

WOONWAGEN- KAMPEN IN DE KNEL

Woonwageneigenaren hebben recht op hun cultuur, zo staat in mensenrechtenverdragen. Het eerdere 'uitsterfbeleid' dreef ze echter steeds meer in het nauw. Vijf jaar geleden maakte dat omstreden beleid plaats voor een nieuw woonwagenvanplan. De rechtszaak van woonwageneigenaren tegen de gemeente Den Haag illustreert hun penibele positie.

TEKST FEMKE NOORDINK | M.M.V. ALYSHA POLET / BEELD PHIL NIJHUIS / ANP | FEMKE NOORDINK



► Najaar 2018, woonwageneigenaren protesteren tegen het gemeentebestuur op braakliggende grond aan de Haagse Leyweg, waar vroeger een woonwagenvan was.

Voor wie?

Huurders in de corporatiesector en de commerciële sector

▶▶ De woonwagencultuur kent een lange historie van discriminatie en marginalisatie. Dit begint al bij de eerste *Woonwagenvanwet* uit 1918. Piet van Assendorp van Vereniging Behoud Woonwagencultuur: 'Die was eigenlijk bedoeld om het leven in woonwagens te ontmoedigen.' Volgens Van Assendorp is de relatie tussen de woonwageneigenaren en de overheid nooit goed geweest: 'In de Tweede Wereldoorlog speelde de Nederlandse politie een grote rol in de deportatie naar kamp Westerbork van 300 Sinti en Roma en aanvankelijk ook 300 reizigers. Na de oorlog kwam de tweede Woonwagenvanwet, die het rondreizen onmogelijk maakte en de bewoners in verzamelkampen bijeen dreef. Kort daarna kwam er weer een deconcentratiebeleid; kampen mochten niet groter zijn dan vijftien wagens.'

In 1999 werd de Woonwagenvanwet geschrapt. Door de afschaffing werden woonwageneigenaren afhankelijk van de gemeenten. Die kozen in veel gevallen voor een 'nuloptie' of een 'uitsterfbeleid', dat erop gericht was het aantal standplaatsen steeds verder af te bouwen. Het College voor de Rechten van de Mens oordeelde dat dit in strijd is met de mensenrechten. Ook onderzoek van de Nationale Ombudsman in 2017 wees uit dat Nederlandse gemeenten een discriminerend beleid voerden.

In 2018 kwam er een positieve draai: het ministerie van Binnenlandse Zaken (BZK) introduceerde een nieuw woonwagenvanbeleid. Hierin luidt het advies om een gemeentelijke woonvisie op te stellen waarin aandacht is voor alle te huisvesten doelgroepen, waaronder woonwageneigenaren. Het *Beleidskader gemeentelijk woonwagenvan-*

standplaatsenbeleid helpt om lokaal mensenrechtenproof woonwagenvanbeleid te ontwikkelen. Ook de *Nationale Woon- en Bouwagenda* van BZK in 2022 onderstreept dat er aandacht moet zijn voor de ruim 60.000 woonwageneigenaren in ons land. Van Assendorp: 'Veel gemeenten zijn op het ogenblik bezig met hun Woonzorgvisie 2024-2028. Door de verplichting om onze doelgroep specifiek te benoemen hebben we hier wel verwachtingen van.' Kan dit de decennialange tegenwerking van woonwageneigenaren teruggedraaien?

Aan de slag

Esther Verhoeff, woordvoerder van de Vereniging van Nederlandse Gemeenten (VNG), vertelt in ieder geval dat 'gemeenten aan de slag gaan met plannen van aanpak om het beleid handen en voeten te geven'. Daarnaast laat ze weten dat 'er nauw wordt



“ We zien dat het woonwageneven 25 jaar op achterstand staat ”

samengewerkt met wooncorporaties om de huisvesting voor woonwagenebwoners weer in kaart en op gang te brengen’. De samenwerking zorgt verder voor een poging tot vernieuwing en verduurzaming van de huidige woonwagens.

Woonwagenebwoners verenigen zich meer dan voorheen, wat van invloed is op het beleidsproces. Van Assendorp: ‘Gelukkig worden er steeds meer huurdersverenigingen en bewonerscommissies opgericht, zodat men een volwaardige gesprekspartner is. Dat is voor gemeenten en woningcorporaties weer makkelijker overleggen.’

Hij zegt dat gemeenten positief bezig zijn waar bestuurders het belang en de rechtspositie inzien van woonwagenebwoners: ‘Gemeente Zeist is daar veruit het beste voorbeeld van. Daar heeft burgemeester

Koos Janssen een voorbeeld neergezet waar alle gemeenten wat van kunnen leren.’ Van Assendorp verwijst hier naar het woonwageneven Beukbergen. Dat breidde uit van 170 naar 220 woonwagenevenplaatsen, in nauwe verbinding tussen bewoners en gemeente. Beukbergen is daarmee het grootste woonwagenevencentrum van Europa.

Kortom: alles goed en wel? Voor meer inzicht in de stand van zaken deed Companen in 2018 onderzoek naar de landelijke hoeveelheid woonwagenevenstandplaatsen, in opdracht van het ministerie van BZK. In 2020 ging het adviesbureau aan de slag met een eerste herhaalmeting. Momenteel is Companen bezig met een tweede herhaalmeting, die na de zomer openbaar wordt. Een mooie uitkomst van de meting van 2020 was dat meer gemeenten zich op basis van de afspraken in 2018 inzetten om te zorgen ►

achtergrond

WOONWAGENBELEID

“ Als je vraagt om uitbreiding en ruimte, geeft niemand thuis ”

voor voldoende standplaatsen. Ruim 70 gemeenten meldden vorderingen bij het maken van nieuw beleid. Ze spraken de verwachting uit in totaal rond de 150 extra woonwagenvakanties te kunnen realiseren.

Stroef contact

Minder positief was dat er sinds 2018 concreet vrijwel niets was veranderd aan het aantal standplaatsen. Die hoeveelheid was met zo'n 8.800 plekken ongeveer gelijk gebleven. Veel gemeenten gaven aan dat ze het ontwikkelen van een standplaatsenbeleid ingewikkeld vinden: het grondgebruik van een standplaats is relatief groot en de realisatie van een plaats met woonwagenvakantie is in veel gevallen duurder dan de bouw van een sociale huurwoning. Sommige gemeenten meldden daarnaast dat het contact met bewoners stroef verliep. Maar ook de samenwerking met corporaties ging niet altijd vanzelf.

Als reactie hierop werkte het ministerie samen met de VNG aan een ondersteuningsprogramma. Er kwam een *Wegwijzer woonwagenvakantie- en standplaatsenbeleid*. Die schetst het mensenrechtelijk kader en licht stap voor stap toe hoe gemeenten samen met woningcorporaties, woonwagenvakanties en beheerorganisaties beleid kunnen ontwikkelen en uitvoeren dat in lijn is met het beleidskader. Er komt een onderzoek naar de kosten van standplaatsen en woonwagenvakanties en gemeenten kunnen een beroep doen op het budget van €50 miljoen dat is vrijgemaakt voor de huisvesting van specifieke doelgroepen.

Piet van Assendorp is blij met de metingen: 'Daaraan kunnen we in ieder geval zien of er überhaupt iets, of niets, gebeurt. Hopelijk blijft de herhaalmeting gehandhaafd, zodat er nog enige druk wordt gezet.' De uitkomst was echter een domper. Van Assendorp:

'In 2018 waren we zeer optimistisch en dachten we dat het grootste leed geleden was. Maar nu, vijf jaar later, zijn veel woonwagenvakanties boos en teleurgesteld, omdat ze nog weinig vooruitgang zien.'

Het probleem ligt volgens hem primair niet bij de Rijksoverheid, maar bij de gemeenten en woningcorporaties: 'Het beleidskader is gewoon goed, maar veel gemeenten en woningcorporaties nemen het beleidskader niet serieus.' Hij vindt dat de instanties er te weinig gebruik van maken. Dat is onwil, en geen onkunde, meent hij. 'Het lijkt mij namelijk geen hogere wiskunde om een standplaats aan te leggen en daarop een woonwagenvakantie te plaatsen.' Van Assendorp is duidelijk: 'Het niet aanleggen van voldoende standplaatsen is ook een uitsterfbeeld.'

Het Rijk kan de groei van woonwagenvakanties wel versnellen door meer druk te zetten. Van Assendorp: 'Druk kan worden uitgevoerd door middel van een taakstelling, zoals we die bijvoorbeeld zien voor statushouders. En wat ook niet goed is, is dat niemand onderzoek doet naar de daadwerkelijke behoefte van de hoeveelheid huur- of koopstandplaatsen die er nodig zijn.' Ook vanuit de VNG wordt aangegeven dat er nog veel moet gebeuren: 'We zien dat het woonwagenvakantieleven 25 jaar op achterstand staat.' En die achterstand is niet snel ingelopen.

Haagse hoofdpijn

Het eerder genoemde positieve voorbeeld van Beukbergen is de uitkomst van een proces dat al in gang was gezet voordat het beleidskader uitkwam. 'Echte succesverhalen blijven vooralsnog uit', zegt Van Assendorp. Zo'n succesverhaal is zeker niet te zien in Den Haag, waar een rechtszaak gaande is tussen de gemeente en de Stichting Sinti, Roma en Reizigers. Van Assendorp: 'Den Haag is altijd een hoofdpijndossier geweest.'

Over de voorgeschiedenis van de worstelingen van woonwagenvakanties in Den Haag kan Henk Reeken meepraten. Hij woont er zijn leven lang op een woonwagenvakantie, nu welgeteld 43 jaar. 'Jarenlang was er een weggestelde', zegt Reeken. Bewoners werden geïntimideerd met huisbezoeken van de netbeheerder en het politiekorps.

'Een klimrek mocht daar niet staan; en "heb je je belasting wel betaald?" Terwijl ik dat altijd netjes deed.' Met zware boetes en afsluitingen tot gevolg. 'De wijkpolitie was erbij en schaamde zich dood.' Ook had de gemeente een 'normalisatietraject' voor kampbewoners: 'Alsof ik niet normaal ben.'

Vooroordelen liggen ten grondslag aan de negatieve behandeling van woonwagenvakanties, ervaart Reeken. 'Het lijkt alsof de gemeente dertig jaar achterloopt in ideeën over gelijke behandeling. Maar die vooroordelen, daar zullen ze niet voor uitkomen. Als een individueel mens die heeft, neem ik hem dat niet kwalijk. Maar de overheid mag daar niet naar handelen. Dat is discriminatie.'

'Den Haag heeft sinds 2018 zo goed als niets ondernomen om de gevolgen van het uitsterfbeeld ongedaan te maken', zegt Merel Hendrickx, advocaat bij het Public Interest Litigation Project (PILP). De organisatie staat de Stichting Sinti, Roma en Reizigers bij in de rechtszaak tegen de gemeente, pro bono ondersteund door advocatenkantoor Houthoff. De zwaarste mensenrechtenschendingen door het beleid hebben betrekking op de gedwongen ontruiming van 110 woonwagenvakanties tussen 2006 en 2010. Deze beleidskeuze is nooit teruggedraaid of ongedaan gemaakt.

Hendrickx: 'Ook niet nadat de Rijksoverheid in 2018 erkende dat de overheid zorg moet dragen voor de cultuur van woonwagenvakanties en het nationale beleid hierop aanpaste. Ook niet nadat het College voor de Rechten van de Mens op 7 december 2020 oordeelde dat de situatie in Den Haag discriminerend is voor woonwagenvakanties en dat Den Haag sinds 2018 onvoldoende stappen heeft gezet om het beleid te veranderen.'

Klinkklare onzin

De Stichting Sinti, Roma en Reizigers maande op 24 februari 2021 de gemeente om zo spoedig mogelijk nieuw woonwagenvakantiebeleid op te stellen, met als belangrijke eerste stap het terugbrengen van de standplaatsen die eerder zijn weggenomen. De gemeente reageerde daar niet op. Op 9 september 2021 stuurde de stichting een tweede brief, om aan te geven hoe de



'Deze plek is voor ons alles waard'

'Hier zijn we opgegroeid', zegt John over zijn plek op een Haags woonwagencamp. 'Deze plek in Den Haag is ons alles waard. Mijn zoon van 19 kan hier nu geen plek krijgen met zijn meisje. Die heb ik graag dichtbij. Bij ons gaan ze best jong samen, maar dat is lastig te realiseren. We willen voor elkaar allemaal een plek. Er zou nooit strijd om moeten zijn. Maar nu zijn er veel te weinig plekken op de kampen. Waar kunnen we naartoe? Nergens! Het clubgebouw dat we eerder hadden, is ook weggehaald. We voelen ons wel een beetje in de steek gelaten.'

“ Niet aanleggen van voldoende standplaatsen is ook uitsterfbeleid ”

gemeente haar woonwagenbeleid zal moeten aanpassen. Op 8 november 2022 ging de Stichting Sinti, Roma en Reizigers vervolgens over tot een rechtszaak. Ze vroeg de rechter te bepalen dat de gemeente Den Haag discrimineert en onrechtmatig handelt door het beleid niet aan te passen en niet meer woonwagenstandplaatsen te realiseren. Helemaal omdat er in het verleden actief 110 plekken ten onrechte zijn ontruimd. De gemeente vindt echter dat de stichting niet aan alle wettelijke ontvanke-lijkheidsvereisten voldoet en niet de juiste partij is om op te komen voor de woonwagenbewoners in Den Haag. 'Klinkklare onzin', zegt Piet van Assendorp. 'Deze verwerping van de gemeente is jammer', vult Hendrickx aan, 'want die vertraagt de procedure, die toch al lang zal duren.'

Pien ter Hedde, woordvoerder van de gemeente Den Haag, reageert: 'We begrijpen dat woonwagenbewoners liever direct een inhoudelijke behandeling van de zaak had-

den gehad. Na jaren van afbouwbeleid hebben zij behoefte aan en recht op duidelijkheid. Wel is het zo dat bij het collectieve actierecht, waar de stichting voor heeft gekozen, bepaalde regels horen. We zijn er niet op uit om de inhoudelijke behandeling van de procedure te frustreren, integendeel.'

Als de rechtbank oordeelt dat de vorderingen aan de formele regels voldoen, wil de gemeente graag het gesprek aangaan over de inhoud, vertelt Ter Hedde. 'Wat we kunnen zeggen, is dat de realisatie van meer woonwagenstandplaatsen doelstelling van beleid is. We hebben afstand genomen van het uitsterfbeleid en zijn bezig om het aantal standplaatsen uit te breiden.' Ze zegt dat het in Den Haag lastig is om locaties te vinden waar standplaatsen kunnen worden toegevoegd: 'De ruimte is schaars en er liggen vaak meerdere ruimteclaims op dezelfde locaties. Het heeft dus tijd nodig om geschikte plekken te vinden.'

Naast het toevoegen van standplaatsen bestaat het nieuw op te stellen beleid uit een andere systematiek voor de toewijzing van vrijkomende standplaatsen, differentiatie in het aanbod van huur- en koopwoningen en standplaatsen, participatie met bewoners en afspraken over de overdracht van alle woonwagencentra aan de Haagse woningcorporaties. Ter Hedde: 'Er zijn

studies uitgevoerd naar de mogelijkheden van uitbreiding op bestaande woonwagenlocaties. Daarnaast zijn potentiële nieuwe locaties onderzocht.' Maar definitieve keuzes zijn nog niet gemaakt, zegt de woordvoerder, 'onder andere vanwege planologische beperkingen en natuurcompensatie'.

Woonwagenkind

Henk Reeken vraagt zich ondertussen af of zijn dochtertje van zes later wel in een woonwagen kan leven: 'Een woonwagenkind kan nooit in een woonwagen wonen, want wachten op een plek duurt 30 jaar. Terwijl: families bij elkaar, dat is waar het om gaat.' Bij de gemeente luistert de ene ambtenaar wel, de ander niet, is de ervaring van Reeken. 'Maar als je vraagt om uitbreiding en ruimte, geeft niemand thuis.' Die ruimte is er wel, maar wordt gebruikt voor andere doeleinden. 'De woonwagenbewoners staan achteraan in de rij. Maar er zijn zoveel standplaatsen illegaal afgepakt; ze hebben een schuld in te lossen.'

Rond 20 september wordt de uitspraak in de rechtszaak verwacht. Wat de uitspraak van de rechter ook is, Reeken gaat zich geen slachtoffer voelen: 'Dan ben je onze meerdere, en dat ben je niet.' Denkt hij dat er nog wat gaat veranderen in de toekomst? 'Altijd positief blijven,' is het antwoord. 'Ik zie het op zich wel gebeuren, maar dan onder landelijke dwang.'