

Acties tegen het woonwagengebeleid van de overheid

1. Bezoek aan Minister Spies.
 2. Artikel in het WIEL met kritiek op het rapport Woonwagengebewoners in Nederland 2011
 3. Onze kritische opmerkingen over het rapport: De Reiziger in doodsnood
 4. Het dagelijks bestuur van het Stadsgewest Haaglanden aangeklaagd voor haar discriminerende woonwagengebeleid
 - 5 Open brief van Jan Schneider en Tom de Booij aan alle mensen die op de vergadering van de Vaste Commissie voor de Binnenlandse Zaken in de Tweede Kamer willen komen , waar het rapport Woonwagengebewoners in Nederland op de agenda staat
 6. Bevindingen tijdens rondtocht langs woonwagenge locaties in Noord Brabant
 7. Brief van griffie van Tweede kamer om te stoppen met acties versturen van kopieën van brieven aan Burgemeester en Wethouders met vragenlijst woonwagenge locaties
 8. Brief aan leden van de vaste commissie voor Binnenlandse Zaken van de Tweede Kamer der Staten Generaal,
 9. Aan de jeugd van de woonwagengebewoners
 10. Vergadering vaste commissie voor Binnenlandse Zaken
 11. Schending van artikel 16,30 en E van het Europees Sociaal Handvest door de Staat der Nederlanden
 12. Gaan de woonwagengebewoners naar het stenen tijdperk?
 13. Orgelgate. Problemen rond verhuizing woonwagenge centrum Orgelplein
 14. Open brief aan Jan de Wit, Tweede Kamer lid
 15. Onderzoek naar het woonwagengebeleid van de Nederlandse Gemeenten
 16. Handtekeningen actie voor het verkrijgen van meer standplaatsen voor woonwagengebewoners
 17. Nieuwsbrief Vliegende Spinnen
 18. Werkbezoek raadsvergadering gemeente Oss
 19. Onderzoek woonwagengebewoners
 20. Het uitstervingsbeleid
 21. Tekst spreukbeurt raadsvergadering gemeente den Haag 27 juni en facebook berichten
-
-

1. Bezoek aan Minister Spies.

Maandag 10 september 2012

Minister Spies heeft persoonlijk onze brief in ontvangst genomen, waarin wij haar uitnodigen om gezamenlijk een woonwagenge centrum te bezoeken, dat wordt bestempeld als een vrijplaats, waar sprake is van criminele activiteiten.

Op 7 september 2012 hebben wij op deze site het volgende geschreven:

"We zijn van plan de minister Spies van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties zelf

te bezoeken en haar onze mening te geven over het rapport; "Woonwagengewoners in Nederland 2011, die zij per brief van 28 augustus jl aan de voorzitter van de Tweede Kamer heeft gestuurd. We willen haar dan persoonlijk uitnodigen om een door haar bestemde criminele vrijplaats te bezoeken. Ze mag dan zelf bepalen welke vrijplaats" ..



Minister mr. drs. J.W.E. Spies

Na de bestudering van dit rapport, zijn we tot de conclusie gekomen, dat dit rapport een misleidend beeld geeft van de woonwagengewoners. Veel erger nog is, dat de media dit hebben aangegrepen, om het al slechte imago van deze bevolkingsgroep, nog eens te versterken. Het 'fraaiste' voorbeeld zien we op pagina 3 van de 'Telegraaf' van 30 augustus jl.:

KAMPEN CRIMINELE VRIJPLAATSEN

Woonwagengewoners ontplooiën op minstens zestig van de meer dan 700 kampen in Nederland criminele activiteiten. Op deze vrijplaatsen hebben de bewoners maling aan de overheid. Geweld wordt er niet geschuwd en fraude is aan de orde van de dag.

Het belangrijkste argument wat we tegen dit rapport hebben is het uiterst geringe aantal woonwagencentra, dat is onderzocht en het geringe aantal woonwagengewoners waarmee is gesproken. Hier volgen enkele frappante cijfers, die dit duidelijk onderschrijven:

19 van 1150 woonwagencentra zijn onderzocht. Dat is 1.65 %.

70 van de 30.000 woonwagengewoners zijn ondervraagd. Dat is 0.23%

Desondanks schrijft de minister in haar brief:

" De onderzoekers menen dat op een aantal centra sprake is van zware criminaliteit".

Maar het meeste wat ons heeft gestoord is de zin in het rapport :

"De overheid heeft met goede bedoelingen geprobeerd de maatschappelijke positie van de woonwagengewoners te verbeteren".

De overheid heeft sinds mensenheugenis getracht om de woonwagengewoners (beter gezegd de reizigers) met hun specifieke cultuur het leven zo ondraaglijk mogelijk te maken en het liefst dat ze ophouden te bestaan.



Jan Schneider (Klompen Jan) en Tom de Booy voor het gebouw van het Ministerie van Binnenlandse Zaken

Om het woord bij de daad te voegen, zijn Jan Schneider (Klompen Jan) en Tom de Booy naar mr het Ministerie van Binnenlandse Zaken gegaan om minister Spies persoonlijk een brief te overhandigen, waarin het misleidende karakter van het rapport: "Woonwagengewoners in Nederland 2011" wordt aangetoond, alsmede haar (of haar eventuele opvolger) uit te nodigen voor een bezoek van een woonwagencentrum, dat door het rapport wordt aangewerkt als een vrijplaats waar misdaad welig tiert.

Het kostte ons wel enige moeite om haar de brief persoonlijk te kunnen overhandigen. Na een eerste mislukte poging, hebben wij aan de ambtenaar aan de balie gezegd, dat we net zo lang hier blijven zitten tot we ons doel hebben bereikt. Wij kregen na een tijdje gewacht te hebben, bezoek van de heer M.F. Wolhuis, directeur directie Bestuursondersteuning en de heer R. Gielen, woordvoerder van minister Spies. Zij deelden ons mede, dat zij namens de minister de brief in ontvangst mochten nemen, en gaven ons daarbij de garantie dat zij de brief direct aan de minister zouden overhandigen. Wij bleven echter bij ons standpunt, dat we de brief alleen persoonlijk aan haar willen overhandigen. Na nogmaals aan ons te hebben verteld, dat dit onmogelijk was, zijn zij onverrichter zaken vertrokken. Wij verwachten niet anders dan dat wij het gebouw zouden verlaten in gezelschap van de sterke arm. Doch tot onze verbazing mochten we de brief aan de minister in hoogst eigen persoon overhandigen. We werden zeer hartelijk door haar ontvangen en ze zegde ons toe, dat wij een reactie van haar zouden krijgen. We hebben niet nagelaten om haar te vertellen hoe wij dachten over het uitsterfbeleid, dat de overheid al jaren lang ten aanzien van de woonwagengewoners heeft gevoerd. We hebben haar verteld dat het woord **kamp** in 1936 in een circulaire door haar ministerie voor het eerst is gebruikt en dat minister mevrouw Klompé in 1968 de reizigers in kampen heeft opgesloten, omringd door een hek met prikkeldraad en politiepost bij de ingang. Ook waren we ontstemd over het feit, dat in het rapport geen onderscheid wordt gemaakt tussen

reizigers en burgers (die soms al jaren lang op een woonwagencentrum wonen). De minister heeft dit alles gelaten over zich heen laten komen. Ze vond wel dat wij een groot risico hadden gelopen, want ze had ook niet aanwezig kunnen zijn. We hebben haar maar niet verteld, dat we net zo lang in Den Haag waren gebleven tot we haar de brief hadden kunnen overhandigen. **We zullen niet nalaten om haar of haar opvolger te herinneren aan onze uitnodiging!**
(Wordt vervolgd).

Correspondentie na ons bezoek aan Minister Spies:

1.11. september 2012

Aan de Minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijk relaties

Mevrouw mr drs J.W.E. Spies

Geachte Mevrouw, Hierbij wilde ik U bedanken voor het feit dat U gisteren een gaatje heeft kunnen vinden in uw drukke agenda om ons in de gelegenheid te stellen U mijn brief te mogen overhandigen. Ten aanzien van de brief zou ik nog het volgende willen opmerken. Zoals U heeft kunnen lezen, heb ik in de kantlijn van het rapport enkele kritische opmerkingen geplaatst. Mijn handschrift laat sterk te wensen over en zal het voor de lezer niet gemakkelijk zijn de tekst te ontcijferen. Ik zou U hierbij willen vragen of het zin dat ik voor U van mijn kritiek een uitgetikte systematische analyse vervaardig. Wat ik U gisteren al heb gezegd, vind ik het belangrijkste punt dat er een onderscheid moet worden gemaakt tussen de reiziger en de burger (ook al woont hij of zij al jaren lang op een woonwagencentrum). Ik hoop zeer, dat U of uw eventuele opvolger onze uitnodiging aanvaardt om gezamenlijk een woonwagencentrum te bezoeken, waarvan het rapport zegt dat het een vrijplaats is, waar criminele activiteiten hoogtij vieren. Inmiddels met de meeste hoogachting, Tom de Booij

2. 12 september 2012

Geachte heer De Booij, Refererend aan de email die u op 11 september jl. aan de minister stuurde, zouden we het zeker op prijs stellen als u uw opmerkingen ook via de mail aan ons stuurt. Met vriendelijke groet, H. Kanhai,
Adviseur Maatschappelijke Correspondentie Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelatie

3. 12 september 2012

Geachte heer Wolthuis, Hierbij wil ik u bedanken voor de correcte wijze waarop U gisteren mij te woord heeft gestaan. U slaagde er in ons verschil van inzicht helder onder woorden te brengen. Dat de minister toch ons de gelegenheid heeft gegeven de brief te willen ontvangen getuigt van goed leiderschap. Ieder geval het resultaat is bereikt. Zij heeft beloofd ons antwoord te geven. Met de vriendelijke groeten , Tom de Booij

4. 12 september 2012

Geachte heer De Booij, Dank voor uw email-bericht, dit waardeer ik zeer. Ik vind het fijn voor u dat u in de gelegenheid bent gesteld uw brief persoonlijk aan de minister te overhandigen. Ik ga er van uit dat eventueel gemaakte geluids- of beeldopnamen niet zonder mijn toestemming openbaar zullen worden gemaakt. Groet, Martijn Wolthuis
Directeur Bestuursondersteuning. Ministerie van BZK

5. 14 september 2012

Geachte heer De Booij, Dank voor uw brief van 10 september 2012. In deze brief nodigt u de minister uit voor een bezoek aan uw woonwagencentrum. Het registratienummer van uw brief is 2012-0000524666. Uw brief is in behandeling genomen. Wij streven ernaar uw brief binnen drie weken te beantwoorden. Mocht de beantwoording van uw brief om welke reden dan ook meer tijd vereisen, dan ontvangt u een tussen bericht van ons. Ik vertrouw erop u hiermee voldoende geïnformeerd te hebben. Hoogachtend, De Minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties, namens deze, De Directeur Communicatie. w.g. S. Louw

(We zijn al druk bezig om woonwagencentra voor een bezoek van de minister uit te zoeken. We willen zoveel mogelijk de tegenstellingen laten zien. Een centrum waar de toestanden redelijk tot goed zijn en een centrum waar de toestanden slecht tot zeer slecht zijn).

2. Artikel in het Wiel met kritiek op het rapport Woonwagenbewoners in Nederland 2011

Niemand weet hoeveel standplaatsen voor woonwagens er in Nederland zijn. Ook het nieuwste rapport *Woonwagenbewoners in Nederland in 2011* gaat uit van bijna tien jaar oude cijfers. De onderzoekers van bureau BMC stelden vragen over verschillende thema's. Maar nergens gingen ze de diepte in. Een grondige analyse, waar de Kamer in 2009 toch echt om vroeg kwam er niet

Landelijk bestaat geen goed beeld over het aantal standplaatsen. Duidelijk is wel dat er nauwelijks werd uitgebreid. Voor de doorsnee gemeente is aanleggen van nieuwe standplaatsen niet aan de orde. In de afgelopen vijf jaar zijn er volgens de meeste gemeenten geen nieuwe woonwagenlocaties of standplaatsen bijgekomen (ongeveer 90%) of opgeheven (ongeveer 80%)', meldt de directie van het ministerie. Dat de wachtlijst met 2.500 aanvragers voor standplaatsen in 1999 is verdwenen, is onwaarschijnlijk.

leder zijn vak

Sinds de Woonwagenwet in 1999 werd afgeschaft, zijn er heel wat onderzoeken verschenen. Het belangrijkste onderzoek was *leder zijn vak*, uit 2001. Er is een groot verschil tussen gelijke behandeling en gelijkwaardige behandeling, stond daar in. Van een gelijkwaardige behandeling van woonwagenbewoners was vrijwel nergens sprake. Stap naar bewoners toe, en vraag wat ze vinden, luidde het advies aan corporaties en gemeenten. Want zonder met elkaar te praten mislukt zelfs het mooiste beleid. Voor *leder zijn vak* werden 273 gezinshoofden geïnterviewd. Wij willen wonen in een wagen en in familieverband, zeiden ze bijna allemaal. Staatssecretaris Remkes, in 2001 verantwoordelijk voor het woonwagenbeleid, riep gemeenten en corporaties op iets te doen aan de achterstand in standplaatsen. Want dat het huidige tekort van

2.500 standplaatsen over tien jaar nog steeds 1.500 bedraagt, acht ik niet aanvaardbaar', scheef hij.

In *Woonwagengewoners in Nederland in 2011* staat een plaatje met een ruwe schatting per provincie. Er zouden nu 8.300 standplaatsen in Nederland zijn. (Navraag leert dat het om oude cijfers gaat, van de Belastingdienst uit 2004 red). 'Het ging ons niet om de cijfertjes. We wilden ons een beeld vormen', zegt onderzoeker Wim Vos van bureau BMC. Het ministerie vroeg na te gaan hoe de overheid kan helpen problemen die op woonwagencentra bestaan, weg te nemen. Vos en twee andere onderzoeker spraken in 2010 op 19 locaties met bewoners. Ook met gemeenten en frontlijnwerkers werd gepraat. Om welke locaties en welke gemeenten het gaat, wil Vos niet zeggen. 'We hebben mensen beloofd geen namen te noemen.' Wel wil hij kwijt dat de onderzoekers gingen praten op kleine en grote locaties, in kleine en grote gemeenten en in verschillende provincies. Ze zijn niet de diepte ingegaan maar het is, volgens Vos, wel een breed onderzoek, waarin verschillende thema's aan bod komen. De gesprekken gingen over beheer, standplaatsen, onderhoud, het contact met de gemeente, werk en inkomen, scholing, onderwijs(achterstand) en criminaliteit. In het rapport beschrijven de onderzoekers wat positief, negatief en opmerkelijk was. Een aanpak die overal werkt, bestaat niet. Daarvoor verschillen de situaties op locaties te veel van elkaar. Op de meeste centra gaat het goed met de bewoners, concluderen de onderzoekers. Harde cijfers om dat te bewijzen, heeft Vos niet. Bovendien heeft hij twijfels. 'Er kan van alles mis zijn, ook al hoor of zie je dat niet. Soms zijn problemen zichtbaar, maar wij de overheid die niet zien.' '

De woonwagencentra staan helaas niet boven op het prioriteitenlijstje van veel gemeenten, constateert Vos. Dat er op enkele centra sprake is van zware criminaliteit, staat wel vast. In de media verschijnen geregeld berichten over schietincidenten en vrouwenhandel. Of het gaat om bewoners of criminele burgers die mogelijkheden zien door het afgesloten karakter, is niet duidelijk. Zeker is wel dat de andere bewoners overlast hebben door de criminaliteit. Daarom is het ook in het belang van de goedwillende bewoners dat als eerste de zware criminaliteit op de centra wordt aangepakt, vindt Vos. Gemeenten zouden steun kunnen zoeken bij het Landelijke expertise centrum criminaliteits-bestrijding. Hoewel de onderzoekers op allerlei thema's aanbevelingen doen, ligt de nadruk toch weer op handhaving, en zorgen dat bewoners zich aan wetten houden. In het rapport ontbreekt aan dacht voor het standplaatstekort Ook de weigering van banken hypotheek te verstrekken, komt niet aan de orde. Minister Spies stuurde het rapport ter kennisgeving aan de Kamer. Woonwagengewoners vallen tegenwoordig kennelijk onder Binnenlandse Zaken. De Kamerleden kregen ook een nieuw rapport over vrijplaatsen op woonwagencentra. Het vrijplaatsenrapport werd gemaakt door Sjaak Khonraad, (Lector Integrale Veiligheid bij Avans Hogeschool Den Bosch). De Tweede Kamer vond een inventarisatie uit 2006 te weinig informatief en te negatief. Het nieuwe rapport stikt van de cijfers. Maar de waarde daarvan is betrekkelijk, erkent Khonraad.' Als je echt een goed beeld wilt krijgen, moet je grondig onderzoek doen. Maar dat kost geld.' Over wat vrijplaatsen zijn, bestaan nogal uiteenlopende ideeën, constateert Khonraad. 'Sommige locaties worden als vrijplaats

bestem peld als iemand een ambtenaar aan de telefoon uitscheldt. Maar er zijn ook gemeenten waarbij een ambtenaar zegt: Een vrijplaats? Welnee, die mensen praten nu eenmaal zo.' Khonraad keek behalve naar de reacties van gemeenten ook naar nieuwsberichten en sprak met sleutelfiguren. Met al die bronnen bij elkaar kwam hij tot ongeveer veertig gemeenten, van 415 in Nederland, en ruim zestig locaties waar gemeenten wegblijven.

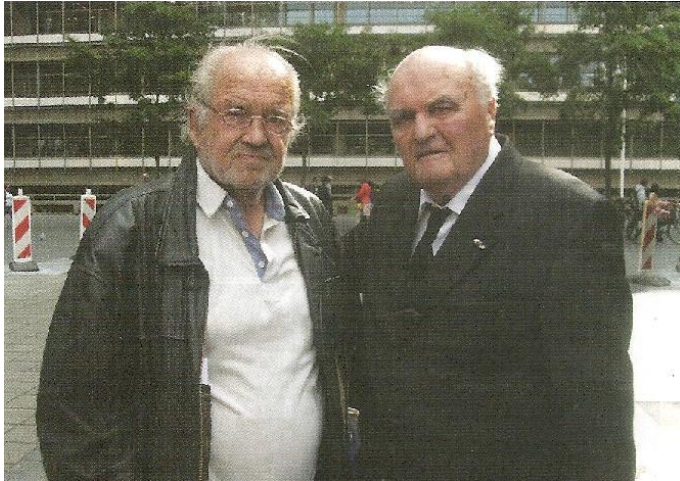
Verkommeren 'Gemeenten laten woonwagenkampen links liggen,' schreef de Volkskrant in augustus, op de voorpagina. In pakweg veertig gemeenten durven toezichthouders, ambtenaren of hulp- verleners niet te komen uit angst voor de felle reacties van sommige bewoners. De krant verwees naar het al één jaar oude onderzoek van Khonraad. Of de gemeenten nu terecht of ten onrechte locaties als vrijplaats benoemen, valt volgens de onderzoeker moeilijk vast te stellen. En dus is het getal van veertig vrijplaatsen ook niet meer dan een ruwe schatting. Wel staat voor Khonraad vast dat er te veel gemeenten zijn die georganiseerd weggijken. 'In de overtuiging dat ze het toch niet kunnen oplossen, doen ze of ze het probleem niet zien.' Het zit hemdwars dat daardoor mensen op sommige locaties verkommeren. 'Het interesseert gemeenten, uitzonderingen daar gelaten, gewoon niet wat er gebeurt. ' Het ergste, vindt Khonraad, dat vanwege het ontbreken van nuancerings alle woonwagenbewoners lijden onder wat een enkeling doet. De negatieve beeldvorming is alles bepalend. Na een nieuwsbericht over een schietpartij op een locatie in Zuid-Limburg hoort een woonwagenbewoner in Oost-Groningen bij de bakker: Nou, jullie waren weer goed bezig, hé.' Khonraad: 'Dat is voor zo iemand een klap in het gezicht. En dat maakt mensen zo moedeloos. Want wat heeft hij in hemelsnaam te maken met wat een woonwagenbewoner in Zuid-Limburg doet?'

Verbanden In een reactie op een vorig handhavingsverhaal van de VROM-directie in 2009, schreef Bram van Duinen, senior-adviseur woonwageng zaken bij het steunpunt Overijssel, dat hij een goede analyse miste. Als er al vrijplaatsen zijn, dan zijn de voorwaarden ervoor geschapen door VROM zelf. 'Als jij je woning wilt verbeteren, maar je krijgt geen hypotheek, dan zoek je naar alternatieve inkomsten. En dat kan wietteelt zijn maar ook iets anders. Als je geen standplaatsen aanlegt gaan mensen in een schuurtje ruimte maken, of zetten een caravan neer, voor de kinderen. Zoek eens naar de verbanden. *Tekst: Erik van der Hoeven*

Minister is welkom om een vrijplaats naar keuze te bezoeken

Met het onderzoek Woonwagenbewoners heeft de minister woonwagenbewoners, die eigenlijk reizigers heten, een slechte dienst bewezen. Met die boodschap en een persoonlijke uitnodiging een 'vrijplaats' te bezoeken, stapten Tom de Booij en Klompen Jan op 10 september naar minister Spies van Binnenlandse Zaken. Na lang getouwtrek kregen ze een gesprek met de hoogste ambtenaar van het ministerie.*) Het

Woonwagengewoners- rapport is volgens De Booij en Klompen Jan beslist niet het aan de Kamer toegezegde brede onderzoek naar de stand van zaken op woonwagencentra. Er werden slechts met zeventig bewoners gepraat. Terwijl er 1150 woonwagencentra en 30.000 woonwagengewoners zijn. Als je 1.65 procent van de locaties bezoekt en praat met 0,23 procent van de bewoners dan spreek je over een heel beperkt onderzoek. De Booij en Klompen Jan verwijten de overheid dat ze het leven van woonwagengewoners/reizigers met hun specifieke cultuur zo ondraaglijk maken dat ze hun levenswijze opgeven. Ze hopen dat de nieuwe Kamer de nieuwe minister om een echt breed onderzoek zal vragen.



Meer info op website van Tom de Booij: www.egoproject.nl

Einde artikelen van het Wiel

*) Commentaar: De hoogste ambtenaar van het ministerie, de heer Wolthuis, wilde onze brief aan de minister geven. Maar wij stonden er op niet eerder weg te gaan dan de minister persoonlijk onze brief te overhandigen. Na een uur gewacht te hebben, werden we bij minister Spies toegelaten en hebben we de gelegenheid gehad, niet alleen onze brief te overhandigen, maar ook duidelijk gezegd wat onze mening was over het misleidende rapport en betreffende het uitsterfbeleid van de overheid. Dat het ministerie belangstelling in onze mening heeft is wel gebleken toen een van ons vrijdag jl telefonisch werd gevraagd wanneer zij onze kritische opmerkingen over hun rapport tegemoet kunnen zien. Inmiddels zijn wij er druk bezig mee bezig. Het lijkt het ons achteraf beter dat wij het initiatief nemen wat betreft de keuze van het bezoek van de minister aan woonwagencentra. We willen een centrum uitkiezen waar de toestand redelijk is en ook een centrum waar de toestand als slecht tot zeer slecht beschouwd kan worden. Wij zullen de namen van de centra zeer binnenkort aan de minister mededelen.

(Wanneer we de foto in het artikel van het Wiel vergelijken met door ons geplaatste foto is opgevallen is, dat het shirt van Klompen Jan bij de wasserij is geweest)

3. Onze kritische opmerkingen over het rapport: De Reiziger in doodsnood

Dinsdag 2 oktober 2012

Vandaag stuurden Jan Schneider en Tom de Booij de hierna volgende brief met 1 bijlage:

Aan de Minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijk relaties, Mevrouw mr drs J.W.E. Spies

Geachte Mevrouw, In onze brief die wij U persoonlijk hebben overhandigd op 12 september jl (2012-0000524666) hebben we U gevraagd een keuze te maken van een woonwagencentrum die we dan met U zullen gaan bezoeken. Achteraf bezien lijkt het ons beter dat wij U de naam van een woonwagencentrum opgeven. Wij kunnen U dan zaken laten zien waar de mensen veel schade hebben opgelopen door de overheid en nooit enige compensatie hebben ontvangen en nog veel meer schrijnende gevallen. We willen vooral de nadruk leggen op het feit dat de overheid eindelijk eens in gaat zien dat je niet zo meer mensen ongestraft kan behandelen. Tegelijkertijd maken wij van de gelegenheid gebruik U onze kritische opmerkingen over het rapport Woonwagengewoners in Nederland 2011 toe te zenden. Met de gevoelens van de meeste hoogachting, w.g Jan Scheider en Tom de Booij

1 bijlage: De reiziger in doodsnood
Koningsweg 45 3743 ET Baarn

1 bijlage :

DE REIZIGER IN DOODSNOOD

“Alles wat beweegt daar is men bang voor”

Ten geleide

Maandag 10 september jl hebben Jan Schneider (Klommen Jan) en Tom de Booij het rapport Woonwagengewoners in Nederland 2011, voorzien met onze kritische opmerkingen, persoonlijk aangeboden aan de Minister van Binnenlandse Zaken mevrouw J.W.E. Spies. Aangezien deze handgeschreven opmerkingen in de kantlijn moeilijk leesbaar zijn, hebben wij aangeboden deze nogmaals op te sturen maar dan in een overzichtelijke uitgetypte versie. Wij maken tevens van de gelegenheid gebruik om uitvoerig in te gaan hoe de slechte beeldvorming van de reiziger zich in de loop der tijden heeft kunnen vormen. Het is belangrijk om even stil te staan bij de naamgeving van de groep Nederlanders waar het hier over gaat.

1 . Reiziger in plaats van woonwagengewoner

Waarom wordt in deze analyse het woord reiziger in plaats van woonwagengewoner gehanteerd? Het begrip woonwagengewoner is uiterst verwarrend om daarmee de reiziger te kenschetsen. De rondtrekkende mensen werden reizigers genoemd. Pas in de 20^{ste} eeuw werd de groepsnaam afgeleid van de woonvorm, en heten ze woonwagengewoners. Onder deze noemer worden heden ten dage samengevat :

1. Reizigers

2. Burgers die op de centra zijn komen wonen sinds de zestiger jaren

3. Roma en Sinti

Hoe verkeerd de benaming woonwagengewoners eigenlijk is , blijkt als we het vergelijken met de benaming huisbewoner. Immers in een huis wonen immers ook de meest uiteenlopende bevolkingsgroepen. Dit dachten we, behoeft geen betoog.

2. Waar komt het woord kamp vandaan?

We hebben de Minister tijdens ons gesprek vertelt waar het woord voor het eerst werd gebruikt. In 1936 stuurt de minister van Binnenlandse Zaken een circulaire aan alle provincies en gemeenten:

"in den regel zal het wenselijk zijn dat de woonwagenkampen van den weg worden gescheiden door een zware en strenge afrastering of door aarden wallen, dan wel door een singel of breede beplante strook, welke het kamp aan het oog van den weggebruiker onttrekt" Het woord Kamper is dan ook sterk discriminerend

Geschiedenis woonwagenbeleid van de overheid

Voor een goed begrip is het van wezenlijk belang dat het Ministerie van Binnenlandse Zaken zich in eerste plaats verdiept in haar beleid sinds 1848. We vinden dat we erg goed aan doen om de beleidsmakers van het Ministerie in herinnering te roepen wat er sinds 1848 voor ellende is uitgestort over de hoofden van de reizigers. In uw rapport wordt daar nauwelijks iets over gezegd.

1848 Een bepaling wordt in de grondwet opgenomen, dat er een wet moet komen om het armenwezen te regelen. Het gaat er om de voorzieningen voor een groep mensen, die hun geboorteplaats hebben verlaten om elders werk te zoeken: arbeidsmigranten. In het parlement wordt een heftige discussie gevoerd, aan de ene kant die pleitten voor dat men de verblijfplaats aanwijst, die moet zorgen voor ondersteuning en aan de andere kant, dat de geboorteplaats er voor moet zorgen. Deze laatste kant wint het pleit, want kamerlid Dirks voert als argument aan dat er zoveel misbruik door de gemeenten wordt gemaakt. Wat gebeurt er namelijk in de praktijk. Wanneer een gemeente vreest, dat een gezin armlastig wordt, stuurt zij een armbezorger langs met een brood en wat turf. Zo'n gezin moet wel erg sterk in schoenen staan om die man weg te sturen. Want als ze de goederen hadden aangenomen, krijgen zij te horen, dat zij onder de categorie bedelenden vallen, waarmee hun toekomstig recht op ondersteuning komt te vervallen.

1854 De armenwet wordt aangenomen en voortaan zal uitsluitend iemands geboorteplaats als domicilie van ondersteuning gelden.

1870 Maar al spoedig na de invoering, komen er talloze bezwaren binnen. Er wordt veel misbruik gemaakt van de wet en zo wordt een wetswijziging ingevoerd, die de gemeente van verblijf weer de gemeente van ondersteuning wordtd in plaats van de geboorteplaats. Het is in deze periode, dat mensen in Nederland gebruik gaan maken van een woonwagen om het land mee door te trekken. Dit betekent dat voor de gemeenten gevuld met een krappe gemeentekas zij ook deze rondtrekkende mensen moeten ondersteunen. Deze woonwagenbewoners worden vanaf het begin af aan over een kam geschoren met mensen die al eeuwenlang bedelend in hun onderhoud voorzien. Zo ontstaat het stigma, dat tot op de dag van vandaag wordt gedrukt op de woonwagenbewoner (reiziger). Zij worden vanaf die tijd gediscrimineerd. De negatieve beeldvorming heeft er voor gezorgd dat de woonwagenbewoners tot een minderheidsgroepering wordt gerekend. Er is door de overheid nooit voor deze groep Nederlanders een open beleid gevoerd. Steeds worden verordeningen gemaakt, die er voor moeten zorgen dat men zo min mogelijk last van deze groep heeft, een ontmoedigingsbeleid.

1887 De gemeente Beek en Donk kondigt de volgende verordening af:

Het is aan eigenaars of geleiders van wagenwoningen verboden op publieke wegen hunne trekdieren uit te spannen, den wagen te laten staan en te overnachten. Zij zijn gehouden op de eerste aanmaning van de politie de gemeente te verlaten, zullen zij bij gebreke van dien, op hunne kosten door de politie verwijderd worden". "(art.12)

1907 Het verslag van de staatscommissie:

"met den wensch om bedelarij en landloperij te weren gaat noodzakelijkerwijze het verlangen gepaard eene regeling te treffen, die paal en perk stelt aan het toenemend euvel teweeg gebracht door de bewoning van woonwagens en woonschepen. Juist woonwagenbewoners waren door

hun wagens in staat permanent rond te trekken en derhalve volledig toegerust om een zwervend bestaan te leiden als vermomde bedelaars".

1918 Invoering van Woonwagenwet. Het heeft ten doel: "de bescherming van de samenleving tegen de risico's van de aanwezigheid van een trekkende bevolkingsgroep, die in zeer slechte economische en milieuomstandigheden verkeert, waardoor zij een bedreiging betekent voor de openbare orden en gezondheid".

1927 In de woonwagenwet is de rol van de rijksoverheid voorlopig uit beeld. De verantwoordelijkheid voor het uitvoeren van de wet berust in hoofdzaak bij de gemeente en provincies.

1936 De minister van Binnenlandse Zaken stuurt een circulaire aan alle provincies en gemeenten: "in den regel zal het wenselijk zijn dat de woonwagenkampen van den weg worden gescheiden door een zware en strenge afrastering of door aarden wallen, dan wel door een singel of breede beplante strook, welke het kamp aan het oog van den weggebruiker onttrekt"

1940 Directeur maatschappelijk hulpbetoon in Utrecht L. A. van Doorn schrijft een brochure: "woonwagens moeten verdwijnen". Hij betoogt dat de wet van 1918 zijn doel voorbij is geschoten gezien het aantal woonwagens en de uitgebleven verbetering van het peil van de bewoners. Het is volgens van Doorn de tijd rijp om doortastend op te treden en alle woonwagenbewoners samen te drijven in grote regionale centra. Zo schrijft van Doorn: "Zij moeten worden opgenomen in het groote leger van landgenoten, dat met hernieuwde kracht, met nieuwen moed verfrist en gesterkt naar lichaam en geest, aan de Nederlandsche gemeenschap bouwt"

1952. De Staatscommissie Vervanging Armenwet geeft in een rapport o.a. de volgende aanbevelingen: "een trekverbod, concentratie van woonwagenbewoners in regionale kampen met voldoende toezicht".

1964 Een ontwerp van een nieuwe Woonwagenwet wordt ingediend bij de Tweede Kamer.

1966 Nieuwe verordeningen voor woonwagenbewoners worden vastgelegd: Art.2. De eigenaar of gebruiker van een woonwagen is verplicht aan het kamphoofd onmiddellijk na aankomst en tenminste 24 uur voor vertrek dit mede te delen.

Art. 3. Hij is gebonden op bevel van het kamphoofd: a. van standplaats te veranderen; b. opslag onder en naast de woonwagen en/of het behorend voertuig te verwijderen.

Art. 8. Overtreding en niet nakomen van het bepaalde in deze verordening wordt gestraft met een geldboete van ten hoogste driehonderd gulden of met hechtenis van ten hoogste twee maanden.

1968 Een wet wordt aangenomen, die de aanpassing van de woonwagenbevolking aan de 'burgersamenleving' wil bevorderen. Het trekverbod wordt in een verkapt vorm in de wet vastgelegd. Woonwagenbewoners mogen nog wel trekken, maar ze mogen niet langer een standplaats buiten het centrum te hebben. Hierdoor kunne zij steeds minder hun oorspronkelijke beroepen uitoefenen. De opzet is het inrichten van 50 regionale centra met 50 tot 80 standplaatsen. Centra worden afgesloten met een slagboom met politie bewaking en omringd door een hek . Er wordt tevens een wet met het afstammingsbeginsel ingevoerd, dat het recht om in een wagen te wonen wordt beperkt tot mensen, die zelf of wie een van de ouders eerder in een wagen hebben gewoond.

1977 De overheid begint in te zien, dat het samenbrengen van de reizigers in grote centra niet het gewenste doel heeft bereikt, namelijk door greep op deze groep Nederlanders te krijgen en zo beginnen zich nieuwe plannen te ontwikkelen om de grote centra op te splitsen in kleine centra met 10 tot 15 standplaatsen. Zo komt er een wetswijziging met een nieuwe slogan: "**deconcentratie**"

1999 Afschaffing woonwagenwet. Het doek valt over de woonwagenbewoners het zijn nu burgers geworden en elke burger mag op een centrum gaan wonen. Gemeente ipv provincie krijgt de verantwoordelijkheid inrichting woonwagenlocaties.

Wie zijn de reizigers en wat is hun cultuur?

De allereerste vraag die bij ons opkomt is : “Wie zijn woonwagenbewoners?” Het antwoord lezen we in uw rapport op pag. 5 en 6:” Dit onderzoek gaat over de bewoners van een permanente woonwagenstandplaats in Nederland. Het onderzoek gaat dus niet over woonwagenbewoners die een reizend bestaan leiden en ook niet over Roma of Sinti die soms ook in woonwagens wonen. Dit vanwege hun eigen specifieke cultuur”. Wel heel erg vaag. Wat zou je denken als we een rapport zouden maken met als titel : “Huisbewoners in Nederland 2011”.

Het is nu al weer meer dan 13 jaar dat de woonwagenwet is afgeschaft op 1 maart 1999. Het is sindsdien ook mogelijk voor een burger om een standplaats op een centrum te krijgen. Waar het rapport in alle talen over zwijgt is over het aantal woonwagenbewoners die een reizigersafkomst hebben met hun specifieke cultuur. Sinds de bouw van de regionale woonwagencentra zijn veel reizigers getrouwd met burgers, vandaar dat het grootste gedeelte van de woonwagenbewoners of een vader of een moeder van burgerafkomst. Desondanks weet iedereen nog steeds of zijn vader of moeder een reiziger of een burger is. Er is ook een deel van reizigers wiens vader of moeder een manische is. (Manische betekent of Roma of Sinti) . Deze groep heeft een eigen cultuur, die duidelijk verschilt met de reizigerscultuur. Kortom onder de noemer woonwagenbewoner schuilt een grote verscheidenheid. Net zoals onder de noemer huisbewoner. Het speerpunt van onze kritiek op het rapport is dat men daar geen rekening mee heeft gehouden en alles overeen een kam heeft geschoren. Maar misschien nog erger is het feit dat dit gebeurd is omdat de onderzoekers niet op de hoogte zijn van deze bonte verscheidenheid. Het zou interessant zijn om na te gaan hoe de verdeling is geweest van de ruim 70 woonwagenbewoners waarmee gesproken is. Of het een volbloed reiziger of reiziger/ burger , burger of van manische afkomst is geweest.

Op pagina 10/11 lezen we: ”Ook is er de eigen cultuur, of beter gezegd: leefwijze, met zijn specifieke betekenissen, regels en waarden. Typerend zijn het wij-tegen-zij-gevoel, het elkaar niet verlinken (horen, zien, zwijgen), macho gedrag en een hechte familiale binding. Tegelijkertijd is er sprake van een grote sociale controle en traditionele rol opvattingen.

We zijn eens nagegaan wat over deze reizigers nog meer is te vertellen dan deze nogal vage kenschetsing. Let wel het gaat over de eigen cultuur van de woonwagenbewoners exclusief Roma en Sinti.

1. Het weglopen. Het meisje wordt door de jongen geschaakt. Ze blijven enkele dagen weg en als ze terugkeren naar de wagen zijn ze volgens de reizigerscultuur man en vrouw. Er komt geen boterbriefje aan te pas.
2. Geen bel op de deur. De deur staat altijd op. Iedereen kan ongevraagd bij elkaar binnenkomen..
3. Niet met geschoeide voeten in de wagen komen. Deze traditie stamt uit de tijd dat woonwagens op plekken stonden, zoals vuilnisbelten, waar de grond voor de wagen meestal modderig was.
4. Verzorging van de ouderen. De ouderen worden door de familie verzorgd en niet weggestopt in een bejaardentehuis.
5. De familiebanden zijn heel sterk. Wat vooral te merken is op begrafenissen,

bruiloften en andere feestelijkheden. Kosten noch moeite worden gespaard

6. Sociale controle.

7. Het geschreven woord wordt gewantrouwd. Alles wat op papier gedrukt is meestal een aanmaning, dagvaarding, bekeuring of een rekening.

8. Mondelinge afspraak is heilig. Vroeger konden de reizigers niet lezen en schrijven vandaar zij bepaalde gaven hebben ontwikkeld die maakt dat zij veel meer waarde hechten aan het gesproken woord dan in de burgermaatschappij.

9. Dichter bij de natuur.

10. Wielen onder elke woonwagen. Als een symbool voor hun vroegere levenswijze.

Vraag nooit aan een reiziger waar hij woont? Hij of zijn woont niet maar staat ergens.

De grote toename van de burgers onder de woonwagenbewoners

Vroeger was het vrijwel ondenkbaar dat een reiziger trouwde met een burger, maar tegenwoordig is het zo, dat vele woonwagenbewoners van burgerlijke afkomst zijn (over integratie gesproken!). Bijna alle burgers, die met een reiziger zijn getrouwd, hebben verkozen om op het centrum te gaan wonen. De reizigers die in een huis gingen wonen, willen liever vandaag dan morgen weer terug naar het centrum. In het volgende schema is duidelijk dat door dit concentratiebeleid van de grote centra het aantal woonwagens aanzienlijk is toegenomen. Dit omdat zoveel burgers op de centra kwamen wonen. In 1970 waren er 3584 woonwagens bewoond door reizigers, terwijl aan het eind van de negentiger jaren dit aantal meer dan verdubbeld is.

Sinds de zestiger jaren hebben zich de burgers die door hun huwelijk op een centrum komen te wonen, goed aangepast aan de reizigerscultuur. Logisch want de cultuur waaruit zij zijn groot gebracht is die van de werkende klasse. Een klasse die zich dienen te gedragen naar de 'normen en waarden' van de bezittende klasse. De reizigers zijn kleine zelfstandigen die zelf hun werk zoeken en een veel grotere mate van vrijheid kennen.

De reiziger wordt een steuntrekker

Helaas is die vrijheid hun in de zestiger jaren afgenomen door het trekverbod dat hun werd opgelegd. Bijna alle beroepen die zij voordien uitoefenen kunnen zij om verschillende redenen niet meer uitoefenen. Het venten wordt hun door het trekverbod onmogelijk gemaakt. De opkomst van de supermarkten maken het messen slijpen, de verkoop van galanterie, het stoelmatten niet meer rendabel. Wat overblijft is de autosloperij. De rest wordt steuntrekker. Dit wordt nog steeds als een grove vernedering gezien.

In uw rapport wordt nog een zin gewijd aan de uitkering. Pagina 18:

“Wat ook opvalt is dat veel woonwagenbewoners een uitkering niet beschouwen als een tijdelijke situatie, tot het moment waarop zij (weer) een betaalde baan hebben, maar als een permanente situatie die soms zelfs als „overerfelijk" wordt beschouwd: een verworven recht voor iedereen”.

Dit is toch de werkelijkheid opzij kop gezet. Wie heeft er voor gezorgd dat de reizigers hun beroep niet meer konden uitoefenen? De overheid!

Wat is onze grootse kritiek op het rapport “Woonwagencentra in Nederland 2011

We kunnen kort zijn betreffende het feit dat het rapport totaal geen representatief beeld geeft van de situatie van de woonwagencentra in Nederland 2011.

Op pagina 1 geeft het rapport in feite al toe dat het onvoldoende materiaal oplevert om een goed beeld te vormen:

“Het beperkte aantal gesprekken dat in het kader van dit onderzoek is gehouden maakt het niet mogelijk om aan te geven op hoeveel woonwagencentra er sprake is van een positieve situatie en op hoeveel er sprake is van een negatieve situatie. Dat er in ten minste 10% van de 415 gemeenten vrijplaatsen worden vermoed, geeft evenmin duidelijkheid”.

Het belangrijkste argument wat we tegen dit rapport hebben is het uiterst geringe aantal woonwagencentra, dat is onderzocht en het geringe aantal woonwagencentra waarmee is gesproken. Hier volgen enkele frappante cijfers, die dit duidelijk onderschrijven:

- 19 van 1150 woonwagencentra zijn onderzocht. Dat is 1.65 %.

- 70 van de 30.000 woonwagencentra zijn ondervraagd. Dat is 0.23%

Dit staat toch wel in schrille contrast wat op pagina 7 staat

“Genuanceerd beeld

De onderzoekers hebben ervoor gekozen de gevraagde nuancering van dit onderzoek op drie niveaus te verzamelen: De situatie op verschillende woonwagencentra is onderzocht. De informatie is interdisciplinair verzameld, dus bijvoorbeeld niet uitsluitend op het aspect wonen, maar ook op de aspecten scholing en werk en inkomen. Per centrum zijn verschillende bewoners en professionals geïnterviewd.

Even later op pagina 8 lezen we: “Maar zoals uit deze onderzoeksrapportage zal blijken, komt ook bij een gesprek in de woonwagen een deel van de informatie niet naar boven”

Dat is niet bepaald verwonderlijk, omdat het wantrouwen tegen de overheid zo groot is men niet het achterste van zijn tong laat zien. Even verder wordt gezegd dat “uitsluitend gesproken is met de dominante bewoners. De minder assertieve en kwetsbare bewoners blijven dan buiten beeld”. Het zal ons benieuwen wie die dominante bewoners dan wel zijn.

Het rapport meldt verder : “Professionals en degenen die contact onderhouden met woonwagencentra hebben op zijn minst enige kennis over het werkelijke leven van de woonwagencentra, hun achtergronden, hun werkelijke intenties, wensen en ambities. Dit kunnen bijvoorbeeld zijn: de wijkagent, de buurtwerker, de locatiebeheerder, de onderwijzer of de pastoraal werker”

Inderdaad een schat aan informatie zo van deze categorie vergaard kunnen worden. Maar uit niets blijkt dat aan deze categorie aandacht is besteed. Weer een gemiste kans

Aan het eind van dit hoofdstuk over de methodologische verantwoording wordt melding gemaakt, dat de Tweede Kamer leden zich niet bepaald hebben geïnteresseerd in dit onderzoek :

“In paragraaf 2.1 is vermeld dat opmerkingen in de Tweede Kamer de aanleiding vormen voor dit onderzoek. De onderzoekers beschouwen daarom de Tweede Kamer als „morele opdrachtgever” van dit onderzoek. De onderzoekers hebben zowel bij de start als gedurende het

onderzoek dan ook getracht om leden van de Tweede Kamer te betrekken bij het onderzoek. Van die mogelijkheid is beperkt gebruikgemaakt”.

Het meest schokkende hoofdstuk in het rapport: Analyse kader

In dit hoofdstuk van uw rapport wordt een krachtenveld ten tonele gevoerd en wel drie krachten, die invloed kunnen uitoefenen op een **individuele woonwagenbewoner** :

“Kracht 1: de overheid

De onderzoekers hebben gekeken naar het samenspel tussen overheid en woonwagenbewoners. De overheid heeft met goede bedoelingen geprobeerd de maatschappelijke positie van woonwagenbewoners te verbeteren. Op alle mogelijke manieren, met de inzet van veel geld, mensen en middelen, is aan woonwagenbewoners „getrokken” om hen volwaardig te laten participeren en te laten delen in de welvaart

Kracht 2: de eigen cultuur/ leefwijze

Ook is er de eigen cultuur, of beter gezegd: leefwijze, met zijn specifieke betekenissen, regels en waarden

Kracht 3: de onderwereld

Niet alleen de overheid, de „bovenwereld”, trekt aan woonwagenbewoners. Ook de criminaliteit, de „onderwereld”, dringt door in de leefwereld van een aantal woonwagenbewoners”.

Deze drie krachten (de overheid, de eigen cultuur/leefwijze en de criminaliteit) wedijveren met elkaar en „trekken en duwen” voortdurend aan de woonwagenbewoner. Zij beïnvloeden zijn positie, zijn denken en handelen.”

Einde citaat rapport

Deze schokkende teksten roept een vraag op.:

Zou een rapport over de Huisbewoners in Nederland 2011 een dergelijk krachten veld beschreven worden waarin de onderwereld een van de drie krachten zijn die **de individuele huisbewoner** zou beïnvloeden in zijn positie, zijn denken en handelen?

Slotwoord

Pagina 1 van uw rapport Woonwagenbewoners in Nederland 2011

“ De intrekking van de Woonwagenwet in 1999 vormde de laatste formele stap om gemeente verantwoordelijk te maken voor een integraal woonwagenbeleid en –uitvoering”.

Dit betekent het **doodvonnis van de reiziger**. Elke gemeente kan zijn eigen beleid gaan voeren. In de meeste gemeenten is er maar een doel de reizigers in een huis stoppen.

Op pagina 10 van uw rapport lezen we “De overheid heeft met goede bedoelingen geprobeerd de maatschappelijke positie van de woonwagenbewoners te verbeteren”

Waarom heeft de overheid dan het beleid overgedragen aan de gemeenten? Ze weten toch allang dat dat een verarming betekent en willekeur in de hand werkt. Nee, de reden is duidelijk “Geef mijn portie maar aan Fikkie! “ We hebben met eigen ogen kunnen zien wat er van de laatste 10 jaar gebeurd is in de gemeente Den Haag. Ze zijn er in geslaagd om de toegezegde standplaatsen niet aan te leggen en vele mensen in ene huis gedreven.. Er zullen heus wel gemeenten zijn waar het goed is gegaan, maar dat is meer uitzondering dan regel. Het uitsterf beleid is in volle gang. Recentelijk geeft de regio Den Haag daarvan nog een ‘fraai’ voorbeeld. In een verordening staat dat een

standplaatszoekende alleen een voorrangsverklaring kan aanvragen als hij of zij in een huis wil wonen!

Er zijn behalve de bemoeienissen van de gemeente ook een aantal commerciële instanties die het beheer hebben over de woonwagencentra. Het is ons een doorn in het oog dat deze organisaties veel geld opslurpen, dat beter kan worden besteed en wel door de woonwagengewoners zelf. Alles komt neer op het volgende;

ER WORDT **OVER** DE WOONWAGENBEWONERS GEPRaat,
MAAR NIET **MET** HUN!!!!

Baarn, 2 oktober 2012
Jan Schneider en Tom de Booi

4. Het dagelijks bestuur van het Stadsgewest Haaglanden aangeklaagd voor haar discriminerende woonwagenbeleid

De brief die het dagelijks bestuur van het Stadsgewest Haaglanden mij 12 september jl schreef omvat de volgende zin:

"Standplaatszoekende kunnen een voorrangsverklaring alleen aanvragen wanneer zij bereid zijn in een reguliere woning te wonen"

(zie : [de volledige tekst van de brief](#))

Bij bestudering van de wet klopt deze bewering voor geen kanten. Hier volgen enkele wettelijke bepalingen die het - volgens mijn zienswijze - weldegelijk mogelijk maken, dat een standplaatszoekende een voorrangsverklaring kan aanvragen, zonder dat zij bereid zijn om in een reguliere woning te wonen.

1. Artikel 233 , Boek 7 van het Burgerlijk Wetboek:

Onder woonruimte wordt verstaan een gebouwde onroerende zaak voor zover deze als zelfstandige dan wel niet

zelfstandige woning is verhuurd, dan wel een woonwagen of een standplaats, alsmede de onroerende aanhorigheden.

2. Regionale Huisvestingsverordening van stadsgewest Haaglanden, hoofdstuk 1 &1 Begripsbepalingen, onder

II: een standplaats als bedoeld in artikel 1 eerste lid, onder e, van de Huisvestingswet

3. Huisvestingswet art. 1, 1^e lid onder e: standplaats: een kavel, bestemd voor het plaatsen van een woonwagen, waarop

voorzieningen aanwezig zijn die op het leidingnet van de openbare nutsbedrijven, andere instellingen of van gemeenten

kunnen worden aangesloten.

4. Huisvestingswet art. 1, 3^e lid: In deze wet en de daarop berustende bepalingen worden onder woonruimte mede

begrepen: a. een standplaats

Excuses lezers voor deze onbegrijpelijke wetteksten. Maar ja, het komt er in het kort gezegd op neer, dat voor de zoveelste maal de woonwagenbewoners (reizigers) worden gediscrimineerd.

Het is duidelijk dat de overheid haar uitsterfbeleid onverminderd voortzet. Dit hebben Jan Schneider (Klommen Jan) en ik ook vorige week onomwonden aan de minister van Binnenlandse Zaken Minister Spies gezegd (zie hierboven). In een artikel op deze website kan men lezen hoe de overheid steeds heeft geprobeerd tot op de dag van vandaag de reizigers in een huisje te stoppen. ([Geschiedenis woonwagenbeleid van de overheid de laatste 150 jaar](#))

Op een vraag van mij aan het Dagelijks Bestuur van het Stadsgewest Haaglanden om een gesprek, krijg ik als antwoord:

"Gelet hierop zijn wij van mening dat wij u niet verder kunnen helpen en zullen daarom geen gebruik maken van uw aanbod om een toelichtend gesprek".

De wetteksten zijn in tegenspraak met de stelling van het dagelijks bestuur van het Stadsgewest Haaglanden, dat het vragen/verlenen van een voorrangsverklaring op sociale en/of medische gronden beperkt is tot woningzoekenden/woningen. Reden waarom ik denk dat een gesprek met het dagelijks bestuur dringend noodzakelijk is, dit om een gang naar de rechter te voorkomen.

Vandaag ga ik naar Den Haag en zal ik een brief aan het dagelijks bestuur van het Stadsgewest persoonlijk overhandigen, waarin ik de volgende vraag heb gesteld:

"Wilt U, dagelijks bestuur Stadsgewest Haaglanden, nog een gesprek met mij hebben?"

Tussenvoegsel

Mijn ervaringen in Den Haag van maandag 17 september 2012: "De bedrieger bedrogen"

Rond 2 uur in de middag melde ik me bij de balie van het Stadsgewest Haaglanden in Den Haag en vroeg aan de receptioniste of ik een brief aan de directeur mevrouw Stein persoonlijk mocht afgeven. Het kon wel, maar mevrouw Stein zat in een vergadering die tot 4 vier uur zou duren. Na een uur gewacht te hebben kwam mevrouw Stein vergezeld door het hoofd van de afdeling Wonen mevrouw Garnier. Na de brief gelezen te hebben vroeg ik aan mevrouw Stein of ik vandaag nog antwoord kon krijgen van het dagelijks bestuur, ondanks hun afwijzing toch nog een gesprek met me wilde hebben. Dit was niet mogelijk om vandaag te mogen ontvangen. "Dan blijf ik hier zitten tot sluitingstijd" zei ik. In de stille hoop dat ze op hun schreden zouden terugkeren. Rond vijf uur kwam de veiligheidsdienst mij vragen vrijwillig te vertrekken. Bij mijn weigering kwam de politie. Zij vroegen de beveiligingsbeambte om het nogmaals te herhalen waarop ze het mij eveneens vroegen, waarop ik weigerde het pand te verlaten. Daarop vroeg een agent om me te legitimeren. Dit kon ik niet waarop hij mijn persoonlijke gegevens noteerde.

Vervolgens heeft hij deze doorgebeld met het bureau zodat ze wisten wie ik was. Ik vroeg hem nogmaals of ik was aangehouden. Ik leefde toen nog in stellige overtuiging dat dat inderdaad het geval was. Ze namen mij toen naar het bureau en na in en cel te zijn gestopt werd ik een na een tiental minuten voorgeleid voor de officier van justitie, die mij zei dat ik niet was aangehouden. Hij had informatie over mij ingewonnen. Het bleek dat ik dit al enkele malen had uitgehaald en dat hij wel wat beters te doen had dan met mijn spelletjes mee te doen of woorden van gelijke strekking. Ik weigerde het bureau te verlaten, zodat ze mij er uit hebben gesleept en op straat hebben neer gelegd. Een agent kwam bij me en vroeg waarom ik dit deed en dat het volgens hem totaal geen zin had. Ik gaf als antwoord dat ik al 40 jaar vecht tegen deze maatschappij met een slogan: "gelijk recht voor ongelijke mensen is het grootste onrecht". Ik heb twee uur op straat gelegen. Ik wilde eens voelen hoe een arme sloeber voelt als iedereen onbewogen langs je heen loopt. Uiteraard met dit verschil dat ik kan opstaan en naar mijn veilige nestje in Baarn kan terugkeren. Het was een hele diepe ervaring die ik niet gauw zal vergeten. Ik keerde weer tot de gewone wereld terug toen een lieflijke dame mij koffie en een snee koek bracht. Zo werd door haar komst de ban doorbroken en was ik geen arme sloeber meer. Ik ben opgestaan en naar mijn veilige nestje teruggekeerd. Vanochtend heb ik de receptioniste gebeld, die bij de zgn arrestatie aanwezig was geweest. Het was haar opgevallen dat de agent nooit het woord ja heeft gebruikt. Ik ben dus met open ogen in hun valstrik gelopen: de bedrieger bedrogen. Een goede les voor de volgende keer. In ieder geval had ik het nooit willen missen. Het besef dat je zo bevoorrecht bent en aan de andere kant van de streep bent geboren werd me nog duidelijker. Vanochtend heb ik de politie gebeld met de mededeling dat hun veel overlast had bezorgd.

Einde tussenvoegsel

De afwijzing van het dagelijks bestuur van het Stadsgewest Haaglanden een voorrangsverklaring af te geven voor een standplaatszoekende dwingt mij tot de gang naar de rechter. Hier komt heel wat bij kijken. Mijn juridisch adviseur Erik van der Maal heeft mij zijn 5 stappenplan gegeven. Let wel hier volgt moeilijk leesbare tekst. Maar voor iedereen die verhaal wil halen bij de overheid door naar de rechter te stappen is het van het grootste belang deze lange weg te bewandelen.

STAP 1. Burger dient een schriftelijk verzoek in bij de overheid.

In ons geval heeft de standplaatszoekende de heer .. een schriftelijk **verzoek** ingediend om een voorrangsverklaring te verkrijgen.

STAP 2. De afwijzing moet de status van beschikking krijgen

In ons geval hebben we aan het dagelijks bestuur van het Stadsgewest Haaglanden in een brief van 13 september de volgende vragen gesteld :

- kan uw brief van 12 september jl beschouwd worden als een afwijzing van het verzoek van dhr..

- en zo ja, kan deze brief dan ook als een voor beroep vatbare **beschikking** worden beschouwd.

STAP 3 Burger dient bezwaarschrift in tegen die afwijzende beschikking

In ons geval wachten we op het antwoord op onze brief van 13 september jl, alvorens de volgende stap te kunnen zetten

STAP 4 Overheid neemt het bezwaarschrift in behandeling, meestal gepaard met een hoorzitting, en wijst het bezwaarschrift af.

STAP 5. Dan pas kan de burger naar de bestuursrechter stappen. Deze kan de beslissing van het overheidsorgaan vernietigen

Het is een lange weg , maar uiteindelijk zijn we vol goede hoop dat de rechter het door het Stadsgewest gevolgde beleid zal afstraffen.

5. Open brief van Jan Schneider en Tom de Booij aan alle mensen die op de vergadering van de Vaste Commissie voor de Binnenlandse Zaken in de Tweede Kamer willen komen , waar het rapport Woonwagengewoners in Nederland op de agenda staat

De vergadering wordt in het gebouw van de Tweede Kamer.
Bezoekers ingang : Lange Poten 4 Den Haag

Legitimatiebewijs meenemen!! Kom vooral zo vroeg mogelijk.
Het agenda punt dat voor **alle** woonwagengewoners in Nederland belangrijk is, wordt als punt 3 en 4 behandeld:

Rapporten Woonwagengewoners in Nederland 2011 en "Vrijplaatsen op woonwagenlocaties"
33000-VII-125 d.d. 28 augustus 2012

Om jullie te informeren over het belang dat deze vergadering heeft voor alle woonwagengewoners in Nederland volgt hier een korte samenvatting wat we tot nu hebben gedaan om dit rapport onder aandacht te brengen.

We zijn op maandag 10 september 2012 naar het Ministerie van Binnenlandse Zaken gegaan om minister Spies persoonlijk een brief te overhandigen, waarin het misleidende karakter van het rapport: "Woonwagengewoners in Nederland 2011" wordt aangetoond
Op 2 oktober 2012 hebben we de minister onze kritiek op het rapport gestuurd: De Reiziger in Doodsnoed. (Het is te lezen op deze website)

Heel in het kort geven we hieronder onze allergrootste bezwaren:

1. Het uiterst geringe aantal woonwagencentra, dat is onderzocht en het geringe aantal woonwagengewoners waarmee is gesproken.
- 19 van 1150 woonwagencentra zijn onderzocht. Dat is 1.65 %.
- 70 van de 30.000 woonwagengewoners zijn ondervraagd. Dat is 0.23%

2. In het rapport wordt een krachtenveld ten tonele gevoerd die invloed zou kunnen uitoefenen op een **individuele woonwagengewoner** :

“Kracht 1: de overheid Kracht 2: de eigen cultuur/ leefwijze Kracht 3: de onderwereld

Zou een rapport over de Huisbewoners in Nederland 2011 een dergelijk krachten veld beschreven worden waarin de onderwereld een van de drie krachten zijn die **de individuele huisbewoner** zou beïnvloeden in zijn positie, zijn denken en handelen?

3. Waar het rapport in alle talen over zwijgt is over het aantal woonwagenbewoners die een reizigersafkomst hebben met hun specifieke cultuur. Sinds de bouw van de regionale woonwagencentra zijn veel reizigers getrouwd met burgers, vandaar dat het grootste gedeelte van de woonwagenbewoners of een vader of een moeder van burgerafkomst. Desondanks weet iedereen nog steeds of zijn vader of moeder een reiziger of een burger is. Er is ook een deel van reizigers wiens vader of moeder een manische is. (Manische betekent of Roma of Sinti)

4. Verbijsterend is om op pagina 5/6 van het bovengenoemd rapport te lezen, dat de groep Sinti en Roma, die sinds de zestiger jaren hun nomadische karakter moesten opgeven en gedwongen werden op een permanente woonwagenstandplaats te gaan staan, niet in het onderzoek zijn betrokken:

” Dit onderzoek gaat over de bewoners van een permanente woonwagenstandplaats in Nederland. Het onderzoek gaat dus niet over woonwagenbewoners die een reizend bestaan leiden (noot 5) en ook niet over Roma en Sinti die ook in woonwagens wonen. Dit vanwege hun eigen specifieke cultuur”.

Enkele duizenden woonwagenbewoners worden dus niet in het onderzoek betrokken.

In antwoord op onze brief van 2 oktober jl blijkt de minister toch wel oor te hebben voor enkele van onze grieven:

“(…)Ik deel met u dat het rapport niet van zodanige aard is dat hiermee een volledig beeld van het leven op een woonwagenlocatie is geschetst.(…) U acht het schokkend dat in het rapport het krachtenveld voor de woonwagenbewoners wordt beschreven bestaande uit overheid, eigen cultuur en onderwereld. Dit geeft wel aan op welke wijze de onderzoekers naar het leven op een woonwagen locatie hebben gekeken. Dat dit beeld nader genuanceerd kan worden, blijkt al uit het feit dat het rapport daarnaast aangeeft, dat er een menging met burgers plaatsvindt. Door de onderzoekers is dat niet meegenomen als een relevant extra krachtenveld. (…)Tot slot merkt u op dat over maar niet met de bewoners van woonwagens wordt gepraat. Ik merk op dat er met 70 woonwagenbewoners is gesproken, op 19 locaties. Uiteraard kan het altijd beter, maar met het doel waarvoor het rapport is opgesteld, voldoet dit aantal naar mijn oordeel. Het rapport constateert op diverse vlakken manco's Ik merk dat u dat niet tegenspreekt. Ik blijf daarom bij de oproep in de begeleidende brief aan de Tweede Kamer aan de gemeenten om met de bewoners van woonwagenlocaties in gesprek te gaan om verbeteringen te realiseren”
Einde citaten uit de brief van de minister

Nu maar hopen dat de 23 leden van de Vaste Commissie voor Binnenlandse Zaken ook van mening zullen zijn dat het rapport Woonwagenbewoners in Nederland 2011 volstrekt onvoldoende en misleidend is en dat er over de woonwagenbewoners wordt gepraat, maar niet met hun!!!!

Einde open brief van Jan Schneider en Tom de Booi

6. Bevindingen tijdens rondtocht langs woonwagenlocaties in Noord Brabant
Omdat vandaag de vergadering van de Vaste Commissie voor de Binnenlandse

Zaken in de Tweede Kamer niet is doorgegaan - onze nieuwe Premier moest zo nodig zijn excuses aan de Tweede Kamer aanbieden - hebben Jan Schneider en Tom de Booij deze dag nuttig besteed door een aantal woonwagen standplaatsen van Sinti's in het zuiden van het land te bezoeken. Jan Schneider kent vrijwel alle woonwagencentra in Nederland, zodat we al snel een goed overzicht kunnen krijgen van de woonwagebewoners in Nederland. We durven haast te zeggen dat we hierdoor een genuanceerder beeld kunnen schetsen dan in het rapport Woonwagebewoners in Nederland 2011 naar voren komt. De reden waarom wij deze plaatsen hebben uitgekozen is gelegen in een passage van het zo juist genoemde rapport, dat vandaag op de uitgestelde vergadering heeft gestaan: (Pagina 5/6)

” Dit onderzoek gaat over de bewoners van een **permanente woonwagenstandplaats** in Nederland. Het onderzoek gaat dus niet over woonwagebewoners die een reizend bestaan (noot 5) leiden en ook niet over Roma en Sinti die ook in woonwagens wonen. **Dit vanwege hun eigen specifieke cultuur.** Noot 5 Er zijn in Nederland reizende groepjes woonwagebewoners, die vaak enkele dagen in een gemeente staan (meestal op een parkeerplaats of op een camping) en dan weer verder reizen. In Nederland zijn geen specifieke terreinen voor deze woonwagebewoners".
Einde citaat uit het bovengenoemd rapport

Met onze eigen ogen hebben wij ervaren dat er vele Sinti's een **permanente woonwagenstandplaats** in Nederland hebben. (misschien wel 5000 personen). Zij ook zijn het slachtoffer geworden - net zoals alle andere groepen van de woonwagenbevolking in Nederland - van het overheidsbeleid: om ze in de zestiger jaren van de vorige eeuw hun nomadisch bestaan af te nemen door ze in regionale centra op te sluiten (omgeven door een hek met politiepost). Onbegrijpelijk dus dat de onderzoekers van het rapport deze groep woonwagebewoners niet in hun onderzoek hebben betrokken. Aanstaaende vrijdag week gaan wij een aantal centra bezoeken van Roma's om te zien of deze groep evenzeer vanwege hun permanente woonwagenstandplaats bij het onderzoek betrokken had moeten worden.

Het aloude gezegde "verdeel en heers" wordt weer door de overheid gehanteerd met de zin in het rapport **"Dit vanwege hun eigen specifieke cultuur"**. Dat moge misschien best zou zijn, maar ALLE woonwagebewoners in Nederland hebben een ding met elkaar gemeend namelijk dat zij worden bedreigd door het uitsterfbeleid van de overheid dwz door ze allen in een huisje te stoppen (inclusief met bel aan de voordeur!). Wat zei de burgemeester van Waalre Henri baron De Wijkerslooth van Weerdesteyn, nog geen maand geleden?. Wel volgens de Telegraaf van dinsdag 23 oktober 2012 : "Veel gemeenten worden nu opgezadeld met dure, langslappende procedures, terwijl een snelle interventie volgens De Wijkerslooth doeltreffender is. Nog efficiënter is volgens hem dat woonwagenkampen voorgoed het veld ruimen" einde citaat. Maar hij is niet nieuw met deze krasse uitspraak:

" L.A. van Doorn, sinds 1938 directeur maatschappelijk hulpbetoon in Utrecht, schreef in 1940 een brochure: **"woonwagens moeten verdwijnen"**, of in 2006 "Wethouder Marnix Norder heeft geen boodschap aan een woonwagencultuur en zegt dat de tijd van 'Pipo de clown' voorbij is. Geen plaats meer voor woonwagens in Den Haag".

Vandaag hebben wij een frappant (beter gezegd schrijnend) voorbeeld van dit uitsterfbeleid aangetroffen. We beginnen met het tonen van een foto met onderstaande vraag.



Is dit een voordeur van een woonwagen op een standplaats?

Nee, wat wel klopt is dat het de klompen zijn van Jan Schneider (alias Klompen Jan). Er ontbreekt de beschermplaat voor de wielen die elke woonwagen op een standplaats in Nederland heeft. Het is nog een laatste teken dat ze over hebben gehouden van hun reizend bestaan dat hun op wrede wijze is ontnomen.

Let wel voor een woonwagenbewoner is er een wezenlijk verschil tussen een standplaats en een woonwagen. Voor een standplaats moeten ze betalen. Ze mogen dan op deze standplaats een wagen zetten die zij of gekocht hebben of in huur hebben. Zelfs zijn ze in sommige gemeenten bezig dat je alleen nog maar kan huren, je mag adn geen eigen wagen op een standplaats zetten.

Als je een woonwagenbewoner vraagt "waar woon je "zegt hij of zij "Ik woon niet maar ik sta ergens!".

Op de onderstaande foto's zien we links een wagen in aanbouw voordat de wielen zijn aangebracht en op de rechter foto de aangebrachte beschermplaat voor de wielen.



Hoe belangrijk de wielen zijn blijkt uit een dramatisch voorval dat heeft plaats gevonden in 1999 op het Trekvaartplein in Leiden.



De sloop van een woonwagen in juni 1999 op het woonwagencentrum Trekvaartplein in Leiden.

De gemeente Leiden heeft toegegeven dat zij onterecht de woonwagen van een vrouw met twee kinderen heeft afgebroken. Zij heeft de in beslag genomen goederen teruggekregen alsmede een schadevergoeding. De gemeente heeft geen rekening gehouden met feit dat **de wagen een onderstel had met wielen** zodat de wagen versleept had kunnen worden in plaats van afgebroken.!



Dit is een WOONWAGENWONING van de firma Beflex. We hebben de firma gebeld. Er is geen standplaats vergunning voor nodig. Er zitten geen wielen onder. OP onze vraag waar staat het woordje wagen voor? Antwoord omdat het op een woonwagen lijkt. De beschermplaat voor de niet aanwezige wielen is nog gedeeltelijk aanwezig.

In het Limburgs Dagblad lezen we hoe de Gemeente Weert mee betaalt aan de woonwagenwoningen

De gemeente Weert betaalt 60.000 euro mee aan de bouw van zes nieuwe woonwagenwoningen in nieuwbouwwijk Laarveld. Dit geld is bedoeld om een deel van de meerkosten van de woningen (eigendom van Wonen Limburg) te dekken. Gezien de strenge gemeentelijke eisen voor het uiterlijk van de nieuwe wijk noemen B en W deze bijdrage 'acceptabel'.door onze verslaggever WEERT Wonen Limburg en de gemeente zijn met de toekomstige bewoners al langer in onderhandeling over uiterlijk en indeling van de nieuwe woningen. De bewoners willen het liefst (zoals bij woonwagens elders in Weert) een gelijkvloerse variant zonder verdieping en een laag dak. Maar dit is in strijd met de strenge gemeentelijke eisen voor het uiterlijk van de nieuwbouwwijk. Een compromis is inmiddels gevonden, zo stellen B en W in hun voorstel aan de raad: de woningen krijgen wel een hoge kap en een zolderruimte, maar deze wordt niet gebruikt. De extra kosten bedragen per woning 18.500 euro, de gemeente betaalt daarvan dus 10.000 euro, Wonen Limburg de rest. De nieuwe woonwagenbewoners van Laarveld zijn allemaal geboren op het voormalige regionale woonwagencentrum aan de Roeventerpeelweg in Weert. Dat kamp - waar in de jaren tachtig ongeveer zeventig gezinnen leefden - is compleet ontmanteld. Dit is de laatste groep woonwagenbewoners waarbij de gemeente (gezien de afspraken uit het verleden) helpt bij het zoeken naar een specifieke woonvorm. Gepubliceerd op: 23.05.12 00:15

Dinsdag 20 november 2012

Gisteren werden Jan Schneider en Tom de Booij verrast door de snelle reactie van de griffie van de vaste commissie voor Binnenlandse Zaken Tweede Kamer der Staten Generaal door 3 elektronische brieven te mogen ontvangen in zake onze brieven aan de Burgemeester en Wethouders voor de inventarisatie van de woonwagenlocaties in den lande. Hierover hebben we reeds eerder melding gemaakt. Uiteraard hebben we meteen een antwoord gestuurd zowel via de elektronische als reguliere post.

Hieronder onze gevoerde correspondentie:

Commissieassistent Commissies Binnenlandse Zaken en Immigratie, Integratie en Asiel

Tweede Kamer der Staten-Generaal. Maya Visscher-de la Combé

Geachte heren Schneider en De Booij,
Heden trof ik deze mail ruim 130 keer aan in de mailbox van de commissie voor Binnenlandse Zaken. Kunt u (eenmalig) uw reden geven van deze actie? Indien u wenst dat wij uw mail serieus behandelen, geef ik u in overweging in het vervolg zelf ook serieus te werken.
(dit bericht ontvingen we om 8.20 en 11.00 uur)

Geachte heer Booij, Vriendelijk doch dringend verzoek om uw enquête niet in c.c. naar de commissie te laten sturen.

met vriendelijke groet, Maya Visscher-de la Combé
(dit bericht ontvingen we om 13.30 uur)

Ons antwoord:

Aan de Commissie assistent van de Vaste Commissie voor Binnenlandse Zaken van de Tweede Kamer der Staten Generaal Mevrouw M. Visscher-de la Combé

Geachte Mevrouw,

In antwoord op uw vraag, wat de reden is waarom wij aan de Vaste commissie voor Binnenlandse Zaken van de Tweede Kamer der Staten Generaal, een afschrift hebben gestuurd van de brief, die wij gericht hebben aan de Burgemeester en Wethouders van de Nederlandse Gemeenten, kunnen wij U het volgende mededelen.

Aangezien het maar een eenmalig antwoord wordt, schromen wij ik niet U een uitgebreid antwoord te geven op uw vraag.

Allereerst een korte samenvatting van de voor geschiedenis. Op 10 september jl hebben wij persoonlijk een brief aan de Minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties Mevrouw Drs J.M.E. Spies overhandigd. Bij de brief hebben wij een notitie toegevoegd met kritische opmerkingen over het rapport "Woonwagengewoners in Nederland 2011". Dit rapport is door de Minister op 28 augustus 2012 aan de Voorzitter der Tweede Kamer der Staten Generaal gestuurd. Wij hebben op verzoek van de Minister nog eens deze kritische opmerkingen ondergebracht in een rapport: **DE REIZIGER IN DOODSNOOD**". In antwoord op onze brief d.d. 1 november 2012 heeft namens de Minister de Directeur-generaal Wonen, Bouwen en Integratie Drs MM. Frequin ons een brief gestuurd, waarin bepaalde door ons aangestipte bezwaren worden onderkend. Dit positieve antwoord heeft ons doen besluiten om ons persoonlijk te richten tot de Burgemeester en Wethouders van alle Nederlandse gemeenten. Over de inhoud van deze brief behoeven wij niet verder uit te wijden, want daar heeft u inmiddels 130 maal van kennis kunnen nemen. Desondanks willen wij een saillant punt uit deze brief lichten. De reden waarom wij ons tot de Burgemeester en Wethouders hebben gewend is gelegen in het feit dat in het bovengenoemd rapport een zin voorkomt die van cruciaal belang is, namelijk dat de laatste stap zal worden genomen, dat de gemeenten verantwoordelijk worden gemaakt voor een integraal woonwagenbeleid en-uitvoering. Hier zit nu juist onze ongerustheid. In ons rapport: "De Reiziger in doodsnood" hebben we daaraan de volgende passage besteed:

"Dit betekent het **doodvonnis van de reiziger**. Elke gemeente kan zijn eigen beleid gaan voeren. In de meeste gemeenten is er maar een doel de reizigers in een huis stoppen. Op pagina 10 van uw rapport lezen we "De overheid heeft met goede bedoelingen geprobeerd de maatschappelijke positie van de woonwagengewoners te verbeteren". Waarom heeft de overheid dan het beleid overgedragen aan de gemeenten? Ze weten toch allang dat dat een verarming betekent en willekeur in de hand werkt. "We hebben met eigen ogen kunnen zien wat er van de laatste 10 jaar gebeurd is in de gemeente Den Haag. Ze zijn er in geslaagd om de toegezegde standplaatsen niet aan te leggen en vele mensen in een huis gedreven. Er zullen heus wel gemeenten zijn waar het goed is gegaan, maar dat is meer uitzondering dan regel. Het uitsterf beleid is in volle gang. Recentelijk geeft de regio Den Haag daarvan nog een 'fraai' voorbeeld. In een verordening staat dat een standplaatszoekende alleen een voorrangsverklaring kan aanvragen als hij of zij in een huis wil wonen"

Ik mag u in herinnering roepen hoe de overheid sinds het midden van de 19e eeuw een zwalkend beleid heeft gevoerd in zake de verantwoordelijkheid voor het woonwagenbeleid".

1854 De armenwet wordt aangenomen en voortaan zal uitsluitend iemands geboorteplaats als domicilie van ondersteuning gelden

1870 Wetswijziging ingevoerd, die de gemeente van verblijf weer de gemeente van ondersteuning wordt in plaats van de geboorteplaats.

1918 Invoering van Woonwagenwet. Het heeft ten doel: "de bescherming van de samenleving tegen de risico's van de aanwezigheid van een trekkende bevolkingsgroep, die in zeer slechte economische en milieuomstandigheden verkeert, waardoor zij een bedreiging betekent voor de openbare orden en gezondheid".

1927 In de woonwagenwet is de rol van de rijksoverheid voorlopig uit beeld. De verantwoordelijkheid voor het uitvoeren van de wet berust in hoofdzaak bij de gemeente en provincies

1936 De minister van Binnenlandse Zaken stuurt een circulaire aan alle provincies en gemeenten: "in den regel zal het wenselijk zijn dat de woonwagenkampen van den weg worden gescheiden door een zware en strenge afrastering of door aarden wallen, dan wel door een singel of breede beplante strook, welke het kamp aan het oog van den weggebruiker onttrekt"(noot: het wordt kamp wordt hier door, de minister voor het eerst gebezigd)

1940 Directeur maatschappelijk hulpbetoon in Utrecht L. A. van Doorn schrijft een brochure: "woonwagens moeten verdwijnen". Hij betoogt dat de wet van 1918 zijn doel voorbij is geschoten gezien het aantal woonwagens en de uitgebleven verbetering van het peil van de bewoners.

1964 Een ontwerp van een nieuwe Woonwagenwet wordt ingediend bij de Tweede Kamer.

1966 Nieuwe verordeningen voor woonwagenbewoners worden vastgelegd:

Art.2. De eigenaar of gebruiker van een woonwagen is verplicht aan het kamphoofd onmiddellijk na aankomst en tenminste 24 uur voor vertrek dit mede te delen.

Art. 3. Hij is gebonden op bevel van het kamphoofd: a. van standplaats te veranderen; b. opslag onder en naast de woonwagen en/of het behorend voertuig te verwijderen.

Art. 8. Overtreding en niet nakomen van het bepaalde in deze verordening wordt gestraft met een geldboete van ten hoogste driehonderd gulden of met hechtenis van ten hoogste twee maanden.

1968 Een wet wordt aangenomen, die de aanpassing van de woonwagenbevolking aan de 'burgersamenleving' wil bevorderen. Het trekverbod wordt in een verkapte vorm in de wet vastgelegd. Woonwagenbewoners mogen nog wel trekken, maar ze mogen niet langer een standplaats buiten het centrum te hebben. Hierdoor kunne zij steeds minder hun oorspronkelijke beroepen uitoefenen. De opzet is het inrichten van 50 regionale centra met 50 tot 80 standplaatsen. Centra worden afgesloten met een slagboom met politie bewaking en omringd door een hek . Er wordt tevens een wet met het afstammingsbeginsel ingevoerd, dat het recht om in een wagen te wonen wordt beperkt tot mensen, die zelf of wie een van de ouders eerder in een wagen hebben gewoond.

1977 De overheid begint in te zien, dat het samenbrengen van de reizigers in grote centra niet het gewenste doel heeft bereikt, namelijk door greep op deze groep Nederlanders te krijgen en zo beginnen zich nieuwe plannen te ontwikkelen om de grote centra op te splitsen in kleine centra met 10 tot 15 standplaatsen. Zo komt er een wetswijziging met een nieuwe slogan: "deconcentratie"

1999 Afschaffing woonwagenwet. Het doek valt over de woonwagenbewoners het zijn nu burgers geworden en elke burger mag op een centrum gaan wonen. Gemeente ipv provincie krijgt de verantwoordelijkheid inrichting woonwagenlocaties.

Uit dit alles moge duidelijk zijn dat wij graag zien, dat er niet **over** de woonwagenbewoners maar **met** de woonwagenbewoners. In de afgelopen weken hebben wij vele woonwagenlocaties bezocht, ook die van de vergeten groep in het rapport van de Minister, de Sinti en de Roma. Wij zijn geschrokken van hun angst voor de toekomst. We hebben gemeend er goed aan te doen om

ons te richten tot de komende beslissing makers van het woonwagengebeleid: de gemeenten. Zij behoren toe aan de uitvoerende macht. Wij voelden het als een onze plicht om de wetgevende macht- de Tweede Kamer - daarvan via een afschrift kennis te laten nemen. We hebben uit Uw elektronische brief vernomen, dat U niet bepaald gecharmeerd was van deze formele handelswijze. (Het woord actie is daarvoor – zoals U misschien begrepen zult hebben - niet van toepassing). Om U ter wille te zijn zullen wij in één aparte elektronische brief vermelden welke B en W's wij hebben aangeschreven. Dat dit voor ons meer werk inhoudt nemen wij graag op ons. Het gaat hier ik immers om het gezamenlijke doel te bereiken dat in de komende vergadering uw vaste commissie over betere informatie zal kunnen beschikken dan de informatie in het rapport van de minister van Binnenlandse Zaken dat door haar aan de voorzitter van de Tweede Kamer is gestuurd. Op deze vergadering is namelijk dit rapport op de agenda geplaatst . Helaas is dinsdag 13 november jl. deze vergadering door bepaalde omstandigheden verplaatst naar een nog nader te bepalen datum. Inmiddels heb ik in een brief dd. 16 november 2012 (kenmerk 2012Z18260/2012D41879) van Uw griffier de heer Drs M.J. van der Linden vernomen dat onze brief met het rapport: 'De reiziger in doodsnood' op 15 november 2012 door de vaste commissie voor Binnenlandse zaken in een procedure vergadering is behandeld en dat deze vergadering heeft besloten om de brief voor kennisgeving aan te nemen.

Wij hopen dat de komende vergadering door vele woonwagengebwoners zal worden bijgewoond. Wij zullen er alles aan doen om op gepaste wijze onze belangstelling te tonen. Uiteraard is deze vergadering zowel voor de woonwagengebwoners als voor hun volksvertegenwoordigers van een gemeenschappelijk belang.

Met de gevoelens van de meeste hoogachting verblijven wij, Jan Schneider en Tom de Booij

Cc: De voorzitter van de Tweede Kamer der Staten Generaal Mevrouw A. van Miltenburg, de Minister van Binnenlandse Zaken Dr R.H.A. Plasterk, de Voorzitter van de vaste commissie voor Binnenlandse Zaken mevrouw A.G. Wolbert.

Met als bijlagen de elektronische brief van Mevrouw M. Visscher-de la Combé , de brief van Jan Schneider en Tom de Booij aan de Burgemeester en Wethouders van alle 415 gemeenten in Nederland (incl. als bijlage de brief dd 1 nov 2012 namens de Minister van Binnenlandse Zaken van de Directeur-generaal Wonen, Bouwen en Integratie Drs MM. Frequin)

7. Brief van griffie van Tweede kamer om te stoppen met acties versturen van kopieën van brieven aan Burgemeester en Wethouders met vragenlijst woonwagenge locaties

Zondag 18 november 2012

Jan Schneider (Klommen Jan) en Tom de Booij zijn begonnen met een inventarisatie van de woonwagenge locaties in Nederland. Hiervoor hebben we de volgende brief opgesteld, met het doel deze aan de Burgmeester en Wethouders van de 415 gemeenten (ieder afzonderlijk) van Nederland toe te sturen:

Aan het college van Burgemeester en Wethouders van de gemeenteOnderwerp: Gegevens over woonwagenge locaties.*)

Geacht College, Hierbij hebben wij, Jan Schneider en Tom de Booij, de eer Uw gewaardeerde aandacht te vragen met betrekking tot de woonwagenge locaties in Uw gemeente. Ter inleiding refereren wij aan een passage in het rapport " Woonwagengebwoners in Nederland 2011", dat 28 augustus jl door de Minister van Binnenlandse Zaken Mevrouw J.M.E Spies aan de voorzitter

van de Tweede Kamer is gestuurd. Deze passage luidt:

“ De intrekking van de Woonwagenwet in 1999 vormde de laatste formele stap om gemeente verantwoordelijk te maken voor een integraal woonwagenbeleid en – uitvoering”. Dit vormt dan ook de reden dat wij ons tot Uw college wenden.

Op 10 september jl hebben wij de gelegenheid gekregen om een brief met kritische opmerkingen over het bovengenoemde rapport aan de minister van Binnenlandse Zaken persoonlijk te overhandigen. In antwoord op onze brief d.d. 1 november 2012 heeft namens de Minister de Directeur-generaal Wonen, Bouwen en Integratie Drs MM. Frequin ons een brief gestuurd, die U aantreft in de twee bijlagen. Dit uitermate positieve antwoord op onze brief heeft ons doen besluiten om een grondige analyse te maken van de woonwagenbewoners in Nederland 2012. U zou ons daarbij een grote steun kunnen zijn, indien U bereid bent om een aantal vragen te willen beantwoorden, die betrekking hebben op de stand van zaken – indien dit op Uw gemeente van toepassing is – van de een of meerdere woonwagenlocaties, die in Uw gemeente zijn gevestigd. Als bijlage sturen wij U een lijst met vragen, die wij gaarne door U zo spoedig als mogelijk **) beantwoord zouden willen zien, eventueel met Uw aanvullingen of opmerkingen. Wij willen U bij voorbaat dank zeggen voor de te nemen moeite. Met de gevoelens van de meeste hoogachting,
Jan Schneider en Tom de Booij

*) In het bovengenoemde rapport wordt steeds gesproken over woonwagencentra. Hiervan zijn er 19 onderzocht. Het ministerie van Binnenlandse Zaken wil ons niet mededelen welke centra zijn onderzocht. Bij onze tocht langs woonwagenlocaties is Noord Brabant en Limburg is ons opgevallen hoeveel woonwagenlocaties er bestaan uit slechts enkele woonwagens. Vergeet niet dat door het veranderde overheidsbeleid de grote centra weer opgesplitst moesten worden in kleine locaties.

**) Dit met het oog op de uitgestelde vergadering van dinsdag 13 februari 2012 van de Vaste Commissie voor de Binnenlandse Zaken in de Tweede Kamer die binnenkort zal plaatsvinden. Op deze vergadering is geagendeerd : Rapporten "Woonwagenbewoners in Nederland 2011" en "Vrijplaatsen op woonwagenlocaties"33000-VII-125 d.d. 28 augustus 2012.

Bijgevoegd de brief van Minister Spies d.d. 1 nov. 2012, alsmede een lijst met de volgende vragen:

Nam(en) en adres(sen) woonwagenlocatie(s); Aantal standplaatsen per locatie ; Aantal personen die een verzoek hebben ingediend voor het verkrijgen van een standplaats; Aantal standplaatsen die U gaat aanleggen in de naaste toekomst (binnen vier jaar); De instanties die U eventueel hebt ingeschakeld voor het beheer en inrichten van standplaatsen; Welke groep(en) woonwagenbewoners zijn vertegenwoordigd op de woonwagenlocatie (s)*)

*)Het bovengenoemde rapport zwijgt in alle talen over de verschillende groepen, die we onder de **woonwagen**bewoners aantreffen. Het is de woonvorm die gekozen is voor de naamgeving. Net zoals onder de **huis**bewoners kunnen verschillende groepen worden onderscheiden. Groep 1 zijn de reizigers. die al sinds de helft van de 19e eeuw door Nederland trekken om hun verschillende beroepen als scharenslijpen, stoelenmatten etc uit te oefenen. Zij ontwikkelen door dit reizend bestaan een specifieke cultuur. Groep 2 Sinds de bouw van de regionale woonwagencentra in de zestiger jaren van de vorige eeuw, zijn veel reizigers getrouwd met burgers, vandaar dat een gedeelte van de woonwagenbewoners of een vader of een moeder van burgerafkomst heeft. Groep 3 Het is nu al weer meer dan 13 jaar dat de woonwagenwet is afgeschaft op 1 maart

1999. Het is sindsdien ook mogelijk voor een burger om een standplaats op een woonwagenlocatie te krijgen.

Groep 4 en 5 De Sinti en de Roma zijn geheel buiten beschouwing gelaten in het rapport, wat blijkt uit de volgende passage

” Dit onderzoek gaat over de bewoners van een permanente woonwagenstandplaats in Nederland. Het onderzoek gaat dus niet over woonwagenbewoners die een reizend bestaan (noot 5) leiden en ook niet over Roma en Sinti die ook in woonwagens wonen. Dit vanwege hun eigen specifieke cultuur. Noot 5 Er zijn in Nederland reizende groepjes woonwagenbewoners, die vaak enkele dagen in een gemeente staan (meestal op een parkeerplaats of op een camping) en dan weer verder reizen. In Nederland zijn geen specifieke terreinen voor deze woonwagenbewoners”.

Zo werden dus naar schatting ruim 5000 woonwagenbewoners niet onderzocht.

Maar wat te denken van de andere groepen woonwagenbewoners . Volgens het rapport zijn slechts 70 van de 30.000 woonwagenbewoners ondervraagd, dat is 0,23% en slechts 19 van de 1150 woonwagencentra zijn onderzocht, dat is 1.65%. Desondanks hun verschil in cultuur hebben de reizigers, de Sinti en Roma een ding met elkaar gemeen. Ze zijn allen onder het dak van een woonwagen geboren en willen daarin ook sterven. Hun grote angst is dat zij in een huis moeten wonen. Elke woonwagenbewoner weet nog steeds of zijn vader of moeder een reiziger, burger of manische is (Manische betekent of Sinti of Roma).

Het zal ons benieuwen hoe de Burgemeester en Wethouders van de 415 gemeenten hierop zullen reageren.

(Van de reeds 130 verstuurde brieven hebben we boven verwachting vele bruikbare antwoorden gekregen op onze vragen)

8.Brief aan leden van de vaste commissie voor Binnenlandse Zaken van de Tweede Kamer der Staten Generaal,

Zondag 25 november 2012

Vandaag hebben Jan Schneider en Tom de Booij een brief (via de reguliere post) gestuurd aan de leden van de vaste commissie voor Binnenlandse Zaken

Geachte leden van de vaste commissie voor Binnenlandse Zaken van de Tweede Kamer der Staten Generaal,

In een vorig schrijven dd. 1 november 2012, hebben wij U nader ingelicht over onze bemoeienissen inzake woonwagenlocaties. Zoals U reeds heeft vernomen – via een afschrift - hebben wij aan het college van Burgemeester en Wethouders van 415 gemeenten, ieder apart, een brief met een vragenlijst over de woonwagenlocaties gestuurd. Binnen een week hebben wij al van ruim 80 B en W's een bericht van ontvangst gekregen, waarvan 19 ons hebben medegedeeld dat zij geen woonwagenlocaties in hun gemeente hebben en van 42 reeds een ingevulde vragenlijst ontvangen. Ondanks het feit dat dit slechts een fractie is van de te ontvangen antwoorden, willen wij U toch enkele opmerkelijke uitspraken niet onthouden.

Dit in verband met aanbevelingen die de vorige Minister van Binnenlandse Zaken in haar rapport: “Woonwagenbewoners in Nederland 2011” heeft gegeven. We citeren deze hieronder:

Hoofdstuk 8 . 6.1 Aanbevelingen per thema

Algemeen

Gemeenten: ontwikkel een integrale visie op de thema's huisvesting op standplaatsen en in wagens, sociaal, werk en inkomen en scholing. Het doel van die visie moet zijn dat woonwagendbewoners stijgen op de sociale ladder.

Standplaatsen en wagens

Gemeenten en corporaties: onderhoud de woonwagencentra als een '**goed huisvader**'. Blijf aandacht geven en handhaaf waar nodig om te voorkomen dat er een aantal jaren later moet worden geherstructureerd tegen veel hogere kosten.

Gemeenten en corporaties: doe het beheer op het woonwagencentrum in principe zelf. Beheer op een centrum is veel minder bijzonder dan het lijkt. Dat illustreren de gemeenten en corporaties die het beheer wél zelf uitvoeren.

Gemeenten: zorg voor een goede uitgangssituatie waardoor het eigendom kan worden overgedragen aan een woningcorporatie (als het gaat om standplaatsen voor huishoudens met een laag inkomen) of aan de bewoners (als het gaat om standplaatsen voor huishoudens met een hoog inkomen). Een goede uitgangssituatie betekent: optreden tegen illegale bouwsels en huurachterstanden, adequaat onderhoud plegen en goed contact met de bewoners. (Door ons vet afgedrukt).

Dit sluit goed aan bij eerste zin van het rapport;

“De intrekking van de Woonwagenwet in 1999 vormde de laatste formele stap om gemeente verantwoordelijk te maken voor een integraal woonwagenbeleid en –uitvoering”.

Uit de reeds ontvangen antwoorden zouden we voorzichtig kunnen stellen dat de wens de vader van de gedachte is.

1.Vraag: Aantal personen die een verzoek hebben ingediend voor het verkrijgen van een standplaats.

Antwoord: Dit is mij niet bekend, eventuele aanvragen worden helemaal aan het begin van het traject meteen afgewezen met de op waarheid berustende mededeling “De gemeente streeft naar het niet hebben van een woonwagenlocatie. Het volgende beleid wordt gehanteerd : komt er een woonwagen vrij, dan wordt deze afgevoerd en komt er geen nieuwe meer bij. Op den duur zal dit leiden tot een lege locatie die dan vervolgens een andere bestemming krijgt”.

2. Vraag: Aantal standplaatsen die U gaat aanleggen in de naaste toekomst (binnen vier jaar).

Antwoord: 42 gemeenten hebben ingevuld : GEEN. (Slechts twee gemeenten gaven op resp. 6 en 8 standplaatsen terwijl ze daarbij aangaven dat het aantal aanvragen voor een standplaats duidelijk hoger waren).

3. In een antwoord werd het woord UITSTERFCONSTRUCTIE gebezigd.

Opvallend is dat de minister de gemeenten oproept om voor de woonwagendbewoners te zorgen als een goede huisvader. Inderdaad lijkt het er op dat de gemeenten inderdaad, in de letterlijke betekenis van het woord, een goede huisvader voor woonwagendbewoners kunnen zijn als alle gemeenten zouden denken als verwoord wordt in het antwoord op onze eerst gestelde vraag.

Uit de cijfers van het aantal standplaatsen van de laatste 12 jaar ziet men deze tendens duidelijk naar voren komen. In het jaar 2000 waren er nog 9618 standplaatsen , terwijl anno 2012 het aantal rond de 8000 standplaatsen wordt geraamd.

Dan is er nog iets wat opvalt dat in het bovengenoemde rapport steeds wordt gesproken over woonwagencentra. Hiervan zijn er slechts 19 van onderzocht. Bij onze tochten langs woonwagenlocaties in Noord Brabant en Limburg is het ons opgevallen hoeveel er woonwagenlocaties zijn, die uit slechts enkele woonwagens bestaan. Vergeet niet dat door het

veranderde overheidsbeleid de grote centra weer opgesplitst moesten worden in kleine locaties, vooral van Sinti's en Roma. Deze groep is in zijn geheel buiten het onderzoek beschouwd gelaten. Dank zij de lokale kennis van Jan Schneider, die zijn hele leven lang door Nederland heeft getrokken, kost het ons geen enkele moeite om overal binnen te komen en worden we niet alleen gastvrij ontvangen, maar horen we ook hun echte verhaal. Hun ongerustheid over hun toekomst is bijzonder groot, vooral nu de lokale overheid het te zeggen krijgt. Wat ook niet bepaald gunstig is de gestage afname van het aantal gemeenten. Hadden ze soms nog een redelijke verstandhouding met de gemeente, nu worden ze steeds meer overgeleverd aan een agglomeratie van kleine gemeenten. In 1900 waren er 1121 gemeenten en 1 januari 2012 nog maar 415 gemeenten.. Als het aan D66 zou liggen worden het aantal gemeenten zelfs gehalveerd.

Uit de tot nu toe ontvangen antwoorden op onze vragen blijkt dat steeds meer gemeenten woonwagenzaken overdragen aan woning corporaties of soortelijke instanties die veel commerciëler zijn ingesteld dan de gemeenten. Het is ons een doorn in het oog dat deze organisaties veel geld opslurpen, dat beter kan worden besteed en wel door de woonwagengewoners zelf. Zij propageren zelfs met veel succes een nieuwe woonvorm en wel de zgn. woonwagenwoningen, die niets anders zijn dan verkapte huizen.

Samenvattend kunnen we constateren dat de woonwagengewoners sinds de zestiger jaren van de vorige eeuw, vrijwel alles is afgenomen tw. hun reizend bestaan, hun uitoefening van hun beroep en hun houten wagen, en bovenal hun eigen cultuur. Alhoewel het lijkt of hun lot al is bezegeld, zal het ons toch niet verbazen als de weerstand tegen het nieuwe overheidsbeleid – de verantwoordelijkheid bij de gemeenten – eerder zal toe dan zal afnemen. Vandaar onze hartenkreet: “ Dat er MET de woonwagengewoners wordt gesproken en niet over HUN!!”

Wij zijn zeer benieuwd, hoe U staat tegenover het rapport “Woonwagengewoners in Nederland 2011, dat is geagendeerd voor de uitgestelde vergadering van Uw commissie. We hopen dat U zult beseffen dat het overdragen van het woonwagenbeleid door de gemeenten, zoals de minister in haar aanbeveling heeft aangegeven, een heilloze weg betekent. Tevens dat, ipv de woningcorporaties en dergelijke instanties, de woonwagengewoners volgens ons in staat moeten worden geacht om hun eigen boontjes te doppen.

Hopende U hiermee voldoende te hebben geïnformeerd over onze bemoeienissen inzake de woonwagengewoners in Nederland 2102, verblijven wij met de gevoelens van de meeste hoogachting, Jan Schneider en Tom de Booij

(eveneens een aangepaste brief aan de minister van Binnenlandse Zaken)

Dit alles ter voorbereiding voor de uitgestelde vergadering van de vaste commissie voor Binnenlandse Zaken. We houden de lezers van deze website op de hoogte van de datum van deze vergadering die zo belangrijk is voor de woonwagengewoners.

Zaterdag 1 December 2012. Voorlopig resultaat inventarisatie woonwagenlocaties in Nederland:

Aangeschreven Burgemeester en Wethouders van 415 gemeenten 18-22 november 2012. Totaal gereageerd 141 Antwoorden op vragenlijst 108. Bericht van ontvangst 33.

Gemeenten zonder woonwagenlocaties 45: Aa en Hunze; Aalburg; Alphen-Chaam; Appingedam; Baarlen- Nassau; Bedum; Borsele; De Bildt; De Marne; Ferwerderadiel; Gilze-Rijen; Grafastroom; Haren; Krimpen a/d IJssel; Leusden; Littenseradiel; Lopik; Meerssen; Milligen a/d Rijn; Menterwolde; Nieuw Lekkerland; Noord Beveland; Oldambt; Oude IJsselstreek; Oostzaan; Oudwater; Rozendaal; Schermer; Skasterlan; Stedebronc; Strijen; Ten Boer; Texel; Tjiejerksteradiel; Urk; Vlagtwedde; Werkendam; Wijdemeren; Winsum; Wormerland; Woudenberg; Zeevang; Zeewolde; Zuidhorn.

Gemeenten zonder plannen aanleg standplaatsen binnen vier jaar (aantal aanvragen standplaatsen) 53:

Albranswaard; Amersfoort; Amsterdam (60); Beek, Bergen (Limburg); Bladel; Boekel; Brielle; Bronckhorst; Bunnik; Brunssum; Coevorden (75); De Wolden; Dinkelland; Druten; Eersel, Epe (5); Etten-Leur; Goirle; Gorichem; Haaren; Heeze-Leende (1); 's-Hertogenbosch (80); Hilvarenbeek; Houten; Kapelle; Laarbeek (1); Landerd.; Landgraaf; Leek; Leiderdorp; Maasdriel (1); Medemblik (4); Midden-Delfland; Moerdijk (14); Neder-Betuwe; Nieuwe Gein; Nunspeet; Onderbanken; Pijnacker-Nootdorp; Renkum; Schijndel; Sliedrecht (10); Son en Breugel; Steenbergen; Uithoorn; Vianen; Wierden; Woerden; Woensdrecht; Zoeterwoude (?); Zwijndrecht.

Gemeenten met plannen voor aanleg standplaatsen (aantal aanvragen en nieuwe standplaatsen) 4: Alkmaar (37,8); Nederweert (7,6) Roerdalem (?,1) Waterland (10,3)

Gemeenten die geen medewerking willen verlenen aan onderzoek 3

: Cranendonk; Den Helder; Ede

Gemeente met woningen 3: Geertruidenberg; Groesbeek; Hoorn

9. AAN DE JEUGD VAN DE WOONWAGENBEWONERS VAN NEDERLAND.

18 november 2012 hebben Jan Schneider (Klompen Jan) en Tom de Booij aan alle 415 gemeenten in Nederland gevraagd hoeveel standplaatsen ze van plan zijn om aan te leggen binnen een periode van vier jaar. Van honderd gemeenten hebben we al geantwoord gekregen. Op drie kleine gemeenten na hebben ze allemaal opgegeven: NUL. Zelfs grote gemeenten zoals Amsterdam, 's-Hertogenbosch! Waar moeten jullie dan naar toe? In een stenen rijtjes huis met een bel op de voordeur? .

Onze vragen lijst :

1. Wisten jullie dit?
2. Willen jullie een standplaats op een woonwagenlocatie?.
3. Zo ja waarom
4. Zo nee waarom.....
5. Zo ja: Zijn jullie bereid om tegen dit uitsterfbeleid van de overheid iets te doen?.....
6. Zo ja , wat dan?.....
7. Willen jullie op de hoogte gehouden worden van onze acties voor meer standplaatsen?.....
8. Er komt binnenkort een vergadering in de Tweede Kamer die op de agenda heeft staan: rapport over
woonwagengewoners in Nederland. Wil je daar naar
toekomen?.....
9. Hebben jullie nog suggesties voor acties?
10. Ben je bereid om je persoonlijke gegevens hieronder op te geven?

Voor- en Achternaam:.....
 Woonwagenlocatie:.....
 Adres (incl postcode).....

 Facebook: -----.
 Hyves:.....
 Website:.....
 E-mail adres:.....
 Telefoon:

**De antwoorden kunnen jullie sturen aan het volgende email
 adres: booi382@planet.nl**

Na enkele weken aantal reacties: nul

10. Vergadering vaste Commissie voor Binnenlandse Zaken

Woensdag 12 december 2012

Aan alle mensen die dit aangaat:

Wordt vanmiddag woensdag 12 december 2012 tussen 2 en 5 uur het doodvonnis voor de woonwagengewoners, dat de regering wil uitvoeren, door de Tweede Kamer der Staten Generaal in een vergadering van de vaste commissie voor Binnenlandse Zaken in de Thorbeckezaal, getekend?

Op de agenda staat het rapport “De woonwagengewoners in Nederland 2011“, dat de minister van Binnenlandse Zaken op 28 augustus 2012 aan de voorzitter van de Tweede Kamer heeft gestuurd. Op de eerste pagina van dit rapport staat :“ De intrekking van de Woonwagenwet in 1999 vormde de laatste formele stap om gemeente verantwoordelijk te maken voor een integraal woonwagenbeleid en –uitvoering”.

Dit betekent zonder meer het doodvonnis voor de woonwagenbewoners!

De minister geeft de Tweede Kamer de volgende aanbeveling: Gemeenten ontwikkel een integrale visie op de thema's huisvesting op standplaatsen en in wagens, sociaal, werk en inkomen en scholing. Het doel van die visie moet zijn dat woonwagenbewoners stijgen op de sociale ladder. Onderhoud de woonwagencentra als een 'goed huisvader'.

Om nu eens te weten hoe de gemeenten zelf over het woonwagenbeleid denken, hebben wij, Jan Schneider (Klommen Jan) en Tom de Booy, alle burgemeester en wethouders van de 415 gemeenten in Nederland een vragenlijst betreffende woonwagenlocaties toegezonden. Na enkele weken hebben reeds 160 gemeenten gereageerd, die zwart op wit laten zien, dat als het beleid aan de gemeenten zal liggen, het uitsterfbeleid krachtadig zal worden uitgevoerd. Een gemeente heeft dit op niet mis te verstane manier verwoord: "De gemeente streeft naar het niet hebben van een woonwagenlocatie. Het volgende beleid wordt gehanteerd : komt er een woonwagen vrij, dan wordt deze afgevoerd en komt er geen nieuwe meer bij. Op den duur zal dit leiden tot een lege locatie die dan vervolgens een andere bestemming".

Op onze vraag hoeveel standplaatsen gaat uw gemeente in de naaste toekomst aanleggen (binnen vier jaar), heeft - op een 3 tal gemeenten na - als antwoord ingevuld: NUL. Zelfs een grote gemeente als Amsterdam met bijna 170 bestaande standplaatsen en 60 aanvragen voor nieuwe standplaatsen, zegt boekdelen.

Samenvattend kunnen we constateren, dat de woonwagenbewoners sinds de zestiger jaren van de vorige eeuw, vrijwel alles is afgenomen tw. hun reizend bestaan, hun uitoefening van hun beroep en hun houten wagen, en bovenal hun eigen cultuur. Het lot van het leven van woonwagenbewoners ligt vandaag in handen van deze vergadering. De minister wil het woonwagenbeleid in handen geven van de gemeenten, en vraagt of zij goede HUISvaders voor de woonwagenbewoners willen zijn.

Ja, dat willen de gemeenten graag, maar wel door eerst alle woonwagenbewoners in een HUIS te stoppen!!

Jan Schneider(Klommen Jan), Tom de Booy. p/a Koningsweg 45 3743 ET Baarn. Tel 035-5412852. E-mail: booy382@planet.nl .

11. Schending van artikel 16,30 en E van het Europees Sociaal Handvest door de Staat der Nederlanden

De volgende klacht zal worden ingediend bij het Europese Comité voor Sociale Rechten:

De schending van artikel 16,30 en E van het Europees Sociaal Handvest door de Staat der Nederlanden met betrekking tot de woonwagenbewoners.

Het aantal publieke terreinen dat door de autoriteiten ter beschikking wordt gesteld voor woonwagenbewoners om er (al dan niet tijdelijk) te verblijven – d.m.v. de huur van een staanplaats – is ontoereikend. Zelfs wordt door de verantwoordelijke gemeenten een uitsterfbeleid gevoerd. De woonwagenbewoners die er niet in slagen openbare of privé-terreinen te vinden waar zij mogen verblijven, worden vaak het slachtoffer van uitzetting. Men erkent de woonwagen niet als woonvorm. Daardoor geldt de woonwagen automatisch als een ongezonde woning. Een ander gevolg is dat

wie in een woonwagen woont, zich niet kan beroepen op het recht op huisvesting ingeschreven in de Nederlandse Grondwet

Goed nieuws heeft ons bereikt van onze zuiderburen.

In België kampt men evenals in Nederland met een standplaatsentekort voor woonwagenbewoners. De Internationale Federatie van mensenrechtenliga's (FIDH) heeft een klacht neergelegd tegen België bij het Europese Comité voor Sociale Rechten. Deze commissie, die waakt over de correcte toepassing van het Europees Sociaal Handvest, heeft 1 maart 2012 een rapport van maar liefst 52 pagina gepubliceerd waarin België met zware bewoordingen wordt veroordeeld over een gebrek aan verblijfplaatsen voor woonwagenbewoners en een ongerechtvaardigde uitsluiting en uitwijzing van woonwagenbewoners door steden en gemeenten. België schendt de artikelen die aangepaste huisvesting voor iedere familie garanderen (art. 16), sociale uitsluiting en armoede bestrijden (art. 30) en discriminatie verbieden (art. E). Het belangrijkste dat uit dit rapport blijkt dat zij de **woonwagen als woonvorm** zien. De woonwagenbewoners die geen terreinen vinden waar zij mogen verblijven, worden vaak uitgezet. Maar in tegenstelling tot bewoners van huizen hebben ze geen enkele bescherming: ze kunnen op om het even welk uur van de dag of nacht worden uitgezet en in om het even welk seizoen.

Het resultaat is dat afgelopen zomer de Vlaamse Regering een Vlaams strategisch plan Woonwagenbewoners heeft goedgekeurd. Dit plan omvat een hele reeks acties om verschillende doelstellingen te bereiken. Een van die doelstellingen luidt dat residentiële en **doortrekkende woonwagenbewoners** toegang moeten hebben tot **kwalitatieve standplaatsen**.

doortrekkende woonwagenbewoners

kwalitatieve standplaatsen

De minister van Inburgering kan lokale besturen of sociale huisvestingsmaatschappijen subsidies van 90 procent verlenen voor de verwerving, de inrichting, de renovatie of de uitbreiding van woonwagenterreinen.

Door dit prachtig resultaat hebben wij het plan opgevat om het Europese Comité voor Sociale Rechten zo ver te krijgen dat zij ook Nederland gaat veroordelen voor de schending van de genoemde artikels van het Europese Handvest.

De inhoud van de klacht die wij graag zien ingediend bij het Europese Comité van Sociale Mensenrechten door een door toe bevoegde organisatie:

De schending van het Europees Sociaal Handvest door de Staat der Nederlanden

Door het Europees Sociaal Handvest te ondertekenen, heeft de Staat der Nederlanden zich verbonden tot:

Artikel 16: het beschermen van het familieleven, vooral door het verzekeren van toegang tot "huisvesting aangepast aan de noden van de families

Artikel 30: het bestrijden van armoede en sociale uitsluiting

Artikel E: het garanderen van de rechten die door het Handvest worden toegekend, zonder discriminatie op basis van het behoren tot een minderheid.

Wij stellen dat de Staat der Nederlanden deze drie verbintenissen niet nakomt met betrekking tot de woonwagenbewoners

Het huidige Nederlandse huisvestingsbeleid en –recht houden immers onvoldoende rekening met de behoeften van traditionele woonwagenbewoners en stellen deze manier van leven in zeker opzicht zelfs strafbaar. Gevolg in de praktijk: de woonwagenbewoners hebben het extreem moeilijk om terreinen te vinden waar het hen eenvoudigweg is toegelaten (al dan niet tijdelijk) te verblijven. Hierdoor blijven zij vastzitten in een uiterst precaire situatie. Deze conclusie stoelt op de volgende vaststellingen: Het aantal publieke terreinen dat door de autoriteiten ter beschikking wordt gesteld van de woonwagenbewoners om er (al dan niet tijdelijk) te verblijven – d.m.v. de huur van een staanplaats – is duidelijk ontoereikend. Zelfs wordt door de verantwoordelijke overheidsinstanties de gemeenten een uitsterfbeleid gevoerd. De woonwagenbewoners die er niet in slagen openbare of privé-terreinen te vinden waar zij mogen verblijven, worden vaak het slachtoffer van uitzetting. En in tegenstelling tot bewoners van klassieke woningen, genieten zij geen enkele bescherming in het geval van uitzetting: ze kunnen worden uitgezet zonder kennisgeving, op om het even welk uur van de dag of nacht en in om het even welk seizoen. Men erkent de woonwagen niet als woonvorm. Daardoor geldt de woonwagen automatisch als een ongezonde woning. Een ander gevolg is dat wie in een woonwagen woont, zich niet kan beroepen op het recht op huisvesting ingeschreven in de Nederlandse Grondwet.(einde concept klacht)

We hebben de volgende organisaties een brief gestuurd om ons daarbij te helpen een organisatie te vinden, die bereid is om voor ons de klacht in te dienen bij het Europese Comité voor Sociale Rechten tw :

Nederlandse vertegenwoordiging voor de Europese Commissie en het Europese Parlement; het Nederlands Comité voor de Rechten van de Mens; Het Breed Mensenrechten Overleg; Amnesty; Fédération Internationale des Droits de l'Homme

Wij schreven de volgende brief aan deze organisaties:

Hierbij sturen wij U een afschrift van de brief met 3 bijlagen die wij heden hebben verstuurd aan de voorzitter van de Tweede Kamer. Zoals U kunt lezen willen wij een klacht indienen het Europese Comité voor Sociale Rechten (ECFR). In navolging van de klacht die de Internationale Federatie van Mensenrechtenliga's tegen België heeft ingediend over de situatie van het standplaatsentekort voor de woonwagenbewoners. Zij zijn er in geslaagd om de klacht gegrond verklaard te krijgen zodat de Belgische regering tgv van deze schrobbering over is gegaan tot het instellen van plaatsen waar trekkende woonwagenbewoners voor langere tijd kunnen vertoeven. Een klacht kan alleen maar ingediend worden door organisaties die door de ECFR erkend worden. Nu is onze vraag aan U : Zou U ons kunnen zeggen bij welke organisatie wij de meeste kans van slagen hebben? Bij voorbaat dank voor de te nemen moeite, met de gevoelens van de meeste hoogachting
Jan Schneider , Tom de Booij

Bijlage : Brief aan de voorzitter van de Tweede Kamer der Staten Generaal van 16 december 2012 met 3 bijlagen
Geachte Mevrouw,

In de vergadering van uw vaste commissie voor Binnenlandse Zaken van 12 december 2012 stond op de agenda het rapport “Woonwagenbewoners in Nederland 2011”. Dit rapport is U toegezonden op 28 augustus jl als bijlage bij de brief van de minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties mevrouw mr. drs J.W.E. Spies (Kenmerk 2012000286133). Op de eerste pagina van dit rapport staat :“ De intrekking van de Woonwagenwet in 1999 vormde de laatste formele stap om gemeente verantwoordelijk te maken voor een integraal woonwagenbeleid en – uitvoering”. Tijdens de vergadering heeft minister van Wonen en Rijksdienst S. Blok met zeer duidelijke woorden aan de commissie gezegd, dat behoudens belastingen en justitiële zaken, het woonwagenbeleid moet worden uitgevoerd door de gemeenten. De commissie is met dit standpunt akkoord gegaan.

Op 18 november jl hebben wij aan alle Burgemeester en Wethouders van de 415 gemeenten (ieder apart) een elektronische brief betreffende woonwagenlocaties gestuurd, met als belangrijkste vraag, hoeveel standplaatsen zij wensen aan te leggen in de komende vier jaar.

De reden waarom ik, mede namens Jan Schneider, mij tot U richt is gelegen in het feit dat een groot aantal Burgemeester en Wethouders ons per brief heeft medegedeeld hoe zij hun opgedragen taak - het integrale woonwagenbeleid - denken gestalte te geven. In bijlage 1 kunt u een samenvatting lezen van de antwoorden van de B en W's op de boven gestelde vraag. Het komt met zoveel woorden erop neer dat de gemeenten niet van zins zijn – op enkele uitzonderingen na - om binnen een periode van vier jaar nog standplaatsen in te richten. Dit betekent dat de aanvragers voor een standplaats –zelfs met een voorrangsverklaring – elke hoop moeten laten varen. Het uitsterfbeleid van de woonwagenbewoners is een voldongen feit . Uit alle in de bijlage geciteerde antwoorden willen wij er een uitlichten, omdat dit antwoord op onnavolgbare wijze, in een paar zinnen, weergeeft hoe de algemene mening van de gemeenten is inzake het inrichten van nieuwe standplaatsen:

“De gemeente streeft naar het niet hebben van een woonwagenlocatie. Het volgende beleid wordt gehanteerd : komt er een woonwagen vrij, dan wordt deze afgevoerd en komt er geen nieuwe meer bij. Op den duur zal dit leiden tot een lege locatie die dan vervolgens een andere bestemming krijgt”. (Citaat uit een brief van B en W van Albrandswaard).

Deze beleidslijn van de gemeenten voor de naaste toekomst lijkt ons in tegenstelling met hetgeen het boven genoemd rapport staat geschreven:

Gemeenten en corporaties: onderhoud de woonwagencentra als een 'goed huisvader'. Blijf aandacht geven en handhaaf waar nodig om te voorkomen dat er een aantal jaren later moet worden geherstructureerd tegen veel hogere kosten. Gemeenten en corporaties: doe het beheer op het woonwagencentrum in principe zelf. Beheer op een centrum is veel minder bijzonder dan het lijkt. Dat illustreren de gemeenten en corporaties die het beheer wél zelf uitvoeren.

Gemeenten: zorg voor een goede uitgangssituatie waardoor het eigendom kan worden overgedragen aan een woningcorporatie (als het gaat om standplaatsen voor huishoudens met een laag inkomen) of aan de bewoners (als het gaat om standplaatsen voor huishoudens met een hoog inkomen). Een goede uitgangssituatie betekent: optreden tegen illegale bouwsels en huurachterstanden, adequaat

onderhoud plegen en goed contact met de bewoners. (einde citaat)

Onze vraag aan U is dan ook: Neemt U, in uw controlerende taak, genoegen met het geconstateerde uitsterfbeleid of gaat U de gemeenten corrigeren door ze erop te wijzen dat hun beleid gericht moet zijn, zoals in het bovengenoemde rapport staat omschreven, op het ontwikkelen van een integrale visie met als doel dat woonwagenbewoners zullen stijgen op de sociale ladder? Als U echter ook van mening bent, dat dat alleen mogelijk is als de woonwagenbewoners in een huis gaan wonen, dan zou U er goed aan doen dat ook klip en klaar aan de betreffende groep Nederlanders te laten weten. Gisteren werd hierover in het geheel geen duidelijkheid verschaft.

In het geval dat U, net zoals de gemeenten, geen heil ziet in het inrichten van voldoende standplaatsen om aan de vraag te kunnen voldoen, zien wij nog een mogelijkheid om ons te richten tot het Europees Comité voor Sociale Rechten. We voelen ons daarbij gesterkt door de situatie in België. In bijlage 2 geven we korte samenvatting van het rapport van het Europese Comité van sociale rechten van 21 maart 2012, waarin België scherp wordt veroordeeld met haar standplaatsenbeleid met woonwagenbewoners. Mede daardoor is België deze zomer met een plan gekomen om doortrekkende woonwagenbewoners toegang te verschaffen tot kwalitatieve standplaatsen. Wij citeren hierover uit de handelingen van de vergadering van de Commissie voor Bestuurszaken, Binnenlands Bestuur, Decreetsevaluatie, Inburgering en Toerisme van 16 oktober 2012 van het Vlaams Parlement: “Afgelopen zomer heeft de Vlaamse Regering het Vlaams strategisch plan Woonwagenbewoners goedgekeurd. Dit plan omvat een hele reeks acties om verschillende doelstellingen te bereiken. Een van die doelstellingen luidt dat residentiële en doortrekkende woonwagenbewoners toegang moeten hebben tot kwalitatieve standplaatsen. Verschillende acties zijn er dan ook op gericht een stijging van het aantal kwaliteitsvolle publieke en private standplaatsen te bewerkstelligen”. (einde citaat).

Dit biedt dus ook goede mogelijkheden voor de Nederlandse woonwagenbewoners. Maar dat neemt niet weg dat we een klacht betreffende het uitsterfbeleid van de Nederlands overheid bij het Europees Comité voor Sociale Rechten deponeren, wanneer de Tweede Kamer toestaat dat de gemeenten het uitsterfbeleid blijft voeren. Ons is ter oren gekomen dat vele woonwagenbewoners in Nederland zich niet als makke schappen in een huis laten stoppen. In ieder geval hopen wij dat de woonwagenbewoners hieruit nog een glimpje van hoop kunnen putten. Met de meeste hoogachting, Jan Schneider, Tom de Booij

Bijlage 1.

Antwoorden van Burgemeester en Wethouders van gemeenten in Nederland op onze vraag hoeveel standplaatsen hun gemeente wil aanleggen in de volgende vier jaren:

Albrandswaard (ZH) . “De gemeente streeft naar het niet hebben van een woonwagenlocatie. Het volgende beleid wordt gehanteerd : komt er een woonwagen vrij, dan wordt deze afgevoerd en er komt geen nieuwe meer bij Op den duur zal dit

leiden tot een lege locatie die dan vervolgens een andere bestemming krijgt
 Amersfoort(Ut): Wij hebben geen nieuwe standplaatsen in de planning
 Amsterdam(NH): Nul
 Beek(Lb): De gemeente Beek voert conserverend beleid ten aanzien van het aantal standplaatsen. Naar verwachting worden er zodoende geen nieuwe standplaatsen aangelegd in de nabije toekomst
 Bergen (Lb): De gemeente is niet voornemens om standplaatsen te realiseren.
 Bladel (NB): Nog 1 standplaats, uitsterfconstructie
 Brielle (ZH): Er zullen er in de nabije toekomst geen extra worden aangelegd.
 Bunnik (Ut): Geen nieuwe standplaatsen
 Brunssum (Lb): Er bestaan geen plannen om in nieuwe standplaatsen aan te leggen.
 Coevorden (Dr): Geen nieuwe standplaatsen
 Delfzijl (Gr): Geen nieuwe standplaatsen
 Dirksland (ZH): Geen plannen voor uitbreiding
 Epe (Gld): Geen standplaatsen
 Etten-Leur (NB): Wij leggen geen nieuwe standplaatsen aan
 Harenkarspel (NH): Er zijn geen plannen om nieuwe standplaatsen aan te leggen.
 Heeze-Leende(NB): Geen standplaatsen
 's-Hertogenbosch (NB): Geen standplaatsen
 Hillegom (ZH): Er zijn geen plannen om nieuwe standplaatsen aan te leggen
 Kaag en Braasem (ZH): Wij hebben geen plan om woonwagend standplaatsen aan te leggen
 Laarbeek (NB): Geen extra standplaatsen
 Landgraaf (Lb): Geen standplaatsen
 Lemsterland (Fr): Geen standplaatsen
 Leiderdorp (ZH): Geen standplaatsen
 Leidschendam (ZH): Er zijn geen plannen in de komende tijd standplaatsen aan te leggen
 Lingwaard (Gld): Geen standplaatsen
 Maasdriel (Gld): Geen standplaatsen
 Medemblik (NH): Geen standplaatsen
 Neder-Betuwe (Gld): Geen standplaatsen
 Nieuwe Gein (Ut): Geen standplaatsen
 Nunspeet (Gld): Er zijn geen plannen om nieuwe standplaatsen aan te leggen
 Pijnacker-Nootdorp (ZH): Ons beleid is gericht op beëindiging van deze locatie, zodra een wagen vrij komt de standplaats op te heffen. Er komen verder in de gemeente geen nieuwe plaatsen bij.
 Reimerswaal(Zld): Geen voornemen tot het aanleggen van nieuwe standplaatsen.
 Steenberg (NB): Er zijn geen plannen om nieuwe woonwagendlocaties te realiseren
 IJsselstein(Ut): Er zijn geen plannen om standplaatsen aan te leggen.
 Woerden (ZH): Geen standplaatsen
 Zwijndrecht (ZH): Geen standplaatsen
 Zoeterwoude (ZH): Geen standplaatsen
 Zwartwaterland: (Ov): Geen plannen

Samenvatting van de behandeling van de klacht tegen België voor de situatie van de woonwagenbewoners door het Europees Comité voor sociale rechten, 21 maart 2012

De Internationale federatie van mensenrechtenliga's (FIDH) heeft een klacht neergelegd tegen België omwille van de

situatie van de woonwagenbewoners. De FIDH verwijt België de schending van artikel 16 van het Europees Sociaal Handvest (recht van het gezin op sociale, wettelijke en economische bescherming), artikel 30 (recht op bescherming tegen armoede en sociale uitsluiting) en artikel E (non-discriminatie).

Het Europees Comité voor sociale rechten verduidelijkt dat “elke plaats waar een gezin verblijft, op legale wijze of niet, in een onroerend of in een roerend goed, zoals een woonwagen, moet beschouwd worden als een woonvorm in de zin van het Handvest. [...] Bovendien moeten de rechten en verplichtingen die voortvloeien uit de juridische erkenning van een woonvorm van toepassing zijn op alle woonvormen, met inbegrip van alternatieve woonvormen zoals een woonwagen. De reglementering rond bewoonbaarheid (met name in termen van geschiktheid en veiligheid) moet redelijkerwijze aangepast zijn aan deze alternatieve woonvormen opdat de mogelijkheid om in zo'n woonvorm te leven niet ten onrechte zou worden ingeperkt.”

Het Comité besluit dat er een schending is van artikel E in combinatie met artikel 16 “omwille van de kwalitatieve normen (geschiktheid, veiligheid, bewoonbaarheid) die niet aangepast zijn aan woonwagens en woonwagenterreinen in het Vlaamse en Brusselse gewest.”

Er is eveneens een schending van artikel E in combinatie met artikel 16 omdat er te weinig woonwagenterreinen beschikbaar zijn en de overheid doet onvoldoende inspanningen om hieraan te verhelpen.

Er is een schending van artikel E in combinatie met artikel 16 omdat er te weinig rekening wordt gehouden met woonwagenbewoners bij het opmaken en uitvoeren van plannen voor ruimtelijke ordening.

Er is een schending van artikel E in combinatie met artikel 16 omwille van de situatie waarin woonwagenbewoners zich verplicht zien om op illegale wijze een terrein te bewonen en daarbij lopen ze een groot risico op uithuiszetting. Bovendien is er onvoldoende juridische bescherming op dit vlak. Het Comité benadrukt in dit verband dat “een uithuiszetting er niet mag toe leiden dat de betrokken personen geen onderdak meer hebben”.

Tot slot is er een schending van artikel E in combinatie met artikel 30 omwille van het ontbreken van een globale en gecoördineerde aanpak rond huisvesting voor woonwagenbewoners, met het oog op het vermijden en bestrijden van armoede en sociale uitsluiting. (Integrale tekst Google: 21 mars 2012 –European Committee of Social Rights (52 pagina's in het frans)

Bijlage 3 Voorbeeld van de uitsterfconstructie

Gemeente Kerkrade | Beleidsregels verhuur woonwagens en woonwagenstandplaatsen

Inleiding

Sedert de intrekking van de woonwagenwet heeft de gemeente een ruime vrijheid ten

aanzien van het woonwageneleid. In de praktijk van de afgelopen jaren heeft dit geleid tot een zekere besluitvorming in concrete situaties. Voor bestaande situaties verandert er niets; echter op termijn streeft het college afbouw van het gemeentelijk woonwagenebezit na. De gemeentelijke beleidsregels luiden als volgt:

1. Bestaande huurovereenkomsten blijven in stand totdat deze beëindigd worden hetzij door opzegging dan wel door ontbinding.
2. Na beëindiging van een huurovereenkomst van een standplaats wordt de standplaats gesaneerd (waaronder: de sloop van de voorzieningen-unit, het verwijderen van de huurwoonwagen en de bestrating. De voormalige standplaats wordt ingericht als groenvoorziening. Indien de woonwagen géén eigendom van de gemeente is dient deze door de eigenaar te worden verwijderd).
3. De verwijderde huurwoonwagen kan worden verkocht of gesloopt.
4. Er worden geen nieuwe overeenkomsten aangegaan voor de verhuur van woonwagens en / of woonwagenstandplaatsen;
5. Huurwoonwagens kunnen aan de zittende huurders worden verkocht; het College neemt per geval een besluit.
6. Standplaatsen worden niet verkocht.

Aldus vastgesteld door het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Kerkrade in zijn openbare vergadering van 10 juli 2007. De burgemeester, de secretaris, J.J.M. Som mr. C.M. Kuikman

Enkele zinsneden uit een artikel in het Belgische blad Lokaal van Bart van Moerkerke van 1 juli 2011

"Rondtrekken is een erkende leefwijze en gemeenten mogen rondtrekkenden niet onrechtmatig benadelen of indirect discrimineren".

In de zomer zijn behoorlijk wat woonwagenbewoners onderweg door Vlaanderen. Ze kunnen terecht op een zestal doortrekkersterreinen en pleisterplaatsen. Dat zijn plaatsen met permanente voorzieningen voor rondtrekkende woonwagenbewoners. Ze kunnen er enkele dagen tot weken verblijven. Maar er zijn ook gemeenten die een beperkt aantal woonwagens gedurende enkele dagen gedogen op hun grondgebied.

12. Gaan de woonwagenbewoners naar het stenen tijdperk?

Zaterdag 12 januari 2013

Het onderzoek naar de stand van zaken met betrekking tot het standplaatstekort voor woonwagens verloopt zeer voorspoedig. We krijgen alle medewerking van de gemeenten. Meer dan 300 van de 408 gemeenten hebben al op onze brief van november 2012 gereageerd. Maar desondanks wordt je er niet bepaald vrolijker van. Erger nog, het ziet er naar uit dat het aanleggen van standplaatsen voor woonwagens tot het verleden gaat behoren. Wat te denken van de introductie van de term VERSTENINGSPROCES, die nog beter verwoord dan de term uitsterf beleid en aangeeft wat er gaat gebeuren. Wat het nog wranger maakt: met de zogenaamde toestemming van de woonwagenbewoners zelf. Een treffend voorbeeld is wat een gemeente ons

schreef: "In 2012 hebben wij een versteningsproces in onze gemeente afgesloten , waarbij gedurende een aantal jaren alle woonwagens zijn vervangen door woningen. Dit proces heeft plaatsgevonden in nauw overleg met de woningcorporatie en de individuele bewoners waarbij rekening gehouden is met hun persoonlijke situatie. Wij spreken niet over "de Roma" maar met individuele personen /gezinnen met individuele (hulp)vragen".

Hieronder nog enkele citaten uit brieven die wij ontvangen hebben, die dezelfde geestesgesteldheid uitademt:

1. In overleg met de bewoners is er een nieuw plan gemaakt voor vervanging van de wagens door semi-permanente nieuwbouwwoningen.
2. Na instemming met de bewoners is het woonwagenkamp 'versteend', d.w.z. de woonwagens zijn vervangen door stenen woningen.
3. Per brief is hem medegedeeld dat gemeente een uitsterfconstructie hanteert voor die locatie en er dus geen nieuwe plaatsen beschikbaar komen
4. De gemeente legt geen nieuwe woonwagenstandplaatsen meer aan. Er wordt een beleid gehanteerd van behoud of reductie van standplaatsen en waar mogelijk verstening door ofwel een woningcorporatie, ofwel door de bewoners zelf.
- 5.. De gemeente vermeerderd het aantal bouwkavels met zo'n 22 in de komende 4 jaar. Dit houdt concreet in dat er 14 huurwoningen zullen worden gerealiseerd door de woningbouwvereniging en er zullen 8 bouwkavels worden aangelegd. Dit plan heeft de instemming van de bewoners en de standplaats zoekende. Er zijn meer dan 10 gegadigden voor een huurwoning en er zijn gegadigden voor de aankoop van een kavel voor het bouwen van een woning
6. Bij de vaststelling van het gemeentelijke woonwagenbeleid heeft de Gemeenteraad bepaald dat het aantal woonwagenstandplaatsen niet wordt uitgebreid. De argumentatie was dit woningtype in vergelijking met gewone eengezinswoningen duur, want grondextensief is: een gemiddelde woonwagenstandplaats is gelijk aan 1,6 gemiddelde eengezinswoning.
7. Er ligt een collegebesluit uit 2002 waar besloten is om dit woonwagencentrum over een termijn van 10 jaar op te heffen.

In het Woonwagennieuws Het wiel vonden we ook een aantal passages die deze nieuwe trend onderstreept.

Hier enkele citaten:

1. De bewoners wilden aanvankelijk zelf graag woonwagens. Maar het feit dat we deze huisjes nu kunnen kopen heeft de doorslag gegeven dat we toch hier voor gekozen hebben. Met de hypotheek verstrekking is het natuurlijk ook makkelijker, want met wielen eronder geven ze geen hypotheek.
2. Het gemeentebestuur overweegt op een van de twee nieuwe woonwagenkampen permanente woningen te bouwen. Uit gesprekken met plaatselijke woonwagenbewoners is gebleken dat hier met name onder de jongeren belangstelling voor bestaat.
3. Op de 80 officiële standplaatsen zullen in de toekomst oude woonwagens regelmatig vervangen worden door woningen

Tot slot enkele kantekeningen. De Nederlandse burger zal nooit kunnen navoelen wat het betekent voor een woonwagenbewoner om in een huis te wonen. We citeren weer vrij uit het Wiel

1. **Zo woon ik : gedwongen in een huis.** Ik vind het huis net een gevangenis de muren komen op je af. Ik kan niet buurten en moet het huis op slot doen. Ik kan mijn handel in oud ijzer niet meer doen. Dan krijg je de bouwvereniging op je dak

2. Zo woon ik: in een woonwagenwoning. Bij de voordeur steekt de sleutel in het slot. Ja het heten nog steeds woonwagens al zitten er heipalen en een fundering onder. Maar het zijn natuurlijk gewoon huizen.

Let wel: De hier genoemd voorbeelden zijn uiteraard het gevolg van een overheidsbeleid dat er al sinds mensenheugenis er op uit is om de woonwagencultuur de nek om te draaien. Door het trekverbod, het afnemen van hun beroep, dat hun dwingt om steuntrekker te worden etc. Zo komt het dat het versteningsproces kan plaats vinden. Ook speelt een rol dat de jeugd het reizigersleven niet heeft meegemaakt en alleen van horen zeggen. Ze is niet direct afkerig van een zekere luxe, zeker in consumentmaatschappij van de smartphones, facebook's, hyves en andere sociale mediaproducten. Maar laten we niet vergeten dat het overgrote deel van alle woonwagengewoners hun reizigersbloed nog steeds in aderen vloeit en het leven in een stenen huis ziet als een ware nachtmerrie. Ze zijn in een woonwagen geboren en willen daarin ook sterven. Het is niet alleen de overheid die deze nieuwe trend toejuicht dat zijn de woningcorporaties. Vele gemeenten hebben de woonwagenlocaties overgedragen in eigendom en beheer en onderhoud aan deze bedrijven. Veel zeggend is het antwoord dat we kregen:: Wij kunnen uw vragen echter niet beantwoorden, hiervoor kunt u deze brief beter richten aan de Woningstichting..... Hier volgen enkele antwoorden die duidelijk laten zien hoe zeer de gemeenten hun verantwoordelijkheden voor het inrichten van woonwagenlocaties hebben afgewenteld naar deze woningcorporaties.(We noemen geen namen van gemeenten en woningcorporaties , want we hebben nog bepaalde plannen om deze nader onder de loep te nemen)

- 1.Het beheer van de woonwagenkampen en het eigendom van de standplaatsen hebben wij overgedragen aan de Woonmaatschappij..
- 2.Het woonwagencentrum is in eigendom bij de woningbouwcorporatie ... en heeft het beheer uitbesteed aan de firma ..
- 3.Wij hebben sinds 1 januari 2012 alle woonwagenlocaties met de daarop staande huurwoonwageningen overgedragen aan woningcorporaties.
- 4.Wij doen al enkele jaren niets meer met de woonwagenlocaties. Is overgegaan naar de wooncorporaties
5. Het beheer, het onderhoud en de huurincasso wordt verzorgd door de woningbouwvereniging.
- 6.Na vernieuwing/ renovatie zijn de centra in eigendom en beheer (standplaatsen plus wagens alleen huur) overgedragen aan de Woningstichting ...De woningstichting heeft het beheer en onderhoud uitbesteed aan ...
7. Beheer en inrichten standplaatsen vindt plaats door/via de eigenaar van deze standplaatsen Woningvereniging, die bovengenoemde bestaande standplaatsen enkele jaren geleden ook van de gemeente heeft overgenomen.
- 8.Beheer en eigendom is beide overgedragen aan Woonwagenexploitatie. De kampjes zijn onlangs in eigendom overgedragen aan stichting
- 9.De Gemeenteraad besloot dan ook om het eigendom en het beheer van de woonwagencentra, de standplaatsen en de daarop gevestigde huurwoonwagens (20%) van de ...wagens) over te dragen aan de woningcorporaties. Deze overdracht is in 2002 afgerond.
- 10.Toewijzing van de woonwagens geschiedt via het woonruimteverdeelsysteem. Regels hiervoor zijn opgenomen in de Huisvestingsverordening Woningzoekenden kunnen zich via de woningcorporaties (woonzicht.nl) als woningzoekende inschrijven .Aantal standplaatsen wordt angelegd binnenvier jaar is NUL

Voor de laatste passage heeft feitelijk geen commentaar want als het aan de gemeenten en woningcorporaties ligt is versteningsproces hiermede bezegeld. Hoe groot de weerstand van de

woonwagenbewoners tegen dit onrechtmatige beleid zal zijn, zal in de komende jaren moeten blijken. Wij zullen daar ook ons 'steentje' aan bijdragen

Toevoegsel:

Net na het beëindigen van deze tekst kregen we een brief die aan duidelijkheid niets te wensen over laat:

Geachte heren De Booij en Schneider,

Op 23 november 2012 ontvingen wij het verzoek om informatie over de woonwagenlocaties in..... Uw doel is om een grondige analyse te maken van de woonwagen bewoners anno 2012. De gemeente heeft geen woonwagenlocaties of woonwagens meer in bezit. Deze zijn ruim 20 jaar geleden overgedragen aan Deze heeft Nijbod Consultancy ingeschakeld voor het beheer, de inschrijving en toewijzing. Het wonen op een standplaats is onderdeel 'van het reguliere woonbeleid, Er wordt geen specifiek beleid gevoerd. Uitbreiding met extra plaatsen wordt door ons niet overwogen, ook niet op bestaande locaties. De huidige standplaatsen blijven bestaan, zolang er vraag naar is. Er zijn voor ons geen redenen om dit beleid aan te passen, onder meer omdat de wachtlijst voor standplaatsen ten opzichte van 2005 aanzienlijk kleiner is geworden. (van 37 naar 19 huishoudens) Dat er sprake is van een wachtlijst betekent niet dat het aantal plaatsen moet worden uitgebreid. De uitbreidingsbehoefte voor gewone woningen. De aanwezige wachtlijst en de behoefte aan standsplaatsen is geen 1 op 1 verhaal, net zo min als dit het geval is voor reguliere woningzoekenden. Ook reguliere woningzoekenden/starters zullen, als zij in de nabijheid van hun ouders willen wonen, jarenlang op een woning moeten wachten. De kans er op is heel erg klein. In de bijlage treft u het antwoord aan op de door u gestelde vragen. Wij wensen u succes toe met uw onderzoek. Met vriendelijke groet, Het college van burgemeester en wethouders

Ons werd toegezonden een artikel in het Eindhovensdagblad van 31 augustus 2012 waar de firma Nijbod het rapport van minister Spies: "Woonwagenbewoners in Nederland 2011" behoorlijk onderuithaalt. Wij zijn dus niet de enigen die kritiek hebben op dit rapport. Verbijsterd is het feit dat deze firma die 4500 staanplaatsen in beheer heeft, niet is benaderd door de samenstellers van het rapport.

EINDHOVEN – Het rapport *Woonwagenbewoners in Nederland 2011* dat deze week naar de Tweede Kamer werd gestuurd, is 'onvolledig en absoluut niet representatief'. Dat zegt adjunct-directeur Jeroen Hoogbergen van Nijbod Consultancy in Eindhoven. Nijbod beheert naar eigen zeggen meer dan 4.500 staanplaatsen voor 150 gemeenten en corporaties in heel het land. In het rapport worden de externe bureaus of speciaal opgerichte samenwerkingsverbanden die het woonwagenbeleid hebben overgenomen van gemeenten en/of woningbouwcorporaties flink op de korrel genomen. De onderzoekers spreken over 'een anomalie, ingegeven door onkunde en angst' en willen dat er eind komt aan die situatie. 'Het inschakelen van een extern bureau belemmert de communicatie tussen de gemeente en corporatie en de bewoners. Natuurlijk zijn er situaties waarbij

uitbesteding van het beheer zinnig is. Bijvoorbeeld een kortdurende rol als 'smeerolie' of katalysator als de relatie tussen een gemeente en woonwagengebwoners slecht is', schrijven de onderzoekers. Maar het streven moet erop gericht zijn dat gemeenten en corporaties het heft weer in eigen handen nemen. „Ik ken het rapport”, zegt Hoogbergen. Hij noemt het kwalijk dat Nijbod en andere adviesbureaus op geen enkele wijze door de onderzoekers zijn gehoord. „Er is nauwelijks contact geweest met mensen in het veld. De onderzoekers hebben negentien locaties onderzocht. Dat is volgens ons absoluut niet representatief. Onduidelijk is bovendien welke locaties er zijn onderzocht en in welke gemeenten. Ging het alleen over woonwagengebwoners of ook over Sinti en Roma? En zijn er ook locaties bezocht die beheerd worden door externen?”

13. Orgelgate. Problemen rond verhuizing woonwagencentrum Orgelplein

Inhoudsopgave:

Proloog

Hoofdstuk 1. De rol van de gemeente Eindhoven tijdens de verhuizing van woonwagens naar het Orgelplein

Hoofdstuk 2. De rol van de ingehuurde personen en bedrijven tijdens de verhuizing van woonwagens naar het Orgelplein

Hoofdstuk 3. Hoe de woonwagengebwoners de verhuizing naar het Orgelplein hebben beleefd

Hoofdstuk 4. Het afschuifstelsel van de gemeente Eindhoven aan externen

Epiloog

Proloog

In het NRC Handelsblad zijn een aantal artikelen opgenomen op drie achtereenvolgende dagen en wel 4 volle pagina's over een verhuizing van woonwagengebwoners in de gemeente Eindhoven. Ongelooflijk maar waar. Maar het meest bijzondere is wel dat dit keer de woonwagengebwoners geen schuld treffen maar de gemeente Eindhoven en de ingehuurde personen en bedrijven, die de verhuizing van de Joost de Momperstraat naar het **Orgelplein** van een dertig tal woonwagens over een afstand van 400 meter, volledig uit de hand hebben laten lopen en de belastingbetalers voor miljoenen euro's hebben opgelicht. Dit alles gaan we haarfijn uit de doeken doen en vooral onze aandacht vestigen op de nalatigheid van de gemeenten in het algemeen om het woonwagenbeleid zonder te controleren uitbesteden aan bedrijven, die daardoor vrij spel krijgen om over de hoofden van de woonwagengebwoners heen, declaraties bij de gemeenten in te dienen die niet overeenkomen met de werkelijke kosten. In sommige gevallen miljoenen euro's - zoals in Eindhoven- hoger uitvallen.

Waar hebben we dat meer gehoord?

Bij het lezen van deze artikelen gingen onze gedachten uit naar de 'verhuizing' (door de ME) van woonwagens van de Leyweg naar de Jan Hanlostraat in Den Haag, een paar blokken verderop. Deze verhuizing heeft eveneens miljoenen gekost, die in de zakken van de ingehuurde bedrijven zijn verdwenen. De bewoners hebben - net zoals

in Eindhoven - veel schade gekregen aan hun wagens niet alleen door het transport. Ook was er gloeiende haast bij , omdat er nieuwbouw op de oude plek moest komen. In den Haag werden de woonwagens, onder barre haast Siberische toestanden in de donkere dagen van December 2002, verplaatst. Daarbij de wetenschap, dat het oude terrein na 10 jaar er nog verlaten bij ligt en er geen huis is gebouwd. Ten gevolge van de bestuursdwang moeten de bewoners nu nog een deel van de gemaakte kosten betalen. (zie voor meer informatie op deze website onder hoofdstuk woonwagenbeleid op de indexpagina)

We zullen na de publicaties van de artikelen in het NRC Handelsblad laten zien, dat er veel meer gemeenten zijn die het woonwagenbeleid uit handen geven, zonder zich er verder mee te bemoeien. We kunnen dit aantonen door de brieven die wij van vele gemeenten hebben ontvangen voor ons onderzoek naar de stand van zaken betreffende van de woonwagenlocaties in de 408 gemeenten die wij allen daarvoor aanschreven. We hebben het angstige vermoeden dat Den Haag en Eindhoven geen uitzondering zijn. maar een topje van de ijsberg en dat meer gemeenten dit zal overkomen door hun falend woonwagenbeleid. Nu eerst de artikelen van het NRC Handelsblad.

Hoofdstuk 1. De rol van de gemeente Eindhoven tijdens de verhuizing van woonwagens naar het Orgelplein

Een samenvattend artikel op de voorpagina van het NRC Handelsblad van woensdag 15 januari 2013 verwijst naar twee volle pagina's naar de rubriek In het nieuws: pagina 6-7. Met als kop: **Fiasco Eindhoven met woonwagen**

In het Nieuws pag. 6 NRC Handelsblad woensdag 15 januari 2013:

Falende controle Gemeente Eindhoven liet verhuizing financieel uit de hand lopen, hield onvoldoende toezicht en zit nu met verzakkingen op nieuwe locatie van kamp

Treurspel met een woonwagenkamp

De verhuizing van een klein woonwagenkamp in Eindhoven liep faliekant mis. Een ingehuurde eenling deelde de lakens uit, gemeentelijke controle schoot tekort

Door Dick Wittenberg en Esther Wittenberg

EINDHOVEN. Dit is het verhaal van de verhuizing van een woonwagenkampje in Eindhoven naar een plek een paar honderd meter verder op in de wijk. Vijf jaar lang ging alles mis wat mis kon gaan. Alleen aan vergoedingen voor transport,verhuiskosten en schade werd 2,2 miljoen euro uitgekeerd, zonder goede onderbouwing.. Het einde van de rampspoed is nog niet inzicht .Dit is het verhaal van een gemeente waar een ingehuurde parttimer zijn eigen beleid kon bepalen. Blindelings tekenden superieuren de overeenkomsten met woonwagen bewoners die hij hun voorlegde. Toezicht van het gemeentebestuur schoot tekort. Treurspel in twee bedrijven. Gebaseerd op zeven rapporten die de gemeente Eindhoven liet maken. En op een aantal gesprekken.

Eerste bedrijf. Het is niet meer dan logisch dat de gemeente Eindhoven in 2007 bij het zoeken naar een projectleider voor de verhuizing van een woonwagengkampje binnen de wijk Tongelre terecht komt bij Marco. Zijn achternaam blijft ongenoemd, omdat de gemeente vorige maand aangifte tegen hem heeft gedaan. Voorvalsheid in geschrifte. Maar Marco lijkt destijds de ideale man voor het project. Hij heeft vaker voor gemeentes met woonwagengewoners gewerkt. Zoals in Weert en Breda. Daarbij komt dat geen van de vaste ambtenaren dit werk wil doen. De administratie van het project is een chaos. Verantwoordelijkheden zijn niet goed geregeld. En woonwagengewoners staan als lastig bekend. Maar haast is geboden. Het kamp aan de Joost de Momperstraat met 31 plaatsen moet wijken voor nieuwbouw. De bouw is al begonnen. Wat een bof dat Marco via een detacherings bedrijf parttime kan worden ingehuurd. Als uitvoerend projectleider krijgt Marco vrijwel carte blanche. Hij onderhandelt met bewoners over verhuiskosten en over vergoedingen voor bouwsels die ze moeten achterlaten. In sommige gevallen gaat het om complete woonwagens die te groot zijn voor de nieuwe locatie aan het Orgelplein. Het aantal huishoudens is inmiddels gegroeid van 31 tot 37. Basis voor vergoedingen zijn taxatierapporten van de firma Viveka. Bij de meeste huishoudens adviseert Marco vergoedingen te betalen die boven de taxatiewaarde liggen. Hij past de taxatierapporten eigenmachtig aan. Zijn rechtvaardiging: Viveka heeft fouten gemaakt. Begin 2010, een jaar later dan gepland, verhuizen de eerste woonwagens naar het Orgelplein. Ze krijgen meteen te maken met verzakkingen die tot schade leiden. In een aantal gevallen neemt Marco zelf de schade op. De rapporten die hij opstelt, maakt hij onder de naam van een erkend bedrijf. Ter verdediging voert hij later aan dat het project af moest en dat hij onder druk stond van gemeentebestuur en woonwagengewoners. Sommige toegekende schadevergoedingen roepen vragen op. Zoals een vergoeding van ruim 20.000 euro voor het schoonmaken van een dak. Zoals ook een vergoeding van bijna 10.000 euro voor inbraakschade waar de gemeente niet verantwoordelijk voor was. En dan was er nog een vergoeding van 5.850 euro voor een kroonluchter en een tv, die door trillingen van bouwverkeer onherstelbaar zouden zijn beschadigd. De eindverantwoordelijke ambtenaren, de superieuren van de projectleider, het sectorhoofden de budgethouder, tekenen telkens voor akkoord. Zonder controleren. Eén van hen verklaart later: „Ik tekende wekelijks soms wel honderd stukken, dus dan moet je op het projectteam vertrouwen”.

Tweede bedrijf. Bij het Meldpunt Integriteit van de gemeente Eindhoven komt in mei 2011 een melding binnen. Marco zou „exorbitant hoge” vergoedingen toekennen aan woonwagengewoners. Het Meldpunt, waar burgers kunnen klagen over sjoemelende ambtenaren en bestuurders, schakelt Hoffman Bedrijfsrecherche in. Het bureau vindt geen bewijs dat Marco zichzelf heeft verrijkt ten koste van de gemeente. Het stuit wel op „opmerkelijke betalingen”. En Marco maakt zich schuldig aan belangenverstrengeling, stelt het onderzoek vast. Hij brengt de gemeente in contact met het bedrijf Viveka, waarmee hij zakelijke banden onderhoudt. Om die reden beëindigt de gemeente midden 2011 zijn contract. Einde van een incident, zo lijkt het. Opening van een beerput, blijkt achteraf. Er liggen nog wat onbeantwoorde vragen.

Hoe betrouwbaar zijn de taxatierapporten op basis waarvan de gemeente forse vergoedingen heeft uitgekeerd? Werken de ambtelijke controle procedures afdoende? Zijn ze nageleefd? Een controleafdeling binnen de gemeentelicht de procedures door. De deugdelijkheid van de taxaties laat de gemeente onderzoeken door bureau Grant Thornton Forensic & Investigation Services (GT). De conclusies zijn ontluisterend. De taxatierapporten zijn niet betrouwbaar. Er is mee geknoeid. Ambtelijke controle heeft „niet goed gefunctioneerd”. In het voorjaar van 2012 dringt in zijn volheid door tot Staf Depla, wethouder van financiën en verantwoordelijk voor integriteit, dat wat hier is misgegaan, het hart van de gemeentelijke organisatie raakt. Als ambtenaren bij het ene project zitten slapen of hun plicht verzuimen, hoe zit het dan bij al die andere projecten? Als de financiële controle bij het woonwagencamp faalt, welke onheilstijdingen staan het gemeentebestuur dan nog te wachten? De gemeente doet opnieuw een beroep op Grand Thornton. Ze schakelt ook haar accountant Pricewaterhouse Coopers in. Het ene onderzoek roept het andere op. En net als B en W in het najaar op het punt staan de gemeenteraad te informeren, duikt in een archiefkast een lang gezocht dossier op. Dat noopt tot weer een onderzoek.

Epiloog. Drie jaar na het begin van de verhuizing klagen bewoners van het nieuwe kamp nog steeds over verzakking van hun wagens. De gemeente heeft de grond onder de meeste wagens met kunsthars laten injecteren. Daarmee zouden de klachten moeten zijn verholpen. Niet dus. Half november 2012 kondigt Eindhoven een grondig onderzoek aan. De gemeente heeft de bedrijfsvoering verbeterden de financiële controle verscherpt. Zo’n opeenstapeling van fouten als bij de verhuizing van het woonwagencamp heeft zich bij andere gemeentelijke projecten niet voorgedaan, blijkt uit onderzoek van de accountant. Dat is het goede nieuws. Tegen Marco, die nu voor een andere gemeente werkt, is aangifte gedaan. Hij voelt zich als zondebok behandeld. „Ik krijg het gevoel dat aan het einde van de rit de laagste in rangorde alle schuld naar zich toegeschoven krijgt .

Hoofdstuk 2. De rol van de ingehuurde personen en bedrijven tijdens de verhuizing van woonwagens naar het Orgelplein

Wie is in het artikel genoemde oud-projectleider en voor welk bedrijf werkte hij?. In het uitgebreide artikel (zie hierboven) wordt hij alleen met de voornaam Marco genoemd. Voor wie hij heeft gewerkt vonden we op LinkedIn en in het bijzonder zijn activiteiten voor de gemeente Eindhoven.

Januari 1993 – Januari 1996 als manager logistiek bij het Belgische bedrijf Van Cranenbroek B.V.

Januari 1996 – Januari 2000 voor de **gemeente Weert**. Budgetcontrolling en bewaking Volkshuisvestingssubsidies en gelden, ambtelijk secretariaat overdracht gemeentelijk woningbedrijf naar Wonen Weert, uitvoering BBSH, coördinator woonwagencamp, coördinatie diverse VROM-subsidieregelingen.

Januari 2000 – Januari 2004 bij **Nijbod Consultancy B.V.** als assistent regionale manager

Januari 2004 – Mei 2006 bij de **gemeente Valkenswaard**. Rechtshandhaving op het bouwen, parkeren, het gebruik van de openbare ruimte, evenementen. Interim teammanager afdeling Vergunningen.

Mei 2007 – Mei 2011 als project manager bij de **gemeente Eindhoven**. Verhuizen gezinnen (woonwagencultuur), projectmanagement, troubleshooting.

Januari 2006 – September 2011 bij de **gemeente**

Breda. Projectmanager, huisvesting probleemgroepen, rechtshandhaving no-go zones
November 2010 – Mei 2012

Manager bij Buffet du Viegas / New Palace Imperatrix

Mei 2012 – heden **Edmundson Advies BV** als directeur en eigenaar

September 2012 – heden bij de **gemeente Rhenen** project manager publieke dienst en veiligheid

In de lijst ontbreekt het bedrijf waarvoor hij werkte in de tijd dat hij voor de gemeente Eindhoven de verhuizing van de woonwagens regelde. In het artikel in het NRC Handelsblad staat de volgende zin.

"Wat een bof dat Marco via een detachingsbedrijf parttime kan worden ingehuurd.(...) Basis voor vergoedingen zijn taxatierapporten van de firma **Viveka**. Bij de meeste huishoudens adviseert Marco vergoedingen te betalen die boven de taxatiewaarde liggen. Hij past de taxatierapporten eigenmachtig aan. Zijn rechtvaardiging: **Viveka** heeft fouten gemaakt".

Vrijdag 18 januari 2013 komt er weer een artikel over deze "Orgelgate" (zo zullen we het maar benoemen). In het NRC Handelsblad op pagina 11 dat we hieronder afdrukken.

Hij moest alles alleen doen, en nu lijkt iedereen dat vergeten.

Marco regelde de mislukte verhuizing van een woonwagenkamp. Topprestatie, vindt hij. En nu beticht Eindhoven hem van fraude

Door Dick Wittenberg en Esther Wittenberg

Eindhoven. Alles heeft hij verloren. In anderhalf jaar tijd. Alles waarvoor hij altijd heeft gewerkt. Zijn werk, zijn spaargeld, zijn huwelijk. „En nu mijn eer.” Marco is zo’n inhuurkracht aan wie gemeenten het contact met woonwagenbewoners graag uitbesteden. ‘Frontlijnwerkers’ heet dat in het jargon. Dinsdag maakte de gemeente Eindhoven bekend dat ze aangifte tegen Marco heeft gedaan wegens valsheid in geschrifte. Zijn achternaam blijft daarom ongenoemd. Van de 2,9 miljoen euro die de gemeente heeft uitgekeerd aan vergoedingen voor transport, verhuiskosten en schade, kan 2,2 miljoen niet worden onderbouwd. Er is geen aanwijzing dat Marco zichzelf ooit heeft verrijkt. Van midden 2007 tot midden 2011 had de gemeente Marco ingehuurd als projectleider voor de verplaatsing van ruim dertig woonwagens, van de Joost de Momperstraat naar het Orgelplein. Op de plaats van het oude kamp moest een nieuwbouwwijk komen. Marco had eerder voor andere gemeenten met woonwagenbewoners gewerkt „Nooit klachten gehad.” Binnen een half jaar moest hij met alle bewoners afspraken maken over de verhuizing en de vergoeding voor bouwsels die ze moesten achterlaten. Hij weigerde. „De gemeente was tien jaar met de bewoners in oorlog geweest. Ze heeft regels als bouw- en brandveiligheids voorschriften nooit gehandhaafd. Ik had al een half jaar nodig om een band met bewoners op te bouwen. Daar ging de gemeente mee akkoord. Binnen een jaar had ik met alle bewonersovereenkomsten.” Marco vindt dat hij een huzarenstuk heeft geleverd. Hij kreeg

maar voor 20 tot 24 uur per week betaald. In andere gemeenten wordt zo'n klus door twee of drie man gedaan. Geen wonder dat verslaggeving soms in het gedrang kwam. Dat spijt hem wel. Pijnlijk, zegt Marco, dat de verhuizing bijna twee jaar vertraging opliep. Door "onkunde en gebrek aan kennis over woonwagengewoners" bij woningcorporatie Wooninc, de huisbaas van het nieuwe kamp. Door het ontbreken van goede afspraken tussen corporatie en gemeente. Toen de verhuizing in 2010 eindelijk begon, kregen de eerste woonwagengewoners meteen met verzakkingen te maken. Volgens Marco door gebrek aan kennis bij het bedrijf dat funderingsadvies gaf. Het gewicht van de woonwagengewoners werd zwaar onderschat. De verzakkingen zorgden voor forse schade. Marco heeft enkele taxatierapporten aangepast. Met instemming van de taxateur. Hij geeft het toe. "Omdat de taxateur aantoonbaar fouten had gemaakt." Hij heeft ook zelf een aantal schadeopnamerapporten gemaakt, "op basis van de gegevens van een taxateur". "Omdat haast was geboden. Ik heb altijd alleen het belang van mijn opdrachtgever voor ogen gehad." Van gemeentebestuur en management kreeg hij weinig steun, zegt hij. Hij vroeg altijd of er iemand mee kon naar onderhandelingen met woonwagengewoners. Met het oog op de integriteit. Ook voor zijn veiligheid. Nooit was iemand beschikbaar. Ook niet die keer dat een woonwagengewoner hem bedreigde met een pistool. Na lang aarzelen deed hij aangifte. De man is tot 40 uur taakstraf veroordeeld. Al met al bezorgden zijn bazen bij de gemeente hem meer kopzorg dan de woonwagengewoners, Hij had geen beslis- of betaalbevoegdheid. Zijn superieuren wel. Achteraf herinneren ze zich niets meer. De mails die hij hun stuurde, kan hij niet meer laten zien. En nu schuiven ze hem "alle schuld in de schoenen". De helft van de uitgekeerde vergoedingen beschouwt de gemeente als verspilld. "Omdat ik me niet aan de spelregels heb gehouden. De vergoedingen waren terecht.." Nadat de gemeente zijn contract in 2011 ontbond, reisde hij naar Brazilië met zijn Braziliaanse vrouw. De goede banen zouden daar voor het oprapen liggen. Acht maanden later keerde hij gedesillustioneerd en berooid terug. Zonder vrouw. Marco werkte inmiddels voor een andere gemeente. Die heeft zijn contract ontbonden toen hij vertelde dat hij in opspraak was. Zijn droom was altijd een baan waarin hij criminaliteit kon aanpakken en regels kon handhaven. „Dat zit er niet meer in”, zegt hij.

Commentaar: Het werpt wel een heel ander beeld als we het interview van de wethouder Staf Depla (zie verder zijn verhaal) er nog eens op nalezen. Maar het bevestigt wel onze stelling dat de gemeenten de hoofdschuldigen zijn door hun afwezige woonwagenbeleid en carte blanche geven en daar door elk zicht op wat er in feite gebeurt uit het oog verliezen. Nee meneer Depla zo makkelijk komt U er niet van af en ook alle andere leden van het college van B en W van de gemeente Eindhoven, die hun portie maar aan fikkie hebben gegeven en nu de wrange vruchten ervan plukken als het op straat komt te liggen.

Wel blijft het merkwaardig dat Marco in dit laatste interview met geen woord rept over Viveka het bedrijf waarbij hij aan de interviewers Dick en Esther Wittenberg, opgetekend in het eerste artikel heeft gezegd in dienst te zijn geweest. Dit is de reden waarom we ons nu richten op dit bedrijf **Viveka Nederland BV** Op internet en LinkedIn vonden wij de volgende gegevens

Viveka heeft haar hoofdkwartier in Apeldoorn. Het adres: Postbus 2488 Apeldoorn, 7322 RA Laurierstraat 13. tel. 055-3604857 Nederland website www.viveka.nl. e-mail: info@viveka.nl, 1-10 employees. Opgericht 2002

Op hun website: Viveka Nederland BV

De partner met een frisse kijk op leefbaarheid, voor (semi-)overheid, gemeenten en verhuurders.

Wij zijn een organisatie die zich bezighoudt met het maken van beleid en uitvoeren van beleid in het kader van:

Handhaving en normalisatie leefomgeving. MOE-landers problematiek.

Huisjesmelkers. Beperking overlast winkeliers. **Woonwagenzaken**. Handhaving en beheer in het kader van de leegstandswet.

Revitaliseren van woon- en/of werkgebieden. Het creëren van een sociale en veilige woon- en/of werkomgeving. Beleidsplannen opstellen. Wij willen graag met u kennis maken!

Specialiteiten: Handhaving, Beleidsplannen, Uitvoering van complexe zaken, Vastgoedbeheer, Sociale plannen voor zowel jongeren als ouderen, Veiligheid op straat, Duurzame oplossingen, Leefbaarheid vergroten, Woonwagenzaken, Leegstandbeheer/ kraakbeleid, WABO, Herstructurering

Over de directeur ing. Wim Ploeg zagen we op LinkedIn: (* zie achter aan dit verhaal een link: Reacties op ons verhaal Orgelgate met o.a de briefwisseling met Wim Ploeg)

Ing. Wim Ploeg

Zijn activiteiten:

September 2011 – heden **Gemeente Haaren**. Beheerder woonwagencentra in Esch en Helvoirt

Juni 2011 – heden Stichting Renaissance zorg. Projectleider huisvesting voor zorg

Januari 2011 – heden Jogra BV. Adviseur leefbaarheid en vastgoed Jogra BV, houdt zich bezig met diverse zorgtaken

Juni 2010 – heden **Gemeente Hellevoetsluis** ingebruikt voor woonwagenzaken

Oktober 2007 – heden Directeur **Viveka Nederland BV**. Apeldoorn Viveka Nederland, is een bureau dat zich in de markt onderscheidt door het aanbieden van een compleet pakket van diensten aangaande leefbaarheid, welzijn, wonen en werken. Van beleid tot uitvoering, met een duidelijke lijn.

Oktober 2007 – heden **Gemeente Spijkenisse**. Beheerder/ directievoerder woonwagenlocatie . Ingebruikt voor het begeleiden en beheren van de herinrichting van een woonwagenlocatie in de gemeente Spijkenisse

Oktober 2007 – heden **Viveka Nederland bv** Specialistische taken bij diverse gemeenten in Nederland.

Oktober 2007 – heden Curamba. Beheerder bijzonder bezit.

Januari 2008 – April 2011 **Gemeente Hilversum** Bemiddelaar woonwagenzaken. Schakel tussen gemeente en bewoners van een herstructurering van een grote woonwagenlocatie
November 2008 – Januari 2011 Ingehuurd toezichthouder bouw en woningtoezicht. Onbezoldigd ambtenaar bouw- en woningtoezicht ingehuurd voor complexe illegale bebouwingen

Juni 2008 – April 2010 **Wooninc. Eindhoven** ingehuurd voor woonwagenzaken

Juli 2009 **Gemeente Zundert** Specialist handhaving (Zieach

Hoofdstuk 3. Hoe de woonwagenbewoners de verhuizing naar het Orgelplein hebben beleefd.

Artikel in het NRC Handelsblad van woensdag 15 januari 2013 pagina 7

Het leek Dallas, het bleek een bouwput

Gerrit woont nu in een keet en de familie Jansen blijft verzakken. De verhuizing van hun woonwagens was geen goed idee. Wat nu?

Door Dick Wittenberg en Esther Wittenberg

Eindhoven. Van het oude naar het nieuwe woonwagenkamp in de Eindhovense wijk Tongelre is het 400 meter. Het nieuwe kamp ligt aan het Orgelplein, ingeklemd tussen kanaal, spoorlijn en voetbalvelden. Kampbewoner Chris Jansen (57) kijkt uit over het driehoekige plein waaromheen alle woonwagens liggen. Er wonen 22 gezinnen. Het plein heeft geen straat naambord. Jansen gaat zijn woonwagen binnen voor een kop koffie. Ook zijn broer schuift aan, van een paar wagens verderop, en zijn nicht, van schuin tegenover. Zijn vrouw schenkt in. „Ze hebben ons te snel willen weggagen”, vertelt Jansen. „Dan zeg je ‘ja’. Omdat je een paar centen krijgt.” Zijn vrouw vult aan. „Ze lieten tekeningen zien van hoe mooi het worden. Het leek wel Dallas.” Van het geld knapten ze hun woonwagen op. Nieuwe platen op het plafond, nieuw laminaat. Nu kunnen ze wel huilen. De grond onder hun woonwagen verzakt al zo lang ze hier wonen. Ze hebben het laminaat al twee keer moeten vervangen, zeggen ze, de tegels in de badkamer vier keer. Ze wijzen naar de kier tussen keukenkastjes en plafond, de bollingen in de vloer. Ze staan op smerige moerasgrond, zeggen ze. Kijk naar al het water in de bouwput hiernaast. Daar stond de wagen van Gerrit. Hij had een nieuwe gekocht van de vergoeding die hij kreeg. Een maatje groter. Maar die nieuwe wagen is finaal door midden gebroken. Het hars dat de gemeente in de grond liet injecteren om de grond te verstevigen, is snot geworden. Dat hebben ze zelf onder Gerrits wagen gezien. Nu woont Gerrit al vier maanden in een bouwkeet. Groot of klein, één of twee verdiepingen: alle woonwagens zitten hetzelfde in elkaar. Ze zijn van hout en staan op wielen. Van buiten zijn ze afgewerkt met kunststof in een motief van witte baksteen. Makkelijk schoon te houden, zeggen de bewoners. De eerste schade door verzakkingen is vergoed. Maar de grond blijft zakken. Bewoners vragen zich af hoe dat weer wordt opgelost. „Steeds krijgen we te maken met iemand anders van de gemeente”, zegt Betsie van Boxtel (34). „Een maand geleden is er weer een nieuwe begonnen. Hij belooft van alles. Hij zet niets op papier.” Buiten wijst Ton de Rooij (47) naar de kolossale, niet afgebouwde woonwagen op de hoek. De bouw is stilgelegd omdat de wagen groter werd dan mag. Nu slapen er ’s nachts zwervers in, vertelt hij. Die

maken vuurtjes. Hij is bang voor brand. „Kijk hoe dicht de woonwagens op elkaar staan. Sommigen leunen door de verzakkingen tegen elkaar. De gemeente handhaaft de brandveiligheids voorschriften hier niet. Tijden zijn veranderd., Vroeger, toen Eindhoven nog een groot kamp had met wel 400 wagens, kwamen gemeente en politie met tanks als ze wilden controleren. Toen hadden ze nog respect. Nu fietst de wijkagent zeven keer per dag over het kamp. Dat is toch niet normaal.”

Hoofdstuk 4 Het afschuifstelsel van de gemeente Eindhoven aan externen

Samenvattend kunnen we stellen dat dit het zoveelste voorbeeld is hoe de gemeenten een broertje dood hebben aan het welzijn van woonwagengebouders. Wat te denken van het volgende artikel in het woonwagennieuws "Het Wiel" van 2006, dus bijna 7 jaar geleden.

Artikel in het Wiel 6-2006 pagina 21

Gemeente Eindhoven geeft toe: Woonwagendossier lagen onder op de stapel

Woonwagengezaken heeft jaren lang te weinig prioriteit gehad in de gemeente Eindhoven. Dossiers belandden onder op de stapel, waardoor beloftes aan woonwagengebouders werden uitgesteld. Dat geeft wethouder M. Fiers van Woonwagengezaken toe.

'Er is te weinig prioriteit aan gegeven. En als het contact met de woonwagengevolking minimaal is, dan kan je niet verwachten dat de gemeente de juiste dingen op het juiste moment doet', meent de wethouder. Onder haar voorganger, wethouder W. Claassen, werd in 2004 een nieuwe koers ingezet met meer overleg en extra standplaatsen, maar de meeste plannen zijn blijven liggen. 'Tot nu toe is er onvoldoende resultaat geboekt. Er was te weinig prioriteit en daardoor zijn d ssiers wellicht onderop de stapel beland,' stelt Fiers. Ook een destijds ingestelde stuurgroep, waarin naast de gemeente onder andere ook de woningbouwcorporatie, politie en welzijnswerk deelnamen, is 'op de een of andere manier een stille dood gestorven'. De aanstelling van een zogenaamde programma- directeur, G. Peeters, moet voorkomen dat ambtenaren het 'impopulaire' onderwerp opnieuw naast zich neerleggen. Hij kan vanuit zijn functie bij de diverse afdelingen direct beslissingen nemen. Daarnaast is de gemeente nog op zoek naar een projectleider en een woonwagengeambtenaar. Een tweede ambtenaar is al langer, met meer succes, bezig met de verhuizing van de woonwagengebouders aan de Joost de Momperstraat.

"Aanjager" Peeters wijt het afschuiven van lastige woonwagendossiers ook aan het aanstellen van een projectleider, die uit alle afdelingen destijds direct de woonwagengeproblemen kreegtoegeschoven. 'Woonwagengezaken is een vak apart en niet erg populair. Het is moeilijker om hun taal te leren spreken.' Om te voorkomen dat het onderwerp opnieuw blijft liggen, wordt een zogenaamde "aanjager" aangesteld, die het dossier op de kaart moet zetten. Daarna moeten de stadsdeelkantoren het overleg met de Eindhovense woonwagengevolking gaan voeren. 'Ze maken gewoon onderdeel uit van een wijk. Nu zijn de contacten onvoldoende en dat is geen basis voor een vertrouwensband. Daardoor is het wantrouwen van een deel van de woonwagengevolking wel te verklaren.' Fiers hoopt  n verwacht dat de woonwagengevolking zelf ook meewerkt aan verdere 'normalisatie', door bijvoorbeeld mee te doen aan schoolactiviteiten of sport in de buurt. Het afgelopen anderhalf jaar zijn bij drie locaties, op de Castili laan, Heezerweg en de Oude Doornakkersweg, grote controles geweest. Peeters vindt dat dat aantal laat zien dat de situatie op de woonwagengecentra 'onder controle lijkt'. 'Het gaat niet alleen om handhaven, je moet nu ook op sociaal vlak gaan optreden. We moeten over en weer afspraken kunnen maken.' (Bron: *Eindhovens Dagblad*)

Als we dit artikel vergelijken met het onderstaande interview dat de wethouder Staf Depla heeft gegeven aan een redacteur van het NRC Handelsblad, dan kan men wel stellen, dat er in al die 7 jaren niet veel is veranderd.

Artikel NRC Handelsblad van woensdag 16 januari 2013 pagina 7

Interview Staf Depla, wethouder van financiën: Hier wilde niemand linten knippen

Eindhoven heeft gefaald, erkent wethouder Depla. De verhuizing van het woonwagencamp werd stiefmoederlijk behandeld.

Door een onzer redacteuren

Eindhoven. Staf Depla kan de Twitterreacties wel voorspellen op het nieuws dat de gemeente Eindhoven gemeenschapsgeld heeft verspild bij de verhuizing van een lokaal woonwagencamp. „Die reacties richten zich vol op de woonwagencampbewoners. Zij krijgen de schuld.”

Maar de Eindhovense wethouder door financiën, tevens verantwoordelijk voor integriteit, is het daar niet mee eens. De fout, zegt Depla(52) ligt bij de gemeente zelf. „Wij hadden onze bedrijfsvoering niet op orde.”

Uit onderzoek komt naar voren dat er ambtenaren zijn bedreigd.

„Uit niks blijkt dat de bewoners hogere vergoedingen kregen omdat ze stennis maakten. Wij hadden iemand in dienst die we verdenken van valsheid in geschrifte. Hij is gehoord. Daar kwam niet uit dat hij zo heeft gehandeld omdat hij werd bedreigd.”

Was de veiligheid van de ambtenaren voldoende gewaarborgd?

„De gemeente heeft haar werknemers onvoldoende gesteund. Als over vergoedingen wordt onderhandeld, moeten ambtenaren met zijn tweeën zijn. Niet alleen vanwege integriteit, ook voor hun veiligheid. Dat was niet goed geregeld.”

Hoe verklaart u dat het juist fout ging bij de verhuizing van een woonwagencamp?

„Er zijn projecten waar iedereen graag bij wil horen om het lint door te knippen. Hier stonden mensen niet voor in de rij. Het was gecompliceerd; een heel specifiek project waar we weinig ervaring mee hadden, waar specialistische kennis voor nodig was. Met niet de makkelijkste doelgroep. En dan ook nog in een gevoelige omgeving, want op het moment dat er iets met woonwagencampbewoners gebeurt is heel Nederland in rep en roer.”

Het soort project dat schreeuwt om extra aandacht van ambtelijk en bestuurlijke top?

„Dat is een van de lessen die we hebben geleerd. Het toezichtschot tekort. „En niet alleen bij dit project. De rekenkamer wees er ons al op in het rapport *Sturen op de achterbank*: de bedrijfsvoering was niet goed genoeg. Dat hebben we aangepakt sinds

2010. En we nemen aanvullende maatregelen.”

De voormalige projectleider, tegen wie de gemeente aangifte heeft gedaan, zegt dat het bestuur hem onder grote druk zette. Alles moest snel en soepel.,, Dat kan nooit een reden zijn om de wet te overtreden en niet professioneel te werken.”

U neemt disciplinaire maatregelen tegen enkele van uw ambtenaren. Waarom stapt geen van de wethouders op?

„De bestuurders zijn natuurlijk eindverantwoordelijk voor wat er is gebeurd. Of ze daar consequenties aan verbinden, hangt af van verwijtbaarheid en ernst. Wij hebben die afweging gemaakt. Wij vinden dat de stad er niet mee gediend is als een van de wethouders opstapt, alleen om een gebaar te maken naar de gemeenschap.”

Probeert u geld terug te vorderen van woonwagenbewoners?

„Ik zou niets liever willen. Maar dat is juridisch lastig. Ik doe niet aan symboolgebaren voor de publieke opinie. Als we terugvorderen, gaat het om kleine bedragen.”

De PvdA wil een landelijke integriteitsrecherche die onderzoek doet als bestuurders of ambtenaren in opspraak komen. Zou u die hebben ingeschakeld?

„Zeker. Dat had ons tijd en geld bespaard.”

Commentaar: Gemeente Eindhoven heeft het boetekleed aangetrokken, maar verandert er nu werkelijk iets of blijft alles weer bij het oude. We zien vol verwachting uit naar de afhandeling van de aangifte die de gemeente heeft gegeven tegen Marco voor valsheid in geschrifte. Het is ons nu wel duidelijk dat niet Marco maar de gemeente Eindhoven in het beklagdenbankje moet zitten.

Tot slot geven we nog een bloemlezing uit de brieven die we van de verschillende B en W's van gemeenten ontvangen hebben, waaruit naar voren komt hoe de gemeenten het woonwagenbeleid en beheer hebben af geschoven naar de externen. Deze brieven hebben we gekregen in het kader van ons onderzoek naar de woonwagenlocaties in Nederland. Jan Schneider (Klompen Jan) en Tom de Booij hebben een vragenlijst op gestuurd aan alle Burgemeester en Wethouders van de 408 gemeenten van Nederland.

Hoe de gemeenten het beleid en beheer van woonwagenlocaties afschuiven naar externen

Beek Het beheer van de woonwagenkampen en het eigendom van de standplaatsen hebben wij overgedragen aan Woonmaatschappij ZO Wonen.

Brielle Vestia is eigenaar en verhuurder van de standplaatsen.

Bunnik Rozelaar eigendom woningcorp. Portaal.

Bussum. Het complex wordt beheerd door Woningstichting Dudok te Hilversum.

Capelle aan de IJssel. Het woonwagencentrum Schollevaar is in eigendom en beheer bij de woningbouwcorporatie Havensteder. Havensteder heeft het beheer uitbesteed aan de firma Nijbod.

Eersel. Woningstichting De Zaligheden is eigenaar van de standplaatsen en verhuurt deze.

Eijsden-margraten. Gelet op de aard van de vragen hebben wij deze doorgestuurd naar PIM-Zuid BV te Maastricht. Dit bedrijf exploiteert o.a. binnen onze gemeente de woonwagencentra.

Geldrop De locatie in Geldrop wordt beheerd door woningcorporatie Wooninc.

Giessenlanden .Woningcorporatie Kleurrijk Wonen hebben 4 woonwagenstandplaatsen in eigendom die verhuurt worden

Haaren.Voor het beheer van de standplaatsen hebben wij Viveka ingeschakeld

Harderwijk. Wij hebben sinds 1 januari 2012 alle woonwagenlocaties met de daarop staande huurwoonwagen in Harderwijk overgedragen aan de woningcorporaties UWoon en Omnia Wonen.

Hillegom. Chalets worden verhuurd door de woningcorporatie (Stek-wonen in dit geval).

Hoogeveen Wij doen al enkele jaren niets meer met de woonwagenlocaties. Is overgegaan naar de woongcorporaties.

Kaag en Braasem De standplaatsen zijn van de woningcorporatie Woondiensten Aarwoude te Woubrugge en worden verhuurd aan de bewoners.

Laarbeek.De woningstichting heeft het beheer en onderhoud uitbesteed aan Nijbod Consultancy BV te Eindhoven.Het nog te renoveren centrum in Aarle-Rixtel (nog in eigendom/beheer gemeente) is ook bij Nijbod in beheer.

Lansingerland. Voor de woonwagenlocatie in Berkel en Rodenrijs hebben wij woningcorporatie 3B-wonen ingeschakeld.

Leerdam. Eigendom, verhuur en onderhoud vindt plaats door KleurrijkWonen (corporatie

Nederweert. Woningvereniging Nederweert, die bovengenoemde bestaande standplaatsen enkele jaren geleden ook van de gemeente heeft overgenomen

Noordenveld. De gemeente Noordenveld heeft geen woonwagenlocaties in eigendom. U kunt zich voor de 2 locaties binnen onze gemeentegrenzen wenden tot de woningcorporatie Actium, die beide locaties zowel in eigendom als

beheer **Numansdorp** . Locatie is in eigendom en beheer van woningstichting HW Wonen

Nunspeet Kampjes zijn onlangs in eigendom overgedragen aan stichting Omnia Wonen

Nuth Bij de intrekking van de Woonwagenwet hebben wij eind jaren negentig de huisvesting van deze

doelgroep c.q. de eigendom van de woonwagencentra in Nuth overgedragen aan de corporatie Wonen Zuid.

Olst-Wijke Het beheer van de standplaatsen ligt bij woningbouwcorporatie Salland Wonen te Raalte. Voor het overige kunnen wij geen antwoord geven op uw vragen.

Peel en Maas De instanties die U eventueel hebt ingeschakeld voor het beheer en inrichten van standplaatsen: Woningstichting Wonen Limburg (Molenheg).

Rijnwoude. De instanties die U eventueel hebt ingeschakeld voor het beheer en inrichten van standplaatsen:Nybod

Schijndel. Standplaatsen zijn overgedragen aan onze plaatselijke

Woningbouwcorporatie.

Schouwen-Duiveland Wij hebben twee woonwagenlocaties binnen de gemeente Schouwen-Duiveland, deze zijn in eigendom van een gemeenschappelijke regeling en de standplaatsen zijn eigendom van Stichting Woonwagenbeheer Zuid-west nederland. U kunt met uw vragen het beste terecht bij de beheerder van deze locaties Firma Nijbod.

Sint Michielsgestel In onze gemeente hebben we één woonwagenlocatie: Het Spreeuwenbos. Deze is in eigendom van de woningbouwcorporatie. Ik denk daarom dat u uw vragen het beste aan woningcorporatie Huis en Erf kunt stellen.

Son en Breugel Woningstichting Domein Eindhoven Nijbod beheer Eindhoven

Twello Onderstaande brief is bij ons binnengekomen. Wij kunnen uw vragen echter niet beantwoorden, hiervoor kunt u deze brief beter richten aan Woningstichting Goed Wonen.

Waterland. De gemeente heeft het centrum verkocht aan AWM. AWM is bezig met herinrichting en doet nu al het dagelijks beheer.

Westerveld. Wij zijn niet de beheerder van de locaties, dat is woningcorporatie Actium.

Zwartsluis. De locaties zijn voor het overgrote deel in handen van de corporaties. De corporaties zijn verantwoordelijk voor het beheer op de woonwagenlocaties. Delta wonen en SWZ doen dit op dit moment in eigen beheer. Openbaar belang heeft hiervoor een externe partij: Nijbod ingeschakeld.

Einde bloemlezing

Donderdag 17 januari 2013 kwam er weer een artikel in het NRC Handelsblad van Dick en Esther Wittenberg waar door Sjaak Khonraad en Wim Vos zijn dezelfde mening is toegedaan, dwz dat het beter is om externen buiten de deur te houden.

Artikel NRC Handelsblad van donderdag 17 januari 2013 pagina 9:

Bestuurlijke blunders met woonwagenkamp Eindhoven staan voor bredere problematiek

In een kramp als het om kampers gaat

Gemeenten bemoeien zich liever niet te veel met woonwagenkampen, maar besteden het beleid uit aan externen .Experts: ga het weer zelf doen.

Door Dick Wittenberg en Esther Wittenberg

Eindhoven. Het is niet alleen Eindhoven. Ook andere gemeenten blunderen als het om woonwagencentra gaat. Dat zeggen onderzoekers Sjaak Khonraad en Wim Vos, mede-opstellers van respectievelijk *Eigentijds omgaan met woonwagebewoners* en *Woonwagebewoners in Nederland 2011*. Deze rapporten werden geschreven in opdracht van de rijksoverheid. Khonraad: „Ik zie te vaak onhandigheid, angst, onbenul. Ons woonwagenbeleid heeft ondanks goede bedoelingen tot veel ellende geleid.” Gisteren kwam naar buiten dat Eindhoven zeker 2,2 miljoen euro heeft uitgegeven aan de verhuizing van een woonwagenkamp, zonder dat die kosten verantwoord of onderbouwd kunnen worden. Een

inhuurkracht bepaalde het beleid, superieuren tekenden blindelings overeenkomsten met woonwagengewoners, bestuurders schoten tekort in toezicht. Khonraad kijkt er niet van op. Op veel woonwagencentra gaat het goed, nuanceert hij. Hij schat dat er in 50 van de ruim 300 Nederlandse gemeenten met woonwagencentra problemen zijn. Toen de Woonwagenwet in 1999 werd ingetrokken, werden gemeenten verantwoordelijk voor het woonwagenbeleid. Uit Woonwagengewoners in Nederland 2011: „Negatieve voorbeelden laten zien dat een aantal gemeenten niet goed was voorbereid op die taak en geen oplossing heeft voor problemen.” Khonraad: „Zodra gemeenten stuiten op ingewikkelde woonwagenproblematiek, hebben ze de neiging deskundigen van buiten in te huren.” Uit zijn rapport blijkt dat het beheer op 70 procent van de kampen is uitbesteed. Commerciële bureaus hebben een belangrijke functie, benadrukt Khonraad. Zij hebben tenminste contact met de woonwagengewoners. Het probleem is dat gemeenten zich bij moeilijkheden graag achter de inhuurkracht verschuilen. Ze willen hun vingers niet branden aan de taaie problematiek. Bestuurders willen geen last hebben van woonwagencentra, zegt Khonraad. „Wat je niet ziet, bestaat niet, denken ze.” Ze schieten te kort in toezicht. Ondertussen kunnen problemen op woonwagencentra zich ongemerkt opstapelen. En als ingrijpen onvermijdelijk wordt, verzinnen gemeenten alsnog een scala aan uitvluchten, staat in het rapport van Vos. Ze zijn bang voor bedreiging. Ingrijpen is duur. Bovendien: de groep is maar klein, dus electoraal niet interessant. De positie van ambtenaren die met woonwagengewoners werken, is lastig. Of ze nou in vaste dienst zijn, of ingehuurd. Ze heten frontlijnwerkers; een veel betekenende benaming. Vos' rapport schrijft dat frontlijnwerkers die een goede relatie met woonwagengewoners weten op te bouwen, vaak steeds meer gemeentelijke woonwagentakten naar zich toegeschoven krijgen. Ondertussen raken zij geïsoleerd en kwetsbaar. Veel frontlijnwerkers hebben het gevoel dat zij alleen staan. Khonraad: „Zonder goede sturing, ondersteuning en helder mandaat zijn frontlijnwerkers kansloos. Ik vind het eigenlijk verwonderlijk dat het niet veel vaker fout gaat.” Je moet de druk waaronder deze mensen werken niet onderschatten, zegt Khonraad. Aan de ene kant staat de wethouder, die zegt: ‘zorg dat het goed komt en dat ik er geen last van heb’. Aan de andere heb je te maken met kampers, van oudsher rasonderhandelaars, waar je dag in, dag uit naar toe moet. Dan is de verleiding groot om af te kopen. Ze denken: ‘wethouder gelukkig, kampbewoners gelukkig’. Alleen de belastingbetaler is de dupe. Zo iets is in Maastricht gebeurde vorig jaar bleken een vader en zijn zoons een miljoen euro te hebben gekregen voor de verhuizing van driewoonwagens die een ton kostte. Het advies van Khonraad en Vos aan gemeenten is: ga je weer zelf met woonwagengewoners bezighouden. Vos: „Gemeenten schieten vaak in een kramp als het om woonwagengewoners gaat. Maar woonwagengewoners zijn in wezen gewone burgers.” Pak woonwagencentra aan zoals achterstandswijken, raadt het rapport van Vos aan. Het opleidingsniveau op woonwagencentra is over het algemeen laag. Relatief veel bewoners hebben geen baan en beschouwen een uitkering niet als tijdelijk. Daarom is voor een aantal van hen de verleiding groot om zwart te werken of zich aan te sluiten bij georganiseerde criminaliteit. Richt je niet alleen op repressie van criminaliteit, adviseert het rapport, maar ook op werk, scholing, financiën, opvoedondersteuning. Vos: „Twee weken geleden werd Woonwagengewoners in 2011 in de Tweede Kamer behandeld. Dan

gaat het toch weer alleen over repressie.”Nederland voert nu 150 jaar een minderhedenbeleid als het gaat om woonwagenbewoners, zegt Khonraad., „En al het geld, de inzet, de wetten, de warmte hebben geleid tot veel frustratie.

Woonwagenbewoners voelden zich opgejaagd en werden steeds wantrouwiger. De overheid werd moedeloos en voelde zich gedwongen tot repressie. De afstand tussen overheid en kampbewoners is op een aantal plekken groter dan ooit. Gemeente moeten daar werken aan wederzijds vertrouwen.'

Epiloog

Wie zijn uiteindelijk verantwoordelijk voor dit wanbeleid ? De wetgevende en controlerende macht : DE TWEEDE KAMER DER STATEN-GENERAAL. Vorig jaar, 12 december, hebben Jan Schneider en Tom de Booy een brief gestuurd aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal waarin zij hun misnoegen hebben geuit over de houding van de leden van de Vaste Commissie voor Binnenlandse Zaken. Uit deze brief citeren we enkele passages die dit nader toelichten.

Aan de voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Baarn, 12 december 2012

Onderwerp: Gemeenten verantwoordelijk voor integraal woonwagenbeleid

In de vergadering van uw vaste commissie voor Binnenlandse Zaken van 12 december 2012 stond op de agenda het rapport “Woonwagenbewoners in Nederland 2011”..Op de eerste pagina van dit rapport staat :“ De intrekking van de Woonwagenwet in 1999 vormde de laatste formele stap om gemeente verantwoordelijk te maken voor een integraal woonwagenbeleid en – uitvoering”.Tijdens de vergadering heeft minister Wonen en Rijksdienst S. Blok met zeer duidelijke woorden aan de commissie gezegd, dat behoudens belastingen en justitiële zaken, het woonwagenbeleid moet worden uitgevoerd door de gemeenten. De commissie is met dit standpunt akkoord gegaan. (...)Onze vraag aan U is dan ook: Neemt U, in uw controlerende taak, genoegen met het geconstateerde uitsterf-beleid of gaat U de gemeenten corrigeren door ze erop te wijzen dat hun beleid gericht moet zijn, zoals in het bovengenoemde rapport staat omschreven, op het ontwikkelen van een integrale visie met als doel dat woonwagenbewoners zullen stijgen op de sociale ladder? Als U echter ook van mening bent, dat dat alleen mogelijk is als de woonwagenbewoners in een huis gaan wonen, dan zou U er goed aan doen dat ook klip en klaar aan de betreffende groep Nederlanders te laten weten.

Dezelfde dag kregen we als antwoord: "Uw brief is doorgestuurd naar de leden van de algemene commissie voor Wonen en Rijksdienst. Deze commissie zal uw brief behandelen in een van haar eerstvolgende vergaderingen"

Met onderaan de brief: "Deze ontvangstbevestiging is vervaardigd in een geautomatiseerd systeem en is daarom niet ondertekend".

In 1969 tijdens een debat over de Biafra oorlog sprak De Booij een suppoost van de Tweede Kamer die tegen hem zei: "Ach meneer, ze dronken een glas en deden een plas en alles bleef zoals het was."

PS. Waarom hebben we alle artikelen in het NRC Handelsblad van de afgelopen 3 dagen integraal afgedrukt? Omdat de media over het algemeen geen goed woord over hebben over woonwagenvolwonders. De schrijvers van deze reeks artikelen Dick en Esther Wittenberg willen we bedanken voor zoveel positieve woorden aan het adres van de woonwagenvolwonders. Ook de redactie, die hun de gelegenheid heeft gegeven om hun artikelen te plaatsen en zelfs een keer op de voorpagina. Dit geeft ons de moed om door te gaan met de strijd tegen het versteningsproces en uitsterf beleid voor de woonwagenvolwonders door de Nederlandse overheid. Volledig in strijd met het Europees Sociaal Handvest. Maar daar is het laatste woord nog niet gezegd. We zijn bezig met het indienen van een klacht tegen de Nederlandse staat bij het Europese Comité voor Sociale Rechten (zie elders op deze website)

Baarn, 20 januari 2013.

Jan Schneider en Tom de Booij

Reacties op ons verhaal "Orgelgate".

1. 20 januari 2013 Sjaak Khonraad: Hi Tom, uitstekend initiatief. Houd je me op de hoogte? Sjaak
2. 20 januari 2013 E-mail correspondentie van Tom de Booij met Wim Ploeg directeur van Viveka

Beste Tom, Bedankt voor je mail, ik heb een paar kleine kanttekeningen bij je verhaal. Marco is nooit in dienst geweest bij Viveka Nederland BV en de door Viveka gemaakte taxaties zijn gegund na een aanbestedingsprocedure niet zoals gesteld wordt door Marco. Dit kan ik uiteraard onderbouwen. Mij is ook niets bekend dat er een overleg is geweest over tekortkomingen in de taxaties tussen Marco en Viveka.

Overigens snap ik niet helemaal waarom ik persoonlijk genoemd moet worden in het stuk de meerwaarde hiervan ontbreekt me in deze. Ik ben in het geheel niet betrokken bij de werkzaamheden die Marco heeft uitgevoerd voor de gemeente Eindhoven. Viveka heeft in 2007 een opdracht vervuld voor de gemeente en ik heb namens de woningcoöperatie werkzaamheden verricht, maar die hebben in het geheel niets met deze fraudezaak te maken. Hartelijke groet, Wim Ploeg

Mijn antwoord op zijn reactie:

Beste Wim Ik heb je brief op mijn site gezet. Het is interessant om na te gaan of de journalisten van het NRC het bij jou hebben gecheckt. want er staat toch duidelijk in hun artikels: "En Marco maakt zich schuldig aan belangenverstrengeling, stelt het onderzoek vast. Hij brengt de gemeente in contact met het bedrijf Viveka, waarmee hij zakelijke banden onderhoudt" " Wat een bof dat Marco via een detacheringsbedrijf parttime kan worden ingehuurd.(...) Basis voor vergoedingen zijn taxatierapporten van de firma Viveka. Bij de meeste huishoudens adviseert Marco vergoedingen te betalen die boven de taxatiewaarde liggen. Hij past de taxatierapporten eigenmachtig aan. Zijn rechtvaardiging: Viveka heeft fouten gemaakt." Alle

14. Open Brief aan Jan de Wit

Donderdag 21 februari 2013

Geachte Heer de Wit, Ik wacht nog steeds op uw antwoord op mijn klemmende vraag, die ik u gesteld heb in mijn email van woensdag 23 januari jl "Zou de Tweede Kamer niet moeten inzien dat het woonwagengebeleid een schending is van artikel 16, 30 en E van het Europees Sociaal Handvest door de Staat der Nederlanden" U komt niet verder dan uitspraken als: "...de gemeenten verantwoordelijk zijn voor het woonwagengebeleid, zodat de bemoeienis van de Kamer een uiterst beperkte is: de Kamer kan een gemeente niet ter verantwoording roepen." Dat moge misschien zo zijn, maar u gaat daarbij voorbij aan wat ik U heb bericht: " Inmiddels hebben wij van de B en W 's van ruim 100 gemeenten vernomen dat zij – ondanks vele verzoeken voor een standplaats – geen nieuwe standplaatsen meer zullen aanleggen. Zelfs gebruiken zij de term uitsterfconstructie. Het standplaatsen tekort zal steeds groter worden en woonwagengebewoners zullen gedwongen worden in een huis te gaan wonen". Inmiddels hebben in totaal 134 gemeenten te kennen gegeven geen standplaatsen te willen aanleggen en hieronder zijn de grote gemeenten zoals Amsterdam, Den Haag, Rotterdam, 's-Hertogenbosch, Nijmegen. Slechts 11 gemeenten zijn van plan om enkele standplaatsen in te richten, maar te weinig om aan de vraag te kunnen voldoen.

We zien wat er kan gebeuren als men het standplaatsen te kort laat oplopen. De regering van onze zuider burens, die evenals onze regering een chronisch tekort heeft laten ontstaan aan standplaatsen voor woonwagengebewoners, heeft van het Europese Comité voor Sociale Rechten, (die waakt over de correcte toepassing van het Europees Sociaal Handvest),1 maart 2012 een rapport van maar liefst 52 pagina ontvangen. Hierin worden zij met zware bewoordingen veroordeeld over een gebrek aan verblijfplaatsen voor woonwagengebewoners.

"Gouverner c'est prévoir" Regeren is vooruitzien. Is hier nu juist niet een taak weggelegd voor U als Tweede Kamer lid om zo'n veroordeling niet af te wachten en de kat de bel aan te binden? U, die met Uw commissie juist zo veel naam heeft gemaakt met het bestrijden van kwalijke zaken. Ik had meer van U verwacht, vooral als ik af ga op de vele verhalen van acties die U samen met Jan Schneider (Klompens Jan) en Dirk de Vroome (Rooie Reus) in het verleden heeft ondernomen ten behoeve van de woonwagengebewoners. Maar er is een Nederlands spreekwoord dat misschien van toepassing kan worden. "Beter ten halve gekeerd....." Hopelijk kunt U daarmee eveneens de slappe indruk wegnemen die uw partij heeft achtergelaten tijdens de vergadering 12 december 2012 van de vaste commissie van Binnenlandse Zaken over het woonwagengebeleid. De kleur van uw partij is rood, hoe kan Uw partij dan toestaan dat er een beleid wordt gevoerd jegens de woonwagengebewoners dat pikzwart is: **het uitsterfbeleid**. Een gemeente schreef ons duidelijk wat zij daaronder

verstaan." Komt er een woonwagenvrij, dan wordt deze afgevoerd en er komt geen nieuwe meer bij. Op den duur zal dit leiden tot een lege locatie die dan vervolgens een andere bestemming krijgt". Net zoals de regering het woonwagenebeleid heeft overgegeven aan de gemeenten, zo hebben vele gemeenten het beheer en eigendom van standplaatsen overgedragen aan woningcorporaties of andere geldverslindende organisaties. Het volgende citaat uit een van de vele brieven die wij hebben mogen ontvangen is daarvan een treffend voorbeeld: "In de gemeente Haarlemmermeer is het eigendom, toewijzen en beheren van de woonwagenvlocaties (onder voorbehoud, ongeveer 60 standplaatsen verspreid over ongeveer 10 locaties) overgedragen aan woningcorporatie Ymere. Daarom zal het college bij Ymere navragen hoeveel personen een verzoek hebben ingediend voor het verkrijgen van een standplaats (inschrijving gaat via WoningNet) en welke groep(en) woonwagenvbewoners zijn vertegenwoordigd op de woonwagenvlocaties. Het kan daarom nog enkele dagen duren voordat u een volledig antwoord krijgt".

Let wel bij de afschaffing van de woonwagenvwet is het de verantwoordelijkheid van de gemeenten om er voor te zorgen dat het tekort aan standplaatsen moet worden verminderd. Zoals uit ons onderzoek is gebleken, is het tegenovergestelde nu het geval. Volgens de wet is een woonwagenv een erkende woonvorm en dient de overheid voldoende standplaatsen aan te leggen.

In uw eerste brief vroeg U mijn mening over wat Jan Schneider (Klompens Jan) tegen u gezegd zou hebben: "en zou het niet lang meer duren voordat de "pleuris" uit zou breken". Mijn antwoord was: " Ik denk persoonlijk dat de woonwagenvbewoners nog niet in de gaten hebben wat hun boven het hoofd hangt" Maar als er niet gauw wat gebeurt dan kan hij wel eens gelijk krijgen. Met de hoopvolle groeten Tom de Booi

PS Volledigheidshalve volgt hieronder de tekst van onze gevoerde correspondentie:

Baarn, woensdag 20 februari 2013

Zondag 20 t/m donderdag 24 januari 2013 E-mail correspondentie van Jan de Wit, Tweede-Kamerlid voor de SP, met Tom de Booi

Zondag 20 januari 2013 Bericht van Tom de Booi aan o. a. Jan de Wit. Lieve vrienden Vandaag heb ik op mijn website www.egoproject.nl een uitvoerig verhaal geschreven over de verhuizing van woonwagens naar het Orgelplein in Eindhoven, waarmee enkele miljoenen als sneeuw voor de zon zijn verdwenen en alle betrokkenen zich haasten om de zwarte piet aan elkaar door te geven. Het laatste woord is in ieder geval over deze kwestie nog niet gesproken. Veel leesplezier kan ik jullie niet geven, want het is in triest wat mijn vrienden van de reis steeds weer moeten doorstaan. Groeten, Tom de Booi

Woensdag 23 januari 2012 Brief van Jan de Wit aan Tom de Booi

Geachte heer De Booi, Hartelijk dank voor uw bericht. Ik heb inmiddels Klompens Jan afgelopen zondag weer gesproken. Volgens hem waren steeds meer "verantwoordelijken" met de noorderzon vertrokken en zou het niet lang meer duren voordat de "pleuris" uit zou breken. Deelt u die mening met hem? En zo ja, over wie hebben we het dan? Die Marco uit Eindhoven heeft zo te zien niet zichzelf bevoordeeld in die affaire? Ik blijf het lastig vinden dat – zoals u

zelf ook beschrijft – de gemeenten verantwoordelijk zijn voor het woonwagenebeleid, zodat de bemoeienis van de Kamer een uiterst beperkte is: de Kamer kan een gemeente niet ter verantwoording roepen. In uw stuk legt u de schuld wel bij de Kamer. Daarom zou ik graag van u horen hoe u dat nu precies ziet. Uw reactie zie ik daarom graag tegemoet. Met vriendelijke groeten, Jan de Wit

Woensdag 23 januari 2013 Brief van Tom de Booi aan Jan de Wit

Geachte Heer de Wit, Dank voor uw email. Ik denk persoonlijk dat de woonwagenebewoners nog niet in de gaten hebben wat hun boven het hoofd hangt. Inmiddels hebben wij van de B en W 's van ruim 100 gemeenten vernomen dat zij – ondanks vele verzoeken voor een standplaats – geen nieuwe standplaatsen meer te zullen aanleggen. Zelfs gebruiken zij de term uitsterfconstructie. Het standplaatsen tekort zal steeds groter worden en velen zullen wel gedwongen worden in een huis te gaan wonen. Woonwagens worden museumstukken of worden fijngeknepen. Wat is echter de rol die de gemeenten zouden moeten vervullen zoals in het rapport zoals dat omschreven is het rapport “Woonwagenebewoners in Nederland 2011” We citeren daaruit::

Hoofdstuk 8 . 6.1 Aanbevelingen per thema

Algemeen

Gemeenten: ontwikkel een integrale visie op de thema's huisvesting op standplaatsen en in wagens, sociaal, werk en inkomen en scholing. Het doel van die visie moet zijn dat woonwagenebewoners stijgen op de sociale ladder.

Standplaatsen en wagens

Gemeenten en corporaties: onderhoud de woonwagenecentra als een 'goed huisvader'. Blijf aandacht geven en handhaaf waar nodig om te voorkomen dat er een aantal jaren later moet worden geherstructureerd tegen veel hogere kosten.

Gemeenten en corporaties: doe het beheer op het woonwagenecentrum in principe zelf. Beheer op een centrum is veel minder bijzonder dan het lijkt. Dat illustreren de gemeenten en corporaties die het beheer wél zelf uitvoeren.

Gemeenten: zorg voor een goede uitgangssituatie waardoor het eigendom kan worden overgedragen aan een woningcorporatie (als het gaat om standplaatsen voor huishoudens met een laag inkomen) of aan de bewoners (als het gaat om standplaatsen voor huishoudens met een hoog inkomen). Een goede uitgangssituatie betekent: optreden tegen illegale bouwsels en huurachterstanden, adequaat onderhoud plegen en goed contact met de bewoners .

Het bovengenoemd rapport is behandeld tijdens een vergadering van het algemeen overleg Wijkanaanpak en stedelijke vernieuwing 12 december 2012. Er is niet gesproken over de rol van die gemeenten zouden moeten vervullen zoals hierboven is omschreven. In onze brief van 16 december 2012 aan de voorzitter van de Tweede Kamer hebben we de vraag gesteld:

“Neemt U, in uw controlerende taak, genoeg met het geconstateerde uitsterfbeleid of gaat U de gemeenten corrigeren door ze erop te wijzen dat hun beleid gericht moet zijn, zoals in het bovengenoemde rapport staat omschreven, op het ontwikkelen van een integrale visie met als doel dat woonwagenebewoners zullen stijgen op de sociale ladder? Als U echter ook van mening bent, dat dat alleen mogelijk is als de woonwagenebewoners in een huis gaan wonen, dan zou U er goed aan doen dat ook klip en klaar aan de betreffende groep Nederlanders te laten weten”.

Hiermee dachten wij dat we duidelijk hadden gemaakt dat het de Tweede Kamer die deze toestand zonder het te zeggen deze uitsterfconstructie gedoogd of misschien wat veel erger is het niet gehinderd is door de kennis van zaken. Ook de situatie die we hebben laten zien in de rol van de externen in geval van Eindhoven. Het afschuiven van de gemeenten aan de

corporaties met alle gevolgen van dien. Als je de geschiedenis van de laatste 150 jaar woonwagenbeleid nagaat is het steeds : Geef mijn portie maar aan fikkie. En wie zijn het kind van de rekening? U mag het zelf invullen. Steun voor onze zienswijze zullen we niet mogen verwachten van de Tweede Kamer.

Ook zou de Tweede Kamer moeten inzien dat het woonwagenbeleid een schending is van artikel 16,30 en E van het Europees Sociaal Handvest door de Staat der Nederlanden De zuiderburen hebben het met succes aangekaart.

Tot slot wil ik persoonlijk zeggen dat de SP tijdens de vergadering van 12 december meegehuild heeft met de wolven in het bos. Des te teleurstellend was het omdat ik hoge verwachting had gekoesterd, het juist de SP is geweest die het op de agenda heeft weten te krijgen. Ondanks al deze tegenslagen gaan we door met onze strijd tegen het onrecht. Mijn motto blijft tot mijn laatste snik: Gelijk recht voor ongelijke mensen is het grootste onrecht. Met de vriendelijke groeten Tom de Booij

Donderdag 24 januari 2013 Brief van Jan de Wit aan Tom de Booij

Geachte heer De Booij, Het punt is - ook voor de SP-fractie – dat het woonwagenbeleid naar de gemeenten is gedecentraliseerd, en verder dat die aanbevelingen juist gericht zijn aan het adres van de gemeenten, en dat de Tweede Kamer de gemeenten niet kan dwingen zus of zo te doen. Misschien is het nog een idee de Vereniging van Nederlandse Gemeenten (VNG) te vragen wat zij kan doen omdat zij wel beleid maakt en coördineert voor de gemeenten. Met vriendelijke groeten, Jan de Wit Tweede-Kamerlid voor de SP

Donderdag 24 januari 2013 Brief van Tom de Booij aan Jan de Wit

Geachte Heer de Wit, Ik kan niet anders zeggen dat ik teleurgesteld ben in uw antwoord op mijn email van woensdag 23 januari jl. U gaat helemaal niet op de zinsneden van mijn email aan het eind”Ook zou de Tweede Kamer moeten inzien dat het woonwagenbeleid een schending is van artikel 16,30 en E van het Europees Sociaal Handvest door de Staat der Nederlanden” .

Voorals ik Uw brief herlees die U aan Jan Schneider op 4 juli 2012 heeft geschreven. **(Zie bijlage)**

Ook heeft u niet gereageerd op de niet bepaald vriendelijke woorden die ik over uw collega Jansen heb geschreven. De verwachting omtrent uw collega waren dan ook hoog gespannen tijdens de vergadering van 12 december jl, U schrijft in de laatste zin van uw brief aan Jan Schneider :

“Zou er echter aanleiding toe zijn dan zal ik zeker Paulus Jansen informeren. Maar die volgt het allemaal sowieso, en komt in actie als het nodig is”.

Tijdens de ontluisterende vergadering van 12 december jl. heeft hij verzuimd om de zaak van de woonwagenbewoners aan de orde te stellen en is meegegaan in de discussie over de criminaliteit van woonwagenbewoners (waar de Barbara Visser namens de VVD het hoogste woord voerde). Nergens heeft hij iets gezegd over de vele gegevens die we hem voor de vergadering hebben doen toekomen.

Uit uw antwoorden aan mijn adres spreekt een heel andere Jan de Wit dan in Uw brief aan Jan Schneider. Maar desondanks hou ik me toch vast aan het idee, dat U met Jan Schneider in het verleden – naar zijn zeggen – in de bres bent gesprongen voor de mensen van de reis. Wie weet kunt u ons in de toekomst van dienst zijn - als Tweede Kamer lid – wanneer wij de klacht indienen bij het Europese Comité voor Sociale Rechten over de schending van artikel 16,30 en E van het Europees Sociaal Handvest door de Staat der Nederlanden met

betrekking tot de woonwagenbewoners. Met de vriendelijke groeten, ook namens Jan Schneider, Tom de Booij

Bijlage: De heer J. Schneider p/a Dag- en Nachtopvang "De Klomp" Klompstraat 11 6411 KR Heerlen

Den Haag, 4 juli 2012 . Beste Jan, Zoals afgesproken heeft mijn collega Paulus Jansen jouw map met stukken bekeken. Ik heb daarna met hem en zijn medewerkster Ingrid Gyömorei gesproken. Dat heeft het volgende opgeleverd. De Tweede Kamer heeft bij zijn weten voor het laatst op 22 oktober 2009 over woonwagens gesproken. Met voormalig minister Van der Laan. Er is toen gesproken over een kenniscentrum. Dat is er gekomen en is bedoeld om de kennisuitwisseling over de ontwikkeling en beheer van woonwagen centra te verbeteren. (De Woonplaats - een woningcorporatie in Enschede in samenwerking met de Stuurgroep Experimenten Volkshuisvesting hebben zich hiervoor ingespannen). Vanuit dit kenniscentrum zou door BMC een rapport geschreven worden. Dat is jou ook bekend. Paulus Jansen is nauw betrokken geweest bij de eerste versie. Toen het rapport werd gepresenteerd zouden SP, GroenLinks en PvdA het in ontvangst nemen. Alleen Paulus Jansen was er. Het is nooit gelukt om dat rapport besproken te krijgen in de Tweede Kamer. Het leeft niet bij de andere fracties. Zelfs GL en PvdA lieten het daarna afweten. Dat is precies waar het knelt. Voor veel Kamerfracties bestaan woonwagenbewoners alleen als er excessen in het nieuws komen. De Tweede Kamer huldigt het standpunt dat het woonwagenbeleid - zoals men dat noemt - gedelegeerd is naar de gemeente. Veel gemeenten hebben echter geen beleid. En als ze wel beleid hebben, is dat het beleid van het terugdringen van het aantal plaatsen. Dat is - met de stad Den Haag voorop - jarenlang de trend geweest. Een argument waarom de standplaatsen door gemeenten worden teruggedrongen is de grondprijs. Daarnaast willen sommige gemeenten wel iets met woonwagenbewoners, maar dan wordt het vaak een rij stenen huisjes, naast een woonwagenlocatie. Daar wordt onder de woonwagenbewoners verschillend op gereageerd. Het woonwagenbeleid is nu dus gemeentelijk beleid. Het verschilt per gemeente. En dat wist je al. In Het Wiel nr. 4 van 2012 staat een interessant artikel dat je waarschijnlijk ook al gelezen hebt. Nederland heeft de Europese Commissie in Brussel duidelijk moeten maken welke plannen het heeft met de Roma je weet wel het verhaal van die PvdA-mevrouw in Brussel). Later bleek dat daar ook de Sinti en de woonwagenbewoners (die worden Travellers genoemd) onder vallen. Uit het artikel begrijp ik dat de Europese Commissie het positief vindt het woonwagenbeleid op het lokale niveau ligt, dus op het terrein van de gemeenten. Verder komt er niet zo veel uit, waar we iets aan hebben. Van de Europese Commissie hebben we - denk ik - ook niet veel te verwachten. De problemen die woonwagenbewoners op dit moment ondervinden zullen dus lokaal - op gemeente-niveau - moeten worden aangepakt. Dat geldt de standplaatsen, het bouwen van "rijtjeshuizen" en de manier waarop er met woonwagenbewoners wordt omgegaan. Daarbij hangt het er maar vanaf hoe de betreffende gemeenteraad zich opstelt. Samenvattend: in 'Den Haag' gebeurt er met betrekking tot de woonwagenbewoners niet veel, het is de zaak van de gemeenten. Vanuit "Brussel" valt ook niet veel te verwachten. Wat mij zelf betreft voeg ik daaraan toe dat ik vanuit Den Haag niet veel kan ondernemen. Zou er echter aanleiding toe zijn dan zal ik zeker Paulus Jansen informeren. Maar die volgt het

allemaal sowieso, en komt in actie als het nodig is. Met vriendelijke groeten, Jan de Wit. Tweede-Kamerlid voor de SP

Reacties op mijn open brief aan Jan de Wit

Woensdag 20 februari 2013 13:39:26 Emile Roemer aan Tom de Booij

Erik, Wil jij hier even naar kijken ajb? Dank, Door

Donderdag 21 februari 2013 7:55 Tom de Booij aan Emile Roemer

Geachte Heer Roemer, dank voor uw snelle reactie, maar misschien iets te snel, want mijn naam is Tom en niet Erik en uw naam is toch Emile en niet Door. Maar alle gekheid op een stokje. De zaak waar het hier om gaat is inderdaad de moeite waard om naar te kijken, maar ik hoop dat uw partij (waar ik op gestemd heb) weer mee gaat blazen. Indien u mij helpt in deze onder het motto Roemer brengt het onder de Noemer. Met Noemer bedoel ik natuurlijk de meest gediscrimineerde groep Nederlanders: de mensen van de reis. Het levert wel 30.001 stemmers op (ik ben maar een gewone burger). Met de vriendelijke groeten Tom de Booij

Donderdag 21 februari 2013 8:11 Paulus Jansen aan Tom de Booij

Geachte heer De Booij, Na deze open brief zie ik geen basis meer voor samenwerking met de SP. Ik acht het oordeel van Jan de Wit zeer hoog. Als u geen belang hecht aan zijn conclusies houdt het voor mij op. Groet, Paulus Jansen
Woordvoerder wonen SP

Donderdag 21 februari 2013 9:51 Tom de Booij aan Emile Roemer

Geachte Heer Roemer, bij het nalezen van mijn email aan U was ik ook te snel en maakte een freudiaanse vergissing . Ik schreef de meest gediscrimineerde groep ipv gediscrimineerde groep. Ik dacht waarschijnlijk te veel aan mijn angstdroom : de uitsterfconstructie van de gemeenten en had in mijn gedachten: de gecremeerde groep Nederlanders: de mensen van de reis . Met de vriendelijke groeten Tom de Booij

PS ik ontving zo juist een email van Uw partijgenoot Paulus Jansen met de volgende inhoud:
“Geachte heer De Booij, Na deze open brief zie ik geen basis meer voor samenwerking met de SP. Ik acht het oordeel van Jan de Wit zeer hoog. Als u geen belang hecht aan zijn conclusies houdt het voor mij op. Groet, Paulus Jansen. Woordvoerder wonen SP”.

Donderdag 21 februari 10:32 Tom de Booij aan Emile Roemer

Geachte Heer Roemer, Na de email van uw woordvoerder de heer Jansen is de slogan Roemer brengt de woonwagengedwongen onder de Noemer verleden tijd. Maar U kunt misschien deze slogan gebruiken voor uw campagne, die zo goed verloopt, met Roemer Noemer. Uw spindokter zal misschien denken aan de groep ouderen van Krol. Maar de groep moet wel jonger zijn dan 80 jaar, omdat de samenwerking met de groep ouderen van Jan Schneider (Klomp Jan) 83 jaar en Tom de Booij 88 jaar niet bepaald een succes is geweest. Met de vriendelijke groeten Tom de Booij .

Donderdag 21 februari 2013 4:52 Brief van Jan de Wit aan Tom de Booij

Geachte heer De Booij, Al heel lang houd ik Jan Schneider voor dat de verantwoordelijkheid voor het woonwagengebeleid is gedecentraliseerd naar de gemeenten. Dientengevolge is het niet de Tweede Kamer die zeggenschap heeft over dit beleid en dit beleid controleert maar dat zijn de gemeenteraden. Zij bepalen uiteindelijk hoe in hun gemeenten het beleid inhoud wordt gegeven. Uw onderzoek geeft een onthullend beeld hoe het gesteld is met dit beleid. De Tweede Kamer kan de gemeenten en de gemeenteraden daarop niet aanspreken. Daar is ook geen steun voor in de Kamer. Dat maakt het probleem zo lastig. Misschien is onder deze omstandigheden een uitspraak als in België nodig om de gemeente te doordringen van hun verantwoordelijkheden. Ik heb van Jan Schneider begrepen dat u ook van plan bent een beroep te doen op het door u genoemde Europese Comité. Dit is wat ik er op dit moment over kan zeggen. Met vriendelijke groeten, Jan de Wit, Tweede-Kamerlid voor de SP

Donderdag 21 februari 19:27 Brief van Tom de Booij aan Jan de Wit

Geachte heer de Wit, Ik was verheugd met Uw email, want U refereert naar ons onderzoek, met de constatering dat wij een onthullend beeld hebben gegeven van het gemeentebestuur inzake de woonwagengebouders. Dit te lezen uit de woorden een gerespecteerd Tweede Kamer lid, is wel een heel ander geluid dan wij tot nu toe hebben van Tweede Kamer leden hebben vernomen. De resultaten van ons onderzoek hebben wij tevergeefs geventileerd voor de vergadering van de vaste commissie van Binnenlandse Zaken op 12 december jl. Dat was toen echter voor dovemans oren. Dat er geen steun is voor het wanbestuur van de gemeenten aan te kaarten in de Tweede Kamer, komt mij bekend voor. Ik meen toch uit uw woorden te mogen U bespeuren dat op de een of andere manier U graag zou willen dat de Tweede Kamer dit gemeentebestuur onder de aandacht brengt. U bent echter realistisch genoeg dat een poging daartoe op niets zou uitlopen. Vandaar dat U ook positief staat tegenover onze poging om een uitspraak van het Europese Comité voor Sociale Rechten te ontlokken, zodat Uw mede Tweede Kamer leden dan wel genoodzaakt zullen zijn om de eventuele negatieve beoordeling door het Comité op de agenda te plaatsen. Wij houden U op de hoogte van onze pogingen. Met de vriendelijke groeten, ook mede namens Jan Schneider, die ook aangenaam verrast was door uw email, Tom de Booij.

-

15 . Onderzoek naar het woonwagengebeleid van de Nederlandse Gemeenten

“Zo woon ik : gedwongen in een huis” ?

“Zo stond ik : in een wagen” ?

Inhoudsopgave:

Inleiding

Hoofdstuk 1. Resultaat van de door B en W van de gemeenten ingevulde vragenlijsten

Hoofdstuk 2 .De regering draagt de verantwoordelijkheid over aan de

gemeenten

Hoofdstuk 3. Het uitsterfbeleid

Hoofdstuk 4. Nieuwe trend :

woonwagenwoningen

Hoofdstuk 5. Overdracht gemeenten aan woningcorporaties

Hoofdstuk 6. Gemeenten die niet willen meewerken met ons onderzoek

Hoofdstuk 7. Wat te doen met de resultaten van ons onderzoek?

**Onze correspondentie: (met o.a een teleurstellend antwoord van de Vereniging
Nederlandse Gemeenten (VNG))**

Inleiding.

Wat is de drijfveer geweest, dat wij zijn begonnen met het onderzoek naar het woonwagenbeleid van de Nederlandse gemeenten? Eind augustus 2012 komt onder onze ogen het rapport: “Woonwagenbewoners in Nederland 2011”, dat de minister van Binnenlandse zaken Mevrouw drs J.W.E. Spies 28 augustus 2012 aan de voorzitter van de Tweede Kamer heeft gestuurd. Met stijgende verbazing en ontzetting lezen we het rapport, dat totaal onvoldoende is en daarboven misleidende informatie bevat.

We besluiten om onze grieven, op schrift gesteld, persoonlijk de Minister ter hand te stellen. Het is ons inderdaad gelukt om op maandag 10 september 2012 haar deze brief te overhandigen. Twee dagen later krijgen we van haar ministerie een verzoek om onze kritische opmerkingen over het rapport in meer uitgewerkte vorm aan haar toe te sturen.

Minister van Binnenlandse Zaken drs J.W.E. Spies. Jan Schneider (Klompen Jan) en Tom de Booij (voor het gebouw van het Ministerie van Binnenlandse Zaken)

Hiervan maken we dankbaar gebruik en sturen 1 oktober 2012 de minister een rapport met als titel “De Reiziger in Doodsnood”. De belangrijkste punten uit ons rapport zijn: “het uiterst geringe aantal woonwagencentra, dat is onderzocht en het geringe aantal woonwagenbewoners waarmee is gesproken. Hier volgen enkele frappante cijfers, die dit duidelijk onderschrijven:

- 19 van 1150 woonwagencentra zijn onderzocht. Dat is 1.65 %.**
- 70 van de 30.000 woonwagenbewoners zijn ondervraagd. Dat is 0.23%**

Heel weinig vinden we in het rapport terug over de eigen cultuur van de mensen van de reis. Het is juist dit punt dat onze volle aandacht krijgt. Het behoud van deze unieke cultuur:

1. Het weglopen. Het meisje wordt door de jongen geschaakt. Ze blijven enkele dagen weg en als ze terugkeren naar de wagen zijn ze volgens de reizigerscultuur man en vrouw. Er komt geen boterbriefje aan te pas.
2. Geen bel op de deur. De deur staat altijd open. Iedereen kan ongevraagd bij elkaar binnenkomen..
3. Niet met geschoeide voeten in de wagen komen. Deze traditie stamt uit de tijd dat woonwagens op plekken stonden, zoals vuilnisbelten, waar de grond voor de wagen meestal modderig was.
4. Verzorging van de ouderen. De ouderen worden door de familie verzorgd en niet weggestopt in een bejaardentehuis.
5. De familiebanden zijn heel sterk. Wat vooral te merken is op begrafenissen, bruiloften en andere feestelijkheden. Kosten noch moeite worden gespaard
6. Sociale controle.
7. Het geschreven woord wordt gewantrouwd. Alles wat op papier gedrukt is meestal een aanmaning, dagvaarding, bekeuring of een rekening.
8. Mondelinge afspraak is heilig. Vroeger konden de reizigers niet lezen en schrijven vandaar zij bepaalde gaven hebben ontwikkeld die maakt dat zij veel meer waarde hechten aan het gesproken woord dan in de burgermaatschappij.

9. Dichter bij de natuur.

10. Wielen onder elke woonwagen. Als een symbool voor hun vroegere levenswijze.

Vraag nooit aan een reiziger waar hij woont? Hij of zij woont niet maar staat ergens.

Ons rapport eindigt met: **“Er wordt over de woonwagenbewoners gepraat, maar niet met hun”**.

Van de minister krijgen we 1 november 2012 een antwoord op ons rapport, waaruit we citeren: “ U geeft aan dat het rapport een te beperkt beeld geeft van de reizigerscultuur. Ik acht het mogelijk dat U daar gelijk in hebt. (...) Ik deel met u dat het rapport niet van zodanige aard is dat hiermee een volledig beeld van het leven op een woonwagenlocatie is geschetst”. De brief was getekend namens de minister door de Directeur-Generaal drs M.M. Frequin.

Dit positieve antwoord heeft ons doen besluiten om ons persoonlijk te richten tot de Burgemeester en Wethouders van alle Nederlandse gemeenten. De reden waarom wij ons tot de Burgemeester en Wethouders hebben gewend is gelegen in het feit dat in het rapport “Woonwagenbewoners in Nederland 2012” een zin voorkomt die van cruciaal belang is, namelijk dat de laatste stap zal worden genomen, dat de gemeenten verantwoordelijk worden gemaakt voor een integraal woonwagenbeleid en-uitvoering. Hier zit nu juist onze ongerustheid. Dat onze ongerustheid door ons onderzoek alleen maar is toegenomen wordt duidelijk bij het lezen van dit epistel.

18 november 2012 hebben we de volgende brief gestuurd aan de Burgemeester en wethouders van 415 Nederlandse gemeenten

Dr Tom de Booij
Jan Schneider p/a Koningsweg 453743 ET Baarn

18 november 2012

Aan het college van Burgemeester en Wethouders van de gemeente

Onderwerp: Gegevens over woonwagenlocaties.

Geacht College,

Hierbij hebben wij, Jan Schneider en Tom de Booij, de eer Uw gewaardeerde aandacht te vragen met betrekking tot de woonwagenlocaties in Uw gemeente.

Ter inleiding refereren wij aan een passage in het rapport Woonwagenbewoners in Nederland 2011 dat 28 augustus jl door de Minister van Binnenlandse Zaken Mevrouw J.M.E Spies aan de voorzitter van de Tweede Kamer is gestuurd. Deze passage luidt:

“ De intrekking van de Woonwagenwet in 1999 vormde de laatste formele stap om gemeente verantwoordelijk te maken voor een integraal woonwagenbeleid en – uitvoering”.

Dit vormt dan ook de reden dat wij ons tot Uw college wenden.

Op 10 september jl hebben wij de gelegenheid gekregen om een brief met kritische opmerkingen over het bovengenoemde rapport aan de minister van Binnenlandse Zaken

persoonlijk te overhandigen **). In antwoord op onze brief heeft namens de Minister de Directeur-Generaal Wonen, Bouwen en Integratie Drs MM. Frequin ons een brief (dd. 1 november 2012 gestuurd), die U aantreft in de twee bijlagen. Dit uitermate positieve antwoord op onze brief heeft ons doen besluiten om een grondige analyse te maken van de woonwagengewoners in Nederland .U zou ons daarbij een grote steun kunnen zijn, indien U bereid zou zijn om een aantal vragen te willen beantwoorden, die betrekking hebben op de stand van zaken – indien dit op Uw gemeente van toepassing is – van de een of meerdere woonwagencentra, die in Uw gemeente zijn gevestigd. Als bijlage sturen wij U een lijst met vragen, die wij gaarne door U beantwoord zouden willen zien, eventueel met Uw aanvullingen of opmerkingen. Wij willen U bij voorbaat dank zeggen voor de te nemen moeite. Met de gevoelens van de meeste hoogachting, Tom de Booij, Jan Schneider

Lijst met vragen:

Nam(en) en adres(sen) woonwagenlocatie(s) en het aantal standplaatsen per locatie (Gaarne zo volledig mogelijk).....

Aantal personen die een verzoek hebben ingediend voor het verkrijgen van een standplaats.....

Aantal standplaatsen die U gaat aanleggen in de naaste toekomst (binnen vier jaar).....

De instanties die U eventueel hebt ingeschakeld voor het beheer en inrichten van standplaatsen..

Welke groep(en) woonwagengewoners zijn vertegenwoordigd op de woonwagenlocatie (s).....

*)We onderscheiden een aantal groepen:

- 1 .Reizigers
2. Reizigers die voor 1999 met burgers zijn getrouwd
3. Burgers die na de afschaffing van de woonwagenwet in 1999 op een woonwagenlocatie zijn gekomen
4. Sinti
5. Roma

Het bovengenoemde rapport zwijgt in alle talen over de verschillende groepen die we onder de bewoners aantreffen. Het is de woonvorm die gekozen is voor de naamgeving. Net zoals onder de bewoners kunnen verschillende groepen worden onderscheiden.

Groep 1 zijn de de reizigers die al sinds de helft van de 19e eeuw door Nederland trekken om hun verschillende beroepen als scharenslijpen, stoelenmatten, etc. uit te oefenen . Zij ontwikkelen door dit reizend bestaan een specifieke cultuur.

Groep 2 Sinds de bouw van de regionale woonwagencentra in de zestiger jaren van de vorige eeuw, zijn veel reizigers getrouwd met burgers, vandaar dat een gedeelte van de woonwagengewoners of een vader of een moeder van burgerafkomst heeft.

Groep 3 Het is nu al weer meer dan 13 jaar dat de woonwagenwet is afgeschaft op 1 maart 1999. Het is sindsdien ook mogelijk voor een burger om een standplaats op een woonwagenlocatie te krijgen.

Groep 4 en 5 De Sinti en de Roma zijn geheel buiten beschouwing gelaten in het rapport, wat blijkt uit de volgende passage :

” Dit onderzoek gaat over de bewoners van een permanente woonwagenstandplaats in Nederland. Het onderzoek gaat dus niet over woonwagengewoners die een reizend bestaan (noot 5) leiden en ook niet over Roma en Sinti die ook in woonwagens wonen. Dit vanwege hun eigen specifieke cultuur. Noot 5 Er zijn in Nederland reizende groepjes

woonwagengewoners, die vaak enkele dagen in een gemeente staan (meestal op een parkeerplaats of op een camping) en dan weer verder reizen. In Nederland zijn geen specifieke terreinen voor deze woonwagengewoners".

Zo werden dus naar schatting ruim 5000 woonwagengewoners niet onderzocht.

Maar wat te denken van de andere groepen woonwagengewoners . Volgens het rapport zijn slechts 70 van de 30.000 woonwagengewoners ondervraagd, dat is 0,23% en slechts 19 van de 1150 woonwagencentra zijn onderzocht, dat is 1.65%. Desondanks hun verschil in cultuur hebben de reizigers, de Sinti en Roma een ding met elkaar gemeen. Ze zijn allen onder het dak van een woonwagen geboren en willen daarin ook sterven. Hun grote angst is dat zij in een huis moeten wonen. Elke woonwagengewoner weet nog steeds of zijn vader of moeder een reiziger, burger of manische is (Manische betekent of Sinti of Roma).

Bijlage: de brief dd 1 nov 2012 namens de Minister van Binnenlandse Zaken van de Directeur-generaal Wonen, Bouwen en Integratie Drs MM. Frequin

Omdat niet alle gemeenten hebben geantwoord, hebben op resp. 30 december 2012 en 19 februari 2013 een herinnering gestuurd. Tot nu hebben 355 van 408 gemeenten gereageerd. (1 januari 2013 is het aantal van gemeenten 415 tot 408 verminderd)

Hoofdstuk 1. Resultaat van de door B en W van de gemeenten ingevulde vragenlijsten

Gemeenten die binnen een periode van vier jaren geen standplaatsen van plan zijn aan te leggen (cijfers :aantal standplaatsen , aantal verzoeken voor standplaats en aantal standplaatsen volgens lijst van tweede Kamer vergadering 2008-2009,31 700 XVII nr 36, gegevens dateren van 2006 *))(153):

Aalten (4,2,4), Albrandswaard (12,0,7), Almelo(11,8,23), Amersfoort (139,?,136), Amsterdam (171,ca.60,201), Apeldoorn (261, ?,280) Asten (15,3,22), Barneveld (2,0,10), Beek (35,?,33), Bergen (Limb) (11,?,4), Bergen(NH)(18,?,3),Bergen op Zoom (91,42,94) Berkelland (4,?,5), Bladel (9?,8), Boekel(1,1,?), Borne (16,0,4), Boxmeer (2,0,8), Brielle (3,0,3), Brunssum(24,?,25), Bunnik (3,?,3), Bussum (23,?,17), Capelle a/d IJssel (36,0,5), Castricum (13,?,12), Coevorden (69, 75,69), Cromstrijen(11,?,11), Cuyk (15,?,8), Culemborg (3,?,7), Dalfsen (11,0,13), Den Haag(233,63,267), De Ronde Venen (6,1,10), Deurne (40,?,69), Dordrecht (154,52,104), Drechterland (4,2,2), Dronten (36,5, 18), Eemnes (9,0,5); Eersel (25,?,7) Elburg (6,?,6), Enkhuizen (6,?,7), Epe (17,5,17), Etten-Leur(10,?,15),Geldrop(45,12,32), Gemert (39, ?,31), Giesenlanden (4,0,5), Goirle(30,?,6) Gorinchem(9,0,7) Gulpen (18,2,20), Haaren (6,0,5), Halderberge(12,?,12)Hattem (8,?,8), Heerde (3,?,6), Heeze-Leende(7,1,9), Heiloo (8,?,8),Hengelo (11,8,11),s-Hertogenbosch (167,80,174), Heusden (25?,25), Hillegom (64,?,8), Hoorn(35,?,40), Houten(6,?,5) Huizen (6,0,6), IJsselstein (3,0,4), Kaag en Braassem (5,0?), Kapelle (4,?,4), Kerkrade (?,?,38), Laarbeek (20,1,23), Landerd (4?), Landgraaf (28,?) Lansingerland (16,0), Leek (4,0), Leerdam(6,?), Leeuwarden (37,?),Leiderdorp (7,1), Lelystad (8,?), Lemsterland(2,?), Lingewaal (8,?), Lingwaard (23,6), Lochem (5,?), Loon op Zand (2,10,4),Maasdriel (10,1,10), Medemblik (29,4,25), Meppel(15,?,15), Midden-Delfland (2,?,2), Midden-Drenthe (12,5,12.), Mill en St Hubert(6,?,6), Moerdijk (31,26,25), Montferland (16,3,5), Montfoort (16,0,6), Mook en Middelaar(4,0,4), Naarden (14,?,12),Neder Betuwe(60,?,11) Nieuwe Gein (6,?,6),Nijkerk (20,?,20), Nijmegen (62,?,104) Noordwijkerhout (8,?,8), Nunspeet (15,0,15), Oisterwijk (5,0,5), Oldebroek (7,7,7),

Oldenzaal(10,17,10), Ommen (18,?,8) Onderbanken (1,0,3), Oosterhout (25,1,25),Opsterland (7,0,8), Oud-Beijerland (8,?), Peel en Maas (8,0), Pijnacker Nootdorp (2,0,8), Putten (8,?,10), Reimerswaal (16,0,8), Renkum (22,0,), Rhenen(20,7,20), Rijnwoude (3,?,3), Rijssen-Holten (2,?,6), Roermond (11,1,11), Rotterdam (118,41,141),Scherpenzeel (2,1,3), Schijndel (2,1,3), Schinnen (23,?,25), Sliedrecht(14,10,2), Soest (25,0,2), Someren (26,?,28), Son en Breugel (48,?,45), Stadskanaal (7,0,7), Staphorst (9,0,8), Steenbergen (28,?,28), Stein (45,?,41), Stichtse Vecht (11,?), Terneuzen (73,5,63), Teylingen (6,?,0),Tholen (25,0,3), Tilburg (68,19,83), Twenterand (1,0,2), Tynaarlo (7,0,10),Ubbergen (16,?,4), Uitgeest (5,2,5), Uithoorn (7,?,6), Veghel (2,0,5),Veendam (20,?,20), Venray (2,1,2), Vianen (13,?,13), Vlaardingen (10,1,12), Voerendaal (12,0,3), Wageningen (20,0,19), Wassenaar (21,20,21), Weesp (40,?,8), Westerveld (25, ?,26); Westervoort (9,0,8), Weststellingwerf (16,?,16),Westvoorne (9,1,3)Wijk bij Duurstede (6,?,6), Woensdrecht (44,?,34), Zandvoort (19,?,19), Zevenaar (11,?,10), Zoeterwoude (4,?,3), Zuidplas (16,1), Zwartewaterland (6,?,8), Zwartsluis (3, ?)

Gemeente Utrecht is nog afhankelijk van de besluitvorming in College van B&W en Gemeenteraad over de nota 'Herijking Woonwagengebeleid' die nog moet plaatsvinden. Volgens de plannen komen er nog 5 huur en 14 koopstandplaatsen bij. In deze nota komen er 4 huuur N N dit, voor het aantal standplaatsen . In totaal heeft Utrecht 34 locaties met een totaal van 132 standplaatsen. Inmiddels zijn er 80 aanvragen voor een nieuwe standplaats.

*) Bij de vergelijking van standplaatsen opgegeven door de overheid met die wij van de gemeenten hebben verkregen, blijkt dat in de grote steden het aantal sinds 2006 is afgenomen Aantal verminderde standplaatsen: Amsterdam 30, Den Haag 34, Leeuwarden 36, Nijmegen 42. Rotterdam 23. In de toekomst wordt alleen nog maar minder!!

Gemeenten die doorverwezen naar woning corporaties:

Almelo, Bergambacht , Bergeijk, Boekel, Bronckhorst, Doetinchem, Druten, Eersel, Geertruidenberg, Goirle, Haaren, Haarlemmermeer, Harderwijk, Hilvarenbeek, Hoogeveen, Leidschendam, Noordenveld, Numansdorp, Olst, Schouwen Duiveland, Sint Michelsgestel ,Smallingerland, Twello, Werkendam, Wierden(, Zwijndrecht

Gemeenten met woonwagengewoningen :

Assen, Geertruidenberg, Groesbeek, Hoorn, Veldhoven, Weert

Gemeenten waar plannen zijn voor aanleg nieuwe standplaatsen:(Cijfers resp, aantal standplaatsen, verzoeken, nieuwe standplaatsen)

Alkmaar (35,37,.8), Eindhoven (120, 70, ?) Emmen (96,?,?) Gouda (73,?,2), Hilversum (94,?,4), (Leiden(113,?, 20) , Oegstgeest(9, ?, 10), Maasdonk (4,13,1) Nederweert (17,7,6),Nieuwkoop(?,?,11) Oirschot(7,?,5) Roerdalen (24?1)Waterland (16,10,3) , Zwolle (146,?, 12))nog onduidelijk hoeveel standplaatsen.

Gemeenten geen gegevens willen verstrekken:

Beemster, Bernheze, Bloemendaal, Cranendonck, Ede, Geldrop, Grootegast, Marum, Oss, Rijswijk, Vlagtwedde, Vlist, Westerveld

Gemeenten met nog geen duidelijk antwoord:

Edam-Volendam, Ermelo, Goeree-Overflakkee, Helmond, Noordenveld, Sittard-Geleen, Zeist

Gemeenten zonder woonwagenlocaties: (64)

Aa en Hunze, Aalburg, Alphen-Chaam, Appingedam, Baarle Nassau, Bedum, Beemster, Bellingwedde, Binnenmaas, Borsele, Brummen, Cromstrijen, Dantumadeel, De Bildt, De Friese Meren, Diemen, Eemsmond, Ferwerderadiel, Franekeradeel, Gilze Rijen, Haren, Harlingen, Heerenveen, Hof van Twente, Hoogezand-Sappemeer, Krimpen aan de IJssel, Langedijk, Leeuwarderadeel, Leusden, Littenseradiel, Lopik, Loppersum, Losser, Meerssen, Menaldumadeel, Menterwolde, Millingen aan de Rijn, Nederlek, Nieuw Lekkerland, Noord Beveland, Oldambt, Oost Gelre, Oostzaan, Opmeer, Oude IJsselstreek, Ouderkerk, Oudewater, Rozendaal, Schoonhoven, Slochteren, Stede Broec, Strijen, Ten Boer, Texel, Tytsjerksteradiel, Urk, Veldhoven, Wijdemeren, Winsum, Woerden, Wormerland, Woudenberg, Woudrichem, Zeewolde, Zeevang, Zuidhorn

Gemeenten die toegezegd hebben om te antwoorden:

Alphen aan de Rijn, Arnhem, Baarn, Beuningen, Beverwijk, Binnenmaas, Blaricum, Boxtel, Buren, Delft, Den Helder, Dinkelland, Drimmelen, Duiven, Ellingwedde, Goeree-Overflakkee, Grave, Hardinxveld-Giessendam, Groningen, Haaksbergen, Heemskerk, Heemstede, Hellevoetsluis, Hollands Kroon, IJmuiden, Kampen, Kollumerland, Landsmeer, Laren, Maasgouw, Maastricht, Neerijnen, Oosterhout, Overbetuwe, Papendrecht, Purmerend, Renswoude, Rheden, Ridderkerk, Rijnwaarden, Roosendaal, Schermer, Schiedam, Sint Oedenrode, Sudwest Fryslân, Utrechtse Heuvelrug, Valkenswaard, Veenendaal, Veere, Venlo, Voorst, Vught, Waalre, West Maas en Waal, Westvoorne, Wijchen, Winterswijk, Zaanstad, Zoetermeer.

Hoofdstuk 2 .De regering draagt de verantwoordelijkheid over aan de gemeenten

We duiken even in de geschiedenis om te zien hoe het woonwagenbeleid steeds in wisselende handen kwam.

1848. In het parlement wordt een heftige discussie gevoerd, aan de ene kant die pleitten voor dat men de verblijfplaats aanwijst, die moet zorgen voor ondersteuning en aan de andere

kant, dat de geboorteplaats er voor moet zorgen. Deze laatste kant wint het pleit, want kamerlid Dirks voert als argument aan dat er zoveel misbruik door de gemeenten wordt gemaakt. Wat gebeurt er namelijk in de praktijk. Wanneer een gemeente vreest, dat een gezin armlastig wordt, stuurt zij een armbezorger langs met een brood en wat turf. Zo'n gezin moet wel erg sterk in schoenen staan om die man weg te sturen. Want als ze de goederen hadden aangenomen, krijgen zij te horen, dat zij onder de categorie bedeeden vallen, waarmee hun toekomstig recht op ondersteuning komt te vervallen.

1854 De armenwet wordt aangenomen en voortaan zal uitsluitend iemands geboorteplaats als domicilie van ondersteuning gelden.

1870 Maar al spoedig na de invoering, komen er talloze bezwaren binnen. Er wordt veel misbruik gemaakt van de wet en zo wordt een wetswijziging ingevoerd, die de gemeente van verblijf weer de gemeente van ondersteuning wordt in plaats van de geboorteplaats., die er voor moeten zorgen dat men zo min mogelijk last van deze groep heeft, een ontmoedigingsbeleid.

1887 De gemeente Beek en Donk kondigt de volgende verordening af:

Het is aan eigenaars of geleiders van wagenwoningen verboden op publieke wegen hunne trekdieren uit te spannen, den wagen te laten staan en te overnachten. Zij zijn gehouden op de eerste aanmaning van de politie de gemeente te verlaten, zullen zij bij gebreke van dien, op hunne kosten door de politie verwijderd worden". "(art.12)

1918 Invoering van Woonwagenwet. Het heeft ten doel: "de bescherming van de samenleving tegen de risico's van de aanwezigheid van een trekkende bevolkingsgroep, die in zeer slechte economische en milieuomstandigheden verkeert, waardoor zij een bedreiging betekent voor de openbare orden en gezondheid".

1927 In de woonwagenwet is de rol van de rijksoverheid voorlopig uit beeld. De verantwoordelijkheid voor het uitvoeren van de wet berust in hoofdzaak bij de gemeente en provincies.

1964 Een ontwerp van een nieuwe Woonwagenwet wordt ingediend bij de Tweede Kamer.

1977 De overheid begint in te zien, dat het samenbrengen van de reizigers in grote centra niet het gewenste doel heeft bereikt, namelijk door greep op deze groep Nederlanders te krijgen en zo beginnen zich nieuwe plannen te ontwikkelen om de grote centra op te splitsen in kleine centra met 10 tot 15 standplaatsen. Zo komt er een wetswijziging met een nieuwe slogan: "**deconcentratie**"

1999 Afschaffing woonwagenwet. Het doek valt over de woonwagenbewoners het zijn nu burgers geworden en elke burger mag op een centrum gaan wonen. Gemeente ipv. provincie krijgt de verantwoordelijkheid inrichting woonwagenlocaties .

Hoe zeer de regering haar verantwoordelijkheid voor het woonwagenbeleid heeft overgedragen aan de gemeenten bleek nog eens zeer duidelijk tijdens de laatste vergadering van de vaste commissie voor Binnenlandse Zaken van 12 december 2012 uit de woorden van de nieuwe minister van Wonen en Rijksdienst S. Blok : "behoudens belastingen en justitiële zaken, moet het woonwagenbeleid worden uitgevoerd door de gemeenten" . De commissie is met dit standpunt akkoord gegaan.

Dit betekent het **doodvonnis van de reiziger**. Elke gemeente kan zijn eigen beleid gaan voeren. In de meeste gemeenten is er maar een doel de reizigers zo snel mogelijk in een huisje stoppen.

Waarom heeft de overheid het beleid overgedragen aan de gemeenten? Ze weten toch allang dat dat een verarming betekent en willekeur in de hand werkt. Nee, de reden is duidelijk “Geef mijn portie maar aan Fikkie! In haar rapport “Woonwagengewoners in Nederland 2011” geeft de regering nog enkele aanbevelingen aan de gemeenten voor een goed woonwagengebeleid

“Gemeenten en corporaties: onderhoud de woonwagencentra als een 'goed huisvader'. Blijf aandacht geven en handhaaf waar nodig om te voorkomen dat er een aantal jaren later moet worden geherstructureerd tegen veel hogere kosten.

Gemeenten en corporaties: doe het beheer op het woonwagencentrum in principe zelf. Beheer op een centrum is veel minder bijzonder dan het lijkt. Dat illustreren de gemeenten en corporaties die het beheer wél zelf uitvoeren.

Gemeenten: zorg voor een goede uitgangssituatie waardoor het eigendom kan worden overgedragen aan een woningcorporatie (als het gaat om standplaatsen voor huishoudens met een laag inkomen) of aan de bewoners (als het gaat om standplaatsen voor huishoudens met een hoog inkomen). Een goede uitgangssituatie betekent: optreden tegen illegale bouwsels en huurachterstanden, adequaat onderhoud plegen en goed contact met de bewoners mee”.

Als nu blijkt dat de gemeenten alleen maar er op uit zijn om de woonwagengewoners in een huisje te stoppen, ligt het dan niet op de weg van de Tweede Kamer – in haar controlerende taak - om de gemeenten op het matje te roepen en ze erop te wijzen dat hun beleid gericht moet zijn, zoals in het bovengenoemde rapport staat omschreven, op het ontwikkelen van een integrale visie met als doel dat woonwagengewoners zullen stijgen op de sociale ladder? Het antwoord op de vraag kunnen we aan de hand van een discussie recentelijk met het Tweede Kamerlid Jan de Wit gevoerd, gevoegelijk op onze buik schrijven. Hij schrijft aan mij:” De gemeenten zijn verantwoordelijk voor het woonwagengebeleid, zodat de bemoeienis van de Kamer een uiterst beperkte is: de Kamer kan een gemeente niet ter verantwoording roepen”. Dat was in 1998 nog wel anders toen diende een Tweede Kamerlid een motie waarin hij de regering wees op een tekort aan standplaatsen voor woonwagens en vroeg om het voor 2003 het tekort te verminderen.

**“Tweede Kamer der Staten-Generaal
GEWIJZIGDE MOTIE VAN HET LID M. M. VAN DER BURG TER VERVANGING
VAN DIE GEDRUKT ONDER NR. 14.**

Voorgesteld 14 april 1998

De Kamer, gehoord de beraadslaging, constaterende, dat nog niet alle deconcentratieplannen zijn afgerond en er bovendien op dit moment sprake is van een aanzienlijk tekort aan standplaatsen/woonwagens, dat is geschat op ca. 1450, maar welk aantal niet exact is vastgesteld op basis van recent onderzoek; van mening, dat dit tekort voor het jaar 2003 dient te worden ingelopen en dat het daarvoor noodzakelijk is om op basis van recent onderzoek zo spoedig mogelijk duidelijkheid te verkrijgen over het exacte tekort aan standplaatsen en in welke gemeente zich een aantoonbaar tekort voordoet, inclusief de aantallen; verzoekt de regering zo spoedig mogelijk, doch uiterlijk voor 1 oktober 1998, de Kamer dit overzicht van gemeenten waar zich dit aantoonbare tekort aan standplaatsen voordoet te doen toekomen, inclusief de aantallen, hetgeen als basis dient voor de Ministeriële Regeling, zoals opgenomen in artikel 2, vierde lid van het Wetsvoorstel Huisvestingswet, nr. 25 333, en gaat over tot de orde van de dag.
M. M. van der Burg”,

Het standplaatsen tekort sinds de afschaffing van de woonwagenwet in 1999 is alleen maar schrikbarend gestegen. In het jaar 2000 was dat 2508 met het aantal standplaatsen van 9618. Er waren toen nieuwbouwplannen voor 1000 standplaatsen. Wat blijkt dat anno 2006 nog er nog maar 8600 standplaatsen waren. Een afname ipv een toename van maar liefst 1000 standplaatsen. Dat het tekort aan standplaatsen groteske vormen zal gaan aannemen zullen we in het volgende hoofdstuk nader toelichten.

Hoofdstuk 3. Het uitsterfbeleid.

Van de antwoorden die we op onze vraag aan de gemeenten van hoeveel standplaatsen zij in de naaste toekomst gaan aanleggen, zijn we behoorlijk geschrokken. Maar liefst ruim 150 gemeenten zijn niet van plan om standplaatsen aan te leggen. Vooral omdat slechts een handvol gemeenten enkele standplaatsen willen aanleggen lang niet genoeg om aan de vraag te kunnen voldoen. Wat te denken van de volgende gegevens ontleend aan ons onderzoek van de grote gemeenten, die geen standplaatsen willen aanleggen;

Gemeenten	Standplaatsen	Aanvragen voor een standplaats*)
Amsterdam	171	60
Den Haag	233	63
Rotterdam	118	41
's-Hertogenbosch	167	80
Apeldoorn	261	?
Amersfoort	139	?
Nijmegen	62	?
Coevorden	69	75
Hillegom	64	?
Terneuzen	73	5

*) sommige gemeenten houden al geen wachtlijsten meer bij

De uitsterfconstructie wordt bepaald niet verpakt in politiek wollige taal maar laat aan duidelijkheid niet te wensen over. Wat te denken van het besluit van B en W van de gemeente Kerkrade:

Beleidsregels verhuur woonwagens en woonwagenstandplaatsen

Sedert de intrekking van de woonwagenwet heeft de gemeente een ruime vrijheid ten aanzien van het woonwagenbeleid. In de praktijk van de afgelopen jaren heeft dit geleid tot een zekere besluitvorming in concrete situaties. Voor bestaande situaties verandert er niets; echter op

termijn streeft het college afbouw van het gemeentelijk woonwagbezit na. De gemeentelijke beleidsregels luiden als volgt:

1. Bestaande huurovereenkomsten blijven in stand totdat deze beëindigd worden hetzij door opzegging dan wel door ontbinding.
2. Na beëindiging van een huurovereenkomst van een standplaats wordt de standplaats gesaneerd (waaronder: de sloop van de voorzieningen-unit, het verwijderen van de huurwoonwag en de bestrating. De voormalige standplaats wordt ingericht als groenvoorziening. Indien de woonwag géén eigendom van de gemeente is dient deze door de eigenaar te worden verwijderd).
3. De verwijderde huurwoonwag kan worden verkocht of gesloopt.
4. Er worden geen nieuwe overeenkomsten aangegaan voor de verhuur van woonwag en / of woonwagstandplaatsen;
5. Huurwoonwag kunnen aan de zittende huurders worden verkocht; het College neemt per geval een besluit.
6. Standplaatsen worden niet verkocht.

Aldus vastgesteld door het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Kerkrade in zijn openbare vergadering van 10 juli 2007. De burgemeester, de secretaris, J.J.M. Som mr. C.M. Kuikman

... wordt deze afgevoerd'

“.. zal dit leiden tot een lege locatie “

Hier nog een paar citaten uit de brieven die wij ontvingen van B en W van gemeenten. De gemeente streeft naar het niet hebben van een woonwagenlocatie. Het volgende beleid wordt gehanteerd : komt er een woonwagen vrij, dan wordt deze afgevoerd en er komt geen nieuwe meer bij. Op den duur zal dit leiden tot een lege locatie die dan vervolgens een andere bestemming krijgt”.

Beek De gemeente Beek voert conserverend beleid ten aanzien van het aantal standplaatsen. Naar verwachting worden er zodoende **geen nieuwe standplaatsen** aangelegd in de nabije toekomst.

Heusden De hoeveelheid mensen die op de wachtlijst voor een standplaats staat is omstreeks tien. De gemeente legt **geen nieuwe woonwagenstandplaatsen** meer aan. Er wordt een beleid gehanteerd van behoud of reductie van standplaatsen en waar mogelijk versterking door ofwel een woningcorporatie, ofwel door de bewoners zelf.

Heeze-Leende Per brief is hem medegedeeld dat gemeente **uitsterfconstructie** hanteert voor die locatie en er dus geen nieuwe plaatsen beschikbaar komen.

Kerkrade. Conform vastgesteld beleid 1. Blijven bestaande huurovereenkomsten in stand totdat deze beëindigd worden hetzij door opzegging dan wel door ontbinding. 2. Na beëindiging van de overeenkomst van een standplaats wordt de standplaats gesaneerd (waaronder: de sloop van de voorzieningen unit, het verwijderen van de huurwoonwagen en de bestrating. De voormalige standplaats wordt ingericht als groenvoorziening. Indien de woonwagen geen eigendom van de gemeente is dient deze door de eigenaar te worden verwijderd). 3. De verwijderde huurwoonwagen kan worden verkocht of gesloopt. 4. Er worden geen nieuwe overeenkomsten aangegaan voor huur van woonwagens en / of woonwagenstandplaatsen. 5. Huurwoonwagens kunnen aan de zittende huurders worden verkocht; het college neemt per geval een besluit. 6. Standplaatsen worden niet verkocht. Tevens worden er geen nieuwe standplaatsen meer aangelegd

Montferland. Het college van de gemeente Montferland hanteert een **zogenaamde 'uitsterfconstructie'** in die zin dat er na opzegging van een opstal/huurovereenkomst de vrijgekomen **standplaats niet opnieuw wordt gebruikt**.

Oirschot. De locatie in Oisterwijk zal op termijn verdwijnen, dit is al in 2000 uitgesproken door het bestuur, we gaan **geen nieuwe standplaatsen** aanleggen

Rijssen-Holten Voor Rijssen geldt een **uitsterfconstructie** (vertrek is al aangekondigd, dus blijft er 1 standplaats over in Holten)

Rhenen. In de gemeente Rhenen is een woonwagenlocatie aan de Middelbuurtsteweg 11,. Op de locatie zijn 20 standplaatsen. Er zijn 7 personen die een verzoek hebben ingediend voor het verkrijgen van een standplaats. Er zijn **geen plannen voor het aanleggen van standplaatsen** in de naaste toekomst.

Rotterdam Bij de vaststelling van het gemeentelijke woonwagenbeleid in 2000 heeft de Gemeenteraad bepaald dat het **aantal woonwagenstandplaatsen niet wordt uitgebreid** dit woningtype in vergelijking met gewone eengezinswoningen duur, want grondextensief is: een gemiddelde Rotterdamse woonwagenstandplaats is gelijk aan 1,6 gemiddelde Rotterdamse eengezinswoning.

Sliedrecht: Sliedrecht heeft twee locaties voor woonwagens: Beyerinckstraat 2, 10 standplaatsen Burg. Van Hofwegensingel, 4 standplaatsen. De gemeente hanteert een wachtlijst waarop ca. 10 personen staan. Een aantal van deze personen hebben al een standplaats, maar hebben zich in laten schrijven voor een plaats op de nieuwe locatie, waar jaren lang sprake van is geweest. Deze nieuwe locatie komt er overigens niet. Er zijn **geen**

plannen om nieuwe woonwagenlocaties te realiseren.

Zwijndrecht. Er worden geen vrijkomende standplaatsen meer verhuurd en er wordt daarom niet geregistreerd wie voor een standplaats in aanmerking wil komen.

De gemeente Den Haag maakt het wel erg bont, door de volgende bepaling op te nemen in de regionale Huisvestingsverordening Haaglanden 2102:

"Standplaatszoekende kunnen een voorrangsverklaring alleen aanvragen wanneer zij bereid zijn in een reguliere woning te wonen"

Hun besluitvorming rust op het principe, dat de standplaats waarop een woonwagen kan worden geplaatst geen woonvorm is volgens de artikel 31 van de Regionale Huisvestingverordening.

Dit is in tegenstelling met artikel 1 van de Huisvestingswet, waarin duidelijk wordt gesteld dat onder woonruimte wordt verstaan een woonwagen.

Op 1 maart 1999 is de Woonwagenwet ingetrokken. Dit was het slotstuk van de normalisatie van het woonwagenbeleid, waarbij woonwagens en standplaatsen geïntegreerd zijn in het reguliere (volkshuisvestings) beleid. Om die reden werden woonwagens en standplaatsen toen – naast woningen – opgenomen in de Woningwet en de Huisvestingswet. De woonwagen op een standplaats is een erkende woonvorm.

De verschillen tussen het woonwagenbeleid van gemeenten moge dan wel verschillend zijn, maar op een ding zijn ze het over het algemeen volledig met elkaar eens : de woonwagen cultuur moet verdwijnen. Waar hebben we dit meer gehoord? Wat zei de burgemeester van Waalre Henri baron De Wijkerslooth van Weerdesteyn, nog geen paar maanden geleden:

"Veel gemeenten worden nu opgezadeld met dure, langsepende procedures, terwijl een snelle interventie volgens De Wijkerslooth doeltreffender is. Nog efficiënter is volgens hem dat woonwagenkampen voorgoed het veld ruimen" einde citaat. Maar hij is niet nieuw met deze krasse uitspraak:" L.A. van Doorn, sinds 1938 directeur maatschappelijk hulpbetoon in Utrecht, schreef in 1940 een brochure: "**woonwagens moeten verdwijnen**" of in 2006 "Wethouder Marnix Norder heeft geen boodschap aan een woonwagencultuur en zegt dat de tijd van 'Pipo de clown' voorbij is. Geen plaats meer voor woonwagens in Den Haag.

PS Volledigheidshalve moet vermeld worden dat wij behalve de vele negatieve ook positieve berichten hebben ontvangen: **Bussum:** Tot slot kan ik u nog mededelen dat de gemeente Bussum en de ambtelijke medewerkers een prima relatie onderhouden met de bewoners. **Leeuwarden:** Het contact met de bewoners aan de Tjallingaweg is goed te noemen.

Hoofdstuk 4. Nieuwe trend : woonwagenwoningen

Voor een woonwagenbewoner is er een wezenlijk verschil tussen een standplaats en een woonwagen. Voor een standplaats moeten ze betalen. Ze mogen dan op deze standplaats een wagen zetten die zij of gekocht hebben of in huur hebben. Zelfs zijn ze in sommige gemeenten bezig dat je alleen nog maar kan huren, je mag dan geen eigen wagen op een standplaats zetten.

Als je een woonwagenbewoner vraagt "waar woon je "zegt hij of zij "Ik woon niet maar ik sta ergens!".

Onder elke woonwagen zijn wielen aangebracht als een symbool voor hun vroegere levenswijze

.

Foto een wagen in aanbouw voordat de wielen zijn aangebracht.

Foto van een wagen waar de wielen zijn aangebracht met de beschermplaat voor de wielen

In een geval heeft het zelfs en praktisch voordeel gehad.

De sloop van een woonwagen in juni 1999 op het woonwagencentrum Trekvaartplein in Leiden.

De gemeente Leiden heeft toegegeven dat zij onterecht de woonwagen van een vrouw met twee kinderen heeft afgebroken. Zij heeft de in beslag genomen goederen teruggekregen alsmede een schadevergoeding. De gemeente heeft geen rekening gehouden met feit dat **de wagen een onderstel had met wielen** zodat de wagen versleept had kunnen worden in plaats van afgebroken.!

Gaan de woonwagenbewoners naar het stenen tijdperk?

Het vorige hoofdstuk laat zien dat het aanleggen van standplaatsen voor woonwagens tot het verleden behoren. Wat te denken van de introductie van de term VERSTENINGSPROCES, die nog beter verwoord dan de term uitsterfbeleid en aangeeft wat er gaat gebeuren. Wat het nog wranger maakt: met de zogenaamde toestemming van de woonwagenbewoners zelf. Een treffend voorbeeld is wat een gemeente ons schreef: "In 2012 hebben wij een versteningsproces in onze gemeente afgesloten, waarbij gedurende een aantal jaren alle woonwagens zijn vervangen door woningen. Dit proces heeft plaatsgevonden in nauw overleg met de woningcorporatie en de individuele bewoners waarbij rekening gehouden is met hun persoonlijke situatie.

Woonwagenwoning.

Dit is een WOONWAGENWONING van de firma Beflex. We hebben de firma gebeld. Er is geen standplaats vergunning voor nodig. Er zitten geen wielen onder. Op onze vraag waar staat het woordje wagen voor? Antwoord omdat het op een woonwagen lijkt. De beschermplaat voor de niet aanwezige wielen is nog gedeeltelijk aanwezig

Hieronder nog enkele citaten uit brieven die wij ontvangen hebben die het versteningsproces beschrijven:

Asten. Ons beleid is erop gericht in de toekomst meer woningen beschikbaar te stellen en de locatie Bovist in de verdere toekomst (niet binnen 4 jaar) te herinrichten en ook te "verstenen".

Brummen. De gemeente Brummen beschikt niet meer over woonwagenlocaties. Wel zijn er nog enkele woonwagens aanwezig, echter deze staan op een reguliere (bestemmingsplan) woonbestemming en worden op termijn omgezet in een grondgebonden woning. Ook is er geen actueel beleidsvoornemen om nieuwe woonwagenlocaties te realiseren.

Geertruidenberg. In onze gemeente zijn de woonwagens overgedragen aan de corporatie. Deze hebben in overleg met de bewoners een nieuw plan gemaakt voor vervanging van de wagens door semi-permanente nieuwbouwwoningen.

Groesbeek. Formeel kan niet meer worden gesproken van een woonwagenlocatie. In 2003 is na instemming met de bewoners het woonwagenkamp 'versteend', d.w.z. de woonwagens zijn vervangen door stenen.

Hoorn. Naast deze 35 standplaatsen zijn er ook nog 3 bouwkavels waar op dit moment er 2 zijn bebouwd met een woning en de derde zal volgend jaar bebouwd zijn met een woning. De 29 standplaatsen zullen, na renovatie van de locatie, worden verkocht aan de zittende huurders. De gemeente Hoorn vermeerderd het aantal bouwkavels met zo'n 22 in de komende 4 jaar. Dit houdt concreet in dat er 14 huurwoningen zullen worden gerealiseerd door de woningbouwvereniging en er zullen 8 bouwkavels worden aangelegd. Dit plan heeft de instemming van de bewoners en de standplaats zoekenden. Er zijn meer dan 10 gegadigden voor een huurwoning en er zijn gegadigden voor de aankoop van een kavel voor het bouwen van een woning.

Veldhoven In Veldhoven hebben wij geen woonwagens. Ook hebben wij geen standplaatsen.. In 2012 hebben wij in Veldhoven een versteningsproces afgesloten, waarbij gedurende een aantal jaren alle woonwagens zijn vervangen door woningen. Dit proces heeft plaatsgevonden in nauw overleg met de woningcorporatie en de individuele bewoners,

waarbij rekening gehouden is met hun persoonlijke situatie.

Weert: Verder legt de corporatie geen nieuwe standplaatsen aan, maar bouwt de corporatie woonwagenvoningen. De normalisatieslag is dermate gevorderd, dat de huidige generatie in een woning gaat wonen, wat overigens al op grote schaal plaatsvindt

Let wel deze citaten zijn geschreven door de overheid en ik betwijfel of dit allemaal met de volle medewerking heeft plaats gevonden met de woonwagenvwoners. In het woonwagennieuws Het Wiel lezen we een enigszins ander beeld.

“De bewoners wilden aanvankelijk zelf graag woonwagens. Maar het feit dat we deze huisjes nu kunnen kopen heeft de doorslag gegeven dat we toch hier voor gekozen hebben. Met de hypotheek verstreking is het natuurlijk ook makkelijker, want met wielen eronder geven ze geen hypotheek”..

In een stenen rijtjes huis met een bel op de voordeur? De Nederlandse burger zal nooit kunnen navoelen wat het betekent voor een woonwagenvwoner om in een huis te wonen. We citeren weer uit het Wiel

1. **Zo woon ik : gedwongen in een huis*).** Ik vind het huis net een gevangenis de muren komen op je af. Ik kan niet buurten en moet het huis op slot doen. Ik kan mijn handel in oud ijzer niet meer doen. Dan krijg je de bouwvereniging op je dak

2. **Zo woon ik: in een woonwagenvwoning.*)** Bij de voordeur steekt de sleutel in het slot. Ja het heten nog steeds woonwagens al zitten er heipalen en een fundering onder. Maar het zijn natuurlijk gewoon huizen.

De hier genoemd voorbeelden zijn uiteraard het gevolg van een overheidsbeleid dat er al sinds mensenheugenis er op uit is om de woonwagencultuur de nek om te draaien. Door het trekverbod, het afnemen van hun beroep, dat hun dwingt om steuntrekker te worden etc. Zo komt het dat het versteningsproces kan plaats vinden. Ook speelt een rol dat de jeugd het reizigersleven niet heeft meegemaakt en alleen van horen zeggen. Ze is niet direct afkerig van een zekere luxe, zeker in consumentmaatschappij van de smartphones, facebook, hyves en andere sociale mediaproducten. Maar laten we niet vergeten dat het overgrote deel van alle woonwagenvwoners hun reizigersbloed nog steeds in aderen vloeit en het leven in een stenen huis ziet als een ware nachtmerrie. Ze zijn in een woonwagen geboren en willen daarin ook sterven

*) Kop tekst overgenomen uit artikelen van Het Wiel

Hoofdstuk 5. Overdracht gemeenten aan woningcorporaties

Vele gemeenten hebben de woonwagenlocaties overgedragen in eigendom en beheer en onderhoud aan woningcorporaties, Veel zeggend is het antwoord dat we kregen:: Wij kunnen uw vragen echter niet beantwoorden, hiervoor kunt u deze brief beter richten aan de Woningstichting..... Hier volgen enkele antwoorden die duidelijk laten zien hoe zeer de gemeenten hun verantwoordelijkheden voor het inrichten van woonwagenlocaties hebben afgewenteld naar deze woningcorporaties.

Almelo. Jaren geleden heeft de gemeente Almelo haar woonwagen standplaatsen en wagens overgedragen aan de plaatselijke woningbouwcorporaties. De corporaties hebben in de afgelopen jaren woonwagens verkocht, hebben standplaatsen opgeheven, zijn in alle gevallen eigenaar van de standplaatsen /locaties en verhuren nog incidenteel. Voor de antwoorden op uw vragen die U in onderstaande mail stelt verwijzen wij u dan ook naar de betreffende corporaties: Beter Wonen en Woningstichting St Joseph.

Apeldoorn. De gemeente heeft haar 261 woonwagen locaties overgedragen aan de corporaties. Stichting BWSA (Beheer en Woonwagens en Standplaatsen Apeldoorn), een samenwerkingsverband tussen de Apeldoornse corporaties, beheert deze woonwagenlocaties. **Beek.** Het beheer van de woonwagenkampen en het eigendom van de standplaatsen hebben wij overgedragen aan Woonmaatschappij ZO Wonen.

Bergambacht. Op uw verzoek aan B&W voor het invullen van de vragenlijst m.b.t. woonwagenlocaties hebben we m.i. nog niet voldaan. Hierbij kan ik vermelden dat de informatie welke u opvraagt ook niet allemaal beschikbaar is. We hebben binnen de gemeente één of twee standplaatslocaties welke in beheer zijn van woningcorporatie QuaWonen.

Bergen (Limburg). Gegevens zijn bekend bij verhuurder, te weten: Woningstichting Destion. De standplaatsen zijn in 2009 in eigendom overgedragen aan de eigenaren van de woonwagens.

Bronckhorst. De gemeente gaat niet over het beleid rondom standplaatsen.

Bussum. 1 woonwagenlocatie (Zanderijweg) met daarop 23 woonwagens. Het complex wordt beheerd door Woningstichting Dudok te Hilversum.

Capelle aan IJssel: Het woonwagencentrum Schollevaar is in eigendom en beheer bij de Doetinchem. Deze standplaatsen zijn vnl eigendom van woningcorporatie Sité Woondiensten (Standplaatsen Doetinchem en Gaanderen) en Vestia (standplaatsen Wehl. Verwoordelijk voor verhuur, beheer, toewijzing van de woonwagen standplaatsen.

Eijsden-Margraten. Gelet op de aard van de vragen hebben wij deze doorgestuurd naar PIM-Zuid BV te Maastricht. Dit bedrijf exploiteert o.a. binnen onze gemeente de woonwagencentra. Wij zijn er van overtuigd dat zij uw vragen vollediger kunnen beantwoorden, omdat zij onder meer beschikken over de gegevens van de huidige huurders en eventuele wachtlijsten.

Eindhoven 80% van de locaties is al geruime tijd in eigendom en beheer overgedragen aan deze corporatie (2003). Mbt de laatste locaties/standplaatsen in eigendom van de gemeente is het beheer wel al overgedragen. Uiteindelijk moeten op één na (=Borneolaan: omwille van strategische gebiedsontwikkeling geen eigendoms overdrag) alle locaties/standplaatsen zowel in eigendom als in beheer worden overgedragen. Gepland is dat na de beoogde uitbreidingen c.q. herstructureringen tevens definitieve overdracht voor zover nog niet gebeurd plaatsvindt.

Giessenlanden Vier standplaatsen. Adressen: Dorpsweg 160, 162, 163 en 163C te Hoogblokland. Hier heeft woningcorporatie Kleurrijk Wonen 4 woonwagenstandplaatsen in eigendom die verhuurt worden. 1 woonwagen en standplaats aan de Dorpsstraat 163 A. Woningcorporatie Kleurrijk Wonen heeft hier zowel de woonwagen als de standplaats in eigendom.

Bij de woningcorporatie zijn geen verzoeken bekend voor het verkrijgen van een standplaats. De toewijzing vindt plaats op de reguliere wijze, maar het kamphoofd heeft de eindstem. Omdat er geen verzoeken om een standplaats bekend zijn, zien wij geen aanleiding om in de naaste toekomst standplaatsen aan te leggen. Wij hebben als gemeente geen specifiek beleid over standplaatsen.

Haarlemmermeer. In de gemeente Haarlemmermeer is het eigendom, toewijzen en beheren van de woonwagenlocaties (onder voorbehoud, ongeveer 60 standplaatsen verspreid over ongeveer 10 locaties) overgedragen aan woningcorporatie Ymere. Daarom zal het college bij Ymere navragen hoeveel personen een verzoek hebben ingediend voor het verkrijgen van een

standplaats (inschrijving gaat via WoningNet) en welke groep(en) woonwagenbewoners zijn vertegenwoordigd op de woonwagenlocaties. Het kan daarom nog enkele dagen duren voordat u een volledig antwoord krijgt

Harderwijk. Wij hebben sinds 1 januari 2012 alle woonwagenlocaties met de daarop staande huurwoonwagen in Harderwijk overgedragen aan de woningcorporaties UWoon en Omnia Wonen te Harderwijk.

Hellendoorn. Wij zijn in gesprek met de woningcorporatie om het beheer van de locaties over te dragen aan de woningcorporatie. Wij zijn als gemeente niet voornemens om het aantal standplaatsen uit te breiden.

Hoogeveen Wij doen al enkele jaren niets meer met de woonwagenlocaties. Is overgegaan naar de wooncorporaties

Laarbeek. Na vernieuwing/ renovatie zijn de centra in Lieshout en Beek en Donk in eigendom , Beheer en inrichten standplaatsen vindt plaats door/via de eigenaar van deze standplaatsen Nederweert. Woningvereniging Nederweert, die bestaande standplaatsen enkele jaren geleden ook van de gemeente heeft overgenomen

Nieuwe Gein. Beheer en eigendom is beide overgedragen aan BV Woonwagenexploitatie

Noordenveld. De gemeente Noordenveld heeft geen woonwagenlocaties in eigendom. U kunt zich voor de 2 locaties binnen onze gemeentegrenzen wenden tot de woningcorporatie Actium, die beide locaties zowel in eigendom als beheer heeft.

Nunspeet. We hebben drie kampjes, van respectievelijk 3, 5 en 7 standplaatsen. Deze zijn in de nabijheid van elkaar gevestigd in de woonwijk 't Hul in Nunspeet. De kampjes zijn onlangs in eigendom overgedragen aan stichting Omnia Wonen.

Nuth Bij de intrekking van de Woonwagenwet hebben wij eind jaren negentig de huisvesting van deze doelgroep c.q. de eigendom van de woonwagencentra in Nuth overgedragen aan de corporatie Wonen Zuid Regio Parkstad & Heuvelland

Olst-Wijhe. Het beheer van de standplaatsen ligt bij woningbouwcorporatie Salland

Ommen Wij hebben uw vragen doorgezonden naar de woningbouwcorporatie Beter Wonen Vechtdal. De toewijzing van woonlocaties vindt namelijk al vele jaren plaats door Beter Wonen Vechtdal omdat de doelgroep woonwagenbewoners de speciale wettelijke status (Woonwagenwet) in het verleden is kwijtgeraakt en daarmee onderdeel van de sociale huursector is gaan uitmaken.

Oosterhout. Standplaatsen zijn eigendom van woningcorporatie Thuisvester

Opsterland. Het beheer, de inrichting en de verhuur van de standplaatsen wordt uitgevoerd door woningcorporatie WoonFriesland.

Renkum. In Renkum zijn twee woonwagenlocaties :Bram Streeflandweg 55 (vijf standplaatsen) Bosweg Renkum (15 standplaatsen).Deze standplaatsen zijn in eigendom van Vivare (woningbouwcorporatie).

Rhenen. Het beheer en onderhoud van de woonwagenlocatie hebben wij overgedragen aan de Rhenense Woningstichting, welke dit vervolgens heeft uitbesteed aan Nijbod BV

Rotterdam. Bij de vaststelling van het gemeentelijke woonwagenbeleid in 2000 concludeerde de Gemeenteraad dat een gemeentelijke verhuurtaak niet meer past in de hedendaagse ordening van de volkshuisvesting. De Gemeenteraad besloot dan ook om het eigendom en het beheer van de woonwagencentra, de standplaatsen en de daarop gevestigde huurwoonwagens (20% van de Rotterdamse wagens) over te dragen aan de woningcorporaties. Deze overdracht is in 2002 afgerond

Schijndel Standplaatsen zijn overgedragen aan onze plaatselijke woningcorporatie.

Schouwen-Duiveland. Wij hebben twee woonwagenlocaties binnen de gemeente Schouwen-Duiveland, deze zijn in eigendom van een gemeenschappelijke regeling en de standplaatsen zijn eigendom van Stichting Woonwagenbeheer Zuid-west nederland. U kunt met uw vragen het beste terecht bij de beheerder van deze locaties Firma Nijbod.

Sint Michielsgestel. Graag wil ik hierbij reageren op uw mail omtrent het onderzoek naar woonwagenlocaties. In onze gemeente hebben we één woonwagenlocatie: Het Spreeuwenbos. Deze is in eigendom van de woningbouwcorporatie. Ik denk daarom dat u uw vragen het beste aan woningcorporatie Huis en Erf kunt stellen.

Twello. Onderstaande brief is bij ons binnengekomen. Wij kunnen uw vragen echter niet beantwoorden, hiervoor kunt u deze brief beter richten aan Woningstichting Goed Wonen,

Waterland. De gemeente heeft het centrum verkocht aan AWM. AWM is bezig met herinrichting en doet nu al het dagelijks beheer.

Werkendam. Beter richten aan Woningstichting Goed Wonen.

In het 6 nummer van het Wiel in 2003 is een goed artikel verschenen over dit zelfde onderwerp :

“Toen in maart 1999 de Woonwagenwet werd afgeschaft, waren de staatssecretarissen die huisvesting voor woonwagenbewoners in hun portefeuille hadden, ervan overtuigd dat het met woonwagenbewoning helemaal goed zou komen als de wettelijke regels hiervoor eenmaal zouden zijn overgeheveld naar de Huisvestingswet en beheer en eigendom van standplaatsen overgenomen door de corporaties. Dat zijn immers de organisaties, die speciaal zijn toegerust om beheer uit te voeren. Alles zou dan genormaliseerd zijn. Maar dat blijkt vier jaar na dato niet het geval te zijn. Hoeveel standplaatsen er zijn overgedragen naar corporaties ... daar kan niemand een antwoord- op geven. De Vereniging Nederlandse Gemeenten weet het niet; ook Aedes, de koepel van alles woningbouwcorporaties, houdt zich hier niet meer mee bezig en zelfs het ministerie van Vrom heeft geen inzicht in de overdracht van standplaatsen. Betrokkenen bij woonwagen huisvesting bevestigen het vermoeden dat het inderdaad hele maal niet goed loopt”.

Tot zo ver dit artikel uit het Wiel in het jaar 2003. Zeven jaar later - in 2010 - is het blijkbaar nodig voor het Ministerie van Volkshuisvesting en Ruimtelijke Orde om een handreiking voor de overdracht van woonwagens en standplaatsen te publiceren (Auteur is Wim Vos). Hieruit citeren we een aantal interessante passages

“In 1999 hebben de Vereniging van Nederlandse Gemeenten (VNG) en Aedes vereniging van woningcorporaties de brochure ‘Overd(r)acht overdacht’ uitgebracht. Die publicatie was bedoeld als handreiking voor gemeenten en corporaties in het traject van de overdracht van het beheer en eigendom van standplaatsen en huurwoonwagens. In dat jaar was immers de Woonwagenwet ingetrokken die de gemeenten verplichtte één of meer woonwagencentra in stand te houden. Het is nu ruim 10 jaar later en diverse gemeenten en corporaties hebben ervaring opgedaan met de overdracht van de standplaatsen en huurwoonwagens. Reden om de publicatie ‘Overd(r)acht overdacht’ te actualiseren. Deze publicatie is een update van ‘Overd(r)acht overdacht’ en het

uitgangspunt is onveranderd: de eigendomsoverdracht is een gezamenlijke verantwoordelijkheid van gemeenten en corporaties. Want ook het verhuren van standplaatsen en woonwagens kan, als het gaat om doelgroep huishoudens, vallen onder de taak van corporaties. Omdat gemeenten vrijwel alle andere huisvestingstaken hebben afgestoten, is het logisch dat gemeenten en corporaties met elkaar in gesprek gaan over de eigendomsoverdracht van standplaatsen en huurwoonwagens. Hierbij past geen ‘moeten’. De gemeente kan niet van een corporatie verlangen dat zij een huurstandplaats of huurwoonwagen overneemt waar op veel punten nog sprake is van – letterlijk en figuurlijk – ‘achterstallig onderhoud’; anderzijds kan een corporatie een verzoek van een gemeente niet zo maar weigeren als er sprake is van een genormaliseerde

situatie. Cruciaal in het proces is vertrouwen in elkaar, overleg en openheid, niet alleen tussen de gemeente en de corporatie, maar ook richting de bewoners.”

De woonwagen op een standplaats is een erkende woonvorm. In bijlage 3 is heel kort de geschiedenis van deze woonvorm genoemd. *)Aangegeven is hoe het komt dat vaak gemeenten de eigenaar zijn van de standplaatsen: gemeenten waren volgens de Woonwagenwet verplicht om minimaal één woonwagencentrum in stand te houden en uitsluitend gemeenten kwamen in aanmerking voor subsidie voor de bouw van standplaatsen en woonwagens. De corporaties hebben als volkshuisvestelijke taak om ‘woongelegenheden en onroerende aanhorigheden te bouwen, verwerven, bezwaren en slopen’. Onder woongelegenheid wordt verstaan: “woning, standplaats, woonwagen, en instelling waarin aan ten minste vijf personen van 65 jaar of ouder duurzaam verblijf en verzorging wordt verschaft.”. De corporaties hebben ook de taak om bij voorrang personen te huisvesten die door hun inkomen of door andere omstandigheden moeilijkheden ondervinden bij het vinden van hun passende huisvesting Dit betekent dat woonwagenbewoners met een laag inkomen behoren tot de doelgroepen van corporaties. Zij komen in aanmerking voor sociale woongelegenheden..

*) Rond 1900 was er een groep mensen die in verband met het uitoefenen van beroepen zoals mandenmaker, scharenslijper, stoelenmatter, seizoenarbeider en dergelijke regelmatig van woonplaats wisselde. Zij kozen daarom voor een mobiele woonvorm: een woonwagen of een woonschip. Het gaat hier om Nederlandse ‘reizigers’ en niet om zigeuners. In de jaren zestig en zeventig van de vorige eeuw wijzigde hun situatie doordat de werkgelegenheid voor reizende woonwagenbewoners drastisch afnam en de voorzieningen op de standplaatsen vaak slecht waren. Met de komst van de Woonwagenwet in 1968 werd de trekvrigheid van woonwagenbewoners beperkt. Dit resulteerde in ongeveer 50 grote, regionale centra. Nieuw was dat de woonwagencentra gemeenschappelijke voorzieningen kregen – bijvoorbeeld een centrumschool – en dat de wet precies bepaalde wie in een woonwagen mochten wonen: degenen die in een woonwagen waren geboren en zij die met een woonwagenbewo(o)n(st)er zijn getrouwd. De woonvorm had zich inmiddels ontwikkeld van een kleine, goed verplaatsbare woonwagen aan het begin van de vorige eeuw, tot een grote wagen die alleen met een dieplader over de weg kon worden verplaatst.

Rond 1975 concludeerde de regering dat het concentratiebeleid niet werkte. De grote regionale centra hadden de bewoners geïsoleerd van de rest van de samenleving. Daarom werden de meeste grote regionale centra vervangen door kleine woonwagencentra in de buurt van woningen. Vanaf dat moment verplichtte de Woonwagenwet gemeenten om minimaal één woonwagencentrum van maximaal 15 standplaatsen in stand te houden. Gemeenten konden voor de aanleg van nieuwe woonwagenstandplaatsen en voor de aanschaf van nieuwe huurwoonwagens subsidie ontvangen van het Rijk. Provincies hadden een belangrijke taak doordat zij konden bepalen hoeveel standplaatsen iedere gemeente moest hebben en door de toestemming die nodig was voordat een gemeente een woonwagen over de gemeentegrens kon slepen. Dit wisselende beleid werd zonder overleg met de bewoners doorgevoerd. Hierdoor wantrouwen woonwagenbewoners de autoriteiten. Op 1 maart 1999 is de Woonwagenwet ingetrokken. De specifieke rol van het Rijk en de provincies met het woonwagenbeleid verviel daarmee. De afschaffing van de wet was het slotstuk van de zogenoemde ‘normalisatie’ van het woonwagenbeleid. Dit wil zeggen: integratie van het

woonwagengebeleid in het reguliere (volkshuisvestings)beleid. Om die reden werden woonwagens en standplaatsen – naast woningen – in de Woningwet opgenomen als een erkende woonvorm. De technische eisen waaraan een standplaats en een woonwagen moeten voldoen waren al eerder

overgeheveld naar de Woningwet en datzelfde geldt voor de Huisvestingswet wat betreft de regels voor de toewijzing. Indien er in de gemeente een groot tekort aan standplaatsen geldt, kan in de Huisvestingsverordening worden bepaald dat degenen die eerder in een woonwagen hebben gewoond, voorrang krijgen bij de toewijzing van standplaatsen. In veel gevallen zijn gemeenten nog de eigenaar van de woonwagencentra. Dat is verklaarbaar omdat: de Woonwagengewet gemeenten verplichtte om een centrum in stand te houden; tot 1993 alleen gemeenten – en dus niet de woningcorporaties

– in aanmerking kwamen voor subsidie voor standplaatsen en woonwagens.

Er zijn echter goede redenen om het eigendom en beheer over te dragen aan een woningcorporaties.”

Met deze laatste zin zijn we het totaal mee oneens, aangezien bitter weinig is terecht is gekomen van alle 'mooie' woorden in de hier boven afgedrukte handreiking, zoals blijkt uit de citaten de door ons ontvangen brieven van de B en W's van de gemeenten.

Hoofdstuk 6. Gemeenten die niet willen meewerken met ons onderzoek

De gemeenten hebben om zeer uiteenlopende redenen opgegeven om niet met ons onderzoek te willen meewerken,. Hieronder enkelen citaten uit de ontvangen brieven.

Beemster verwijst naar WOB (= wet openbaar bestuur)

Bernheze Onze informatie hebben wij reeds verstrekt aan het Ministerie . Aan derden kunnen wij geen nadere informatie geven.

Bloemendaal verwijst naar WOB

Cranendonck Wij werken in beginsel niet mee aan het onderzoek, aangezien wij de meerwaarde niet zien in medewerking in dit onderzoek

Ede De gemeente Ede zal niet meewerken aan uw onderzoek omdat de urgentie en/of noodzaak van het onderzoek ons niet is gebleken. Eén en ander moet wel noodzakelijk zijn omdat de gemeente niet zomaar capaciteit beschikbaar heeft om uw vragen te kunnen beantwoorden.

Geldrop Inzake de privacy van onze bewoners zal ik de eerste vraag niet beantwoorden

Grootevast WOB verzoek

Marum WOB verzoek

Oss Onze informatie hebben wij reeds verstrekt aan het Ministerie . Aan derden kunnen wij geen nadere informatie geven.

Rijswijk In antwoord op uw mail van 30 december 2012 het volgende. Het is juist dat de

gemeente Rijswijk geen antwoord gegeven heeft op uw verzoek om informatie, eveneens per mail, van november 2012. Langs deze weg deel ik u mee dat wij hiertoe ook niet zullen overgaan. Uw kritische stellingname over het rapport Woonwagengewoners in Nederland 2011 delen wij niet en wij beschouwen met name uw laatste vraag als privacy-gevoelig. Ik hoop u hiermee voldoende geïnformeerd te hebben, Met vriendelijke groet, R. Laghuwitz
Hoofd sectie Zorg, Welzijn en Wonen

Vlagtwedde Wij kunnen uw vragen echter niet beantwoorden

Vlist Naar aanleiding van uw verzoek omtrent gegevens van woonwagengewoners delen wij u mede dat wij zoals u verzoekt geen persoonsgegevens mogen prijsgeven in dezen. Wij zullen derhalve niet aan uw verzoek voldoen.

Westerveld. Over de bewoners geven we om privacyredenen geen verdere informatie. Informatie over afkomst of etniciteit verzamelen wij bovendien om principiële redenen niet; nog los van het feit dat die niet relevant wordt geacht. Uit uw correspondentie blijkt dat u een briefwisseling met het ministerie hebt over een onderzoek door het ministerie, maar niet wat u beoogt met de informatie die u ons vraagt, en voor wie. Vandaar dat we niet uitgebreider ingaan

Uiteindelijk zijn er maar heel weinig gemeenten die niet wilden meewerken Dit heeft ons sterk verbaasd. Want nergens uit onze brief blijkt dat wij een gevestigde organisatie vertegenwoordigen. Een enkele gemeente heeft ons dit wel gevraagd. Maar nog verbazingwekkender was het dat een gemeente ons een lijst van woonbewoners opgaf met volledig naam met voorletters, en adres.

Hoofdstuk 7. Wat te doen met de resultaten van ons onderzoek?

Verheugend was het dat het Tweede Kamerlid Jan de Wit ons schreef : “Uw onderzoek geeft een onthullend beeld hoe het gesteld is met dit beleid”

Het eerste wat ons te doen staat is de woonwagengewoners van Nederland op de hoogte brengen van het naderend onheil, wat als een gitzwarte wolk boven hun hoofden hangt. Het is vooral de oudere garde die lijdzaam moet toezien dat hun kinderen geen standplaats meer kunnen bemachtigen en er niets anders voor hen op zit, dan een versteende woonwagen of een rijtjes huis inclusief met bel op de voordeur.

Ten tweede zullen we ons rapport sturen naar de Vereniging van Nederlandse Gemeenten en hun de vraag stellen wat zij van het uitsterfbeleid vinden. (Inmiddels hebben we een uitteert negatief antwoord ontvangen, zie achteraan bij de door ons gevoerde correspondentie),

De Tweede Kamer kunnen we gevoegelijk overslaan gezien onze recente ervaringen.

Het derde punt van actie is ons te richten tot het Europese Comité voor Sociale rechten. Dit in navolging van onze zuiderburen die met succes vorig jaar het woonwagenbeleid van de Belgische regering door dit Comité zijn veroordeeld door de schending van het Europese Sociale Handvest .

Even in het kort wat er vorige jaar in België gebeurd is

In België kampt men evenals in Nederland met een standplaatsentekort voor woonwagenebewoners. De Internationale Federatie van mensenrechtenliga's (FIDH) heeft een klacht neergelegd tegen België bij het Europese Comité voor Sociale Rechten. Deze commissie, die waakt over de correcte toepassing van het Europees Sociaal Handvest, heeft 1 maart 2012 een rapport van maar liefst 52 pagina gepubliceerd waarin België met zware bewoordingen wordt veroordeeld over een gebrek aan verblijfplaatsen voor woonwagenebewoners en een ongerechtvaardigde uitsluiting en uitwijzing van woonwagenebewoners door steden en gemeenten. België schendt de artikelen die aangepaste huisvesting voor iedere familie garanderen (art. 16), sociale uitsluiting en armoede bestrijden (art. 30) en discriminatie verbieden (art. E) Het belangrijkste dat uit dit rapport blijkt dat zij de **woonwagen als woonvorm** zien. De woonwagenebewoners die geen terreinen vinden waar zij mogen verblijven, worden vaak uitgezet. Maar in tegenstelling tot bewoners van huizen hebben ze geen enkele bescherming: ze kunnen op om het even welk uur van de dag of nacht worden uitgezet en in om het even welk seizoen.

Het resultaat is dat afgelopen zomer de Vlaamse Regering een Vlaams strategisch plan Woonwagenebewoners heeft goedgekeurd. Dit plan omvat een hele reeks acties om verschillende doelstellingen te bereiken. Een van die doelstellingen luidt dat residentiële en **doortrekkende woonwagenebewoners** toegang moeten hebben tot **kwalitatieve standplaatsen**.

doortrekkende woonwagenebewoners

kwalitatieve standplaatsen

De minister van Inburgering kan lokale besturen of sociale huisvestingsmaatschappijen subsidies van 90 procent verlenen voor de verwerving, de inrichting, de renovatie of de uitbreiding van woonwagenterreinen

Door dit prachtig resultaat hebben wij het plan opgevat om het Europese Comité voor Sociale Rechten zo ver te krijgen dat zij ook Nederland gaat veroordelen voor de schending van de genoemde artikels van het Europese Handvest.

De inhoud van de klacht die wij graag zien ingediend bij het Europese Comité van Sociale Mensenrechten door een door toe bevoegde organisatie:

De schending van het Europees Sociaal Handvest door de Staat der Nederlanden

Door het Europees Sociaal Handvest te ondertekenen, heeft de Staat der Nederlanden zich verbonden tot:

Artikel 16: het beschermen van het familieleven, vooral door het verzekeren van toegang tot “huisvesting aangepast aan de noden van de families. Artikel 30: het bestrijden van armoede en sociale uitsluiting . Artikel E: het garanderen van de rechten die door het Handvest worden toegekend, zonder discriminatie op basis van het behoren tot een minderheid.

Wij stellen dat de Staat der Nederlanden deze drie verbintenissen niet nakomt met betrekking tot de woonwagenbewoners

Het huidige Nederlandse huisvestingsbeleid en –recht houden immers onvoldoende rekening met de behoeften van traditionele woonwagenbewoners en stellen deze manier van leven in zeker opzicht zelfs strafbaar. Gevolg in de praktijk: de woonwagenbewoners hebben het extreem moeilijk om terreinen te vinden waar het hen eenvoudigweg is toegelaten (al dan niet tijdelijk) te verblijven. Hierdoor blijven zij vastzitten in een uiterst precare situatie. Deze conclusie stoelt op de volgende vaststellingen: Het aantal publieke terreinen dat door de autoriteiten ter beschikking wordt gesteld van de woonwagenbewoners om er (al dan niet tijdelijk) te verblijven – d.m.v. de huur van een staanplaats – is duidelijk ontoereikend. Zelfs wordt door de verantwoordelijke overheidsinstanties de gemeenten een uitsterfbeleid gevoerd. De woonwagenbewoners die er niet in slagen openbare of privé-terreinen te vinden waar zij mogen verblijven, worden vaak het slachtoffer van uitzetting. En in tegenstelling tot

bewoners van klassieke woningen, genieten zij geen enkele bescherming in het geval van uitzetting: ze kunnen worden uitgezet zonder kennisgeving, op om het even welk uur van de dag of nacht en in om het even welk seizoen. Men erkent de woonwagen niet als woonvorm. Daardoor geldt de woonwagen automatisch als een ongezonde woning. Een ander gevolg is dat wie in een woonwagen woont, zich niet kan beroepen op het recht op huisvesting ingeschreven in de Nederlandse Grondwet.(einde concept klacht)

Het zal een lange weg worden om een organisatie te vinden, die bereid is om voor ons de klacht in te dienen bij het Europese Comité voor Sociale Rechten.

Alles met één een doel het behouden van de cultuur van de mensen van de reis!!

Baarn, 27 februari 2013

Onze correspondentie:

1. Vrijdag 1 maart 2012 Brief aan de voorzitter van de Vereniging van Nederlandse Gemeenten De Hoogedelgestrenge Heer Drs C.J.G.M. de Vet

Hierbij hebben wij de eer om het volgende onder Uw aandacht te brengen.

Sinds vorig jaar November hebben wij aan alle Burgemeester en Wethouders van de toen nog 415 Nederlandse Gemeenten een elektronische brief gestuurd met het verzoek om een bijgevoegde vragenlijst in te vullen en aan ons te retourneren. Zeer verheugend was het dat maar liefst 355 van de inmiddels 408 gemeenten hebben gereageerd. Het resultaat van dit onderzoek hebben wij samengevat in een notitie , die wij U hierbij doen toekomen.

Uiteraard behoeft deze mededeling enige nadere precisering. Uit het rapport Woonwagenbewoners in Nederland 2011 lazen wij de volgende zin: “ **De intrekking van de Woonwagenwet in 1999 vormde de laatste formele stap om gemeente verantwoordelijk te maken voor een integraal woonwagenbeleid en –uitvoering**”.

Deze uitspraak vormde in eerste instantie de reden waarom wij het rapport nader hebben bestudeerd, aangezien een wisseling van de wacht altijd veranderingen met zich mee zullen brengen. Doch allereerst is het misschien goed om ons eerst aan U voor te stellen .

Jan Schneider (83 j.) is een woonwagenbewoner (een reiziger) die nog steeds met zijn kampeerwagen door het land reist. Hij is al sinds mensenheugenis opgekomen voor het belangen van de woonwagenbewoners . Tom de Booij (88 j.) een burger uit Baarn, ex-wetenschappelijk hoofdmedewerker van de Universiteit van Amsterdam. Sinds de jaren

zeventig betrokken bij het lot van de woonwagengewoners (Nadere gegevens op zijn website www.egoproject.nl).

Wij hebben 10 september jl een brief met kritische opmerkingen over het bovengenoemde rapport aan de minister van Binnenlandse Zaken persoonlijk overhandigd . In antwoord op onze brief heeft namens de Minister de Directeur-Generaal Wonen, Bouwen en Integratie Drs MM. Frequin ons een brief gestuurd dd. 1 november 2012, Dit uitermate positieve antwoord op onze brief heeft ons doen besluiten om een grondige analyse te maken van de woonwagengewoners in Nederland . Daartoe hebben we een vragenlijst opgesteld met de volgende vragen: Nam(en) en adres(sen) woonwagenlocatie(s) en het aantal standplaatsen per locatie. Het aantal personen, die een verzoek hebben ingediend voor het verkrijgen van een standplaats. Het aantal dat Uw gemeente standplaatsen gaat aanleggen in de naaste toekomst. De instanties die U eventueel hebt ingeschakeld voor het beheer en inrichten van standplaatsen. Welke groep(en) woonwagengewoners zijn vertegenwoordigd op de woonwagenlocatie.

Wij hebben vele reacties mogen ontvangen, waardoor we in staat gesteld zijn om deze notitie op te stellen, die wij U – zoals reeds gezegd- hierbij toezenden. Maar de antwoorden van de meeste gemeenten hebben ons in hoge mate verontrust. Voornamelijk omdat we van het bovengenoemd rapport van de regering niet de indruk hadden gekregen dat door vele gemeenten een ander beleid wordt gevoerd. Uit de vele brieven die wij ontvangen hebben is maar een conclusie mogelijk: dat vele gemeenten de uitsterfconstructie in hun vaandel dragen. Dit is een term die zij zelf hanteren. We hebben in onze notitie vele brieven geciteerd, waaruit zonneklaar blijkt dat zij geen standplaatsen – op een enkele uitzondering na – willen aanleggen. Het tekort aan standplaatsen zal daardoor oplopen. De heer Jan de Wit, Tweede Kamerlid van SP schreef ons: “Uw onderzoek geeft een onthullend beeld hoe het gesteld is met dit beleid”. Maar hij schreef ook de teleurstellende woorden: “Het punt is - ook voor de SP-fractie – dat het woonwagenbeleid naar de gemeenten is gedecentraliseerd, en verder dat die aanbevelingen juist gericht zijn aan het adres van de gemeenten, en dat de Tweede Kamer de gemeenten niet kan dwingen zus of zo te doen. Misschien is het nog een idee de Vereniging van Nederlandse Gemeenten (VNG) te vragen wat zij kan doen omdat zij wel beleid maakt en coördineert voor de gemeenten”. We willen dan ook hierbij zijn raad opvolgen en U de vraag stellen die wij ook – helaas tevergeefs – aan de voorzitter van de Tweede Kamer hebben geschreven : “Neemt U, genoeg met het geconstateerde uitsterfbeleid of gaat U de gemeenten corrigeren door ze erop te wijzen dat hun beleid gericht moet zijn, zoals in het bovengenoemde rapport staat omschreven, op het ontwikkelen van een integrale visie met als doel dat woonwagengewoners zullen stijgen op de sociale ladder? Als U echter ook van mening bent, dat dat alleen mogelijk is als de woonwagengewoners in een huis gaan wonen, dan zou U er goed aan doen dat ook klip en klaar aan de betreffende groep Nederlanders te laten weten”.

Wij zouden het zeer op prijs stellen indien U ons de gelegenheid zou willen schenken om onze notitie nader aan U te mogen toelichten. Het klinkt misschien arrogant maar wij kunnen zonder te overdrijven stellen, dat wij kennis van zaken hebben. Wij zien dan ook gaarne dat ons ervaringen een weg kunnen vinden naar de mensen die de besluiten nemen over het wel en vooral wee van de woonwagengewoners in Nederland. Gaarne zien we uw hopelijk positief antwoord tegemoet.

Inmiddels met de gevoelens van de meeste hoogachting ,Tom de Booij mede namens Jan Schneider

1 bijlage; De notitie “Onderzoek naar het woonwagenbeleid van Nederlandse gemeenten “.

Cc De heer Jan de Wit Tweede kamer lid .

2. **Zondag 3 Maart 2012.** Brief aan Aan Mevrouw E. Bozkurt .Lid van het Europees Parlement. Brussel

Geachte Mevrouw,

Hierbij heb ik eer het volgende – ook mede namens Jan Schneider – onder uw aandacht te brengen. Sinds augustus 2012 zijn wij bezig met een onderzoek naar het woonwagenbeleid van de Nederlandse Gemeenten. Het resultaat hebben we vastgelegd in een notitie, die ik U hierbij toestuur. Het is een afschrift van mijn website Egoproject. Zoals U kunt lezen - op de laatste pagina van onze notitie - willen wij een klacht indienen bij het Europese Comité voor Sociale Rechten (ECFR). In navolging van de klacht die de Internationale Federatie van Mensenrechtenliga's tegen België heeft ingediend over de situatie van het standplaatsentekort voor de woonwagenbewoners. Zij zijn er in geslaagd om de klacht gegrond verklaard te krijgen zodat de Belgische regering tgv van deze schrobering over is gegaan tot het instellen van plaatsen waar trekkende woonwagenbewoners voor langere tijd kunnen vertoeven. Een klacht kan alleen maar ingediend worden door organisaties die door de ECFR erkend worden. Nu is mijn vraag aan U : Zoudt U mij kunnen zeggen bij welke organisatie wij de meeste kans van slagen hebben? Ik stuur U ook een afschrift van onze brief aan de voorzitter van de Vereniging Nederlandse Gemeenten, waarvan de inhoud voor zich zelf spreekt. Ik kan U wel zeggen , dat wij geschrokken zijn van het uitsterfbeeld van meer dan 150 gemeenten en wij hebben onze hoop gevestigd dat men zal gaan inzien dat dit beleid in flagrante tegenstelling is met de verschillende wetten waarvoor de Staat der Nederlanden getekend heeft. Niet alleen de schending van de artikelen 16, E en 30 van het Europese Sociale Handvest, maar wat te denken van de artikelen 8 en 14 van het Verdrag tot Bescherming van de Rechten van de Mens en de Fundamentele Vrijheden en de artikelen 7, 21 en 45 van het Handvest van de Grondrechten van de Europese Unie. Het moet toch op de een of andere manier mogelijk zijn om de kat de bel aan te binden. Wij hebben een uitvoerige discussie gehad met het Tweede kamer lid de heer Jan de Wit, die ons weinig hoop gaf om de kwestie aan te klagen bij het Nederlandse parlement want hij schreef ons: “De gemeenten zijn verantwoordelijk voor het woonwagenbeleid, zodat de bemoeienis van de Kamer een uiterst beperkte is: de Kamer kan een gemeente niet ter verantwoording roepen”.

Ik dank U bij voorbaat voor de te nemen moeite met het lezen deze ‘cri de coeur’. Toen ik deze brief ter goedkeuring aan Jan Schneider voorlas, zei hij dat hij het volste vertrouwen in U had en dat hij een goede herinnering had aan de tijd dat U in Amsterdam was.

Met de gevoelens van de meeste hoogachting, Tom de Booij

3. **Zondag 3 maart 2013** Brief aan Dirk Beersmans

Geachte Heer Beersmans, In het proefschrift van Lotte Meersman kwam ik Uw naam tegen., Ik zal me eerst even voorstellen. Mijn naam is Tom de Booij oud 88 jaar betrokken bij het lot van de woonwagenbewoners sinds de jaren zeventig. (Tot 30 nov 1970 was ik wetenschappelijk hoofdmedewerker van de Universiteit van Amsterdam). Al mijn ervaringen met de woonwagenbewoners kunt u lezen als U op Google intikt: Woonwagenbeleid Egoproject. Ook kunt u lezen door alleen Egoproject in te vullen: Onderzoek naar het woonwagenbeleid van

Nederlandse Gemeenten, dat ik sinds gisteren op mijn site heb geplaatst. (Hier volgt een citaat uit ons rapport ibt onze aanklacht)

Mijn vraag aan U is kunt U mij nog instanties of personen noemen waar ik nadere informatie kan verkrijgen over het indienen van onze klacht en bij welke instantie we het meeste succes kunnen boeken. Lotte Meersman noemt enkele mogelijkheden zoals EVRM, Charter van het EU. Kunt U mij ook het adres of email of tel nr geven van Lotte Meersman. Bij voorbaat mijn dank voor de te nemen moeite van het lezen van deze mail. Met de vriendelijke groeten Tom de Booi Adres: Dr Tom de Booi Koningsweg 45 3743 ET Baarn 0031355412952

4. Maandag 4 maart 2013 Brief aan Dirk Beersmans Stafmedewerker - Afdeling Beleid. Kruispunt Migratie-Integratie Brussel

Dag Tom, Bedankt voor je mail. Zelf ben ik ook al een tijdje onderweg met de woonwagenbewoners, met name vanaf de jaren begin '70, vanaf 1977 ook beroepshalve. Ter info: voor Nederland hebben we indertijd (en recent) contact gehad met Gijs Gielen (Tilburg), iemand die je misschien ook kent.

De aanklacht werd opgemaakt door een Franstalig collectief uit Brussel dat werkt rond mensenrechten. Zij hebben contact met advocaten, juristen, wetenschappers en staan in nauw contact met de (Franstalige) Liga van de Rechten van de Mens. De aanklacht is ingediend door de (Europese) Federatie van de Liga van de Rechten van de Mens, omdat deze organisatie meer knowhow heeft rond dit soort klachten. De klacht is opgesteld ook in samenwerking met juristen en organisaties, o.a. uit Frankrijk, die beslagen zijn in de procedures binnen de Europese raad. Voor verder contact bezorg ik u de naam van Julie Ringelheim (zie bijlage). Zij is een Franstalige juriste, van de Universiteit Louvain-La-Neuve, maar verstaat voldoende Nederlands (en spreekt het een beetje). Ik voeg je in bijlage de aanklacht en het verweer van de Vlaamse overheid (die omwille van onze bekende communautaire redenen samengesteld is uit een Belgisch deel, een Waals, Vlaams en Brussels deel)

Mocht je meer info willen, mag je me altijd contacteren. Dirk Beersmans

5. Maandag 4 maart 2013. Brief aan Mevrouw Julie Ringelheim, Geachte Mevrouw, ik kreeg uw adres van de heer Beersmans. Het is misschien verstandig om deze email wisseling die ik met hem had aan u door te sturen, want dan weet u waarover het gaat. Hopelijk kunt u mij helpen in deze zaak. Nadat u dit heeft gelezen, mag ik u dan even opbellen en een afspraak maken om bij u langs te komen in de komende tijd. Met de vriendelijke groeten.
Tom de Booi

Julie Ringelheim ontving namens de Liga van de Mensenrechten de gouden woonwagen uit handen van Toon Machiels (vzw Vroem) en Naima Charkaoui (Minderbedenforum). pvdv

5. Woensdag 6 maart 2013 Brief van de waarnemend voorzitter directie raad van de Vereniging Nederlandse Gemeenten (VNG).

Geachte heer De Booij, Ik dank voortoezerrden van Uw bevindingen na een elektronische enquête onder gemeenten. Uit onderzoek trekt u de conclusie dat veel gemeenten met betrekking tot woonwagenstandplaatsen een "uitsterfconstructie" hanteren. U vindt dat geen goede ontwikkeling..Terecht constateert u dat het beleid voor woonwagenlocaties al sinds geruime tijd bij gemeenten ligt. Dat houdt in dat iedere gemeente daarin zelf keuzen maakt. De gemeenteraad heeft de eindverantwoordelijkheid en is ook het orgaan dat eventuele bezwaren van burgers en organisaties afweegt Het Rijk heeft geen rol meer. Ook de VNG ziet geen rol voor zichzelf. Al sinds de decentralisatie behoort het onderwerp niet meer tot de taken van onze vereniging. Daar komt bij dat ook wij in de huidige economisch moeilijke tijd scherp moeten kiezen. Gelet op hel bovenstaande, kan ik niet aan uw verzoek voldoen. Uw onderzoek en uw standpunt zijn duidelijk, maar de VNG zal in deze discussie geen rol spelen. Hoogachtend, Vereniging van Nederlandse Gemeenten. drs C.J.G.M. de Vet waarnemend voorzitter directieraad

6. Donderdag 7 maart 2013 Brief aan Jan de Wit, lid Tweede kamer

Geachte Heer de Wit, Ook dit vliegertje gaat niet op. Wel vraag ik me dan af: hebben het Rijk, Tweede Kamer en de VNG dan helemaal geen rol meer te spelen? Mij ontgaat de verwijzing naar de

economische crisis? Hoe denkt U daar over? Nu zijn alle pijlen op België gericht. Het is wel een hele lange weg die we nog moeten gaan. Met de vriendelijke groeten Tom de Booij

7. Donderdag 7 maart 2013. De gemeenteraad heeft de eindverantwoordelijkheid en is ook het orgaan dat eventuele bezwaren van burgers en organisaties afweegt Het Rijk heeft geen rol meer. Ook de VNG ziet geen rol voor zichzelf. Al sinds de decentralisatie behoort het onderwerp niet meer tot de taken van onze vereniging. Daar komt bij dat ook wij in de huidige economisch moeilijke tijd scherp moeten kiezen. Gelet op hel bovenstaande, kan ik niet aan uw verzoek voldoen. Uw onderzoek en uw standpunt zijn duidelijk, maar de VNG zal in deze discussie geen

rol spelen. Hoogachtend, Vereniging van Nederlandse Gemeenten. drs C.J.G.M. de
Vet waarnemend voorzitter directieraad amerlid voor de SP