



**BINNENGEKOMEN  
TEAM POSTBEHANDELING EN  
ARCHIVERING  
D.D. 06-06-2024  
No. 2024.01913  
Portefeuillehouder: Pas  
Team: Wonen en Leefkwaliteit**

Aan het college van burgemeester en wethouders van Maastricht  
Postbus 1992  
6201 BZ MAASTRICHT

Maastricht, 5 juni 2024

**Betreft:** Schriftelijke vragen SP en CDA over het vonnis van 29 mei 2024 van de rechtbank Den Haag in zaak tussen de Stichting Sinti, Roma en Reizigers en de gemeente Den Haag (ECLI:NL:RBDH:2024:7830) en het Maastrichtse woonwagenbeleid.

Geacht college,

Tot 2021 voerde de gemeente Maastricht een zogenoemd [consolidatiebeleid](#) ten aanzien van het aantal woonwagenstandplaatsen in de gemeente. Dat betekende dat er na de omvorming van de Vinkenslag naar de Karosseer in de periode tussen 2002 en 2007 geen nieuwe woonwagenlocaties of standplaatsen bijgekomen of weggehaald zijn. Op dit moment telt de gemeente Maastricht 147 standplaatsen, verdeeld over 17 locaties. Dat is exclusief de 72 standplaatsen op het bedrijventerrein de Karosseer.

Middels de Woonvisie Woonwagens van 2021 is besloten dat er een balans diende te komen tussen het aanbod van woonwagens en/of woonwagenstandplaatsen en het aanbod in de reguliere sociale huursector. Dat besluit heeft ertoe geleid dat de gemeente Maastricht momenteel stuurt op de toevoeging van 18 sociale huurwoonwagens aan het bestaande bestand, waarvan er tien zullen worden ingepast op bestaande locaties en er acht ontwikkeld worden op een nieuwe locatie. Door die toevoeging zou de inschrijfduur voor een woonwagen volgens de gemeente Maastricht teruggebracht worden naar een niveau dat [lager ligt](#) dan de inschrijftijd voor een grondgebonden sociale huurwoning.

Echter, een groot verschil tussen grondgebonden sociale huurwoningen en woonwagens is dat de doorstroming ten aanzien van woonwagens nog lager ligt dan die voor grondgebonden sociale huurwoningen. Als mensen eenmaal een woonwagen of een woonwagenstandplaats hebben weten te bemachtigen, dan blijven zij er doorgaans hun hele leven wonen. Voor een grondgebonden sociale huurwoning bedroeg de totale inschrijfduur in Maastricht in 2023 reeds [82 maanden](#). Volgens PIM-



Zuid, dat de wachtlijst rondom woonwagens voor woningcorporaties beheert, waren er in april 2024 154 wachtenden op een woonwagen, en bedroeg de wachttijd [144 maanden](#).

Dat betreft dus een verschil van 62 maanden, waardoor de stellingname dat de inschrijftijden op minimaal een gelijk niveau komen door de toevoeging van slechts 18 woonwagens ons te optimistisch aandoet.

Op 29 mei jl. deed de rechtbank Den Haag [uitspraak](#) in de civiele zaak die de Stichting Sinti, Roma en Reizigers had aangespannen tegen de gemeente Den Haag. In die zaak heeft de rechtbank voor recht verklaard dat de gemeente Den Haag in strijd handelt met het discriminatieverbod door het aantal woonwagendstandplaatsen in de gemeente niet uit te breiden. Bovendien verplicht de rechtbank de gemeente Den Haag om binnen vijf jaar na datum van het genoemde vonnis de wachttijd voor een woonwagendstandplaats in de gemeente vergelijkbaar te hebben gemaakt met de wachttijd voor een grondgebonden (niet-gestapelde) sociale huurwoning in de gemeente.

De rechtbank komt tot het oordeel dat de gemeente Den Haag in strijd handelt met het discriminatieverbod op grond van het feit dat het verschil in wachttijden tussen grondgebonden sociale huurwoningen en woonwagens in die gemeente 70 maanden bedraagt. Dat is dus niet zo heel veel meer dan het verschil van 62 maanden dat momenteel in onze gemeente bestaat. Bovendien komt de rechtbank tot de conclusie dat de gemeente Den Haag bij haar huisvestingsbeleid indirect onderscheid maakt op basis van ras zolang de wachttijd voor een standplaats niet vergelijkbaar is met de wachttijd voor een grondgebonden (niet-gestapelde) sociale huurwoning.

Het voorgaande heeft bij onze fracties de volgende vragen doen rijzen.

1. Hoeveel niet-gestapelde sociale huurwoningen kent de gemeente Maastricht?
2. Kan het college nader en uitgebreid onderbouwen hoe zij tot de stellingname komt dat de toevoeging van 18 woonwagens ertoe zal leiden dat de wachttijd voor een woonwagendstandplaats minimaal gelijk zal zijn aan die voor een grondgebonden (niet-gestapelde) sociale huurwoning? Wij zijn erg benieuwd naar de berekeningen en de daaraan ten grondslag liggende aannames.
3. Zou de gemeenteraad een eventueel uitgevoerd behoeftenonderzoek onder de bestaande Maastrichtse woonwagendbewoners en de wachtenden op de wachtlijst voor een woonwagendstandplaats mogen ontvangen? Mocht dat onderzoek niet zijn uitgevoerd of niet actueel meer zijn, is het college dan bereid om dat alsnog te doen uitvoeren of te actualiseren?
4. Is het college de mening toegedaan dat het huidige Maastrichtse beleid ten aanzien van woonwagens en woonwagendstandplaatsen, en de weinig voortvarende houding die het college in dezen tot op heden ingenomen heeft, in lijn is met de Grondwet, de internationale en Europese verdragen, en de daaraan gelieerde jurisprudentie? Zo ja, waarom?



5. Kan het college reflecteren op de vraag of zij de mening toegedaan is dat het huidige en voorgenomen Maastrichtse woonwagengebeleid betekent dat zij, net als de gemeente Den Haag, indirect onderscheid maakt op basis van ras zolang de wachttijd voor een standplaats niet vergelijkbaar is met de wachttijd voor een grondgebonden (niet-gestapelde) sociale huurwoning, en daarmee in strijd handelt met het discriminatieverbod?

Hoogachtend,

Stephanie Blom  
*Raadslid SP*

Gabriëlle Heine  
*Raadslid CDA*

Jules Vaessen  
*Raadslid PvdD*