

Nieuw "mensenrechtenproof" woonwagenbeleid

Een omslag in denken en doen

Met subsidie van Binnenlandse Zaken startte Platform31 ruim een jaar geleden een programma voor gemeenten: hoe kunnen zij hun woonwagenbeleid zo aanpassen dat het voldoet aan de richtlijnen in het "Beleidskader gemeentelijk woonwagen- en standplaatsenbeleid" van minister Ollongren. Met andere woorden: een woonwagenbeleid dat niet in strijd is met de mensenrechten. 'We moeten onze kijk veranderen, dat is de basis waar het mee begint', zegt projectleider Ali Karatas van Platform31.

Veertig gemeente, groot en klein en uit alle delen van het land, hebben zich aangemeld voor het project van kennis- en netwerkorganisatie Platform31. Officieel 'Kennis en leerprogramma woonwagenbeleid' geheten. De bedoeling van het tweejarige programma is om gemeenten handvaten te bieden - onder meer door van elkaars ervaringen te leren - zodat gemeenten hun woonwagenbeleid in lijn kunnen brengen met het beleidskader. Dat betekent: geen uitsterfbeleid van standplaatsen meer, maar uitbreiding als daar behoefte aan is. Een "mensenrechtenproof" woonwagenbeleid zoals Platform31 het noemt. Het Wiel vroeg Ali Karatas van Platform31 naar de bevindingen tot dusver. Willen gemeenten wel een omslag maken? En waar liggen nog knelpunten?

Ali Karatas: 'Het woonwagenbeleid is in 1999 losgelaten door het rijk en naar gemeenten overgeheveld. Er zijn gemeenten toen beleidsopties voorgesteld, met onder andere een afbouwbeleid en nuloptiebeleid. Het idee was normalisatie, en dat was sindsdien in veel gemeenten het uitgangspunt. Dit hield in dat de overheid woonwagenbewoners net als 'gewone burgers' moest behandelen. Het leidde tot minder aandacht voor de specifieke woonbehoefte van woonwagenbewoners. Met in de praktijk tot gevolg het uitsterfbeleid, wat ik overigens een nare term vind. Dat mag nooit meer een optie zijn, en nooit meer in beleidsstukken staan.'

Waar ligt nu de eerste prioriteit voor gemeenten?

'Artikel 1 van de Woningwet 2015 zegt: woonwagens en standplaatsen zijn woongelegenheden, net als "reguliere" sociale huurwoningen. Dus

hebben corporaties en gemeenten wettelijk gezien dezelfde rollen en taken als ze voor reguliere sociale huurwoningen hebben. Ze hadden een woonvisie moeten ontwikkelen waarin dit terugkomt. Afspraken maken hoe je sociale huurwoningen, of in dit geval sociale huurwoonwagens kunt blijven realiseren. Dus waar we nu voor staan is dat gemeenten in de eerste plaats samen met de corporaties een visie moeten ontwikkelen wat een mensenrechtenproof woonwagenbeleid moet zijn. Als de behoefte aan standplaatsen niet scherp in beeld is, moet er een behoeftepeiling komen. Veel gemeenten zijn daar al mee bezig. En uit die peilingen blijkt vaak dat er vraag is. De volgende stap is dan: hoe gaan we die vraag faciliteren, dus het aantal standplaatsen uitbreiden. En dat is waar het schuurt op dit moment. Er is ruimte nodig, er is geld nodig, en er is wil nodig om te realiseren.'

Waar ontbreekt het vooral aan?

'In Nederland? Het is bekend dat we een piepklein landje zijn, een kikkerlandje waar we sowieso al last hebben van veel willen doen in de beperkte ruimte die we hebben. Ook de "reguliere" woningmarkt - zeg ik tussen haakjes - heeft hiermee te maken. En dan kom ik op het aspect van geld. Corporaties hebben sinds de Woningwet van 2015 minder speelruimte om zich te richten op andere zaken dan de kerntaak: het verhuren van woningen aan huishoudens met een smalle beurs.

Zij worstelen dus met hun rol. Althans dat zeggen zij zelf. Zij hebben een maatschappelijke rol, dat erkent iedereen ook. Maar tegelijkertijd moeten ze ook constant financieel-economische afwegingen maken, het moet rendabel zijn. Sociale



Ali Karatas in overleg.

ook discriminerend genoemd. Het Europese Hof voor de Rechten van de Mens heeft daar in verschillende Europese landen uitspraken over gedaan. Dat zijn allemaal dingen die we serieus met elkaar moeten bespreken.'

Bij vragen over standplaatsen of uitbreiding wezen gemeenten en woningcorporaties tot dusver vaak naar elkaar. Is

nu duidelijk wie waarvoor verantwoordelijk is?

huurwoningen kosten geld, en sociale huurwoningen nog wat meer, omdat het een bijzonder woonproduct is en meer ruimte in beslag neemt. Het is op dit moment, door de maatschappelijke positie van bewoners en de beeldvorming die er is, gewoon niet interessant genoeg.'

Betekent dit dat gemeenten wel willen maar de corporaties niet?

'De één is welwillender dan de ander. Dat geldt voor gemeenten en corporaties. Maar ze zijn allebei ook slachtoffer van het systeem en hoe dingen werken en door de jaren heen scheef zijn gegroeid in beleid. En niet alleen in beleid, ook in de maatschappelijke positie en kijk naar woonwagengewoners. Als dat verbetert, als we onze kijk veranderen, investeren in de integratie van de culturele identiteit, als gemeenten de woonwagencultuur erkennen als immaterieel cultureel erfgoed, waar de Vereniging Behoud Woonwagencultuur zich voor heeft ingezet, is de eerste stap gezet.

Dat is de basis waar het mee begint. Er moet bewustwording en erkenning ontstaan. Ook voor de geschiedenis van woonwagengewoners, hoe het jarenlang mis is gegaan, ook op het gebied van discriminatie en uitsluiting. Het College voor de Rechten van de Mens heeft het uitsterfbeeld

'Het beleidskader heeft de rollen duidelijker en explicieter gemaakt. Dat zeggen gemeenten en corporaties ook. Want die rollen waren dus weggezakt.

Het is eigenlijk simpel: de gemeente begint met de ontwikkeling van beleid, waarin breed iedereen wordt betrokken. Ook de bewoners die zichzelf organiseren en meepraten over beleid, zoals in verschillende gemeenten gebeurt. In Arnhem zijn ze wel het verst, daar spreken bewoners mee over de woonvisie én de prestatieafspraken. Daarna komen de corporaties aan bod voor de verhuur en het beheer en standplaatsen en woonwagens. De uitvoering dus.

Het is essentieel voor duurzaam mensenrechtenproof woonwagengebeleid, dat je contact hebt, een open houding, dat bewoners betrokken zijn en dat zelforganisaties van bewoners gestimuleerd en ondersteund worden. In die driehoek van partijen heeft iedereen een bepaalde rol en taken. Als men zich daarvoor inzet en – en dan kom ik op het onderwerp 'wil' – als men het belang inziet van het behoud en erkennen van de culturele identiteit van het woonwagengebeide, dan gaan we stappen maken.'

*Tekst: Thea Reuver
Foto: Platform31*

Handvaten voor gemeenten

Advies Vereniging Behoud Woonwagencultuur Nederland

De Vereniging Behoud Woonwagencultuur in Nederland (VBWN) heeft november 2019 al een ruim 100 pagina's tellend advies geschreven voor gemeenten en woningcorporaties. Het *Advies Gemeentelijk woonwagen- en standplaatsenbeleid*. Het is bedoeld om gemeenten en woningcorporaties – maar ook woonwagengewoners – te helpen om woonwagencultuur in de praktijk van de grond te krijgen, volgens de richtlijnen in het Beleidskader.

In het advies gaat de vereniging in op verschillende knelpunten, zoals het afstammingsbeginsel, woonbehoefteonderzoek, 'spijtoptanten', het belang van bewonerscommissies, en monitoring van het aantal standplaatsen door het ministerie. Daarnaast wordt de geschiedenis van de diverse groepen woonwagengewoners en het gevoerde beleid beschreven.

In Wiel het laatste Wiel van 2019 gaf Cees Groenendaal van de VBWN al meer uitleg over de achtergrond en inhoud van het advies.

Model Woonbehoefteonderzoek

Daarnaast heeft de VBWN nu ook een model gemaakt voor een woonbehoefteonderzoek. Daarmee kunnen gemeenten de wensen van woonwagengewoners en spijtoptanten in kaart brengen, mochten die nog niet duidelijk zijn. Minister Ollongren heeft gemeenten hiertoe opgeroepen in het beleidskader.

Er zijn inmiddels door diverse gemeenten onderzoeken gedaan, maar veel gemeenten hebben er weinig haast mee, constateert de VBWN. Daar komt bij, schrijft de vereniging in de inleiding, dat het door het corona-virus nu bijna helemaal plat ligt, omdat bezoeken afleggen om de vragenlijsten met bewoners door te nemen, nu niet gewenst is.

Al met al reden, vond de VBWN, om met een model voor een woonbehoefteonderzoek te komen waar gemeenten mee aan de slag kunnen, zonder dat enquêteurs ervoor thuis hoeven te komen. Het model woonbehoefteonderzoek bevat een

uitgebreide vragenlijst, met de mogelijkheid voor bewoners om antwoorden toe te lichten. Het is te downloaden via de facebookpagina van de VBWN bij bestanden.

Info Platform31

Op de website van Platform31 kunnen gemeenten en corporaties nu ook terecht voor informatie over "mensenrechtenproof" woonwagencultuur. Onder meer aan de hand van vraag en antwoord en praktijkvoorbeelden.

Zo ook voorbeelden van zelforganisatie door woonwagengewoners en overleg met de gemeente: de Huurdersvereniging Arnhem, Woonwagencultuur Belangen Amsterdam en de klankbordgroep in Eindhoven, waar het weliswaar soms 'knettert' tussen bewoners en gemeente, maar het overleg toch gewoon doorgaat, aldus Platform31.

Binnenkort verschijnt er ook informatie over woningcorporaties en woonwagens op de site. Platform31 is daarvoor in gesprek gegaan met tien corporaties.

Het leerprogramma wordt naar verwachting ergens eind dit jaar afgerond met een bijeenkomst voor betrokkenen.

Zie: www.platform31.nl (zoek op woonwagen)

Goed voorbeeld Arnhem

In Arnhem hebben de bewoners de Huurdersvereniging Woonwagengewoners Arnhem (HWA) opgericht. De belangrijkste wens van de bewoners was om in familieverband samen te leven, maar uitbreiding van standplaatsen liet op zich wachten. Ook wilde de woonwagengemeenschap een serieuze gesprekspartner zijn van de gemeente en de corporaties en daarom is gekozen voor de vorm huurdersvereniging. Er zijn nu op regelmatige basis gesprekken tussen de gemeente en de woonwagengemeenschap. De HWA praat in Arnhem ook mee over de stedelijke woonvisie en onderhandelt mee in de prestatieafspraken. "Er wordt nu niet over ons, maar met ons gepraat", aldus voorzitter Tonnie Bosvelt van de HWA. Begin 2018 is in Arnhem al een woonbehoefteonderzoek, door het Huurdershuis, afgerond. Daaruit bleek onder meer dat alle 61 kinderen van de deelnemende bewoners later graag in een woonwagen willen wonen. Bron: Platform31