

Uitkomsten van inventarisatie G4 en Maastricht

Er is een inventarisatie gemaakt van de situatie in betrokken steden (G4 en Maastricht). Het algemene beeld dat daaruit naar voren komt is dat de situatie op het gebied van dreiging en toegankelijkheid in de G4 beduidend minder ernstig is dan de situatie die zich in Vinkenslag heeft voorgedaan. Dit wil niet zeggen dat er binnen de G4 geen reden tot zorg is, een aantal steden zet duidelijk in op het tegengaan van excessen. Hieronder per stad kort de stand van zaken, inclusief de gehanteerde beleidsstrategie die in de diverse steden gevoerd wordt.

Maastricht

In Maastricht bevinden zich naast Vinkenslag nog een aantal kleine woonwagencentra. Vinkenslag is in 1975 opgericht als regionaal centrum met 79 standplaatsen. In de loop der jaren is het uitgegroeid tot een centrum waar momenteel inclusief 2 satellietlocaties 136 huishoudens gevestigd zijn waaronder ca 60-80 (auto-)bedrijven. Zoals bekend is er achterstallig onderhoud op het gebied van de handhaving, waardoor er onvoldoende zicht op de feitelijke situatie bestond. Door de ingezette veiligheidsinspectie en de herstelde handhavingspositie is die situatie belangrijk verbeterd. Begin jaren negentig werden de eerste plannen opgezet om het centrum om te vormen tot een bedrijvenlocatie voor circa 80 autohandel-bedrijven en deconcentratie van de overige bewoners naar kleinere locaties. Uitvoering van de plannen werd vertraagd door de toen nog ontbrekende middelen, de haalbaarheid van de bodemsanering en de te volgen procedures. Eerst in 2002 kon een ander bestemmingsplanmatig worden vastgelegd en gestart worden met de uitvoering. Voor dat plan was een looptijd voorzien tot en met 2008, recent is hierin naar aanleiding van alle commotie een versnelling aangebracht. In 2004 is gestart met de realisatie van de eerste nieuwe verspreide woonlocaties, waar in 2005 de eerste Vinkenslag bewoners naartoe zullen gaan. In aanleg is verder op dit moment ook de eerste fase van de nieuwe bedrijfslocatie Vinkenslag-noord.

Opvallend is dat bij het contact met de bewoners van Vinkenslag ook externen worden ingezet; mede om daarmee extra speelruimte naar de bewoners toe te creëren. Voorbeeld daarvan zijn de belangstellings- en overige inventarisaties waarvoor externen werden ingehuurd. Recent is een convenant tussen de Belastingdienst en de gemeente Maastricht gesloten met betrekking tot een structurele verbetering van de informatieuitwisseling.

Den Haag

Den Haag heeft sinds 1 september 2004 een forse afdeling woonwagenzaken opgezet (in totaal zo'n 14 fte) om de normalisatie af te ronden. De verplaatsing van de laatste 26 bewoners van de locatie aan de Leyweg naar de nieuwe locatie is eind 2002 onder bestuursdwang afgerond. Deze operatie en de problematische nasleep is de directe oorzaak van de verhevigde inzet van de gemeente Den Haag richting de woonwagencentra. Den Haag licht alle 12 kampen (totaal 316 standplaatsen) stuk voor stuk integraal door. Hierbij werken alle gemeentelijke diensten, de Rijksbelastingdienst en Eneco intensief samen. Iedere twee maanden wordt een locatie aangepakt. De planning is om in 2006 alle locaties minimaal een keer integraal te hebben geschouwd, waarna er periodieke handhavingsschouwen worden georganiseerd, om de handhaving adequaat op peil te houden. Naast de integrale schouwen wordt er door Den Haag hard gewerkt in het wegwerken van de (huur)achterstanden en andere misstanden en het normaliseren van de betrekkingen met de woonwagenbewoners. Om een eenduidige regelgeving te ontwikkelen die duidelijkheid biedt aan woonwagenbewoners en medewerkers is er een paraplubestemmingsplan ontwikkeld, die beschrijft wat er op de Haagse woonwagenlocaties wel en niet is toegestaan aan bebouwing. Den Haag streeft naar een genormaliseerde situatie waarbij een woonwagenlocatie op termijn vergeleken kan worden met elke andere woonwijk. In de aanpak wordt veel aandacht besteed aan het waarborgen van de veiligheid van de medewerkers. Elke stap in het proces wordt zorgvuldig afgewogen en afgestemd met de betrokken partijen, om zodoende bedreiging en intimidatie te voorkomen.

Utrecht

In Utrecht is sinds 1996 een vergaand deconcentratiebeleid gevoerd, dat goed lijkt aan te slaan. In 2003 is dit beleid in de gemeenteraad van Utrecht nogmaals bekrachtigd. Utrecht heeft het deconcentratiebeleid tamelijk strikt. Met deconcentratie wordt in Utrecht bedoeld dat een woonwagenlocatie maximaal vier standplaatsen mag hebben. Begin 2004 waren er 29 woonwagenlocaties (totaal 140 standplaatsen) in Utrecht, waarvan er 21 reeds voldoen aan de eis

van maximaal vier standplaatsen. Acht locaties hadden meer dan vier standplaatsen (de grootste hiervan kent 15 standplaatsen, dit aantal heet in andere steden een 'klein' centrum). In 2004 worden drie woonwagenlocaties opgeheven en acht nieuwe aangelegd. Begin 2005 zullen er nog zes 'grote' locaties over zijn. De planning is er op gericht om gedurende de komende tien jaar ook deze locaties op te knippen. De politie en het OM hebben aan de gemeente laten weten dat het sinds het strikte deconcentratiebeleid merkbaar beter gaat met de problemen op woonwagenlocaties. Handhaving op de woonwagenlocaties is vergelijkbaar met de handhaving in andere delen van de stad. Wanneer er bijvoorbeeld zonder vergunning een uit- of opbouw aan een woonwagen wordt toegevoegd, ontvangt de eigenaar een verzoek om dit binnen een bepaalde termijn te verwijderen, wanneer dit niet gebeurt is, zorgt de gemeente voor verwijdering. Overigens is Utrecht momenteel doende om een brede aanpak van de teelt van soft-drugs op te zetten, die zich op de gehele stad (incl. woonwagenlocaties) richt. De dagelijks contacten met de ongeveer 30 centra zorgen altijd wel voor het nodige overleg en werk op het stadhuis (vooral tijdens het deconcentreren van een centrum), maar er doen zich de laatste jaren geen excessen voor. De gemeente Utrecht ziet daarom ook geen aanleiding om op dit moment extra handavingsinspanningen (zoals een integrale scan à la Den Haag, zie boven) op de locaties te richten. Er wordt wel op gewezen dat de verhouding tussen woonwagenbewoners en de gemeente vanaf 1996 (toen het deconcentratiebeleid in zijn huidige vorm werd gestart) eerst onder spanning kwam te staan. Sindsdien is het gelukt om middels open, eerlijk en vooral duidelijk optreden, nu goede verhoudingen te creëren tussen de gemeente en de bewoners.

Rotterdam

In Rotterdam heeft ook een inventarisatie plaatsgevonden met betrekking tot de situatie op de zeven woonwagencentra (totaal 118 standplaatsen). Eind jaren '90 is het beleid ten aanzien van woonwagencentra verplaatst naar de stadsdelen. Mede hierdoor is het zicht op wat er op de diverse centra speelt verwaterd. De inventarisatie heeft aangetoond dat er op diverse centra in meer of mindere mate sprake is van een handavingsachterstand. Naar aanleiding hiervan is er in de Rotterdamse driehoek besloten tot een integrale aanpak van de problemen op de zeven centra. Voor de uitvoering daarvan is een Convenant Vrijplaatsen ondertekend door de leden van de Driehoek en de staatssecretaris van Financiën namens de Belastingdienst. In dat convenant zijn afspraken gemaakt tussen de partijen om alle vrijplaatsen, dus ook woonwagencentra, integraal aan te pakken. Voor de aanpak van woonwagencentra is een werkgroep opgericht die zich bezig houdt met de voorbereidingen van de acties. De eerste acties hebben reeds plaats gevonden. Belangrijkste constatering is dat de samenwerking een positieve bijdrage heeft aan de kwaliteit van handhaven en de omgang met bewoners van de centra. Er is geen afzonderlijke stuurgroep/afdeling opgezet, maar de integrale aanpak zal onderdeel uitmaken van de reeds bestaande Alijda-aanpak, die zich tot op heden vooral op drugsbestrijding richtte.

Amsterdam

In Amsterdam heeft een inventarisatie plaats gevonden naar zogenaamde vrijplaatsen, gericht op de woonwagencentra. Momenteel zijn er 17 woonwagencentra met in totaal 174 standplaatsen in Amsterdam, daarnaast zijn er zes woon-werklocaties t.b.v. kermis- en circusexploitanten (in totaal 116 standplaatsen). Het grootste woonwagencentrum is momenteel 60 standplaatsen groot en zal worden teruggebracht naar 20 plaatsen. Door het spreidingsbeleid in de jaren 80 en 90 zijn de locaties beheersbaar, klein en toegankelijk. Echter, door een onduidelijke verdeling van bevoegdheden en verantwoordelijkheden zijn diverse situaties niet of onvoldoende gehandhaafd. De laatste jaren hebben de stadsdelen en diensten echter activiteiten ontplooid voor het op orde brengen van de woonwagenlocaties op het gebied van veiligheid en beheer. Aan illegale situaties is (veelal) door het stadsdeel een eind gemaakt en/of is er gezocht naar een nieuwe locatie zodat aan de regelgeving en de brandveiligheid kon worden voldaan. De medewerkers van de stadsdelen en diensten hebben aangegeven bij het uitoefenen van hun werkzaamheden niet te worden bedreigd of belemmerd,

Vooralsnog wordt er geen aparte projectstructuur of organisatie opgezet voor de woonwagencentra. In Amsterdam is een stedelijk project handhaving opgezet met als doel de stadsdelen en handhavende diensten te ondersteunen en te versterken bij het verbeteren van het kwaliteitsniveau van de handhaving en treedt hiervoor als regisseur op. Dit betekent dat handhaving effectiever, efficiënter, professioneler en 'slimmer' wordt uitgevoerd en ingericht. De

bestuurlijke handhaving van de regelgeving ten aanzien van de woonwagencentra maakt hier integraal onderdeel van uit.

Op 20 december 2004 hebben staatssecretaris Wijn, burgemeester Cohen, korpschef Amsterdam-Amstelland Welten en hoofdofficier van Justitie de Wit een convenant ondertekent betreffende de toepassing en handhaving van overheidsregelingen bij vrijplaatsen. Hierbij wordt voor vrijplaatsen een bredere definitie toegepast dan alleen woonwagencentra. In dit convenant hebben de ondertekende partijen vorm gegeven aan de onderlinge samenwerking en integrale aanpak van vrijplaatsen. Daarnaast zijn afspraken gemaakt om informatie, kennis en ervaringen uit te wisselen die nodig zijn om de samenwerking en de integrale aanpak efficiënt te laten verlopen.