

Rechtbank Den Haag  
Datum zitting: 3 april 2024  
Rolnummer: C/09/637977 / HA ZA 22-941

## **PLEITAANTEKENINGEN mrs. T. Hendriks en R.G. Bloemberg**

inzake:

**Stichting Sinti, Roma en Reizigers**, een stichting gevestigd en kantoorhoudend te Den Haag ("**Stichting**"),

eiseres,  
advocaten: mrs. T. Hendriks en R.G. Bloemberg<sup>1</sup>

tegen:

**Gemeente Den Haag**, een publiekrechtelijke rechtspersoon zetelend te Den Haag ("**Ge-meente**"),

gedaagde,  
advocaten: mrs. G.A. van der Veen en P. Haas

---

<sup>1</sup> Mrs. Hendriks en Bloemberg van Houthoff Coöperatief U.A treden in deze zaak op als advocaat van de Stichting en correspondentie verloopt hen. De zaak wordt mede ondersteund door PILP, gevestigd te Amsterdam aan de Keizersgracht 177, waarvan mrs. J. Klaas en M.B. Hendrickx als advocaat optreden.

## 1. Toewijzing van de vorderingen is noodzakelijk

- 1.1. " bezig met formuleren", " bezig met actualiseren", " bezig met aanpassing", " ambitie", " indicatief 20-30 standplaatsen", " slechts een eerste inventarisatie" en " nog niet volledig of definitief". Het is slechts een greep uit de teksten van de Gemeente.
- 1.2. Het riep bij mij deze vraag op: als ik nu al meer dan twintig jaar in mijn mensenrechten zou worden aangetast, geven deze woorden mij dan het vertrouwen dat dit binnen afzienbare tijd zal ophouden? Zou ik erop durven te vertrouwen dat ik of mijn kinderen daadwerkelijk de kans krijgen om hun cultuur voort te zetten? Of niet, en is het straks te laat? Het antwoord op die vraag; dat is waar deze procedure over gaat.
- 1.3. Die vraag moet worden gezien tegen de achtergrond van de lange geschiedenis van stigmatisering, vervolging en discriminatie van woonwageneigenaren.<sup>2</sup> Al decennialang en voortdurend worden zij gediscrimineerd en worden hun *mensenrechten* geschonden. Dat leidt ertoe dat mensen tot op de dag van vandaag niet volgens hun cultuur kunnen leven. Het leidt tot ouders die hun cultuur niet kunnen doorgeven aan hun kinderen.
- 1.4. In Den Haag zag dat er vanaf 1999 als volgt uit. De Gemeente werd toen verantwoordelijk voor het woonwagenebeleid, nadat de Woonwagewet werd ingetrokken. Tot de periode 2008-2010 had de Gemeente feitelijk een 'uitsterfbeeld'. In 2006 schreef de Gemeente: "*Diverse ontwikkelingen duiden er op dat de woonwagene als woonconcept zijn langste tijd heeft gehad.*"<sup>3</sup> Daar was de Gemeente vervolgens zelf debet aan. In het eerste decennium van deze eeuw wist de Gemeente 110 standplaatsen op te ruimen; ongeveer 1/3 van het totaal. Leidende principes waren volgens de Gemeente "*normalisatie en deconcentratie*".<sup>4</sup> Oftewel: woonwagenebewoners moesten opgaan in de 'normale' cultuur en gemeenschappen werden uit elkaar gehaald. Voor woonwagenebewoners voelde dat toen zo: "*Onze cultuur is voorbij*".
- 1.5. Het is daarna niet beter geworden. Vanaf de periode 2008-2010 kwam er geen standplaats bij. En na "*het kantelpunt*"<sup>5</sup> in 2014 toen bleek dat de overheid een mensenrechtelijke plicht heeft voor voldoende standplaatsen te zorgen, kwam er geen enkele standplaats bij. En toen het Ministerie van Binnenlandse Zaken het beleidskader voor gemeentelijk woonwagenebeleid publiceerde in 2018 ("**BZK Handleiding**"),<sup>6</sup> kwam er geen standplaats bij. En toen vier jaar geleden het CRM over deze

<sup>2</sup> Dagvaarding, Productie 1, BZK Handleiding, p. 9 o.v.n. M. Morel, De Romakwestie: een mensenrechtelijk perspectief, Universiteit Gent 2010, p. 3.

<sup>3</sup> Dagvaarding, Productie 2, p. 3.

<sup>4</sup> CvA, Productie 5, Conceptnota, p. 5.

<sup>5</sup> De Gemeente noemt zelf 2014 als het "*het kantelpunt*" waarna duidelijk werd dat deze plicht bestond. Zie CvA, Productie 5, Conceptnota, p. 6.

<sup>6</sup> Dagvaarding, Productie 1, BZK Handleiding.

Gemeente oordeelde dat sprake was van discriminerend beleid, kwam er geen standplaats bij.<sup>7</sup> En toen de Gemeente in de Woonvisie 2017-2030 of de Woonagenda 2020-2023 opschreef in te zetten op uitbreiding,<sup>8</sup> kwam er geen standplaats bij. Al meer dan twintig jaar en tot op de dag van vandaag is er in Den Haag geen nieuwe woonwagendstandplaats gerealiseerd; niet één. De Gemeente is daarmee tot op de dag van vandaag voortdurend tekortgeschoten in de nakoming van de positieve verplichting om voor voldoende standplaatsen te zorgen.

- 1.6. De Gemeente realiseerde in al die jaren overigens *wel* andere woningbouw, maar geen standplaatsen voor woonwagendbewoners. Dat heet discriminatie en is onrechtmatig. Ook dat duurt voort tot op de dag van vandaag.
- 1.7. De Gemeente hoopt nu kennelijk met de conclusie van antwoord en de conceptnota van 26 september 2023 (de "**Conceptnota**") iedereen te hebben gerustgesteld dat 'het over tien jaar allemaal wel goed komt'. De Stichting zou daarom zelfs geen belang meer hebben bij haar vorderingen.
- 1.8. Het lijkt te gemakkelijk, en dat is het ook. De woonwagendbewoners hopen dat iedereen het ziet voor wat het is: niet meer dan een truc, een show voor de bühne.
- 1.9. De eerste truc, is dat de Gemeente probeert te doen alsof de geschiedenis van woonwagendbewoners en het tekort aan standplaatsen zo ongeveer in het jaar 2020 of 2021 pas is begonnen. Alsof de Gemeente toen een 'blanco situatie' aantrof en 'de teller voor nakoming toen pas zou zijn gaan lopen'. In die gedachte zou de Gemeente nu nog niks kunnen worden verweten en zou haar nog alle tijd – tien jaar maar liefst – moeten worden gegund om haar verplichtingen na te komen.
- 1.10. Daarmee doet de Gemeente het verleden geweld aan. In de afgelopen ruim twintig jaar heeft de Gemeente 110 standplaatsen opgeruimd en er niet één gerealiseerd. De Gemeente handelt aldus al decennia en voortdurend in strijd met de mensenrechten. Die feiten zijn onmiskenbaar relevant voor de beoordeling van de vorderingen van de Stichting. Als de Gemeente in het verleden geen standplaatsen had opgeruimd, maar juist voldoende had gerealiseerd, dan hadden we hier vandaag niet gestaan. Dan werden woonwagendbewoners nu niet voortdurend gediscrimineerd. Het feit dat er nu veel te weinig standplaatsen zijn en woonwagendbewoners geen enkel uitzicht hebben op een standplaats, is het gevolg van het handelen van de Gemeente zelf.
- 1.11. De stelling van de Gemeente dat het verleden irrelevant zou zijn is bovendien uiterst pijnlijk voor de voormalige bewoners van, bijvoorbeeld, de Escampaan. Het is niet

---

<sup>7</sup> De Gemeente erkent dit ook in randnummer 69 van de CvA.

<sup>8</sup> CvA, Productie 5, Conceptnota, p. 4.

uit te leggen aan voormalige bewoners waarom het feit dat hun gemeenschap is opgeheven, hun woningen zijn gesloopt en zij al ruim vijftien jaar wachten op een standplaats, irrelevant zou zijn.

- 1.12. Al deze feiten zijn relevant voor de vraag wat *nu* kan worden verwacht van de Gemeente. Het 'kleurt in' wat nu van de Gemeente mag worden verwacht. Dit betekent concreet dat de Gemeente *nu* meer en sneller standplaatsen moet realiseren om aan haar mensenrechtelijke verplichtingen te voldoen. De Gemeente heeft al vele jaren de tijd gehad, maar daar niks mee gedaan. Dat zij daardoor nu sneller meer zal moeten doen, heeft zij aan zichzelf te danken. Dat de Gemeente decennia heeft stilgezeten, rechtvaardigt in ieder geval niet dat haar in de toekomst meer tijd zou moeten worden gegund.
- 1.13. Dat de vorderingen van de Stichting beogen naar de toekomst toe de voortdurende onrechtmatige toestand te beëindigen en dat die vorderingen vallen onder het WAMCA-regime, maakt dat niet anders. Dat levert de Gemeente geen *escape* op om de *feiten* uit haar verleden buiten de procedure te houden en uit te wissen.
- 1.14. De tweede truc, is dat de Gemeente probeert van niets iets te maken door het te doen voorkomen alsof zij al lang bezig zou zijn met formuleren, actualiseren, aanpassen, maken van contouren en inventarisaties etc. Het zijn holle frasen. Zoals oud-wethouder van Amsterdam Jan Schaefer ooit zei: "*In geouwehoer kun je niet wonen.*"
- 1.15. Dat blijkt ook. Het creëren van voldoende standplaatsen heeft politiek geen prioriteit. Het komt niet verder dan praatsessies en voorwaardelijke beloften. Er ligt nog geen enkel concreet plan om daadwerkelijk nieuwe standplaatsen te realiseren. De Gemeente heeft geen gronden gereserveerd. Er is ook geen document dat aantoont dat de Gemeente bezig is met het daadwerkelijk realiseren van nieuwe standplaatsen. Het enige dat de Gemeente in al die jaren heeft gepresteerd, is het opstellen van de Conceptnota. Dat staat vol met algemeenheden en vrijblijvende toekomstmuziek.<sup>9</sup> Die Conceptnota is ook nog eens volstrekt inadequaat, omdat die uitgaat van een veel te lage behoefte van 73, terwijl de Stichting heeft aangetoond dat de behoefte tenminste 176 is. En daar bovenop: sinds dat conceptdocument is er ook weer geen enkele concrete vooruitgang. Het concept is nog steeds een concept. Zelfs het voornemen in de begeleidende brief bij de Conceptnota aan de gemeenteraad om "*in de komende maanden*" in gesprek te gaan over de beleidsnota heeft de Gemeente in een half jaar niet weten te realiseren.<sup>10</sup> Ja, vijf weken voor deze zitting

---

<sup>9</sup> CvA, Productie 5.

<sup>10</sup> CvA, Productie 5: "*Het College gaat de komende maanden, in samenwerking met de stadsdelen, met woonwaggenbewoners en de woningcorporaties in gesprek over de conceptbeleidsnota.*"

kwam er nog even snel een e-mail met de Conceptnota en de uitnodiging daarop een reactie te geven. Verder is de Gemeente in al die jaren niet gekomen.

- 1.16. De positie van woonwagenbewoners is vandaag de dag nog precies wat die was in 2010 en er is geen enkel concreet uitzicht op verbetering.
- 1.17. Die voortdurende onrechtmatige toestand moet *vanaf vandaag* stoppen. Daar zien de vorderingen op. De Stichting heeft geen vertrouwen meer in de Gemeente. Zij heeft daarom nu haar hoop gevestigd op de rechtspraak. Toewijzing van de vorderingen is noodzakelijk om te zorgen dat de Gemeente de mensenrechten van woonwagenbewoners respecteert, hen niet meer discrimineert en daadwerkelijk nieuwe standplaatsen creëert. Anders dreigt de huidige onrechtmatige toestand nog jarenlang voort te duren.
- 1.18. Bij die vorderingen hebben alle woonwagenbewoners belang, ongeacht of zij nu in een woonwagen wonen of niet. Het gaat immers om het algemene/collectieve belang van woonwagenbewoners dat – als groep – hun mensenrechten niet meer worden geschonden en dat zij niet meer worden gediscrimineerd. Dat geldt dus evenzeer voor woonwagenbewoners die in een woonwagen wonen.<sup>11</sup>
- 1.19. Hierna licht de Stichting een aantal onderwerpen nader uit, zoals (i) het juridisch kader, (ii) de vraag of de Gemeente voldoet aan haar inspanningsverplichting, (iii) of de rol van woningcorporaties de Gemeente ontslaat van haar verplichting en (iv) enkele (veelal vergezochte) bezwaren die de Gemeente heeft aangevoerd.

## **2. Juridisch kader: resultaatsverplichting, beleidsvrijheid en toetsingsintensiteit**

- 2.1. De Stichting heeft in haar dagvaarding onderbouwd dat op grond van het mensenrechtelijk kader op de Gemeente een positieve plicht rust om te voorzien in voldoende standplaatsen voor woonwagenbewoners.<sup>12</sup> Deze plicht is ook onderkend in de Handleiding BZK.<sup>13</sup>
- 2.2. De Stichting meent dat het hierbij gaat om een resultaatsverplichting om voldoende standplaatsen te realiseren. Immers, zolang er veel te weinig standplaatsen zijn gerealiseerd en de wachttijd voor een standplaats veel langer is dan die voor een sociale huurwoning, wordt er feitelijk een verboden onderscheid gemaakt op grond van ras. Deze voortdurende onrechtmatige toestand kan alleen worden weggenomen

---

<sup>11</sup> Zoals Woonwagenbewoners A.

<sup>12</sup> Dagvaarding, randnummer 4.

<sup>13</sup> *Beleidskader gemeentelijk woonwagen- en standplaatsenbeleid*, p. 16: "Samenvattend komt het erop neer dat een gemeente rekening houdt in zijn woonbeleid met de specifieke woonbehoefte van woonwagenbewoners en voorziet in voldoende standplaatsen, zodat woonwagenbewoners binnen een redelijke termijn een standplaats kunnen krijgen" (onderstreping toegevoegd adv.).

door daadwerkelijk het resultaat te bereiken dat voldoende nieuwe standplaatsen worden gerealiseerd. Om deze reden is sprake van een resultaatsverplichting. Voor zover het niet zou gaan om een resultaatsverplichting, meent de Stichting dat in ieder geval sprake is van een zwaarwegende inspanningsverplichting omdat van de Gemeente een verregaande inspanning mag worden verwacht om deze onrechtmatige toestand te beëindigen.

- 2.3. Ook de Gemeente erkent nu dat op haar *tenminste* een inspanningsverplichting rust. De Gemeente stelt zelf vast:

*"Hiermee staat vast dat op de Gemeente een inspanningsverplichting rust om te voorzien in adequate huisvesting, waarbij rekening wordt gehouden met de (erkende) specifieke wooncultuur van woonwagenebewoners."*<sup>14</sup>

- 2.4. En met betrekking tot de *timing* onderschrijft de Gemeente de volgende norm in de "Wegwijzer gemeentelijk woonwagen- en standplaatsenbeleid" ("**Wegwijzer**"):

*"(...) moet het woonwagen- en standplaatsenbeleid zodanig worden vormgegeven dat het voor een woonwagenebewoner binnen afzienbare tijd mogelijk is om voor een standplaats in aanmerking te komen."*<sup>15</sup>

- 2.5. De Stichting is blij dat de Gemeente dit onderkent.
- 2.6. Echter, het lijkt erop dat de Gemeente in de rest van haar verweer deze verplichting weer vergaand probeert uit te hollen. Zo stelt de Gemeente dat zij bij de nakoming van deze verplichting een ruime beleidsvrijheid heeft en dat de civiele rechter zich terughoudend moet opstellen bij de toetsing van haar beleid.
- 2.7. Deze stelling is onjuist. Beleidsvrijheid geeft de Gemeente natuurlijk niet de vrijheid om te handelen in strijd met de mensenrechten. De Gemeente heeft weliswaar beleidsvrijheid om te bepalen *hoe* zij het doel bereikt, maar haar beleidsvrijheid wordt begrensd door het vereiste *dát* zij feitelijk voldoende standplaatsen moet realiseren. Dit vormt een harde ondergrens die bepaalt of de Gemeente onrechtmatig handelt. De civiele rechter moet het handelen van de Gemeente in volle omvang beoordelen en toetsen aan de mensenrechtelijke verdragen, om te bezien of zij de noodzakelijke inspanningen verricht om ervoor te zorgen dat woonwagenebewoners binnen een redelijke termijn een standplaats kunnen krijgen, zodanig dat zij niet discriminatoir worden behandeld.<sup>16</sup> Het staat de civiele rechter daarnaast vrij om een bevel op te leggen als blijkt dat de Gemeente onrechtmatig handelt of onrechtmatig *dreigt* te

---

<sup>14</sup> CvA, randnummer 17.

<sup>15</sup> CvA, randnummer 17.

<sup>16</sup> Zie bijvoorbeeld ook Rb. Den Haag 20 maart 2024, ECLI:NL:RBDHA:2024:3734, rov.6.9 en 6.14.

handelen.<sup>17</sup> Ook dit maakt geen inbreuk op de beleidsvrijheid van de Gemeente. De vorderingen van de Stichting bepalen immers niet *hoe* de Gemeente aan haar verplichting moet voldoen, maar slechts *dát* zij aan haar verplichting moet voldoen om voldoende standplaatsen te realiseren.

### **3. De Gemeente voldoet niet aan haar verplichting**

#### **3.1. Inleiding**

3.1.1. Als gezegd heeft de Gemeente in de afgelopen ruim twintig jaar geen standplaats gerealiseerd en wel 1/3 van de standplaatsen verwijderd. Dat duurt tot op de dag van vandaag voort. Er gebeurt feitelijk namelijk niets. De Gemeente handelt hierdoor discriminatoir en in strijd met de mensenrechten.

3.1.2. Het belangrijkste inhoudelijke verweer van de Gemeente is dat zij, wat er ook zij van haar handelen in het verleden, nu niet meer onrechtmatig zou handelen vanwege haar Conceptnota. De Stichting betwist dit. De Conceptnota is niet meer dan een papieren werkelijkheid en heft het onrechtmatig handelen dat iedere dag weer plaatsvindt niet op.

3.1.3. Hierna zal de Stichting in meer detail bespreken dat de Gemeente ook met haar Conceptnota haar verplichtingen nog niet nakomt, omdat:

- a. de Conceptnota gericht is op veel te weinig nieuwe standplaatsen en op een te lange termijn;
- b. ook niet aannemelijk is dat de Gemeente zich in de toekomst daadwerkelijk voldoende zal inspannen om standplaatsen te realiseren.

#### **3.2. Conceptnota is hoe dan ook ontoereikend, want te lage behoefte vastgesteld en te lange tijdlijn**

3.2.1. De Gemeente stelt dat uit haar onderzoek zou blijken dat het werkelijke aantal woonwagenebewoners dat een standplaats zoekt ongeveer tachtig personen bedraagt. De Conceptnota is op dit punt volledig gebaseerd<sup>18</sup> op het behoefteonderzoek van Be Flex van 30 juni 2020 ("**Behoefteonderzoek**").<sup>19</sup> De Conceptnota gaat ervan uit dat de Gemeente aan haar verplichting kan voldoen door in de komende tien jaar circa 80 nieuwe standplaatsen te realiseren.

3.2.2. Dit is evident onjuist. Om een beter beeld te krijgen van het aantal woonwagenebewoners dat een standplaats zoekt, heeft de Stichting zich ingespannen te

---

<sup>17</sup> Zie bijvoorbeeld HR 20 december 2019, ECLI:NL:HR:2019:2006, rov. 8.3.1-8.3.5 en Rb. Den Haag 26 mei 2021, ECLI:NL:RBDHA:2021:5337, rov. 4.5.3-4.5.5.

<sup>18</sup> CvA, Productie 5, Conceptnota, p. 11-12.

<sup>19</sup> Dagvaarding, Productie 4, Behoefteonderzoek Be Flex.

inventariseren hoeveel woonwagenebewoners nu op zoek zijn naar een standplaats. De Stichting heeft met vrijwilligers al 176 verklaringen weten te verzamelen van woonwagenebewoners die verklaren nu of op termijn in een woonwagen te willen wonen.<sup>20</sup> De behoefte is dus – ten minste – ruim twee keer zo hoog.

- 3.2.3. De stelling van de Gemeente dat de Stichting het aantal standplaatszoekenden zou overdrijven door te verwijzen naar de wachtlijst uit 2020 waarop 195 personen staan, is dan ook een misplaatst verwijt.<sup>21</sup>
- 3.2.4. Dat de behoefte van tachtig veel te laag is ingeschat, was voor de Gemeente zelf overigens ook eenvoudig vast te stellen. In het Behoeftedonderzoek geeft Be Flex aan dat zij slechts circa 60% van de standplaatsbewoners in Den Haag heeft gesproken en dat uit deze interviews is gebleken dat er behoefte is aan 73 standplaatsen.<sup>22</sup> Als maar ongeveer de *halve* doelgroep is ondervraagd, dan moet de uitkomst natuurlijk worden geëxtrapoleerd. Waarom heeft de Gemeente dat niet gedaan? En wat zegt dat over de intenties van de Gemeente?
- 3.2.5. Hier komt bij dat, zoals Teodorescu in zijn analyse opmerkt,<sup>23</sup> het Behoeftedonderzoek te meer gebrekkig is omdat (i) slechts een zeer gering deel van de woonwagenebewoners die nu niet meer in een woonwagen wonen, is geïnterviewd, en (ii) standplaatszoekenden buiten Den Haag die wel in Den Haag zouden willen wonen zonder goede motivering volledig zijn uitgesloten.<sup>24</sup> Ook dit draagt eraan bij dat de behoefte veel te laag is vastgesteld. Zoals Teodorescu verder in zijn analyse opmerkt, is het te laag vaststellen van de behoefte een patroon dat vaker voorkomt bij gemeenten. Ten overvloede merkt de Stichting hierbij nog op dat uit het deskundigenbericht blijkt dat het onderzoek van Be Flex ook om andere redenen gebrekkig is. Zo stelt Teodorescu over het onderzoek van Be Flex dat het gaat om "*een rommelig onderzoek, zonder duidelijke vragen en methodologische verantwoording*". Ook merkt Teodorescu op dat het uittrekken van enkele weken voor een behoefte inventarisatie veel te vluchtig is, dat hierdoor waarschijnlijk veel te weinig mensen zijn gesproken waardoor de behoefte te laag is ingeschat.<sup>25</sup>
- 3.2.6. Kortom, het is duidelijk dat de behoefte ten minste bestaat uit 176 standplaatszoekenden. Het werkelijke aantal is waarschijnlijk nog een stuk hoger. Dat een aantal van tenminste circa tweehonderd standplaatszoekenden aannemelijk is, blijkt ook uit

---

<sup>20</sup> Akte overlegging producties, Productie 19.

<sup>21</sup> CvA, randnummer 90.

<sup>22</sup> Dagvaarding, Productie 4, Behoeftedonderzoek, p. 6.

<sup>23</sup> D. Teodorescu is universitair docent aan de Universiteit van Amsterdam. Hij is sociaal wetenschappelijk onderzoeker met een focus op het (Nederlandse) woonwagenbeleid.

<sup>24</sup> Akte overlegging producties, Productie 21, p. 3-5.

<sup>25</sup> Akte overlegging producties, Productie 21, p. 3-5.



het feit dat er in 2020 nog 195 personen op de wachtlijst stonden. Dit terwijl veel standplaatszoekenden zich niet eens meer inschrijven op wachtlijsten, omdat zij weten dat zij toch vrijwel geen kans maken op het verkrijgen van een standplaats.

- 3.2.7. Het voorgaande betekent dat de Gemeente met de Conceptnota hoe dan ook haar verplichtingen niet na kan komen. Zelfs als de Gemeente de Conceptnota zou uitvoeren in tien jaar en 80 nieuwe standplaatsen realiseert, schiet zij fors tekort: slechts circa 30-40% van de standplaatszoekenden zal dan een standplaats hebben. Voor de rest zal de wachttijd waarschijnlijk tussen de tien en dertig jaar liggen. Dit is zelfs veel hoger dan de wachttijd van 110 maanden die de Gemeente benoemt voor grondgebonden woningen. Het beleid in de Conceptnota is dus ontoereikend en maakt het handelen van de Gemeente niet rechtmatig.
- 3.2.8. De Stichting wil voorts nog drie andere opmerkingen maken die leiden tot de conclusie dat de Conceptnota ontoereikend is en de onrechtmatige toestand dus niet op kan heffen:
- a. De Conceptnota biedt de Gemeente de ruimte om veel minder te realiseren dan 80 standplaatsen. 80 is het absolute *best case scenario* in de Conceptnota. De Gemeente houdt een totale marge van +/- 20 aan voor standplaatsen op nieuwe locaties (tweemaal een marge van 20-30 standplaatsen).<sup>26</sup> Wie daarmee gaat rekenen, schrikt. Tweemaal 20 nieuwe standplaatsen op nieuwe locaties en achttien plaatsen op bestaande locaties, is in totaal maar 58 nieuwe standplaatsen. De Conceptnota biedt tussen de regels dus al alle ruimte om zelfs de behoefte van 73 niet te halen.
  - b. Daarnaast lijken de achttien nieuwe plaatsen op bestaande locaties volstrekt onuitvoerbaar te zijn. De Stichting heeft de bestaande woonwagenlocaties geanalyseerd, en hierbij is gebleken dat het zeer onwaarschijnlijk is dat een dergelijke uitbreiding mogelijk is. Een eenvoudige blik op *google maps* laat zien dat de woonwagenlocaties vaak 'ingekaderd' zijn en reeds zijn volgebouwd. Op de huidige woonwagenkampen bestaat eigenlijk geen ruimte voor nieuwe standplaatsen, en zeker niet voor achttien standplaatsen. Als dit daadwerkelijk een eenvoudig of goed te realiseren optie was, dan had het ook voor de hand gelegen dat de Gemeente deze stap al had gezet en dat dit 'laaghangende fruit' al was geplukt, zoals de Gemeente zich ook al ten doel had gesteld in haar Woonvisie 2017-2030 en Woonagenda 2020-2023 'Haags samen wonen'. De Conceptnota lijkt op dit punt onuitvoerbaar. De Gemeente heeft ook nergens onderbouwd dat of hoe deze uitbreiding mogelijk zou zijn.

---

<sup>26</sup> Zie bijvoorbeeld CvA, Productie 5, Conceptnota, p. 19, onder 1.4, 1.6 en in de voetnoot: " *Waarvan ca. 40 binnen vijf jaar en aanvullend 20-40 binnen 5-10 jaar*".

- c. Tot slot vindt de Stichting het zeer merkwaardig dat de Gemeente stelt dat zij een 'pilot' wil starten met gestapeld wonen. Het zal ook de Gemeente bekend zijn dat dit een woonvorm is die niet past bij de woonwagencultuur en waar de woonwagengewoners fel tegen gekant zijn. Een gestapelde 'flat' van woonwagens is geen woonwagen. Het gaat hier feitelijk weer om een poging van de Gemeente om de woonvorm aan te passen en woonwagengewoners te 'assimileren'.
- 3.2.9. Ook de tijdlijn in de Conceptnota is ontoereikend. De meeste standplaatszoekenden wachten niet sinds vandaag of sinds 2020: zij wachten al vele jaren en staan soms al decennia op de wachtlijst. Dat moet uiteraard worden meegenomen bij de vraag hoeveel tijd de Gemeente nu nog redelijkerwijs kan worden gegund om een einde te maken aan de onrechtmatige toestand dan wel voor nakoming. Een termijn van tien jaar, die de Gemeente zichzelf gunt, voorziet tegen die achtergrond niet in een kans op een standplaats "*binnen afzienbare tijd*" en is daarom onrechtmatig.
- 3.2.10. De Conceptnota schiet dus zowel qua doelstelling als tijdlijn zodanig tekort, dat deze de voortdurende onrechtmatigheid hoe dan ook niet gaat opheffen.
- 3.3. Het is onwaarschijnlijk dat de Gemeente de Conceptnota zal uitvoeren
- 3.3.1. Het is verder ook onwaarschijnlijk dat de Gemeente voldoende zal doen om de Conceptnota *daadwerkelijk* uit te voeren. Toewijzing van het gevorderde – en met name het gebod – is daarom absoluut noodzakelijk als stok achter de deur.
- 3.3.2. Dat het zeer onwaarschijnlijk is dat de Gemeente haar Conceptnota gaat uitvoeren, blijkt uit meerdere factoren. Zoals de Stichting hierna verder zal bespreken, blijkt dit (i) uit de voorgeschiedenis van de Conceptnota, (ii) de inhoud van de Conceptnota, en (iii) de voorgenomen verplaatsing van de bewoners van het woonwagencamp aan de Energiestraat.
- (i) De voorgeschiedenis van de Conceptnota
- 3.3.3. De afgelopen ruim twintig jaar laten zien dat de Gemeente structureel de belangen van de woonwagengewoners heeft genegeerd. Het beleid was er lange tijd op gericht om woonwagengewoners te 'normaliseren en decentraliseren'. Daarna was er in feite geen beleid, althans geen beleid dat ook daadwerkelijk werd uitgevoerd. Het CRM constateerde in haar veroordeling terecht dat de Gemeente ook sinds 2018 vrijwel niets had ondernomen, en dat er geen enkele zichtbare urgentie bij de Gemeente bestond om daadwerkelijk nieuwe standplaatsen te realiseren.<sup>27</sup>

---

<sup>27</sup> Zie Dagvaarding, randnummer 5.5-5.7.

- 3.3.4. Dat is daarna ook niet werkelijk veranderd. De Gemeente stelt dat het wellicht overkomt alsof zij "*talmde met het opstellen van beleid*", maar dat zij de afgelopen jaren bepaald niet zou hebben stilgezeten.<sup>28</sup> Deze stelling is niet serieus te nemen. Dat iets al heel lang *duurt*, betekent natuurlijk niet dat de Gemeente ook daadwerkelijk iets *doet*.
- 3.3.5. Want wat heeft de Gemeente sinds "*het kantelpunt*" in 2014, of sinds 2018 of na het oordeel van het CRM in 2020 nu daadwerkelijk gedaan? In juni 2020 is het Behoefteteonderzoek uitgevoerd. Op 8 februari 2021 heeft het college van de Gemeente ("**College**") een brief gestuurd aan de voorzitter van de Commissie Ruimte van de gemeenteraad over het standplaatsenaanbod. En de Gemeente heeft in 2021 één keer een gesprek met woonwagenbewoners gevoerd. Op 15 februari 2022 heeft de Gemeente 'haalbaarheidsstudies' laten uitvoeren naar mogelijke uitbreidingslocaties. De Gemeente stelt vervolgens dat zij na "*het afronden van [deze] voorbereidende werkzaamheden*" de Conceptnota heeft kunnen vaststellen.<sup>29</sup>
- 3.3.6. Waar de Gemeente jaren over heeft gedaan, had zij welbeschouwd in enkele maanden kunnen realiseren als zij zich daadwerkelijk had ingespannen voor de realisatie van nieuwe standplaatsen. In al die jaren is de Gemeente echter nog geen stap dichterbij het realiseren van nieuwe standplaatsen gekomen. De Gemeente heeft nog steeds geen locatie aangewezen voor *nieuwe* standplaatsen of bepaalde gronden gereserveerd, laat staan dat zij een *ontwerp* omgevingsplan voor een specifieke locatie heeft vastgesteld. Het enige dat de Gemeente in deze lange periode heeft weten te produceren, is een *concept*.
- 3.3.7. In de tussentijd heeft de Gemeente overigens ook al tweemaal in beleid vastgelegd dat zij zou inzetten op uitbreiding van het aantal standplaatsen in de Woonvisie 2017-2030 en de Woonagenda 2020-2023.<sup>30</sup> Die visie en agenda hebben echter tot niets geleid. De Gemeente belooft stappen te zetten en schuift deze dan vervolgens weer op de lange baan. Waarom zou dat nu met de Conceptnota anders zijn?
- 3.3.8. Deze uiterst trage handelswijze is des te kwalijker wanneer wordt bedacht dat de Gemeente de afgelopen twintig jaar een derde (110) van de bestaande standplaatsen heeft opgeruimd.
- 3.3.9. Uit het eigen handelen (vooral: nalaten) van de Gemeente in het verleden, blijkt kortom duidelijk dat er een grenzeloos optimisme nodig is om te geloven dat de Gemeente in de komende jaren *uit zichzelf* wel voldoende zal doen om nieuwe standplaatsen te realiseren. Voor dat optimisme bestaat echter – helaas – geen basis. Het

---

<sup>28</sup> CvA, randnummer 27-40.

<sup>29</sup> CvA, randnummer 40.

<sup>30</sup> CvA, Productie 5, Conceptnota, p. 4.

is veel waarschijnlijker dat de Gemeente ook nu niets zal ondernemen als zij hiertoe niet wordt veroordeeld.

(ii) De Conceptnota

- 3.3.10. Ook de Conceptnota zelf biedt geen vertrouwen dat de Gemeente voldoende nieuwe standplaatsen zal realiseren.
- 3.3.11. Dat komt in de eerste plaats door de *timing*. Het zal ook uw Rechtbank niet zijn ontgaan dat de *timing* van de presentatie van de Conceptnota op zijn zachtst gezegd opvallend is. Na al die jaren heeft het college van de Gemeente deze Conceptnota aan de gemeenteraad gepresenteerd slechts enkele weken vóór haar verweer in deze procedure. De Gemeente stelt in deze procedure dat zij al jaren bezig is met het voorbereiden van de Conceptnota. Het heeft er echter alle schijn van dat de Gemeente deze stap uitsluitend onder druk van deze procedure heeft gezet en mogelijk vooral om haar verweer te versterken. De Stichting kan het gevoel niet onderdrukken dat hier sprake is van *window dressing*, een beleidsnota voor de bühne. Die indruk wordt bevestigd door het feit dat een juridisch beleidsmedewerker Wonen van de Gemeente op 11 mei 2023 (enkele maanden vóór de vaststelling van de Conceptnota) nog als volgt antwoordde op de vraag of de Gemeente plannen had om meer standplaatsen te realiseren:<sup>31</sup>
- "Er zijn nog geen concrete vastgestelde plannen om hier uitvoering aan te geven."*
- 3.3.12. De omstandigheid dat de Gemeente de Conceptnota 'even snel' voor de procedure heeft opgesteld, maakt het al zeer onwaarschijnlijk dat de Gemeente zich echt wil inzetten voor het uitvoeren van dit reeds *ontoereikende* beleid.
- 3.3.13. In de tweede plaats leidt ook de inhoud van de Conceptnota tot de conclusie dat niet aannemelijk is dat de Gemeente zich daadwerkelijk in gaat spannen. De Gemeente stelt de afgelopen jaren druk bezig te zijn geweest met de voorbereiding hiervan. Deze stelling verbaast zeer. Inhoudelijk is er vrijwel niets uitgewerkt in de Conceptnota. Deze nota had feitelijk geschreven kunnen worden in een week. Paragraaf 1 en 2 bevatten niet meer dan een historische beschrijving en opsomming van bestaande woonwagenlocaties. Paragraaf 3 geeft de doelstellingen en kaders voor het 'nieuwe' beleid weer. Dit zijn zeer algemene en eigenlijk vanzelfsprekende uitgangspunten over hoe het woonwagenbeleid moet worden vormgegeven, die de Gemeente ook vier of zes jaar geleden had kunnen formuleren.
- 3.3.14. Over de echte crux, namelijk hoe en waar de Gemeente nieuwe standplaatsen wil realiseren, zegt de Conceptnota helemaal niets. De Gemeente stelt in paragraaf 3.2

---

<sup>31</sup> Zie Productie 13 bij de Antwoordakte van de Stichting d.d. 31 mei 2023.

en 4 van de Conceptnota slechts dat het haar "ambitie" is "om te komen tot 80 nieuwe standplaatsen, binnen de planologische, technische en juridische mogelijkheden". De Gemeente werkt dit 'plan' alleen uit met algemene doelen om twee nieuwe locaties te realiseren en nieuwe plaatsen op bestaande locaties te realiseren. Concreter wordt het niet.

- 3.3.15. De Gemeente heeft dus kennelijk zes jaar nodig gehad om nu met de algemene ambitie te komen dat zij in de komende tien jaar 60-80 nieuwe standplaatsen wil realiseren, voor 'zover dat planologisch, technisch en juridisch mogelijk blijkt'. De Conceptnota bevat als gezegd geen enkele uitwerking hoe de Gemeente dat wil doen. Ook is er geen indicatie dat de Gemeente al een bepaalde locatie of gronden heeft gereserveerd. Dit is de stap die echt nodig is om standplaatsen te realiseren. Het komt er dus feitelijk op neer dat we na zes jaar nog geen stap dichterbij nieuwe standplaatsen zijn gekomen, en dat de Gemeente alleen een *ambitie* heeft geformuleerd. Een ambitie die ook nog eens veel te laag is. De Stichting heeft immers verklaringen overgelegd waaruit blijkt dat de behoefte tenminste 176 standplaatsen draagt.
- 3.3.16. Dit nieuwe 'beleid' geeft aldus geen enkel vertrouwen dat het de Gemeente menens is dat zij voortvarend stappen zal zetten om voldoende nieuwe standplaatsen te creëren.
- 3.3.17. Dat is overigens niet alleen de mening van de Stichting. Ook in de raadsvergadering van 26 oktober 2023 over de Conceptnota, is uiterst kritisch op deze nota gereageerd:<sup>32</sup>
- a. Zo wordt door gemeenteraadsleden van verschillende partijen gevraagd waarom een *Conceptnota* naar de gemeenteraad is gestuurd terwijl normaal gesproken een *definitieve* nota wordt gestuurd.
  - b. Gemeenteraadslid A. Dubbelaar zegt hierover:  
  
*"Ik vind het geen nota voorzitter, het is gewoon een voortgangsrapportage. Ik snap echt werkelijk niet dat het college hiermee aan durft te komen. Is het nog niet af? Waarom wordt dit naar de raad gestuurd? Waar is het college, de ambtenaren, waar zijn die dan de afgelopen jaren mee bezig geweest".*<sup>33</sup>
  - c. Ook wordt het College door de gemeenteraad scherp bekritiseerd vanwege het feit dat zij kennelijk in februari 2022 een 'haalbaarheidsonderzoek' heeft laten

---

<sup>32</sup> Zie [https://gemeentedenhaag.connectedviews.nl/SitePlayer/Den\\_Haag?session=109783&lang=nl](https://gemeentedenhaag.connectedviews.nl/SitePlayer/Den_Haag?session=109783&lang=nl)

<sup>33</sup> [https://gemeentedenhaag.connectedviews.nl/SitePlayer/Den\\_Haag?session=109783&lang=nl](https://gemeentedenhaag.connectedviews.nl/SitePlayer/Den_Haag?session=109783&lang=nl), op tijdstip 2:38:00.

uitvoeren naar mogelijke locaties voor nieuwe woonwagencampen, maar dat het College dit onderzoek *niet* heeft gedeeld met de gemeenteraad. Hierdoor is bij het maken van plannen voor deze locaties nooit de mogelijkheid meegewogen om een van deze locaties te gebruiken voor een nieuw woonwagencamp. Veel van deze locaties zijn nu reeds vergeven voor andere projecten. Uit het feit dat het 'haalbaarheidsonderzoek' niet eens met de gemeenteraad is gedeeld, blijkt goed hoe het College het realiseren van nieuwe woonwagencampen eigenlijk niet mogelijk heeft willen maken. Dit blijkt ook uit het feit dat in de periode nadat het 'haalbaarheidsonderzoek' heeft plaatsgevonden, nog steeds geen enkele locatie is gereserveerd voor nieuwe standplaatsen.

- 3.3.18. De raadsvergadering laat dus zien dat de Conceptnota zeer kritisch is ontvangen en dat er grote scepsis is bij de raadsleden over de werkelijke ambities van het College. De gemeenteraad is te meer zeer kritisch op de houding van het College, gelet op de "*ereschuld*" die de Gemeente heeft ten opzichte van woonwagencampbewoners door het verleden.

(iii) Verplaatsing Energiestraat

- 3.3.19. Zowel in de Conceptnota als in haar verweer probeert de Gemeente de indruk te wekken dat zij "*al heel concreet bezig [is] met het realiseren van nieuwe woonwagencamplocaties*".<sup>34</sup> Dat zou een nieuwe woonwagencamplocatie aan de Henri Faasdreef moeten worden. Anders dan de Gemeente wil doen voorkomen, is deze locatie geen bewijs van haar daadkracht.
- 3.3.20. De Gemeente is sinds 2017 al ruim zeven jaar in onderhandeling met de bewoners van het woonwagencamp aan de Energiestraat waar nu tien standplaatsen staan. Uiteindelijk is de Gemeente bereid geweest om mee te werken aan een verplaatsing van dit kamp naar de Henri Faasdreef, waarbij de standplaatsen aan de Energiestraat verdwijnen. Het ging in eerste instantie dus helemaal niet, zoals de Gemeente doet voorkomen, om het creëren van nieuwe standplaatsen maar uitsluitend om een *verplaatsing* van standplaatsen. Ook in de gemeenteraad is zeer kritisch gereageerd op de poging om de verplaatsing te doen voorkomen als een uitbreiding.<sup>35</sup>
- 3.3.21. Uit de eerdergenoemde raadsvergadering blijkt daarnaast dat op de locatie aan de Henri Faasdreef *in de toekomst* ruimte is voor een uitbreiding met mogelijk acht tot tien standplaatsen. Op die locatie staat nu nog een tijdelijke opvanglocatie tot eind 2025. In de eerder genoemde raadsvergadering van 26 oktober 2023 heeft de gemeenteraad verwoede pogingen gedaan om van de wethouder de toezegging te

---

<sup>34</sup> CvA, randnummer 69.

<sup>35</sup> De nieuwe locatie kan mogelijk direct twaalf standplaatsen krijgen. Deze twaalf standplaatsen dienen om de twaalf gezinnen die nu op tien standplaatsen wonen aan de Energiestraat, op te vangen.

krijgen dat deze locatie gereserveerd wordt voor nieuwe standplaatsen na 2025. Hier bleek de wethouder niet toe bereid. Het is pas gelukt na een nieuwe motie op 30 november 2023 om vast te leggen dat de tijdelijke opvanglocatie gebruikt wordt voor de uitbreiding van het woonwagencamp.<sup>36</sup> Hierdoor zullen in de toekomst mogelijk acht tot tien nieuwe standplaatsen worden toegevoegd.

3.3.22. De grote moeite die het de gemeenteraad heeft gekost om het college ertoe te bewegen om de tijdelijke opvanglocatie te reserveren voor nieuwe standplaatsen, is typerend voor de lage prioriteit die het realiseren van nieuwe standplaatsen heeft. Toen de Gemeente haar conclusie van antwoord schreef was dit nog verre van zeker en leek de Gemeente uitsluitend bereid om over te gaan tot een verplaatsing van de standplaatsen. Nu lijkt het college onder grote druk dan toch bereid om een klein aantal nieuwe standplaatsen te realiseren. Ook dit is echter nog verre van zeker. Uit de raadsvergadering blijkt namelijk dat de wethouder sterk rekening ermee houdt dat de tijdelijke opvanglocatie langer gebruikt zal moeten worden, als voor deze opvang geen voldoende geschikte andere locatie wordt gevonden.

#### 3.4. Rol woningcorporaties disculpeert de Gemeente niet

3.4.1. De Gemeente stelt ook nog dat zij niet alleen verantwoordelijk is voor het realiseren van voldoende standplaatsen, maar dat – kort gezegd – ook de woningcorporaties hierin een belangrijke rol spelen.<sup>37</sup> De Stichting zou de woningcorporaties moeten dagvaarden. Wat de Gemeente nu precies probeert te zeggen, wordt niet duidelijk. Het lijkt erop dat de Gemeente probeert de verantwoordelijkheid van zich af te schuiven. Die poging slaagt niet.

3.4.2. Het is vast uitgangspunt dat het (eventuele) onrechtmatige gedrag van derden niet afdoet aan eigen onrechtmatig handelen.<sup>38</sup> Het eventuele onrechtmatige handelen van de woningcorporaties ontslaat de Gemeente dus hoe dan ook niet van haar eigen plicht om te handelen in overeenstemming met het mensenrechtelijk kader.

3.4.3. De stelling van de Gemeente dat zij niet de verantwoordelijkheid of de middelen zou hebben om voldoende standplaatsen te realiseren, is daarnaast onjuist, ongeloofwaardig en in strijd met haar eigen Conceptnota. De Gemeente heeft zowel de verantwoordelijkheid, bevoegdheid als de middelen om een centrale rol te spelen in het realiseren van voldoende standplaatsen. Zij kan deze verantwoordelijkheid niet afschuiven op andere partijen zoals de woningcorporaties. De Gemeente erkent in de Conceptnota ook terecht dat het (mede) aan haar is om te zorgen dat er voldoende

---

<sup>36</sup> [https://denhaag.raadsinformatie.nl/document/13559055/1/O\\_A+SP+amendement+Extra+standplaatsen+Henri+Faasdreef](https://denhaag.raadsinformatie.nl/document/13559055/1/O_A+SP+amendement+Extra+standplaatsen+Henri+Faasdreef)

<sup>37</sup> CvA, randnummer 23-25.

<sup>38</sup> Zie bijvoorbeeld artikel 6:166 BW en HR 2 oktober 2015, ECLI:NL:HR:2015:2914.

standplaatsen worden gerealiseerd. In haar conclusie van antwoord stelt zij zelf dat zij: "*heel concreet bezig is met het realiseren van nieuwe woonwagenlocaties en -standplaatsen*".<sup>39</sup> Hieruit blijkt dus ook dat de Gemeente wel degelijk een centrale rol moet spelen en kan spelen in het realiseren van nieuwe standplaatsen. Als de Gemeente hiertoe niet in staat zou zijn, zou immers de Conceptnota een complete wassen neus zijn.

3.4.4. Bovendien, de Gemeente probeert de indruk te wekken dat de Gemeente geen verwijt treft, maar dat de woningcorporaties zouden dwarsliggen. Feitelijk volgt dat echter nergens uit. Hoe weet de Gemeente dan dat een woningcorporatie daar niet aan zou meewerken?

3.4.5. Van de Gemeente mag bij uitstek de leidende rol worden verwacht bij het realiseren van nieuwe standplaatsen. Het is de Gemeente die sinds 1999 de wettelijke verantwoordelijkheid draagt voor het woonwagenbeleid.<sup>40</sup> Zoals ook in de BZK handleiding 2018 staat: "*Uitgangspunt blijft hierbij dat huisvestingsbeleid een primaire verantwoordelijkheid van de Gemeente is*".<sup>41</sup> Wat concreet betekent: "*Een woningzoekende woonwagenbewoner die dit wenst, heeft binnen een redelijke termijn kans op een standplaats*".<sup>42</sup> Het is de Gemeente in de periode sinds 1999 wel gelukt om beleid te voeren waardoor circa een derde van de beschikbare standplaatsen is verwijderd. Het zou haar dus ook moeten lukken om een leidende rol te spelen bij het realiseren van voldoende nieuwe standplaatsen.

### 3.5. Tussenconclusie

3.5.1. Kortom, (i) de Gemeente heeft de behoefte aan nieuwe standplaatsen veel te laag ingeschat en heeft (ii) een ontoereikende Conceptnota opgesteld waarvan (iii) het zeer onwaarschijnlijk is dat zij deze gaat uitvoeren. Alles wijst er dus op dat de Gemeente haar reeds voortdurende onrechtmatige handelen ook de komende jaren zal voortzetten.

## 4. **Kritiek Gemeente op de Vorderingen**

4.1. De Gemeente presenteert tot slot kritiek op de formulering van de vorderingen. De Gemeente veinst onduidelijkheid en vervalt in semantische discussies en vergezochte kritiek:

---

<sup>39</sup> CvA, randnummer 52.

<sup>40</sup> CvA, Productie 5, Conceptnota, p. 5. Gemeenten werden verantwoordelijk gemaakt met de intrekking van de Woonwagenwet op 1 maart 1999.

<sup>41</sup> Dagvaarding, Productie 1, BZK handleiding 2018, p. 7.

<sup>42</sup> Dagvaarding, Productie 1, BZK handleiding 2018, p. 7.



- a. De temporele reikwijdte van Vordering I zou onduidelijk zijn volgens de Gemeente. Onduidelijk zou zijn vanaf wanneer de Gemeente haar beleid had moeten aanpassen. Zo ingewikkeld is het niet. De Stichting heeft de Gemeente gedagvaard. Op dat moment had de Gemeente beleid moeten hebben en moeten uitvoeren gericht op de realisatie van standplaatsen. Dat had en heeft de Gemeente (toen) niet. Dat is onrechtmatig. En dat is voortdurend onrechtmatig. Daar gaat vordering I over. Juist is dat de Gemeente dat daarvoor natuurlijk ook al lang had moeten hebben – al ruim twintig jaar is er geen standplaats gerealiseerd – maar de vorderingen zijn ideëel en zijn erop gericht de voortdurende onrechtmatige toestand naar de toekomst toe te beëindigen.
- b. De inhoudelijke reikwijdte van Vordering I zou onduidelijk zijn, omdat het begrip 'uitsterfbeleid' zou zijn opgerekt. De Stichting wil van een woordenspel af zijn. En alhoewel dat begrip in het petitum niet voorkomt, zal zij uitleggen waar het om gaat. Waar het om gaat is dat de Gemeente eerst 110 standplaatsen heeft verwijderd waaronder aan de Escamplaan en daarna haar beleid niet heeft aangepast, althans nooit is overgegaan tot het realiseren/uitbreiden van het aantal standplaatsen. Dat is volgens de Stichting onrechtmatig; hoe je het ook noemt. De Stichting begrijpt niet wat daar onduidelijk aan is. Ook de begrippen "realiseren" en "uitbreiden", verwarren de Gemeente kennelijk. De Gemeente moet volgens de Stichting standplaatsen *realiseren*, dat komt dan dus neer op het *uitbreiden* van het bestaande aantal standplaatsen. Dat de Gemeente wel degelijk begrijpt wat de reikwijdte van de vordering is, blijkt overigens ook uit haar eigen stellingen.<sup>43</sup>
- c. De Gemeente stelt ook nog: "*Een kans hebben op het verkrijgen van een standplaats is heel iets anders dan de verplichting tot het realiseren van voldoende standplaatsen. Dat zou namelijk inhouden dat er in het geheel geen wachtlijst meer zou bestaan*".<sup>44</sup> Dat is uiteraard niet "*iets heel anders*". Het is heel simpel: zonder standplaatsen, geen kansen. Daarom vordert Stichting dat de Gemeente voldoende standplaatsen realiseert, zodat woonwagengebouwen binnen een redelijke termijn een standplaats kunnen krijgen.
- d. De Gemeente stelt dat vordering III innerlijk tegenstrijdig zou zijn met de dagvaarding: "*Hoe kan dan worden gevorderd te staken met een beleid dat in de ogen van de Stichting feitelijk niet bestaat*".<sup>45</sup> Dit is een zuiver semantische discussie. Wat wordt bedoeld is natuurlijk dat het huidige 'beleid' van de Gemeente in feite neerkomt op een gebrek aan beleid, althans een gebrek aan uitvoering

---

<sup>43</sup> CvA, randnummer 55-58.

<sup>44</sup> CvA, randnummer 70-71.

<sup>45</sup> CvA, randnummer 75 en 76.

daarvan. Dat moet stoppen. Dat is wat de Stichting met haar vorderingen beoogt te beëindigen: de Gemeente moet *echt* beleid gaan voeren en uitvoeren. Toewijzing van die vorderingen blijkt ook hard nodig gelet op dit soort semantische verhandelingen.

- e. De Gemeente stelt ook nog dat vordering VI zou moeten worden afgewezen, omdat het voor haar ondoenlijk zou zijn om binnen een jaar voldoende standplaatsen te realiseren.<sup>46</sup> De Gemeente heeft echter al vele jaren de tijd, zoals hiervoor herhaaldelijk besproken. En de Gemeente stelt zelf in de kern ook al vele jaren intensief bezig te zijn. Dan valt niet te begrijpen hoe de Gemeente nog steeds in tijdnood kan zijn. Daarnaast heeft de Stichting overigens ook, als alternatief, een door uw Rechtbank in goede justitie te bepalen periode gevorderd.

## 5. Conclusie

- 5.1. Terug naar de vraag aan het begin van dit pleidooi: zou ik als ik woonwagewoner was nu erop durven te vertrouwen dat ik of mijn kinderen daadwerkelijk de kans krijgen om volgens mijn cultuur te leven?
- 5.2. De feiten laten zien dat er in werkelijkheid tot op de dag van vandaag vrijwel niets gebeurt. Dat is onrechtmatig. En ook de toekomst biedt nog geen hoop op herstel. De Conceptnota gaat uit van een veel te lage behoefte. En het valt niet in te zien waarom de Gemeente haar woorden deze keer wel zou omzetten in daden. Niets wijst daarop. Ook de verscheidene gezochte argumenten en semantische discussies in de conclusie van antwoord van de Gemeente stemmen niet hoopvol.
- 5.3. De woonwagewoners hebben de vraag daarom voor zichzelf al beantwoord. Daarom staan zij hier. Zij hopen dat uw Rechtbank tot eenzelfde antwoord komt. Zonder rechterlijk oordeel en bevel zullen de woonwagewoners de komende jaren weer worden veronachtzaamd, en zal de Gemeente simpelweg verdergaan met haar 'uitstelbeleid'.

---

<sup>46</sup> CvA, randnummer 79 CvA.