

10 JAAR NA AFSCHAFFING VAN DE WOONWAGENWET

4

Op 1 maart 1999 werd de Woonwagenwet afgeschaft. Wat is de stand van zaken met betrekking tot woonwagenlocaties nu tien jaar na dato? Is de beoogde gelijkwaardigheid voor de bewoners van woonwagens, het belangrijkste doel van de afschaffing van de wet, nu eindelijk bereikt? Helaas niet, kunnen we wel constateren. De woonwagen mag dan volgens de wet een erkende woonvorm zijn; van het normaliseren van de verhoudingen en gelijke rechten voor de mensen van de wagen is nog lang geen sprake. De belangrijkste gebeurtenissen sinds 1999 op een rij.

Op 1 maart 1999 werd de Woonwagenwet afgeschaft. De regelgeving werd ondergebracht bij de reguliere Huisvestings- en Woningwet, en gemeenten en woningcorporaties werden vanaf die datum verantwoordelijk voor de huisvesting van de mensen van de wagen. De bewoners van woonwagens en hun organisaties waren fel gekant tegen de afschaffing van de wet. Zij vreesden dat wanneer gemeenten het geheel en alleen voor het zeggen zouden krijgen, de aanleg van standplaatsen in het slop zou raken. Daarbij werd de doelgroepenbepaling afgeschaft waardoor op

termijn ook burgers aanspraak konden maken op de toch al schaarse standplaatsen. Woonwagenbewoners waren bang dat zij hun woonvorm zouden verliezen, en daarmee hun levenswijze en cultuur. Zover is het anno 2009 gelukkig niet gekomen. Maar duidelijk is wel dat de woonvorm woonwagen, en daarmee de groep woonwagenbewoners, steeds verder onder druk is komen te staan.

Standplaatsentekort

In het jaar 2000 laat het ministerie van VROM onderzoek doen naar het tekort aan woonwagenstandplaatsen. Ons land telt op dat moment 9618 standplaatsen, met daarop 9000 woonwagens. Het verschil in aantal zou worden verklaard door voorgenomen sanering, permanente leegstand of verdunning omdat één woonwagen meer standplaatsen bezet hield. Uit het onderzoek komt naar voren dat nog maar liefst 2508 huishoudens op de wachtlijst staan voor een standplaats. Volgens de nieuwbouwplannen van gemeenten, komen er de komende negen jaar echter hooguit 950 nieuwe plekken bij, waarvan 837 de eerste vijf jaar. Het betekent dat er tot het jaar 2010 een tekort van zeker 1500 standplaatsen zal blijven bestaan. In een brief aan de Tweede Kamer in februari 2001 uit toenmalig staatssecretaris Remkes van Volkshuisvesting

zijn bezorgdheid over het door gemeenten gevoerde woonwagenbeleid. 'Gemeenten blijken dikwijls een te grote terughoudendheid te betrachten bij de uitbreiding van het aantal standplaatsen en de voorkeur te geven aan stabilisering van de bestaande situatie. Er wordt door veel gemeenten in beperkte mate ingespeeld op de specifieke woonbehoefte van deze burgers', schreef Remkes. Uit de inventarisatie blijkt ook dat nog maar 4% van alle standplaatsen in bezit is van de bewoners, terwijl voor de woonwagens een percentage van 64% geldt. Ook van de beoogde overdracht van woonwagenlocaties aan de woningcorporaties is nog maar weinig terecht gekomen. Eind 2000 is slechts 19% van de standplaatsen overgedragen.

Ieder zijn vak

In reactie op de uitkomsten van het onderzoek, geeft de Tweede Kamer de staatssecretaris opdracht om nader onderzoek te doen naar de woonwensen en de woonsituatie van de bewoners van woonwagens. Dat onderzoek wordt uitgevoerd door SGBO, het onderzoeks- en adviesbureau van de VNG, en de SmartAgent Company. De eerste vraagt alle gemeenten om informatie, de tweede interviewt 273 gezinshoofden uit woonwagenkringen, waarvan 48 standplaats-zoekenden. Doel van het onderzoek is om te kijken of er inmiddels sprake is van gelijke

behandeling - de belangrijkste reden om in 1999 de Woonwagenwet in te trekken. In juli van 2001 komt het onderzoek uit onder de titel "Ieder zijn vak". De conclusie: er is vooral wat regelgeving betreft sprake van gelijke behandeling, maar de gewenste gelijkwaardigheid is nog lang niet bereikt. Volgens de onderzoekers wordt

onvoldoende rekening gehouden met de woonwensen van de bewoners van woonwagens en moeten zij betrokken worden bij het beleid. Zij raden gemeenten en woningcorporaties dringend aan: zoek uit wat de groep woonwagenbewoners wil, communiceer goed met hen en stel op basis daarvan beleid vast. Want 'al is beleid inhoudelijk nog zo goed, als er geen communicatie over is, is dat beleid gedoemd te mislukken', stellen zij in Het Wiel 6 van 2001.

De onderzoekers zijn ook kritisch over het feit dat gemeenten geen standplaatsen aan bewoners willen verkopen. En dat gemeenten het beheer vaak uitbesteden aan particuliere bureau's. 'Zolang deze bureau's en niet de corporaties het beheer over centra voeren, kan er geen sprake zijn van normalisatie', schrijven de onderzoekers. 'Normalisatie kan alleen plaatsvinden als er vertrouwen ontstaat tussen de



De toekomst voor de kinderen? Wie zal het zeggen.... (foto: Amerika, fotograaf onbekend)

bewoners en de gemeenten en corporaties. En omdat de meeste woonwagenbewoners zich niet hebben georganiseerd, mag van de gemeenten en corporaties verwacht worden dat zij deze handschoen oppakken.'

Familieverband

In het rapport "Ieder zijn vak" zijn ook de conclusies opgenomen uit het deelonderzoek naar de woonwensen van de bewoners "Wonen in familieverband". De titel dekt gelijk de belangrijkste bevinding uit dat onderzoek: het wonen in familie- of groepsverband is essentieel voor de mensen van de woonwagen. De overgrote meerderheid woont het liefst in een woonwagen, waarbij tweederde van de ondervraagden bij voorkeur een woonwagen heeft die groter is dan de VROM-wagen. Maar 8 procent van de ondervraagden zegt in een huis te willen wonen, en daarvan zegt 5 procent dit alleen te

willen wanneer dat in familie- of groepsverband kan.

De aanbevelingen uit het rapport worden door staatssecretaris Remkes in een brief van 14 februari 2002 aan de gemeenten verwoord. Daarin maant Remkes de gemeenten en corporaties haast te maken met de aanleg van standplaatsen. Want 'dat het huidige tekort van 2500 standplaatsen over tien jaar nog steeds 1500 bedraagt, acht ik niet aanvaardbaar', schrijft hij. Toch verbindt de staatssecretaris geen consequenties voor het Rijk aan de lakse houding van gemeenten. Ook wordt, zo zal later blijken, niets gedaan met de aanbeveling in "Ieder zijn vak": 'De in dit rapport beschreven stand van zaken rechtvaardigt dat het Rijk de vinger aan de pols houdt en regelmatig rapporteert over de voortgang.'

Maastricht

Het blijft dan enkele jaren stil, tot we het jaar 2004 als het jaar

van Vinkenslag in de boeken terugvinden. Of beter het jaar waarin burgemeester Leers van Maastricht de pelotons ME herhaaldelijk op de Vinkenslag afstuurt om een einde te maken aan illegale situaties. Dat de gemeente zelf nooit heeft gehandhaafd, en dat via overleg ongetwijfeld hetzelfde had kunnen worden bereikt, speelt in de publieke opinie geen rol. Alle al bestaande vooroordelen over woonwagewoners vinden ongebreideld een ventiel, en daarbij laten de media zich niet onbetuigd. De gevolgen van het machtsvertoon in Maastricht zijn door het hele land voor de bewoners van woonwagens merkbaar. Zij worden geassocieerd met vrijplaatsen, belastingontduiking en wietteelt.

Stigmabevorderend

Van de overheid zou je mogen verwachten dat zij de gebeurtenissen in Maastricht in het juiste perspectief zou plaatsen en de gemoederen in de samenleving zou bedaren. Maar in plaats daarvan gooien de gezamenlijke ministeries van Financiën, Justitie en VROM olie op het vuur. Zij verklaren de oorlog aan vrijplaatsen en kondigen, speciaal voor woonwagelocaties, een integrale handhavingsaanpak aan. Op 11 mei 2005 gaat er een brief uit naar gemeenten waarin zij worden aangemaand werk te maken van “vrijplaatsen/normalisatie van woonwagencentra”. En daarmee wordt ook de tweede aanbeveling richting Rijk uit “Ieder zijn vak” in de wind geslagen: ‘Nieuwe collectieve, stigmabevorderende maatregelen lijken contra-productief te kunnen gaan werken en worden daarom afgeraden.’

Om gemeenten behulpzaam

te zijn bij tot het aanpakken van vrijplaatsen wordt een speciale website opgezet: hetcvv.nl. Ook verschijnt eind 2006 een handleiding van de VROM Inspectie “Handhaving op woonwagelocaties”. De handleiding geeft gemeenten niet alleen tips over handhaving en woonwagenebeleid, maar blijkt ook een dubieuze boodschap uit te dragen. Bij de vijf voorgestelde mogelijkheden hoe gemeenten woonwagenebeleid kunnen invullen, staat met stip op 1 de “nuloptie”: het afbouwen van standplaatsen en woonwagewoners onderbrengen in andere huisvestingsvormen.

Uit de handleiding blijkt dat de VROM Inspectie in 2006 ook een inventarisatie woonwagelocaties heeft gehouden. Daarbij is niet alleen het aantal ‘vrijplaatsen’ op woonwagelocaties in kaart gebracht, maar ook het aantal standplaatsen. Navraag van Het Wiel bij Eric Beerens van de VROM Inspectie in december 2006 leert dat het aantal standplaatsen drastisch is afgenomen. In plaats van de beloofde 837 extra vakken die gemeenten dan al gerealiseerd hadden moeten hebben, is het aantal standplaatsen afgenomen tot 8600. Later, midden 2008, zal voormalig minister Vogelaar in antwoord op vragen van SP Tweede Kamerlid Paulus Jansen, een zelfs nog somberder beeld schetsen. Zij komt, vreemd genoeg op basis van dezelfde inventarisatie, op een totaal van 8319 standplaatsen. Daarmee is het tekort aan standplaatsen inmiddels opgelopen tot liefst ruim 3200.

Niet objectief

Maar de cijfers uit de inventarisatie woonwagene-

locaties worden door de VROM Inspectie onder de pet gehouden. En op politiek niveau is er, tot 2008, geen haan die ernaar kraait. Het laatste beetje kennis van en aandacht voor de rechten van bewoners van woonwagens is, met de val van het kabinet Balkenende II in juni 2006, verdwenen.

In oktober 2008 krijgt Het Wiel dan een artikel uit het blad Handhaving van VROM toegespeeld. En dan wordt pas echt duidelijk waarom de inventarisatie is achtergehouden. De VROM Inspectie is niet objectief en heeft al die tijd lopen sleutelen aan de uitkomsten van de inventarisatie. Daaruit was namelijk naar voren gekomen dat er nauwelijks vrijplaatsen op woonwagelocaties zijn, alle tamtam van de ministeries ten spijt. Zelfs de 5% vrijplaatsen, zoals in de handleiding uit 2006 voor gemeenten wordt gemeld (wat neer komt op 17 van de 350 gemeenten met woonwagelocaties) is nog te hoog gegrepen. Volgens Eric Beerens van de VROM Inspectie heeft een aantal gemeenten eind 2006, begin 2007 aangegeven dat zij vonden dat de onderzoeker de situatie op hun woonwagencentra te negatief had voorgesteld. Uiteindelijk blijft slechts een handvol gemeenten over die een woonwagelocatie als vrijplaats beschouwen.

Kop indrukken

De VROM Inspectie, of in elk geval Jos Broods van die inspectie, wil zich echter niet bij die uitkomst neerleggen. In 2007 en 2008 benadert hij persoonlijk de gemeenten opnieuw om, zoals hij het zelf uitdrukt in het artikel in Handhaving ‘vrijplaatsen te identificeren en

de kop in te drukken'. Gaat de VROM-medewerker daarmee zijn boekje niet al ver te buiten; hij suggereert bovendien dat veel woonwagenbewoners zich liever definitief in een huis willen vestigen. Want 'het rondtrekken is nu toch wel voorbij'.

Geen toeval

Iets soortgelijks hebben we eerder gehoord, en wel uit de mond van wethouder Norder van den Haag. En dat is geen toeval, denken wij. In 2006 heeft de VROM Inspectie om tafel gezeten met de gemeente Den Haag. Het woonwagencentrum aan de Escamplaan stond op de nominatie te worden heringericht en er zou een nieuw centrum worden aangelegd voor in totaal 60 standplaatsen. Zo was het de bewoners van de Escamplaan altijd beloofd, en daarvoor had Den Haag ook al de middelen gekregen van het Rijk. In september 2006 waren die plannen ook nog gewoon de insteek waarmee de gemeente de bewoners een eerste overleg in het vooruitzicht had gesteld. Maar amper een aantal maanden later, volgde als donderslag bij heldere hemel de telefonische mededeling van de gemeente: de plannen waren veranderd. De Escamplaan zou worden opgeheven en de beloofde nieuwe locatie kwam er ook niet. De bewoners kregen het voor de voeten geworpen, zonder opgaaf van redenen, zonder overleg vooraf. 'De tijd van Pipo de Clown is voorbij', meende wethouder Norder.

Hoe het met de bewoners van de Escamplaan is afgelopen, weten we intussen allemaal: hele families zijn uit elkaar gerukt, en 35 huishoudens hebben hun intrek moeten nemen in een huis. Verplicht, niet omdat ze dat zelf zo graag wilden.

Een evenzo plotse omslag zagen we vorig jaar bij de gemeenten Rotterdam en Wijchen, waarover we vorig Wiel al berichtten. Beide gemeenten stelden de bewoners van woonwagenlocaties volkomen onverwacht voor een voldongen feit: de locaties zouden worden opgedoekt of verkleind. En beide gemeenten lieten de term vrijplaats vallen ter verklaring van de omslag van beleid. Ten onrechte. Want voor Wijchen geldt: de gemeente heeft zelf nagelaten toe te zien op de brandveiligheid op de locatie en heeft illegale bebouwing altijd gedoogd. En voor Rotterdam geldt: de gemeente heeft jaren geleden integraal handhavingsbeleid ingevoerd en heeft in dat kader in 2005 ook orde op zaken gesteld op De Kievit. Sindsdien is het er rustig, moest wethouder Karakus erkennen tegenover het Algemeen Dagblad. Met een logische verklaring voor de omslag is Rotterdam nog altijd gekomen.

Willekeur

Als we de situatie tien jaar na afschaffing van de Woonwagenwet moeten samenvatten dan is het anno 2009 door een gebrek aan politieke aandacht en bemoeienis vooral willekeur troef in het land van woonwagenbeleid. Er zijn gemeenten die de omslag hebben gemaakt en hun verantwoordelijkheid hebben genomen. Of zoals wethouder De Vries van Groningen in 2007 in het Dagblad van het Noorden verwoordde: 'Woonwagencentra zijn door gemeentes lang als onwenselijke woonvorm beschouwd. (...) Zes jaar geleden hebben we de knop omgezet. Het bestaat, mensen willen graag zo leven, dus gaan we elkaar goed in de ogen kijken en aan

de slag. Maar veel meer gemeenten en corporaties hebben de knop nog niet omgezet, zo blijkt uit de vele noodkreten die Het Wiel binnenkrijgt. Zij bekijken de woonwens van bewoners van woonwagens nog altijd door dezelfde bril van bevooroordeeldheid en onbegrip. En normalisatie als een kwestie van vooral de plichten, maar niet de rechten. Er zijn gemeenten die bewoners een zak geld voorhouden om maar van 'het probleem' woonwagens af te zijn, er zijn gemeenten die vrijkomende standplaatsen barricaderen, en er zijn inmiddels dus ook gemeenten die onder het mom van 'vrijplaats' bewoners van hun standplaatsen verwijderen.

Onderzoek

Als we de situatie tien jaar na afschaffing van de Woonwagenwet overzien, dan is het hoogste tijd voor nieuwe landelijke sturing. En voor een uitgebreid onderzoek. Waar is het allemaal misgegaan na de afschaffing van de Woonwagenwet. Waarom zijn de toegezegde standplaatsen niet aangelegd. En wat is de rol van de VROM Inspectie gezien de recente ontwikkelingen.

SP kamerlid Paulus Jansen heeft inmiddels, naast het beroep op de Wet openbaarheid van bestuur door Het Wiel, een verzoek bij de Tweede Kamer Commissie gedaan voor openbaring van de inventarisatie woonwagenlocaties. Volgens de laatste geluiden zal de inventarisatie over een maand boven water komen.