatsen of voor de ideale grootte van een woonwagenkamp. Voor VBWN geldt hier: laat het aanbod aansluiten op de vraag en geven hier de volgende aandachtspunten mee:

- Doe een deugdelijk behoefte-inventarisatie naar standplaatsen voor woonwagens.
- Stem de uitkomsten van de behoefte af met omliggende gemeenten, dan wel doe de behoefte-inventarisatie in samenwerking en/of in regioverband.
- Onderzoek in Uw gemeente, of in samenwerking met omliggende gemeenten, dan wel in regionaal verband, de mogelijkheden tot uitbreiding en/of aanleg nieuwe locaties de mogelijkheden binnen het vigerende bestemmingsplan dan wel de mogelijkheden tot wijziging van het bestemmingsplan.
- Betrek naast bijvoorbeeld de woningcorporaties ook de (vertegenwoordiging van) woonwagenbewoners bij het gehele proces.
- Zeer belangrijk acht VBWN dat ook de buurt, de omwonenden, van woonwagenlocaties vroegtijdig worden geïnformeerd over voorgenomen gewijzigd beleid en worden betrokken in de planvorming.
- Onderzoek de mogelijkheden om woonwagenbewoners bij elkaar te laten wonen in familieverband, zet hierbij ook eventuele voorziene problemen op de agenda, bijvoorbeeld omdat het in het verleden tussen bepaalde families niet boterde.
- Onderzoek de behoefte en de mogelijkheden voor standplaatsen voor passanten c.q. voor mantelzorgers.
- Onderzoek de behoefte en de mogelijkheden voor standplaatsen voor gecombineerd wonen en werken, zie paragraaf 5.4.7 Woonbestemming of mengvorm wonen-werken?
- Onderzoek de behoefte en de mogelijkheden voor standplaatsen in de vrije huursector en de mogelijkheden tot koop of erfpacht.

5.4.2 Uitbreiden, herstructureren van bestaande woonwagenlocatie

Nog steeds komen veel bestaande woonwagenkampen/-kampjes voor herstructurering in aanmerking, die kan ingegeven zijn vanwege bijvoorbeeld de gewenste uitbreiding van het aantal standplaatsen, herschikking vanwege een brandgevaarlijke situatie of veroudering of verwaarlozing.

Veel woonkampen bieden nog steeds een triest aanblik, de boel is daar verwaarloosd, gemeenten en woningcorporaties schieten te kort in hun onderhoudsplicht. En ja, U heeft gelijk, sommige bewoners dragen ook bij aan dat beeld en nemen het ook niet zo nauw. Rommel en achterstallig onderhoud op het woonwagenkamp stoort menig bewoner, maar moet je daar je buurman over aanspreken terwijl je nooit iemand van de gemeente op het kamp ziet om de straat een keer te vegen? Bij de burgers wordt het

sneeuw en de bladeren opgeruimd, de straten geveegd en het gras gemaaid en wordt na Koningsdag na 'oud en nieuw' de rommel opgeruimd. De woonwagencultuur staat op de lijst van Nederlands cultureel erfgoed en dat verdient aandacht, zorg en onderhoud. We noemen dit allemaal in het kader van uitbreiden en/of herstructureren van bestaande woonwagenkampen/-kampjes omdat er juist hierbij kansen liggen om de zaken op orde te krijgen.

Ook in dit verband wijst VBWN op de mogelijkheden die een gecombineerd standplaatsen-behoefteonderzoek en een woonwensenonderzoek hiertoe biedt, zie *paragraaf 5.3.1 Standplaatsen-behoefteonderzoek, de vraag* en *paragraaf 5.3.2 Woonwensenonderzoek*.

Toen in 1999 de Woonwagenwet werd ingetrokken hebben de VNG en Aedes de brochure 'Overd(r)acht overdracht' uitgebracht, bedoeld als handreiking voor gemeenten en corporaties om het traject van de overdracht van het beheer en eigendom van standplaatsen en huurwoonwagens; 10 jaar later, in 2010 heeft de VROM-Inspectie op basis van de opgedane ervaring in samenwerking met Aedes en VNG een herziene 'Handreiking voor overdracht van woonwagens en standplaatsen' uitgebracht. Deze brochure gaat niet in op de herstructurering of renovatie van woonwagenkampen, maar geeft wel informatie die dienstig kan zijn bij nog te realiseren overdrachten van woonwagenlocaties. VBWN merkt bij deze handreiking wel op dat er destijds geen rol of betrokkenheid werd voorzien voor de betrokken woonwagenbewoners. De link naar deze handreiking treft U aan in *paragraaf 6.2 Belangrijke adressen, documenten en links*. VBWN meent dat nu met het uitvoering geven aan het nieuwe Beleidskader dat veel zaken weer actueel worden en beveelt derhalve aan om relevante handreikingen van destijds (van VROM, VNG, Aedes en de Woonbond) te actualiseren, waarbij dit Advies van VBWN in meegenomen wordt. Kortom, ook hier geldt bij herstructurering en/of uitbreiding van woonwagenlocaties: betrek de woonwagenbewoners ook bij het proces.

Een belangrijke motivatie om bestaande woonwagenlocaties te herstructureren is uiteraard de brandveiligheid, in *paragraaf 5.4.4 Brandveiligheid*, gaan we hier wat dieper op in.

Tenslotte adviseren we bij uitbreidingen van bestaande woonwagenlocaties beslist de omgeving/buurt te betrekken en hen deugdelijk te informeren, bij veel burgers bestaat helaas een bevooroordeeld negatief beeld van woonwagenbewoners en zal het op weerstand moeten rekenen; we noemen in dit verband bijvoorbeeld het aanvoeren van 'planschade' vanwege de waardevermindering van woonhuizen en andere eigendommen door de uitbreiding van een woonwagenlocatie.



5.4.3 Aanleg van nieuwe woonwagenlocaties

Voor de aanleg van nieuwe woonwagenlocaties bestaan er in technische zin geen brochures of handreikingen, wellicht dat dit onderdeel in nieuw op te stellen handreikingen een plaats kan krijgen. Ook voor de aanleg van nieuwe locaties meent VBWN - gelijk het Beleidskader - dat er geen 'kengetal' voor aantallen aan gemeenten is te geven voor het realiseren van standplaatsen of voor de ideale grootte van een woonwagenkamp. Voor VBWN geldt ook hier: laat het aanbod aansluiten op de vraag en geven hier ook weer de volgende aandachtspunten mee:

- Doe een deugdelijk behoefte-inventarisatie naar standplaatsen voor woonwagens.
- Stem de uitkomsten van de behoefte af met omliggende gemeenten, dan wel doe de behoefte-inventarisatie in samenwerking en/of in regioverband.
- Onderzoek in Uw gemeente, of in samenwerking met omliggende gemeenten, dan wel in regionaal verband, de mogelijkheden tot uitbreiding en/of aanleg nieuwe locaties de mogelijkheden binnen het vigerende bestemmingsplan dan wel de mogelijkheden tot wijziging van het bestemmingsplan.
- Betrek naast bijvoorbeeld de woningcorporaties ook de (vertegenwoordiging van) woonwagengebwoners bij het gehele proces.
- Zeer belangrijk acht VBWN dat ook de buurt, de omwonenden, van beoogde woonwagenlocaties vroegtijdig worden geïnformeerd over voorgenomen gewijzigd beleid en worden betrokken in de planvorming.
- Onderzoek de mogelijkheden om woonwagengebwoners bij elkaar te laten wonen in familieverband, zet hierbij ook eventuele voorziene problemen op de agenda, bijvoorbeeld omdat het in het verleden tussen bepaalde families niet boterde.
- Houd bij de aanleg van nieuwe woonwagenlocaties en/of bij het vaststellen van bestemmingsplannen rekening met toekomstige gewenste uitbreidingen op basis van het behoefte-onderzoek.
- Onderzoek de behoefte en de mogelijkheden voor standplaatsen voor passanten c.q. voor mantelzorgers.
- Onderzoek de behoefte en de mogelijkheden voor standplaatsen voor gecombineerd wonen en werken, zie paragraaf 5.4.7 Woonbestemming of mengvorm wonen-werken?
- Onderzoek de behoefte en de mogelijkheden voor standplaatsen in de vrije huursector en de mogelijkheden tot koop of erfpacht.

Trekkersplekken

Ter voorbereiding op het nieuw te formuleren woonwagenbeleid heeft het ministerie BZK destijds aan het College voor de Rechten van de Mens advies gevraagd. In het advies van het College dat op 28 maart 2018 aan de minister BZK werd aangeboden lezen we in de samenvatting ten aanzien van standplaatsen en 'passantenplaatsen' het volgende.

Voldoet de gemeente aan de mensenrechten als ze in voldoende standplaatsen voorziet?

De bovengenoemde kenmerken brengen voor de overheid de verplichting met zich mee om het woonwagenleven te faciliteren en voldoende standplaatsen beschikbaar te stellen om het traditionele familie- en gemeenschapsleven mogelijk te maken. Deze verplichting vloeit voort uit mensenrechten en geldt dus ook voor de centrale, regionale of provinciale overheid, en niet alleen voor gemeenten. Vanuit deze optiek van de bescherming van het familie- en gemeenschapsleven, ligt ook de inrichting van tijdelijke (passanten)plaatsen op een locatie voor de hand, bijvoorbeeld voor meerderjarige kinderen in afwachting van een standplaats, of voor mantelzorgers.

Red.: De hierboven afgebeelde tekst is een citaat uit het Advies van het College aan minister BZK inzake het woonwagen- en standplaatsenbeleid, voor de link naar het complete advies van het college zie paragraaf 6.2 Belangrijke adressen, documenten en links.



5.4.4 Brandveiligheid

De brandveiligheid is een zeer belangrijk aspect, maar tegelijkertijd ook een zeer lastig onderdeel bij de beoordeling van bestaande woonwagenlocaties, bij uitbreiding, maar ook bij de aanleg van nieuwe locaties. De brandveiligheid van woonwagens c.q. woonwagenlocaties dienen te voldoen aan de bouwtechnische eisen als geformuleerd in het vigerende Bouwbesluit; hierin worden minimale prestatie-eisen (grenswaarden) gesteld aan woningen - dus ook aan woonwagens - die gelden voor bestaande bouw en voor nieuwbouw. Een woonwagen is wettelijk gezien een bouwwerk zodat de woonwagen - gelijk een reguliere woning - moet voldoen aan de eisen volgens onder meer de Woningwet en het Bouwbesluit.

De wettelijke minimale eisen, dus ook die omtrent de brandveiligheid, als geformuleerd in het Bouwbesluit gelden voor het gehele land en dienen door elke gemeente gehanteerd te worden, hierbij geldt ook dat lokale overheden geen strengere of lichtere eisen mogen stellen. Het moge duidelijk zijn dat brandveiligheid van belang is voor het redden van mensenlevens (en dieren) en het voorkomen van letsels, maar in technische zin worden de eisen ook gesteld om een brand beheersbaar te houden en een uitbreiding te beperken, vandaar o.a. de compartimentering.

Welke eisen worden er gesteld ten aanzien van de brandveiligheid in het vigerende Bouwbesluit 2012⁹⁵? We zetten de voorschriften die van toepassing zijn op woonwagens c.q. woonwagenkampen hieronder even op een rijtje:

Bouwbesluit 2012

Afdeling 2.10 Beperking van uitbreiding van brand

§ 2.10.1 Nieuwbouw

Artikel 2.83 Omvang

2. In een brandcompartiment liggen ten hoogste vier woonwagens en nevenfuncties daarvan met een totale gebruiksoppervlakte van ten hoogste 1.000 m².
3. Een brandcompartiment strekt zich uit over niet meer dan een perceel.
5. In een brandcompartiment liggen ten hoogste een woonfunctie en nevenfuncties daarvan.

Artikel 2.84 Weerstand tegen branddoorslag en brandoverslag

1. De volgens NEN 6068 bepaalde weerstand tegen branddoorslag en brandoverslag van een brandcompartiment naar een ander brandcompartiment, naar een besloten ruimte waardoor een extra beschermde vluchtroute voert, naar een niet besloten veiligheidsvluchtroute en naar een liftschacht van een brandweer is ten minste 60 minuten.

§ 2.10.2 Bestaande bouw

Artikel 2.89 Omvang

2. In een brandcompartiment liggen ten hoogste vier woonwagens en nevenfuncties daarvan met een totale Gebruiksoppervlakte van ten hoogste 1.000 m².
3. Een brandcompartiment strekt zich uit over niet meer dan een perceel.

Artikel 2.90 Weerstand tegen branddoorslag en brandoverslag

1. De volgens NEN 6068 bepaalde weerstand tegen branddoorslag en brandoverslag van een Brandcompartiment naar een ander brandcompartiment en een besloten ruimte waardoor een extra beschermde vluchtroute voert is ten minste 20 minuten.
2. Bij het bepalen van de weerstand tegen branddoorslag en brandoverslag van een brandcompartiment naar een ruimte van een op een aangrenzend perceel gelegen gebouw wordt voor het op het andere perceel gelegen gebouw uitgegaan voor een identiek maar spiegelsymmetrisch ten opzichte van de perceelsgrens gelegen gebouw. Indien het perceel grenst aan de openbare weg, openbaar water of openbaar groen, of een perceel dat niet is bestemd voor bebouwing of voor een speeltuin, een kampeerterrein of opslag van brandgevaarlijke stoffen vindt deze spiegeling plaats ten opzichte van het hart van die weg, dat water, dat groen of dat perceel.
3. De volgens NEN 6068 bepaalde weerstand tegen branddoorslag en brandoverslag van een brandcompartiment naar een ander brandcompartiment is ten minste 20 minuten of de afstand tussen een brandcompartiment en een ander brandcompartiment is ten minste 5 meter.

⁹⁵ Bouwbesluit 2012: Besluit van 29 augustus 2011 houdende vaststelling van voorschriften met betrekking tot het bouwen, gebruiken en slopen van bouwwerken, Stb. 2011, 416

Twee belangrijke begrippen die in het Bouwbesluit gehanteerd worden zijn 'de weerstand tegen branddoorslag' en 'de weerstand tegen brandoverslag' tezamen vaak aangeduid als WBDO ; in dit Advies zullen we ons echter beperken tot 'de brandoverslag'. Hierbij gaat het dus over de weerstand van het uittrekkend vlamlichaam (de uitslaande vlammen) vanuit een in brand geraakte woonwagen waardoor een woonwagen op een naastgelegen standplaats ook in brand kan raken. Brandoverslag gebeurt dus feitelijk via de buitenlucht, dit in tegenstelling met branddoorslag wat inpandig via muren of doorlopende daken plaatsvindt. Bij brandoverslag zal veelal het vlamlichaam door een gebroken ruit naar buiten treden, maar kan ook via de wanden of dak. Ook het begrip 'brandcompartiment' behoeft voor de leek verduidelijking: het betreft de woning, dus de woonwagen en bij clustering (samenvoeging) zelfs wel 4 woonwagens. Met 'gebruiksoppervlakte' wordt bedoeld de gebruiksoppervlakte binnen de buitenmuren van de woning (of woonwagen).

Zoals gezegd is de brandveiligheid in z'n algemeenheid een lastig en complex onderwerp, maar zeker voor woonwagens op een woonwagenkamp. De voorschriften (Bouwbesluit) voor woonwagens op een woonwagenkamp heeft men noodgedwongen de eisen volgens vuistregels en empirisch vastgesteld: clustering van 4 woonwagens en een afstand van 5 meter. Deze 'noodgreep' werd ook mede ingegeven door het feit dat door de wetgeving het reizen aan banden werd gelegd - waardoor de reizigers gedwongen werden 'stil te staan' - en de reizigers hun traditionele woonwagens hebben vergroot, we zien royale chalets en zelfs 'villa's', waardoor de onderlinge afstand op de bestaande kampen kleiner - en dus brandgevaarlijker - werd.

We merken bij de voorschriften op dat daar waar het de 'reguliere' woningbouw betreft, één woning geldt als één brandcompartiment met daarbij als basiseis dat de WBDO (weerstand tegen branddoorslag en brandoverslag) minstens 60 minuten bedraagt, terwijl voor woonwagens de eisen beduidend lager liggen, bijvoorbeeld de mogelijkheid tot clustering tot 4 woonwagens. Daar hier de brandveiligheid in het geding is en dus mensenlevens achten we aanvullende maatregelen om gelijkwaardige brandveiligheid te verkrijgen noodzakelijk, zie onze aanbevelingen.



Foto links: Onveilige afstand tussen woonwagens, wel mogelijk door toepassing van clustering tot één brandcompartiment;

Foto midden: Rookontwikkeling door brand; door rook vallen de meeste slachtoffers door de snelle verspreiding, het verduisterend effect en de giftigheid;

Foto rechts: Door bij uitbreiding en aanleg van nieuwe woonwagenlocaties met de bouw en situering van woonwagens rekening te houden (bijvoorbeeld éénzijdig geen of kleinere gevelopeningen) kunnen woonwagens dichter en brandveiliger naast elkaar geplaatst worden.

Het Rijk en enkele gemeenten hebben in verband met de ingewikkelde problematiek ten aanzien van de brandveiligheid van woonwagens op basis van voorgaande Bouwbesluiten diverse brochures⁹⁶ en rapporten uitgebracht. Nu met het uitvoering geven aan het Beleidskader komt deze problematiek weer in beeld en zien we ook dat zelfs bij gemeenten (en Brandweer!) hieromtrent onvoldoende kennis aanwezig is. VBWN acht het derhalve van groot belang dat er specifiek voor woonwagens een heldere (landelijke!) brochure komt waarin de vereiste brandveiligheid uit de doeken wordt gedaan, waarbij we graag de volgende aanbevelingen meegeven:

- *Opstellen van een landelijke brochure geeft op vigerende Bouwregelgeving met duidelijke heldere en begrijpelijke teksten en toelichtende schetsen (voorbeeld-tekeningen) hoe kan worden voldaan aan de brandveiligheidseisen voor woonwagens op bestaande en nieuw aan te leggen woonwagenlocaties;*
- *Geef duidelijk aan in het Omgevingsplan (voorheen: Bestemmingsplan) of op de tekening behorende bij de huur- of koopakte van de standplaats welke ruimte (de woonfunctie, de woonwagen) maximaal mag innemen op de standplaats. En uiteraard welke functies (gebruik) zijn toegestaan op de resterende oppervlakte van de standplaats. Een tuinoeverkapping kan bijvoorbeeld een nadelig effect hebben op de brandoverslag. De duiding van de maximale oppervlakte van een woonwagen en de plek hiervoor op de standplaats is ook van belang bij het vervangen of uitbreiden van een bestaande woonwagen.*
- *Clustering van meerdere woonwagens tot één brandcompartiment alleen toestaan indien er aanvullende voorzieningen worden getroffen, hierbij valt te denken aan brandwerende beglazing bij tegenover elkaar liggende grotere gevelopeningen (geldt alleen bij niet te openen ramen!) en uiteraard het toepassen van rook-/brandmelders;*
We bevelen eigenaren en verhuurders van woonwagens aan zo spoedig mogelijk deugdelijke rook-/brandmelders te plaatsen! (Uiteraard bevelen we ook de toepassing van Ook de CO-melders (koolmonoxide) aan.
- *Onderzoek naar verbetering van de woonwagen zelf ten aanzien de weerstand tegen brandoverslag, waarbij te denken valt aan de afmeting en situering van gevelopeningen (ramen en deuren), of éénzijdig een blinde gevel (en/of verspringende tegenover elkaar gesitueerde gevelopeningen en/of kleine gevelopeningen, toepassing van brandvertragende bouwmaterialen zoals brandwerende beglazing en zelfsluitende rolluiken; Uiteraard dient in het onderzoek ook de materialen en de constructie van de gevels en het dak (de 'uitwendige scheidsconstructie') betrokken te worden. Het betreft hier immers lichte en verplaatsbare woningen waarbij hout en kunststof veel toepassing die negatief kunnen uitpakken bij de brandwerendheid.*
- *Deugdelijk brandbestrijdingsplan en ontruimingsplan per woonwagenlocatie waarvan uiteraard ook de bewoners op de hoogte dient te worden gebracht;*
- *In de plannen (op de plattegrond van het woonwagenkamp) alle zaken goed benoemen/aangeven: blusmiddelen (aanwezigheid openbaar water), aanrijdtijd Brandweer, vluchtwegen, opstelplaatsen brandweerauto's en verzamelplaats voor bewoners bij brand, enz;*
- *Deugdelijke en duidelijke brandveiligheidseisen opnemen in huurcontracten, erfpacht- en koopakten van woonwagenstandplaatsen.*

De oorsprong van de eerder aangehaalde praktische 'noodgreep-eisen' leest men terug in de destijds door het Rijk verstrekte handreiking; het is onbestaanbaar om te spreken over 'het accepteren dat brand snel kan overslaan van de ene woonwagen naar de andere'. De voornoemde geadviseerde landelijke brandveiligheidsbrochure dient aan te geven hoe dit juist kan worden voorkomen. Dat hier wat te nonchalant mee is omgegaan moge blijken uit de opmerking 'dat clustering ook wel eens de wens van de bewoners kan zijn om als familie dicht bij elkaar te wonen'.

Clusteren van woonwagens

In de praktijk is een onderlinge afstand van vijf meter niet altijd haalbaar. Veelal omdat een woonwagenlocatie daar te klein voor is en uitbreiding niet mogelijk is. Vaak is het wel mogelijk de woonwagens te clusteren in kleine groepjes, waarbij tussen de verschillende groepjes van woonwagens dan wel voldoende afstand wordt gehouden. Door dit 'clusteren' kan een aantal woonwagens dus zó dicht op elkaar staan, dat de weerstand bij brandoverslag nihil is. Daarmee moet dan wel geaccepteerd worden dat een brand binnen dit cluster snel kan overslaan van de ene woonwagen naar de andere. Door voldoende afstand te houden tussen de verschillende clusters kan de brand niet overslaan van het ene groepje woonwagens naar het andere groepje woonwagens.

Clusteren is overigens niet alleen vanuit brandveiligheidsoogpunt een oplossing. Het kan ook een wens van de bewoners zijn, bijvoorbeeld om als familie dicht bij elkaar te wonen.

Citaat/fragment pagina 3 Handreiking brandveiligheid van woonwagens en woonwagenlocaties. Deze handreiking (rapport 01-03-2009) is een bijlage bij de publicaties van de rijksoverheid aangaande brandveiligheid van gebouwen, zie de link in 'paragraaf 6.2 Belangrijke adressen, documenten en links'.

⁹⁶ In april 2009 publiceerde het Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer (VROM-Inspectie) een 'Handreiking brandveiligheid van woonwagens en woonwagenlocaties.

5.4.5 Huur-, koop- of erfpachtstandplaatsen?

Het Beleidskader geeft aan: *'dat het van belang is te overwegen of een locatie al dan niet gemengd dient te zijn, waar naast huurstandplaatsen en -woonwagens ook koopstandplaatsen zijn'*. Volgens VBWN geldt ook hier dat de vraag naar huur of koop/erfpacht zeker in beeld gebracht dient te worden om bijvoorbeeld het wonen in familieverband mogelijk te maken, immers de woonwagenbewoners die vanwege een inkomen boven zouden buiten de boot kunnen vallen. Terwijl - gelijk als in reguliere woonbuurten - juist ook de koop (vrije sector) een positieve bijdrage kan leveren aan de leefbaarheid, het aanzien en de diversiteit/gevarieerdheid op een woonwagenkamp. Bovendien - ook weer gelijk aan de reguliere woningbouw - zou in financieel opzicht het voorzien in koop-standplaatsen gunstig kunnen zijn bij de differentiatie van grondprijzen voor enerzijds sociale huur en anderzijds de vrije sector (koop of erfpacht). Wat wel opvalt in het Beleidskader is daar waar gesproken wordt over huur of koop het sec standplaatsen betreft, zo lezen we in het Beleidskader: *'Het ligt niet voor de hand om een standplaats te huur aan te bieden waarop de huurders zelf een woonwagen moeten plaatsen'*, waarbij wordt aangegeven dat waarschijnlijk dan de middelen voor de aanschaf van een wagen zullen ontbreken bij hen die vanwege het bescheiden inkomen in aanmerking komt voor een huur-standplaats. VBWN brengt hier graag wat nuance aan, want zouden starters niet gebaat kunnen zijn met een koop-standplaats onder normale hypotheekvoorwaarden waarop ze afhankelijk van de bestedingsruimte eerst nog een tijd gaan wonen in een aangeschafte (voordelige) bestaande woonwagen?

Voor VBWN geldt ook hier: laat het aanbod aansluiten op de vraag en geven de volgende aandachtspunten mee:

- *Breng ten aanzien van de differentiatie in sociale huur, vrije sector huur en koop de vraag in beeld en stem het aanbod daarop af.*
- *Vrije sector huur en koop faciliteren betekent ook dat de mogelijkheid wordt geboden om het wonen in familieverband ook mogelijk is voor woonwagenbewoners die voor het sociale segment buiten de boot vallen vanwege hun inkomen.*
- *Bedenk dat de vrije sector huur en koop een positieve bijdrage levert aan de gewenste woondifferentiatie op een woonwagenlocatie. Gelijk de reguliere woningbouw geldt ook hier dat zeker het eigen woonwagenbezit en stimulerende invloed heeft op de sociale sector.*
- *Bedenk dat de vrije sector huur en koop een positieve financiële bijdrage kan leveren aan de totaalrealisatie van een woonwagenlocatie; zij die vanwege het inkomen aangewezen zijn op vrije sector huur en koop kunnen iets dieper in de buidel tasten, denk hierbij met name aan de grondprijs.*
- *Overweeg bij verkoop van grond (standplaatsen) een differentiatie aan te brengen qua oppervlakten en prijzen voor twee categorieën: sociale verkoop en verkoop vrije sector.*
- *Neem in verkoopcontracten - naast gewenste antispeculatiebepalingen - ook bepalingen op omtrent het afstammingsbeginsel (zie paragraaf 5.3.4 Afstammingsbeginsel), zodat bij doorverkoop het beding geldt dat de nieuwe eigenaar ook aan het afstammingsbeginsel voldoet, VBWN adviseert dit te laten gelden voor een periode van minstens 10 jaren.*

Nationale Hypotheek Garantie (NHG)

Het Waarborgfonds Eigen Woningen (WEW) is op 10 november 1993 opgericht door het voormalige Ministerie van VROM en de Vereniging van Nederlandse Gemeenten (VNG). Achtergrond hiervan was de wens van het Rijk en de gemeenten om te komen tot verzelfstandiging van het instrument gemeentegarantie met rijksdeelneming. Per 1 januari 1995 was deze verzelfstandiging een feit met de introductie van de Nationale Hypotheek Garantie (NHG). Sinds medio 2018 profileert WEW zich als NHG. Iedereen die een woning koopt onder de NHG-kostengrens, kan een hypotheek met NHG afsluiten. NHG biedt consumenten een vangnet in slechte tijden en deze zekerheid levert hen tevens een lagere hypotheekrente op. Ook voor woonwagens en woonwagenstandplaatsen is een NHG mogelijk, per 1 januari 2020 zijn er nieuwe voorwaarden van kracht, zo bedraagt de kostengrens voor woonwagens dan € 140.000,-- en voor standplaatsen € 51.000,--.

Voor de voorwaarden, normen en toelichting zie paragraaf 6.2 Belangrijke adressen, documenten en links.

5.4.6 Woonwagens of 'woonwagenwoningen'?

Praktisch vanaf de oorsprong van de woonwagenbewoners zijn er vanuit de overheid pogingen ondernomen om de aan deze bevolkingsgroep verbonden karakteristieke en kenmerkende woonvorm te ontmoedigen, met het zogenoemde uitsterfbeleid als meest recent dieptepunt. De laatste jaren worden woonwagenbewoners door woningcorporaties hier en daar ook zogeheten 'woonwagenwoningen' aangeboden, feitelijk een reguliere - traditioneel gebouwde - huurwoning waarbij men een architectonische poging waagt deze stenen woning qua uiterlijk op een huidige moderne woonwagen te doen lijken. VBWN meent dat daar in beginsel niets mis mee is, mits de betreffende woonwagenbewoners vrijwillig hieraan meewerken. We merken hierbij echter wel op dat indien ook 'de wielen onder de wagen worden weggezaagd' dit de bijl is aan de wortel van de woonwagencultuur, immers het bij elkaar kunnen wonen in familieverband in een woonwagen zijn de meest belangrijke - nog resterende - cultuurdragers, twee wezenlijke kenmerken van de leefwijze van woonwagenbewoners. Het is de niet-woonwagenbewoners (de 'burgers') bijna niet uit te leggen waarom woonwagenbewoners zo hartstochtelijk vasthouden aan hun woonwagen, "wat maakt dat nou uit, die wagens van jullie dat zijn toch al lang geen echte wagens meer, het lijken toch al gewone woningen, jullie reizen toch niet meer!". In een recente uitspraak⁹⁷ van de rechtbank Den Haag waarbij een vordering tot ontruiming van een woonwagenlocatie wordt afgewezen heeft de rechter onder meer het volgende in de beoordeling betrokken, citaat:

5.4 In dit kader wijst de kantonrechter er in de eerste plaats op dat [gedaagden] woonwagenbewoners zijn. Uit vaste rechtspraak van het Europees Hof voor de Rechten van de Mens (hierna: EHRM) waaronder het arrest van het EHRM d.d. 18 oktober 2013 (Winterstein/Frankrijk), vormen de woonwagenbewoners een minderheidsgroep met een eigen culturele identiteit. Deze identiteit wordt vooral gekenmerkt door het wonen in een woonwagen waarbij familieverbanden in onderlinge verbondenheid een belangrijke rol spelen. Ook trekbaarheid is een kenmerk van de identiteit van woonwagenbewoners. Evenals ieder ander hebben gelet op artikel 8 van het Europees Verdrag van de Rechten van de Mens (EVRM) woonwagenbewoners recht op respect voor dan wel eerbiediging van hun privéleven, hun familie- en gezinsleven en hun woning. Daarnaast dienen gelet op artikel 14 van het EHRM woonwagenbewoners te worden gevrijwaard van discriminatie. Met andere woorden: woonwagenbewoners mogen niet nadeliger worden behandeld omdat zij woonwagenbewoner zijn. Een ander is onder meer neergelegd in artikel 7a AWGB*. De overheid en dan bij uitstel de gemeente heeft een positieve verplichting om de woonwagencultuur te beschermen en het woonwagenleven te faciliteren.

De gemeente dient dan ook een huisvestingsbeleid ten aanzien van woonwagenbewoners te voeren waarbij rekening wordt gehouden met hun culturele identiteit en waarbij wordt voorzien in voldoende standplaatsen. Het is niet toegestaan een uitsterfbeleid van woonwagenstandplaatsen te voeren dat gericht is op het doen verdwijnen van woonwagenbewoning in de gemeente. Bovendien kan bij het aanbieden van alternatieve huisvesting de woonbehoefte van woonwagenbewoners niet gelijk worden gesteld aan die van bewoners van reguliere woningen. Het woonwagenleven is dermate specifiek dat eenzelfde woongenot voor woonwagenbewoners alleen mogelijk is in een woonwagen. Het gaat dus niet op om woonwagenbewoners (al dan niet als vervanging van hun huurwonen) een reguliere woning aan te bieden. Als woningcorporatie is ook Woonpartners gehouden in haar besluitvorming rekening te houden met de aan de woonwagenbewoners toekomende mensenrechten en hun recht op gelijke behandeling.

5.5 ... Hoewel de kantonrechter niet twijfelt aan de goede bedoelingen van Woonpartners (en van *détournement de pouvoir*** is zeker geen sprake), heeft zij de kantonrechter er niet van kunnen overtuigen dat op de locatie aan de [adres] (nagenoeg) gerealiseerde woonwagenwoningen gelijk kunnen worden gesteld aan woonwagens. Woonwagenwoningen mogen dan van binnen en van buiten lijken op een woonwagen, maar - naast het feit dat de wielen ontbreken en de woonwagenwonen*** is gebouwd van steen en niet van hout - bieden deze woningen niet het genot dat zo kenmerkend is voor het wonen in een woonwagen. ...

*Red.: AWGB = Algemene wet gelijke behandeling, wet van 2 maart 1994, houdende algemene regels ter bescherming tegen discriminatie op grond van godsdienst, levensovertuiging, politieke gezindheid, ras, geslacht, nationaliteit, hetero- of homoseksuele gerichtheid of burgerlijke staat.

**Red.: *détournement de pouvoir* = misbruik van de aan een bestuursorgaan toegekende bevoegdheid.

***Red.: We menen dat het woord 'woonwagenwonen', een omissie is bij de tekstverwerking en dat 'woonwagenwoning' bedoeld wordt.

Kantlijnnotitie:

Hoewel we in dit Advies er niet nader op in zullen gaan, melden we volledigheidshalve dat de Stichting Stuurgroep Experimenten Volkshuisvesting (SEV, destijds adviesorgaan van de minister van VROM) in 2001 een rapport heeft uitgebracht met de titel 'Eindrapportage inventarisatie en beoordeling alternatieve woonvormen als vervanger van de traditionele woonwagen, zie voor de link de bijlage in paragraaf 6.2 Belangrijke adressen en links.

⁹⁷ Uitspraak rechtbank Den Haag, Stichting Woonpartners Midden-Holland tegen groep woonwagenbewoners te Waddinxveen, ECLI:NL:RBDHA:2019:76, 10 januari 2019



Foto links: Impressie van een woonwagenwoning, woonwijk Park Triangel te Waddinxveen, tekening woningbouwcorporatie Woonpartners Midden-Holland.

Foto rechts: Op 22 november 2017 bracht Koning Willem-Alexander op uitnodiging van burgemeester Koos Janssen een werkbezoek aan woonwagencentrum Beukbergen in Zeist. De Koning sprak met bewoners en betrokkenen van de gemeente over het initiatief, de samenwerking, het leven op Beukbergen en in hoeverre de bewoners zich thuis voelen in hun wijk.

Woonwagencentrum Beukbergen, 'omdenken' en dialoog de sleutel tot succes

In maart 2018 werd na tien jaar de herstructurering van het woonwagencentrum Beukbergen afgerond en is Beukbergen behalve een 'gewone wijk van Zeist met een bijzonder karakter' ook nog eens het grootste woonwagenkamp van West-Europa. We mogen hier in velerlei opzichten van een model-kamp spreken met ook een deel 'vaste woningen'. De noodzaak tot de herstructurering was met name de brandveiligheid, vrijwel alle woonwagens zijn hiertoe verplaatst en behalve dat in de nieuwe situatie de woningen en de woonwagens op veilige afstand van elkaar staan, heeft de gemeente de openbare/algemene voorzieningen inclusief de nutsvoorzieningen aangelegd. Het kamp groeide tijdens de opknapbeurt met ruim 50 woonwagens en huizen naar 220 'woonlocaties' met veel groen en een parkje. Bovendien is het woonwagenkamp toekomstbestendig, er is nog ruimte voor nog eens 23 'locaties'. Voor de renovatie moesten de woonwagens even van hun plek. Bewoners konden hun voorkeuren uitspreken over waar en naast wie ze teruggeplaatst wilden worden, bijvoorbeeld dat je naast je oude burens wilde blijven wonen. VBWN wil in dit Advies het model-woonwagenkamp Beukbergen onder de aandacht brengen, enerzijds vanwege de mix met reguliere (stenen of vaste woningen) die in goed overleg met de betrokken bewoners zijn gerealiseerd (zonder enige vorm van dwang) en waar woonwagenbewoners nu tevreden wonen en anderzijds vanwege het gehele proces, de succesvolle samenwerking tussen de gemeente, de woningcorporatie en de bewonerscommissie. De bewonerscommissie is nauw betrokken geweest bij de herstructurering en konden bijvoorbeeld hun wensen kenbaar maken voor koop of huur en woonwagen of woonhuis, inspraak in onder andere het plaatsingsplan en de groenvoorziening. Was er voordien de bekende spanning en wantrouwen tussen de gemeente en de woonwagenbewoners, bij het aantreden van burgemeester Koos Janssen in 2006, gooide hij het roer om, zonder vooroordelen maar met open vizier nam hij de bewoners mee in het herstructureringsproces, 'omdenken' en dialoog waren hierbij de sleutel tot succes, het bezoek van de Koning was terecht de kroon op het werk.



Foto links: Burgemeester Koos Janssen tijdens zijn toespraak bij de feestelijke oplevering van het woonwagencentrum Beukbergen op 10 maart 2018.

Foto rechts: Koning Willem-Alexander in gesprek met mevrouw Tonia Brummer-Gerrits in haar woonwagenwoning tijdens zijn verrassingsbezoek aan Beukbergen op 22 november 2017.

5.4.7 Woonbestemming of mengvorm wonen-werken?

VBWN pleit niet voor een speciale behandeling of uitzonderingen van en voor de woonwagenbewoners op het gebied van het combineren van wonen en werken, de regels en beperkingen vanuit het bestemmingsplan voor de categorie wonen met de daarbij toegelaten bedrijfsactiviteiten die geen hinder geven aan het wonen en hiermee kunnen worden gecombineerd zijn ook voor een woonwagenlocatie prima toepasbaar. Dus beperkte, kleinschalige activiteiten die geen hinder (ook geen parkeerhinder) geven zouden gecombineerd kunnen worden met 'vreedzaam en rustig' wonen. Veelal voorziet een bestemmingsplan al in bepaalde vormen van 'werken aan huis'. VBWN pleit wel voor speciale aandacht voor de mengvorm wonen-werken, dit zijn de woonwagenbewoners immers van oudsher gewend, velen zijn zelfstandig en hebben kleinere of grotere bedrijven. De aandacht gaat uiteraard naar de exploitanten van kermis- en circusattracties, maar ook naar de ambachtslieden, handelaren en entertainers.

We adviseren om in het woonbehoefte-onderzoek ook het gecombineerde wonen-werken mee te nemen.

Een afweging kan zijn juist de combinatie wonen-werken niet op een woonbestemming te faciliteren, maar op een bedrijfsbestemming: een geordend terrein met naast de opslag van attracties, vervoersmiddelen, garages en andere werk-/opslagplaatsen ruimte voor woonwagens. De woonwagens zijn dan 'bedrijfswoningen' vergelijkbaar met bijvoorbeeld het huis van de boer en zijn familie bij het bedrijf. VBWN begrijpt dat aan de combinatie wonen-werken meer haken en ogen zitten, we noemen bijvoorbeeld de omstandigheden bij vererving, verkoop, faillissement, bedrijfsbeëindiging en dergelijke. Ten aanzien van de mengvorm wonen-werken doen we graag de volgende aanbevelingen en aandachtspunten meegeven:

- *Opnemen in brochures of handreikingen van BZK, VNG, Aedes, PF31 of Woonbond.*
- *Meenemen in het behoefte-onderzoek naar standplaatsen.*
- *Heb oog voor de kleinere bedrijfjes aan huis, het versterkt de leefbaarheid op een woonwagenlocatie en het brengt bovendien de 'burgers' dichter tot de woonwagenbewoners.*
- *Hecht waarde aan het cultuuraspect, de kermis, het circus, de artiesten en niet te vergeten de beoefenaren van de oude ambachten.*
- *Verdiep U in de materie, betrek belangenvertegenwoordigers (bedrijfsverenigingen) bij het proces.*
- *Leg reeds in de planvormingsfase goed vast wat wel of niet wordt toegelaten met betrekking tot bedrijfsactiviteiten, we noemen grenzen van hinder, veiligheid, openingstijden, vergunningen en dergelijke. Het voorgaande dient uiteraard ook correct vertaald te worden in op te stellen huur- en/of koopovereenkomsten.*



Schilderij 'De Larense kermis' van kunstschilder Cornelis Vredenburg (1880-1946), hij woonde in het kunstenaarsdorp Laren en schilderde veel in deze omgeving en in Amsterdam.

5.5 Opnemen in woonvisie en prestatieafspraken

In paragraaf 5.5 *Opnemen in woonvisie en prestatieafspraken* van het Beleidskader wordt aangegeven hoe de vraag en aanbod ten aanzien van de woonbehoefte van de woonwagenebewoners vertaald kan worden naar gemeentelijk woonwagenebeleid. Het Rijk benoemt het huisvestingsbeleid van de gemeenten in het Beleidskader de 'Woonvisie' en worden de afspraken en taken op basis van deze Woonvisie met de woningcorporatie omschreven als de 'Prestatieafspraken'; in dit Advies sluiten we bij deze gebezigde terminologie aan, maar realiseren ons dat dergelijke beleidsdocumenten wel eens andere benamingen kunnen hebben in de verschillende gemeenten. Dit Advies gaat in *paragrafen 5.5.1 Woonvisie en 5.5.2 Prestatieafspraken* in op de aspecten en aandachtspunten die hierbij van belang zijn.

5.5 Opnemen in woonvisie en prestatieafspraken

Het zo goed mogelijk afstemmen van de vraag en het aanbod is het doel van het gemeentelijk woonwagenebeleid. Hierbij dienen de woningcorporaties en de bewoners zelf te worden betrokken. Dit kan het best gebeuren door het opstellen van een woonvisie waarin aandacht is voor alle te huisvesten doelgroepen, dus ook de woonbehoefte van woonwagenebewoners. De woningcorporaties moeten immers binnen hun mogelijkheden bijdragen aan de realisatie van het woonbeleid in de gemeente. Daarom moeten de woningcorporaties, die in de gemeente werkzaam zijn, aangeven hoe zij zullen bijdragen aan het realiseren van de woonvisie en dus ook hoe zij een bijdrage zullen leveren om de noodzakelijke standplaatsen te realiseren. De woonvisie en het door de woningcorporatie gedane aanbod vormen de basis voor de onderhandelingen tussen de gemeente, de woningcorporatie en de huurdersorganisaties die moeten leiden tot prestatieafspraken. Als er overeenstemming is over de prestatieafspraken, committeert de woningcorporatie zich hieraan. Als er een conflict ontstaat waardoor de prestatieafspraken niet tot stand komen, heeft elk van de drie partijen (gemeente, huurdersorganisatie, corporatie) het recht dit conflict voor geschilbeslechting aan de minister voor te leggen voor een bindende uitspraak.

Het Rijk vindt het wenselijk dat de gemeente in de woonvisie beschrijft welke rol zij zelf (blijven) vervullen ten aanzien van het voorzien in huisvesting voor woonwagenebewoners die willen wonen in een woonwagen. Voor woonwagenebewoners die qua inkomen behoren tot de primaire doelgroep van de woningcorporatie ligt de verantwoordelijkheid bij de woningcorporaties. Zij moeten voorzien in voldoende huurwoonwagens en -standplaatsen. Voor andere woonwagenebewoners verplicht het mensenrechtelijk kader dat de gemeente aanvullende maatregelen treft om te voorzien in voldoende (koop-)standplaatsen. Dit vloeit voort uit artikel 75 van de Woningwet⁹⁸

Per 1 juli 2015 is de Woningwet 2015 in werking getreden inclusief het Besluit toegelaten instellingen volkshuisvesting 2015 (BTIV) en de bijbehorende ministeriële regeling, voor de links naar deze regelgeving en toelichting zie de bijlagen in *paragraaf 6.2 Belangrijke adressen, documenten en links*. De noodzaak tot herziening van de Woningwet werd mede ingegeven door de veranderde positie van de woningcorporaties en de dreigende verslechterde aandacht voor de primaire doelgroep, waarbij sommige corporaties zich bestuurlijk onbekwaam toonden en zich waagden aan risicovolle commerciële avonturen. De Woningwet 2015 bevat derhalve o.a. de volgende punten: bouwen betaalbare huurwoningen, strenge regels commerciële projecten, prestatieafspraken met gemeenten en huurders, onafhankelijk toezicht (Autoriteit Woningcorporaties), geschiktheidstoets bestuurs, huurdersraadpleging en passende toewijzing. In dit Advies richten we ons vooral op wettelijke kerntaken van de woningcorporaties en het betrekken van de huurders (de woonwagenebewoners) bij de processen. Ten einde de samenwerking van gemeente, woningcorporatie en huurders op basis van de Woningwet 2015 in goede banen te leiden is een herziene versie 'Handreiking Prestatieafspraken' (gedateerd 12 september 2016) opgesteld in samenwerking met het ministerie BZK, Aedes, VNG en de Woonbond; deze Handreiking treft U ook aan als bijlage in *paragraaf 6.2 Belangrijke adressen, documenten en links*.

⁹⁸ Artikel 75 van de Woningwet:

1. Burgemeester en wethouders kunnen, ingeval dit noodzakelijk is voor het naar behoren uitvoeren van deze wet, besluiten rechtstreeks van gemeentewege voorzieningen in het belang van de volkshuisvesting te treffen.
2. Indien ter uitvoering van het eerste lid van gemeentewege woongelegenheden worden gebouwd, geschiedt dit slechts, indien aannemelijk is, dat door het bouwen van woongelegenheden door toegelaten instellingen niet voldoende in de woonbehoefte wordt voorzien.

Naar verluidt is er vanuit de Vereniging Nederlandse Gemeenten (VNG) thans een initiatief voor het schrijven van een Handleiding voor haar leden, de gemeenten, om hen een leidraad te bieden bij de implementatie van het nieuwe woonwagengebeleid inclusief de daarbij behorende wettelijke kaders en aanbevelingen. Aan de ene kant lijkt dat op nóg meer regels, andere kant merkt VBWN op dat men zich nu kan richten op éénsluitend - uniform - beleid en er geen ruimte meer is voor allerlei beleidsvarianten waar het de woonwagengevolking betreft. VBWN verwacht dat de VNG bij het opstellen van genoemde Handleiding deskundigen en stakeholders zal betrekken en verzoekt het VNG om dit Advies van VBWN - als inbreng van de woonwagengevolgers - hierbij ook ter harte te nemen. Aansluitend hierop beveelt VBWN aan om in nieuwe modellen van Woonvisies en Prestatieafspraken de huisvesting van woonwagengevolgers mee te nemen.

5.5.1 Woonvisie

Gemeenten en woningcorporaties zijn elk verantwoordelijk voor het eigen beleid met elk een eigen taak, echter zeker op het vlak van (sociale) woningbouw gaat dat hand in hand. Prestatieafspraken met de plaatselijke actieve woningcorporaties geven uitvoering aan het gemeentelijk volkshuisvestingsbeleid (de Woonvisie); het is derhalve van belang dat bij de totstandkoming van een Woonvisie de woningcorporaties en huurdersorganisaties betrokken worden. Naast de Woonvisie en de Prestatieafspraken kan een gemeente meer sturing geven door bepalingen op te nemen in een Huisvestingsverordening waarin op basis van de Huisvestingswet bijvoorbeeld de voorrang van bepaalde doelgroepen op de sociale woningvoorraad wordt bepaald. Veelal zijn deze processen in de gemeenten waarbij dit met de woningcorporaties en huurdersorganisaties wordt afgestemd reeds geprogrammeerd. VBWN adviseert gemeenten en woningcorporaties om bij het formuleren van het 'woonwagengebeleid' (de vertegenwoordiging van) haar woonwagengevolgers hier volwaardig in mee te nemen.

Woonvisie? Waar moet je dan aan denken?

- In een Woonvisie beschrijft de gemeente de positie en haar ambitie van de plaatselijke (of in regionaal verband) woningmarkt in haar volle breedte: de vraag en aanbod van huur- en koopwoningen met daarbij behorende thema's zoals duurzaamheid, energiezuinigheid, kwaliteit, milieu, betaalbaarheid, veiligheid, specifieke doelgroepen, de mogelijkheden binnen het bestaand bestemmingsplan en de mogelijke wijzigingen, de verwerving/verkoop of beschikbaarheid van bouwgrond (locaties), de gewenste ontwikkeling van de aantallen woningen, en zo meer en uiteraard met een scherpe blik - een visie - naar de toekomst. In veel gemeenten zal bijvoorbeeld 'gasloos bouwen' als uitgangspunt worden genoteerd.
- Indien een Woonvisie nog enkele jaren loopt, overweeg om het hernieuwd vast te stellen, dan wel het gewijzigde woonwagengebeleid in te passen door een addendum (toevoeging).
- Een gezaghebbende Woonvisie heeft draagvlak (commitment) van belanghebbenden (o.a. de woningcorporatie) en betrokkenen (o.a. huurders, hier dus met name de - vertegenwoordiging - van woonwagengevolgers).
- Specifiek voor de doelgroep van woonwagengevolgers geldt dat dat op basis van een woonbehoefte-inventarisatie de behoefte voor nu en voor de toekomst in beeld gebracht moet worden waarbij naast de behoefte aan sociale standplaatsen en woonwagens ook de behoefte in beeld gebracht dient te worden voor hen die wel tot de doelgroep behoren maar vanwege het inkomen buiten de wagen vallen terwijl zij ook in familieverband willen wonen, zie hiertoe paragraaf 5.4.5 Huur-, koop- of erfpachtstandplaatsen.



Foto links: 1990, Hilversum, woonwagencamp Egelshoek vanuit de lucht.

Foto rechts: 2019, Hilversum, een woonwagen op de Egelshoek in de lucht.

5.5.2 Prestatieafspraken

De woningcorporaties hebben een eigen verantwoordelijkheid vanuit hun status/positie als toegelaten instelling waarbij zij moeten voldoen aan de voor hen specifiek geldende eisen in de Woningwet. In de Woningwet (voor link zie de bijlage in *paragraaf 6.2 Belangrijke adressen, documenten en links*) staan ook de eisen waaraan de prestatieafspraken en de hierbij behorende procedures dienen te voldoen. De woningcorporatie voorziet de gemeente, de betrokken huurdersorganisaties en bewonerscommissie van een overzicht met voorgenomen activiteiten voor de komende jaren, de gemaakte afspraken met de gemeente en de huurdersorganisaties. In de procedure 'van Woonvisie tot Prestatieafspraken' brengt de woningcorporatie een 'bod' uit waarin behalve de investeringen in de woningbouw ook zaken als huurliberalisatie, verkoop, aankoop, nieuwbouw, huisvesting en de betaalbaarheid voor (specifieke) doelgroepen, de kwaliteit en duurzaamheid van woningen, de leefbaarheid en zo meer aan de orde komen. Eerder noemde we al de 'Handreiking Prestatieafspraken' opgesteld in samenwerking met het ministerie BZK, Aedes, VNG en de Woonbond deze Handreiking treft U ook aan als bijlage in *paragraaf 6.2 Belangrijke adressen, documenten en links*. Recent heeft de Woonbond ook brochures uitgebracht: 'Handreiking prestatieafspraken 2019 - Algemene aanbevelingen en de mogelijkheden van het Sociaal Huurakkoord'⁹⁹ voor lokale prestatieafspraken' (gedateerd 5 juli 2019) alsmede een 'Handreiking prestatieafspraken 2019' (gedateerd 28 februari 2019) speciaal bedoeld voor besturen van huurdersorganisatie die betrokken zijn bij het maken van prestatieafspraken tussen woningcorporaties en gemeenten. In genoemde handreiking doet de Woonbond concrete aanbevelingen als minimumpakket, aanbeveling 1 luidt: *Zorg er voor dat er (recent) woningmarktonderzoek is. Zonder inzicht in de actuele vraag naar welke woningen er nodig zijn, zijn de prestatieafspraken een slag in de lucht.* De handreikingen en brochures van de Woonbond zijn alleen voor leden beschikbaar.

VBWN adviseert gemeenten en woningcorporaties om bij het formuleren van het 'woonwagengebeleid' (de vertegenwoordiging van) haar woonwagengebewoners hier volwaardig in mee te nemen.

Prestatieafspraken? Waar moet je dan aan denken?

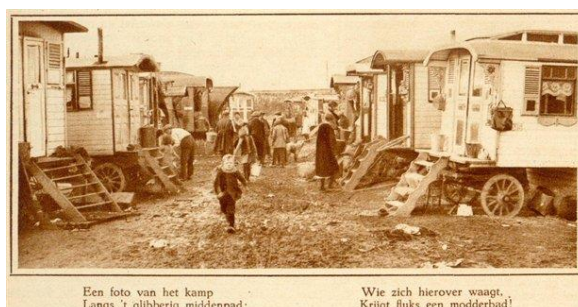
- In de Prestatieafspraken worden jaarlijks in samenwerking van de drie betrokken partijen, de woningcorporatie, de gemeente en de huurdersorganisatie de voorgenomen werkzaamheden en prestaties vastgelegd. Dit overleg 'in de driehoek' is in de Woningwet 2015 geformaliseerd en wordt aangeduid als het 'tripartiet overleg'. De Woningwet voorziet in een minder vrijblijvende samenwerking en voorziet ook in een geschillenbeslechting door de minister van BZK indien er onverhoopt afspraken niet tot stand kunnen komen.
- Maak in het overleg ook afspraken over de leefbaarheid en veiligheid op buurtniveau.
- Maak - specifiek - voor de doelgroep 'woonwagengebewoners' afspraken ten aanzien van beheer en onderhoud, waarbij VBWN adviseert, zeker voor woningcorporaties van enige omvang, om dit zelf ter hand te nemen, overeenkomstig de praktijk in de 'reguliere' woningvoorraad. Denk ook aan het invoeren van een kwaliteitslabel, zie ook paragraaf 5.6 Beheer en exploitatie.
- Maak de procedure en de afspraken rond het proces van de prestatieafspraken helder en leg het vast. Houd rekening met de situatie van de huurdersvertegenwoordiging, vrijwilligers die hun achterban moeten informeren en raadplegen.

Red.: De Woonbond heeft bekend gemaakt dat er begin 2020 een nieuw boek verschijnt waarin alles over het onderwerp 'prestatieafspraken' up-to-date gebundeld wordt.

⁹⁹ Eind 2018 hebben Aedes en de Woonbond overeenstemming bereikt over een nieuw Sociaal Huurakkoord voor 2019 t/m 2021, een akkoord waarin 'de betaalbaarheid voor huurders dien te verbeteren' centraal staat.

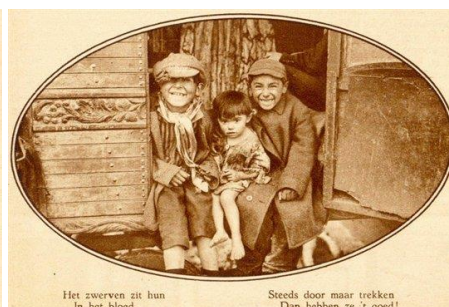
5.6 Beheer en exploitatie

In paragraaf 5.6 *Beheer en exploitatie* van het Beleidskader wordt de huidige rolverdeling geschetst van gemeenten en woningcorporaties alsmede die van de intermediaire organisaties (de zogenoemde tussenbureaus) die werken in opdracht van gemeenten en/of woningcorporaties. Het Rijk beveelt aan dat het beheer en exploitatie van woonwagenlocaties zelf door gemeenten en woningcorporaties ter hand wordt genomen, zodat de expertise op dit specifieke gebied niet verdwijnt. VBWN onderschrijft van harte deze stelling, waarbij we bovendien opmerken dat bij veel gemeenten en woningcorporaties de know-how reeds verdwenen is omdat men de 'woonwagenzaken' heeft geoutsourcet, men heeft zich laten 'ontzorgen'. Mede door het in bepaalde gemeenten gevoerde uitsterfbeleid en bijvoorbeeld onvoldoende aandacht inzake onderhoud hebben vele van deze tussenbureaus een negatief imago verkregen onder de woonwagenbewoners. In dit Advies gaan we hier in paragraaf 5.6.1 *De intermediaire organisaties - de tussenbureaus* nader op in.



Een foto van het kamp.
Langs 't glibberig middenpad;

Wie zich hierover waagt,
Krijgt fluks een modderbad!



Het zwerfven zit hun
In het bloed.

Steeds door maar trekken
Dan hebben ze 't goed!

Hoewel in het Beleidskader niet rept over de handhaving inzake ondermijnende activiteiten en criminaliteit op woonwagenlocaties, en ook de minister bij herhaling heeft aangegeven dat dit los staat van het voorzien in huisvesting voor woonwagenbewoners, meent VBWN hieromtrent toch ook te adviseren, zie paragraaf 5.6.2 *Ondermijnende activiteiten en criminaliteit op woonwagenlocaties*.

5.6 Beheer en exploitatie

In de huidige situatie is er al een groot aantal woningcorporaties dat een rol speelt in de totstandkoming en exploitatie van woonwagenlocaties. Sommige woningcorporaties, alsmede sommige gemeenten, hebben een intermediaire organisatie tussen hen en de huurders geplaatst. In bepaalde omstandigheden als de gemeente zelf verantwoordelijk is voor de exploitatie en het beheer van de woonwagenlocatie, kan dit een verstandige keuze zijn. Aangezien het beheer en de exploitatie van woonwagenlocaties slechts beperkt afwijkt van het beheer en de exploitatie van reguliere woningen ligt het voor de hand dat van* een woningcorporatie dit zelf ter hand neemt. Op die manier wordt voorkomen dat alle expertise op het gebied van standplaatsenbeleid verdwijnt en wordt juist bewerkstelligd dat er een band tussen huurder en verhuurder kan worden opgebouwd. Maar ook als de woonwagenlocatie wordt beheerd en geëxploiteerd door een derde namens gemeente, ontslaat dit de gemeente en de beheerder er niet van om de bewoners inspraak te geven en met hen te overleggen over zaken die betrekking hebben op hun woonwagenlocatie en het woonwagenbeleid in het algemeen.

Het zou een goede zaak zijn als woonwagenbewoners zelf een huurdersorganisatie oprichten die een rol kan spelen bij de processen rond de gemeentelijke woonvisie en de prestatieafspraken met woningcorporaties. Huurdersorganisaties hebben recht op een onkostenvergoeding voor intern overleg, scholing, overleg met de verhuurder en eventueel de inhuur van een deskundige. Gemeenten en corporaties doen er goed aan de totstandkoming van huurdersorganisatie te bevorderen.

**Red.:* We menen dat het woord 'van', een omissie is bij de tekstverwerking en dat dit woord weggelaten kan worden.

Ook wordt in deze paragraaf van het Beleidskader het belang aangegeven van het oprichten van een huurdersorganisatie door de woonwagenbewoners zelf, ons Advies hieromtrent treft U aan in paragraaf 5.8 *Communicatie*.

5.6.1 De intermediaire organisaties - de tussenbureaus

Privatisering (en verzelfstandiging), zeg maar het overgaan van eigendom en diensten van overheid naar de particuliere sector, is sinds de jaren tachtig van de twintigste eeuw met wisselend succes toegepast in vrijwel de gehele Westerse wereld. In 1995 werden bijvoorbeeld ook de woningcorporaties (financieel) zelfstandig op basis de Wet Balansverkortings Geldelijke Steun Volkshuisvesting, beter bekend als 'de bruteringswet'. Met name in corporatieland zien we ook de laatste jaren een ontwikkeling op het gebied van outsourcing, wat zoveel betekent als het uitbesteden van bepaalde bedrijfsactiviteiten aan externe bedrijven, bureaus en/of leveranciers. Het gaat hierbij veelal om het uitbesteden van bedrijfsondersteunende activiteiten, nevenactiviteiten of werkzaamheden/taken van tijdelijke aard.

Die 'intermediaire organisaties' zoals de tussenbureaus in het Beleidskader worden genoemd zijn in het kader van de outsourcing (ook wel 'ontzorging' genoemd) door veel gemeenten en woningcorporaties ingehuurd. VBWN realiseert zich dat nu met de implementatie van het Beleidskader op gemeentelijk niveau er mogelijk zelfs een grotere rol is weggelegd voor deze tussenbureaus, echter bij veel woonwagengebieden staan de tussenbureaus in een kwade reuk en is er weerstand om met hen samen te werken. Om die reden voert VBWN met enkele tussenbureaus besprekingen ten einde de lucht trachten te klaren.

Waarom bestaat er weerstand tegen die tussenbureaus, waar wringt de schoen?

- Zoals in het Beleidskader wordt genoemd kan het inschakelen van tussenbureaus een verstandige keuze zijn, bijvoorbeeld indien het kleine gemeenten en/of woningcorporaties betreft of als er sprake is van een gering aantal woonwagengebieden in een bepaalde regio. Echter, indien er sprake is van een redelijke omvang van de doelgroep dat is het niet aan te bevelen dit uit te besteden, het behoort immers tot de kerntaak en is het gewenst de kennis hieromtrent in huis te houden ;
- Veel tussenbureaus zijn ontstaan door ambtenaren/functionarissen die voorheen in dienstverband de woonwagenezaken tot hun taak hadden en als zelfstandige hun voormalige werkgever gingen 'ontzorgen'. Ook zien we bijvoorbeeld andere ambtenaren (bijvoorbeeld ex-politiefunctionarissen) die hun diensten aanbieden, zij weten wel hoe je dat lastige woonwagenvolk moet aanpakken!;
- De tussenbureaus functioneren in opdracht van verschillende gemeenten en woningcorporaties met derhalve verschillend beleid (vóór het Beleidskader) op basis van de verschillende mogelijkheden die het Rijk in haar handreikingen destijds bood. Als verlengstuk van hun opdrachtgever hebben tussenbureaus derhalve uitvoering gegeven aan verwerpelijk beleid, met als dieptepunt het uitsterfbeleid;
- Enkele tussenbureaus bieden naast de normale diensten als beheer en onderhoud ook nog allerlei andere diensten aan, helpen mee met diverse acties op woonwagenvelden waarbij bijvoorbeeld de politie, douane, belastingdienst en dergelijke controles en/of invallen doen. Enkele tussenbureaus geven zelfs cursussen over hoe om te gaan met die lastige woonwagengebieden en hoe je het handhaven moet aanpakken. Het moge duidelijk zijn dat dit soort 'bijverdiensten' van tussenbureaus door woonwagengebieden niet als 'klantvriendelijk' wordt gekwalificeerd;
- Ten gevolge van de genoemde outsourcing is vaak de relatie tussen de gemeenten en woningcorporaties en de woonwagengebieden vervreemd geraakt en hebben deze opdrachtgevers zich moeten verlaten op de berichten/rapportages van het ingehuurde bureau.

Met betrekking tot het wel of niet inhuren van tussenbureaus adviseert VBWN:

- Indien gewenst dan wel noodzakelijk schakel dan gerenommeerde tussenbureaus in voor sec de normale taken zoals beheer en onderhoud;
- Behoud de regie over Uw kerntaken, blijf betrokken bij de gang van zaken ook al heeft U een extern bureau ingeschakeld. Onttrek U niet geheel aan de dialoog en samenwerking met de woonwagengebieden;
- Stel de contracten/overeenkomsten met tussenbureaus dusdanig op, dat het in overeenstemming is met het Beleidskader en neem bepalingen op omtrent het 'klantcontact' en voer het KWH-label* in.;

**Red.: Zie ook paragraaf 5.8.1 Inzet en vertegenwoordiging gemeenten, woningcorporaties en tussenbureaus.*

5.6.2 Ondermijnende activiteiten en criminaliteit op woonwagenlocaties

Naar aanleiding van de presentatie van het nieuwe Beleidskader gemeentelijk woonwagen- en standplaatsenbeleid en de nulmeting over woonwagenstandplaatsen hebben de regioburgemeesters van Limburg, Zeeland-West-Brabant en Oost-Brabant op 17 oktober 2018 per brief¹⁰⁰ aandacht gevraagd bij de minister van BZK voor de zorgen over de uitvoering van het Beleidskader, citaat:

'Deze zorgen hebben, kort samengevat, betrekking op de volkshuisvestelijke insteek van het landelijk kader waarbij onvoldoende rekening wordt gehouden met de dagelijkse (veiligheids)praktijk. We zien namelijk (helaas) een praktijk waarbij (georganiseerde en ondermijnende) criminaliteit de eerbiediging van de culturele identiteit van Sinti, Roma en woonwagenbewoners onder druk zet. Op basis van onze verantwoordelijkheid voor de openbare orde en veiligheid, maar ook als burgervader voor alle inwoners van onze gemeenten, staan wij voor integrale aanpak. De uitvoering van uw beleidskader kan ons dan ook in een kwetsbare positie brengen. Niet alleen als het gaat om het verdelen van schaarste (woonplekken), maar ook in de aanpak van zware en ondermijnende criminaliteit en de bescherming van de betrokken ketenpartners. Het stelt ons in die zin gerust dat in uw brief van 12 oktober jl. een nuancering plaatst over het toe-eigenen van standplaatsen én uw uitspraak dat het beleidskader de aanpak van criminaliteit niet in de weg zal staan. Niettemin zouden we graag met u in gesprek gaan over de uitvoering van het beleidskader waarin oog is voor een veilige en leefbare woonomgeving voor alle inwoners van de gemeenten en meer specifiek het borgen van de culturele identiteit van Sinti, Roma en woonwagenbewoners.'

In hun brief geven de regioburgemeesters aan 'graag met de minister c.q. het ministerie in gesprek te gaan over de uitvoering van het Beleidskader'; hoewel veel leden van VBWN de ondertoon in de brief niet weten te waarderen, getuige de reacties als 'stigmatiserend' en 'discriminerend', adviseert VBWN juist ook die betreffende gemeenten om met de (vertegenwoordiging van) lokale woonwagenbewoners in gesprek te gaan en hierbij ook hekele onderwerpen op de agenda te zetten. We dienen ons hierbij te realiseren dat woonwagenbewoners zeker ook gebaat zijn bij de genoemde 'veilige en leefbare woonomgeving', bovendien mag dit 'aandachtspunt' de uitvoering van lokaal woonwagenbeleid niet in de weg staan of zelfs frustreren. Ook hier geldt de herhaalde oproep in het Beleidskader en van de minister: ga in gesprek!



Foto links: Ook de paarden die vroeger de rolleman trokken staken hun neus onderweg wel eens in vers gras ... maar dat mag niet!

Foto rechts: 29 maart 1973, Bergeijk, Schokkende beelden: een woonwagenbewoonster geeft richting haar achterban blijk van haar ongenoegen over het verwijderen van woonwagens op haar kamp. Foto Ivo Klok/ANP (fotoarchief Eindhovens Dagblad).

Het Nederlands Genootschap van Burgemeesters heeft op haar site een zakboek en rapport beschikbaar over de openbare orde en veiligheid, zie de bijlage *paragraaf 6.2 Belangrijke adressen, documenten en links*. Ook het toenmalige Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer (VROM) heeft 'rond dit thema' een aantal handreikingen, brochures en rapporten uitgebracht: 'Werken aan woonwagenlocaties', 'Vrijplaatsen op woonwagenlocaties', 'Eigentijds omgaan met woonwagenbewoners', 'Beelden van reizigers' en 'Woonwagenbewoners in Nederland 2011'; zie de bijlage *paragraaf 6.2 Belangrijke adressen, documenten en links*. In dit Advies, in *paragraaf 3.2.3 Periode na de intrekking van de laatste Woonwagenwet in 1999*, wordt het grootschalig optreden op het woonwagencentrum De Vinkenslag in Maastricht genoemd als een dieptepunt in de relatie tussen de overheid en de woonwagenbewoners.

¹⁰⁰ Brief gemeente Eindhoven namens de regioburgemeesters van Limburg, Zeeland-West-Brabant en Oost-Brabant aan het ministerie van BZK, kenmerk 3512837, 17 oktober 2018



Foto's: 1928, Vaals, Een groep 'zigeuners' in 'overleg' met Belgische gendarme, collectie/archief Het Leven, Spaarnestad. (Vaals ligt in het zuiden van Nederlands Limburg, een grensplaats met Duitsland en België.)



Foto links: Dertig Amersfoortse politiemannen, waaronder de volledige karabijnbrigade, verschenen op 6 juli 1963 op het nood-woonwagenkamp op de hoek Soesterweg - Barchman Wuytierslaan in Amersfoort om een woonwagen die daar clandestien een standplaats zou hebben ingenomen te verwijderen.

Foto rechts: Op 29 oktober 2007, Hilversum, politie en justitie vallen het woonwagenkamp de Egelshoek binnen, foto ANP.

In het archief van VBWN vele honderden berichten en foto's inzake meer of minder grootscheepse politie-invallen op woonwagenkampen door de jaren heen, vaak ook met geweld en inzet van pantservoertuigen (die zelfs eens woonwagen ramde om het gezin wakker te maken!). Ook veel overheidsoptreden waarbij woonwagens werden weggehaald of gesloopt. We gaan in dit Advies niet in op de achtergronden van die acties, maar plaatsen wel in z'n algemeenheid een aantal kanttekeningen en opmerkingen:

- Dergelijke grootscheepse acties op woonwagenkampen zijn maatschappelijk verwerpelijk, bovendien roept het de vraag op of er vaak geen wettelijke grenzen worden overschreden;
- De woonwagenbevolking wordt al vanaf hun oorsprong door de overheid en de politie buitenproportioneel behandeld waarbij het optreden van de politie gedurende de Tweede Oorlog telkens weer naar bovenkomt, dergelijke acties verwijderen de afstand tussen de overheid en de woonwagenbevolking;
- De uitvoering, de gewenste dialoog bij de uitvoering van het Beleidskader biedt kansen om de kloof tussen de overheid en de woonwagenbevolking te verkleinen; In dit verband noemen we de noodzaak voor woonwagenbewoners om te voorzien in een regulier inkomen ten einde in aanmerking te komen voor een standplaats/woonwagen;
- Woonwagenbewoners werpen - ten aanzien van overtredingen op het woonwagenkamp - vaak tegen dat overtredingen in de 'burgermaatschappij' ook gebeurt; dit is op zich juist, maar het komt wellicht vaker voor onder groepen die worden uitgesloten, niet mee mogen doen in de maatschappij, we noemen in dit verband bijvoorbeeld de achterstand op de arbeidsmarkt;
- Ga in gesprekken de zaken die elkaar dwarszitten niet uit de weg, leg van beide kanten het zoet en zuur op tafel, draai er niet om heen (uiteraard wel in goede sfeer, het moet natuurlijk geen aanleiding geven tot juist weer onenigheid/bonje);
- Indien handhaving noodzakelijk is, dient het proportioneel te blijven en te worden uitgevoerd door de overheid, men mag hier zeker niet de hulp inroepen van particuliere organisaties die zich presenteren als weerbare getrainde deskundigen die dat lastige woonwagenvolk wel aan kan;
- Denk aan de kinderen! Afzettingen, zwartgeklede zwaarbewapende mannen met bivakmutsen die plots hun leefomgeving binnenkomen met het nodige lawaai ... hier moeten we van af!

5.7 Toewijzing van standplaatsen en/of woonwagens

In paragraaf 5.7 *Toewijzing standplaatsen en/of woonwagens* van het Beleidskader worden aanwijzingen gegeven en bouwstenen aangereikt voor gemeentelijk woonwagenbeleid ten aanzien van de toewijzing van standplaatsen en/of woonwagens.

5.7 Toewijzing van standplaatsen en/of woonwagens

Bij de daadwerkelijke toewijzing van een standplaats is het gewenst om rekening te houden met de mogelijkheid voor woonwagenbewoners om in familieverband te kunnen samenleven. Daarom is het te overwegen om voorrang te verlenen aan (in volgorde): volwassen kinderen (op volgorde van leeftijd) van de zelfde locatie die nog bij hun ouders wonen en eerstegraads familieleden van bewoners van de locatie. Bij de toewijzing kan worden overwogen een ingestelde bewonerscommissie te laten adviseren.

Als de toewijzing door een corporatie wordt gedaan, kunnen er nog andere regels van toepassing zijn waar rekening mee moet worden gehouden. Corporaties zijn met de herziening van de Woningwet per 1 juli 2015 verplicht te voldoen aan de regels voor passend toewijzen voor de huishoudens die op grond van hun inkomen mogelijk recht zouden hebben op huurtoeslag. Aan huishoudens die op grond van hun inkomen potentieel recht hebben op huurtoeslag, moet een woning worden toegewezen met een huur tot de aftoppingsgrens die voor het huishoudentype geldt. Er zijn twee aftoppingsgrenzen (voor één en tweepersoonshuishoudens: € 597,30 en voor drie of meerpersoonshuishoudens: € 640,14¹⁰¹). Gemeenschappelijke noemer is dat zij (mogelijk) recht op huursubsidie hebben en om die reden in een goedkope woongelegheden moeten worden gehuisvest.

Daarnaast bestaat de zogenoemde 'staatssteungrens'; corporaties moeten 80% van de woningen met een huur tot € 710,68 toewijzen aan huishoudens met een inkomen tot € 36.798, 10 procent mogen zij toewijzen aan een huishouden met een inkomen tot € 41.056 en nog eens 10 procent mogen zij toewijzen aan een huishouden met een hoger inkomen¹⁰². Binnen het laatstgenoemde percentage van 10% kan een woonwagenhuishouden met een hoger inkomen in een woonwagen met een huur tot € 710,68 worden gehuisvest. Dit staat los van de mogelijkheid om dergelijke huishoudens een standplaats te koop aan te bieden. Omdat het aantal standplaatsen binnen het gehele woningbestand van de corporatie beperkt is en het aantal woonwagenbewoners met een inkomen boven de inkomensgrenzen klein is, is deze 10 procent vrije ruimte meestal voldoende om ook deze woonwagenbewoners te huisvesten overeenkomstig hun woonbehoefte.

Het Beleidskader geeft in overweging om bij toewijzing voorrang te verlenen aan volwassen kinderen (op volgorde van leeftijd) die nog bij hun ouders wonen. Deze genoemde 'volgorde van leeftijd' kan mogelijk verwarring geven, we nemen echter aan dat het Rijk hiermee bedoelt dat de oudere kinderen voorrang hebben op jongere kinderen. Ook nemen we aan dat met 'volwassen' wordt bedoeld 'meerderjarig' en dus vanaf 18 jaar. We adviseren ook het criterium 'nog bij hun ouders wonen', wat breder te trekken: 'nog bij hun ouders, grootouders of bij andere familieleden', het is immers niet ongewoon in de reiziger-cultuur dat kinderen vanwege de woningnood bij familie inwonen, of zelfs 'illegaal' bij een familielid op het vak in een kampeerwagentje of in een schuurtje 'wonen'. Dan de vervolgens genoemde tweede categorie in rang: 'eerstegraads familieleden van bewoners van de locatie', ook hier is enige toelichting op z'n plaats: hier wordt de eerste graad van bloedverwantschap bedoeld, dus partner, kinderen en (schoon)ouders. Aandachtspunt hierbij is dat een partner, schoonouders, schoondochter of schoonzoon alleen onder 'eerstegraads familieleden' behoren vermits er sprake is van huwelijk, geregistreerd partnerschap of samenlevingscontract. Het Beleidskader geeft ook in overweging om bij toewijzing 'een ingestelde bewonerscommissie te laten adviseren'. Vooropgesteld dat de verdeling c.q. toebedeling van schaarse goederen objectief, zuiver, eerlijk en controleerbaar dient te geschieden ligt het voor de hand - gelet op 'het wonen in familieverband' - ook het advies van de vertegenwoordiging van de betreffende woonwagenlocatie in de toewijzing ter harte te nemen. We merken hierbij wel op dat met de persoonlijke gegevens van een kandidaat - in verband met de privacy - zeer zorgvuldig omgegaan dient te worden. Dit Advies gaat in de paragraaf 5.7.1 *Algemene regels omtrent toewijzing woonruimte* en in paragraaf 5.7.2 *Toewijzing op basis van het Afstammingsbeginsel* in op de aspecten en aandachtspunten die hierbij van belang zijn.

¹⁰¹ Prijspeil 2018

¹⁰² Prijspeil 2018

5.7.1 Algemene regels omtrent toewijzing woonruimten

In opdracht van het Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties (BZK) heeft RIGO Research en Advies - Woon- werk- leefomgeving op 26 maart 2019 het rapport 'Stand van de woonruimteverdeling - Wachttijden en verdeling in de praktijk' uitgebracht, deze treft U aan in de bijlage onder *paragraaf 6.2 Belangrijke adressen, documenten en links*. In dit rapport wordt een actueel beeld geschetst van de woonruimteverdeling door woningcorporaties in Nederland, waarvan de uitkomsten input geven voor de 'Staat van de Volkshuisvesting 2019'.

De samenvatting van het rapport geeft in het kort de stand van zaken weer:

Woonruimteverdeelsystemen

In de meeste regio's in Nederland bieden de woningcorporaties hun woningen aan via een gezamenlijk woonruimteverdeelsysteem. Door regionalisering en samenwerking is het werkgebied van deze systemen de afgelopen jaren steeds verder uitgebreid. Momenteel onderzoekt Aedes de mogelijkheden om tot een landelijk systeem voor woonruimteverdeling te komen.

Woningzoekenden die in aanmerking willen komen voor een corporatiewoning moeten doorgaans zelf reageren op advertenties waarin woningen worden aangeboden. De meeste corporatiewoningen worden op volgorde van inschrijfduur toegewezen. Daarnaast wordt vaak ook een deel verloot, om zogenaamde spoedzoekers die weinig inschrijfduur hebben ook een kans te geven.

Wachttijden

De term wachttijd wordt in de woonruimteverdeling gebruikt om aan te geven hoe lang woningzoekenden erover hebben gedaan om een woning te vinden. Daarvoor wordt gekeken naar de inschrijfduur of de zoekduur van woningzoekenden bij verhuring.

- *De inschrijfduur geeft aan hoe lang woningzoekenden ingeschreven hebben gestaan voordat zij een woning vonden. Uit een inventarisatie van rapportages van woonruimteverdeelsystemen blijkt dat de gemiddelde inschrijfduur bij verhuring sterk varieert per regio, van minder dan vier jaar in de Achterhoek en Limburg tot bijna negen jaar in de regio's Amsterdam en Utrecht.*

- *De zoekduur is de periode tussen de eerste reactie van de woningzoekende en de verhuring. Deze ligt doorgaans veel lager dan de inschrijfduur en varieert per regio tussen circa één en vijf jaar. Voor vijf regio's (Drechtsteden, Groningen, Hengelo, regio Utrecht en Zuid-Kennemerland) is de ontwikkeling van de wachttijden over een langere periode (2014-2018) gevolgd en in perspectief geplaatst. Hoewel de gemiddelde inschrijfduur en zoekduur tussen de regio's sterk verschilt, is in alle regio's een toename van de wachttijden te zien. In alle regio's is ook het aantal actief woningzoekenden, die reageren op advertenties, gestegen.*

Gemeentelijke sturing

Gemeenten kunnen sturen in de woonruimteverdeling door regels op te nemen in een huisvestingsverordening. Bijna de helft van de gemeenten maakt hier gebruik van, waarvan 25 gemeenten alleen een urgentieregeling hanteren. 156 Gemeenten hebben (ook) andere toewijzingsregels vastgesteld om onevenwichtige en onrechtvaardige effecten van schaarste te bestrijden. 111 Gemeenten hebben in de verordening mogelijkheden opgenomen om voorrang te verlenen aan woningzoekenden met een regionale en/of lokale binding.

De meeste huisvestingsverordeningen kennen alleen regels voor de toewijzing van corporatiewoningen en niet voor particuliere huurwoningen. Gemeenten die wel toewijzingsregels stellen voor particuliere huurwoningen hanteren vaak alleen inkomensvoorwaarden, om ervoor te zorgen dat huurwoningen tot de huurtoeslaggrens worden toegewezen aan woningzoekenden met een laag of middeninkomen.

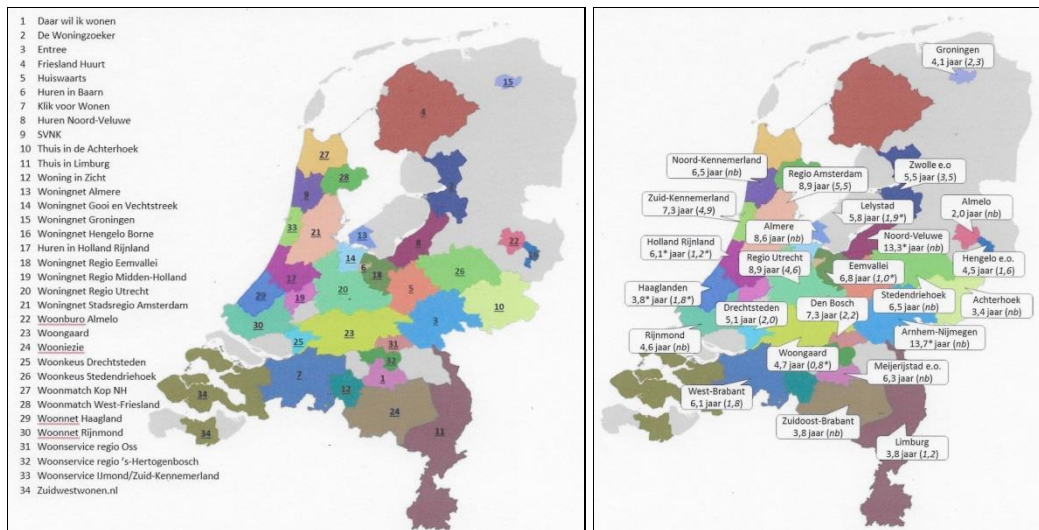
Voorrang en spoedzoekers

Sommige groepen woningzoekenden krijgen voorrang bij de woonruimteverdeling. Om te onderzoeken hoe ik de praktijk wordt omgegaan met deze groepen is een enquête uitgezet onder corporaties en zijn interviews gehouden met gemeenten en corporaties in de vijf eerder genoemde regio's.

Woningzoekenden die om een zeer dringende reden moeten verhuizen, kunnen in de meeste gebieden urgentie aanvragen, waardoor ze met voorrang een woning kunnen krijgen. De meest genoemde redenen voor urgentie zijn medische problemen, sloop of renovatie en sociale problemen. In de meeste systemen mogen urgenten zelf reageren op het aanbod en krijgen zij daarbij voorrang op andere woningzoekenden. Om te voorkomen dat urgenten de meest populaire woningen krijgen, hanteren sommige corporaties een zoekprofiel, die hun keuzevrijheid beperkt. Ook mogen urgenten vaak of beperkt woningen weigeren. Als zij dat wel doen, verliezen ze hun urgentiestatus.

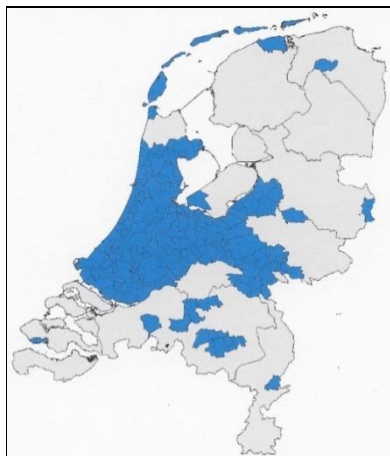
Daarnaast verhuren de meeste corporaties een deel van hun woningen buiten het verdeelsysteem om aan bijzondere doelgroepen, waaronder ex-cliënten van maatschappelijke opvanginstellingen en vergunninghouders. Voor deze groepen is het mogelijk om zelf een woning te zoeken. Bovendien biedt directe bemiddeling corporaties de mogelijkheid om te sturen in spreiding van deze groepen, om concentratie van kwetsbare groepen in bepaalde buurten te voorkomen. In veel gemeenten bestaan afspraken tussen de gemeente, corporaties en instellingen voor maatschappelijke opvang over aantallen (quota) en begeleiding. In de enquête geeft een derde van de woningcorporaties aan dat zij meer dan 20% van hun woningen verhuren aan urgenten en andere voorrangsgroepen. Hoe meer woningen met voorrang worden toegewezen, hoe minder er overblijven voor reguliere woningzoekenden. Dit is vooral nadelig voor spoedzoekers die geen voorrang of weinig inschrijfduur hebben. Om deze groep toch te bedienen bieden veel corporaties een deel van hun woningen via loting of 'direct te huur' aan en hebben sommige corporaties speciale woonconcepten zoals corporatiehotels.

Het rapport geeft in figuren een landelijke overzicht over de gezamenlijke woonruimteverdeelsystemen, de wachttijden/inschrijfduur en van de gemeenten met een huisvestingsverordening.



Figuur links: Gezamenlijke woonruimteverdeelsystemen anno 2019.

Figuur rechts: Wachttijden bij verhuring in het aanbodmodel: gemiddelde inschrijfduur en (tussen haakjes) zoekduur bij verhuring in jaren, per systeem, 2017.



Figuur: Gemeenten met huisvestingsverordeningen, per 1 april 2018

Foto rechts: Foto uit het Beleidskader, foto van Riesjard Schopp.

Het rapport maakt ook gewag van klachten omtrent het huidige systeemstelsel en geeft aan dat Aedes, de branchevereniging van woningcorporaties, thans onderzoek doet naar een meer gelijklopend landelijk inschrijf- en zoekstelsel, terwijl ook de Woonbond inmiddels ook gesprekken voert over een dergelijk landelijk systeem, een 'Funda voor huurders'.

Passend toewijzen

Conform de gewijzigde Woningwet dienen woningcorporaties sinds 2016 sociale huurwoningen passend toe te wijzen. De wet voorziet in regels op toewijzingen van sociale huurwoningen door toegelaten instellingen aan hun doelgroep(en) met een inkomen die past bij de vastgestelde genormeerde inkomensgrenzen. Deze regels, onder andere ten aanzien van de 5% uitzonderingen, de 10% vrije ruimte, de huurtoeslaggrens, de kale huur, de aftoppingsgrens, specifieke doelgroepen (o.a. ouderen boven de AOW-leeftijd, mensen met zware zorg en mensen met een urgentieverklaring) maar ook bijbehorende huurprijzen en inkomensgrenzen met het prijspeil van 2019 treft U aan in de publicatie van Aedes in de bijlage in *paragraaf 6.2 Belangrijke adressen, documenten en links*.

De huisvestingswet 2014, verdeling en toewijzing van woonruime

De Huisvestingswet 2014¹⁰³, die sinds 1 januari 2015 van kracht is, biedt gemeenten instrumenten om te sturen in de verdeling van woonruimte en de samenstelling van de woonruimtevoorraad.

Schaarste is het belangrijkste motief voor toewijzingsregels, echter een belangrijke reden voor de vernieuwing van de Huisvestingswet was het erkende Europese grondrecht 'dat een ieder die wettig verblijft in een lidstaat, vrij is om zijn verblijfplaats te kiezen'. Dus keuzevrijheid van woningzoekenden, slechts wegens zwaarwegende redenen mag een gemeente dit grondrecht beperken met toewijzingsregels.

Op basis van deze wet kunnen gemeenten een gemeentelijke huisvestingsverordening opstellen (voor de duur van ten hoogste vier jaar), waarin onder meer regels voor de verdeling en toewijzing worden vastgelegd voor (een deel) van de schaarse goedkope huurwoningenvoorraad en waarvoor een huisvestingsvergunning wordt vereist. Ook kan in een huisvestingsverordening een urgentieregel zijn opgenomen, waarbij regels worden gesteld om voorrang aan woningzoekenden te verlenen bij dringende noodzaak voor woonruimte. In de rapportage over de 'Stand van de woonruimteverdeling' wordt aangegeven dat ca. de helft (49%) van de 380 Nederlandse gemeenten, totaal 187 gemeenten een huisvestingsverordening heeft.

En wat moeten woonwagendwoners nu met die wirwar van verordeningen en systemen? Nu met het Beleidskader voor vele 'woonwagendzoekenden' het recht erkend wordt om te kunnen wonen volgens hun eigen culture traditie, 'in familieverband op een woonwagendkamp', komt het VBWN voor - dat gelet op het feit dat er voorheen in bepaalde gemeenten die het zogenoemde uitsterfbeleid hanteerden - er veel bezwaren zijn aan te voeren om deze 'doelgroep' te behandelen volgens huidige systemen, maar hen als aparte groep te erkennen en te benaderen; dit geldt voor het inschrijfsysteem, de speciale regels in gemeentelijke huisvestingsverordeningen en bij de toewijzing van woonruimten (standplaats met woonwagen). VBWN pleit ervoor, om in die gemeenten waar er sprake is van grote tekorten aan woonruimte voor woonwagendwoners, in de gemeentelijke huisvestingsverordeningen de groep woonwagendzoekenden apart te benoemen waarbij hen urgentie wordt toegekend met de bijbehorende regels voor verdeling en toewijzing. Uiteraard dient dit in overleg met de in die gemeenten actieve woningcorporaties te gebeuren, waarbij het ook zijn weerslag kan hebben in een de Woonvisie en de Prestatieafspraken (zie ook *paragraaf 5.5.1 Woonvisie* en *paragraaf 5.5.2 Prestatieafspraken*). VBWN adviseert de (vertegenwoordiging van) woonwagendwoners zich goed te informeren omtrent de toepasselijkheid van een gemeentelijke huisvestingsverordening, omdat lang niet alle gemeenten een dergelijke verordening hebben, zo kan het zijn dat indien in een gemeente waar nauwelijks sprake is van schaarste aan woonruimten de toewijzing door de woningcorporatie geschiedt of dat gedeputeerde staten een woningmarktregio heeft aangewezen (op verzoek van één of meer gemeenten) waarin de in artikel 4 gegeven bevoegdheid kan worden uitgeoefend, echter uitsluitend met toepassing van de Wet gemeenschappelijke regelingen¹⁰⁴.

Waarom nou weer speciale spelregels en voorrang voor woonwagendwoners? VBWN meent dat dit billijk is omdat we toch moeten erkennen dat al een eeuw alle voorgaande 'pogingen' door de overheid om de 'woonwagendwoners een plekje te geven' niet succesvol zijn geweest waarbij er zelfs beleidsruimte werd geboden deze groep te 'minimaliseren'. Ook hier gaan de wijze woorden van de bekende Nederlandse filosoof op: 'ieder nadeel heeft z'n voordeel', immers reizigers zullen geen aanspraak maken op de reguliere 'stenen-woningen', sterker nog, door de groep spijtoptanten een standplaats met woonwagen toe te wijzen zullen juist reguliere woningen ook beschikbaar voor 'burgers'.

¹⁰³ Wet van 4 juli 2014, houdende nieuwe regels met betrekking tot de verdeling van woonruimten en de samenstelling van de woonruimtevoorraad, aangehaald als 'Huisvestingswet 2014'.

¹⁰⁴ Wet gemeenschappelijke regelingen, 20 december 1984, laatstelijk gewijzigd op 1 januari 2015, houdende nieuwe bepalingen met betrekking tot gemeenschappelijke regelingen. Deze wet is de belangrijkste grondslag voor samenwerking tussen gemeenten, provincies en waterschappen

5.7.2 Toewijzing op basis van het Afstammingsbeginsel

In *paragraaf 5.3.4 Afstammingsbeginsel* wordt achtergrondinformatie gegeven omtrent het destijds in de Woonwagewet van 1968 geïntroduceerde begrip 'Afstammingsbeginsel', met daarbij het advies van VBWN om het begrip weer nieuw leven in te blazen waarbij voor het uitvoering geven aan het Beleidskader, op te stellen gemeentelijke huisvestingsverordeningen, Woonvisies en Prestatieafspraken het begrip opnieuw gedefinieerd.

Afstammingsbeginsel 2018

Aan personen en hun afstammelingen wordt vergunning verleend om te wonen in een woonwagen indien zij kunnen aantonen dat zij of hun (voor)ouders in een woonwagen hebben gewoond in een periode tot 31 december 2018.

Wellicht dat iemand nu opmerkt dat met zo'n afstammingsbeginsel de woonwagenbewoners zichzelf dan ook schuldig maken aan discriminatie of uitsluiting. Maar dat is niet de bedoeling, de geschiedenis van de Nederlandse reizigers leert dat nimmer mensen zijn geweerd om in een woonwagen te gaan wonen, bijvoorbeeld in tijden van ernstige woningnood zijn 'burgers' vaak ook woonwagenbewoner geworden. Pas met de introductie van het afstammingsbeginsel zijn de woonwagenbewoners als groep 'afgegrensd'. Bij de afschaffing van de Woonwagewet in 1999 werd de boel weer ontgrensd, deze periode van 30 jaar zou dus een indicatie kunnen opleveren van de 'groei' van deze bevolkingsgroep afgezet tegen de ontwikkeling van het aantal standplaatsen. Nu reeds zo'n 20 jaar het afstammingsbeginsel niet meer van toepassing is zien we in deze afgelopen periode dat wederom veel 'burgers' toegetreden zijn de groep woonwagenbewoners. We noemen dit ook vanwege de onduidelijkheid ten aanzien van het tekort aan standplaatsen c.q. het aantal kandidaten op wachtlijsten, immers nu burgers zich ook kunnen aanmelden voor een standplaats, wordt het in- en overzicht hieromtrent nog meer vertroebeld. Bijvoorbeeld noemen we hier de geconstateerde ontwikkeling van standplaatsen over de afgelopen 20 jaar, die nauwelijks of geen groei laat zien, men mag hieruit afleiden dat door de toetreding van 'burgers' de achterstandscijfers van de oorspronkelijke woonwagenbewoners feitelijk hoger liggen. Al met al voor VBWN dringende redenen te adviseren om het (nieuw gedefinieerde) Afstammingsbeginsel te hanteren tot dat - waarschijnlijk over vele jaren - uit de 'monitor standplaatsen' van het ministerie BZK blijkt dat er balans is met de 'reguliere' volkshuisvesting.

Rangvolgorde wachtlijsten woonwagenbewoners

VBWN geeft bij het opstellen van een rangvolgorde op een wachtlijst voor de toewijzing de volgende criteria in overweging.

Rangvolgorde wachtlijsten voor standplaatsen en huurwoonwagens in het sociale huursegment

Algemene voorwaarden/criteria:

1. Voldoen aan wettelijke eisen t.a.v. doelgroep met bijbehorende inkomensgrenzen;
2. Voldoen aan het Afstammingsbeginsel 2018;

Specifieke voorwaarden/criteria:

3. Voldoen aan de criteria van bijzondere doelgroepen, o.a. medische en sociale urgentie;
4. Huishoudens, vader en/of moeder met kind of kinderen, zonder zelfstandige woonruimte, waarbij binnen deze groep in de onderlinge rangvolgorde een weging kan worden gemaakt afhankelijk gezinssamenstelling (aantal) en de leeftijden;
5. Huishoudens die zelfstandige woonruimte in het sociale huursegment achterlaten in de gemeente/regio, waarbij binnen deze groep in de onderlinge rangvolgorde een weging kan worden gemaakt, bijvoorbeeld voorrang voor hen die een standplaats achterlaten gaan voor hen (spijtoptanten) die een woning achterlaten;
6. Huishoudens die zelfstandige woonruimte in het sociale huursegment achterlaten buiten de gemeente/regio, waarbij binnen deze groep in de onderlinge rangvolgorde een weging kan worden gemaakt, bijvoorbeeld voorrang voor hen die een standplaats achterlaten gaan voor hen (spijtoptanten) die een woning achterlaten.
7. Eén- of tweepersoonshuishoudens zonder kinderen, zonder zelfstandige woonruimte, waarbij binnen deze groep in de (onderlinge) rangvolgorde een weging kan worden gemaakt op basis van leeftijd, inschrijfduur en thans inwonend in of buiten de gemeente/regio.

VBWN adviseert de rangvolgorde op de wachtlijst voor de toewijzing in overleg met de gemeente, de woningcorporatie en de plaatselijke vertegenwoordiging van woonwagenbewoners vast te stellen waarbij ook het 'criteria wonen in familieverband' wordt betrokken en kan worden opgenomen in de vast te stellen rangvolgorde.

5.8 Communicatie

In paragraaf 5.8 *Communicatie* wordt in het Beleidskader de noodzakelijke communicatie besproken; de bijzonder gewenste duurzame dialoog tussen partijen die betrokken zijn bij het beleid en de huisvesting van woonwagenebewoners. Dit Advies gaat in de paragrafen 5.8.1 t/m 5.8.4 in op de aspecten en aandachtspunten die hierbij van belang zijn.

5.8 Communicatie

Het is in dit beleidskader al diverse malen aan de orde gekomen: de communicatie tussen de lokale overheid, de woningcorporatie en de woonwagenebewoners is, zoals voor alle burgers, van bijzonder belang. Een aanpak kan worden gestoeld op:

- *een nadrukkelijk inzet op vertrouwen: ga de dialoog aan en betrek de woonwagenebewoners, net als andere inwoners van de gemeente, bij het beleid dat hun aangaat. Het is aan te bevelen een ruimte te creëren voor actieve, effectieve en constante betrokkenheid van woonwagenebewoners;*
- *expliciete aandacht voor de culturele identiteit van de woonwagenebewoners en de daarmee samenhangende woonwens;*
- *Inzet op een duurzaam beleid. Een beleid dat is gewaarborgd voor een langere periode.*

Het aanwijzen van een of meer contactambtenaren is een goede stap die de contacten over en weer kan bevorderen. Een duurzame dialoog tussen woonwagenebewoners, woningcorporaties en gemeenten, met inzet van alle kanten, acht het ministerie wenselijk. Dit vraagt om de bereidheid en inzet van alle partijen: gemeenten, woningcorporaties en de woonwagenebewoners zelf.

5.8.1 Inzet en vertegenwoordiging gemeenten, woningcorporaties en tussenbureaus

VBWN steunt van harte de oproep tot dialoog van het ministerie. In deze paragraaf van het Beleidskader richt het ministerie zich in het bijzonder tot de lokale overheid en de woningcorporatie, in ons Advies betrekken we hier ook graag de communicatie met het tussenbureau in voor zover betrokken.

We merken hierbij op dat een mogelijk toebedeelde rol van zogenoemde tussenbureaus - in opdracht van een gemeente of woningcorporatie - ook dient te voldoen aan de voorwaarden voor een goede en duurzame communicatie en relatie. We kunnen hierbij denken aan het toevoegen van een specifiek onderdeel hierover in de overeenkomst tussen gemeenten/woningcorporaties met betreffend tussenbureau. Immers ook deze tussenbureaus zullen hun werk dienen te verrichten in overeenstemming met de door het Rijk aangereikte bouwstenen en kaders voor nieuw gemeentelijk woonwagenbeleid. (In dit licht noemen we iets vergelijkbaars als het KWH-label - kwaliteitskeurmerk voor dienstverlening - van woningcorporaties.)

Ook wordt aanbevolen dat het tussenbureau deelneemt in het overleg tussen partijen, uiteraard voor zover zij betrokken zijn bij beleid en/of beheer/exploitatie, zie ook paragraaf 5.6.1 *De intermediaire organisaties - de tussenbureaus*.

Het Beleidskader geeft aan dat het 'aanwijzen van een of meer contactambtenaren een goede stap is die de contacten over en weer kan bevorderen', dit advies wordt ondersteund door VBWN, we menen bovendien dat woningcorporaties er ook goed aan doen in hun organisatie iemand aan te stellen specifiek voor 'woonwagenezaken'.



Foto links: VBWN op bezoek bij het ministerie BZK voor een bespreking in het kader van het nieuwe Beleidskader op 25 oktober 2017. Bij gelegenheid waarvan de heer Vital Moors van het ministerie BZK een exemplaar van het boek 'Mensen van de reis' aangeboden krijgt door de voorzitter van de VBWN, de heer Piet van Assendorp.



Foto rechts: Groepsfoto medewerkers van het ministerie BZK en vertegenwoordigers van de woonwagenebewoners tijdens de presentatie van het nieuwe Beleidskader op 12 juli 2018. Foto door de heer Marcel Bergema.

5.8.2 Inzet en vertegenwoordiging woonwagenbewoners

De vertegenwoordigers (de woordvoerders) van woonwagenbewoners hebben een grote verantwoordelijkheid. Behalve de gewenste kennis van zaken dient men ook het vertrouwen te genieten van alle woonwagenbewoners die men vertegenwoordigt.

Derhalve is het noodzakelijk ook een goede communicatie met de eigen achterban te onderhouden door onder meer voorbesprekingen en terugkoppeling. Kortom: neem je mensen (de achterban) mee in het gehele proces. Dit klinkt wellicht allemaal logisch maar is toch een zeer belangrijk punt omdat hier behalve het algemeen belang ook familiebelangen en zelfs persoonlijke belangen in het geding kunnen zijn en een conflict of ruzie op de loer ligt. In de praktijk zal het voorkomen dat niet iedereen zich wil laten vertegenwoordigen, het is dan aan de vertegenwoordigers (de bewonerscommissie) om gedurende het proces dit telkens helder te houden: blijf aangeven wie U vertegenwoordigt en wie niet, VBWN adviseert juist ook de (mogelijke afwijkende) mening van die belanghebbenden naar voren te brengen en hen zo mogelijk toch goed te informeren omtrent de voortgang en vorderingen in het proces.

De gesprekspartners (gemeente en/of woningcorporatie) van een bewonerscommissie zullen willen weten of de commissie representatief is voor de groep huurders die zij vertegenwoordigt, hiertoe is het overleggen van een adressenlijst geschikt, geef aan welke adressen door de bewonerscommissie worden vertegenwoordigd en welke niet, zie paragraaf 5.8.4 *Oprichten van bewonersvertegenwoordiging, een bewonerscommissie.*



Foto links: Lambertus (Bertus) Hovius, alias de waterzigeuner en drager van de gouden rollenman, poseert in de prachtige antieke woonwagen van de familie Huiskes (ter gelegenheid van de Woonwagen-cultuurdag, Hilversum, 16 augustus 2018).

Foto rechts: Interieur van een antieke woonwagen met fraai houtsnijwerk.

5.8.3 Eerlijk, open, duidelijk, respect en vertrouwen

Eerlijk, open, duidelijk, respect en vertrouwen zijn de sleutelwoorden voor goede communicatie en de voorwaarden voor een goede relatie. Is dit mogelijk een bijvangst bij het Beleidskader? Immers in veel gemeenten was de verhouding met de woonwagenbewoners niet optimaal, nu men weer 'hernieuwd moet kennismaken' biedt dit ook een gelegenheid voor een hernieuwde start.

Woonwagenbewoners grijpen niet zo snel naar de pen, het verdient aanbeveling om na bijeenkomsten nog even kort maar duidelijk de afspraken te herhalen/bevestigen, of - nog beter - vast te leggen in een besprekingsverslag.

Het voorgaande geldt uiteraard ook onverkort voor de woonwagenbewoners en hun bewonerscommissie.

5.8.4 Oprichten van bewonersvertegenwoordiging, een bewonerscommissie

Het is beslist noodzakelijk en gewenst de woonwagenbewoners te betrekken bij de ontwikkeling van lokaal (gemeentelijk) woonwagenbeleid. Deze betrokkenheid, vaak aangeduid als 'bewonersparticipatie' gaat behalve over nieuw te formuleren beleid ook over het beheer en onderhoud van de woonomgeving (het woonwagenkamp en de buurt of wijk). Nimmer is het zo belangrijk geweest als nu met het nieuwe Beleidskader dat deze bewonersparticipatie met de lokale woonwagenbevolking op gang komt. De wetten en regels inzake de 'volkshuisvesting', de sociale woningbouw, zijn een paar jaar geleden aangepast, een herziene Woningwet, een Besluit Toegelaten Instellingen Volkshuisvesting (BTIV, met 'spelregels' voor woningcorporaties) en ook de Wet op het overleg huurders verhuurder (Wohv, kortweg aangeduid als 'Overlegwet' met 'spelregels' over de rechten en plichten van huurders en verhuurders). In *paragraaf 6.2 Belangrijke adressen, documenten en links* treft U de links aan naar deze wetteksten en toelichtingen hierop. Als huurders zich organiseren, is er sprake van een huurdersorganisatie, echter in de praktijk wordt er onderscheid gemaakt tussen een huurdersorganisatie en een bewonerscommissie. Kort gezegd heeft een huurdersorganisatie wat meer rechten en plichten en is veelal actief voor alle huurders van een verhuurder, en zou bijvoorbeeld ook een soort koepelorganisatie kunnen waarin meerdere bewonerscommissies met elkaar samenwerken. Daar waar een huurdersorganisatie bijvoorbeeld een gekozen of aangewezen bestuur kent en optreedt als rechtspersoon in de vorm van een vereniging of stichting, ligt dat voor een bewonerscommissie wat eenvoudiger, een bewonerscommissie vertegenwoordigt de belangen van de huurders in een bepaald wooncomplex, dus bijvoorbeeld het betreffende woonwagenkamp. Bovendien zullen huurdersorganisatie reeds bestaan en reeds vele jaren een gesprekspartner zijn voor woningcorporaties en gemeenten. VBWN adviseert de woonwagenbewoners zich te verenigen in een bewonerscommissie. Uiteraard als men wat nauwer betrokken wil worden bij het gehele reilen en zeilen van een woningcorporatie kan men verzoeken deel te nemen in een (koepel)huurdersorganisatie.

Enkele artikelen uit de Wet op het overleg huurders verhuurder (de 'Overlegwet'):

Hoofdstuk 1. Algemene bepalingen

Artikel 1

1 In deze wet en de daarop berustende bepalingen wordt verstaan onder:

...

b. woongelegenheid:

1. woning;
2. standplaats als bedoeld in artikel 1, onder j, van de Wet op de huurtoeslag; en
3. woonwagen als bedoeld in artikel 1, eerste lid, onder l, van de Wet op de huurtoeslag;

...

d. verhuurder: een toegelaten instelling als bedoeld in artikel 19, eerste lid, van de Woningwet, dan wel een eigenaar van ten minste 25 voor verhuur bestemde woongelegenheden in Nederland, of degene die door die eigenaar gevolmachtigd is namens hem op te treden;

e. huurder: huurder van een woongelegenheid van een verhuurder als bedoeld onder d, welke huurder daarin zijn hoofdverblijf heeft;

f. huurderorganisatie: vereniging of stichting, die als doelstelling heeft het behartigen van de belangen van huurders en:

1. van welke het bestuur wordt gekozen of aangewezen door en uit de huurders die zij vertegenwoordigt;
2. die de huurders op de hoogte houdt van haar activiteiten en hen betreft bij haar standpuntbepaling;
3. die ten minste eenmaal per jaar een vergadering uitschrijft voor de huurders, waarin zij verantwoording aflegt van haar activiteiten in het verstreken jaar, haar plannen voor het eerstvolgende jaar bespreekt en deze vaststelt; en
4. die alle huurders van de woongelegenheden of wooncomplexen, waarvoor zij de belangen behartigt, in de gelegenheid stelt om zich bij haar aan te sluiten;

g. bewonerscommissie: commissie van bewoners van huurwoningen in een wooncomplex, niet zijnde een huurdersorganisatie, die de belangen behartigt van de huurders van dat wooncomplex en die voldoet aan onderdeel f, onder 2 tot en met 4.

...

Artikel 2a

- 1 Een verhuurder draagt er zorg voor dat een bewonerscommissie de werkzaamheden die met haar taak verband houden kan worden verrichten.
- 2 Een verhuurder kan besluiten een bewonerscommissie niet als bewonerscommissie in de zin van deze wet aan te merken, indien die commissie niet aannemelijk kan maken dat zij namens bewoners van huurwoningen van het betrokken wooncomplex met de verhuurder in overleg kan treden.

- 3 Een verhuurder kan besluiten slechts die bewonerscommissie als bewonerscommissie in de zin van deze wet aan te merken, die wat betreft de omvang van haar achterban van bewoners van huurwoningen van het betrokken wooncomplex, het meest representatief moet worden geacht.

Hoofdstuk 2. Recht op informatie, overleg en advies

Artikel 3

- 1 De verhuurder informeert de huurder, de betrokken bewonerscommissie en de betrokken huurdersorganisatie op verzoek zo spoedig mogelijk schriftelijk over zijn beleid en beheer, dat rechtstreeks te maken heeft met de betrokken woongelegenheden of wooncomplexen en de woonomgeving daarvan, dat rechtstreeks van invloed is op de woon- en leefsituatie van de betrokken huurders, alsmede dat voor hen van wezenlijk belang kan zijn.
- 2 Dit recht op informatie omvat in elk geval informatie over de volgende onderwerpen:
 - a. het in stand houden van en het treffen van voorzieningen aan woongelegenheden en de direct daaraan grenzende omgeving;
 - b. het slopen, renoveren, verwerven, vervreemden en bezwaren van woongelegenheden;
 - c. het toewijzings- en verhuurbeleid;
 - d. de door de verhuurder in het algemeen te hanteren voorwaarden van de overeenkomst van huur en verhuur;
 - e. het beleid inzake huurprijzen;
 - f. de samenstelling, het kwaliteitsniveau en de prijs van het door de verhuurder aan te bieden pakket van diensten die rechtstreeks verband houden met de bewoning, het betrekken van een woongelegenheden en het huisvesten van personen;
 - g. een voorstel tot een fusie als bedoeld in de artikelen 312 en 313 van Boek 2 van het Burgerlijk Wetboek;
 - h. het beleid inzake de leefbaarheid in de buurten en wijken waar de betrokken woongelegenheden of wooncomplexen zijn gelegen, alsmede inzake herstructurering van die buurten of wijken;
 - i. het beleid inzake het bijdrage aan het tot stand brengen van huisvesting voor ouderen, gehandicapten en personen die zorg en begeleiding behoeven;
 - j. overeenkomsten met betrekking tot servicekosten als bedoeld in artikel 237, derde lid, van Boek 7 van het Burgerlijk Wetboek en overeenkomsten met betrekking tot het beheer van het verhuurde;
 - k. de uitspraken van de klachtencommissie van de verhuurder;
 - l. de beoogde inhoud van prestatieafspraken tussen de verhuurder en één of meerdere gemeenten in geval van onderhandelingen over zulke prestatieafspraken;

Artikel 4

- 1 De verhuurder informeert de betrokken huurdersorganisatie en de betrokken bewonerscommissie eigener beweging schriftelijk over zijn voornemens tot wijziging in het door hem gevoerde beleid of beheer, bedoeld in artikel 3, tweede lid. Artikel 3, derde lid, is van overeenkomstige toepassing.
- 2 De verhuurder geeft daarbij aan, wat de beweegredenen zijn voor zijn voornemens en welke gevolgen daaruit voor de betrokken huurders voortvloeien.

Artikel 5b

- 4 De huurdersorganisatie en de bewonerscommissie kunnen onderwerpen aandragen voor de agenda van elk overleg met de verhuurder. De verhuurder kan slechts met redenen omkleed weigeren een zodanig onderwerp op de agenda te zetten en daarover overleg te voeren.
- 5 De verhuurder, de huurdersorganisatie of de bewonerscommissie kan na tijdige voorafgaande kennisgeving aan de andere overlegpartners, een of meer deskundigen uitnodigen tot het bijwonen van een overleg, indien dit voor de behandeling van een bepaald onderwerp redelijkerwijze nodig is.

Artikel 6

Bij schriftelijke overeenkomst tussen de verhuurder en de huurdersorganisatie of de bewonerscommissie kunnen aan de huurdersorganisatie of de bewonerscommissie meer bevoegdheden dan de in deze wet genoemde worden toegekend.

Hoofdstuk 3. Geschillenregeling

Artikel 8

- 1 Geschillen die voortvloeien uit deze wet worden hetzij met een schriftelijk verzoek ingediend bij de huurcommissie, bedoeld in artikel 3a van de Uitvoeringswet huurprijzen woonruimten, hetzij met een verzoekschrift voorgelegd aan de kantonrechter.
- 2 Indien de kantonrechter constateert dat sprake is van een schending door de verhuurder van de verplichtingen uit deze wet waardoor de verzoeker is benadeeld, kan hij bepalen dat, voor zover het geschil betrekking heeft op door de verhuurder voorgenomen beleid, de uitvoering van dat beleid wordt opgeschort totdat het verzuim is hersteld.

Red.: Het betreft enkele (delen van) artikelen uit de Wet op het overleg huurders verhuurder (de 'Overlegwet') van 27 juli 1998, c.q. verbeterde versie van 1 januari 2009, resp. met aanpassing per 1 juli 2015, voornamelijk de artikelen die voor een bewonerscommissie van belang zijn. De volledige wettekst, dus o.a. inclusief de wetteksten die specifiek voor een huurdersorganisatie gelden treft U (als link) aan in Hoofdstuk 6 Bijlagen, paragraaf 6.2 Belangrijke adressen, documenten en links.

Hieronder enkele aandachtspunten voor het oprichten en het functioneren van een bewonerscommissie:

Aandachtspunten en tips bij het oprichten/functioneren bewonerscommissie

- Richt een bewonerscommissie op indien U meent dat de belangen van de woonwagenbewoners in Uw gemeente onder de aandacht gebracht moeten worden bij Uw gemeente en bij Uw woningcorporatie;
- Zorg dat U op Uw woonwagenkamp en eventueel van andere woonwagenkampen binnen Uw gemeente, mensen bereid vindt om de kar te trekken, en vorm met hen de vertegenwoordiging (de woordvoerders) van de bewonerscommissie;
- Bespreek duidelijk wat er van de vertegenwoordigers verlangd wordt en welke tijd dat van hen in beslag zal nemen;
- Stel een plan van aanpak op, en formuleer Uw doelstellingen. Hiermee benadert U alle andere woonwagenbewoners binnen Uw gemeente. Stel ook een lijst op van de bewoners die U mag vertegenwoordigen. Deze naam-, handtekeningen- en adressenlijst kunt ook inbrengen bij Uw gemeenten en woningcorporaties. Dezelfde lijst, maar dan aangevuld met telefoonnummers en/of e-mailadressen, kunt U gebruiken voor het communiceren met Uw achterban.
- Vergeet de zogenoemde spijtoptanten niet, de woonwagenbewoners die nu tegen hun zin in een reguliere woning wonen, informeer bij de andere woonwagenbewoners of zij weten wie dat zijn en waar zij nu wonen, ga ook bij hen langs;
- Organiseer een informatiebijeenkomst voor de woonwagenbewoners, leg Uw plan van aanpak uit en de doelstellingen. Stel van tevoren een agenda op met de punten die aan de orde moeten komen;
- Geef op de informatiebijeenkomst de ruimte voor vragen te stellen, om te horen wat er leeft op het gebied van huisvesting. Het is op zo'n eerste informatiebijeenkomst niet direct de bedoeling een woon- en wensenbehoefte te doen, dat komt in een latere fase aan de orde, in overleg met gemeente en woningcorporatie (hier ligt straks uiteraard wel een taak voor de commissie);
- Vraag op de informatiebijeenkomst of er mensen zijn die zitting willen nemen in de bewonerscommissie, of die bereid zijn bepaalde hand- en spandiensten te verzorgen;
- Zorg voor een zo groot mogelijk draagvlak van Uw achterban, uiteraard is het gewenst dat zoveel mogelijk de neuzen één kant op staan, echter, neem ook afwijkende meningen mee in Uw gesprekken met de gemeente en/of woningcorporatie, het is juist ook de taak van een bewonerscommissie ook de stem van de minderheid te laten horen. Het mag natuurlijk niet zo zijn dat bewoners 'niet mogen mee doen' indien zij een andere mening hebben;
- Maak een verslag van de informatiebijeenkomst, noteer wat is besproken en wat is afgesproken (o.a. een takenlijst of actielijst, wie doet wat, en wanneer?), hecht als bijlagen bijvoorbeeld de lijst van bewoners aan en het op de bijeenkomst vastgestelde plan van aanpak en de vastgestelde doelstellingen;
- Heeft U het intern allemaal rond, presenteer U dan bij Uw gemeente en/of woningcorporatie, stuur hen bijvoorbeeld een e-mailbericht met het verzoek om afspraken in te plannen om zo het lokale beleid handen en voeten te geven;
- Informeer Uw achterban (de woonwagenbewoners) over alle stappen die U gaat nemen en die genomen zijn, stuur alle berichten van de gemeente en/of woningcorporatie door aan alle leden (eventueel met Uw commentaar), een zo'n open mogelijke communicatie en informatie versterkt de betrokkenheid van de achterban;
- Maak gebruik van de moderne media, open bijvoorbeeld een (besloten) Facebook-site voor alle woonwagenbewoners die U vertegenwoordigt. Op Facebook heeft U ook de mogelijkheid om behalve berichten en discussies ook documenten, verslagen, brieven, foto's enz. op te slaan (en voor lou!). Maar vergeet niet de mensen die niet zo bedreven zijn met dat 'nieuwerwetse gedoe', of niet de beschikking hebben over een computer of internetaansluiting, regel dan bijvoorbeeld met familie van hen dat zij ook goed geïnformeerd blijven;
- Verdiep U in de materie rond de huisvesting en de regelgeving en wetten, overweeg bijvoorbeeld een lidmaatschap van de Woonbond;
- Informeer de lokale media over de oprichting van de bewonerscommissie, wellicht vindt men het interessant en wordt ook de burgerij geïnformeerd over de ontwikkeling en voortgang. (Ook kunt U hierbij een oproep doen om de genoemde spijtoptanten op te sporen.)

Hieronder een voorbeeld van een geformuleerde doelstelling van een bewonerscommissie:

Voorbeeld doelstelling bewonerscommissie

De bewonerscommissie heeft tot doel zich naar beste weten en kunnen in te spannen voor de belangenbehartiging van de woonwagenbewoners (gemeente ..., of woonwagenkamp ...). Hiertoe vertegenwoordigt zij haar leden (de aangesloten huurders) in de relatie en afspraken met de gemeente, de woningbouwcorporaties en andere instanties met betrekking tot de huisvesting in de meest ruime zin, vanaf de ontwikkeling van gemeentelijk beleid tot en met het beheer en onderhoud van de woonomgeving, het woonwagenkamp, de standplaatsen en de (huur)woonwagens. De bewonerscommissie draagt zorg voor een goede betrokkenheid van haar leden en zal de leden optimaal en regelmatig informeren omtrent alle zaken aangaande de huisvesting waarin zij haar leden vertegenwoordigd, met name zal de bewonerscommissie haar leden betrekken in haar standpuntbepaling. De bewonerscommissie stelt alle huurders in haar gemeente/woonwagenkamp in de gelegenheid zich bij haar aan te sluiten.

6 Bijlagen

6.1 Brieven en toelichtingen minister en ministerie BZK inzake het Beleidskader Aangaande het Beleidskader zijn door de minister en/of het ministerie BZK schriftelijke reacties en toelichtingen gegeven.

Deze brieven treft U hier bijgevoegd in chronologische volgorde aan:

- 6.1.1 Brief minister BZK aan de Nationale ombudsman 15 september 2017
- 6.1.2 Brief minister BZK aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal bij aanbieding Beleidskader 12 juli 2018
- 6.1.3 Brief ministerie BZK aan de colleges van Burgemeester en Wethouders bij aanbieding Beleidskader 23 juli 2018
- 6.1.4 Brief minister BZK aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal bij aanbieding Nulmeting woonwagenstandplaatsen 12 oktober 2018
- 6.1.5 Brief minister BZK aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal met beantwoording vragen heer Ronnes (CDA) over kraakactie in Mill 16 oktober 2018
- 6.1.6 Brief minister BZK aan de colleges van Burgemeester en Wethouders betreffende Toelichting op het Beleidskader gemeentelijk woonwagen- en standplaatsenbeleid 18 december 2018
- 6.1.7 Brief minister BZK aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal inzake brief aan gemeenten met een overzicht demonstraties en acties 18 december 2018

Ministerie van Binnenlandse Zaken en
Koninkrijksrelaties

De Nationale ombudsman
T.a.v. de heer R.F.B. van Zutphen
Postbus 93122
2509 AC DEN HAAG

**Directoraat-Generaal
Bestuur en Wonen**
Directie Woningmarkt

Contactpersoon

Kenmerk
2017-0000443952

Uw kenmerk
2017-0000370225

Datum 15 september 2017
Betreft Aanbevelingen rapport 'Woonwagenebewoner zoekt standplaats'
en reactie op oordeel 2017-55

Via deze brief informeer ik u, mede namens de minister van Sociale Zaken en Werkgelegenheid, over de acties die het Rijk zal ondernemen naar aanleiding van uw rapport en oordeel over het standplaatsbeleid voor woonwagenebewoners. Het betreft het rapport 'Woonwagenebewoner zoekt standplaats, een onderzoek naar de betrouwbaarheid van de overheid voor woonwagenebewoners', dat de Nationale ombudsman op 18 mei 2017 aan de minister van Sociale Zaken en Werkgelegenheid en mij heeft toegezonden. Dit rapport ligt in lijn met het oordeel 2017-55 van het College voor de Rechten van de Mens (hierna: College) inzake de klacht van de Woonwagenebewonersvereniging Gouda.

Het College heeft een aantal gemeenten, die een zogenaamd *uitsterfbeleid* hanteerden, erop gewezen dat een dergelijk beleid niet strookt met het recht van gelijke behandeling. Ook heeft het College geoordeeld dat er ongerechtvaardigd onderscheid gemaakt werd met bepaalde beleidsopties die waren opgenomen in de handreiking *Werken aan woonwagens*, die in 2006 door de toenmalige VROM-inspectie is gepubliceerd.

De Nationale ombudsman heeft in zijn rapportage de volgende aanbevelingen opgenomen voor het Rijk:

1. Wijs een minister aan die namens de Rijksoverheid portefeuillehouder is voor de woonwagenebewoners en hun mensenrechten;
2. Ontwikkel samen met gemeenten een visie op het standplaatsenbeleid in overeenstemming met het mensenrechtenkader voor de culturele identiteit van woonwagenebewoners;
3. Breng de handreiking *Werken aan woonwagens* (2006) hiermee in overeenstemming;
4. Zorg voor kennis hierover in gemeenten die adequaat en op peil is;
5. Monitor de impact van het overheidsbeleid op de bescherming van de culturele identiteit van woonwagenebewoners.

Gemeenten zijn primair verantwoordelijk voor het huisvestingsbeleid aangezien dit een gedecentraliseerde overheidstaak is. De rol van het Rijk ten aanzien van het standplaatsenbeleid is kaderstellend en faciliterend. Vanuit deze rol en met inachtneming van de oordelen van het College ga ik hieronder in op de aanbevelingen van de Nationale ombudsman.

Ad 1: Gezien de demissionaire status van het kabinet is het op dit moment niet passend om een standpunt te bepalen omtrent het aanwijzen van een minister die namens de Rijksoverheid portefeuillehouder is voor de woonwagengebouders en hun menschenrechten. Een volgend kabinet kan daar een keuze in maken.

Ad 2: In samenwerking met de Vereniging van Nederlandse Gemeenten (VNG) is de Rijksoverheid in gesprek met een twintigtal gemeenten over welke wensen en behoeften deze gemeenten hebben om tot een standplaatsenbeleid te komen dat past binnen het menschenrechtenkader. De eerste bijeenkomst heeft op 21 juni jl. plaatsgevonden en in oktober volgt een tweede. Als klankbord worden tevens de Vereniging Sinti, Roma en Woonwagengebouders Nederland en andere organisaties betrokken die zich inspannen om de positie van de woonwagengebouders te verbeteren. De verwachting is dat dit zal leiden tot een kader voor gemeenten en woonwagengebouders dat ruimte biedt om een goed lokaal beleid ter zake te voeren.

Ad 3: De handreiking *Werken aan woonwagens* is reeds van de website van het Rijk verwijderd. Bovengenoemde gespreksronde zal leiden tot een nieuwe handreiking inzake het standplaatsenbeleid voor woonwagengebouders. Bovendien wordt, zoals ik de Tweede Kamer per brief op 23 maart 2017 heb laten weten¹, tevens aan een handreiking voor gemeenten met concrete voorbeelden en aanbevelingen voor een effectief lokaal antidiscriminatiebeleid. Ook in deze handreiking zal aandacht worden besteed aan het standplaatsenbeleid voor woonwagengebouders.

Ad 4: De handreikingen, bedoeld onder ad 3, en het traject, bedoeld onder ad 2, hebben ook als doel om de kennis over het menschenrechtenkader voor de culturele identiteit van woonwagengebouders bij gemeenten te verbeteren.

Ad 5: Gemeenten hebben reeds aangegeven prijs te stellen op enige vorm van monitoring en die opvatting deel ik in ieder geval voor wat betreft het standplaatsenbeleid. Ik ben dan ook voornemens hierover nader te overleggen met genoemde partijen en te onderzoeken wat de inhoud en vorm hiervan kan zijn.

¹ Kamerstukken 30 950, nr. 107

Kenmerk
2017-0000443952

Ik hoop dat ik u hiermee voldoende heb geïnformeerd over de opvolging van de aanbevelingen die u heeft gedaan en de oordelen van het College voor de Rechten van de Mens inzake woonwagenebewoners. Uiteraard vergt het enige tijd alvorens resultaten kunnen worden geboekt. Ik ben graag bereid u hierover met enige regelmaat ambtelijk te laten informeren.

Hoogachtend,

De minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties,

dr. R.H.A. Plasterk

Pagina 3 van 3

6.1.2 Begeleidende brief minister BZK bij aanbidding Beleidskader aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal 12 juli 2018

Ministerie van Binnenlandse Zaken en
Koninkrijksrelaties

> Retouradres Postbus 20011 2500 EA Den Haag

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer
der Staten-Generaal
Postbus 20018
2500 EA DEN HAAG

**Ministerie van
Binnenlandse Zaken en
Koninkrijksrelaties**

Turfmarkt 147
Den Haag
Postbus 20011
2500 EA Den Haag

Kenmerk
2018-000135570

Uw kenmerk

Bijlage(n)
Handreiking
standplaatsenbeleid

Datum 12 juli 2018

Betreft Aanbidding beleidskader voor gemeentelijk standplaatsenbeleid

Op 15 september 2017 heeft mijn voorganger u een afschrift¹ gestuurd van zijn brief aan het College voor de Rechten van de Mens en de Nationale Ombudsman (NOM) waarin zijn reactie op de aanbevelingen van de NOM in het rapport 'Woonwagenebewoner zoekt standplaats' is opgenomen. De belangrijkste aanbeveling aan het Rijk was om samen met gemeenten een visie op het standplaatsenbeleid te ontwikkelen, dat in lijn is met het mensenrechtelijk kader voor de culturele identiteit van Roma, Sinti en woonwagenebewoners.

Deze visie is gereed en is opgenomen in het Beleidskader gemeentelijk woonwagen- en standplaatsenbeleid, dat ik u hierbij aanbied. De visie is tot stand gekomen in samenwerking met een dertigtal gemeenten, de Vereniging van Nederlandse Gemeenten (VNG), het Interprovinciaal Overleg (IPO), Aedes, een aantal betrokken woningcorporaties en organisaties die de Roma, Sinti en woonwagenebewoners vertegenwoordigen. Tevens heeft het College voor de Rechten van de Mens op mijn verzoek een advies opgesteld over een vijftal belangrijke onderwerpen met betrekking tot het beleidskader. Dit advies biedt ik u hierbij tevens aan.

De visie die ten grondslag ligt aan dit nieuwe beleidskader heeft als kern inzake huisvesting het beschermen van Roma, Sinti en woonwagenebewoners tegen discriminatie, het waarborgen van hun (culturele) rechten en het bieden van rechtszekerheid en duidelijkheid. Concreet betekent dit:

- De gemeente stelt het beleid voor woonwagens en standplaatsen vast als onderdeel van het volkshuisvestingsbeleid;
- Het beleid dient voldoende rekening te houden met en ruimte te geven voor het woonwagenleven van woonwagenebewoners;
- De behoefte aan standplaatsen moet in kaart worden gebracht;
- Corporaties voorzien in de huisvesting van woonwagenebewoners voor zover deze tot de doelgroep behoren;
- De afbouw van standplaatsen is niet toegestaan (behoudens uitzonderlijke omstandigheden) zolang er behoefte is aan standplaatsen;
- Een woningzoekende Roma, Sinti of woonwagenebewoner die dit wenst, moet binnen redelijke termijn *kans* maken op een standplaats.

¹ Tweede Kamer, 2016-2017, 34 550 XVIII, nr. 48.

Het spreekt voor zich dat het opschrijven van een dergelijke visie niet de huisvestingsproblemen van woonwagengewoners oplost. Echter ik verwacht wel dat hiermee een aanzet is gegeven om op lokaal niveau, daar waar nodig, het beleid met betrekking tot woonwagens en standplaatsen te herzien en in overeenstemming te brengen met de visie en het mensenrechtelijk kader zoals die in bijgaand beleidskader zijn opgenomen.

Vorige handreikingen en beleidskaders gingen veelal breder in op de vraagstukken van woonwagengewoners en het wonen in woonwagens en de mogelijkheden van gemeenten om daarmee om te gaan. Op het onderdeel huisvesting was strijdigheid ontstaan met het mensenrechtelijk kader. Dit beleidskader gaat alleen in op hoe het gemeentelijk huisvestingsbeleid zodanig kan worden vormgegeven dat het binnen het mensenrechtelijk kader past.

Ik zal het beleidskader actief uitdragen. Ook zal ik kennis op dit beleidsterrein verzamelen en beschikbaar stellen voor gemeenten en woningcorporaties en ik zal blijvend investeren in een goede relatie met vertegenwoordigers van de doelgroep.

Ik heb opdracht gegeven, eveneens in overeenstemming met een aanbeveling van de NOM hierover, om de ontwikkeling van standplaatsen in Nederland te monitoren. Dit onderzoek vindt momenteel plaats en zal periodiek worden herhaald. Hierdoor kan worden vastgesteld hoe het aantal standplaatsen zich ontwikkelt. Ik verwacht u kort na de zomer een eerste resultaat van deze monitor te kunnen aanbieden.

De minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties,

drs. K.H. Ollongren

6.1.3 Begeleidende brief ministerie BZK bij aanbieding Beleidskader aan de colleges van Burgemeester en Wethouders 23 juli 2018



6.1.4 Brief minister BZK aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal bij aanbidding Nulmeting woonwagenstandplaatsen 12 oktober 2018

Ministerie van Binnenlandse Zaken en
Koninkrijksrelaties

> Retouradres Postbus 20011 2500 EA Den Haag

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer
der Staten-Generaal
Postbus 20018
2500 EA DEN HAAG

**Ministerie van
Binnenlandse Zaken en
Koninkrijksrelaties**

Turfmarkt 147
Den Haag
Postbus 20011
2500 EA Den Haag

Kenmerk
2018-0000810391

Uw kenmerk

Bijlage(n)
Rapport Nulmeting
woonwagenstandplaatsen

Datum 12 oktober 2018
Betreft Aanbidding nulmeting woonwagenstandplaatsen

In mijn brief van 12 juli 2018, waarmee ik u het Beleidskader gemeentelijk woonwagen- en standplaatsenbeleid aanbod¹, kondigde ik tevens de nulmeting van de monitor standplaatsen aan. Hierbij bied ik u derhalve het rapport Nulmeting woonwagenstandplaatsen² aan.

De monitor komt voort uit een van de aanbevelingen van de Nationale Ombudsman van het rapport 'Woonwagenbewoner zoekt standplaats'. De ombudsman gaf aan dat het wenselijk is dat er een overzicht bestaat van het aantal standplaatsen in Nederland. Actuele gegevens hierover ontbraken op dat moment. Daarom is bij alle gemeenten, woningcorporaties en provincies gevraagd naar het aantal standplaatsen per gemeente. Op basis van de verzamelde gegevens is het aantal standplaatsen in 2018 van 310 gemeenten vast te stellen. Deze hebben bij elkaar 7.723 standplaatsen. Uit de monitor blijkt dat 38% van de standplaatsen in bezit zijn van gemeenten en 47% in bezit van woningcorporaties. De 310 gemeenten hebben bij elkaar 260 woonwagenlocaties.

Het moge duidelijk zijn dat aan het Beleidskader gemeentelijk woonwagen- en standplaatsenbeleid geen grondslag kan worden ontleend om zich standplaatsen zonder toestemming en de nodige vergunningen toe te eigenen. Ook kan op deze manier niet bij gemeenten worden afgedwongen dat zij de heroverweging van het bestaande beleid bespoedigen. Het Beleidskader geeft alleen aan welke mensenrechten in het geding zijn als het gaat om de woonbehoefte van woonwagenbewoners. Deze mensenrechten moeten gerespecteerd worden, hetgeen moet leiden tot een gemeentelijk beleid dat voldoende rekening houdt met en ruimte geeft aan het woonwagenleven van woonwagenbewoners. De gemeentelijke beleidsvrijheid wordt daarbij gerespecteerd. Gemeenten moeten immers de ruimte behouden op basis van lokale situatie en in samenwerking met de betrokken partners, waaronder woningcorporaties, hun eigen beleid te formuleren. Ik acht het alleszins redelijk dat gemeenten tijd krijgen om besluitvorming te organiseren over standplaatsen, voor zover er aanleiding is tot wijziging van het lokale beleid.

¹ Kamerstukken II, 2018-2019, 34775-VII, nr. 70

² Companen, PM 8 oktober 2018.

**Ministerie van
Binnenlandse Zaken en
Koninkrijksrelaties**

Datum

Kenmerk
2018-0000810391

Daar waar zich dergelijke incidenten hebben voorgedaan die aan mijn ministerie zijn gemeld, heb ik deze visie uitgedragen, die ik hierbij ook naar uw Kamer bevestig. Waar nodig zal ik deze visie ook aan betrokken partijen meedelen. Over deze materie ben ik ook in gesprek met de betrokken gemeenten.

Dit kabinet hecht aan ieders rechten én plichten om zich te houden aan wet- en regelgeving. In enkele gemeenten zijn woonwagenlocaties benoemd tot handhavingsknelpunt in het kader van de gemeentelijke strijd tegen ondermijnende activiteiten. Het spreekt voor zich dat het Beleidskader de aanpak van criminele en ondermijnende activiteiten niet in de weg staat.

Wat betreft de monitor meld ik nog dat mijn inzet is om met gemeenten en VNG, en eventuele andere partijen, deze verder te ontwikkelen. Zoals gezegd betreft het hier de nulmeting van het aantal standplaatsen per gemeente. Op zich valt hierin geen ontwikkeling waar te nemen. Ik ben voornemens om elke twee jaar uw Kamer te rapporteren over het aantal standplaatsen, derhalve kunt u dat in 2020 tegemoet zien.

De minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties,

drs. K.H. Ollongren

6.1.5 Brief minister BZK aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal met beantwoording vragen heer Ronnes (CDA) over kraakactie in Mill 16 oktober 2018

Ministerie van Binnenlandse Zaken en
Koninkrijksrelaties

> Retouradres Postbus 20011 2500 EA Den Haag

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer
der Staten-Generaal
Postbus 20018
2500 EA DEN HAAG

**Ministerie van
Binnenlandse Zaken en
Koninkrijksrelaties**

Turfmarkt 147
Den Haag
Postbus 20011
2500 EA Den Haag

Kenmerk
2018-0000821820

Uw kenmerk
2018Z17773

Datum 16 oktober 2018
Betreft beantwoording vragen van de heer Ronnes (CDA) over
kraakactie in Mill

Hierbij bied ik u de antwoorden aan op de schriftelijke vragen die zijn gesteld door het lid Ronnes (CDA) over het bericht 'Kraakactie in Mill tegen uitsterfbeleid woonwagens'. Deze vragen werden ingezonden op 10 oktober 2018, met kenmerk 2018Z17773.

De minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties,

drs. K.H. Ollongren

Pagina 1 van 4

2018Z17773

Vraag 1:
Kent u het bericht 'Kraakactie in Mill tegen uitsterfbeleid woonwagens'? 1)

Antwoord 1:
Ja.

Vraag 2:
Hoe beoordeelt u het feit dat in Mill een locatie is gekraakt door woonwagenebewoners uit een andere gemeente, als protest tegen het uitsterfbeleid dat de gemeente volgens hen voert op het gebied van woonwagenebewoning?

Antwoord 2:
Woonwagenebewoners mogen gebruik maken van hun recht op demonstratie binnen de geldende wettelijke kaders. Het uitsterfbeleid van woonwagenestandplaatsen zoals enkele gemeenten dat hebben gevoerd in de voorbije jaren staat op gespannen voet met de mensenrechten van woonwagenebewoners. Echter het beleidskader gemeentelijk woonwagene- en standplaatsenbeleid, dat ik op 12 juli 2018 aan uw Kamer stuurde, geeft geen grond om het recht in eigen hand te nemen en zonder toestemming of benodigde vergunningen zich te vestigen op standplaatsen. Dit heb ik ook aangegeven in mijn brief van 12 oktober 2018 aan uw Kamer bij de nulmeting van woonwagenestandplaatsen 'Woonwagenestandplaatsen in Nederland'. In het beleidskader wordt aangegeven dat samenwerking en een goede communicatie van groot belang is voor het vormgeven van het gemeentelijk standplaatsenbeleid. Ik vind dat de huidige acties niet bijdragen aan de door mij gewenste constructieve dialoog tussen de woonwagenebewoners en de gemeente.

Vraag 3:
Deelt u de visie dat het op 12 juli 2018 aangeboden beleidskader voor gemeentelijk standplaatsenbeleid verwarring heeft veroorzaakt bij betrokkenen, nu zij zich beroepen op aanbevelingen uit genoemd beleidskader? Zo ja, bent u bereid een nadere verduidelijking aan betrokkenen te zenden?

Antwoord 3:
De kern van het beleidskader gemeentelijk woonwagene- en standplaatsenbeleid is dat bij de ontwikkeling van het lokale woonbeleid rekening gehouden wordt met de gerechtvaardigde woonbehoefte van woonwagenebewoners om te wonen in een woonwagen. Het beleidskader verduidelijkt de kaders die gelden voor gemeenten bij het vormgeven van het beleid voor woonwagens en standplaatsen in hun gemeente. Het lokale beleid dient erop gericht te zijn dat op een redelijke termijn het aanbod aan standplaatsen beter is afgestemd met de behoefte er aan. In het beleidskader wordt de gemeenten aanbevolen om het beleid vorm te geven in overleg met alle betrokkenen. Voor de verdere implementatie zijn gemeenten afhankelijk van meerdere partijen, waaronder de woningcorporaties. Het beleidskader geeft individuele woonwagenebewoners geen recht om illegaal een standplaats in gebruik te nemen, toe te eigenen of illegale activiteiten te ontplooiën.

De komende tijd zal ik in gesprek treden met gemeenten en organisaties van woonwagengewoners, gericht op nadere toelichting van het beleidskader.

Vraag 4:

Deelt u de conclusie dat het innemen van een woonwagenstandplaats altijd binnen het vastgestelde lokale woonbeleid moet passen en dat het innemen van standplaatsen buiten dat beleid ongewenst en onwettig is?

Antwoord 4:

De gemeente is verantwoordelijk voor het vaststellen van het lokale woonbeleid binnen de geldende mensenrechtelijke kaders. Het zich vestigen op een woonwagenlocatie in strijd met dit woonbeleid zonder de noodzakelijke toestemming of vergunning is ongeoorloofd en illegaal.

Vraag 5:

Kunt u aangeven op welke gronden de gemeente of andere instanties handhavend kunnen optreden tegen het op dergelijke wijze kraken van locaties?

Antwoord 5:

Indien de acties van de woonwagengewoners worden aangemerkt als een demonstratie, kan de burgemeester op basis van de Wet openbare manifestaties ingrijpen indien dat noodzakelijk is ter bescherming van de gezondheid, in het belang van het verkeer of ter bestrijding of voorkoming van wanordelijkheden. Op basis van deze gronden kan een burgemeester de manifestatie zelfs laten beëindigen.

In situaties waarin woonwagengewoners zich zonder de nodige toestemming of vergunning op een standplaats vestigen, kan de gemeente handhavend optreden.

Vraag 6:

Welke gemeenten hebben inmiddels bij de vaststelling van het lokale woonbeleid rekening gehouden met de wensen van woonwagengewoners en binnen welke termijn moeten gemeenten nieuw beleid vaststellen? Mogen gemeenten daarbij regionaal samenwerken en gemeentelijke taken overdragen aan een andere gemeente?

Antwoord 6:

Het beleidskader is op 12 juli 2018 aan de Tweede Kamer gestuurd. Het is nog te vroeg om aan te geven hoeveel gemeenten reeds toepassing hebben gegeven in hun beleid aan de uitgangspunten van het beleidskader. Uiteraard kunnen gemeenten opteren om er regionaal invulling aan te geven en hun woonbeleid onderling af te stemmen. Kern van de zaak is dat er voldoende rekening wordt gehouden met en ruimte wordt gegeven aan het woonwagenleven van woonwagengewoners.

Vraag 7:

Deelt u de visie dat gemeenten waar behoefte is aan standplaatsen vooralsnog alleen gehouden kunnen worden aan de realisatie van voldoende standplaatsen voor de eigen gemeentelijke behoefte? Zo ja, klopt het dan dat een claim op een woonwagenstandplaats buiten de woongemeente per definitie kansloos is?

Vraag 8:

Deelt u de gedachte dat een gemeente woonwagengewoners wel mag weren als die bewoners van buiten de betrokken gemeente komen, terwijl de gemeente

gezorgd heeft voor voldoende plekken voor woonwagenbewoners uit de eigen gemeente?

Antwoord 7 en 8:

Net als bij andere woningzoekenden kan bij schaarste in de huisvestingsverordening voor een deel van de toewijzingen voorrang worden gegeven aan woningzoekenden met een maatschappelijke of economische binding aan de gemeente. In het beleidskader is aangegeven dat het leven in familieverband een kenmerk is van het woonwagenleven waarmee gemeenten rekening dienen te houden. Dat kan op basis van het criterium maatschappelijke binding. In het kader van vrijheid van vestiging is het niet mogelijk om woningzoekende woonwagenbewoners uit andere gemeenten geheel uit te sluiten. Indien opgelopen achterstanden wat betreft het aantal standplaatsen zijn ingehaald acht ik het zeer wel mogelijk dat woonwagenbewoners zich melden voor standplaatsen in andere gemeenten dan die waar zij nu woonachtig zijn. Het zou immers vreemd zijn vast te moeten stellen dat een woonwagenbewoner nooit kan verhuizen naar een andere gemeente.

Vraag 9:

Acht u het redelijk en acceptabel als gemeenten toch beleid formuleren dat gericht is op een vermindering van het aantal standplaatsen, als dat de instemming heeft van de betrokken woonwagenbewoners in die gemeente?

Antwoord 9:

Zoals eerder gezegd, is de kern dat het aanbod van standplaatsen in overeenstemming gebracht moet worden met de vraag, net als gemeenten dat beogen inzake de woningbehoefte van overige woningzoekenden. Dat kan in bepaalde gevallen er inderdaad toe leiden dat een gemeente het aantal standplaatsen vermindert of afbouwt indien er ter plaatse minder of geen behoefte meer aan is.

1) <https://www.gelderlander.nl/mill-en-st-hubert/kraakactie-in-mill-tegen-uitsterfbeleid-woonwagens~aac63785/>

Ministerie van Binnenlandse Zaken en
Koninkrijksrelaties

Aan de colleges van Burgemeester en Wethouders

**Directoraat-Generaal
Bestuur en Wonen**
Directie Woningmarkt

Kenmerk
2018-0000865258
Uw kenmerk

Datum 18 december 2018
Betreft Toelichting op het Beleidskader gemeentelijk woonwagen- en
standplaatsenbeleid

Geacht college van Burgemeester en Wethouders,

Op 23 juli 2018 heeft mijn ministerie het Beleidskader gemeentelijk woonwagen- en standplaatsenbeleid aan u gestuurd¹. Dit beleidskader reikt gemeenten het mensenrechtelijke kader aan waarmee zij het lokale woonwagenbeleid kunnen ontwikkelen. Daarbij is u verzocht te bezien in hoeverre uw beleid in overeenstemming is met de mensenrechten die moeten worden gerespecteerd bij het vaststellen van het gemeentelijk woonwagen- en standplaatsenbeleid.

Na de publicatie van het beleidskader heb ik van verschillende gemeenten vragen gekregen over de status en reikwijdte hiervan. Nadat zich enkele voorvallen en acties hebben voorgedaan, is de aandacht voor het beleidskader toegenomen en daarmee ook het aantal vragen. Met deze brief ga ik op deze vragen in.

Aanleiding voor een nieuw beleidskader

Het vorige (inmiddels vervallen) kader voor dat rijksbeleid was vastgelegd in diverse Kamerstukken, brochures en handreikingen. Aan gemeenten werden meerdere beleidsopties aangereikt waaruit, afhankelijk van de lokale omstandigheden, gekozen kon worden. Eén van de beleidsopties die werd aangegeven was de mogelijkheid van een nuloptie, die bekend staat als uitsterfbeleid².

Uitspraken van het Europees Hof voor de Rechten van de Mens, oordelen en advies van het College voor de Rechten van de Mens, de erkenning van de woonwagencultuur als immaterieel cultureel erfgoed en uiteraard ook het rapport van de Nationale ombudsman³ hebben geleid tot het inzicht dat het woonwagen- en standplaatsenbeleid zoals dat tot dan toe werd gevoerd, op rijksniveau en vaak ook op lokaal niveau, onvoldoende rekening houdt met het mensenrechtelijk kader en dat een herziening van het woonwagen- en standplaatsenbeleid op dit

¹ Brief 23 juli 2018, kenmerk 2018-0000644451

² Betreft de handreiking van ministerie van VROM: Werken aan woonwagenlocaties, 2006.

³ Rapport NOM 'Woonwagengewoner zoekt standplaats', 17 mei 2017.

vlak noodzakelijk was. Dit richt zich in elk geval op het uitsterfbeleid als hierboven benoemd.

Consequenties voor beleid

Het nieuwe beleidskader van juli 2018 beschrijft de mensenrechtelijke kaders die gerespecteerd dienen te worden voor met name de woonbehoefte en woonvorm van woonwagengebouwen. Het is niet het beleidskader dat vraagt om een eventuele herziening van het lokale beleid, maar het zijn de mensenrechten van woonwagengebouwen die in het beleidskader zijn beschreven en die nopen tot een herziening van dat beleid. Het beleidskader gaat niet in op de mogelijke inzet en bevoegdheden van gemeenten op andere beleidsterreinen dan het huisvestingsbeleid van woonwagengebouwen, zoals de door een aantal gemeenten genoemde bestrijding van ondermijnende activiteiten en criminaliteit. Het beleidskader staat dat ook niet in de weg. Ook laat het beleidskader ruimte om te sturen op locatie en omvang van woonwagenlocaties.

Met het beleidskader kunnen gemeenten toetsen of hun lokale beleid in lijn is met het mensenrechtelijk kader. Alleen van de gemeenten die strijdigheid in het beleid vaststellen, worden aanpassingen verwacht. Dit betreft in elk geval gemeenten die een uitsterfbeleid voerden.

Het beleidskader geeft in geen geval een grondslag om zich standplaatsen zonder toestemming en de benodigde vergunningen toe te eigenen. Ik betreur de situatie die in sommige gemeenten is ontstaan, waarbij gemeenten en woonwagengebouwen naar aanleiding van acties van woonwagengebouwen tegenover elkaar zijn komen te staan. Acties, zoals het bezetten van gemeentelijke gronden of kraken van standplaatsen, helpen niet om de constructieve dialoog tussen woonwagengebouwen en gemeenten verder te brengen. Dat geldt in versterkte mate in die situaties waarbij demonstranten gemeentelijke grond claimen. Mijn ministerie kan de gemeenten waar dit speelt ondersteunen.

Reële verwachtingen

Met gemeenten stel ik vast dat het tijd kost om de benodigde wijzigingen in het beleid door te voeren. De zorgvuldigheid vraagt dat ook. Lokale situaties zijn verschillend. Specifiek als het gaat om met elkaar de woonruimteverdeling, huurvormen en woonvormen beter af te stemmen op de woonbehoefte. Ook zal in voorkomende gevallen de gemeenteraad betrokken moeten worden bij de vaststelling van bijvoorbeeld een bestemmingsplan en het beschikbaar stellen van budgettaire middelen. Daarnaast staat in het Interbestuurlijk Programma dat provincies worden betrokken bij het standplaatsenbeleid. Dit alles vraagt om een gecoördineerde interbestuurlijke aanpak.

Zoals ook bij het ontwikkelen van woningen het geval is zullen de voorbereidingen de nodige tijd kosten om tot een zorgvuldige en rechtmatige inpassing te komen. Ook kunnen beperkingen in de ruimte die beschikbaar is het realiseren van voldoende aanbod belemmeren. Net als op de rest van de woningmarkt kunnen daardoor (tijdelijke) tekorten ontstaan waardoor gewacht moet worden totdat geschikte woonruimte beschikbaar komt. Daar staat tegenover dat er zich lokaal

ook mogelijkheden voor kunnen doen waardoor op kortere termijn extra aanbod gerealiseerd kan worden. Bijvoorbeeld als er standplaatsen niet gebruikt worden en er toewijzingsbeleid is op basis waarvan de plekken in gebruik kunnen worden genomen. Door de grote verscheidenheid in de lokale situaties dient lokaal te worden beoordeeld wat redelijke termijnen zijn.

Gesprekken gemeenten en woonwagenebewoners

Ik meen dat een goede ontwikkeling van het gemeentelijk woonwagen- en standplaatsenbeleid in uw gemeente gebaat is met een constructieve dialoog tussen gemeente, woningcorporatie(s) en woonwagenebewoners. Voor deze dialoog is inzet van alle partijen nodig. De opzet van een dergelijke dialoog, maar ook de beleidsontwikkeling en –uitvoering vragen tijd en slagen alleen bij wederzijds vertrouwen. In dat licht betreur ik, zoals al opgemerkt, dat in sommige gemeenten, gemeenten en woonwagenebewoners door de acties van woonwagenebewoners tegenover elkaar zijn komen te staan.

Op 24 oktober 2018 hebben vertegenwoordigers van mijn ministerie gesproken met vertegenwoordigers van 20 gemeenten. Deze gemeenten gaven aan dat zij met het beleidskader aan de slag gaan en wezen erop dat de uitwerking van het beleidskader in het algemeen op lokaal/regionaal niveau tijd vergt en afstemming vraagt tussen onder andere woningcorporaties, politie, brandweer, buurtbewoners en de woonwagenebewoners zelf. De gemeenten vroegen verder aandacht voor (ondermijnende) criminaliteit die ook plaatsvindt op bepaalde woonwagenlocaties. Hierop ga ik hieronder nader in. Ook gaven de gemeenten aan zich ongemakkelijk te voelen bij de acties van woonwagenebewoners en dat zij daarvan veel hinder ondervinden.

Op 25 oktober 2018 is door vertegenwoordigers van mijn ministerie gesproken met vertegenwoordigers van de woonwagenebewoners. De vertegenwoordigers van de woonwagenebewoners gaven aan zelf niet aan deze acties deel te nemen, dan wel hiertoe te hebben opgeroepen, maar ze ook niet te willen veroordelen. De vertegenwoordigers wezen op het recht op demonstratie, maar hebben wel herhaald geadviseerd aan hun achterban de demonstraties ordelijk en zonder hinder te laten verlopen. De woonwagenebewoners vroegen wel begrip te hebben voor het ongeduld van de woonwagenebewoners met het oog op een groot tekort aan standplaatsen en de vele jaren dat zij reeds strijden voor een herziening van het beleid. Zij pleitten ervoor dat gemeenten het gesprek aangaan met de woonwagenebewoners om toe te lichten hoe de gemeente het beleidskader zal implementeren.

Op 29 november 2018 heeft een vertegenwoordiger van mijn ministerie gesproken met ambtenaren van een groot deel van de Limburgse gemeenten. Daar kwamen vooral praktische vragen rond het opstellen en uitvoeren van een nieuw woonwagenbeleid aan de orde. Een vergelijkbaar gesprek met de gemeenten in Twente is voorzien voor begin 2019.

Er zijn meerdere voorbeelden waarbij gemeenten en woonwagenebewoners in gezamenlijkheid zoeken naar mogelijkheden om invulling te geven aan een woonwagen- en standplaatsenbeleid dat past binnen de mensenrechtelijke

kaders. Dit biedt de kans om elkaar mee te nemen in de wensen, verwachtingen, voorwaarden en beperkingen die er over en weer zijn. Dit zal naast het nodige geduld vooral vragen om wederzijds vertrouwen.

(Ondermijnende) criminaliteit

Uit een aantal gemeenten komen signalen dat het beleidskader de aanpak van ondermijnende activiteiten en criminaliteit, die zich voor een deel kan afspelen op woonwagenlocaties, zou kunnen bemoeilijken. Zoals gezegd gaat het beleidskader alleen over de mensenrechten met betrekking tot de huisvesting van woonwagenbewoners. Dit staat dus volledig los van de gemeentelijke aanpak van (ondermijnende) criminaliteit. De aanpak van criminaliteit in algemene zin geldt niet specifiek voor een bepaalde bevolkingsgroep. Mijn collega van Justitie en Veiligheid en ik denken, vanuit onze verantwoordelijkheid voor de bestrijding van ondermijning, dat het van belang is om met elkaar te bekijken waar dergelijke risico's zich concreet voordoen en hoe deze vorm van criminaliteit het best kan worden voorkomen en aangepakt. In het Strategisch Beraad Veiligheid hebben wij, samen met onder andere vertegenwoordigers van gemeenten, het onderwerp besproken. Daarnaast zijn wij graag bereid met gemeenten die op dit punt problemen ondervinden in gesprek te gaan. Uiteindelijk gaat het erom daar waar dit speelt een goede balans te vinden tussen beide doelstellingen: het respecteren van de mensenrechten van woonwagenbewoners en een adequate bestrijding van (ondermijnende) criminaliteit.

Ook met de vertegenwoordigers van de woonwagenbewoners is herhaaldelijk over dit onderwerp gesproken. De vertegenwoordigers delen de opvatting dat criminaliteit op woonwagenlocaties dient te worden aangepakt. Zij bepleitten dat het onderzoek specifiek gericht moet zijn op degenen die hierbij betrokken zijn.

Ondersteuning

Sinds het verschijnen van het beleidskader is er vanuit het ministerie op verschillende wijze ondersteuning geboden aan gemeenten om het beleidskader nader te duiden. Hiervoor hebben onder andere gesprekken in het land plaatsgevonden, als hierboven beschreven. De komende tijd zal mijn ministerie dit voortzetten als daar behoefte aan is.

Het is inmiddels gebleken dat er daarnaast tal van uitvoeringsvragen naar voren komen. Ik wil de gemeenten graag helpen met de beantwoording van deze vragen en daarom onderzoek ik de mogelijkheden om een informatie- en expertisepunt op het terrein van woonwagen- en standplaatsenbeleid in te richten. Hierover wordt u nog nader geïnformeerd.

De Tweede Kamer stuur ik een afschrift van deze brief.

Hoogachtend,
De minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties,

drs. K.H. Ollongren

6.1.7 Brief minister BZK aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal inzake brief aan gemeenten met een overzicht demonstraties en acties 18 december 2018

Ministerie van Binnenlandse Zaken en
Koninkrijksrelaties

> Retouradres Postbus 20011 2500 EA Den Haag

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer
der Staten-Generaal
Postbus 20018
2500 EA DEN HAAG

**Ministerie van
Binnenlandse Zaken en
Koninkrijksrelaties**

Turfmarkt 147
Den Haag
Postbus 20011
2500 EA Den Haag

Kenmerk
2018-0000865108

Uw kenmerk

Datum 18 december 2018
Betreft Brief aan gemeenten over het beleidskader gemeentelijk
standplaatsenbeleid

In het Algemeen Overleg van 18 oktober 2018 heb ik toegezegd een brief aan de gemeenten te sturen om enkele aspecten van het beleidskader gemeentelijk woonwagen- en standplaatsenbeleid te verduidelijken.

Hierbij bied ik u een afschrift van deze brief aan, die heden aan alle colleges van Burgemeester en Wethouders van de gemeenten in Nederland is verzonden.

In het Verslag Algemeen Overleg van 14 november heb ik de motie van de leden Koerhuis en Ronnes overgenomen (Kamerstukken II, 2018-2019, 32 847, nr. 445), die vraagt om een overzicht van de protest- en kraakacties, waar de knelpunten zitten en hoe die kunnen worden opgelost. Bijgaand treft u dit overzicht aan, dat logischerwijs deels achterhaald kan zijn op het moment dat u deze brief ontvangt. Voor de oplossingen van de knelpunten verwijs ik naar bijgevoegde brief. Om een einde te maken aan de actie ligt de oplossing naar mijn oordeel voor een belangrijk deel in het aangaan van het gesprek tussen gemeente en de woonwagenbewoners. In een flink aantal gemeenten zijn de protestacties beëindigd. In een aantal lopen ze nog.

De minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties,

drs. K.H. Ollongren

Pagina 1 van 4

Overzicht demonstraties en acties van woonwagenbewoners

stand van zaken 14 december 2018

Gemeente Mill en Sint Hubert	Gebeurtenis De Brabantse gemeente Mill en Sint Hubert heeft een kort geding aangespannen tegen een groep woonwagenbewoners die sinds 23 september een stuk grond in Mill bezetten. De gemeente wil dat de woonwagenbewoners met hun caravans vertrekken. De woonwagenbewoners voeren actie omdat ze vinden dat er in de gemeente niet genoeg standplaatsen zijn. Inmiddels is deze actie beëindigd.
Nissewaard	In Spijkenisse demonstreerde een aantal woonwagenbewoners door het claimen van een groenstrook. Een caravan van deze woonwagenbewoners is in brand gestoken, waarna een bewoner met ademhalingsproblemen overgebracht moest worden naar het ziekenhuis. De woonwagenbewoners stopten met de demonstratie op 30-11-2018. In december bespreekt de gemeente met de woonwagenbewoners een plan van aanpak voor het tekort aan standplaatsen. De actie is gestaakt.
Beek	De woonwagenbewoners die op een parkeerplaats in Beek bivakkeerden om aandacht te vragen voor het tekort aan standplaatsen (in de regio is er is een wachtlijst van 77 woonwagenbewoners), hebben na een gesprek met de wethouder op 9 november 2018 besloten terug te gaan naar hun oude plekken. Beek inventariseert in januari 2019 de hoeveelheid standplaatsen die nodig zijn specifiek in de gemeente Beek. De actie is opgeschort.
Smallingerland	Er was een demonstratie op het voormalig woonwagenkamp bij Drachstercompagnie. De actie is gestaakt.
Buren	Sedert 12-10-2018 caravans op afgesloten terrein aan de Nieuwslagseweg, op voormalig woonwagenkamp, hier moest men op 25-10-2018 vertrekken (uitspraak rechter), nu heeft men de demonstratie verplaatst (zonder overleg met gemeente) naar een openbare parkeerplaats. De bewoners gaan in februari in gesprek met de gemeente Buren om in Ingen of Maurik een nieuwe permanente plek te vinden. De actie is opgeschort.
Leudal	In het centrum van Heythuysen hebben zo'n dertig woonwagenbewoners een stuk grond dat de gemeente te koop heeft gezet voor een aantal dagen bezet. Zij vroegen hiermee aandacht voor het tekort aan standplaatsen. Na een toezegging van de gemeente dat zij medio 2019 in haar nieuwe woonwagenbeleid rekening gaat houden met de woonwensen van woonwagenbewoners, is de actie

	opgeschort.
Heerlen	Woonwagenbewoners voeren al sinds begin oktober actie voor meer standplaatsen door een terrein aan de Cronjestraat te bezetten. Heerlen heeft geen grote bezwaren tegen het uitbreiden van het aantal standplaatsen voor woonwagens, maar wil daar alleen onder bepaalde voorwaarden toe overgaan. De actie is opgeschort.
Maastricht	Sinds 12 oktober demonstratie woonwagenbewoners op twee plekken in Maastricht vanwege uitsterf beleid. De gemeente wilde de betoging verbieden omdat het in strijd zou zijn met het bestemmingsplan, maar de voorzieningsrechter wees dit af. In januari is er een gesprek voorzien tussen de bewoners en de gemeente. De actie loopt nog.
Zoetermeer	Woonwagenbewoners uit Zoetermeer voeren actie tegen de volgens hen slechte behandeling door de gemeente. De bewoners vinden dat gemeenten meer standplaatsen moeten creëren. De actie is opgeschort.
Rijssen-Holten	Op een woonwagenlocatie aan de Reigerstraat in Rijssen wordt actie gevoerd. Drie gezinnen, die er met caravans en een tent zijn neergestreken, willen er een standplaats. De actie loopt nog.
Nuth	In Nuth is de entree naar het vroegere kamp aan de Spoorstraat bezet. Zij wachten volgens een van de actievoerders al 21 jaar op nieuwe standplaatsen.
Alkmaar	Een tiental woonwagenbewoners demonstreerde voor meer standplaatsen. Nadat de gemeente heeft zich positief heeft uitgesproken over een extra locatie voor de woonwagenbewoners en de woonwagenbewoners heeft uitgenodigd heeft voor een gesprek, is de demonstratie opgeschort.
Heerhugowaard	Woonwagenbewoners demonstreren om aandacht te vragen voor meer standplaatsen.
Renkum	Demonstratie met twee kampeerwagens en twee tenten door een groep van ca. 20 voormalige woonwagenbewoners die een gesprek met de burgemeester eisten. Dat gesprek heeft plaatsgevonden. De actie is opgeschort.
Overbetuwe	Spijtoptanten willen een eigen kamp met zes standplaatsen. Om deze wens kracht bij te zetten reizen ze door het dorp. Uiteindelijk besliste de rechter dat de actie beëindigd moest worden. De actie is opgeschort.
Papendrecht	Demonstratie met spandoeken, de woonwagenbewoners wensen standplaatsen voor hun kinderen. De actie loopt nog.
Utrecht	Bewoners in onder andere IJsselstein en Utrecht hadden gedemonstreerd. Daarmee pleitten ze voor meer

	woonwagenplaatsen, omdat volgens de vereniging duizenden mensen wachten op een standplaats. Na overleg met de gemeente is de demonstratie opgeschort.
Best	Demonstratie met spandoeken voor het gemeentehuis door tientallen boze Sinti. Aanleiding was het recent afzetten van twee ontruimde vakken terwijl er onvoldoende vakken zijn. Zij hebben een gesprek gehad met burgemeester, die verwacht dat de behoefte in januari duidelijk is. Daarna wordt gekeken wat men kan doen in regionaal verband.
Zwolle	De actievoerders verblijven op een parkeerplaats bij een volkstuinencomplex en zeggen pas weg te gaan als er in Zwolle meer standplaatsen komen. Op korte termijn 250 staanplaatsen nodig op basis van inventarisatie woonwagenebewoners. De actie loopt nog.
Peel en Maas	Er werd gedemonstreerd omdat de gemeente weigert standplaatsen aan te leggen. De woonwagenebewoners staakten hun demonstratie nadat de gemeente dreigde met boetes.
Haarlem	In navolging van acties bij tal van woonwagenkampen elders in het land zijn ook bewoners aan de Oorkondelaan in de Haarlemse Slachthuisbuurt een protest begonnen voor meer standplaatsen.
Capelle aan den IJssel	Woonwagenebewoners hebben caravans op de lege plaatsen gezet om zo aandacht te vragen voor bewoners die graag op het kamp willen wonen maar geen toestemming kregen van de gemeente en woningcorporatie Havensteder. Na een akkoord bereikt tussen de actievoerders, de gemeente Capelle en woningcorporatie Havensteder is de actie beëindigd.
Boxmeer	Woonwagenebewoners in Boxmeer hebben hun actie gestaakt. Dat gebeurde na de toezegging van de gemeente Boxmeer naar een geschikte locatie voor een woonwagenkamp te zoeken.
Harderwijk	Er werd gedemonstreerd met spandoeken omdat de woonwagenebewoners meer staanplaatsen willen. Gemeente gaat onderzoeken hoeveel standplaatsen er nodig zijn. Een amendement met betrekking tot het opnemen in de Woonvisie van de behoefte aan woonwagenstandplaatsen is unaniem aangenomen in de Raadsvergadering.
Stein	Ook hier voeren Sinti actie. In Stein bezetten ongeveer 50 Sinti een parkeerplaats vlakbij het gemeentehuis. Vanwege het tekort aan standplaatsen staan veel kinderen van Sinti illegaal, men verlangt standplaatsen en legalisatie door de gemeenten. Er is op 8 november een gesprek geweest. Stein beoogt een integrale aanpak van de problematiek van de Sinti en heeft recent besloten deze aanpak in 2019 door te zetten.

6.2 Belangrijke adressen, documenten en links

Aedes, vereniging van woningcorporaties

Koningin Julianaplein 10, 2595 AA, Den Haag
Postbus 93121, 2509 AC, Den Haag
<https://www.aedes.nl>, T: 088-2333700

Woningwet in de praktijk – Passend toewijzen, 13 januari 2019

<https://dkvvg750av2j6.cloudfront.net/m/449b2c7059ccfba1/original/Handreiking-Aedes-Woningwet-in-de-praktijk-passend-toewijzen-Aedes-13-februari-2019.pdf>

Handreiking Prestatieafspraken – Samenwerken volgens de Woningwet 2015, herziene versie 12 september 2016

Deze Handreiking is opgesteld in samenwerking met BZK, Aedes, VNG en de Woonbond

https://www.woningwet2015.nl/sites/www.woningwet2015.nl/files/documenten/lr_95792_handreiking_prestatieafspraken_herzien_bw_v5.pdf

Argone (Marian Hoppenbrouwer)

Advies en specialisme voor o.a. woonwagenlocaties en woonwagenzaken
Mevr. Marian Hoppenbrouwer werkt landelijk o.a. als projectleider en coördinator woonwagenzaken
Postbus 1044, 2260 BA, Leidschendam
<https://www.argone.nl>, E: info@argone.nl, M: 06-50501523

Be Flex BV

Adviesbureau voor overheid en corporaties
Contact: hr. Jeroen Kemna, E: kemna@beflex.nl, T: 06-21409123

Boekwerken, onderzoeken en proefschriften over woonwagenbewoners

Culturele identiteit van Manoesjen, Roms en Voyageurs in relatie tot beleid en mobiliteit

'Nomadische culturen naast of binnen de sedentaire samenleving'

Katholieke Universiteit Leuven, faculteit Sociale wetenschappen, opleiding sociale en culturele antropologie
Masterproef aangeboden tot het verkrijgen van de graad van Master in de Sociale en Culturele Antropologie door Brecht Awouters. Promotor: Prof. Dr. M.-C. Floblets, Verslaggever: Prof. Dr. A. Cassiman. Academiejaar 2009-2010

Geschiedenis der zigeuners in Nederland

Dr. O. van Kappen

'De ontwikkeling van de rechtspositie der Heidens of Egyptenaren in de Noordelijke Nederlanden (1420-ca. 1750)
Assen MCMLXV, Van Gorcum & Comp. NV, Dr. H. J. Prakke & H. M. G. Prakke

Heidens of Egyptiërs

Geschiedkundige onderzoekingen aangaande het verblijf der Heidens of Egyptiërs in de Noordelijke Nederlanden
(Beantwoording der prijsvraag een geschiedkundig onderzoek aangaande de zoogenaamde Heidens of Egyptiërs in de Noordelijke Nederlanden, aan welke door het Provinciaal Utrechts Genootschap van Kunsten en Wetenschappen op den 27 Junij 1848 een zilveren eereprijs is toegewezen.)

Mr. J. Dirks. Utrecht, C. van der Post jr., uitgever van het Provinciaal Utrechtsch Genootschap, 1850

Kooplui, kermisklanten en andere woonwagenbewoners, groepsvorming en beleid* 1870-1945

Annemarie Cottaar (academisch proefschrift)

Het Spinhuis, ISBN 90 5589 027 8

Me hum Sinthu (Ik ben Zigeuner)

Gesprekken met Zigeuners over de vervolging in de periode '40-'45 en de jaren daarna

Jan Beckers. Uitgeverij Horus, Valeriusstraat 18a, 2517 HR, Den Haag, 1980, ISBN 90 70247 12 7

De uitgave is ook verkrijgbaar op cassette

Mensen van de reis

Woonwagenbewoners en zigeuners in Nederland 1868-1995

Annemarie Cottaar, Leo Lucassen en Wim Willems. Waanders, Zwolle, ISBN 90 400 9727 5

Verslag der Staatscommissie, ingesteld bij Koninklijk besluit van 22 september 1903

Verslag van de staatscommissie onder voorzitterschap van Mr. J. Domela Nieuwenhuis aangeboden aan de Koningin op 22 juni 1907. Dit (originele) verslag handelt over Bedelarij en Landlooperij, Woonwagens en woonschepen en Habitueele dronkenschap

Vervolg van zigeuners in Nederland 1940-1945

Dr. B.A. Sijes. Martinus Nijhoff, 's-Gravenhage, 1979. Staatsdrukkerij, 's-Gravenhage, ISBN 90 2472201 2

Het woonwagenbeleid in Nederland vanuit mensenrechtelijk perspectief

Artikel van mevrouw mr. L.M. (Leonie) Huijbers. Kluwer Navigator NTM-NJCMBull. 2015/28 (jaargang 40, 2015, nr. 4)

Waar een wiel is, is een wet

Woonwagenbewoners, discriminatie en de gemeente 's-Gravenhage

Dr. Jos D. Meloen, Uitgave 39, Centrum voor Onderzoek van Maatschappelijke Tegenstellingen, Faculteit der Sociale Wetenschappen, Rijksuniversiteit Leiden, 1990. ISBN 90-71042-37-5

Woonwagenbewoners laten zich niet afschaffen

Een eeuw woonwagenbewoners in Noord/Brabant 1918-2018

Gerda Godrie-van Gils. Uitgeverij Eburon, Delft, 2018. ISBN 978-94-6301/213/3

Wonen op wielen

Woonwagenterreinen aanleggen en beheren, een handleiding

Verantwoordelijke uitgever: Guido Decoster, Administrateur-generaal, Agentschap voor Binnenlands Bestuur, Boudewijnlaan 30 bus 70, 1000 Brussel. Druk: Stevens Print, Merelbeke. Depot: D/2009/3241/491. Uitgave: Januari 2010

Incl. CD: 'Een woonwagenterrein aanleggen, een beknopte handleiding'

Woonwagenbeleid in Nederland 1890-1990

"Je moet weg, hier komen mensen wonen"

D. A. Th. [David] van Ooijen. Sdu Uitgeverij Koninginnegracht, 's-Gravenhage 1993. ISBN 90 12 08036 3

Woonwagenbewoners

Sociologisch onderzoek van een marginale groep

Dr. J. H. A. Wernink S.J.. Assen MCMLIX (1959), Van Gorcum & Comp. NV, Dr. H. J. Prakke & H. M. G. Prakke

Op zoek naar de ware zigeuner

Zigeuners als studieobject tijdens de Verlichting, de Romantiek en het Nazisme
Wim Willems. Proefschrift Leiden, ISBN 90-6224-341X, NUGI 641/664. Uitgeverij Jan van Arkel, Utrecht 1995

College voor de Rechten van de Mens (CvdRvdm)

Kleinesingel 1-3, 3572 CG, Utrecht
Postbus 16001, 3500 DA, Utrecht
<https://www.mensenrechten.nl>, E: info@ensenrechten.nl, T: 030-8883888, F: 030-8883883

Advies aan minister BZK inzake het woonwagen- en standplaatsenbeleid

Advies van het College voor de Rechten van de Mens, maart 2018
<https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2018/03/28/advies-inzake-woonwagen-en-standplaatsenbeleid>

Companen Advies voor woningmarkt en leefomgeving

Companen, een advies- en onderzoeksbureau gespecialiseerd in de woningmarkt en leefomgeving, heeft in opdracht van het ministerie BZK in 2018 onderzoek gedaan naar het aantal woonwagenstandplaatsen in Nederland.
Tivollilaan 205, 6824 BV, Arnhem
Postbus 1174, 6801 BD, Arnhem
<https://www.companen.nl>, E: info@companen.nl, T: 026-3512532

Woonwagenstandplaatsen in Nederland

Nulmeting door Companen in opdracht van het ministerie BZK, eindrapportage, 10 oktober 2018
<https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2018/10/12/rapport-woonwagenstandplaatsen-in-nederland>

Huurman Advocatuur

Mevr. Charday Huurman
Linker Rottekade 292, 3034 CV, Rotterdam
<https://www.huurmanadvocatuur.nl>, E: info@huurmanadvocatuur.nl, T: 06-23723771

Jaasma de Winter advocaten

Hr. Sjoerd Jaasma, gespecialiseerd in huurrecht en woonwagenzaken
Pieter Calandlaan 769, 1069 SC, Amsterdam
<https://www.jaasmadewinter.nl>, E: jaasma@brener.nl, T: 020-6646930, F: 020-6648462

Jurisprudentie

Een deel van alle gerechtelijke uitspraken wordt geanonimiseerd gepubliceerd op rechtspraak.nl, U kunt op deze site zoeken in uitspraken door een trefwoord, onderwerp, ECLI, LJN, zaaknummer of vindplaats in te toetsen.
<https://www.rechtspraak.nl>

In dit advies genoemde of relevante uitspraken aangaande woonwagenstandplaatsen en/of dergelijke:

- Raad van State, 19 april 2017, appellante wonende te Mill tegen verweerder, de raad van de gemeente Mille en Sint Hubert, ECLI:NL:RVS:2017:1103
- Rechtbank Rotterdam, 19 oktober 2018, verzoekers verblijvende te Spijkenisse tegen verweerder, het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Nissewaard, ECLI:NL:RBROT:2018:8658
- Rechtbank Den Haag, 10 januari 2019, eisende partij, Stichting Woonpartners Midden-Holland tegen gedaagden, groep woonwagenebewoners te Waddinxveen, ECLI:NL:RBDHA:2019:76

Kenniscentrum Immaterieel Erfgoed Nederland (KIEN)

Het KIEN is onderdeel van het Nederlands Openluchtmuseum in Arnhem
Hoeflerlaan 4, 6816 SG, Arnhem
Postbus 649, 6800 AP, Arnhem
<https://www.immaterieelerfgoed.nl>, E: info@immaterieelerfgoed.nl, T: 026-3576113

UNESCO Verdrag inzake Bescherming van het Immaterieel Erfgoed.

<https://www.immaterieelerfgoed.nl/image/2017/3/1/unesco-conventie-ter-bescherming-van-het-immaterieel-erfgoed.pdf>

Mensen van de reis, lesbrieven over de woonwagencultuur in Nederland

<https://www.immaterieelerfgoed.nl/image/2017/6/2/woonwagencultuur.pdf>

Woonwagencultuur is erkend als immaterieel cultureel erfgoed, wat betekent dat voor gemeenten?

Woonwagencultuur, wat is dat?

Documentaire Nederlandse woonwagencultuur

In opdracht van het Kenniscentrum Immaterieel Erfgoed Nederland heeft de Amsterdamse Filmstichting in samenwerking met VBWN in de zomer van 2019 een filmpje gemaakt over de woonwagencultuur. Dit filmpje is gepubliceerd op 24 september 2019.

<https://youtu.be/FeVvRJ2pto8>

Kraaikamp Wagenbouw BV

Chalet- en woonwagenbouw, maatwerk sinds 1958
Loofklapper 20, 8256 SL, Biddinghuizen
<https://www.kraaikampwagenbouw.nl> E: info@kraaikampwagenbouw.nl T: 0321-331472

Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties (BZK)

Turfmarkt 147, 2511 DP, Den Haag
Postbus 20011, 2500 EA, Den Haag
<https://www.rijksoverheid.nl/ministeries/bzk>, T: 070-4266426

Stand van de woonruimteverdeling – Wachtlijden en verdeling in de praktijk

Rapport van RIGO Research en Advies in opdracht van het ministerie BZK, 26 maart 2019
<https://www.rijksoverheid.nl/ministeries/ministerie-van-binnenlandse-zaken-en-koninkrijksrelaties/documenten/rapporten/2019/05/28/stand-van-de-woonruimteverdeling>

Beleidskader gemeentelijk woonwagen- en standplaatsenbeleid

Uitgave van het Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties, juli 2018, publicatienr. 113803
<https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2018/07/02/beleidskader-gemeentelijk-woonwagen-en-standplaatsenbeleid>

Verslag van een algemeen overleg, gehouden op 18 oktober 2018, over woonaangelegenheden – Integrale visie op de woningmarkt

<https://www.parlementairemonitor.nl/9353000/1/f9vvij5epm1ey0/vksvky0k0ez2#p1>

Woonwagendstandplaatsen in Nederland

Nulmeting door Companen in opdracht van het ministerie BZK, eindrapportage, 10 oktober 2018

<https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2018/10/12/rapport-woonwagendstandplaatsen-in-nederland>

Handreiking Prestatieafspraken – Samenwerken volgens de Woningwet 2015, herziene versie 12 september 2016

Deze Handreiking is opgesteld in samenwerking met BZK, Aedes, VNG en de Woonbond

https://www.woningwet2015.nl/sites/www.woningwet2015.nl/files/documenten/lr_95792_handreiking_prestatieafspraken_herzien_bw_v5.pdf

Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer (VROM)

Dit ministerie is eind 2010 opgeheven en zijn de verschillende onderdelen opgegaan in de huidige ministeries: Economische Zaken en Klimaat (EZK), Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties (BZK) en het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW)

Brief staatssecretaris over de huisvesting van de woonwagendbewoners – Vaststelling van de begroting van de uitgaven en ontvangsten van het Ministerie van VROM (XI) voor het jaar 2001, 6 maart 2001

<https://www.parlementairemonitor.nl/9353000/1/f9vvij5epm1ey0/vi3aimme7kz7>

Eindrapportage inventarisatie en beoordeling alternatieve woonvormen als vervanger van de traditionele woonwagend

Rapport van de Stichting Stuurgroep Experimenten Volkshuisvesting (SEV), 10 augustus 2001

De SEV was een onafhankelijk, niet-ambtelijk adviesorgaan van de minister van VROM. De SEV is in fusie met andere partijen in 2012 overgegaan in Platform31 (PF31).

<https://docplayer.nl/amp/35341313-Eindrapportage-inventarisatie-en-beoordeling-alternatieve-woonvormen-als-vervanger-van-de-traditionele-woonwagend.html>

Handreiking voor gemeenten: over beleid en handhaven, ‘Werken aan woonwagendlocaties’

VROM-Inspectie, handreiking 2006, nr. 6374

https://www.woonwagendwijzer.nl/?wpfb_dl=413

Vrijplaatsen op woonwagendlocaties

VROM-Inspectie, onderzoeksrapport/publicatie VROM 9032, februari 2009

https://www.woonwagendwijzer.nl/?wpfb_dl=411

Handreiking brandveiligheid van woonwagend en woonwagendlocaties

VROM-Inspectie, rapport 01-03-2009, bijlage bij de publicaties brandveiligheid gebouwen

<https://www.rijksoverheid.nl/documenten/publicaties/2013/11/11/publicaties-brandveiligheid-gebouwen>

Eigentijds omgaan met woonwagendbewoners – Opmaat naar normalisatie

VROM-Inspectie, uitgave van VROM publicatie 8312 in samenwerking met Sjaak Khonraad en Chris Veldhuysen, maart 2009

https://www.woonwagendwijzer.nl/?wpfb_dl=137

Beelden van reizigers – Woonwagendbewoners in Nederland

Brochure van de Stichting Stuurgroep Experimenten Volkshuisvesting (SEV), januari 2010

De SEV was een onafhankelijk, niet-ambtelijk adviesorgaan van de minister van VROM. De SEV is in fusie met andere partijen in 2012 overgegaan in Platform31 (PF31).

https://www.woonwagendwijzer.nl/?wpfb_dl=127

Handreiking voor overdracht van woonwagend en standplaatsen

VROM-Inspectie, Publicatienummer VI-2010-03, augustus 2010

Deze brochure is tot stand gekomen door een samenwerking met Aedes (Vereniging van woningcorporaties en VNG (Vereniging van Nederlandse Gemeenten).

https://www.woonwagendwijzer.nl/?wpfb_dl=133

Woonwagendbewoners in Nederland 2011

VROM-Inspectie, Rapport Inspectie Leefomgeving en Transport door BMC onderzoek, 9 mei 2012

https://www.woonwagendwijzer.nl/?wpfb_dl=439

Nationale ombudsman

Bezuidehouthoutseweg 151, 2594 AG, Den Haag

Postbus 93122, 2509 AC, Den Haag

<https://www.nationaleombudsman.nl>

Woonwagendbewoner zoekt standplaats

Een onderzoek naar de betrouwbaarheid van de overheid voor woonwagendbewoners

Onderzoeksrapport van de Nationale ombudsman, 17 mei 2017, rapportnummer 2017/060

https://www.nationaleombudsman.nl/system/files/bijlage/DEF%20Rapport%202017060%20Woonwagendbewoner%20zoekt%20standplaats_0.pdf

Nationale Hypotheek Garantie (NHG)

NHG, WTC, Stadsplateau 13, 3521 AZ, Utrecht

Receptie T: 079-3682800, Service Center T: 079-3682840, WhatsApp: 06-27013202

<https://www.nhg.nl>

Voorwaarden & Normen 2020-1, geldig vanaf 1 januari 2020

<https://www.nhg.nl/LinkClick.aspx?fileticket=EQdzq1mXsgw%3d&portalid=0>

Voorwaarden & Normen Toelichting 2020-1, geldig vanaf 1 januari 2020

[https://www.nhg.nl/Portals/0/Documenten/Voorwaarden%20en%20Normen/Toelichting%20VN%202020-1%20\(1.0\).pdf?ver=2019-11-01-143610-037](https://www.nhg.nl/Portals/0/Documenten/Voorwaarden%20en%20Normen/Toelichting%20VN%202020-1%20(1.0).pdf?ver=2019-11-01-143610-037)

Nederlands Genootschap van Burgemeesters

Beroepsvereniging van burgemeesters in Nederland

Postbus 30435, 2500 GK, Den Haag

<https://www.burgemeesters.nl>, E: info@burgemeesters.nl, T: 070-3738383

Zakboek openbare orde en veiligheid 2017

<https://www.burgemeesters.nl/sites/www.burgemeesters.nl/files/File/Zakboek%20orde%20en%20veiligheid%202017.pdf>

Rapport 'Orde in de openbare orde'

<https://www.burgemeesters.nl/sites/www.burgemeesters.nl/files/File/Bevoegdheden/Orde%20in%20de%20openbare%20orde.pdf>

Nijbod Consultancy BV

Beleid en beheer van woonwagenlocaties

Postbus 7904, 5605 SH, Eindhoven

<https://www.nijbod.nl>, E: info@nijbod.nl, T: 040-2524025, F: 040-2521913

Platform31 (PF31)

Platform31 is een kennis- en netwerkorganisatie, o.a. thans door het ministerie van BZK ingeschakeld om het Beleidskader in de praktijk te implementeren.

Kantoor Stichtage, Koningin Julianaplein 10, 2595 AA, Den Haag

Postbus 30833, 2500 GV, Den Haag

<https://www.platform31.nl>, E: info@platform31.nl, T: 070-3028484

Stichting Het Huurdershuis

Akkerwindestraat 1, kamer 17, 6832 CR, Arnhem

E: info@huurdershuis.nl

Mensen van de reis die niet meer reizen

Woonwensenpeiling onder woonwagenbewoners in Arnhem

[https://d2od87akyl46nm.cloudfront.net/cms/2018/04/5acf4f26688ab_2018.03.09 - RAPPORT -](https://d2od87akyl46nm.cloudfront.net/cms/2018/04/5acf4f26688ab_2018.03.09_-_RAPPORT_-_Mensen_van_de_reis_die_niet_meer_reizen_-_Woonwensenpeiling_woonwagenbewoners_gemeente_Arnhem_20180309154202.pdf)

[Mensen van de reis die niet meer reizen -](https://d2od87akyl46nm.cloudfront.net/cms/2018/04/5acf4f26688ab_2018.03.09_-_RAPPORT_-_Mensen_van_de_reis_die_niet_meer_reizen_-_Woonwensenpeiling_woonwagenbewoners_gemeente_Arnhem_20180309154202.pdf)

[Woonwensenpeiling woonwagenbewoners gemeente Arnhem 20180309154202.pdf](https://d2od87akyl46nm.cloudfront.net/cms/2018/04/5acf4f26688ab_2018.03.09_-_RAPPORT_-_Mensen_van_de_reis_die_niet_meer_reizen_-_Woonwensenpeiling_woonwagenbewoners_gemeente_Arnhem_20180309154202.pdf)

Stichting Travellers United Nederland (TUN)

Voorzitter: mevr. Paula Bloemers, E: travellersunitednederland@gmail.com

Secretaris: mevr. Annie Mirosh, E: travellersunitednederland@gmail.com

Vereniging Behoud Woonwagencultuur in Nederland (VBWN)

Voorzitter: hr. Piet van Assendorp, E: pietvanassendorp0@gmail.com

Secretaris a.i.: hr. Cees Groenendaal, E: c.groenendaal@ziggo.nl

Vereniging Nederlandse Gemeenten (VNG)

Nassaulaan 12, 2514 JS, Den Haag

Postbus 30435, 2500 GK, Den Haag

<https://www.vng.nl>, T: 070-3738393, E: info@vng.nl

Handreiking Prestatieafspraken – Samenwerken volgens de Woningwet 2015, herziene versie 12 september 2016

Deze Handreiking is opgesteld in samenwerking met BZK, Aedes, VNG en de Woonbond

https://www.woningwet2015.nl/sites/www.woningwet2015.nl/files/documenten/lr_95792_handreiking_prestatieafspraken_herzien_bw_v5.pdf

Wet- en regelgeving

Memorie van toelichting (Tweede Kamer der Staten-Generaal, vergaderjaar 1996-1997) - Wijziging van de Huisvestingswet,

de Woningwet en enige andere wetten in verband met de integratie van de woonwagen- en woonschepenregelgeving

<https://www.parlementairemonitor.nl/9353000/1/f9vvij5epmj1ey0/vi3agi0a6dyb#p2>

Wet op het overleg huurders verhuurder

[https://www.rijksoverheid.nl/onderwerpen/huurwoning/documenten/brochures/2009/10/01/wet-op-het-overleg-huurders-](https://www.rijksoverheid.nl/onderwerpen/huurwoning/documenten/brochures/2009/10/01/wet-op-het-overleg-huurders-verhuurder-welke-rechten-hebben-huurdersorganisaties-en-bewonerscommissies)

[verhuurder-welke-rechten-hebben-huurdersorganisaties-en-bewonerscommissies](https://www.rijksoverheid.nl/onderwerpen/huurwoning/documenten/brochures/2009/10/01/wet-op-het-overleg-huurders-verhuurder-welke-rechten-hebben-huurdersorganisaties-en-bewonerscommissies)

<https://wetten.overheid.nl/BWBR0009810/2017-07-01>

Woningwet 2015

<https://wetten.overheid.nl/BWBR0036776/2015-07-01>

Bouwbesluit 2012

<https://rijksoverheid.bouwbesluit.com/inhoud/docs/wet/bb2012>

Het Wiel

Landelijk woonwagennieuws, een periodiek/uitgave van de stichting Woonwagennieuws

Redactie: mevr. Thea Reuver

Postbus 595, 3700 AN, Zeist

<https://www.hetwiel.info>, E: hetwiel@xs4all.nl, T: 030-2933863

Woonbond

Nieuwe Achtergracht 17, 1018 XV, Amsterdam

Postbus 3389, 1001 AD, Amsterdam

<https://www.woonbond.nl>, T: 020-5517700, E: info@woonbond.nl

Handreiking Prestatieafspraken – Samenwerken volgens de Woningwet 2015, herziene versie 12 september 2016

Deze Handreiking is opgesteld in samenwerking met BZK, Aedes, VNG en de Woonbond

https://www.woonbond.nl/sites/woonbond/files/handreiking_prestatieafspraken_2016.pdf

Handreiking Prestatieafspraken 2019 – Algemene aanbevelingen en de mogelijkheden van het Sociaal Huurakkoord voor lokale prestatieafspraken, 5 juli 2019

Deze handreiking is voor leden beschikbaar.

Handreiking Prestatieafspraken 2019 – Voor besturen van huurdersorganisaties die betrokken zijn bij het maken van prestatieafspraken met woningcorporaties en gemeenten, 28 februari 2019

Deze handreiking is voor leden beschikbaar.

Woonwagenwijzer

Deze informatieve website is een initiatief van Bram van Duinen, zelfstandig adviseur woonwagenbeleid met bijzondere belangstelling voor de ontwikkeling van het volkshuisvestingsbeleid m.b.t. woonwagenbewoners.

VanDuinen Advies Zwolle, <https://www.woonwagenwijzer.nl>, E: bvanduinen@gmail.com, T: 06-11476176

Zigeuners.

Een bende van pl. m. 130 Zigeuners, mannen, vrouwen en kinderen, kwam gisteravond laat in Bussum aan en kampeerde aan de grens van 's Graveland. Men zegt dat nog 70 nakomers te verwachten zijn. Dat dit volk nu, met het oog op het a.s. concours voor harmonie- en fanfare-corpsen, dubbel onwelkom is, kan men begrijpen.

1904-08-11 De Telegraaf

— In den nacht van Woensdag op Donderdag werden bij den landbouwer J. van Oost- rum te Binnendijk een zestal kippen gestolen. Men vermoedt in de bevolking van een tijdelijk in de buurt gestationeerden woonwagens, de daders te moeten zoeken.

1919-06-14 De Gooi- & Eemlander

DE RATTENPLAAG.

5. Voorstel van B. en W. om hun een crediet te verlenen van f 300 ter bestrijding van de rattenplaag.

De directeur van publieke werken stelt voor om, voor de verdelgving van ratten, een uitgebreide proef te nemen met het daarvoor bestemde serum, waarmede een uitgaaf van f 300 gemoeid is.

De commissie van openbare werken kan zich hiermede vereenigen.

De heer Goubitz (Com.) meent, dat het niet opgaat, dat de directeur in zijn rapport schrijft dat, met het oog op de premie, de mogelijkheid niet is uitgesloten, dat in het woonwagenkamp ratten zouden worden gekweekt.

1925-11-25 De Gooi- en Eemlander

De heer Bierman (V.B.) wenscht aanhouding tot 1926.

De heer Goubitz (Com.): „Gelukkige ratten.”

(Algemeene hilariteit).

Wethouder Bakker (V.B.) ziet niet in, dat het de bedoeling van den directeur van publieke werken is, een smet te werpen op de bewoners van het woonwagenkamp. Men vergeet niet, dat daar het broeinest is van de ratten.

Zonder hoofdelijke stemming wordt conform het voorstel van B. en W. besloten, aan den heer Bierman wordt aanteekening verleend, dat hij er tegen is.

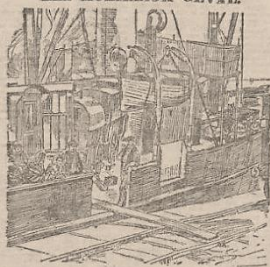
— In verband met de bij de firma v. B. aan de Huygensstraat gepleegde diefstal van looden pijpen, werden door de politie aangehouden G. en K. K., woonwagenbewoners, tijdelijk verblijvende in het woonwagenkamp alhier. Zij werden na verhoor weder op vrije voeten gesteld.

1925-04-23 De Gooi- en Eemlander

— Door eene B., bewoonster van een woonwagen, is bij de politie een klacht ingediend, daar zij, volgens haar zeggen, zou zijn mishandeld door drie veldwachters op den Utrechtschenweg. Zij is op last van hooger autoriteit met haar wagen op Langgewenscht alhier neergezet.

1905-10-07 Hilversumsche Courant

EEN HOERLIJK GEVAL.



Zigeuners ziet men overal liever gaan dan komen en zoo kwam het, dat een troep van dit lastige diefische volkje, toen ze van Dover uit naar Frankrijk over wilden steken, door de bevoegde macht te Calais geen vergunning tot landen kregen.

De kapitein van het stoomschip, dat hen had overgebracht, moest ze dus wel weer mee terugnemen.

Maar in Engeland weigerde de leider der bende, een Turk, de retourpassage te be-

talen, wijl de terugtocht allerminst op zijn verlangen was geschied.

De reeders van 't schip willen nu het hebben en houden der Zigeuners aan boord houden tot de som betaald is en zoo leeft de bende thans aan boord van 't schip.

Behalve een aantal wagens hebben de Zigeuners een groot aantal beren bij zich, welke dieren eveneens aan boord verblijft houden.

1903-12-04 Rotterdamsch nieuwsblad

EEMNES.

Bij den kastelein G. van D., werden een paar nieuwe klompen ontvreemd, waarschijnlijk door kinderen uit een woonwagen, die in den omtrek stond.

1908-02-13 Hilversumsche Courant

— Weder heeft hier een diefstal plaats gehad. Bij de erven H. Pen zijn twee paardentuigen ontvreemd. Men houdt de bewoners van voorbijtrekkende woonwagens voor de daders. De politie stelt een onderzoek in.

1915-08-28 Hilversumsche Courant