

Woonwagencultuur mag toch blijven

Nederlandse overheid neemt officieel afscheid van het uitsterfbeleid

Claire Loven & Leonie Huijbers¹

Het Nederlandse woonwagenbeleid kenmerkte zich tot voor kort vooral door een 'normalisatie-' en 'uitsterfbeleid'. Met het nieuwe beleidskader *Gemeentelijk woonwagen- en standplaatsenbeleid* is het echter in grote mate in overeenstemming gebracht met mensenrechtelijke standaarden. In dit artikel wordt ingegaan op de inhoud van het nieuwe beleidskader en de betekenis ervan voor het Nederlandse woonwagenbeleid.

1. Inleiding

Het Nederlandse woonwagenbeleid is de laatste jaren steeds meer met een mensenrechtelijke blik bekeken. Waren woonwagenkampen vroeger vooral in de media vanwege problemen die (beweerdelijk) speelden, de afgelopen jaren wordt geschreven over de rechten van woonwagenbewoners en de bescherming van de woonwagencultuur.² Ook de recente demonstraties en bezettingen van voormalige standplaatsen en woonwagenkampen worden veelal, ook door woonwagenbewoners zelf, in het kader van mensenrechten geplaatst.³ Deze mensenrechtelijke benadering ontbrak echter tot voor kort bij de Nederlandse overheid.⁴ Het voormalige beleid kenmerkte zich vooral door een 'normalisatie-' en 'uitsterfbeleid'. Sinds 12 juli 2018 kan echter gesproken worden van *voormalig* beleid. Op die dag heeft het Rijk namelijk het nieuwe beleidskader *Gemeentelijk woonwagen- en standplaatsenbeleid* bekend gemaakt. In dit artikel wordt ingegaan op de inhoud van het nieuwe beleidskader en de betekenis ervan voor het Nederlandse woonwagenbeleid (par. 3) en wordt kort vooruitgeblikt op de uitdagingen bij de uitvoering van het beleid (par. 4). Alvorens hierop in te kunnen gaan, wordt eerst uitgelegd dat de druk op de overheid was toegenomen om een nieuw beleidskader op te stellen.

2. Achtergrond

Na de Tweede Wereldoorlog heeft de Nederlandse overheid de woonwagencultuur steeds verder willen reguleren. Met beleidsmaatregelen wilde de overheid bereiken dat woonwagenbewoners zich zo veel mogelijk zouden aanpassen aan de heersende leefstijl en normen en waarden.⁵ Daarom werd steeds vaker gesproken van een 'normalisatie-

tiebeleid'. De Woonwagenwet van 1968 vormde hierin de eerste stap, waarbij definitief een einde kwam aan het rondtrekken van woonwagenbewoners en zij zich moesten vestigen op grote, vaak afgelegen, regionale woonwagencentra. De afstand tussen woonwagenbewoners en de rest van de maatschappij werd hierdoor alleen maar groter, omdat geïsoleerde gemeenschappen ontstonden waar de levensstandaard lager was en waar sprake zou zijn van criminaliteit.⁶ Daarom werd in 1975 gekozen voor spreiding van woonwagenbewoners over kleinschalige en centraal gelegen locaties.⁷ Eveneens werd in toenemende mate geprobeerd woonwagenbewoners onder te brengen in reguliere huisvesting.

Met de intrekking van de Woonwagenwet in 1999 wilde de Nederlandse overheid het normalisatiebeleid voltooien.⁸ Daarmee kwam namelijk een einde aan speciale regelgeving ten aanzien van woonwagenbewoning, werden woonwagenbewoners niet meer beschouwd als aparte minderheidsgroepering en kwam de verantwoordelijkheid voor het woonwagenbeleid volledig bij gemeenten te liggen.⁹

Hoewel decentralisatie sinds 1999 een feit is, heeft de Rijksoverheid het gemeentelijk woonwagenbeleid gestuurd door middel van het geven van een vijftal beleidsopties in 2006.¹⁰ Twee van deze beleidsvarianten zijn de 'nuloptie', beter bekend als het 'uitsterfbeleid', waarbij woonwagenstandplaatsen geheel verdwijnen in een gemeente, en het 'afbouwbeleid', waarbij de woonwagenkampen worden verkleind met als doel een geleidelijke overgang naar reguliere huisvesting te realiseren. Alhoewel harde cijfers ontbreken, lijkt een aanzienlijk deel van

de gemeenten te hebben gekozen voor een van deze twee beleidsvarianten, waardoor het aantal standplaatsen verder onder druk is komen te staan.¹¹

Al in 2008, en later ook in 2013, plaatste de Europese Commissie tegen Racisme en Intolerantie van de Raad van Europa (ECRI) kritische kanttekeningen bij het Nederlandse woonwagengebeleid.¹² Vervolgens oordeelde het College voor de Rechten van de Mens (hierna: het College) in 2014 voor het eerst dat een gemeente woonwagengebwoners discrimineerde met het uitvoeren van een uitsterfgebeleid.¹³ In de periode 2014-2018 heeft het College nog eens 35 oordelen uitgesproken in woonwagengezaken, waarin in 20 gevallen werd geoordeeld dat de Algemene wet gelijke behandeling (Awgb) was geschonden.¹⁴ Vorig jaar oordeelde het College dat, naast gemeenten en woningcorporaties, ook de Rijksoverheid woonwagengebwoners discrimineerde. Niet alleen doordat het de nuloptie als beleidsvariant had aangedragen, maar ook omdat het de uitvoering ervan op voorhand had gelegitimeerd.¹⁵ Kort na dit oordeel heeft de Nationale ombudsman in een rapport geconcludeerd dat zowel de Rijksoverheid als gemeenten onvoldoende betrouwbaar handelden in het garanderen van de culturele identiteit van woonwagengebwoners en dat een mensenrechtenconforme beleidsvisie zou moeten worden ontwikkeld.¹⁶

Tot slot kan nog worden gewezen op toenemende internationale kritiek. Zo heeft de Europese Commissie van de Europese Unie gerapporteerd over segregatie van woonwagengebwoners in Nederland,¹⁷ heeft het VN-Comité tegen rassendiscriminatie (CERD) de Nederlandse overheid aanbevolen voldoende standplaatsen te realise-

ren en discriminatie van woonwagengebwoners tegen te gaan¹⁸ en heeft het Europees Comité inzake Sociale Rechten (ECSR) vastgesteld dat Nederland het Europees Sociaal Handvest schond door niet te voorzien in voldoende standplaatsen.¹⁹

3. Het nieuwe beleidskader: een mensenrechtelijke wind door het woonwagengebeleid

In de loop der jaren werd het dus steeds duidelijker dat het woonwagengebeleid in Nederland niet voldeed aan de (inter)nationale mensenrechtenstandaarden. Daarmee nam de druk op de Nederlandse overheid toe om te

Het nieuwe beleidskader betekent een frisse, en vooral mensenrechtelijke, wind door het Nederlands woonwagengebeleid

komen tot een nieuwe visie op het woonwagengebeleid.²⁰ Dit heeft geleid tot het nieuwe beleidskader *Gemeentelijk woonwagenge- en standplaatsenbeleid* van het Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties.²¹ Het nieuwe beleidskader betekent een frisse, en vooral mensenrechtelijke, wind door het Nederlands woonwagenge-

Auteurs

1. Mr. C.M.S. Loven en mr. L.M. Huijbers zijn beide promovenda bij het Montaigne Centrum voor Rechtsstaat en Rechtspleging (Universiteit Utrecht). De auteurs zijn in een verschillende hoedanigheid betrokken geweest bij het woonwagendossier. Loven heeft als onderzoeksstagiaire bij de Nationale ombudsman meegewerkt aan het rapport *Woonwagengebwoners zoekt standplaats* (nr. 2017/060). Huijbers is bij het Public Interest Litigation Project (PILP) dossierhouder woonwagengezaken.

Noten

2. Zie bijv. J. in 't Veld, 'Uitsterfgebeleid voor Sinti, Roma en Reizigers: Mensenrechtenschending in Nederlandse Woonwagengepolitiek', *OneWorld* 9 mei 2018, www.oneworld.nl/movement/uitsterfgebeleid-woonwagengebwoners/ (geraadpleegd op 31 oktober 2018).
3. Onder meer 'Woonwagengebeleid door wanbeleid', *De Telegraaf* 18 oktober 2018, www.telegraaf.nl/nieuws/2696279-woonwagengebeleid-door-wanbeleid; 'Vanuit oude caravans vechten voor een plek in Spijkenisse', *NRC Handelsblad* 8 oktober 2018, www.nrc.nl/nieuws/2018/10/08/vanuit-

oude-caravans-vechten-voor-een-plek-in-spijkenisse-a2411338 (beide geraadpleegd op 31 oktober 2018).

4. Uitgebreid: L.M. Huijbers, 'Het woonwagengebeleid in Nederland vanuit Mensenrechtelijk Perspectief', *NTM/NJCM-Bulletin* 2015 (4), p. 387-417 en Y. Donders, 'Protecting the Home and Adequate Housing: Living in a Caravan or Trailer as a Human Right', *International Human Rights Law Review* 2016, 5, p. 1-25.
5. S. Khonraad, *Woonwagengebwoners: burgers in de risicomaatschappij*, Utrecht: Uitgeverij Jan van Arkel, 2000, p. 108.
6. M. Van Bochove & J. Burgers, 'Disciplining the Drifter – The Domestication of Travellers in the Netherlands', *British Journal of Criminology* 2010, 50, p. 211-212.
7. J. Overbekking, *Woonwagengebeleid, 20 jaar later en halverwege: een evaluatie van het sinds 1975 gevoerde beleid*, Ministerie van Welzijn, Volksgezondheid en Cultuur 1974, p. 119.
8. Uitgebreid: E.H.M. Widdershoven, *Afschaffing van de Wet op de Woonwagenge en Woonschepen: Een act van normalisering of een weloverwogen integratie?*, juli 2005, <https://thesis.eur.nl/pub/3644/200507-113427-scriptie-eind->

versie.pdf (geraadpleegd op 31 oktober 2018).

9. Memorie van toelichting Wijziging van de Huisvestingswet, de Woningwet en enige andere wetten in verband met de integratie van de woonwagenge- en woon-schepengebeleid, *Kamerstukken* 1996/97, 25333, 3, p. 1.
10. *Werken aan woonwagenge locaties: Handreiking voor Gemeenten: Over Beleid en Handhaven*, VROM, oktober 2006, p. 6-7.
11. Omdat een inventarisatie ontbreekt, wordt dit gebaseerd op de verschillende klachten bij het College en het rapport van de Nationale ombudsman.
12. ECRI 2008, *Report on the Netherlands (Third Monitoring Cycle)*, CRI 2008, 3, par. 87-90 en ECRI 2013, *Report on the Netherlands (Fourth Monitoring Cycle)*, CRI 2013, 39, par. 168-169.
13. CRM 19 december 2014, nr. 2014-165 (*Gemeente Oss*).
14. Dit is gebaseerd op een empirische analyse, uitgevoerd op 26 april 2018, van de oordelen van het College die zijn gepubliceerd op de website van het College.
15. CRM 1 mei 2017, nr. 2017-55, par. 5.11.
16. Nationale ombudsman 2017, *Woonwa-*

gebwoners zoekt standplaats: een onderzoek naar de betrouwbaarheid van de overheid voor woonwagengebwoners, nr. 2017/060, p. 40-46.

17. Europese Commissie, *Roma and the enforcement of antidiscrimination law*, oktober 2017, p. 20.
18. CERD, *Concluding observations on the Nineteenth to twenty-first periodic reports of the Netherlands*, 28 augustus 2015, nr. CERD/C/NLD/CO/19-21, par. 19-20.
19. ECSR, *Conclusions 2015–Article 31-1*, 4 december 2015, nr. 2015/def/NLD/31/1/EN, 4 december 2015.
20. Zoals ook blijkt uit onderzoek van L.M. Huijbers en C.M.S. Loven, 'Pushing for Political and Legal Change: Protecting the Cultural Identity of Travellers in the Netherlands', gepresenteerd tijdens de *INFAR Conferentie, Human Rights Inside and Outside*, Den Haag, 31 mei 2018.
21. Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties, *Beleidskader gemeentelijk woonwagenge- en standplaatsenbeleid*, 12 juli 2018 en *Aanbiedingsbrief beleidskader voor gemeentelijk standplaatsenbeleid*, 12 juli 2018.



Den Haag, 16 oktober 2018: woonwagenbewoners op een terrein aan de Leyweg waar vroeger een woonwagenkamp was. © Phil Nijhuis / Hollandse Hoogte

beleid. Het beleidskader is daarmee niet alleen het begin van een nieuwe benadering van het woonwagenbeleid, zoals zowel blijkt uit de opstelling van het Rijk (par. 3.1) als uit het mensenrechtelijke uitgangspunt (par. 3.2), maar het speelt ook een belangrijke rol in de erkenning van de woonwagencultuur (par. 3.3).

3.1. *Veranderde opstelling Rijk*

Zoals in par. 2 aan de orde is gekomen, heeft het Rijk zich lange tijd bijzonder terughoudend opgesteld. De Rijksoverheid zag het woonwagenbeleid immers als een primaire verantwoordelijkheid van gemeenten als gevolg van de decentralisatie van het huisvestingsbeleid. Pas na het oordeel van het College dat ook de Minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties woonwagenbewoners discrimineert door de nuloptie als beleids optie aan te dragen en de conclusie van de Nationale ombudsman dat de Rijksoverheid verantwoordelijkheid moet nemen, lijkt het Rijk enigszins te zijn teruggekomen op haar terughoudende opstelling. Het nieuwe beleidskader is hier op zichzelf al een illustratie van. Daarnaast is in het beleidskader te lezen dat vanwege zijn systeemverantwoordelijkheid en de verantwoordelijkheid voor de nakoming van internationale verdragen 'het Rijk de ontwikkeling van het aantal standplaatsen door de jaren

heen bewaakt' en 'de vinger aan de pols houdt en blijvend zal investeren in een goede relatie met de vertegenwoordigers van de doelgroep'.²² Tegelijkertijd wordt benadrukt dat het uitgangspunt is dat het huisvestingsbeleid een primaire verantwoordelijkheid van gemeenten blijft.²³ Het beleidskader is dan ook ten eerste bedoeld voor gemeentebestuurders, gemeenteraadsleden en gemeenteambtenaren.²⁴

3.2. *Mensenrechtelijke benadering*

De veranderde opstelling van het Rijk ziet ook op de inhoud van het beleid. Waar het voormalige beleid gericht was op 'normalisatie', wordt in het nieuwe beleidskader een mensenrechtelijk standpunt ingenomen. Dit volgt allereerst uit de onderliggende visie van het nieuwe beleidskader: 'inzake huisvesting woonwagenbewoners beschermen tegen discriminatie, het waarborgen van hun mensenrechten en het bieden van rechtszekerheid en duidelijkheid'.²⁵ De gekozen visie sluit daarmee aan bij het Advies van het College om woonwagenbewoners te beschermen tegen discriminatie en rechtszekerheid en duidelijkheid als leidende uitgangspunten te nemen bij het vormgeven van woonwagenbeleid.²⁶

Eveneens blijkt de mensenrechtelijke benadering uit de uitgebreide aandacht voor de toepasselijke men-

senrechtenstandaarden en de vertaling daarvan naar de Nederlandse beleidspraktijk. In het beleidskader is bijvoorbeeld te lezen dat gemeenten een zorgplicht hebben om beleid te ontwikkelen dat het woonwageneven voldoende faciliteert en beschermt.²⁷ De woorden 'faciliteren' en 'beschermen' zijn rechtstreeks afkomstig uit de rechtspraak. In de Grote Kameruitspraak *Chapman/het Verenigd Koninkrijk* uit 2001 (bevestigd en verder aangescherpt in latere uitspraken) overwoog het Europees Hof voor de Rechten van de Mens (EHRM) namelijk dat 'there is thus a positive obligation imposed on the Contracting States by virtue of Article 8 to facilitate the Gypsy way of life'.²⁸ Daarnaast heeft het College geoordeeld dat het ruimtelijkeordeningsbeleid zo vorm zou moeten worden gegeven dat 'het woonwageneven voldoende beschermd en gefaciliteerd wordt'.²⁹ Ook de erkenning in het nieuwe beleidskader van de wens van woonwageneven om in familieverband te leven,³⁰ is gebaseerd op de rechtspraak. Het EHRM heeft het leven in familieverband namelijk aangeduid als een wezenskenmerk van de woonwagencultuur.³¹

Het beleidskader beperkt zich niet tot het uiteenzetten van bovenstaande, meer algemene, beleidslijnen, maar biedt juist ook concretere richtlijnen en praktische bouwstenen voor het woonwageneven.³² Ook hiervoor geldt dat inspiratie is geput uit de mensenrechtelijke standaarden, die zowel strekken tot het proces als tot de inhoud. Zo wordt bijzonder belang gehecht aan de communicatie tussen gemeenten, woningcorporaties en woonwageneven, waarbij eventueel verstoorte relaties hersteld moeten worden.³³ Ook wordt meerdere keren benadrukt dat woonwageneven actief, effectief en constant betrokken zouden moeten worden in lokale besluitvormingsprocessen, waarbij aandacht moet uitgaan naar de culturele identiteit van woonwageneven.³⁴ Wat betreft de inhoud, zouden gemeenten volgens het Rijk als doelstelling moeten hebben de vraag en het aanbod van woonwagenevenstandplaatsen zo goed mogelijk af te stemmen.³⁵ Gemeenten en woningcorporaties dienen daarvoor te zorgen door voldoende standplaatsen beschikbaar te stellen,³⁶ wachtlijsten te beheren voor geïnteresseerden,³⁷ toewijzingscriteria voor standplaatsen te ontwikkelen waarbij voorrang wordt gegeven aan woonwageneven³⁸ en eventueel rekening wordt gehouden met familieverbanden.³⁹ Daarnaast zou voorzien moeten worden in zowel (sociale) huurstandplaatsen met huurwagens als koopstandplaatsen⁴⁰ en dient rekening te worden gehouden met de grotere omvang van woonwagens in de huidige tijd.⁴¹ Tot slot is belangrijk om te noemen dat het Rijk in het nieuwe beleidskader expliciet duidelijk maakt dat een afbouw- en uitsterfbeleid nu niet meer zijn toege-

staan. Zelfs wanneer in het verleden een uitsterf- of afbouwbeleid in een gemeente is gevoerd, moeten woonwageneven nu binnen een redelijke termijn kans maken op een standplaats.⁴²

3.3. Erkenning woonwagencultuur

Vanuit het perspectief van woonwageneven speelt het nieuwe beleidskader niet alleen een belangrijke beleidsmatige rol, maar heeft het ook nog een andere vitale functie, namelijk de erkenning van hun cultuur en van de jarenlange achterstelling en discriminatie die woonwageneven hebben ervaren. Zo wordt in het beleidskader ingegaan op de toenemende internationale en nationale erkenning van de rechten van woonwageneven,⁴³ de plaatsing van de woonwagencultuur op de UNESCO-lijst van Immaterieel Erfgoed in Nederland⁴⁴ en wordt omschreven hoe de Nederlandse wet- en regelgeving het woonwageneven door de jaren heen aan banden heeft gelegd. Exemplarisch voor het laatste punt is de zinsnede dat het afstammingsbeginsel in de voormalige Woonwagewet 'was bedoeld om uitbreiding van het aantal standplaatsen tegen te gaan'.⁴⁵ Expliciete erkenning door het Rijk voor het uitsterfbeleid en het daarmee ontstane tekort aan woonwagenevenstandplaatsen blijft echter uit. Het blijft bij opmerkingen dat het voormalige beleid 'niet meer voldoet' en dat internationale organisaties vanuit mensenrechtelijk perspectief Nederland 'hierop al vaker hebben aangesproken'.⁴⁶

Zelfs wanneer in het verleden een uitsterf- of afbouwbeleid in een gemeente is gevoerd, moeten woonwageneven nu binnen een redelijke termijn kans maken op een standplaats

De erkenning van de woonwagencultuur en de jarenlange strijd van woonwageneven voor de bescherming van hun rechten is niet alleen terug te zien in het uiteindelijke beleidskader. Bij de totstandkoming van het nieuwe beleidskader zijn vertegenwoordigers van de verschillende subgroepen (Roma, Sinti, reizigers) ook actief betrokken. Zo vermeldt het beleidskader dat de beleidsvi-

22. Beleidskader, p. 4 en 19. Zie ook Aanbiedingsbrief, p. 2.

23. Beleidskader, p. 19.

24. Beleidskader, p. 4.

25. Beleidskader, p. 7 en 19.

26. College voor de Rechten van de Mens, *Advies inzake woonwageneven- en standplaatsenbeleid*, 22 januari 2018, p. 20.

27. Beleidskader, p. 15.

28. EHRM 18 januari 2001, 27238/95

(*Chapman/VK*), par. 96. Zie ook EHRM

24 april 2012, 25446/06 (*Yordanova en anderen/Bulgarije*) en EHRM 17 oktober

2013, 27013/07 (*Winterstein en anderen/Frankrijk*).

29. CRM 22 oktober 2015, 2015-119

(*Gemeente Bloemendaal*).

30. Beleidskader, p. 15.

31. EHRM *Chapman/VK*, par. 73.

32. Beleidskader, p. 19.

33. Beleidskader, p. 24.

34. Beleidskader, p. 15, 20, 22 en 24.

35. Beleidskader, p. 22.

36. Beleidskader, p. 22.

37. Beleidskader, p. 20.

38. Beleidskader, p. 20.

39. Beleidskader, p. 20.

40. Beleidskader, p. 21-22.

41. Beleidskader, p. 22.

42. Beleidskader, p. 19 (nuloptie) en 21 (afbouwbeleid).

43. Beleidskader, p. 12-16.

44. Beleidskader, p. 9.

45. Beleidskader, p. 10.

46. Beleidskader, p. 3.

sie tot stand is gekomen door overleg met 'een dertigtal gemeenten, de Vereniging van Nederlandse Gemeenten (VNG), het Interprovinciaal Overleg (IPO), Aedes, een aantal betrokken woningcorporaties en *organisaties die de Roma, Sinti en woonwagengewoners vertegenwoordigen*'.⁴⁷ Als gevolg hiervan speelt het beleidskader, in ieder geval tot op zekere hoogte, in op de door woonwagengewoners aangedragen problemen. Illustratief hiervoor is dat het inzetten van intermediaire organisaties, veelal een doorn in het oog voor woonwagengewoners, wordt afgeraden.⁴⁸

4. Een blik vooruit

In deze bijdrage is duidelijk geworden dat het Nederlandse woonwagengebeleid in grote mate in overeenstemming is gebracht met mensenrechtelijke standaarden. Ook door woonwagengewoners en instanties die het voormalige beleid bekritiseerd hebben is het nieuwe beleidskader positief ontvangen.⁴⁹ Zo luidden de woorden van de voorzitter van de Vereniging Behoud Woonwagencultuur: 'Na honderd jaar wanbeleid is er eindelijk iets dat er goed uitziet. Onze cultuur blijft behouden [...]. We doen er eindelijk weer toe'.⁵⁰

De toekomst zal nu moeten uitwijzen of het nieuwe beleidskader slechts een papieren werkelijkheid is of dat het door gemeenten actief in de praktijk gaat worden gebracht. Als gevolg van de decentralisatie van het huisvestingsbeleid ligt de verantwoordelijkheid voor de verdere vormgeving en uitvoering immers bij gemeenten en woningcorporaties. Zij zullen hierbij te maken krijgen met verschillende uitdagingen. De toewijzing van standplaatsen zal bijvoorbeeld de nodige spanningen kunnen opleveren, omdat wie, wanneer en op welke standplaats kans maakt door het tekort aan standplaatsen niet zo eenvoudig te bepalen is. Dat het nieuwe beleidskader aangeeft dat woonwagengewoners als eerste aanspraak maken op een standplaats⁵¹ en dat 'volwassen kinderen die nog bij hun ouders wonen en eerstegraads familieleden van bewoners van de locatie'⁵² voorrang zouden moeten krijgen, maakt dit niet anders. Daarnaast vergt het nieuwe beleidskader dat gemeenten hun beleid gaan

herijken en in overeenstemming brengen met de mensenrechtelijke standaarden. De recente demonstraties van woonwagengewoners, waaronder het bezetten van voormalige standplaatsen en woonwagencampen in zeker vierendertig gemeenten,⁵³ maken duidelijk dat dit voor woonwagengewoners niet snel genoeg kan gebeuren. Het zal dus nog even duren voordat de juridische en politieke strijd tot bedaren komt. Eens te meer omdat uit

De toekomst zal nu moeten uitwijzen of het nieuwe beleidskader slechts een papieren werkelijkheid is of dat het door gemeenten actief in de praktijk gaat worden gebracht

onderzoek van de Ombudsman blijkt dat niet alle gemeenten de aanbevelingen uit zijn rapport zullen opvolgen en dat in sommige gevallen sprake is van onvoldoende, en soms zelfs onjuist, begrip van het mensenrechtenkader.⁵⁴ Om die reden is het volgens het College noodzakelijk om 'laagdrempelige klachtprocedures waar woonwagengewoners terecht kunnen als gemeenten of woningcorporaties zich niet houden aan het beleidskader' in te stellen.⁵⁵

Hoewel het woonwagengebeleid voor woonwagengewoners en beleidsambtenaren dus zeker nog niet is afgesloten, heeft de Rijksoverheid met het nieuwe beleidskader een belangrijke stap in de goede richting gezet. •

47. Aanbiedingsbrief 12 juli 2018, p. 1 [cursivering toegevoegd; CMSL en LMH].

48. Beleidskader, p. 23.

49. Zie onder meer: 'Meer ruimte voor woonwagencampen: "uitsterf-beleid" mag niet meer', NOS 12 juli 2018, <https://nos.nl/artikel/2241138-meer-ruimte-voor-woonwagencampen-uitsterf-beleid-mag-niet-meer.html>; 'Minister: eind aan uitsterf-beleid woonwagens', NRC Handelsblad 12 juli 2018, www.nrc.nl/nieuws/2018/07/12/minister-eind-aan-uitsterf-beleid-woonwagens-a1609773; 'Ministerie van BZK presenteert nieuw beleidskader voor gemeen-

telijk woonwagengebeleid', *Het Wiel* 12 juli 2018, www.hetwiel.info/ministerie-van-bzk-presenteert-nieuw-beleidskader-voor-gemeentelijk-woonwagengebeleid/; en 'Regering presenteert nieuw beleidskader voor woonwagengebeleid', *PILP* 23 juli 2018, <https://pilprjcm.nl/regering-presenteert-nieuw-beleidskader-voor-woonwagengebeleid/> (alle geraadpleegd op 31 oktober 2018).

50. Piet Assendorp in *NRC Handelsblad* 12 juli 2018.

51. Beleidskader, p. 20.

52. Beleidskader, p. 23.

53. 'Woonwagengewoners in protestkamp: "Wij maken geen kans op een plek"', NOS 18 oktober, <https://nos.nl/artikel/2255289-woonwagengewoners-in-protestkamp-wij-maken-geen-kans-op-een-plek.html> (geraadpleegd op 31 oktober).

54. *Brief aan de minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties: Opvolging van de aanbevelingen uit het rapport Woonwagengewoner zoekt standplaats*, Nationale ombudsman 23 april 2018, www.nationaleombudsman.nl/system/files/bijlage/Brief%20aan%20minister%20BZK%20inzake%20opvolging%20aanbevelin-

[gen%20standplaatsenbeleid%20woonwagens%2023%20april%202018.pdf](https://nos.nl/artikel/2255289-woonwagengewoners-in-protestkamp-wij-maken-geen-kans-op-een-plek.html) (geraadpleegd op 31 oktober 2018).

55. College voor de Rechten van de Mens, *Nieuw beleid van het Rijk voor woonwagengewoners om discriminatie te voorkomen – betere borging van mensenrechten*, 11 juli 2018, www.mensenrechten.nl/nl/toegelijk/nieuw-beleid-van-het-rijk-voor-woonwagengewoners-om-discriminatie-te-voorkomen-betere (geraadpleegd op 31 oktober 2018).