

ECLI:NL:RBDHA:2024:7830

Instantie	Rechtbank Den Haag
Datum uitspraak	29-05-2024
Datum publicatie	29-05-2024
Zaaknummer	C/09/637977 / HA ZA 22-941
Rechtsgebieden	Civiel recht
Bijzondere kenmerken	Bodemzaak Eerste aanleg - meervoudig
Inhoudsindicatie	Verklaring voor recht dat de gemeente Den Haag in strijd handelt met het discriminatieverbod door het niet uitbreiden van het aantal woonwagendplaatsen in die gemeente en veroordeling van de gemeente om binnen vijf jaar na datum van dit vonnis de wachttijd voor een woonwagendplaats vergelijkbaar te hebben gemaakt met de wachttijd voor een grondgebonden (niet-gestapelde) sociale huurwoning
Vindplaatsen	Rechtspraak.nl

Uitspraak

RECHTBANK Den Haag

Team handel

Zaaknummer: C/09/637977 / HA ZA 22-941

Vonnis van 29 mei 2024

in de zaak van

STICHTING SINTI, ROMA EN REIZIGERS,

te Den Haag,

eisende partij,

hierna te noemen: de Stichting,

advocaat: mr. T. Hendriks te Amsterdam,

tegen

GEMEENTE DEN HAAG,

te Den Haag,

gedaagde partij,

hierna te noemen: de Gemeente,

advocaat: mr. G.A. van der Veen te Rotterdam.

1 De procedure

1.1. Het verloop van de procedure blijkt uit:

- het tussenvonnis van 6 september 2023;
- de conclusie van antwoord met producties 4 tot en met 10;
- het tussenvonnis van 20 december 2023 waarbij de datum van de voortgezette mondeling behandeling is bepaald;
- de akte overlegging productie 19 tot en met 21 van de Stichting.

1.2. De voortgezette mondelinge behandeling heeft plaatsgevonden op 3 april 2024. In het rechtbankdossier bevinden zich de aantekeningen die de griffier tijdens de zitting heeft gemaakt.

1.3. Ten slotte is de datum voor het vonnis bepaald op heden.

2 De feiten

2.1. De positie van woonwagenbewoners op de woningmarkt werd tot 1999 gereguleerd door de Woonwagenwet (1968). De Woonwagenwet is in 1999 ingetrokken. Met de intrekking werd beoogd te bereiken dat woonwagenbewoners vanaf dat moment behandeld zouden worden als gewone burgers en dat de situatie op woonwagenlocaties zou worden genormaliseerd. Met de intrekking van de Woonwagenwet zijn de bijzondere wettelijke verplichtingen van de provincie bij de woonruimtevoorziening voor woonwagenbewoners komen te vervallen, waarmee het woonwagenbeleid een onverdeelde verantwoordelijkheid is geworden van de gemeente.

2.2. Het Ministerie van Verkeer en Waterstaat heeft in 2007 het beleidsdocument Werken aan woonwagenlocaties, Handreiking voor gemeenten: over beleid en handhaven gepubliceerd. In de handleiding staat, voor zover van belang, het volgende:

Deze handreiking is bedoeld om gemeenten een leidraad te bieden bij het handhaven op woonwagenlocaties. Gemeenten die nog aan het begin staan van het traject naar een genormaliseerde handhaving op dergelijke locaties kunnen de aanwijzingen, tips en het stappenplan in deze handreiking gebruiken bij het ontwikkelen van hun aanpak. Gemeenten die al volop bezig zijn, kunnen de handreiking gebruiken als een checklist voor hun eigen beleid. ()

Gemeenten kunnen het beleid ten aanzien van woonwagenlocaties vanuit verschillende visies benaderen. Hieronder is op hoofdlijnen een aantal mogelijke beleidsvarianten binnen het Wonen-beleid beschreven. Deze varianten nemen de ruimtelijke verschijning als uitgangspunt. Het staat een gemeente uiteraard vrij andere beleidsvarianten te ontwikkelen. Dat kan ook vanuit andere uitgangspunten zoals welzijn, arbeidsparticipatie of scholing.

Variant 1: nuloptie

Bij deze variant wordt geen invulling meer gegeven aan eventuele behoefte onder bewoners aan standplaatsen voor woonwagens. De gemeente kan een passief nuloptiebeleid voeren (vrijkomende standplaatsen verwijderen), of een actief beleid (de bewoners andere wijze van huisvesting bieden). Mogelijke redenen om voor deze variant te kiezen zijn: de gemeente acht standplaatsen en/of woonwagens een te dure of te grondextensieve woonvorm; de handhaving is te kostbaar.

Variant 2: afbouwbeleid

Bij deze variant worden de bestaande centra opgedeeld en verkleind tot centra van slechts enkele standplaatsen. De gemeente kan besluiten geen huurwagens meer aan te bieden en de bestaande huurwagens te verkopen aan de bewoners. De nieuwe centra worden qua stratenplan identiek aan gewone woonstraten. De gemeente kan het bestemmingsplan zodanig aanpassen dat op een standplaats ook het bouwen van een reguliere woning mogelijk is. Dit beleid kan geleidelijk of versneld worden uitgevoerd.

Mogelijke reden om voor deze variant te kiezen: een geleidelijke overgang naar reguliere woonvormen.

Variant 3: woonvisiebeleid

Het wonen op een standplaats wordt ingebed in de reguliere gemeentelijke beleidsprocessen rondom het wonen en dus niet behandeld als een specifiek beleidsonderwerp. Woonwagengewoners worden gelijk gesteld aan en concurrerend met andere woningzoekenden. In bestemmingsplannen kan toegestaan worden dat op woonlocaties of op bedrijventerreinen een woning of een woonwagen gerealiseerd wordt. Meer draagkrachtigen kunnen op eigen initiatief of via projectontwikkeling in hun behoefte voorzien. Bij minder draagkrachtigen kunnen woningcorporaties hun gebruikelijke rol vervullen.

Mogelijke reden om voor deze variant te kiezen: het behoud van alternatieve woonvormen in een gemeente.

Variant 4: vraaggericht specifiek beleid

De gemeente kan de behoefte peilen aan alternatieve woonvormen, bijvoorbeeld het wonen in een woonwagencentrum, wonen in familieverband in een woongroep-achtige woonvorm of bedrijfsstandplaatsen met gelegenheid voor wonen in een wagen. Ook op de wensen wat betreft het eigendom van wagens en/of standplaats kan worden ingespeeld.

Mogelijke redenen om voor deze variant te kiezen: een specifieke, lokale situatie, bijvoorbeeld veel bedrijfsplaatsen met woongelegenheden voor kermisbedrijven of bestaande goede verhoudingen met de bewoners.

Variant 5: neutraal beleid

De gemeente kan besluiten geen specifiek beleid te ontwikkelen, maar situationeel te reageren op verzoeken van degenen die een standplaats willen hebben, al dan niet met huurwagen. Mogelijke reden om voor deze variant te kiezen: men ziet geen aanleiding om beleid te ontwikkelen, bijvoorbeeld omdat er niet of nauwelijks woonwagens zijn in een gemeente of omdat er helemaal geen problemen zijn.

- 2.3. De Gemeente heeft gekozen voor een beleidsvariant waarbij geen nieuwe woonwagenlocaties ontwikkeld zouden worden en het aantal standplaatsen geleidelijk werd verminderd. Waar er in 2000 nog 343 woonwagenstandplaatsen in de Gemeente waren, was dit aantal in 2010 teruggebracht tot 233. Een belangrijk onderdeel daarvan was de opheffing van de locatie aan de Escamplaan in de periode 2006-2010, zonder dat daar elders in de Gemeente woonwagenstandplaatsen voor in de plaats kwamen. Na 2010 is het aantal standplaatsen gelijk gebleven.

- 2.4. Tussen 2000 en 2015 heeft de Gemeente een regionale wachtlijst gehanteerd. Het aantal personen op de wachtlijst is geleidelijk toegenomen. In 2000 stonden 78 personen op deze lijst ingeschreven, in 2005: 140 personen, in 2010: 185 personen en in 2015: 216 personen. Sinds 2020 wordt een gemeentelijke wachtlijst gehanteerd. Iedereen die ouder is dan 18 jaar en legaal in Nederland verblijft kan zich voor deze wachtlijst aanmelden. Op de (gemeentelijke) wachtlijst stonden in 2020 195 personen en in oktober 2023 259 personen. Gemiddeld komen er ongeveer twee à drie standplaatsen per jaar vrij voor belangstellenden op de wachtlijst.
- 2.5. Op 19 december 2014 heeft het College voor de Rechten van de Mens (het CRM) geoordeeld dat de gemeente Oss door het hanteren van een uitsterfbeleid een verboden onderscheid op grond van ras heeft gemaakt (Oordeelnummer 2014-165).
- 2.6. Op 1 mei 2017 heeft het CRM een oordeel gegeven over het beleidsdocument Werken aan woonwagencultuur, Handreiking voor gemeenten: over beleid en handhaven (zie rov. 2.2). Het CRM heeft geoordeeld dat de eerste beleidsvariant, de nuloptie, discriminerend is omdat zij de kern van de woonwagencultuur aantast. De tweede variant, het afbouwbeleid, kan discriminerend zijn als hierdoor de essentie van de woonwagencultuur verdwijnt (Oordeelnummer 2017-55).
- 2.7. Op 17 mei 2017 heeft de Nationale Ombudsman het rapport Woonwageneigenaar zoekt standplaats: Een onderzoek naar de betrouwbaarheid van de overheid voor woonwageneigenaars gepubliceerd. Uit dit rapport volgt, voor zover van belang, het volgende:

Woonwageneigenaars hebben een eigen culturele identiteit. De opvatting dat deze identiteit bescherming verdient, is in de laatste tien tot vijftien jaar ontwikkeld en bestendigd door verschillende internationaal- en Europeesrechtelijke verdragen, die de Nederlandse staat mede heeft ondertekend. De erkenning brengt voor staten de verplichting met zich mee om voor voldoende standplaatsen te zorgen, zodat woonwageneigenaars volgens hun tradities en culturele identiteit kunnen leven. ()

Conclusies :

Gemeenten hebben onvoldoende kennis van het mensenrechtelijke kader voor de culturele identiteit van woonwageneigenaars. De nadruk ligt op normalisatie: woonwageneigenaars moeten gelijk behandeld worden met andere burgers.

Dit miskent dat, waar het gaat om wonen, juist sprake is van ongelijke gevallen die daarom ongelijk behandeld moeten worden.

Een regierol van het Rijk ontbreekt. Gemeenten worden niet ondersteund in het voeren van een standplaatsenbeleid gebaseerd op relevante mensenrechtelijke kaders

Aanbevelingen aan gemeenten

Benoem in het college van burgemeester en wethouders een portefeuillehouder voor woonwageneigenaars en hun mensenrechten.

Ga in gesprek met de gemeenteraad over het standplaatsenbeleid en eventuele voornemens om het standplaatsenbeleid aan te passen.

Maak standplaatsenbeleid in overeenstemming met het mensenrechtelijke kader voor de culturele identiteit van woonwageneigenaars (onder meer de jurisprudentie van het Europese Hof voor de Rechten van de Mens en de oordelen van het College voor de Rechten van de Mens) en leg de standplaatsenbehoefte onder woonwageneigenaars in uw gemeente vast in de Woonvisie.

Inventariseer daartoe de behoefte aan standplaatsen, toewijzingscriteria, constructies voor huur of koop en woonvorm onder woonwageneigenaars in uw gemeente.

- 2.8. Het ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties (BZK) heeft op 12 juli 2018 het Beleidskader Gemeentelijk woonwageneigenaar- en standplaatsenbeleid (het Beleidskader) gepresenteerd. In het Beleidskader staat onder meer:

De visie die ten grondslag ligt aan dit nieuwe beleidskader heeft als kern inzake huisvesting het beschermen van woonwagengewoners tegen discriminatie, het waarborgen van hun mensenrechten en het bieden van rechtszekerheid en duidelijkheid. Concreet betekent dit:

De gemeente stelt het beleid voor woonwagens en standplaatsen vast als onderdeel van het volkshuisvestingsbeleid;

Het beleid dient voldoende rekening te houden met en ruimte te geven voor het woonwagenleven van woonwagengewoners;

Hiervoor is nodig dat de behoefte aan standplaatsen helder is;

Corporaties voorzien in de huisvesting van woonwagengewoners voor zover deze tot de doelgroep behoren;

De afbouw van standplaatsen is niet toegestaan (behoudens uitzonderlijke omstandigheden) zolang er behoefte is aan standplaatsen;

Een woningzoekende woonwagengewoner die dit wenst, heeft binnen een redelijke termijn kans op een standplaats.

Als niet duidelijk is wat de behoefte is, kan dat betekenen dat de behoefte aan standplaatsen in kaart wordt gebracht. Als een gemeente in de afgelopen jaren een afbouw dan wel een bevriezingsbeleid heeft gehanteerd wat betreft het aantal standplaatsen, en er is een gebleken behoefte aan standplaatsen, dan is een inhaalslag nodig.

- 2.9. Het CRM heeft op 7 december 2020 uitspraak gedaan over een klacht met betrekking tot het beleid van de Gemeente ten aanzien van woonwagenstandplaatsen (2020-108). Daarbij heeft het CRM, voor zover van belang, overwogen als volgt:

Periode tot juli 2018

De gemeente Den Haag heeft tot juli 2018 geen beleid ontwikkeld om (naar gelang de behoefte) extra woonwagenstandplaatsen aan te leggen. Daardoor heeft de gemeente Sinti, Roma en woonwagengewoners niet in staat gesteld om te leven volgens hun cultuur in een woonwagen zodat sprake is van discriminatie. ()

Periode juli 2018 - heden

De gemeente Den Haag is bezig om het woonwagenbeleid te actualiseren en in lijn te brengen met het Beleidskader van BZK. Omdat de actualisatie nog niet is voltooid, ligt nu concreet de vraag ter beoordeling voor of de gemeente vanaf juli 2018 voldoende stappen heeft gezet om zijn nieuwe woonwagenbeleid vorm te geven.

Het College oordeelt dat de gemeente Den Haag onvoldoende stappen heeft gezet. Het onderwerp heeft geen zichtbare urgentie en het ontbreekt tot nu toe aan bestuurlijke daadkracht. Over de inhoud van het nieuwe beleid, zoals het aantal extra standplaatsen op huidige of nieuwe locaties, is nog niets bekend. Ook heeft de gemeente tot op heden geen actie ondernomen om de wachtlijst voor standplaatsen te actualiseren terwijl dit zal bijdragen aan een inzichtelijke en eerlijke toewijzing.

De enige zichtbare stap die de gemeente heeft gezet, is dat hij een organisatie- en adviesbureau heeft ingeschakeld om een behoefte-inventarisatie te houden. Dit is begin 2020 gedaan waarna in juli 2020 de resultaten bekend zijn geworden. Die houden -kort weergegeven- in dat er meer vraag is dan aanbod van standplaatsen en dat een deel van de behoefte aan standplaatsen ontstaat door spijtoptanten die op de wachtlijst voor woonwagenstandplaatsen staan. Behalve dat de gemeente deze stap erg laat in gang heeft gezet, geeft de gemeente hiermee Sinti, Roma en woonwagengewoners nog steeds geen reëel perspectief op een woonwagenstandplaats om te leven volgens hun cultuur in een woonwagen. Dit klemmt te meer nu meerdere woonwagengewoners van de Escamplaan in

2006/2008 noodgedwongen naar reguliere woningen zijn verhuisd en daar nog steeds wonen bij gebrek aan standplaatsen.

Het College is van oordeel dat ook nu nog sprake is van discriminatie.

2.10. Op 30 juni 2020 heeft het onderzoeksbureau Be Flex B.V. het in opdracht van de Gemeente verrichte behoefteonderzoek gepubliceerd. Uit het behoefteonderzoek volgt dat van alle 178 geïnterviewden 40 personen hebben aangegeven behoefte te hebben aan een huurstandplaats met een huurwoonwagen, 18 personen aan een huurstandplaats voor de plaatsing van een eigen woonwagen en 15 aan een koopstandplaats. Be Flex heeft de totale behoefte aan woonwagenstandplaatsen in de Gemeente aldus vastgesteld op (minimaal) 73.

2.11. De Vereniging van Nederlandse Gemeenten heeft in 2021 samen met onder meer gemeenten, woningcorporaties en het ministerie van BZK de Wegwijzer gemeentelijk woonwagen- en standplaatsenbeleid opgesteld. De Wegwijzer is bedoeld om (i) het mensenrechtelijk kader in relatie tot het woonwagen- en standplaatsenbeleid te schetsen en (ii) stap voor stap toe te lichten hoe gemeenten, samen met woningcorporaties, woonwagenbewoners en beheersorganisaties aan de slag kunnen met het ontwikkelen en uitvoeren van het woonwagen- en standplaatsenbeleid.

2.12. In de brief van 8 januari 2021 aan de voorzitter van de commissie Ruimte heeft het college van B&W van de Gemeente de koers van het woonwagenbeleid op hoofdlijnen uiteengezet. In de brief staat onder meer:

Het woonwensbehoefte rapport en de bevindingen bij het rapport hebben geleid tot de volgende contouren voor het actualiseren van het woonwagenbeleid.

1. Uitgangspunt voor nieuw beleid: woonwensenbehoefte

De analyse en uitkomsten van het woonwensenbehoefte onderzoek geven ons inzicht in de discrepantie tussen de vraag en het aanbod van standplaatsen. Zie de bijlage Rapportage uitkomsten inventarisatie woonbehoefte woonwagenstandplaatsen 2020 d.d. 30 juni van Be Flex. Het woonwensenbehoefte onderzoek is het uitgangspunt voor het gesprek met de corporaties en woonwagenbewoners om te komen tot beter inzicht in de vraag en een aanbod dat beter bij de vraag aansluit.

()

5. Verkenning naar uitbreidingsmogelijkheden woonwagenlocaties

Voor de uitbreiding van de standplaatsen doen we een verkenning naar de planologische schaarse ruimte en financiële haalbaarheid voor uitbreidingsmogelijkheden op de bestaande 11 woonwagenlocaties en we verkennen de mogelijkheden voor de uitbreiding van de nieuwe locaties. We verwachten nog dit jaar meer inzicht te hebben in de omvang van de uitbreidingsmogelijkheden.

2.13. Op 21 oktober 2021 heeft een overleg plaatsgevonden tussen de Gemeente en 45 woonwagenbewoners over het te actualiseren beleid, waaronder uitbreiding van de standplaatsen.

2.14. Op 15 februari 2022 heeft het college van B&W van de Gemeente het besluit genomen om een haalbaarheidsstudie te laten uitvoeren naar potentiële uitbreidingslocaties van woonwagenstandplaatsen.

2.15. In de conceptnota Haags Woonwagenbeleid van 26 september 2023 staat, voor zover relevant, het volgende:

Gemeente en woningcorporaties zijn verantwoordelijk om zowel beleidsmatig als praktisch te zorgen voor adequate huisvesting voor woonwagenbewoners. De gemeente is verantwoordelijk voor het beleid, de bestemming van de locaties en koop/erfpachtstandplaatsen. De woningcorporaties hebben

de wettelijke taak om te zorgen voor het bouwen, verhuren en beheren van woningen voor huurders die tot hun primaire doelgroep behoren. Corporaties hebben de kennis en expertise in huis om op te treden als goede en sociale verhuurder van standplaatsen. Het gemeentelijk beleid is erop gericht hiervoor het juiste kader te scheppen en toe te zien dat genoemde taak ook door de woningcorporaties wordt verricht. Voor woonwagenbewoners die niet tot de primaire doelgroep behoren, vereist het mensenrechtelijk kader dat de gemeente aanvullende maatregelen treft om te voorzien in voldoende (koop-)standplaatsen (artikel 75 van de Woningwet). ()

4. Uitvoering van deze conceptbeleidsnota

De ambitie is om te komen tot 80 nieuwe standplaatsen, binnen de planologische, technische en juridische mogelijkheden en met participatie van woonwagenbewoners en omwonenden. Om tot een realisatie van de opgave te komen en uitvoering te geven aan deze conceptbeleidsnota zal een uitvoeringsplan opgesteld worden inclusief een voorlopige planning. De ontwikkeling van locaties in de actiepunten 1.1 tot en met 1.4 gaat gepaard met investeringen. Per onderdeel zal een businesscase worden uitgewerkt met dekking voor de onrendabele top. Het uitvoeringsplan zal ingaan op onderstaande inventarisatie van benodigde activiteiten. Onderstaande lijst is slechts een eerste inventarisatie en geeft een prioritering van de activiteiten voor de korte termijn, maar is nog niet volledig of definitief.*

Vanuit de vijf pijlers zijn de volgende acties voor de komende periode voorzien:

1 Uitbreiden standplaatsen

- 1.1. Verplaatsing locatie Energiestraat naar nieuwe locatie (permanent)
- 1.2. Uitbreiding standplaatsen op bestaande locaties
- 1.3. Pilot verticale uitbreiding standplaatsen op een van de locaties
- 1.4. Uitbreiding standplaatsen op 2 nieuwe locaties binnen 5 jaar (waaronder de verplaatsingslocatie van de Energiestraat en 20-30 aanvullende standplaatsen)
- 1.5. Elke 5 jaar monitoren behoefte aan nieuwe standplaatsen
- 1.6. Uitbreiding standplaatsen op 1 à 2 nieuwe locaties binnen 5 tot 10 jaar (indicatief 20-30 standplaatsen) naar gelang de behoefte in afstemming met de regiogemeenten.
- 1.7. Wijziging standplaatsmogelijkheden in bestemmingsplannen/omgevingsplan aan het geactualiseerde woonwagenbeleid.

2. Voldoende gedifferentieerd aanbod

- 2.1. Overdracht gemeentelijke woonwagenlocaties aan woningcorporaties
- 2.2. Binnen afzienbare termijn uitbreiden van het aantal huurwoonwagens conform de behoefte/noodzaak eraan door corporaties mogelijk maken.
- 2.3. Mogelijk maken standplaatsen in eigendom te vergeven (bijvoorbeeld via erfpachtconstructies)

3. Toewijzing van standplaatsen

- 3.1. Aanpassen toewijzings- en wachtlijstsystematiek.
- 3.2. Wijziging huisvestingsverordening

4. Interne en externe slagkracht

- 4.1. Interne organisatie op orde brengen
- 4.2. Opbouwen overleg- en participatiestructuur op stedelijk- en locatiespecifiek niveau
- 4.3. Afstemmen met uitvoeringspartners, regio, ministerie BZK.

5. Aandacht voor welzijn

Nader uit te werken.

**In de voetnoot staat Waarvan ca. 40 binnen vijf jaar en aanvullend 20-40 binnen 5-10 jaar, wanneer de behoefte nog steeds evident is.*

- 2.16. Het college van B&W van de Gemeente heeft de raad op 28 september 2023 verzocht om een perceel aan de Henri Faasdreef in de Gemeente aan te wijzen als woonwagenlocatie. Er is daar ruimte voor circa 12 tot 20 standplaatsen. Tien van deze standplaatsen zijn beoogd ter vervanging van de op te heffen locatie aan de Energiestraat in de Gemeente.

3 Het geschil

- 3.1. De rechtbank heeft in het tussenvonnis van 6 september 2023 geoordeeld dat de Stichting in een aantal vorderingen ontvankelijk is zover zij opkomt voor de belangen van woonwagenbewoners die thans in een woonwagen in de Gemeente wonen. Het gaat daarbij om de vorderingen dat de rechtbank, bij vonnis uitvoerbaar bij voorraad,

I. voor recht verklaart dat de gemeente door haar woonwagenbeleid niet aan te passen en/althans door niet feitelijk over te gaan tot het realiseren c.q. uitbreiden van het aantal woonwagenstandplaatsen, in strijd handelt met het discriminatieverbod en/althans artikel 8 van het Europees Verdrag voor de Rechten van de Mens;

III. de Gemeente gebiedt om met onmiddellijke ingang te stoppen met het voeren van een woonwagenbeleid dat in strijd is met het discriminatieverbod en/althans artikel 8 EVRM en/althans onrechtmatig is;

VI. de Gemeente gebiedt om binnen één jaar na het in deze zaak te wijzen eindvonnis, althans een datum die de rechtbank in goede justitie geraden acht, de gemiddelde wachttijd voor een woonwagenstandplaats te hebben verminderd tot maximaal het niveau van de gemiddelde wachttijd voor een woning in de sociale sector in de Gemeente.

- 3.2. Aan haar vordering legt de Stichting samengevat het volgende ten grondslag. De Gemeente heeft jarenlang ten aanzien van woonwagenstandplaatsen een uitsterfbeleid gehanteerd. Uit meerdere uitspraken van het Europees Hof voor de Rechten van de Mens (EHRM) en het CRM volgt dat een dergelijk uitsterfbeleid in strijd is met de mensenrechten van woonwagenbewoners, waaronder artikel 8 van het EVRM en artikel 7 en 7a van de Algemene Wet Gelijke Behandeling. Ook in het Beleidskader gemeentelijke woonwagen- en standplaatsenbeleid van het ministerie van Binnenlandse Zaken uit 2018 (het Beleidskader) is onderkend dat het uitsterfbeleid niet langer voldoet, en dat in gemeenten waar in de voorgaande jaren een afbouwbeleid is gehanteerd wat betreft het aantal standplaatsen, een inhaalslag nodig is. De Gemeente is dus gehouden om haar beleid te wijzigen en aanvullende woonwagenstandplaatsen te realiseren, in ieder geval totdat de gemiddelde wachttijd voor een woonwagenstandplaats gelijk is aan de gemiddelde wachttijd voor een woning in de sociale sector in de Gemeente. De Gemeente heeft echter niets, althans veel te weinig, ondernomen om haar beleid aan te passen.
- 3.3. De Gemeente weerspreekt dat zij in het verleden een uitsterfbeleid heeft gevoerd. Wél is juist dat de Gemeente in de periode 2000-2010 het aantal standplaatsen heeft afgebouwd. Na de publicatie van het Beleidskader in 2018 heeft de Gemeente haar beleid geactualiseerd. Aan dit nieuwe beleid ligt het inzicht ten grondslag dat op de Gemeente een inspanningsverplichting rust om te voorzien in een adequate huisvesting voor woonwagen-bewoners, waarbij rekening moet worden gehouden de culturele identiteit van woonwagen-bewoners. Zij heeft in dat kader aan Be Flex opdracht gegeven

voor een behoeften-onderzoek. Uit het behoeftenonderzoek blijkt dat er binnen de Gemeente een behoefte bestaat aan 73 nieuwe woonwagenstandplaatsen. Het College heeft in de Conceptnota van 26 september 2023 de ambitie uitgesproken om binnen tien jaar 80 nieuwe woonwagen-standplaatsen te realiseren. Inmiddels heeft de Gemeente daartoe een aantal concrete stappen gezet. Zo heeft het College de raad verzocht om een perceel grond aan de Henri Faasdreef aan te wijzen als woonwagenlocatie. Daarnaast probeert de Gemeente sinds enkele maanden meerdere percelen grond in eigendom te verwerven zodat deze in de toekomst als woonwagenlocatie kunnen worden gebruikt. Volgens de Gemeente is haar huidige woonwagenbeleid daarom in overeenstemming met artikel 8 EVRM en artikel 7 en 7a van de Algemene Wet Gelijke Behandeling.

3.4. Op de stellingen van partijen wordt hierna, voor zover nodig, nader ingegaan.

4 De beoordeling

Het beoordelingskader

4.1. Artikel 1 van de Grondwet bepaalt dat allen die zich in Nederland bevinden, in gelijke gevallen gelijk worden behandeld. Discriminatie wegens godsdienst, levensovertuiging, politieke gezindheid, ras, geslacht, handicap, seksuele gerichtheid of op welke grond dan ook, is niet toegestaan. Het is tussen partijen niet in geschil dat Sinti, Roma en woonwagenbewoners, die zich van generatie op generatie als zodanig manifesteren en die zich beschouwen als een bevolkingsgroep met een van andere bevolkingsgroepen te onderscheiden cultuur, onder het begrip ras vallen.

4.2. Artikel 7a lid 1 van de Algemene Wet Gelijke Behandeling (AWGB) verbiedt onderscheid op grond van ras bij sociale bescherming. Het begrip sociale bescherming zoals bedoeld in dit artikel moet ruim worden opgevat en heeft mede betrekking op huisvesting. Het vaststellen van het lokale woonbeleid is een verantwoordelijkheid van de Gemeente. Het CRM heeft in meerdere uitspraken geoordeeld dat uit artikel 7a AWGB een verplichting voor een gemeente voortvloeit om te voorzien in een zo gelijkwaardig mogelijk aanbod van woonruimte voor bewoners van sociale huurwoningen en voor woonwagenbewoners (zie bijvoorbeeld Oordeelnummer 2020-108). Om te kunnen onderbouwen dat daarin daadwerkelijk wordt voorzien, is nodig dat onderzoek wordt verricht naar de behoefte aan woonwagenstandplaatsen en dat een koppeling tot stand komt tussen de vastgestelde behoefte van standplaatszoekenden en het aantal beschikbare woonwagenstandplaatsen.

Op basis daarvan moet beleid worden ontwikkeld om naar gelang de behoefte extra woonwagenstandplaatsen aan te leggen.

4.3. Artikel 8 EVRM omvat het recht op eerbiediging van privé-, familie- en gezinsleven. Volgens vaste rechtspraak van EHRM is het woonwagenleven een wezenlijk onderdeel van het familie- en gezinsleven van Sinti, Roma en woonwagenbewoners (EHRM 18 januari 2001, ECLI:CE:ECHR:2001:0118JUD002723895 (*Chapman/Verenigd Koninkrijk*)). Uit de rechtspraak van het EHRM volgt verder dat uit artikel 8 EVRM een positieve verplichting voortvloeit voor lidstaten om de levensstijl van woonwagenbewoners te faciliteren (EHRM 17 oktober 2013, ECLI:CE:ECHR:2013:1017JUD002701307 (*Winterstein/Frankrijk*, par. 148)). Deze verplichting houdt onder meer de plicht in dat een gemeente in haar woonbeleid rekening houdt met de specifieke woonbehoefte van woonwagenbewoners en voorziet in voldoende standplaatsen, zodat woonwagenbewoners binnen een redelijke termijn een standplaats kunnen krijgen.

Resultaats- of inspanningsverplichting?

4.4.

Het meest verstrekkende standpunt van de Stichting is dat op de Gemeente een resultaatsverplichting rust om voldoende standplaatsen te realiseren, maar de rechtbank gaat daar niet in mee. Uit artikel 8 EVRM kan weliswaar een positieve verplichting worden afgeleid om te voorzien in voldoende standplaatsen, maar dat betekent niet dat de Gemeente ook gehouden is om aan iedere woonwagenebewoner een standplaats ter beschikking te stellen. Of een gemeente voldoende standplaatsen heeft gerealiseerd, is afhankelijk van de omstandigheden van het geval. Daarbij speelt mede een rol dat de grond in de Gemeente schaars is, en de Gemeente rekening heeft te houden met andere (openbare) belangen, zoals de belangen van andere woningzoekenden. Het bestaan van een wachtlijst voor een standplaats is dus op zichzelf niet in strijd met artikel 8 EVRM.

- 4.5. Voor zover de Stichting betoogt dat op de Gemeente een resultaatsverplichting rust om zoveel standplaatsen te realiseren dat de wachttijd voor een standplaats is teruggebracht tot de wachttijd voor een sociale huurwoning en woonwagenebewoners niet langer nadeliger behandeld worden dan huurders van sociale huurwoningen valt dit onder de reikwijdte van het discriminatieverbod. Aan de positieve verplichting van artikel 8 EVRM komt in dit verband geen zelfstandige betekenis toe. De rechtbank zal hierna dus slechts beoordelen of de Gemeente handelt in strijd met het discriminatieverbod.

Welke groepen moeten met elkaar worden vergeleken?

- 4.6. Om te kunnen beoordelen of de Gemeente voorziet in een zo gelijkwaardig mogelijk aanbod van woonruimte voor sociale huurwoningen en voor woonwagenebewoners, moet in de eerste plaats worden vastgesteld met welk aanbod aan sociale huurwoningen het aanbod van standplaatsen moet worden vergeleken.
- 4.7. De rechtbank is van oordeel dat het vergelijken van het aanbod voor een reguliere sociale huurwoning met het aanbod voor een standplaats niet passend is. Het regulier woningaanbod in de sociale sector bestaat immers voornamelijk uit gestapelde appartementen, zodat veel personen op een relatief klein grondoppervlak kunnen wonen. Woonwagens kunnen, zoals de Stichting ook op de mondelinge behandeling van 3 april 2024 heeft toegelicht, niet worden gestapeld omdat dit onverenigbaar is met de specifieke woonwagencultuur. Woonwagens leggen daarmee, in vergelijking met sociale huurwoningen, een relatief groter beslag op de beschikbare openbare ruimte. De rechtbank acht het om deze reden passender om het aanbod voor standplaatsen te vergelijken met het aanbod voor grondgebonden (niet-gestapelde) woningen in de sociale sector.
- 4.8. Een vergelijking tussen het aanbod voor vrijstaande sociale huur, zoals de Gemeente op de mondelinge behandeling van 3 april 2024 heeft geopperd, ligt niet in de rede omdat dergelijke woningen in de sociale sector niet of nauwelijks beschikbaar zijn, en een zinvolle vergelijking daarom niet mogelijk is.

Is er sprake van een onderscheid?

- 4.9. Het is tussen partijen niet in geschil dat de wachttijd voor een grondgebonden sociale woning op dit moment 110 maanden bedraagt. Het is onbekend hoe lang de gemiddelde wachttijd voor een standplaats precies is. In oktober 2023 stonden er 259 personen op de wachtlijst voor een standplaats in de Gemeente. Het is tussen partijen niet in geschil dat er per jaar slechts twee à drie standplaatsen vrijkomen. Verder volgt uit de als productie 20 door de Stichting overgelegde tabel met namen dat er tientallen personen zijn die al langer dan 15 jaar op de wachtlijst staan. De rechtbank gaat er daarom vanuit dat de wachttijd voor een standplaats ten minste 180 maanden (15 jaar) bedraagt. De daadwerkelijke wachttijd voor een standplaats zal waarschijnlijk nog veel langer zijn, maar dit maakt voor de verdere beoordeling niet uit, omdat de rechtbank van oordeel is dat het vastgestelde verschil van 70 maanden reeds maakt dat er geen sprake is van een gelijkwaardig huisvestingsaanbod.

- 4.10. Volgens de Gemeente is er dan nog steeds geen sprake van een discriminatoir onderscheid omdat voor elke sociale huurwoning binnen de Gemeente er 2,13 personen op de wachtlijst staan, en voor elke standplaats 0,9 personen, maar de rechtbank gaat daar aan voorbij. Bij het beoordelen of er voor twee groepen een gelijkwaardig aanbod van woonruimte bestaat komt het immers niet aan op de ratio tussen het aantal beschikbare woningen en de wachtlijst, maar op de tijd die een persoon moet wachten voordat geschikte huisvesting beschikbaar komt.
- 4.11. Het voorgaande betekent dat de Gemeente bij haar huisvestingsbeleid indirect onderscheid maakt op basis van ras zolang de wachttijd voor een standplaats niet vergelijkbaar is aan de wachttijd voor een grondgebonden (niet-gestapelde) sociale huurwoning. Volgens de Gemeente kunnen de vorderingen van de Stichting toch niet worden toegewezen. De rechtbank zal hierna nader op dit standpunt van de gemeente ingaan.

Actualisatie woonwagen- en standplaatsenbeleid

- 4.12. De Gemeente stelt in de eerste plaats dat de Stichting geen belang heeft bij haar vorderingen. De Gemeente legt hieraan ten grondslag dat zij reeds heeft onderkend dat er extra standplaatsen gerealiseerd moeten worden, en dat zij bezig is om haar woonwagen- en standplaatsenbeleid te actualiseren. Volgens de Stichting komt de (voorgenomen) beleidswijziging te laat. Er zijn tot op heden geen extra standplaatsen gerealiseerd. Daarnaast heeft de Gemeente haar huidige ambitie om binnen tien jaar tachtig woonwagenstandplaatsen te realiseren onvoldoende concreet gemaakt. Ten slotte stelt de Stichting dat, zelfs al zou het voorgenomen beleid van de Gemeente ten uitvoer worden gelegd, dit alsnog onvoldoende is om een gelijkwaardig huisvestingsaanbod te creëren.
- 4.13. De rechtbank overweegt dat de Rijksoverheid, na de uitspraken van het EHRM, het CRM en het rapport van de Ombudsman, reeds in 2018 tot het inzicht is gekomen dat het destijds geldende landelijke beleidsadvies onvoldoende recht deed aan de bijzondere positie van woonwagenbewoners. Het CRM heeft verder in 2020 specifiek met betrekking tot het woonwagen- en standplaatsenbeleid van de Gemeente geoordeeld dat dit discriminatoir is. Daarbij was voor het CRM van belang dat het woonwagenstandplaatsenbeleid bij de Gemeente geen zichtbare urgentie had en dat het bij de Gemeente op dit punt ontbrak aan bestuurlijke daadkracht.
- 4.14. Sinds het oordeel van het CRM is de situatie van woonwagenbewoners die op de wachtlijst staan niet wezenlijk veranderd. De Gemeente heeft weliswaar stappen ondernomen. Zo heeft zij op 8 januari 2021 de hoofdlijnen van het voorgenomen woonwagen- en standplaatsenbeleid uiteengezet, op 15 februari 2022 een besluit genomen om een haalbaarheidsstudie te laten uitvoeren naar potentiële uitbreidingslocaties van woonwagenstandplaatsen, en op 26 september 2023 de Conceptnota gepubliceerd waar de ambitie is uitgesproken om binnen tien jaar 80 nieuwe standplaatsen te realiseren. Maar er is tot op heden nog geen enkele extra standplaats bijgekomen. De Gemeente heeft op de mondelinge behandeling van 3 april 2024, ook na vragen van de rechtbank, geen duidelijkheid kunnen geven over hoeveel extra standplaatsen wanneer op welke locatie zullen worden gerealiseerd. De enige potentiële nieuwe locatie die door de Gemeente wordt benoemd betreft de locatie aan de Henri Faasdreef, maar deze locatie is voor een belangrijk deel bedoeld ter vervanging van de locatie aan de Energiestraat, zodat per saldo het aanbod in de Gemeente slechts met enkele (de Gemeente noemt een aantal van tien tot dertien) standplaatsen zal worden uitgebreid. Woonwagenbewoners op de wachtlijst hebben daarmee nog steeds geen voldoende concreet vooruitzicht op een standplaats.
- 4.15. De rechtbank heeft er begrip voor dat de aanpassing van (ruimtelijk ordenings) beleid een complexe aangelegenheid is, maar dit rechtvaardigt niet dat er zes jaar na de publicatie van het Beleidskader nog geen enkele extra standplaats in de Gemeente is gerealiseerd. Dat geldt eens te meer omdat (i) in het Beleidskader reeds is onderkend dat in gemeenten waar in het verleden een afbouwbeleid is gevoerd een inhaalslag nodig is; (ii) de Gemeente het aantal standplaatsen in de periode 2000-2010 met 110 heeft teruggebracht (ongeveer van het toenmalige aanbod); en (iii) het aantal personen op de gemeentelijke wachtlijst alleen maar is opgelopen van 195 in 2020 tot 259 in oktober 2023. Van de

Gemeente had gelet op het voorgaande een meer voortvarende handelswijze mogen worden verwacht. De Gemeente heeft in ieder geval op geen enkele wijze onderbouwd dat zij voldoende voortvarend heeft gehandeld. De rechtbank acht het in dit verband goed voorstelbaar dat, zoals de Stichting op de mondelinge behandeling van 3 april 2024 heeft toegelicht, bij de woonwagenbewoners de indruk is ontstaan dat sprake is van politieke onwil. Gelet op het voorgaande heeft de Stichting voldoende belang bij een verklaring voor recht dat de Gemeente op dit moment in strijd handelt met het discriminatieverbod.

- 4.16. De Stichting heeft er ook een voldoende belang bij dat de Gemeente wordt veroordeeld om de wachttijd voor een standplaats gelijk te trekken met de wachttijd voor een grondgebonden (niet-gestapelde) sociale huurwoning. Daarbij is in de eerste plaats van belang dat de in de Conceptnota uitgesproken ambitie om 80 standplaatsen te realiseren nog geen definitief beleid is. Het belang van de Stichting bij een veroordeling van de Gemeente is alleen daarmee al gegeven. Daarbij komt dat de Gemeente onvoldoende gemotiveerd heeft weersproken dat de huidige ambitie om 80 standplaatsen te realiseren niet voldoende is om te zorgen voor een gelijkwaardig huisvestingsaanbod en wel om de volgende redenen.
- 4.17. Aan de Conceptnota ligt het woonbehoeftenonderzoek van Be Flex ten grondslag. Uit het woonbehoeftenonderzoek volgt dat er op dit moment in de Gemeente een behoefte bestaat aan 73 extra standplaatsen. De ambitie van de Gemeente is, zoals de rechtbank hiervoor heeft overwogen, om 80 standplaatsen te creëren. In de Conceptnota wordt toegelicht dat er binnen vijf jaar 40 standplaatsen worden gerealiseerd en aanvullend 20 tot 40 binnen de daaropvolgende vijf jaar wanneer de behoefte nog steeds evident is. De ambitie van de Gemeente komt dus feitelijk neer op de realisatie van 60 tot 80 standplaatsen binnen tien jaar. Uit de Conceptnota volgt verder dat 10 van de te realiseren nieuwe standplaatsen aan de Henri Faasdreef bedoeld zijn ter vervanging van hetzelfde aantal standplaatsen aan de Energiestraat. Er zal, indien de ambitie van de Gemeente wordt verwezenlijkt, dus per saldo een toename zijn van 50 tot 70 woonwagenstandplaatsen. Het voorgaande betekent dat de ambitie van de Gemeente reeds te kort schiet om aan de door Be Flex geïnterviewde behoefte te voldoen. Daarbij komt dat in het woonbehoeftenonderzoek slechts de minimale behoefte aan extra standplaatsen wordt weergegeven, terwijl de Gemeente onvoldoende gemotiveerd heeft weersproken dat de daadwerkelijke behoefte aan standplaatsen substantieel hoger ligt.
- 4.18. Zo heeft aan het behoeftenonderzoek van Be Flex ongeveer 67% van de huidige standplaatsbewoners deelgenomen en slechts 49 van de (destijds) 195 personen op de wachtlijst. De conclusie dat er een behoefte bestaat aan 73 extra standplaatsen is uitsluitend gebaseerd op de wensen van de personen die aan het onderzoek hebben deelgenomen. Ook in de Conceptnota worden de woonbehoeften van de personen die niet door Be Flex zijn geïnterviewd buiten beschouwing gelaten. De Stichting heeft onweersproken gesteld dat het aannemelijk is dat ook onder de groep niet-geïnterviewden een behoefte aan standplaatsen bestaat. Het realiseren van 73 extra standplaatsen is daarmee ontoereikend om de wachttijd voor een standplaats terug te brengen tot de wachttijd voor een grondgebonden (niet-gestapelde) sociale huurwoning.
- 4.19. Verder heeft Be Flex in het woonbehoeftenonderzoek alleen de behoeften geïnterviewd van splijtoptanten die nog steeds in de Gemeente wonen. Het valt zonder nadere toelichting, die ontbreekt, niet te begrijpen waarom de Gemeente in haar beleid geen rekening hoeft te houden met de woonbehoefte van woonwagenbewoners die in het verleden onvrijwillig een standplaats in de Gemeente hebben verlaten, niet meer in de Gemeente wonen, maar wel graag opnieuw een standplaats in de Gemeente willen verkrijgen. In dit verband is van belang dat in de Wegwijzer de aanbeveling wordt gedaan dat, als een woonwagenbewoner aantoonbaar niet uit vrije wil is vertrokken van een woonwagenlocatie, de woonwagenbewoner niet van inschrijving op de wachtlijst mag worden uitgesloten (p. 47). De rechtbank leidt hieruit af dat de Gemeente in ieder geval ten aanzien van de woonwagenbewoners die door bijvoorbeeld de sluiting van de locatie aan de Escamplaan naar een stenen woning zijn verhuisd, en thans niet meer in de Gemeente wonen, moet nagaan of zij de wens

hebben om terug te verhuizen naar een standplaats in de Gemeente. De rechtbank overweegt verder ten overvloede dat uit het discriminatieverbod eveneens voortvloeit dat de criteria voor het inschrijven op de wachtlijst voor een standplaats of een grondgebonden (niet-gestapelde) sociale huurwoning zoveel mogelijk gelijk moeten zijn. Indien bij de inschrijving op de wachtlijst voor een grondgebonden (niet-gestapelde) sociale huurwoning niet de voorwaarde geldt dat een woningzoekende in de Gemeente moet staan ingeschreven, mag de Gemeente zonder objectieve rechtvaardiging deze voorwaarde ook niet stellen bij de inschrijving op de wachtlijst voor een standplaats. In zoverre zou de Gemeente ook gehouden zijn om rekening te houden met de woonbehoeften van woonwageneigenaren die naar de Gemeente willen verhuizen.

- 4.20. Ten slotte acht de rechtbank van belang dat de Stichting 176 verklaringen heeft overgelegd van woonwageneigenaren die een wens hebben om in de Gemeente te wonen (productie 19). Hoewel een aantal van deze verklaringen is afgelegd door minderjarigen, die zich op dit moment nog niet kunnen inschrijven op de wachtlijst, ziet de rechtbank het grote aantal verklaringen wel als verdere aanwijzing dat het realiseren van 50-70 extra standplaatsen binnen een periode van tien jaar onvoldoende is om de wachttijd voor een standplaats terug te brengen tot de wachttijd voor een grondgebonden (niet-gestapelde) sociale huurwoning.

Beleidsvrijheid Gemeente

- 4.21. De Gemeente heeft er verder op gewezen dat zij bij het vaststellen van het woonwagen- en standplaatsenbeleid een grote beleidsvrijheid heeft. Deze beleidsvrijheid staat er volgens haar aan in de weg dat burgerlijk rechter kan oordelen over het aanpassen van beleid en over de inhoud van toekomstig beleid. Dit betoog wordt door de rechtbank verworpen. De beleidsvrijheid van de Gemeente strekt immers niet zover dat zij mag handelen in strijd met het discriminatieverbod. Daarbij weegt mee dat uit vaste rechtspraak van het Europees Hof voor de Rechten van de Mens volgt dat in het geval onderscheid wordt gemaakt op basis van ras daarvoor (nagenoeg) nooit een objectieve en redelijke rechtvaardiging kan worden gegeven en dat in dit soort gevallen de margin of appreciation van de Staat uiterst beperkt is. Het is weliswaar aan de Gemeente om te bepalen hoe het verschil in wachttijd gelijk kan worden getrokken, maar de Stichting kan wel degelijk in rechte afdwingen dat wordt voorzien in een zo gelijkwaardig mogelijk aanbod van huisvesting.

Rol van de woningcorporaties

- 4.22. De Gemeente heeft ten slotte gesteld dat de vorderingen van de Stichting niet kunnen worden toegewezen omdat de uitvoering van het huisvestingsbeleid niet enkel bij haar berust. De rechtbank overweegt dat het juist is dat woningcorporaties een wettelijke taak hebben om te zorgen voor het bouwen, verhuren en beheren van woningen voor huurders die tot hun primaire doelgroep behoren. Ook woonwageneigenaren kunnen op basis van hun huishoudinkomen tot de primaire doelgroep van een woningcorporatie behoren. In zoverre is het inderdaad de verantwoordelijkheid van de woningcorporaties om te voorzien in voldoende huurwoningen en -standplaatsen. Dit staat echter niet aan toewijzing van de vorderingen van de Stichting in de weg. In de eerste plaats is de Gemeente verantwoordelijk voor de ruimtelijke ordening van het standplaatsenbeleid. Het is niet gebleken dat, als de benodigde grond door de Gemeente beschikbaar wordt gemaakt, woningcorporaties niet bereid zouden zijn om extra huurwoningen te bouwen en te verhuren. Het probleem is dat er onvoldoende woonwagenstandplaatsen beschikbaar zijn. Ter zitting heeft de Gemeente erkend dat de woningcorporaties niet beschikken over grond die kan worden ingezet voor het creëren van woonwagenstandplaatsen. De Gemeente dient dus voldoende grond voor woningcorporaties beschikbaar te maken zodat de woningcorporaties aan hun wettelijke taak kunnen voldoen. Daarnaast geldt dat, zoals ook in de Conceptnota (par. 3.3.1) wordt onderkend, het huisvestingsbeleid van de Gemeente voor de woningcorporaties het juiste kader dient te scheppen zodat genoemde taak ook door de woningcorporaties wordt verricht. Indien woningcorporaties niet uit eigen beweging bereid zouden zijn om het aanbod te vergroten, dan zou een verplichting tot het realiseren van nieuwe woonwagenstandplaatsen en huurwoningen door de Gemeente in prestatie-afspraken met de

woningcorporaties kunnen worden vastgelegd. De Gemeente heeft aldus voldoende mogelijkheden om er voor te zorgen dat extra huurwoonwagens door de woningcorporaties zullen worden gebouwd en verhuurd.

Wat betekent dit voor de vorderingen van de Stichting?

- 4.23. De rechtbank is in rechtsoverweging 4.11 tot het oordeel gekomen dat de Gemeente bij haar huisvestingbeleid een indirect onderscheid maakt op basis van ras omdat de wachttijd voor een woonwagenstandplaats aanzienlijk langer is dan de wachttijd voor een grondgebonden (niet-gestapelde) sociale huurwoning. Voor de vorderingen van de Stichting betekent dit het volgende.
- 4.24. Met vordering I verzoekt de Stichting dat de rechtbank voor recht verklaart dat de Gemeente door haar woonwagenbeleid niet aan te passen en/althans door niet feitelijk over te gaan tot het realiseren c.q. uitbreiden van het aantal woonwagenstandplaatsen, in strijd handelt met het discriminatieverbod. De rechtbank begrijpt de vordering van de Stichting aldus dat de Gemeente, om de wachttijd voor een woonwagenstandplaats en de wachttijd voor een grondgebonden (niet-gestapelde) sociale huurwoning naar een vergelijkbaar niveau te brengen, gehouden is om extra standplaatsen te creëren. Nu de Gemeente daar vooralsnog niet toe is overgegaan, handelt zij op dit moment in strijd met het discriminatieverbod. In zoverre is vordering I toewijsbaar.
- 4.25. Met vordering VI beoogt de Stichting dat de Gemeente wordt verplicht om binnen één jaar na de datum van dit vonnis de gemiddelde wachttijd voor een standplaats te hebben verminderd tot maximaal het niveau van de gemiddelde wachttijd voor een (grondgebonden (niet-gestapelde)) woning in de sociale sector in de Gemeente.
- 4.26. De rechtbank is, anders dan de Gemeente heeft betoogd, niet van oordeel dat vordering VI nadere concretisering behoeft. Het is juist dat de Stichting geen concreet aantal standplaatsen heeft genoemd dat moet worden gerealiseerd. Dit kan naar het oordeel van de rechtbank ook niet van de Stichting worden verwacht. Het aantal te realiseren extra standplaatsen hangt namelijk niet alleen af van de woonbehoefte van woonwagenbewoners, maar ook van de ontwikkelingen met betrekking tot de vraag en het aanbod naar een grondgebonden (niet-gestapelde) sociale huurwoning. Het ligt aldus op de weg van de Gemeente om een redelijke inschatting te maken van het aantal extra standplaatsen dat noodzakelijk is om een gelijkwaardig aanbod van huisvesting te realiseren.
- 4.27. De rechtbank ziet geen aanleiding om de reikwijdte van vordering VI te beperken tot de groep Woonwagenbewoners A, zoals de Gemeente betoogt. De vordering van de Stichting betreft een ideële vordering. Aan de orde is de vraag of de Gemeente gehouden is om een gelijkwaardig aanbod aan huisvesting te creëren, en niet de vraag of de Gemeente gehouden is om binnen een redelijke termijn een standplaats aan Woonwagenbewoners A aan te bieden. Dat ook andere woonwagenbewoners van de toewijzing van vordering VI profiteren, staat aan toewijzing van de vordering niet in de weg.
- 4.28. De rechtbank is het ten slotte wél met de Gemeente eens dat een termijn van één jaar voor het gelijktrekken van de wachttijd onhaalbaar is. Het voorbereiden en vaststellen van een bestemmingsplan en het verlenen van de noodzakelijke vergunningen is een langdurig proces. Een dergelijk proces kan niet binnen één jaar worden afgerond. Daar staat tegenover dat er woonwagenbewoners zijn die al meer dan 15 jaar op een wachtlijst staan en er een groot belang bij hebben dat er op korte termijn extra standplaatsen beschikbaar komen en de Gemeente na 2018 onvoldoende heeft gedaan om extra standplaatsen te realiseren. De rechtbank zal daarom in goede justitie de termijn waarbinnen de Gemeente gehouden is om de wachttijd voor een standplaats gelijk te trekken met de wachttijd voor een grondgebonden (niet-gestapelde) sociale huurwoning bepalen op vijf jaar na datum van dit vonnis. Om voor de woonwagenbewoners inzichtelijk en controleerbaar te maken dat de Gemeente op een voortvarende wijze met de uitvoering van deze verplichting aan de slag gaat, geeft de rechtbank de Gemeente in overweging om jaarlijks schriftelijk over de voortgang van het proces aan de Stichting te rapporteren.

4.29. In het licht van het voorgaande heeft de Stichting geen zelfstandig belang meer bij vordering III. De rechtbank zal deze vordering daarom afwijzen.

Proceskosten

4.30. De Gemeente zal, als de voor het grootste deel in het ongelijk gestelde partij, worden veroordeeld in de proceskosten. Die kosten worden aan de zijde van de Stichting begroot op 3.588 (6 punten x tarief II) aan salaris advocaat, 676 aan griffierecht en 103,33 aan kosten voor de dagvaarding. De nakosten bedragen 173 (met de in beslissing genoemde eventuele verhoging). In totaal komt dit uit op een bedrag van 4.540,33.

5 De beslissing

De rechtbank:

- 5.1. verklaart voor recht dat de Gemeente in strijd handelt met het discriminatieverbod door het niet uitbreiden van het aantal woonwagenstandplaatsen in de Gemeente,
- 5.2. veroordeelt de Gemeente om binnen vijf jaar na datum van dit vonnis de wachttijd voor een woonwagenstandplaats in de Gemeente vergelijkbaar te hebben gemaakt met de wachttijd voor een grondgebonden (niet-gestapelde) sociale huurwoning in de Gemeente,
- 5.3. **veroordeelt de Gemeente** in de proceskosten van 4.540,33, te betalen binnen veertien dagen na aanschrijving daartoe, te vermeerderen met 90 plus de kosten van betekening als de Gemeente niet tijdig aan de veroordelingen voldoet en het vonnis daarna wordt betekend,
- 5.4. **veroordeelt de Staat** tot betaling van de wettelijke rente als bedoeld in artikel 6:119 BW over de proceskosten als deze niet binnen veertien dagen na aanschrijving zijn betaald,
- 5.5. verklaart dit vonnis voor wat betreft de beslissingen onder 5.2 tot en met 5.4 uitvoerbaar bij voorraad, en
- 5.6. wijst het meer of anders gevorderde af.

Dit vonnis is gewezen door mr. D.R. Glass, mr. J.L.M. Luiten en mr. J.J. Kuipers en in het openbaar uitgesproken op 29 mei 2024.