



VROM-Inspectie
Ministerie van Infrastructuur en Milieu

Vrijplaatsen op woonwagenlocaties

Meting 2010

Datum 28 februari 2011
Status Definitief

Colofon

VROM-Inspectie
Directie Uitvoering
Programma Wonen
Rijnstraat 8
Postbus 16191
2500 BD Den Haag

Deze publicatie is te downloaden via
www.vrominspectie.nl

Publicatienummer: VI-2011-57

Inhoud

1	Managementsamenvatting	6
2	Inleiding	7
2.1	Inleiding	7
2.2	Aanleiding voor het onderzoek	7
2.3	Methodologische verantwoording	8
2.4	Leeswijzer	10
3	Locaties, standplaatsen en woonwagens	11
3.1	Inleiding	11
3.2	Locaties, standplaatsen en woonwagens in beeld	11
3.3	Beheer van woonwagenlocaties	12
4	Beleid	15
4.1	Inleiding	15
4.2	Beleid en extra aandacht	15
5	Vrijplaatsen	17
5.1	Inleiding	17
5.2	Woonwagenlocaties als vrijplaats	17
5.3	De vrijplaatsen	18
6	Aanpak vrijplaatsen	23
6.1	Inleiding	23
6.2	Aanpak vrijplaatsen	23
6.3	Beleid en extra aandacht in vergelijking met restgemeenten	24
7	Conclusies en vergelijking met eerder onderzoek	27
7.1	Inleiding	27
7.2	Bevindingen	27
	Bijlage 1 Vragenlijst vrijplaatsenonderzoek	31

1 Managementsamenvatting

Aanleiding

Op 23 september 2009 heeft de Tweede Kamer gesproken met de minister voor WWI over vrijplaatsenproblematiek op woonwagenlocaties. De minister gaf aan het aanpakken van deze locaties door gemeenten belangrijk te vinden. Hij heeft daarom de VROM-Inspectie opgedragen om gemeenten en woningcorporaties aan te zetten tot een aanpak en hen desgewenst daarbij te ondersteunen. Bij brief van 8 februari 2010 (32123 XVIII nr. 164) is de Tweede Kamer geïnformeerd dat de VROM-Inspectie een actualisatie van de lijst van vrijplaatsen uit 2006 zal uitvoeren en dat de Inspectie de gemeenten met vrijplaatsenproblematiek elk afzonderlijk zal benaderen om te bereiken dat de vrijplaatsen worden opgeheven.

Aanpak

Het onderzoek is in 2010 gestart. Gezocht is naar gemeenten met vrijplaatsen. Alle 430 gemeenten zijn telefonisch benaderd. Uiteindelijk, na diverse rappels, hebben 329 gemeenten gereageerd; dat is 76,5% van het aantal gemeenten. In het najaar van 2010 is verder nog informatie verzameld van de gemeenten die in 2006 hadden verklaard vrijplaatsen te hebben, maar die niet hadden gereageerd op dit onderzoek. Dit is gedaan met inschakeling van betrouwbare sleutelfiguren. Hetzelfde is gedaan bij gemeenten die in 2006 weliswaar hadden aangegeven geen vrijplaatsen te hebben, maar waar op basis van beschikbare informatie aanleiding was om op dit punt nader onderzoek te doen.

Bevindingen

Uit de reacties van gemeenten komt naar voren dat er 20 gemeenten zijn met vrijplaatsen op woonwagenlocaties. Van de gemeenten met vrijplaatsen in 2006 hebben 11 de situatie nog niet genormaliseerd. Bovendien zijn 13 gemeenten genoemd die mogelijk vrijplaatsen op woonwagenlocaties hebben. In zijn totaliteit leidt dit tot de conclusie dat mogelijk 44 gemeenten met vrijplaatsenproblematiek op woonwagenlocaties te maken hebben. Op grond van de beschikbare gegevens is echter geen exacte of volledig betrouwbare informatie te geven. Omdat, afwijkend van het onderzoek in 2006 ervan is afgezien om ook geweldsdreiging als factor mee te nemen, omdat ook de verdere vraagstelling aangescherpt is, is een getalsmatige vergelijking met de resultaten uit het onderzoek 2006 niet mogelijk. Het heeft er wel alle schijn van dat de vrijplaatsenproblematiek ten opzichte van 2006 in kwantitatief opzicht niet kleiner geworden is.

De VROM-Inspectie zal de betreffende gemeenten ambtelijk benaderen voor een feitencheck. Bij verdenking van vrijplaatsen zal er bij het bestuur worden aangedrongen op een aanpak daarvan. Desgewenst kan hen daarbij ondersteuning van de VROM-Inspectie worden geboden. Zo nodig zullen ook andere Rijksdiensten worden ingeschakeld, zoals de Belastingdienst en de SIOD.

In de conclusie staan nog enkele opvallende zaken:

- Gemeenten voeren nauwelijks specifiek (handhaving)beleid, wel worden vaak coördinatoren of werkgroepen ingesteld.
- Na 'Vinkenslag' is meestal een omslag van gedogen naar beheersen gemaakt. Gemeente en marktpartijen kunnen hun werk op reguliere wijze uitvoeren.
- De hoge non-respons in het onderzoek is deels te verklaren omdat betreffende gemeenten geplande handhavingacties niet willen laten verstoren door publicatie.
- Voor de achterliggende processen van vrijplaatsen is nader onderzoek nodig.
- Het onderzoek betreft woonwagenlocaties. Mogelijk dat de aanpak exemplarisch kan zijn voor vergelijkbare contexten (krachtwijken, probleemgroepen).

2 Inleiding

2.1 Inleiding

Met het intrekken van de Woonwagenwet in 1999 waren de doelen onder andere de normalisatie van de verhouding tussen woonwagenbewoners en gemeenten en woningcorporaties, afronding van het deconcentratiebeleid voor woonwagencentra, overdracht van sociale standplaatsen en woonwagens aan corporaties en het inlopen van het tekort aan standplaatsen. Sinds begin van dit decennium is er meer aandacht gekomen voor het terugdringen van vrijplaatsenproblematiek op woonwagenlocaties, waarvan de gemeente Maastricht het meest treffende voorbeeld is (inval Vinkenslag). Op bepaalde woonwagencentra zijn vrijplaatsen:

*"Groepen of locaties waar een effectief overheidsoptreden wordt belemmerd, leidend tot een maatschappelijk ongewenste situatie, waar structurele fraude van wezenlijke betekenis is. De belemmering betreft soms een bestaande of vermeende dreiging, soms een sociaal-culturele hindernis. De aandacht van de overheid beperkt zich veelal tot handhaving van de openbare orde, waarbij structurele fraude voor lief wordt genomen."*¹

In 2006 is een inventarisatie² gemaakt door Regioplan van gemeenten met potentiële vrijplaatsen. Deze inventarisatie laat zien dat in 374 gemeenten woonwagenlocaties zijn. Op circa 5% van die locaties zouden vrijplaatsachtige situaties bestaan en op 10% is sprake van geweldsdreiging.

In het verleden hebben gemeenten niet altijd even actief en effectief beleid gevoerd waar het gaat om hun woonwagenlocaties. Er is echter een duidelijke kentering te bespeuren. Al met al vindt het ministerie van Binnenlandse Zaken (BZK) dat de naleving van de regels voor woonwagens beter kan. Op verzoek ondersteunt de VROM-Inspectie de gemeenten bij hun aanpak.

2.2 Aanleiding voor het onderzoek

In het voorjaar van 2010 heeft de VROM-Inspectie Avans Hogeschool (Lectoraat Integrale Veiligheid) opdracht gegeven het onderzoek naar vrijplaatsen in 2006 te actualiseren. De Tweede Kamer had twee belangrijke kritiekpunten op dat onderzoek, namelijk dat het te eng was en te negatief.

De VROM-Inspectie heeft aangegeven – naast een kwalitatieve verdieping op basis van interviews met gemeenten die (toegeven) met vrijplaatsenproblematiek van doen (te) hebben – behoefte te hebben aan deze kwantitatieve update. Er is behoefte aan een genuanceerder analyse, die zo nodig concrete handvatten biedt voor een eventuele aanpak.

¹ Pagina 24, van de brief aan de Tweede Kamer van 3 juni 2004, DGB 2004-3005

² Regioplan (2006), *Vrijplaatsen op woonwagenlocaties*, Den Haag: VROM-Inspectie

Dit, enerzijds met inachtneming van de eigen beleidsverantwoordelijkheid van lokale overheden en woningcorporaties, anderzijds in de wetenschap dat allerlei ontwikkelingen op en rond vrijplaatsen direct raken aan rijksdiensten.

2.3 Methodologische verantwoording

De doelstelling van dit onderzoek is om de wijze waarop gemeenten het woonwagenbeleid vormgeven en de problemen die zij daarbij ondervinden in kaart te brengen. Het onderzoek schetst een actueel beeld van de problematiek rond woonwagenlocaties waar gemeenten anno 2010 mee kampen en biedt inzicht in het aantal gemeenten met vrijplaatsen en de manier waarop zij daarmee omgaan.

Mede op basis van de vragenlijst van Regioplan (in verband met de vergelijkbaarheid) is een vragenlijst ontwikkeld om de betreffende problematiek te inventariseren (zie bijlage 1). De lijst van Regioplan is aangevuld en aangepast zodat de lijst gebruikt kan worden voor vervolg-monitoring.

Bij de uitvoering is een callcenter ingeschakeld om alle gemeenten te benaderen met het verzoek de vragenlijst telefonisch te mogen afnemen. Het empirische deel van het onderzoek duurde 3 weken. Er is gekozen voor een callcenter omdat zij capaciteit en ervaring hebben met het afnemen van telefonische vragenlijsten, waardoor het mogelijk was in een kort tijdsbestek (bijna) alle gemeenten te contacteren. De vragenlijsten zijn direct telefonisch afgenomen. Als extra controle op de betrouwbaarheid van de antwoorden, zijn de ingevulde vragenlijsten aan de respondenten toegezonden waardoor zij eventuele feitelijke onjuistheden eruit konden halen.

Alle 430 gemeenten zijn benaderd voor het onderzoek, daarvan werkten er uiteindelijk 329 gemeenten (76,5%) mee. Er zijn verschillende redenen dat 101 (23,5%) gemeenten niet mee hebben gewerkt aan het onderzoek: onbereikbaarheid van de juiste respondent (er komt überhaupt geen contact tot stand) na meerdere pogingen daartoe te hebben ondernomen (ten minste 5 keer, soms wel 8 à 10 keer), afspraken voor telefonische afname van de vragenlijst worden niet nageleefd (door respondent), een aantal keer wilden respondenten de vragenlijst zelf schriftelijk of digitaal invullen, maar hebben ze de vragenlijst niet retour gezonden en een aantal keer werkten gemeenten om specifieke redenen niet mee, bij voorbeeld vanwege lopende of geplande handhavingacties.

Vervolgens is de lijst met niet responderende gemeenten bekeken en is contact opgenomen met sleutelfiguren in het veld om nadere informatie te achterhalen over 11 gemeenten die in 2006 aangaven vrijplaatsen te hebben te bezien of de situatie is veranderd. datzelfde is gebeurd bij gemeenten, die in 2006 aangaven geen vrijplaatsen, maar door 'contacten in het veld en/of berichten in de media 'verdacht' zijn.

Mede op grond van discussie met deskundigen in het veld over de uitkomsten van het onderzoek, is de non-respons in het late najaar van 2010 opnieuw benaderd. Daaruit kwam opnieuw relevante, zij het bescheiden informatie voort.

Tabel 2.1 Overzicht respons:

Gemeenten	Aantal	Percentage
Responderende gemeenten in eerste ronde	329	76,5
Respons uit vervolgrondes	3	0,7
Totale non response	98	22,8
Totaal	430	100 %

Voor zover relevant zijn ze in dit verslag meegenomen, waar mogelijk geïntegreerd, waar nodig expliciet onderscheiden.

Merk op: er worden geen gemeentenamen genoemd omdat het om gevoelige informatie gaat, tenzij respondenten worden gezien – of aangewezen – als ‘good practices’. In het vervolg van de analyse hebben de uitspraken betrekking op de 329 responderende gemeenten (=100%), tenzij expliciet anders aangegeven.

Beperkingen van het onderzoek

Voordat we op de inhoud ingaan, willen we eerst stilstaan bij een aantal beperkingen dat verbonden is aan dit onderzoek.

- Het betreft hier geen diepgaand uitgebreid onderzoek, maar een quick scan waarin geïnventariseerd is welke problematiek kan spelen bij de uitvoering van woonwagenbeleid en de mate waarin anno 2010 sprake is van vrijplaatsproblematiek.
- In 2006 is een soortgelijke inventarisatie uitgevoerd waartegen we de huidige resultaten afzetten. De vragenlijst die in 2006 is gebruikt, is aangepast om beter te kunnen voldoen aan de opdracht. Hierdoor is ‘een-op-een’ vergelijking niet zonder meer mogelijk.
- In sommige gevallen blijkt (achteraf) sprake van interpretatieverschillen. Zo halen respondenten soms locaties en standplaatsen door elkaar en bestaat er verwarring over het beheer van een locatie. Een gemeente die het beheer heeft overgedragen aan een particulier bureau, kan antwoorden dat het particuliere bureau de beheerder is, maar kan ook zichzelf blijven zien als beheerder. Bij de analyse wordt daar waar nodig expliciet melding van gemaakt.
- Aangezien het om een politiek gevoelig onderwerp gaat, kan sociaal wenselijke beantwoording optreden en kunnen gemeenten een te optimistisch beeld schetsen. Andersom kan ook voorkomen dat gemeenten een te negatief beeld geven omdat ze aandacht willen vragen voor de problematiek. De mate waarin beide vertekeningen zijn opgetreden, is niet te achterhalen. Deze kanttekening kan ook gemaakt worden bij de resultaten uit 2006.

Deze beperkingen in acht nemend, kan geen absoluut beeld worden geschetst van de (vrijplaats)problematiek waar afzonderlijke gemeenten mee kampen. Wel kan een indicatie worden gegeven van de mate waarin de problematiek zich voordoet en de ontwikkelingen die daarin zijn waar te nemen.

2.4 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 wordt ingegaan op de algemene gegevens over woonwagenlocaties en standplaatsen zowel volgens het bestemmingsplan als feitelijk en de veranderingen die in de afgelopen vijf jaar zijn opgetreden. Vervolgens wordt in hoofdstuk 3 ingegaan op het beleid omtrent woonwagenlocaties om in hoofdstuk 4 en 5 in te zoomen op het bestaan van vrijplaatsen en de aanpak daarvan. In hoofdstuk 6 wordt afgesloten met conclusies waarin een vergelijking wordt gemaakt met de resultaten uit het onderzoek uitgevoerd door Regioplan in 2006.

3 Locaties, standplaatsen en woonwagens

3.1 Inleiding

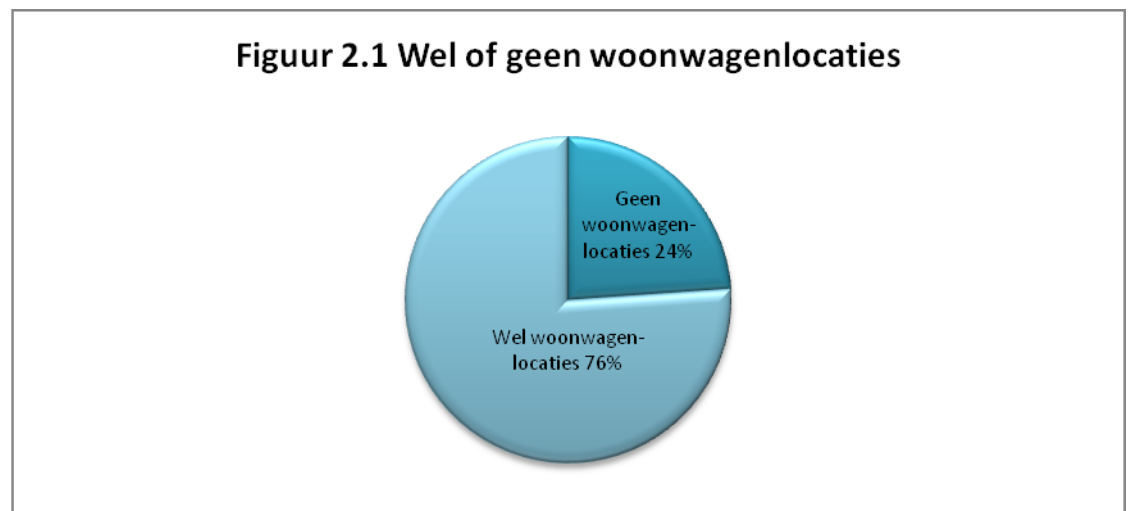
In dit hoofdstuk worden de belangrijkste algemene resultaten beschreven aangaande woonwagenlocaties en standplaatsen: zowel formele - volgens bestemmingsplan - als feitelijke en de veranderingen die in de afgelopen vijf jaar zijn opgetreden.

De belangrijkste bevindingen zijn:

- De meeste gemeenten hebben woonwagenlocaties; het aantal standplaatsen is in de afgelopen vijf jaar nauwelijks veranderd.
- Het aantal standplaatsen volgens het bestemmingsplan komt in merendeel van de gevallen overeen met het feitelijk aantal standplaatsen.
- Het beleid ten aanzien van woonwagenlocaties is de afgelopen vijf jaar veelal niet drastisch gewijzigd. De belangrijkste wijzigingen die zijn opgetreden, zijn de overdracht van het beheer naar woningcorporaties of terug naar de gemeente zelf.

3.2 Locaties, standplaatsen en woonwagens in beeld

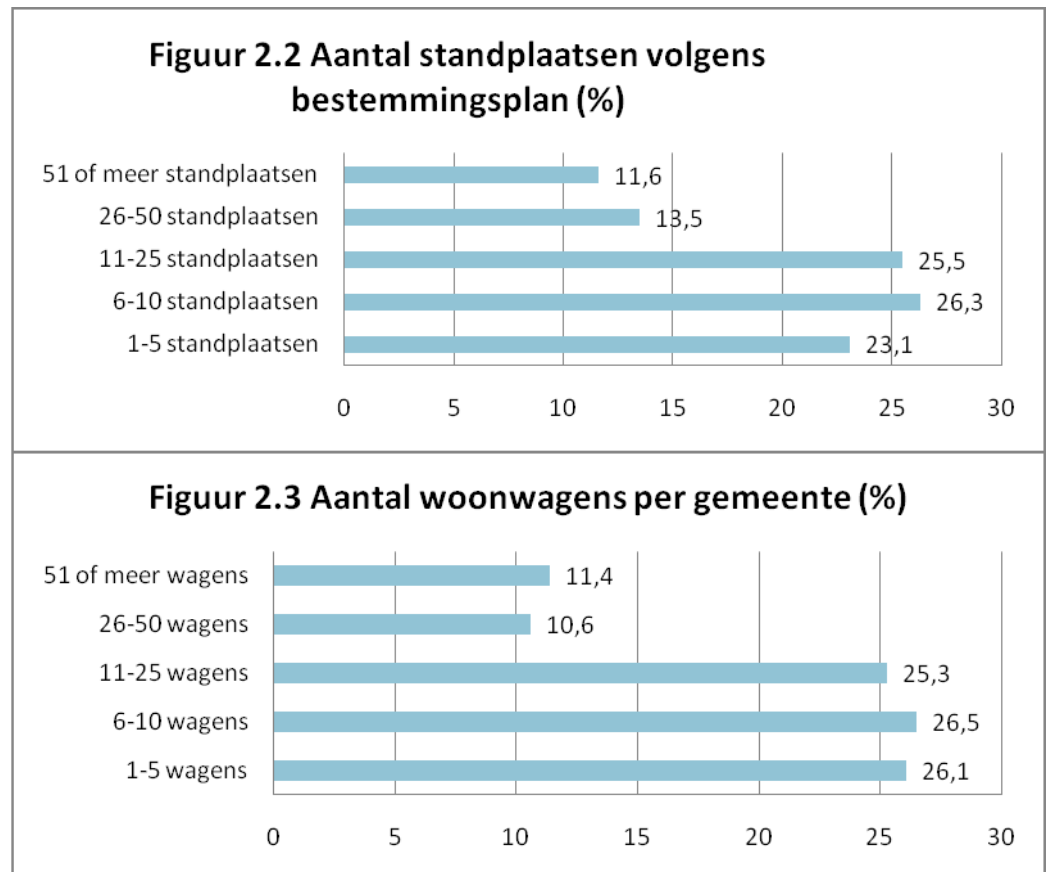
Verruit de meeste gemeenten hebben locaties met standplaatsen voor woonwagens, waarvan de meeste gemeenten tussen de 2 en 5 locaties hebben (35,2%), gevolgd door gemeenten die één locatie hebben (29,3%). Een minderheid heeft 6 of meer locaties (11,6%).



In de afgelopen vijf jaar zijn er volgens de meeste gemeenten geen nieuwe woonwagenlocaties of standplaatsen bijgekomen (ongeveer 90%) of opgeheven (ongeveer 80%). In de meeste gevallen komt het aantal standplaatsen volgens het bestemmingsplan overeen met het feitelijk aantal plaatsen (50%).

Soms is het feitelijk aantal plaatsen hoger dan het bestemmingsplan aangeeft (7,6%) en soms juist minder (14%).³

Het merendeel van gemeenten heeft per locatie tussen de 6 en 10 of tussen de 11 en 25 standplaatsen en heeft in totaal meestal niet meer dan 25 woonwagens.



3.3 Beheer van woonwagenlocaties

Vooraf moet worden opmerkt dat, zoals in paragraaf 1.3 al is aangegeven, sprake is van interpretatieverschillen bij de definitie van beheer en eigendom van woonwagenlocaties. Respondenten kunnen de begrippen op verschillende manieren definiëren waardoor terughoudendheid moet worden betracht in de interpretatie van de uitkomsten.

Het door gemeenten gevoerde beleid ten aanzien van woonwagenlocaties is de afgelopen vijf jaar veelal ongewijzigd gebleven (63,3% van de antwoorden ziet daarop). Uit de overige antwoorden blijkt dat de overdracht van het beheer naar woningcorporaties de belangrijkste wijziging is (28,6%), gevolgd door de verkoop van standplaatsen aan woonwagenbewoners (8,6%).

³ Ruim een kwart van de gemeenten kon tijdens het gesprek niet direct aangeven of het feitelijke aantal afwijkt van het bestemmingsplan.

In een enkel geval is het locatiebeheer overgedragen aan particuliere beheerders. Bij 8 gemeenten is het beheer juist weer terug overgedragen aan de gemeente, waarvan twee gemeenten momenteel één vrijplaats hebben, één gemeente voorheen een vrijplaats had en één gemeente twijfelt of een locatie in 2006 als vrijplaats is aangemerkt.

Bij de gemeenten waar het beheer is overgedragen aan woningcorporaties (70 gemeenten), is meestal ook het eigendom overgedragen. Dit ligt anders indien het beheer is overgedragen aan particuliere beheerders (12 gemeenten). In die gevallen is het eigendom namelijk in het merendeel van de gevallen niet mee overgedragen.

4 Beleid

4.1 Inleiding

In dit hoofdstuk wordt ingegaan op het beleid omtrent woonwagenlocaties, zowel lokaal als regionaal en de extra aandacht die er voor woonwagenbewoners is op terreinen als leefbaarheid, participatie, scholing et cetera.

De belangrijkste bevindingen zijn:

- De meest gevoerde vorm van beleid is het instellen van een gemeentelijke werkgroep of coördinator. Sommige gemeenten voeren specifiek woonwagenbeleid.
- Bijna een derde van de gemeenten heeft extra aandacht voor woonwagenbewoners, vooral op het terrein van leefbaarheid op de locaties en hulpverlening aan individuele bewoners of gezinnen.

4.2 Beleid en extra aandacht

Aan gemeenten is de vraag voorgelegd of zij expliciet beleid voeren rondom woonwagenlocaties. 130 gemeenten geven in totaal 253 antwoorden over een bepaalde vorm van gevoerd beleid, hetgeen leidt tot de volgende tabel:

Tabel 4.1 Woonwagenbeleid

Woonwagenbeleid	Aantal ⁴	Percentage ⁵	Lokaal beleid in aantal	Regionaal beleid in aantal	Beide in aantal
Specifiek beleid	69	52,3	51	8	5
Specifiek handhavingsbeleid	40	30,3	39	1	1
Gemeentelijke nota	44	33,3	40	1	2
Gemeentelijke werkgroep of coördinator	100	75,8	79	8	5
Totaal	253	191,7	209	18	13

Meestal is er een gemeentelijke werkgroep of coördinator binnen de gemeente en voeren gemeenten specifiek woonwagenbeleid. Soms is er specifiek handhavingsbeleid en een gemeentelijke nota. Dat er geen gemeentelijke nota is, wil niet zeggen dat er geen beleid wordt gevoerd rondom woonwagenlocaties. Het kan betekenen dat gemeenten het beleid hebben opgevoerd in een reguliere beleidsnota. Gemeenten geven aan dat bij alle vier de beleidsoorten het vooral gaat om lokaal beleid.

⁴ Het gaat hier niet om aantal gemeenten, maar om aantal antwoorden van gemeenten. Gemeenten konden namelijk meerdere antwoorden geven.

⁵ Het gaat hier om multirespons-antwoorden. Elk antwoord wordt apart geteld, waardoor het totaal optelt tot meer dan 100.

96 gemeenten geven aan extra aandacht te hebben voor woonwagenbewoners op bepaalde terreinen. De twee meest genoemde terreinen zijn: leefbaarheid op de locaties en hulpverlening aan individuele bewoners of gezinnen. Daarnaast geven gemeenten in mindere mate aan extra aandacht te hebben voor participatie of integratie van woonwagenbewoners in de omgeving, voor scholing en voor arbeidstoeleiding.

5 Vrijplaatsen

5.1 Inleiding

Dit hoofdstuk gaat in op het bestaan van vrijplaatsen, de mate van dreiging die er heerst en de wijzigingen die zich hebben voorgedaan in de laatste vijf jaar. Daarnaast wordt ingezoomd op de specifieke vrijplaatslocaties.

De belangrijkste bevindingen zijn:

- In 2006 waren er – uitkomst Regioplan – 33 gemeenten met in totaal 57 vrijplaatsen.
- Op grond van de eerste inventarisatie (zomer 2010) onder 329 gemeenten, i.c. gemeentelijke ambtenaren, tellen we 17 gemeenten met in totaal 23 vrijplaatsen. Daarnaast - door nieuwe gespreksronde in het recente najaar en input van sleutelinformanten (wijkagenten, woningcorporaties, beheersbureaus) - blijken nog eens 23 gemeenten met een of meerdere vrijplaatslocaties te kampen: betekent totaal 40 gemeenten met 63 of meer vrijplaatsen.
- De meeste vrijplaatsen bestaan uit 2 – 10 standplaatsen, waarvan de gemeente veelal eigenaar is en waarbij het beheer vaak is overgedragen aan een woningcorporatie.
- Bij vrijplaatsgemeenten en gemeenten waar het vrijplaatskarakter is verdwenen, zijn in de afgelopen vijf jaar minder vaak belangrijke wijzigingen opgetreden in het beheer dan bij gemeenten zonder (vroegere) vrijplaatsen.
- De meest genoemde problemen die bewoners van vrijplaatsen *veroorzaken*, zijn criminaliteit en geweldsdreiging naar ambtenaren of gezagsdragers.
- Bewoners kampen zelf ook met problemen. Volgens respondenten is veelal sprake van een gebrekkige integratie in de samenleving, laaggeletterdheid/ gebrekkige scholing/schoolverzuim en werkloosheid.

5.2 Woonwagenlocaties als vrijplaats

In 2006 waren er volgens het onderzoek van Regioplan 33 gemeenten van de in totaal 374 bevraagde gemeenten met 57 vrijplaatsen; bij 76 gemeenten was sprake van serieuze vormen van geweldsdreiging. Toen al, maar zeker op basis van de huidige kennis lijkt het vermoeden gerechtvaardigd, dat bij die resultaten sprake is van een onderschatting, zoals in hoofdstuk 6 aan de orde komt.

Op basis van het onderzoek in 2010 lijkt het beeld in eerste instantie gunstiger. 17 van de in juni 2010 bevraagde gemeenten geven aan in totaal 23 vrijplaatsen te hebben. 6 gemeenten daarvan stellen dat er bij de vrijplaatsen sprake is van een feitelijke dreigingen en 4 gemeenten van een ervaren of vermeende (subjectieve) dreiging⁶. De meeste vrijplaatslocaties liggen in een buitengebied van een gemeente of in een randzone (80%).

⁶ De gemeenten kunnen hierin overlappen.

In vergelijking met 2006 zouden er anno 2010 16 gemeenten en 34 locaties minder zijn dan toen het geval was. Inderdaad gaven 18 gemeenten aan dat er in totaal 33 locaties waren die voorheen werden aangemerkt als vrijplaats terwijl dat nu niet meer het geval is. Geen enkele gemeente geeft aan dat er nieuwe vrijplaatsen bij zijn gekomen.

Een paar kanttekeningen, die dat beeld op zijn minst nuanceren. Ten eerste dient te worden opgemerkt dat van de 374 gemeenten met woonwagenlocaties in 2010, 45 gemeenten niet gerespondeerd hebben. Daarvan zijn er 11, die in 2006 aangaven in totaal 25 vrijplaatsen te hebben. Mede op basis van informatie van sleutelfiguren en andere bronnen, lijkt de aanname (meer dan) gerechtvaardigd, dat de situatie anno 2010 niet betekenisvol verbeterd is. Tijdens de laatste 'rondgang' (najaar 2010) geven nog eens 3 gemeenten aan met vrijplaatsproblematiek te maken te hebben, op een of meerdere locaties. Tenslotte kunnen op basis van gesprekken met diezelfde betrouwbare sleutelfiguren/insiders (beheerders, wijkagenten, welzijnswerkers) nog eens 9 gemeenten aan de lijst worden toegevoegd. Indien we de kennis over de non-respons meenemen in de schatting voor het totale aantal gemeenten met vrijplaatsen in 2010, komen we tot 40 gemeenten met in totaal minimaal 63 vrijplaatsen.

Tabel 5.1 Gemeenten met vrijplaatsen in 2006 en 2010 (feitelijk en geschat)

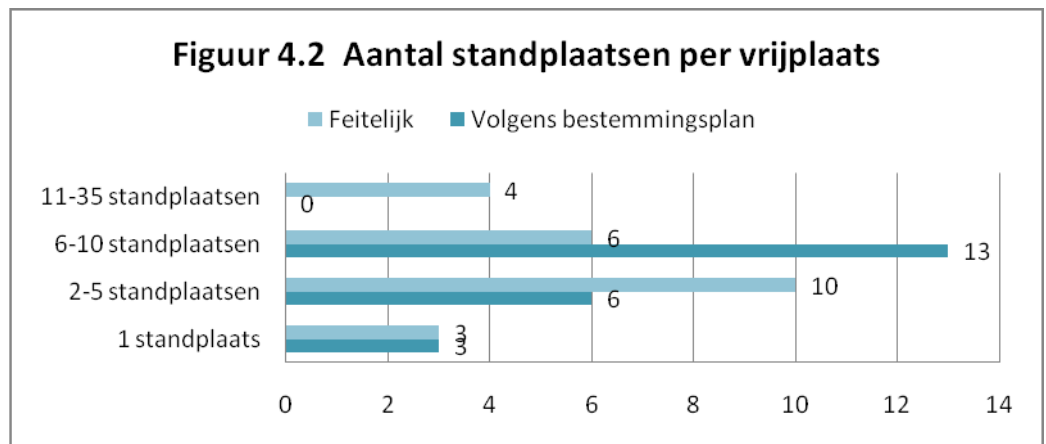
	2006	2010 (feitelijk o.b.v. informatie door gemeenten zelf)	2010 (geschat totaal aantal o.b.v. informatie van gemeenten en sleutelinformanten)
Totaal aantal gemeenten	374 (100%)	329 (100%)	430 (100%)
Gemeenten met vrijplaatsen	33 (8,8%)	20 (6%)	40 (8,6%)
Totaal aantal vrijplaatsen	57 (15,3%)	23 (7%)	Minimaal 63
Totaal aantal gemeenten met geweldsdreiging	76 (20,3%)	*7	*

MERK OP: IN DE VERDERE ANALYSE WORDEN ALLEEN DE RESPONSGEMEENTEN (329) MEEGENOMEN.

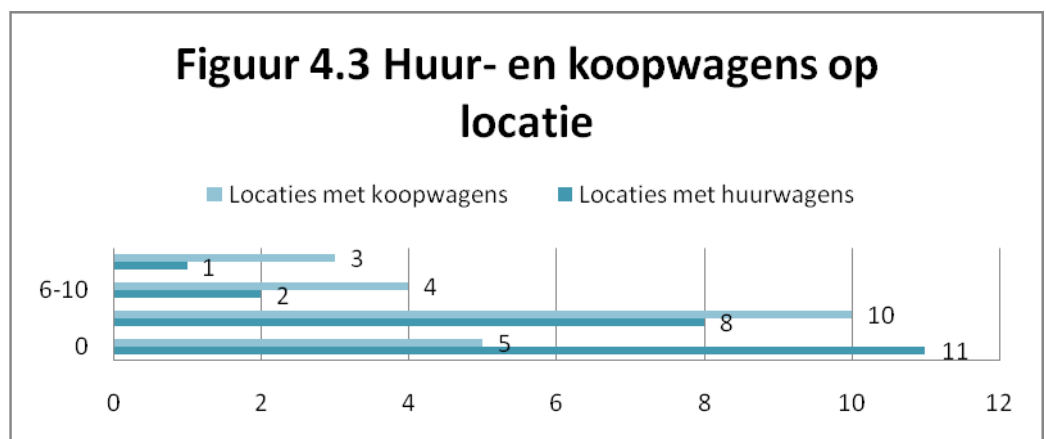
5.3 De vrijplaatsen

17 vrijplaatsgemeenten geven aan dat de problemen op de locaties allemaal dateren van voor 1999, het moment dat de Woonwagenwet werd ingetrokken en gemeenten volledig bestuurlijk verantwoordelijk werden voor zowel voor het aantal standplaatsen als de kwaliteit ervan en de toewijzing. Verreweg de meeste locaties hebben volgens het bestemmingsplan tussen de 2 en 10 standplaatsen. Het feitelijk aantal standplaatsen wijkt hier wat vanaf (zie figuur).

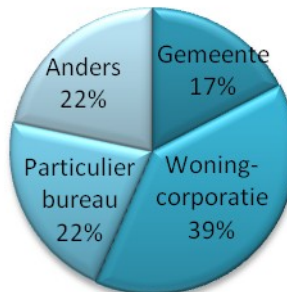
⁷ Naar geweldsdreiging is alleen gevraagd als gemeenten aangaven vrijplaatsen te hebben.



In totaal staan op deze 23 locaties 46 huurwagens en 104 koopwagens, waarbij op 11 locaties geen enkele huurwagen staat en op 5 locaties geen enkele koopwagen. Veelal zal er waarschijnlijk sprake zijn van een combinatie van huur- en koopwagens. De meeste locaties zijn relatief klein in omvang; er staan veelal tussen de 1 en 6 wagens.

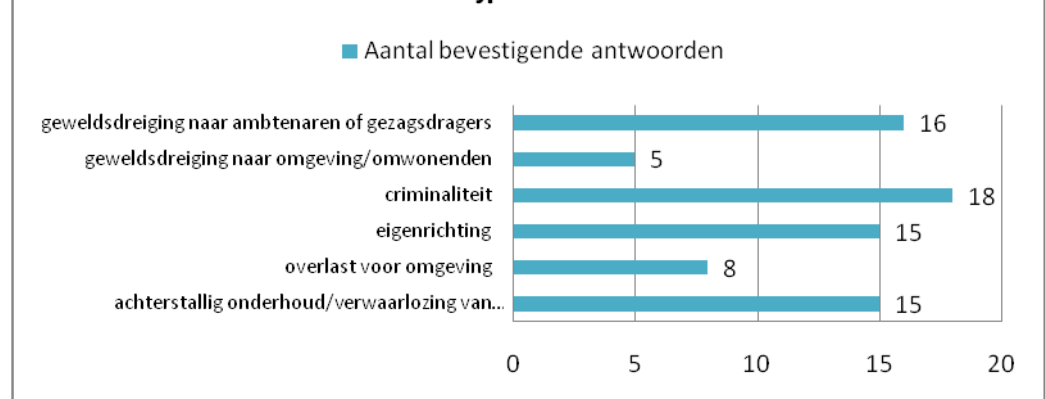


Slechts op 1 locatie zijn de standplaatsen in eigendom van bewoners. Meestal is de gemeente zelf eigenaar (68,2%) of de woningcorporaties (18,2%). Dit wil niet zeggen dat de eigenaar de locatie ook beheert. De gemeente kan het beheer namelijk uit handen geven aan een woningbouwcorporatie of een particulier bureau. Ook een woningbouwcorporatie kan een particulier bureau inschakelen. Dit laat onverlet dat er gemeenten zijn die zich desondanks bemoeien met het beheer van de locaties en bij wie het *uiteindelijke beheer* ligt, juist vanwege de vrijplaatsproblematiek. Het beheer ligt meestal bij een woningcorporatie (39,1%), een particulier bureau (21,7%) of de gemeente zelf (17,4%). In de antwoorden kunnen, zoals in hoofdstuk 1 aan bod is gekomen, interpretatieverschillen zijn opgetreden. Er bestaat verwarring over wat precies onder het beheer moet worden verstaan. Een gemeente die het beheer heeft overgedragen aan een particulier bureau, kan antwoorden dat het particuliere bureau de beheerder is, maar kan ook zichzelf blijven zien als beheerder.

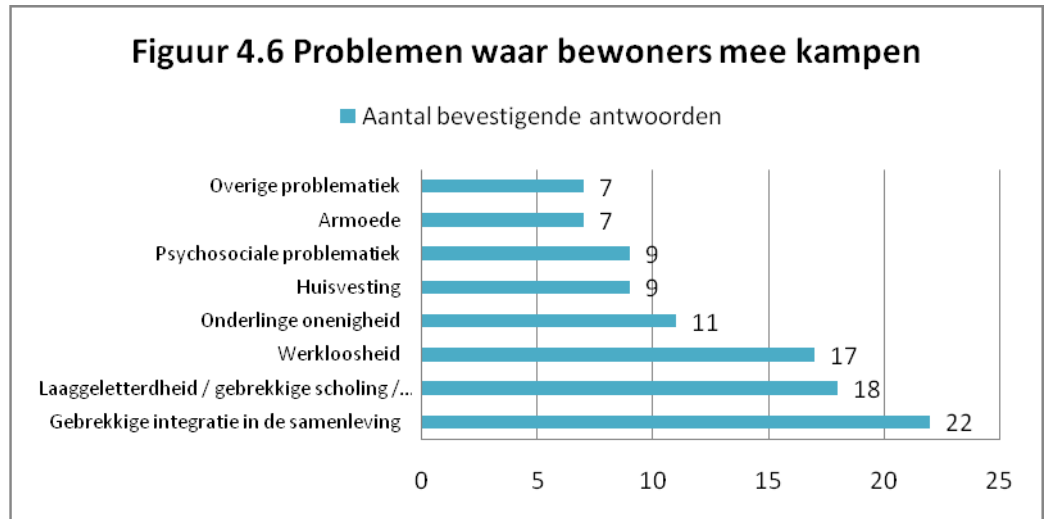
Figuur 4.4 Beheer standplaatsen

Bij vrijplaatsgemeenten en gemeenten waar vrijplaatsen zijn verdwenen, zijn in de afgelopen vijf jaar minder vaak belangrijke wijzigingen opgetreden in het beheer dan bij gemeenten zonder vrijplaatsen. Hierbij dient te worden opgemerkt dat het aantal vrijplaatsgemeenten (17) en het aantal gemeenten waarbij vrijplaatsen zijn verdwenen (18) dermate klein zijn in vergelijking met de overige gemeenten dat geen significante uitspraken zijn te doen, maar dat het hier gaat om *indicatieve verschillen*. Als er wijzigingen zijn geweest gaat het bij de vrijplaatsgemeenten meestal om de overdracht van beheer naar de woningcorporaties of juist terug naar de gemeenten zelf.

Woonwagenbewoners van vrijplaatsen veroorzaken problemen. Gemeenten geven het vaakst aan dat er sprake is van 1) criminaliteit, gevolgd door 2) geweldsdreiging naar ambtenaren of gezagsdragers en 3) eigenrichting en achterstallig onderhoud/verwaarlozing van locatie/bodemvervuiling. Minder vaak wordt geantwoord dat de omgeving en/of omwonenden overlast ervaren of de geweldsdreiging zich hiertegen richt.

Figuur 4.5 Gesignaleerde problemen m.b.t. vrijplaatsen

Naast de problemen die bewoners van vrijplaatsen veroorzaken, kampen bewoners, aldus respondenten, zelf soms ook met problemen, hetgeen te zien is in onderstaande figuur:



6 Aanpak vrijplaatsen

6.1 Inleiding

Sinds 2006 zijn sommige probleemsituaties op woonwagenlocaties aangepakt. Voorheen voerden gemeenten vaak geen actief beleid voor woonwagenlocaties, maar daar is duidelijk verandering in opgetreden. Desalniettemin vindt het ministerie van BZK dat de naleving van de regels op woonwagenlocaties beter kan en moet. In dit hoofdstuk wordt gefocust op de huidige aanpak van gemeenten aangaande vrijplaatsen.

De belangrijkste bevindingen zijn:

- De belangrijkste methode om de vrijplaatsproblematiek te verminderen is het normaal toepassen van de regels.
- De gemeenten, politie en woningcorporaties, zijn de belangrijkste organisaties die betrokken zijn bij de aanpak, waarbij de gemeenten veelal zelf de regie voeren.
- De meeste gemeenten vinden dat de aanpak van vrijplaatsen (op onderdelen) tekortschiet, maar geven aan dat er de laatste jaren wel vooruitgang is geboekt.
- De behoefte aan ondersteuning bij de aanpak wordt door de meeste gemeenten gevoeld.
- Vrijplaatsgemeenten lijken iets meer aandacht te hebben voor participatie of integratie van woonwagenbewoners in de omgeving, voor scholing, voor arbeidstoeleiding en hulpverlening aan individuele bewoners of gezinnen dan de overige gemeenten.
- Gemeenten met verdwenen vrijplaatsen lijken meer aandacht te hebben voor participatie of integratie van woonwagenbewoners in de omgeving dan de overige gemeenten. Voor scholing hebben echter gemeenten zonder verdwenen vrijplaatsen meer aandacht.
- Vrijplaatsgemeenten en gemeenten waarin vrijplaatsen zijn verdwenen, lijken vaker specifiek beleid te hebben voor woonwagenlocaties dan de overige gemeenten.
- Gemeenten waarin vrijplaatsen zijn verdwenen lijken ook vaker specifiek handhavingsbeleid te hebben en er lijkt vaker een gemeentelijke werkgroep of coördinator voor woonwagenlocaties te zijn.

6.2 Aanpak vrijplaatsen

De meeste vrijplaatsgemeenten proberen de vrijplaatsproblematiek te verminderen. Slechts in een enkel geval wordt geen noemenswaardige inzet gepleegd. De belangrijkste methoden om de problematiek te verminderen zijn:

- Het normaal toepassen van de regels.
- Samenwerking zoeken met andere organisaties.
- Samenwerking zoeken met bewoners.
- Hulpverlening aan bewoners.
- Combinatie van methoden.

Organisaties die in gemeenten actief zijn bij de aanpak van vrijplaatsen, zijn veruit het meest de woningcorporaties, gevolgd door de (regionale) politie en alle betrokken afdelingen van de gemeente zelf. Meestal neemt de gemeente zelf de regierol op zich (12 van de 17 gemeenten).

4 van de 17 vrijplaatsgemeenten vinden de aanpak van vrijplaatsen toereikend, maar de meeste vinden van niet. 6 gemeenten vinden dat de aanpak tekortschiet, maar beter wordt, 5 gemeenten vinden de aanpak op onderdelen tekortschieten en 1 gemeente vindt dat het op alle fronten tekortschiet. Wel vinden de meeste gemeenten dat er de laatste jaren vooruitgang is geboekt in de resultaten (10 gemeenten).

De belangrijkste reden voor het niet altijd adequate optreden tegen vrijplaatsen is volgens respondenten het feit dat het geen beleidsprioriteit heeft, er een beperkte capaciteit is, er angst heerst voor de gevolgen en een combinatie uiteenlopend van bovenstaande antwoorden tot 'de vorige burgemeester liet alles toe'.

Gemeenten vinden het moeilijk om een (andere) gemeente in Nederland te noemen van wie het beleid ten aanzien van vrijplaatsen wat hen betreft als voorbeeld kan dienen. Slechts 7 vrijplaatsgemeenten doen dit, waarvan 1 gemeente de eigen gemeente als voorbeeld geeft. Verder worden Maastricht, Midden-Drenthe, Nijmegen en Tiel als voorbeeld gezien. Redenen hiervoor lopen uiteen van duidelijke regels stellen en handhaven, de regie in handen nemen tot in gesprek gaan met bewoners.

De meeste vrijplaatsgemeenten hebben behoefte aan ondersteuning (12 gemeenten). De meeste gemeenten daarvan hebben behoefte aan een netwerk in de regio, gevolgd door een website met informatie en ten slotte een landelijk netwerk evenals externe druk die opgevoerd wordt op het bestuur en de organisatie.

6.3 Beleid en extra aandacht in vergelijking met restgemeenten

Op basis van het onderzoek kan niet worden vastgesteld in hoeverre het gevoerde beleid van invloed is op de afname van vrijplaatsen. Zoals al eerder aan de orde is gekomen is het aantal vrijplaatsgemeenten en het aantal gemeenten waarbij vrijplaatsen zijn verdwenen klein in vergelijking met de overige gemeenten zodat geen significante uitspraken zijn te doen over gevonden verschillen. Wel zijn enkele *indicatieve opmerkingen* te maken.

Extra aandacht voor problematiek

Vrijplaatsgemeenten lijken iets meer aandacht te hebben voor participatie of integratie van woonwagenbewoners in de omgeving, voor scholing, voor arbeidstoeleiding en hulpverlening aan individuele bewoners of gezinnen dan de overige gemeenten.

Gemeenten waarin vrijplaatsen zijn verdwenen, hebben iets meer aandacht voor participatie of integratie van woonwagenbewoners in de omgeving dan de overige gemeenten. Opmerkelijk: gemeenten, waar wel sprake is van vrijplaatsen, is meer aandacht voor onderwijs.

Uit onderzoek is niet duidelijk geworden in hoeverre de verbeterde communicatie tot verbetering van de situatie heeft geleid, dan wel de verbeterde situatie tot verbeterde verhoudingen (bijvoorbeeld door vertrek van overlastgevende bewoners).

Gemeentelijk beleid

Vrijplaatsgemeenten lijken vaker specifiek beleid te hebben voor woonwagenlocaties dan de overige gemeenten.

Voor de gemeenten waarin vrijplaatsen zijn verdwenen geldt hetzelfde, zij lijken vaker specifiek beleid te voeren op het terrein van woonwagenlocaties dan gemeenten waar geen vrijplaatsen zijn verdwenen. De indruk bestaat dat zij specifiek *handhavings*beleid hebben en er is vaker een gemeentelijke werkgroep of coördinator voor woonwagenlocaties. Het gevoerde beleid lijkt hier succesvol te zijn geweest.

7 Conclusies en vergelijking met eerder onderzoek

7.1 Inleiding

In dit hoofdstuk staan de belangrijkste conclusies weergegeven. Hierin is tevens een vergelijking gemaakt met de conclusies van het onderzoek van Regioplan. Hierbij moeten de in hoofdstuk 1 besproken beperkingen in acht worden genomen. Omdat de vergelijking vanwege de verschillende gehanteerde vragenlijsten moeilijk te maken is, worden hier uitsluitend de meest zichtbare verschillen genoemd.

7.2 Bevindingen

Op grond van het onderzoek (zomer en najaar 2010) geven in totaal 20 van de 329 gemeenten aan in totaal 23 vrijplaatsen te hebben. Dit zijn 13 gemeenten *minder* dan in 2006 het geval was.

98 gemeenten hebben ook na herhaalde pogingen niet gerespondeerd, om uiteenlopende redenen. Onder deze gemeenten bevinden zich 11 gemeenten die in 2006 aangaven in totaal 25 vrijplaatsen te hebben. Het is aannemelijk dat dit anno 2010 nog steeds het geval is. Daarnaast zijn er 9 gemeenten die weliswaar aangaven geen vrijplaatsen te hebben, maar waarvan op basis van gesprekken met sleutelfiguren duidelijk is geworden dat zij wellicht al in 2006 maar zeker thans wel degelijk met vrijplaatsproblematiek kampen. Indien we deze aantallen optellen bij het totaal, komt het aantal op 40 gemeenten met in totaal minimaal 63 vrijplaatsen. Daartegenover zijn er 18 gemeenten die aan hebben gegeven in totaal 33 vrijplaatsen minder te hebben dan in 2006. Dit zou moeten leiden tot een afname, maar dat blijkt in elk geval niet uit dit onderzoek.

In 2006 was tweederde van de gemeenten eigenaar van de woonwagenlocaties, de woningcorporaties in 29% van de gevallen. In een enkel geval (5%) waren dat andere instanties: een aparte stichting van corporaties of een schap van gemeenten. Corporaties waren in het merendeel van de gevallen beheerder (39%), gevolgd door de gemeente zelf (34%), particuliere bureaus (22%)⁸ of een woonwagenschap (5%).

Anno 2010 geeft het merendeel van de gemeenten (63,3%) aan dat er de afgelopen vijf jaar geen belangrijke wijzigingen zijn opgetreden in het beheer. De belangrijkste wijziging die wel is opgetreden is de overdracht van het beheer aan de woningcorporatie(s) vaak samengaand met de overdracht van het eigendom, gevolgd door de wijziging dat er standplaatsen zijn verkocht aan woonwagenbewoners.

⁸ Een particulier bureau heeft in 2008 aangegeven het beheer te doen op circa 3500 van de 8500 centra.

Er wordt nauwelijks specifiek handhavingsbeleid gevoerd door gemeenten en er is vaak geen gemeentelijke nota opgesteld. Het kan echter zijn dat gemeenten hun aanpak hebben opgenomen in een reguliere beleidsnota. Hierin lijkt sinds 2006 weinig verandering opgetreden. In 2006 geeft ongeveer een vijfde van de gemeenten aan specifiek woonwagenbeleid te voeren en 82% hanteert een gemeentelijk handhavingsbeleid, waarvan slechts in 6% sprake is van een specifiek handhavingsbeleid voor *woonwagenlocaties*.

In het onderhavige onderzoek is niet gevraagd naar hoeveel gemeenten specifiek beleid voeren, maar konden gemeenten meerdere antwoorden geven. Het meest gegeven antwoord is dat gemeenten een gemeentelijke werkgroep of coördinator hebben ingesteld en daarnaast dat zij specifiek woonwagenbeleid voeren.

Sinds de intrekking van de Woonwagenwet in 1999 zijn gemeenten geheel autonoom bestuurlijk verantwoordelijk voor woonwagens. Sinds de inval op Vinkenslag is de aanpak van vrijplaatsproblematiek verschoven. Voorheen was vooral sprake van gedoogbeleid waarin nauwelijks sprake was van formalisering en waarin aandacht was voor het inrichten en beheren van locaties, terwijl nu een meer actief beleid wordt gevoerd waarin de nadruk ligt op het *beheersen* van de locaties. Beheersen in de zin dat handhavers, beleidsmakers en overige (private) partijen op reguliere wijze hun werk kunnen verrichten op deze locaties, omdat er geen sprake meer is van een vrijplaats. Dit kan bereikt worden door proactief beleid, door repressie of een combinatie van beide.

Tot slot nog een drietal opmerkingen van reflexieve aard. Ten eerste (b)lijkt uit het onderzoek dat het aantal vrijplaatsen niet is afgenomen, maar mogelijk zelfs toegenomen. Dat beeld bevestigt het algemene beeld (in de media en bij diegenen, die met de problematiek te maken hebben), dat woonwagenlocaties in toenemende mate worden verdacht van c.q. betraapt op allerlei vormen van grijze, zwarte en criminele activiteiten. En dan nog kan er (weer) sprake zijn – speculatie! - van terughoudendheid of onwetendheid bij de respondenten, maar ook van het feit dat de acceptatie en appreciatie van c.q. gewinning aan allerlei gedragingen in luttele jaren van invloed is. Het kan zijn dat, ook voor respondenten, het vóórkomen van allerlei onoorbare toestanden niet meteen betekent dat sprake is van vrijplaatsen.

Ten tweede: we weten door dit onderzoek dát er nog altijd vrijplaatsen op woonwagenlocaties voorkomen, maar de achterliggende processen zijn nagenoeg onzichtbaar gebleven: de oorzaken, uitingsvormen, effecten voor de woonwagenbewoners zelf, voor hun directe omgeving en in de relatie met hun overheden, de feitelijke aanpak en wat dies meer zij. Belangrijke informatie, maar daar is in dit onderzoek, dat niet meer is dan een quick scan, niet in voorzien. Tegen die achtergrond is het goed dat het ministerie van BZK heeft besloten in 2010 te starten met een breed onderzoek naar de stand van zaken op woonwagenlocaties in zijn algemeenheid.

Ten derde: dit onderzoek heeft zich uitsluitend gericht op woonwagencentra. Er zijn voldoende aanwijzingen, dat ook rond andere locaties/populaties sprake is van (ontwikkeling naar) vrijplaatsen. Op dit moment wordt, onder meer vanuit Avans Hogeschool ('s-Hertogenbosch), antwoord gezocht op de vraag in hoeverre de (aanpak van de) problematiek rond woonwagenbewoners exemplarische kennis biedt voor vergelijkbare contexten.

De VROM-Inspectie wil gemeenten ondersteunen bij de aanpak van vrijplaatsproblematiek. Het initiatief voor een dergelijke ondersteuning ligt in beginsel bij de gemeente.

Bijlage 1 Vragenlijst vrijplaatsenonderzoek

[Voorlezen Toelichting 1]

Vraag	Antwoorden	Bijzonderheden/routing
1. CONTACTGEGEVENS		
Gemeente	[naam gemeente]	
Naam respondent	[naam respondent]	
Functie	[functie respondent]	
Telefoonnummer	[telefoonnummer respondent]	
E-mail	[email respondent]	
2. ALGEMENE GEGEVENS		
V1 Hoeveel locaties met standplaatsen voor woonwagens zijn er in uw gemeente?	[aantal]	ROUTING: indien 0 --> naar laatste blok
V2 Volgens onderzoek dat in 2006 is uitgevoerd naar woonwagenlocaties, waren er op dat moment in totaal [aantal] standplaatsen en [aantal] woonwagens op deze locaties. Klopt dit nog volgens de bestemmingsplannen?	<ul style="list-style-type: none"> • Ja • Nee, er zijn [aantal] standplaatsen opgeheven • Nee, er zijn [aantal] standplaatsen bijgekomen • Nee, er zijn [aantal] woonwagens meer/minder. Totaal aantal woonwagens is nu [aantal]. 	<p>Voorleggen gegevens bestand eerder onderzoek in 2006</p> <p>Instructie INT (geldt voor meer vragen): indien gemeentelijke herindeling in voorbije jaren: uitgaan van gemeente zoals nu gedefinieerd</p>
V3 Is het feitelijk aantal standplaatsen lager, hoger of ongeveer gelijk aan dit aantal?	<ul style="list-style-type: none"> • Gelijk aan aantal in bestemmingsplan • Hoger, n.l. [schatting aantal] • Lager, n.l. [schatting aantal] 	
V4 Zijn er in de afgelopen vijf jaar nieuwe woonwagenlocaties bijgekomen?	<ul style="list-style-type: none"> • Nee • Ja, n.l. [aantal] 	Instructie INT (geldt voor meer vragen): indien gemeentelijke herindeling in voorbije jaren: uitgaan van gemeente zoals nu gedefinieerd

V5 Zijn er in de afgelopen 5 jaar locaties voor standplaatsen opgeheven?	<ul style="list-style-type: none"> • Nee • Ja, n.l. [aantal locaties] 	
V6 Is het feitelijk aantal standplaatsen voor woonwagens in uw gemeente in de afgelopen vijf jaren toegenomen, afgenomen of ongeveer gelijk gebleven?	<ul style="list-style-type: none"> • Toegenomen, met circa [aantal standplaatsen] • Afgenomen, met circa [aantal] • Ongeveer gelijk gebleven 	Instructie INT: resp. laten schatten als hij het niet precies weet
V7 Zijn er in de afgelopen vijf jaren belangrijke wijzigingen opgetreden in het beheer van de woonwagenlocaties?	<ul style="list-style-type: none"> • Nee • ja, overdacht van beheer naar woningcorporatie(s) - eigendom ook over naar woningcorporatie? • ja, overdracht van beheer naar particuliere beheerder(s) - eigendom ook over naar particuliere beheerder(s)? • ja, overdracht van beheer terug naar gemeente - eigendom ook terug naar gemeente? • Standplaatsen verkocht naar woonwagenbewoners • Combinatie van voorgaande 	
3. BELEID ALGEMEEN		
V8 Kunt u aangeven of de volgende zaken van toepassing zijn in uw gemeente?	<p>[meer antwoorden mogelijk]</p> <ul style="list-style-type: none"> • Er is specifiek beleid voor woonwagenlocaties • Er is specifiek <i>handhavings</i>beleid voor woonwagenlocaties • Er is een gemeentelijke nota voor woonwagenbeleid • Er is een gemeentelijke werkgroep of een gemeentelijk coördinator voor woonwagenlocaties • Is bij bovenstaande punten sprake van lokaal beleid of regionaal beleid? 	Indien regionaal beleid, dan per gegeven antwoord nagaan of dit zo is
V9 Kunt u aangeven of op de volgende terreinen sprake is van <u>extra</u> aandacht voor woonwagenbewoners?	<ul style="list-style-type: none"> • Leefbaarheid op woonwagenlocaties • Participatie of integratie van woonwagenbewoners in 	

	<p>omgeving</p> <ul style="list-style-type: none"> • Scholing • Arbeidstoeleiding • Hulpverlening aan individuele bewoners of gezinnen 	
<i>[voorlezen toelichting 2]</i>		
4. VRIJPLAATSEN ALGEMEEN		
V10 Hoeveel woonwagenlocaties in uw gemeente zijn op dit moment aan te merken als vrijplaats?	<p>[aantal]</p> <p>Is er sprake van een feitelijke dreiging?</p> <p>Is er sprake van een ervaren / vermeende dreiging?</p>	
V11 Zijn er in uw gemeente woonwagenlocaties die vijf jaar geleden nog een vrijplaats waren en nu niet meer? Zo ja, om welke locaties gaat het?	<ul style="list-style-type: none"> • Nee, nvt • Ja, n.l. [aantal] <ul style="list-style-type: none"> • [straatnaam-postcode loc. 1] • [straatnaam-postcode loc. 2] • [straatnaam-postcode loc. 3] 	<p>Indien [aantal] > 3, max. 3 locaties invullen (vragen naar meest prominente voorbeelden)</p> <p>ROUTING: indien 0 op vorige vraag --> naar laatste blok</p>
V12 Zijn er in uw gemeente de afgelopen 5 jaar nieuwe vrijplaatsen bijgekomen? Zo ja, om welke locaties gaat het?	<ul style="list-style-type: none"> • Nee, nvt • Ja, n.l. [aantal] <ul style="list-style-type: none"> • [straatnaam-postcode loc. 1] • [straatnaam-postcode loc. 2] • [straatnaam-postcode loc. 3] 	<p>Indien [aantal] > 3, max. 3 locaties invullen (vragen naar meest problematische locaties)</p>
V13 Wat is de <u>belangrijkste</u> methode die in uw gemeente wordt gehanteerd om de vrijplaatsenproblematiek te verminderen?	<ul style="list-style-type: none"> • Nvt, geen noemenswaardige inzet • Vooral normaal toepassen van regels • Vooral samenwerking zoeken met bewoners • Vooral hulpverlening aan bewoners • Samenwerking zoeken met andere organisaties • Anders/combinatie van methoden 	
V14 Welke organisaties zijn in uw gemeente actief bij het aanpakken van vrijplaatsen?	<p>[meer antwoorden mogelijk]</p> <ul style="list-style-type: none"> • Geen enkele organisatie • Gemeente, alle betrokken afd. • Gemeente, één/enkele betrokken afd. • Woningcorporaties • Beheerorganisaties • Regionale politie 	<p>Instructie: Instellingen langslopen</p>

	<ul style="list-style-type: none"> • Onderwijsinstellingen • Welzijnsinstellingen • Zorg- en hulpverleningsinstellingen • CWI / UWV • Belastingdienst • Andere rijksdiensten • Andere partijen • Voert de gemeente regie? 	
V15 Hoe beoordeelt u in algemene zin de aanpak van vrijplaatsen in uw gemeente?	<ul style="list-style-type: none"> • Aanpak schiet op alle fronten tekort, zoals... • Aanpak schiet op onderdelen tekort, zoals... • Aanpak schiet tekort maar wordt beter, zoals.... • Aanpak is toereikend/bevredigend 	Respondenten een toelichting laten geven
V16 Hoe waardeert u de resultaten die in de afgelopen jaren zijn geboekt met het aanpakken van vrijplaatsen?	<ul style="list-style-type: none"> • Er is sprake van vooruitgang • Er is sprake van achteruitgang • Geen/weinig verandering 	
V17 Wat is volgens u de <u>belangrijkste</u> reden dat in uw gemeente niet altijd adequaat wordt opgetreden tegen vrijplaatsen?	<ul style="list-style-type: none"> • nvt, optreden is adequaat • Geen beleidsprioriteit • Bestuurlijk/organisatorisch onvermogen • Angst voor gevolgen/consequenties • Zinloosheid (geen perspectief) • Ontoereikend budget • Geen / beperkte capaciteit • Anders, n.l. [open antwoord] 	
V18 Kunt u een gemeente in Nederland noemen wiens beleid ten aanzien van vrijplaatsen wat u betreft als voorbeeld kan dienen voor andere gemeenten? Dit mag ook uw eigen gemeente zijn.	<ul style="list-style-type: none"> • Nee • Ja, mijn eigen gemeente • Ja, n.l. [lijst met Nederlandse gemeenten] • En waarom? 	Maximaal 1 gemeente laten noemen. Vraag eventueel naar meest in het oog springende gemeente en vraag om een toelichting
V19 Heeft de gemeente behoefte aan ondersteuning?	<ul style="list-style-type: none"> • Nee • Ja, een website met informatie • Ja, een netwerk in de regio • Ja, een landelijk netwerk • Ja, externe druk op 	

	bestuur/organisatie	
--	---------------------	--

<i>[voorlezen toelichting 3]</i>										
5. VRIJPLAATSEN PER LOCATIE	<i>[Voor elke locatie apart noteren]</i>	Maximaal 3 locaties bespreken. Indien meer vrijplaatsen, dan vragen naar drie meest problematische locaties								
V20 Straatnaam	[straatnaam]									
V21 Postcode	[postcode]									
V22 Wanneer is locatie ontstaan?	<ul style="list-style-type: none"> • Vóór 1999 • Na 1999 									
V23 Aantal plaatsen op locatie volgens bestemmingsplan?	[aantal]									
V24 Feitelijk aantal standplaatsen?	[aantal]									
V25 Aantal huurwagens?	[aantal]									
V26 Aantal koopwagens?	[aantal]									
V27 Hoeveel vakken / standplaatsen zijn in eigendom van bewoners?	[aantal]									
V28 Wat is de ligging van deze locatie?	<ul style="list-style-type: none"> • Kern • Randzone • Buitengebied 									
V29 Wie is eigenaar van de standplaatsen?	<ul style="list-style-type: none"> • Gemeente • Woningcorporatie • Mengvorm • Anders 									
V30a Wie beheert de locatie?		Beheer wordt soms uitbesteed aan een particulier bureau								
V30b Bij wie ligt het uiteindelijke beheer?	<table border="1"> <thead> <tr> <th>Beheer locatie</th> <th>Uiteindelijke beheer</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Gemeente</td> <td>Particulier bureau namens gemeente</td> </tr> <tr> <td>Woningcorporatie</td> <td>Particulier bureau namens corporatie</td> </tr> <tr> <td>Particulier bureau</td> <td>Hetzelfde particulier bureau</td> </tr> </tbody> </table>		Beheer locatie	Uiteindelijke beheer	Gemeente	Particulier bureau namens gemeente	Woningcorporatie	Particulier bureau namens corporatie	Particulier bureau	Hetzelfde particulier bureau
	Beheer locatie		Uiteindelijke beheer							
	Gemeente		Particulier bureau namens gemeente							
Woningcorporatie	Particulier bureau namens corporatie									
Particulier bureau	Hetzelfde particulier bureau									
	<ul style="list-style-type: none"> • Anders 									
V31 Kunt u aangeven of de bewoners van deze locatie in serieuze mate met de volgende problemen kampen? (S.v.p. alleen bevestigend antwoorden als problemen 'bekend' zijn of als er 'serieuze'	<p>[meer antwoorden mogelijk]</p> <ul style="list-style-type: none"> • Armoede • Werkloosheid • Huisvestingsproblematiek • Laaggeletterdheid/gebrekkige scholing/ schoolverzuim 	Doorstrepen wat niet van toepassing is								

vermoedens bestaan)	<ul style="list-style-type: none"> • Psychosociale problematiek • Onderlinge onenigheid • Gebrekkige integratie in de samenleving • Criminaliteit • Anders, namelijk 	
V32 Kunt u aangeven of de volgende problemen op deze locatie aan de orde zijn? (S.v.p. alleen bevestigend antwoorden als problemen 'bekend' zijn of als er 'serieuze' vermoedens bestaan)	<p>[meer antwoorden mogelijk]</p> <ul style="list-style-type: none"> • Achterstallig onderhoud/verwaarlozing van locatie/bodemvervuiling • Overlast voor omgeving • Eigenrichting • Criminaliteit • Gewelddreiging naar omgeving / omwonenden • Gewelddreiging naar ambtenaren of gezagsdragers 	Doorstrepen wat niet van toepassing is
6. SLOTOPMERKINGEN RESPONDENT		
V33 Zijn er nog zaken die u wilt opmerken?	[open antwoord]	
V34 Wij doen voor het Ministerie van VROM ook onderzoek naar de wijze waarop gemeenten het beleid rond MOE-landers vormgeven (Arbeidsmigranten uit Midden- en Oost Europa). Weet u wie hiervoor in uw gemeente contactpersoon is?	<p>[naam en contactgegevens van persoon noteren]</p> <p>Indien resp. zelf contactpersoon is meteen vervolgspraak maken voor MOE-landers interview.</p>	

Toelichting 1 [algehele introductie van onderzoek]

Goedendag, u spreekt met ... van ... In opdracht van het Ministerie van VROM voeren wij momenteel een inventariserend onderzoek uit naar de wijze waarop gemeenten het woonwagenbeleid in hun gebied vorm geven en de problemen die ze op dit vlak mogelijk tegenkomen. Zou ik u in verband hiermee enige vragen mogen stellen?

Toelichting 2 [Intro en definitie vrijplaats]

Ik ga u nu enkele vragen stellen over mogelijke vrijplaatsen op woonwagenlocaties in uw gemeente. Onder een vrijplaats verstaan wij: "groepen of locaties waar een effectief overheidsoptreden wordt belemmerd, leidend tot een maatschappelijk ongewenste situatie, waar structurele fraude van wezenlijke betekenis is. De belemmering betreft soms een bestaande of vermeende dreiging, soms een sociaal-culturele hindernis. De aandacht van de overheid beperkt zich veelal tot handhaving van de openbare orde, waarbij structurele fraude voor lief wordt genomen".

Toelichting 3 [Intro]

Ik ga u nu enkele vragen stellen over de woonwagenlocaties in uw gemeente die u aanmerkt als vrijplaatsen. Ik ga over elk van deze locaties een paar vragen stellen.