Ons Leven
Vereniging van en voor
Belgische Woonwagenbewoners
afdeling Limburg

Beleidsdossier

VOYAGEURS OP ZOEK NAAR EEN EIGEN PLEKJE

Een reeks van bezorgdheden, tips, voorstellen en aanbevelingen naar de beleidsmakers toe

2018

Voorwoord

ONS RECHT OP WONEN OP WIELEN
Limburgse woonwagenbewoners maken hun standpunt duidelijk

Woonwagenbewoners hebben maar één droom: wonen op wielen. Dit mag echter niet bij een droom blijven. Woonwagenbewoners hebben immers het **recht** om te **wonen in een woonwagen**. De woonwagen wordt ten slotte **erkend als officiële woonvorm** in de Vlaamse Wooncode.

Toch merken we dat er wel wat meer bij komt kijken. Het verhaal is niet zo simpel als het op het eerste zicht lijkt. Immers, je mag als woonwagenbewoner inderdaad wonen in een woonwagen, maar in heel Vlaanderen mag je die woonwagen bijna nergens plaatsen. Met alle gevolgen van dien. Een belangrijk hiaat in het beleid lijkt ons.

De woonwagenbewoners liggen hier wakker van! Zij zien het wonen in een woonwagen namelijk als een **essentieel onderdeel van hun specifieke cultuur** en willen deze manier van leven dan ook kost wat kost bewaren.

De stem van de woonwagenbewoners wordt niet altijd gehoord omdat ze niet met velen zijn. Buitenstaanders hebben een negatief beeld van deze onbekende, schijnbaar mysterieuze, groep. Daarom is het voor de politiek niet meteen een strategische keuze om zich voor deze doelgroep te engageren.

Wij zijn nochtans van mening dat het politieke veld en de beleidsmakers – mits wat goodwill – heel wat voor de woonwagenwereld kunnen betekenen.

Door een reeks (**beleids)aanbevelingen** te doen op verschillende belangrijke levensdomeinen, maken we het alvast gemakkelijk voor de verschillende politieke actoren. Hiermee hopen we dat we onze aanbevelingen zo veel mogelijk kunnen terug vinden op de **politieke agenda** tijdens de volgende legislatuur. Deze minderheidsgroep strijdt al jaren voor meer rechten. Maar het zijn voornamelijk de lokale besturen die voor verbeteringen in het dagelijks leven van deze mensen kunnen zorgen.

Maar niet alleen **lokale besturen** hebben een verantwoordelijkheid, wij kijken breder, verder, hoger! Een goed **provinciaal beleid** én een degelijk **Vlaams beleid** kunnen immers extra ondersteuning betekenen voor de lokale actoren én een extra duwtje in de rug zijn om nu eindelijk eens werk te maken van dat broodnodige woonwagenbeleid.

Hier vind je onze boodschap met constructieve voorstellen over onze bezorgdheden. Aarzel niet om ons te contacteren voor bijkomende toelichting of bij extra vragen!

GETEKEND:

- *De leden van Ons Leven*
- *De bewoners van de (Limburgse) woonwagenterreinen*
- *Samenlevingsopbouw RIMO Limburg*
- *Het Minderhedenforum*
- *De pastorale werkingen; Voyageurs Gaandeweg vzw en Mensen van de Weg vzw*

Totstandkoming en gebruik van dit dossier

DOMEINEN
Met concrete beleidsaanbevelingen

Dat woonwagenbewoners iets te vertellen hebben, stellen veldwerkers uit het woonwagenwerk elke dag vast. In dit beleidsdossier laten we vooral de vele signalen spreken die vanuit de woonwagenbewoners zelf komen.

De betrokken woonwagenbewoners zijn niet zonder meer representatief voor alle Limburgse gemeenten met woonwagenlocaties. Om niettemin een goed, algemeen beeld te verkrijgen van de vraag en nood van en voor (Limburgse) woonwagenbewoners, werd de input voor dit dossier uit zoveel mogelijk verschillende bronnen naast elkaar gelegd.

Voor de inhoud van dit dossier hebben we ons dan ook gebaseerd op:

- *Verhalen en ervaringen van bewoners op de (Limburgse) woonwagenterreinen*
- *Verhalen en ervaringen van de leden van zelforganisatie Ons Leven*
- *Verhalen en ervaringen van veldwerkers binnen het woonwagenwerk; o.a. opbouwwerk, pastorale werkingen, …*
- *Verhalen en ervaringen van andere betrokkenen; organisaties als Agentschap Integratie & Inburgering, het Minderhedenforum, de (Limburgse) terreintoezichters, …*
- *Gespreken met belangenorganisaties; Unia, LIR, …*
- *Reeds bestaande beleidsdossiers omtrent het woonwagenbeleid*

Door deze gesprekken aan te gaan en uit onze eigen ervaringen te putten, konden we knelpunten identificeren die specifiek gelden voor de situatie in Limburg, maar ongetwijfeld ook kunnen geëxtrapoleerd worden naar de rest van Vlaanderen.

Vlaamse overheid, maar (vooral) ook stad en gemeente kunnen duidelijk verschil maken voor deze kleine, maar desalniettemin bijzondere en boeiende doelgroep. Dichtbij en concreet.

De vele punten die door woonwagenbewoners telkens opnieuw worden aangehaald, kunnen in een aantal grote domeinen of thema's onderverdeeld worden:

- ⇨ ***p. 07 – Extra standplaatsen voor woonwagenbewoners***
- ⇨ ***p. 13 – Woonwagenbewoners niet langer "opgejaagd wild"***
- ⇨ ***p. 17 – Opvang van doortrekkers***
- ⇨ ***p. 21 – Een residentieel woonwagenterrein als kleine wijk***
- ⇨ ***p. 25 – Toewijzingsbeleid***
- ⇨ ***p. 31 – Beheer van een residentieel woonwagenterrein***
- ⇨ ***p. 35 – De woonwagen als woonvorm***
- ⇨ ***p. 41 – Alternatieven voor gemeentelijke residentiële terreinen***
- ⇨ ***p. 49 – Culturele identiteit als mensenrecht***
- ⇨ ***p. 55 – Basisrechten voor woonwagenbewoners***
- ⇨ ***p. 63 – Het 'Vlaams actieplan woonwagenbewoners' in vraag gesteld***

Dit zijn dan ook de belangrijkste domeinen waar wij uw aandacht op willen vestigen als beleid.
Per thema geven we telkens eerst een algemene toelichting en situering, zodat de achtergrond voldoende duidelijk is. Pas daarna zoomen we in op de daarbij horende concrete beleidsaanbevelingen, die we ook op hun beurt voldoende toelichten.

Kortom: een hele boterham aan bezorgdheden en vragen vanuit de woonwagenwereld richting beleid!

Uit de verschillende gesprekken en uit rapporten en nota's (o.a. nota kinderrechtencommissariaat, memorandum voor de verkiezingen, …) e.d. zijn in dit dossier geanonimiseerde citaten of parafraseringen opgenomen.

Extra standplaatsen voor woonwagenbewoners

Getuigenis WWB van 'Ons Leven':
'Nu wonen we echter met te veel mensen op een woonwagenterrein. De nutsvoorzieningen, zoals elektriciteit en sanitair laten dan ook dikwijls te wensen over. Dankzij onze gouverneur, heeft het provinciebestuur sommige gemeenten de verplichting opgelegd om plaatsen aan te duiden waar woonwagenterreinen zullen komen, maar de burgers komen in opstand en dan vraag ik mij af waarom. Het enige wat we vragen is een plaats voor onze woonwagen, een plek die we thuis kunnen noemen.'

Voyageurs[1] (de groep woonwagenbewoners waar het in dit dossier over gaat) lijken in vele opzichten op de modale burger; ze spreken Nederlands, hebben een vaste verblijfplaats, een sociaal leven in eigen buurt, gaan werken… Maar er is toch één cruciaal verschil; Voyageurs willen '**wonen in een woonwagen**'.
Voor alle duidelijkheid; deze mensen zijn geen nomaden meer en reizen dus niet meer rond. Hun woonwagen staat permanent op een – gemeentelijk aangelegd – **residentieel woonwagenterrein**. Tenminste, dat is de bedoeling. In de praktijk blijken er echter lang niet genoeg standplaatsen te zijn.

De boodschap van de woonwagenbewoners is steeds dezelfde: er is een zeer groot **tekort aan standplaatsen**.

Woonwagenbewoners signaleren zowel een absolute afname (het aantal standplaatsen in een gemeente neemt af, bijvoorbeeld als gevolg van een uitsterfbeleid of een strenger toezicht op de reglementering) als een relatieve afname (de populatie woonwagenbewoners neemt toe terwijl het aantal standplaatsen niet uitbreidt). De woonwagenbevolking is relatief jong en groeit meer dan gemiddeld. Het aantal standplaatsen groeit jammer genoeg niet mee.

De wachttijd voor een standplaats is zeer lang; woonwagenbewoners melden wachttijden van 6 tot 25 jaar en langer. Een woonwagenbewoonster uit Tongeren is al meer dan 30 jaar aan het wachten op een eigen plekje.

Woonwagenbewoners kaarten het tekort aan standplaatsen regelmatig aan: zowel individueel (als ze zelf in een precaire situatie terecht komen) als in groep (vooral de zelforganisatie 'Ons Leven' is hierin een grote trekker). Ze doen dat in de hoop alsnog voor zichzelf of voor anderen een standplaats te bemachtigen. Maar ook om de schaarste aan standplaatsen voor de groep zichtbaar te maken op hun woonwagenlocatie, in de gemeente en in Vlaanderen.

Daarbij lopen zij tegen verschillende knelpunten aan:

- Veel woonwagenbewoners die aankaarten dat zijzelf of hun familie een probleem ervaren bij het vinden van een standplaats, geven aan dat de gemeente niet thuis geeft. De gemeente weigert

[1] *Woonwagenbewoners zijn met niet zo veel. Deze algemene term omvat dan ook nog eens drie verschillende subgroepen. Wij maken graag een onderscheid in deze groepen omdat de woonwagenbewoners zelf dit verschil maken. We spreken over: Rom, Manoesj (hetzelfde als Sinti) en Voyageur. Daarnaast zijn er ook nog foorreizigers die nauw aansluiten bij de Voyageurs. De Europese Unie gebruikt de termen 'Roma and Travellers' om iedereen aan te duiden. In Vlaanderen duiden wij 'Roma' aan als mensen met een nomadische cultuur die recent uit Oost-Europa en de Balkan naar onze streken zijn geëmigreerd. Zij hebben geen banden met onze traditionele Belgische woonwagenbewoners.*

De heer en mevrouw K. wonen in een woon-wagen. Nu hun kinderen op zichzelf willen gaan wonen in een woonwagen, zetten zij zich in voor meer standplaatsen en een verandering van het beleid. Ze hebben meerdere keren contact gezocht met verschillende gemeenten, maar dat leverde niets op.

bijvoorbeeld over het tekort aan standplaatsen te praten of zij ontkent dat er een probleem is.

- Uit verschillende signalen blijkt dat gemeenten zich niet verantwoordelijk lijken te voelen voor de problemen die woonwagenbewoners ondervinden in het verkrijgen van een standplaats of woonwagen.
- Veel hangt af van de good-will van specifieke mensen binnen de gemeentebesturen. Politiek belang primeert vaak boven maatschappelijk belang. Sommige lokale besturen ontkennen zelfs dat er zich woonwagenbewoners onder hun inwoners bevinden. Woonwagenbewoners ervaren veel negatieve beeldvorming.

Momenteel zijn er 482 standplaatsen op 29 gemeentelijke residentiële woonwagenterreinen in **Vlaanderen** en in het **Brussels Hoofdstedelijk Gewest**.[2]
Limburg beschikt vandaag de dag over **191 standplaatsen** voor woonwagens op residentiële woonwagenterreinen. Deze zijn verspreid over de gemeenten As, Bilzen, Genk, Ham, Hasselt, Maaseik, Maasmechelen, Sint-Truiden, Bree en Meeuwen-Gruitrode.

We zien in de praktijk echter dat dit **aanbod** van standplaatsen absoluut **niet aansluit op de behoefte** daaraan. Er is al jaren nood aan nog eens zoveel standplaatsen.
Meer dan de helft van de huidige Limburgse Voyageurs heeft momenteel geen plaats om zijn woonwagen te zetten. Zij wonen noodgedwongen in huizen, staan dubbel op één standplaats op bestaande terreinen of verkeren in een illegale of gedoogde situatie. Er dienen dus dringend gemeentelijk aangelegde residentiële woonwagenterreinen bij te komen.

Nochtans kost het een lokaal bestuur relatief weinig om een woonwagenterrein aan te leggen: lokale besturen die een woonwagenpark willen oprichten, kunnen rekenen op een **ondersteuning** van de Vlaamse overheid **ter waarde van 100%** van de aankoop, inrichting en/of renovatie. Extra eigen investeringen gaan vooral naar het sociaal beheer van het woonwagenterrein.

De **Vlaamse Wooncode** voorziet daarenboven al sinds 2004 in een **recht op 'wonen op wielen'**. Zonder de actieve inzet van lokale besturen blijft dat echter een recht op papier.

Voor het creëren van die 200 extra Limburgse standplaatsen, keek het **Limburgse Provinciebestuur** de voorbije jaren naar de gemeentebesturen van gemeenten in kleinstedelijk gebied en verplichtte hen om een woonwagenterrein in hun ruimtelijk structuurplan op te nemen. Wij noemen dit **gemeenten 'met taakstelling'**. Deze taakstelling leverde – na vele jaren – een zeer beperkt aantal bijkomende standplaatsen op, maar bijlange na niet genoeg om aan de vraag te voldoen.

RIMO Limburg brengt de vraag voor extra standplaatsen trouwens in beeld via een **provinciale wachtlijst**, waarop woonwagenbewoners zich kunnen

[2] Cijfers verkregen bij Agentschap Integratie en Inburgering

laten registreren als ‘zoekend naar een standplaats’. Op die lijst zijn al meer dan 200 gezinnen geregistreerd. De voorkeur van deze mensen voor een bepaalde gemeente of regio werd hierbij eveneens geregistreerd. En wat blijkt, de vraag is mooi gespreid over gans Limburg!

Vanuit die optiek willen wij – naast de taakstelling van gemeenten in kleinstedelijk gebied – nog een tweede piste voorstellen om het tekort aan standplaatsen verder aan te pakken; een **spreidingsplan**. Een spreiding van de broodnodige standplaatsen over alle steden en gemeenten levert meer – maar **kleinere – terreintjes** op die een veel duidelijker **familiaal karakter** krijgen. De woonwagenbewoners zelf zijn absoluut vragende partij voor zulke kleine, breder verspreide, familiale terreintjes.

Behoud de huidige standplaatsen

De officiële standplaatsen die er momenteel zijn, willen we niet van de kaart vegen. Het kan niet de bedoeling zijn dat de al bestaande plaatsen worden afgebouwd. Dat aanvaarden we niet en gaat ook in tegen de keuze van Vlaanderen om de woonwagenbewoners te erkennen als Vlaams immaterieel cultureel erfgoed[3].

Gemeenten met een 'taakstelling' maken werk van hun woonwagenterrein zoals voorzien in hun RSP

Gemeenten als Pelt (fusiegemeente van Overpelt en Neerpelt), Lommel, Tongeren, Leopoldsburg, Beringen, … Allemaal hebben ze als gemeente in kleinstedelijk gebied een locatie voorzien in hun Ruimtelijk structuurplan (RSP). Maar een woonwagenterrein inkleuren op papier is niet voldoende. Het is hoog tijd om de volgende stap te zetten als gemeente met een taakstelling en de dossiers voor de aanleg van een terrein ook effectief in handen te nemen.

De gemeenten met taakstelling dienen zich aan hun woord te houden. Een strakke, concrete timing voor het verdere verloop van de plannen is nodig.

In Zonhoven was er lang onduidelijkheid over het al dan niet behoren tot kleinstedelijk gebied. Er werd zelfs al gewerkt aan plannen voor een nieuw woonwagenterrein. Na de afbakening van het kleinstedelijk gebied zijn deze plannen opgeborgen omdat Zonhoven geen 'taakstelling' meer bleek te hebben. Laat de opgestarte plannen van destijds niet zomaar verloren gaan en start het dossier terug op!

Gespreide aanleg van nieuwe woonwagen-terreinen

Een spreiding van de standplaatsen over alle steden en gemeenten maakt de impact in één gemeente minder groot[4]. Zo komen er immers meer, maar kleinere terreintjes die een veel familialer karakter krijgen.

De verschillende Limburgse lokale besturen dragen op die manier een kleine 'gedeelde last' om snel werk te maken van de broodnodige standplaatsen op gemeentelijke terreinen.

---

[3] Zie ook verder in dit dossier "Culturele identiteit als mensenrecht" (p. 49)
[4] Zie bijlage: spreidingsplan

Inventariseer de behoefte aan standplaatsen

Inventariseer de behoefte aan standplaatsen, toewijzingscriteria, constructies voor huur of koop en woonvorm onder woonwagenbewoners in uw gemeente. Door een inventarisatie van de woonbehoeftes onder woonwagenbewoners kan men tot een geschikt aanbod voor woonwagenbewoners komen.

Woonwagenbewoners zijn afhankelijk van gemeenten voor het aanwijzen van grond die als bestemming 'woonwagenterrein' heeft. Gemeenten hebben naar onze mening dan ook de verantwoordelijkheid om de vraag naar standplaatsen te inventariseren.

Heel concreet betekent dit het aanleggen van een **gemeentelijke wachtlijst**, speciaal voor standplaatsen, maar die liefst breder kijkt dan enkel de vraag naar een standplaats. Deze gemeentelijke wachtlijsten zouden een betrouwbare bron moeten zijn voor de behoefte onder woonwagenbewoners.

RIMO Limburg heeft reeds een **provinciale wachtlijst**[5] aangelegd waaruit een **grote geografische spreiding** van de vraag naar standplaatsen over de hele provincie Limburg blijkt.

Een wachtlijst mag echter niet het enige inventarisatiemiddel zijn! Immers, doordat er in het verleden zo weinig standplaatsen zijn bijgekomen, krijgen woonwagenbewoners te maken met lange wachtlijsten. Hierdoor zijn woonwagenbewoners vaak ontmoedigd geraakt om zich te blijven inschrijven voor een wachtlijst die geen reëel perspectief biedt op een standplaats.

Het woonbeleid voor woonwagens is ingebed in het lokaal woonbeleid

Gemeenten met woonwagenbewoners op hun grondgebied werken, in het kader van het lokale woon- en ruimtelijk beleid, een verzekerd en aangepast woonaanbod uit. Dit betekent dat er voldoende locaties binnen de gemeente ter beschikking zijn om op een legale manier met een woonwagen te kunnen staan en er vast te kunnen wonen.

In het kader van het provinciale woon- en ruimtelijk beleid worden de andere gemeenten aangesproken voor de opvang van de toekomstige aangroei van gezinnen. Dit kan vorm krijgen via de intergemeentelijke samenwerkingsverbanden.

[5] Een recente versie van de provinciale wachtlijst kan steeds bekomen worden bij RIMO Limburg vzw (contactpersoon: Hilde Degol)

Stem vraag naar en aanbod van standplaatsen in uw gemeente op elkaar af

Nadat de behoefte aan standplaatsen in kaart is gebracht door een inventarisatie, is het uiteraard belangrijk dat er voldoende locaties beschikbaar worden gemaakt voor woonwagenbewoners om aan die behoefte te voldoen.

Woonwagenbewoners: "Ik probeer ook op andere plekken in Limburg en zelfs in de rest van Vlaanderen een standplaats te vinden. Maar ik kom er nergens tussen. Overal zijn jarenlange wachtlijsten."

Er zijn positieve voorbeelden te vinden van gemeenten die uit eigen beweging kozen voor de aanleg van extra standplaatsen. Kijk maar naar Maaseik; een gemeente die collectieve verzoeken ontving voor uitbreiding van het aantal standplaatsen en naar aanleiding hiervan in gesprek is gegaan met de woonwagenbewoners om te bekijken hoe de gemeente deze uitbreiding van standplaatsen zou kunnen realiseren, om in de opvang van de kinderen van de huidige bewoners te kunnen voorzien. Ondertussen worden extra standplaatsen voorzien op een terrein naast het huidige woonwagenterrein. Deze (politieke) keuze wordt gemotiveerd door een positieve waardering van het bijzondere karakter van de woonwagenbewoners.

Voorzie een zo gelijkwaardig mogelijk aanbod van woonruimte voor woonwagenbewoners en voor personen die wachten op een sociale huurwoning.

In het kader van een geïntegreerde aanpak moeten de lidstaten, volgens het EU-kader, op het gebied van huisvesting in de eerste plaats de beschikbaarheid, betaalbaarheid en kwaliteit van sociale huisvesting én standplaatsen met toegang tot betaalbare diensten bevorderen in het kader van een brede aanpak.

U kan als gemeente de verantwoordelijkheid om te zorgen voor voldoende standplaatsen niet zomaar afschuiven op **sociale huisvestingsmaatschappijen** of **Sociale Verhuurkantoren**, maar een **samenwerking** met deze sociale huisvestingsactoren kan wel op korte termijn zorgen voor een uitbreiding van het aanbod aan standplaatsen voor woonwagenbewoners.
Van belang voor de vraag of er sprake is van een te groot onderscheid tussen woonwagenbewoners en personen die wachten op een sociale huurwoning is onder meer een verschil in wachttijden tussen reguliere woningen en standplaatsen en of u als gemeente zicht hebt in de behoefde aan standplaatsen voor woonwagenbewoners.

De inhoud van een **gedifferentieerd lokaal woonbeleid** blijft een verantwoordelijkheid van de gemeente.

Woonwagenbewoners niet langer “opgejaagd wild”

Een mama:
‘Wij waren rondtrekken-de woonwagenbewoners en kochten vijf jaar geleden een stuk grond om er in onze caravan te wonen. Onze kinderen moesten naar een vaste school kunnen gaan.
Op het einde van het schooljaar zijn we door de gemeente verdreven van onze vaste standplaats. Telkens weer moeten rondtrekken maakt het voor de kinderen heel moeilijk.’

Door het tekort aan officiële standplaatsen, staan veel woonwagens op niet vergunde plaatsen. Sinds 2012 treden veel gemeenten strikter op. Dat komt doordat die gemeenten het vrijblijvend beleid van de Vlaamse overheid voor meer standplaatsen voor woonwagenbewoners niet uitvoeren.

Terreinen worden ontruimd en woonwagengezinnen krijgen het bevel om te vertrekken, vaak zonder dat ze een alternatief aangeboden krijgen. Dan kunnen ze niets anders doen dan blijven rondtrekken tot ze weer verdreven worden. Voor de kinderen is dat nefast. Hun recht op onderwijs, op gezondheidszorg, op goede materiële leefomstandigheden en op normale omgang met andere kinderen komt in het gedrang. Hun ouders willen niets liever dan het grootste deel van het jaar op een vaste plek kunnen blijven.

Indien deze gezinnen toch beslissen om te blijven staan op niet vergunde plaatsen – omdat ze nergens anders terecht kunnen – heeft dat vaak zware financiële gevolgen (zware boetes die per dag oplopen).

Regulariseer reeds bestaande situaties

Wanneer het gaat om niet vergunde standplaatsen, is het aan het lokale bestuur om te besluiten tot **legaliseren** of handhaven. Door een ruimere visie te ontwikkelen op het standplaatsenbeleid, kan een gemeente gemakkelijker beslissen om een **standplaats te regulariseren** en zo een 'illegale' situatie op een positieve manier aan te pakken.

We doelen hierbij op het regulariseren van kwaliteitsvolle, maar onvergunde opdelingen. Woonwagenbewoners die, wegens het achterblijven van voldoende standplaatsen op gemeentelijke residentiële terreinen, zelf naar oplossingen hebben gezocht staan in de meeste gevallen al jaren op hun vaste plekje.
Denken we hierbij aan verschillende woonwagens die bij elkaar op een stukje industriegebied of een lapje grond van gemeente of OCMW staan, of woonwagenbewoners die hun woonwagen in de tuin van het huis van een familielid of kennis plaatsten… Kortom, er zijn genoeg voorbeeldsituaties voor handen waarbij de woonwagenbewoners een eigen oplossing vonden en al jaren op die manier vast hebben kunnen wonen. Door deze situaties individueel, doch open-minded, te behandelen zijn wij van mening dat heel wat van deze situaties kunnen geregulariseerd worden.

Indien er toch handhaving nodig is en mensen (die soms al heel wat jaren op een bepaalde plek wonen) dienen te vertrekken, dan verwachten wij van de gemeente dat ze een alternatief voorzien.

Een foorreiziger: "Wij stonden met 6 gezinnen al meer dan 30 jaar op een stukje braakliggende grond, gelegen op industriezone dat eigendom was van de stad. Sommigen onder ons betaalden huur aan de stad, anderen kregen geen huurcontract maar woonden er evenzeer al die jaren. De stad bouwde zelfs een sanitaire blok, maar daar hebben we nooit de sleutel van gekregen. En dan ineens moesten we weg. Zonder reden, zonder alternatief."

Niet verdrijven zonder alternatief

Steeds meer woonwagenbewoners worden van hun vaste standplaats verdreven en gedwongen om voortdurend rond te trekken. Voor hun kinderen wordt het lastiger om naar school te gaan. En ook voor gezondheidszorg wordt de drempel veel hoger.

Wij vragen dat er **niet meer verdreven** wordt. Een gedegen '**gedoogbeleid'** kan alvast een tijdelijke oplossing bieden. Niemand zou nog op straat mogen gezet worden, of ambtelijk geschrapt.

Kan het echt niet anders en is een verdrijving van de standplaats de enige mogelijke stap, dan dient er een behoorlijk **alternatief** aangeboden te worden.

Lokale besturen garanderen m.a.w. betaalbare en kwalitatieve herhuisvesting in elk geval waarbij een woonwagenbewoner verdreven wordt van een plek waar deze verbleef. Belangrijk hierbij is dat de begeleidings- en herhuisvestingsmogelijkheden passen binnen het 'woonkader' van het woonwagengezin. Eénzijdig een verhuis naar een vaste woning (huis) opdringen, is NIET de oplossing! Onderzoek samen met de woonwagenbewoners wat voor hen een acceptabele nieuwe / andere woonvorm kan zijn. Daartoe is samenwerking nodig tussen de beleidsdomeinen wonen, welzijn en ruimtelijke ordening en tussen het centrale en lokale beleidsniveau.

Woonwagenbewoner: "Ik woon al meer dan 20 jaar in mijn woonwagen op mijn eigen stukje privégrond. Omdat ik geen bouwvergunning kreeg voor mijn wagen, had ik een referentieadres bij mijn zus. Die woont enkele straten verder in een huis. De gemeente is strenger gaan optreden en heeft mijn referentieadres geschrapt omdat ze wisten dat ik vast woon. Maar ipv mij dan op dat vaste adres in te schrijven, hebben ze me gewoon ambtelijk geschrapt. En zonder adres, geen ziekteuitkering. Ik kan nergens naar toe!"

Voorzie 'noodgronden' voor specifieke doelgroepen zoals de woonwagenbewoners

Zolang er een duidelijk tekort aan standplaatsen is, moeten woonwagenbewoners zonder standplaats op zijn minst tijdelijk kunnen verder geholpen worden. Wij pleiten voor een soort van 'housing first' voor deze bewoners. Dit kan door het voorzien van 'noodgronden' voor deze specifieke doelgroep.

Zo kan men gemeentegronden ter beschikking stellen die nog in afwachting van ontwikkeling zijn, of kan men gebruik maken van gronden die door derden (tijdelijk) ter beschikking worden gesteld.

Ook leegstandsbeheer kan hier een rol in spelen; in de strijd tegen leegstand voert het lokale bestuur een beleid om niet bebouwde bouwkavels te benutten. Dit kan stimulerend, sanctionerend of een combinatie van beide zijn (vb. invoeren van heffing op onbebouwde bouwgronden in het centrum, premies voor hergebruik van onbebouwde bouwgronden, adviezen geven over hergebruik, …).

Een lokaal bestuur kan niet bebouwde gronden opkopen en renoveren of (braakliggende) gronden in woonkernen (her)bestemmen via een ruimtelijk uitvoeringsplan.

Het tijdelijk laten innemen van onbebouwde bouwgronden blijft wel een tijdelijke oplossing. De woonwagenbewoner kan hier geen definitieve aanspraak op maken.

Ga soepel om met de regelgeving omtrent domiciliëring en referentieadressen

Iedereen is bij wet verplicht om een domiciliëring te hebben. Je hebt ook een adres nodig om van je 'rechten' gebruik te kunnen maken. Je kan dus niet zonder domiciliëring. Dit heeft de woonwagencultuur al veranderd maar het rondtrekken zit er nog steeds in. Daarom is er een aangepaste regelgeving om diegenen die "in een mobiel huis verblijven" en die "minstens 6 maanden per jaar op een vast adres verblijven" te laten profiteren.
In de praktijk worden woonwagenbewoners vaak geconfronteerd met weigeringen tot domiciliëring vanwege de gemeenten; die, om hun beslissing te rechtvaardigen, vaak steunen op o.a. de eventuele illegaliteit of op de stedenbouwkundige onregelmatigheid van de manier waarop ze wonen.

Daarom vragen wij een flexibilisering van het domiciliebeleid, met de nodige aandacht voor de specifieke situatie waarin woonwagenbewoners zich bevinden.

Een foorreiziger met referentieadres: "Ik doe al jaren kermissen en heb hiervoor een handels-register. Omdat ik zoveel voor mijn werk rondtrek, kreeg ik een referentieadres. Toen mijn zoon 18 werd, mocht hij van de stad niet langer bij mij wonen. Hij heeft zelf geen handelsregister en had dus volgens de stad geen recht meer op een referentieadres."

Voor woonwagenbewoners die geen vast verblijf van minstens 6 maanden hebben, wordt de bijzondere situatie van 'nomadisme' in aanmerking genomen. De betrokkenen kunnen dan een referentieadres vragen (bij een rechtspersoon of bij een particulier).
In de praktijk zien we dat particulieren zeer weinig enthousiasme tonen voor dit soort aanvraag. Bij OCMW's zijn referentieadressen voorbehouden voor diegenen die, bij gebrek aan voldoende bestaansmiddelen, geen verblijfplaats hebben en die (aangezien ze niet zijn ingeschreven in de bevolkingsregisters) geen maatschappelijke dienstverlening of gelijk welk ander sociaal voordeel meer ontvangen van een OCMW. En woonwagenbewoners zijn geen daklozen. Gelukkig blijven er andere rechtspersonen over, zoals vzw's die net als maatschappelijk doel hebben om o.a. dit adres te bezorgen aan de woonwagenbewoner:
Zo heb je vzw Mensen van de Weg die in Zwankendamme een 120-tal referentieadressen staan hebben voor woonwagenbewoners. De stad Brugge maakt het toekennen van referentieadressen echter erg moeilijk. Enkele voorwaarden die daar worden gesteld: je mag geen vast werk hebben, je moet bewijzen dat je rondtrekkend bent (bezit wagen en woonwagen/caravan + keuringsbewijs + verzekeringsbewijs + inschrijvingsbewijs van beide) en de mobilhome mag niet gebruikt worden voor de uitoefening van zijn/haar beroep.
In Limburg geeft vzw Voyageurs Gaandeweg gelijkaardige signalen wat betreft de mogelijkheden om een referentieadres toe te kennen. De groep verkleint (het gaat er momenteel nog over een 8-tal gezinnen) omwille van de steeds strenger wordende voorwaarden van de stad Genk. Niet alle (volgens ons rechthebbende) woonwagenbewoners kunnen aanspraak maken op een referentieadres. Voor de stad komen enkel diegenen in aanmerking die door hun werk (vb. door een handelsregister) kunnen aantonen dat zij geen huis nodig hebben, en dan blijven enkel kermismensen over (zij kunnen op de kermis verblijven). In een mobiele woning wonen an sich is dus niet voldoende voor de stad.

Kortom; rondtrekkende woonwagenbewoners hebben recht op een referentieadres, maar dit is steeds moeilijker te krijgen omdat er veel extra voorwaarden aan vastgekoppeld worden. De regels zijn ook nog eens zeer verschillend per gemeente. Meer eenvormigheid en duidelijkheid is gewenst! Daarnaast is de rigide interpretatie door gemeenten vervelend en zou deze ruimer moeten. Ga daarom soepel om met de regelgeving omtrent het toekennen van referentieadressen!

Opvang van doortrekkers

Een jonge woonwagenbewoner: 'Als we in bed lagen en sliepen, kwam de politie en moesten we soms de hele nacht op straat slapen en rijden tot we op een andere plek mochten blijven. Soms maar voor één nacht. Als we weg waren, had ik bijna geen vrienden meer. Er waren alleen volwassenen.'

Ook doortrekkers zoeken locaties in de ene of de andere gemeente. Rondtrekkende woonwagenbewoners kunnen slechts op enkele plaatsen in Vlaanderen terecht voor een verblijf van slechts één à twee weken. In Limburg kunnen doortrekkers momenteel niet terecht. Dit is een veel te beperkt aanbod!

De aanleg van een **doortrekkersterrein** is een niet-persoonsgebonden aangelegenheid en is dan ook een provinciale verantwoordelijkheid. Al kan een lokaal bestuur ook steeds uit eigen beweging de keuze maken voor de aanleg van een doortrekkersterrein op eigen grondgebied.

Wanneer men een doortrekkersterrein wil oprichten kan men eveneens rekenen op een ondersteuning van de Vlaamse overheid ter waarde van 100% van de aankoop, inrichting en/of renovatie.

Via **pleisterplaatsen** komen doortrekkers toch tijdens bepaalde periodes in Limburg terecht. Aangezien er geen echt beleid rond gevoerd wordt, is de aanpak hiervan pure willekeur. De provincie Gouverneur wordt geacht de betrokken gemeenten te coördineren, informeren en ondersteunen.

De ECRI gaf in haar rapport van 2014 over de situatie van België de duidelijke boodschap dat er niet genoeg goed gelegen en behoorlijk uitgeruste doortrekkersterreinen voor woonwagenbewoners beschikbaar zijn. De ECRI vroeg daarom toen reeds aan de Belgische overheden om haar aanbeveling snel uit te voeren en voldoende doorgangsterreinen aan te leggen. Jammer genoeg blijven – ook vandaag – bepaalde problemen bestaan en moet er dringend meer gebeuren om het aantal doortrekkersterreinen uit te breiden waar woonwagenbewoners naar behoren kunnen verblijven.

Bovendien besloot het Europees Comité voor sociale rechten (ECSR) naar aanleiding van een collectieve klacht tegen België reeds in 2010 dat België het Europese Sociale Handvest schendt omdat het woonwagenbewoners niet correct behandelt; er zijn onvoldoende doorgangsterreinen voor woonwagenbewoners beschikbaar en de regels voor stedenbouwkundige planning zijn niet aangepast aan hun verblijf.

Maar hoe staat België er vandaag voor? Het hele Vlaamse Gewest heeft slechts vier uitgeruste doortrekkersterreinen voor kortstondig verblijf:

- De provincie Oost-Vlaanderen heeft een doortrekkersterrein in Gent dat goed functioneert en als voorbeeld kan dienen voor andere doortrekkersterreinen.
- In de provincie West-Vlaanderen is er een terrein in Kortrijk, en er wordt momenteel gelobbyd voor een extra terrein (vb. Brugge).
- In de provincie Vlaams-Brabant is er een doortrekkersterrein in Asse. Het doortrekkersterrein van Huizingen werd gesloten tot na de renovatie. De termijn waarin de renovatie zal gebeuren is momenteel niet duidelijk.

- De provincie Antwerpen gaat in de loop van 2018 een doortrekkersterrein aanleggen in Lille, nadat de stad Antwerpen eerder zijn doortrekkersterrein sloot.
- Limburg hoort zelfs niet in dit lijstje thuis aangezien er momenteel jammer genoeg geen plannen zijn voor de aanleg van een doortrekkersterrein.

Zelfs nu – 8 jaar later – is de aanbeveling aan de Belgische overheden – om zo snel mogelijk oplossingen uit te werken en voldoende goed gelegen en naar behoren uitgeruste doorgangsterreinen in te richten – dus nog steeds brandend actueel.

Leg in Limburg een doortrekkersterrein aan

Het rondtrekken zit ingebakken in de woonwagencultuur. Momenteel is er in Limburg geen enkel doortrekkersterrein waar woonwagens tijdelijk kunnen staan. Dit levert vaak problemen op omdat ze, zonder akkoord van de gemeente, toch halt houden. Leg daarom minimum 1 Limburgs doortrekkersterrein aan, specifiek voor de woonwagenbewoners.

Hou hierbij rekening met de eigenheid en cultuur van de woonwagenbewoners:

- M.a.w. zo'n doortrekkersterrein kan niet werken volgens dezelfde regels als deze van de bestaande mobilehome parkings (waar woonwagenbewoners vandaag de dag niet welkom op zijn). Zowel mobilehomes als caravans moeten hierop terecht kunnen.
- Er is een vraag naar een minimum aan nutsvoorzieningen, maar deze is zeer beperkt. Woonwagenbewoners hebben enkel water en stroom nodig (dit kan eventueel via een stroomkabine).
- Er kunnen gerust tijdig op voorhand afspraken gemaakt worden met woonwagenbewoners indien zij een contactpersoon bij de gemeente hebben die de nodige zaken kan regelen bij het bestuur. Op die manier weet de gemeente op voorhand waaraan het zich kan verwachten en hebben de woonwagenbewoners een zekerheid dat er een plekje voor hun is gereserveerd en ze dus in alle rust en vrijheid kunnen halt houden op de afgesproken locatie en tijdstippen.
- En ten slotte willen ook de woonwagenbewoners zelf zo'n doortrekkersterrein klein houden; plaats voor een 10-tal woonwagens (mobilehomes / caravans) neemt de voorkeur weg. Uiteraard dienen ook grotere groepen zich welkom te voelen in Limburg. Zij kunnen eerder een plek vinden op leegstaande parkings van evenementen hallen of parkeren op campings.

Werk een regeling uit voor minimale opvang van rondtrekkenden

Voor een tijdelijke opvang van rondtrekkenden werkt elke gemeente een regeling uit voor een minimale opvang, beperkt in duur en frequentie, samen met de andere steden en gemeenten van de eigen politiezone en in overleg met de provincie Gouverneur.

Braakliggende gronden of gronden – in eigendom van stad of gemeente – die nog in afwachting van ontwikkeling zijn, kunnen tijdelijk gebruikt worden als 'pleisterplaats' voor de opvang van rondtrekkenden.

Hier kan eventueel de nodige sociale begeleiding aan gekoppeld worden.

Stem de regels voor stedenbouwkundige planning af op de praktijk van een doortrekkersterrein

Door er stedenbouwkundig voor te zorgen dat een tijdelijk verblijf op een doortrekkersterrein wettelijk wordt afgestemd met de realiteit van het rondtrekken van woonwagenbewoners en tijdelijk halt houden op verscheidene locaties, wordt alles correct gereglementeerd en is het geheel dus ook beter beheersbaar.

Een residentieel woonwagen-terrein als kleine wijk

Een ambtenaar: 'Je mag als gemeente trots zijn op zo'n gemeenschap binnen je gemeente. De mensen op het terrein zorgen goed voor elkaar. Hier woont meer familie bij elkaar dan in andere wijken. Dat wil je behouden. Tegelijk moet je kunnen uitleggen waarom je dat wil behouden. Een normale wijk zal het woonwagenterrein nooit worden, maar wel steeds normaler.'

Een woonwagenterrein is meer dan een verzameling standplaatsen waar woonwagenbewoners hun woonwagen mogen plaatsen. Een woonwagenterrein is een hechte gemeenschap waarbij het samenleven en de onderlinge relaties van belang zijn.

Een woonwagenterrein is een 'buurt', een 'wijk' zoals zovele wijken in een gemeente, maar dan net een beetje anders. Door de culturele eigenheid van zijn bewoners is het belangrijk dat er goed wordt nagedacht over de inrichting van zo'n terrein. Maar ook over de grootte, de indeling, de benodigde nutsvoorzieningen, de ligging …

Daarbij is het belangrijk om te luisteren naar de bewoners zelf, zij moeten er immers wonen en zijn dus best geplaatst om te weten hoe het terrein vorm moet krijgen.

En eenmaal de bewoners er wonen, dan blijft het recht op een leefbare woonomgeving een belangrijk aandachtspunt.

Woonwagenbewoners op een woonwagenterrein gaan niet alleen gebukt onder de gevolgen van een persoonlijk leven als woonwagenbewoner, ook het onderlinge samenleven op het woonwagenterrein en met de buurtbewoners die in de omgeving van het terrein wonen, de fysieke woonomgeving, het voorzieningenaanbod in de buurt, … zijn structurele uitdagingen voor lokale besturen.

Plan een woonwagenterrein binnen de samenleving

Gemeentelijke residentiële woonwagenterreinen zijn in Limburg vaak terug te vinden in de uithoeken van de gemeenten. Een lapje grond dat eigenlijk in industriezone ligt, maar door de gemeente zelf werd ingekleurd als woonwagenpark.
Een woonwagenterrein plaatsen op een oud stort, naast het gemeentelijk containerpark of tussen grote bedrijven die voor lawaai- en stofhinder zorgen getuigt van weinig respect voor deze bevolkingsgroep. Het lijkt wel of gemeenten hun uiterste best doen om ervoor te zorgen dat woonwagenbewoners niet gezien of opgemerkt worden door de andere inwoners van de gemeente. Woonwagenbewoners worden letterlijk verstopt en afgezonderd.
Het op deze manier 'isoleren' van woonwagenbewoners versterkt uiteraard het wij-zij gevoel. Dit werkt de zogenoemde 'integratie' van de woonwagen-bewoners niet bepaald in de hand.

Plan daarom een woonwagenterrein binnen de samenleving, met de nodige ontsluiting. Sleutelwoorden hierbij zijn 'kernversterkend' en 'vrijwaren van de open ruimte'.

In Maasmechelen tonen ze hoe het wel kan: een woonwagenterrein gelegen vlak tegen de woonkern van de gemeente, waardoor de bewoners van het terrein zich ook meer inwoner van de gemeente voelen.

Een woonwagenbe-woonster:
Ik ben allang blij dat ik een standplaats heb, velen hebben niet zoveel geluk. Maar toch; ze hebben ons op het industrieterrein achter het containerpark verstopt. Geen fijne buren in de buurt, enkel geurhinder van het containerpark en lawaai en stofhinder van het afbraakbedrijf dat langs ons ligt. Aan de andere kant van ons terrein is een grote stelplaats van 'De Lijn' en ook de spoorweg komt hier langs. Ze hadden ons niet verder weg kunnen steken!

Voorzie op elk residentieel terrein enkele bezoekersplaatsen

Vandaag de dag is het op de bestaande residentiële woonwagenterreinen niet mogelijk voor bezoekers om gedurende een beperkte periode op het terrein te blijven staan. Dit is lastig voor familieleden die graag wat meer tijd met elkaar doorbrengen.

Ook de woonwagenbewoners op reis hebben in Limburg momenteel geen eigen plek waar ze tijdelijk kunnen halthouden. Het is voor hen veel aangenamer als ze onder woonwagenbewoners kunnen staan, i.p.v. op een parking of ergens achterin verstopt.

Voorzie daarom op ieder terrein een aantal 'bezoekers'plaatsen voor familiebezoek en voor doortrekkers. Hier kunnen eventueel voorwaarden aan gekoppeld worden.

Betrek bewoners actief bij alle plannen omtrent hun woonwagenterrein

Het belang van een goede participatie door de doelgroep **vanaf het prille begin** kan niet genoeg benadrukt worden. De klemtoon dient meer op het menselijke vlak te liggen dan enkel op het technische luik.

Woonwagenbewoners creëren al jaren hun eigen (tijdelijke) terreintjes met de nodige nutsvoorzieningen. Zij zijn ook degenen die de ervaring hebben om in een woonwagen te wonen (met alles wat daarbij komt kijken). Kortom; de bewoners zelf weten het beste waar rekening mee dient gehouden te worden om een terrein én de individuele standplaatsen zo efficiënt mogelijk in te richten. Woonwagenbewoners kennen de noden en behoeftes van hun eigen volk beter dan een standaard bouwbedrijf.

Betrek bewoners daarom actief bij het ontwerp van hun woonomgeving. Een werkelijk **participatief traject** waarbij de bewoners worden beschouwd als bron van expertise, als mede-ontwerpers, mede-bouwers en mede-ontwikkelaars. De bewoners moeten mee kunnen kiezen welke gemeenschappelijke voorziening hun voorkeur wegdraagt. Zelfs **tijdens de bouwfase** worden ze zo mogelijk ingezet en geconsulteerd.

Betrek bewoners, eenmaal ze **op het terrein** wonen, via regelmatige **bewonersvergaderingen**. Belangrijk hierbij is om zoveel mogelijk in te zetten op de aanwezige troeven op het 'terrein' en vorm te geven aan een door de bewoners gedragen 'terrein-identiteit'.

Ook bijeenkomsten met de woonwagenbewoners én de bewoners uit de buurt bieden een meerwaarde. Het gaat om nabijheid en betrokkenheid creëren op de buurt zodat mensen zich niet alleen goed voelen in hun woonomgeving, maar er ook onderlinge binding en solidariteit ontstaat met de bredere leefomgeving.

Een woonwagenbewoner:
Dan leggen ze een nieuw woonwagenterrein aan, dan trekt de uitwerking op niks! Een betonplaat waar het regenwater net op komt te staan in plaats van weg te lopen, een sanitaire unit die niet kan verlucht worden als we er gedoucht hebben, een stukje 'verplichte tuin' vooraan de standplaats of een specifieke plaatsing van een poort waardoor we amper nog met de woonwagen op de standplaats geraken, … Ik vraag me dan toch af wie die ontwerpen gemaakt heeft. Als ze ons (de bewoners) ook zouden gevraagd hebben dan zouden er nu heel wat minder problemen zijn!

Inzet van een multifunctioneel gebouw

Voorzie op een woonwagenterrein een gebouw dat breder ingezet kan worden voor een buurtgericht aanbod van diensten, activiteiten, ontmoeting, …
Het lokaal bestuur levert zelf een actieve bijdrage hieraan maar zet ook diensten en organisaties aan om dit gebouw multifunctioneel te gebruiken.
Initiatieven van de bewoners moeten hierin eveneens een plaats krijgen.

Een multifunctioneel gebouw op of naast een woonwagenterrein verhoogt eveneens de verbinding tussen de bewoners van het terrein en de bewoners van de omliggende buurt. Het creëert immers extra ontmoetingskansen voor buurtbewoners en bewoners van het terrein.

Zorg voor een goede sociale mix op het woonwagenterrein

Ook al zijn het allemaal woonwagenbewoners, toch zijn er grote verschillen mogelijk in sociale status en kwetsbaarheid. Een goede mix houdt het terrein in een gezond evenwicht.

De bewoners op een terrein maken er hun eigen typische leefgemeenschap van. De zorg voor kinderen en ouderen of voor zieke familieleden speelt hierin een belangrijke rol. Om deze manier van zorg te kunnen vrijwaren wil men idealiter een mengeling van jonge kinderen, ouderen, … met daarbij de nodige infrastructuur(mogelijkheden).
Zo hebben de bewoners van het nieuwe terrein in Bilzen zelf een speeltuintje aangelegd voor de kinderen van dat terrein.

Leefbaarheid op het terrein en in de omgeving

Eigen aan de woonwagencultuur is het verlangen naar vrijheid. Aangezien het vrij rondtrekken zoals vroeger niet meer kan, willen ze zich toch op zijn minst nog vrij voelen op de eigen standplaats. De vele (soms té rigide) regels in de huishoudelijke reglementen maken het soms moeilijk voor de bewoners op dat vlak. Een wat vrijere interpretatie en toepassing van zo'n reglement kan belangrijk zijn voor de goede onderlinge relatie tussen gemeentebestuur en woonwagenbewoners, en zo ook zorgen voor een betere leefbaarheid op het terrein.

Dit kan alleen als men elkaar kent. Daarom monitoren lokale besturen het samenleven op woonwagenterreinen en daarrond, in voortdurende samenspraak met alle lokale stakeholders (de bewoners van het woonwagen-terrein, de buurtbewoners, handelaars, gemeentelijke diensten, wijkagenten, wijkverenigingen, scholen, enz.).

Daarnaast speelt ook de grootte van een terrein en de indeling ervan een grote rol. Zo bestaat een residentieel woonwagenterrein idealiter uit zo'n 10 à 15 standplaatsen. Dit is voldoende groot om bv. leden van één familie samen te kunnen plaatsen, en blijft het toch klein genoeg om gezelligheid uit te stralen én (voor het gemeentebestuur niet onbelangrijk) beheersbaar, wat naar leefbaarheid toe toch ook zijn strepen verdiend.

Als dan bij de indeling van een woonwagenterrein ook nog rekening gehouden wordt met de eigenheid van de woonwagenbewoners (bv. door alle stand-plaatsen rond een binnenpleintje te positioneren), dan wordt het leven op zo'n terrein helemaal top.

Toewijzingsbeleid

Een woonwagenbewoonster wil een standplaats krijgen in haar gemeente. Ze staat al 7 tot 8 jaar op de wachtlijst. Nu is de betrokken ambtenaar met pensioen en zijn ineens alle eerdere gegevens kwijt en moet ze weer achteraan aansluiten.

'Het woonwagenleven hoort bij onze cultuur. Als je in je woonwagen woont, ja, dan heb je je vrijheid. Kinderen hebben meer vrijheid om veilig te kunnen spelen met nichtjes, neefjes, sociale samenleving. Meestal sta je bij je moeder en je vader en bij zussen en familie. Die omgang hebben wij gewoon nodig. Dat is onze cultuur, het samenleven. Daar leven wij van, dat is zuurstof, daar kan je niet zonder.'

Voor gemeenten die beschikken over een eigen gemeentelijk residentieel woonwagenterrein, speelt de vraag: hoe ga je als gemeente om met de toewijzing van standplaatsen – wanneer er nieuwe standplaatsen bijkomen (bv. omdat een nieuwe standplaats is aangelegd) of een standplaats vrijkomt (bv. omdat de bewoner van een bestaande standplaats is komen te overlijden)?

Woonwagenbewoners ervaren problemen bij de toewijzing van vrijgekomen standplaatsen. Om in aanmerking te komen voor een toewijzing moet je ingeschreven staan op de wachtlijst. Vaak zorgt de wachtlijst zelf voor problemen: de criteria voor de wachtlijst zijn onduidelijk, men krijgt hierover tegenstrijdige informatie of men heeft de indruk dat de wachtlijst willekeurig gehanteerd wordt bij een toewijzing. Veel gemeenten hebben niet eens een wachtlijst.

Woonwagenbewoners vertellen ook verhalen over standplaatsen die aan niet-woonwagenbewoners worden toegewezen, waardoor minder standplaatsen beschikbaar komen voor woonwagenbewoners.

Elke gemeente zou een wachtlijst moeten aanleggen[6]

Wachtlijsten voor standplaatsen zijn onbetrouwbaar of ontbreken zelfs. En dan hebben we het enkel over die gemeenten die reeds een residentieel woonwagenterrein op hun grondgebied hebben. Daarnaast zijn er nog vele andere gemeenten die momenteel geen terrein hebben, maar waar de vraag naar standplaatsen desalniettemin even groot is. Geef de woonwagenbewoners op z'n minst de kans om zich in te schrijven op een wachtlijst binnen **elke** gemeente naar keuze.

De overheid heeft geen exacte, actuele cijfers over het aantal woonwagenbewoners. Er werden in het verleden wel al pogingen ondernomen om zicht te krijgen op het aantal woonwagenbewoners in Vlaanderen, maar daaruit bleek het heel moeilijk te zijn om min of meer nauwkeurige cijfers te verzamelen. Woonwagenbewoners die in huizen wonen, of illegaal staan, zijn niet altijd gekend bij de (lokale) overheden en worden daardoor niet altijd meegeteld. Door het aanleggen van wachtlijsten, krijgt men toch een eerste beeld van de vraag naar standplaatsen. Men kan immers maar toewijzen als men ook weet wie op zoek is naar een plekje.

Maak het toewijzingsbeleid uniform

Momenteel wordt er in elke gemeente met een woonwagenterrein anders omgegaan met het toewijzen van beschikbare standplaatsen. Sommigen hebben een puntensysteem, anderen kijken naar de link met de betreffende gemeente, nog anderen kijken puur naar datum van inschrijving op de wachtlijst. In bepaalde gemeenten kan men gewoon bellen naar een gemeente om zich in te schrijven, op andere plekken is de inschrijving een hele administratie.

De autonomie van het lokale bestuur speelt natuurlijk een belangrijke rol, maar dat hoeft gemeenten er niet van te weerhouden om samen te zitten rond het toewijzingsbeleid om zo tot meer uniformiteit te komen. Belangrijk hierbij is een weloverwogen keuze over eventuele voorrangsregels.

Wijs standplaatsen toe aan traditionele woonwagenbewoners

Standplaatsen worden momenteel niet exclusief aan woonwagenbewoners toegewezen. Woonwagenbewoners geven aan dat hierdoor het aantal

[6] Zie ook de aanbeveling op p. 11 'Inventariseer de behoefte aan standplaatsen'

standplaatsen voor woonwagenbewoners feitelijk afneemt, terwijl er sowieso al een tekort is. Sluit de toewijzing van standplaatsen aan burgers – zonder enige band met de bewoners op het terrein (bijvoorbeeld via huwelijk of relatie) – daarom volledig uit.[7]

Gemeenten kunnen vaak niet bevestigen, of ontkennen, of alle standplaatsen ook daadwerkelijk bewoond worden door woonwagenbewoners. De toewijzing van standplaatsen aan niet-woonwagenbewoners doet afbreuk aan de bescherming van de culturele identiteit van woonwagenbewoners. Maar dat niet alleen: geen rekening houden met het afstammingsbeginsel betekent dat woonwagenbewoners een waarborg verliezen dat standplaatsen behouden blijven voor woonwagenbewoners.
In principe zijn gemeenten die hun woonwagenterrein hebben aangelegd met subsidiëring van de Vlaamse overheid, verplicht rekening te houden met het afstammingsbeginsel. De subsidies vallen immers onder een doelgroepenbeleid (er wordt gesubsidieerd, specifiek voor de doelgroep woonwagenbewoners). De Vlaamse overheid zou strenger kunnen toezien dat gemeenten bij hun toewijzingsbeleid hier ook effectief rekening mee houden.

Dit is geen eenvoudige opgave want hoe kan men bewijzen dat men woonwagenbewoner is? De woonwagenbewoners zelf geven alvast enkele manieren:

- Bij de oudere generatie staat “geboren in een woonwagen” op de geboorteakte.
- De familienaam geeft vaak ook al een goede aanduiding (er zijn heel wat typische familienamen die specifiek uit het woonwagenmilieu komen). Een gemeente kan ten rade gaan bij een woonwagendeskundige om de naam te verifiëren.
- Wanneer de gemeente echt geen idee heeft, kan men het nog altijd afchecken bij de woonwagengemeenschap. Zij zijn een goede indicator.

Participatie van de doelgroep in het toewijzingsbeleid is belangrijk

Woonwagenbewoners geven aan dat zij door hun gemeente te weinig – of zeg maar ‘niet’ – betrokken worden in het toewijzingsbeleid. Onderzoek daarom welke de meest geschikte vorm van participatie van de woonwagenbewoners bij het toewijzingsbeleid in uw gemeente is.

[7] Er zijn situaties die de grenzen doen vervagen; stel bijvoorbeeld dat een woonwagenbewoner en een burger met elkaar getrouwd zijn. Daarbij stellen wij voor dat de standplaats specifiek op naam van de woonwagen-bewoner wordt toegewezen (en niet aan beiden).
Indien dit koppel uit elkaar zou gaan, blijft de plaats voor de woonwagenbewoner en is het de burger die de standplaats moet verlaten. Indien de woonwagenbewoner sterft, dan mag de burger er wel blijven wonen, maar van zodra deze standplaats vrij komt dient die terug aan een woonwagenbewoner toegewezen te worden.

Huidige bewoners moeten inspraak krijgen over wie er nieuw bij hen 'op de plein' komt. Bepaal hierbij duidelijk vooraf waarover bewoners mee kunnen beslissen en in welke mate.

Besteed voldoende aandacht aan het netwerk van de mensen bij het toewijzen van standplaatsen

Breng familiale banden in rekening bij beslissingen omtrent toewijzing. Het familiaal samenwonen van woonwagengezinnen op een klein woonwagenterreintje is momenteel in Limburg niet mogelijk. Privé wonen is immers (nog) niet mogelijk en door het huidige toewijzingsbeleid van de gemeenten hebben woonwagenbewoners zelf niet in de hand bij wie ze komen te staan en waar.

Zo zien we in de praktijk dat families verspreid staan over verschillende woonwagenterreinen en er samen staan met leden van andere families waarmee men geen enkele band heeft (en in sommige gevallen onderlinge vetes het leven zelfs extra moeilijk maakt).

Dit wordt ervaren als inbreuk op het leven als woonwagenbewoner. Wezenlijk hiervoor is niet slechts dat men de eigen standplaats kan behouden, maar dat ook de omringende standplaatsen voor familie en andere woonwagenbewoners behouden blijven. De cultuur van woonwagenbewoners is juist dat samen leven in familieverband.

Belangrijk is dat de woonwagenbewoners in de nabijheid van hun sociaal en familiaal netwerk kunnen wonen, en liefst nog samen op één woonwagenterrein.

In vele gevallen is reeds opgenomen dat kinderen van bewoners moeten voorrang krijgen. Dat is alvast een goed begin. Maar wij vragen nog meer uitgewerkte voorrangsregels op vlak van die familiale banden.

Sta het ruilen van standplaatsen toe

Voorzie de mogelijkheid tot ruil van standplaatsen onderling op één terrein, maar ook tussen verschillende terreinen. Dit vereist samenwerking en afstemming tussen beide betrokken gemeenten.

‘Erfrecht’ van de toewijzing voor een standplaats

Wanneer kinderen terug intrekken bij hun (groot)ouders om de zorg te dragen voor de zieke (groot)moeder of (groot)vader, zetten ze hun eigen leven on hold en bouwen ze een zorgende relatie op. Wanneer de persoon – aan wie de standplaats oorspronkelijk was toegewezen – komt te overlijden, moet het inwonende kind (volgens de huidige toewijzingsregels) de standplaats terug verlaten en plaats ruimen voor de volgende op de wachtlijst. Wij vragen dat hier rekening wordt gehouden met individuele concrete situaties en dat het onder bepaalde voorwaarden mogelijk is voor die persoon om zelf (in het kader van een voorrangsregel) een toewijzing van de standplaats te krijgen. Hetzelfde geldt voor inwonende partners die zelf geen toewijzing hadden voor de standplaats.

Wijs vrijgekomen standplaatsen meteen toe

Woonwagenbewoners geven aan dat standplaatsen die vrijkomen op woonwagenterreinen soms maanden en langer leeg blijven staan, vooraleer deze aan een volgende persoon wordt toegewezen. Stel een maximum termijn vast waarbinnen een lege standplaats opnieuw dient toegewezen (en bewoond) te zijn. Dit om een verdoken uitdoofbeleid tegen te gaan.

Geef woonwagenbewoners die overwegen om van een woonwagen naar een vaste woonst (huis) te verhuizen, desondanks een proeftijd van maximum 6 maanden. Binnen deze termijn hebben ze nog het recht om terug te keren naar de standplaats voor de woonwagen. Ervaring leert ons dat woonwagenbewoners die in een huis gaan wonen vaak niet kunnen aarden in een ‘stenen huis’ en terug willen naar de mobiele woonst.

Beheer van een residentieel woonwagenterrein

Een tevreden woonwagenbewoner: "Onze terreintoezichter is al jaren dezelfde persoon. We kunnen bij hem voor alles terecht. Niet alleen voor technische dingen zoals bv. een lekkende kraan, maar ook als we persoonlijk met vragen zitten. Hij luistert naar ons en komt regelmatig langs op het terrein om te kijken hoe het met ons gaat. Ook de burgemeester zien we af en toe op de plein. Daardoor zijn problemen altijd snel weer opgelost. Maar dit is een uitzonderlijke situatie. Lang niet alle pleinen hebben een terreintoezichter die zoveel tijd aan het beheer mag en wil spenderen. Jammer, want ik kan dit alleen maar aanraden!"

De aanpak van het beheer van een gemeentelijk residentieel woonwagenterrein wordt door elke gemeente anders ingevuld.

We merken dat van zodra een woonwagenterrein officieel wordt aangelegd of gerenoveerd, de gemeente vaak een meer zakelijke houding aan neemt ten opzichte van woonwagenbewoners. Het is opvallend dat de gemeente dan meer regels en wetten wil opleggen. We denken dat dit vanuit een louter controlerende (repressieve) houding is, met weinig aandacht voor het menselijke aspect.

Een deel van de woonwagenlocatie is doorgaans "open ruimte" (toegangsweg, stoepen, straatverlichting, groenpartijen, …) waarvoor de gemeente verantwoordelijk is. Een rode draad doorheen de verhalen van woonwagenbewoners op gemeentelijke residentiële woonwagenterreinen is dat de gemeente onvoldoende zijn verantwoordelijkheid hierin opneemt (bv. gras op een binnenpleintje dat niet gemaaid wordt), terwijl er via de huishoudelijke reglementen wel heel wat eisen aan de bewoners worden gesteld (met eventuele ontzetting van de standplaats als gevolg van niet naleving hiervan).

Het is voor de woonwagenbewoners niet altijd duidelijk bij wie ze terecht kunnen met hun zorgen. De instanties verwijzen naar elkaar als de woonwagenbewoners de problemen willen bespreken. Het is ook lastig dat medewerkers van de diensten en/of organisaties met wie ze gesprekken voerden, later ineens niet meer in dienst zijn. Daardoor missen ze een vast aanspreekpunt en is er ook geen continuering in het beheer van het terrein.

In sommige gemeenten is er een terreintoezichter die fungeert als vast aanspreekpunt (en brugfiguur tussen bewoners en gemeente) en instaat voor het beheer van het terrein. Maar de taken van deze beheerder worden, afhankelijk van de gemeente waar deze werkzaam is, zeer verschillend ingevuld. Ook de tijd die een toezichter mag vrijmaken voor deze specifieke taken kan zeer verschillend zijn. De financiële middelen die een gemeente hiervoor ter beschikking heeft, spelen daarbij een rol.

Eenvormigheid in huishoudelijke reglementen

Elke gemeente met een woonwagenterrein beschikt over een huishoudelijk reglement om het beheer van dat terrein in goede banen te leiden. De invulling van dat reglement is sterk gebonden aan individuele voorvallen binnen de lokale context. Hierdoor kunnen de verschillen per gemeente wel heel erg uiteenlopend zijn.
Aangezien je als bewoner niet zelf kiest op welk woonwagenterrein je terecht komt (dit is volledig in handen van de gemeente; 'toewijzingsbeleid'), is het zeer begrijpelijk dat bewoners gaan vergelijken en zich in hun onrecht voelen. Immers, "waarom mag mijn broer – die op het terrein in de gemeente naast ons woont - wel kiezeltjes voor zijn deur leggen en moet ik verplicht gras laten staan?", of nog "Waarom moet ik standgeld betalen en mijn zus in een andere gemeente niet?

Zowel woonwagenbewoners als terreintoezichters zijn vragende partij voor meer eenvormigheid. Eenvormigheid zowel naar de inhoud als naar de toepassing van het huishoudelijk reglement als naar bv. naar standplaats-vergoedingen.

Het huishoudelijk reglement op redelijke wijze toepassen

De gemeente moet zijn verantwoordelijkheid als 'verhuurder' van een standplaats op een woonwagenterrein op gepaste wijze opnemen. Men moet vanuit de gemeente met andere woorden optreden als een 'goede huisvader'.

Dit houdt niet alleen in dat men allerlei eisen aan de bewoners mag stellen, maar ook dat men als gemeente zelf bepaalde verplichtingen heeft.

We merken immers in de praktijk dat de regelgeving – zoals deze is opgenomen in het huishoudelijk reglement – vaak zeer strikt wordt opgevolgd naar de bewoners toe, terwijl de gemeente zelf in gebreke blijft.

Ook zien we dat de huishoudelijke reglementen vaak worden aangepast naar aanleiding van individuele voorvallen, waardoor het een kluwen van verplichtingen worden. Regels zijn soms zo gedetailleerd, dat ze niet meer leefbaar zijn.

Wij vragen dat de vastgelegde regels met het nodige gezond verstand worden gebruikt en toegepast. Het kan niet de bedoeling zijn om bewoners in de problemen te brengen of zelfs 'te pesten' door een rigide interpretatie en toepassing van het huishoudelijk reglement.

Een bewoner op een Limburgs woonwagen-terrein:
"Wij hebben heel veel regeltjes waar we ons aan moeten houden. Zo zijn we bijvoorbeeld verplicht om het (aan-geduide) niet verharde deel van onze stand-plaats in te zaaien met gras. En dat gras moet natuurlijk regelmatig gemaaid worden. Maar het grasveldje in het midden van het terrein moet de gemeente voor zijn rekening nemen. Maar denk je dat dat gebeurd? Nee hoor. Het gras én onkruid staan daar zeer hoog en verwilderd. De gemeen-te doet er niks aan."

Outreachend handelen als onderdeel van goed terreinbeheer

Outreachende terreinbeheerders bewegen zich tussen de wereld van de instanties enerzijds en de leefwereld op het woonwagenterrein anderzijds. Door regelmatig op het terrein te komen weet de beheerder wat er leeft op het terrein, welke vragen er zijn en welke technische mankementen er dienen opgelost te worden. Door de vastgestelde zaken daarna op correcte wijze terug te koppelen naar de bevoegde gemeentelijke instanties en ook op te volgen, speelt men kort op de bal en vermijdt men frustraties bij zowel gemeente als woonwagenbewoners.

Een ambtenaar: 'Totdat de vier woonwagengezinnen een vaste plek kregen op het gemeentelijke terreintje, kenden we hen eigenlijk niet echt. In de gemeente bestond een angstbeeld over woonwagenbewoners. De herontwikkeling heeft tot intensieve contacten met de woonwagenbewoners geleid. De lijntjes zijn korter geworden. Er zijn tegenwoordig niet heel veel wijken waar de gemeente de mensen zo goed kent.'

Maar een terreinbeheerder moet oog hebben voor meer dan enkel het 'technische' luik van beheer, er moet ook voldoende aandacht zijn voor het menselijke aspect op het woonwagenterrein. Ga proactief op zoek naar diegene die door hun kwetsbaarheid van hun rechten worden uitgesloten. Het negeren van het sociale luik van beheer heeft nog nooit tot gewenste oplossingen geleidt!

In Meeuwen-Gruitrode werd na de herontwikkeling van het verwaarloosde terrein een betere band gecreëerd met de woonwagenbewoners. De intensievere invulling van de functie van de terreintoezichter heeft hierin een cruciale rol gespeeld.

Voorzie voldoende ondersteuning voor de terreinbeheerder

De **taak** van terreintoezichter kan **zeer breed** opgevat worden:
Een goede terreintoezichter gaat regelmatig langs op het woonwagenterrein, is voldoende bereikbaar voor de bewoners, bouwt een band op met de bewoners (is een vertrouwenspersoon) en is het aanspreekpunt voor alle vragen en bekommernissen naar de gemeente toe.
Als tussenpersoon tussen bewoners en gemeente of stad geeft de terreintoezichter opdrachten door aan verscheidene stadsdiensten (vb. groendienst die moet maaien/snoeien, technische dienst die waterkraantje moet repareren of klinkers op het voetpad heraanleggen, brandweer die het veiligheidsdossier moet opvolgen, …)
De procedure hierrond moet duidelijk zijn en de stadsdiensten moeten deze opdrachten niet alleen op papier maar ook in de praktijk aanvaarden en er effectief mee aan de slag gaan. Vaak heeft negatieve beeldvorming over het terrein bij deze diensten tot gevolg dat zij niet adequaat reageren op gestelde vragen of technische problemen.

Door deze vele opdrachten die op een terreintoezichter afkomen, is het dan ook belangrijk dat de toezichter **voldoende tijd en middelen** krijgt om deze taken uit te voeren. In de praktijk zien we vaak nog dat 'iemand op de gemeente' het

beheer van het terrein als extra 'taakje' in zijn pakket krijgt, waarbij de opdracht zwaar wordt geminimaliseerd. Het eerste dat er hierdoor bij inschiet is de aandacht van de toezichter voor het menselijke luik van terreinbeheer. Terwijl net dit een zeer belangrijk aspect van beheer is. Een beheerder die hiervoor de ruimte en tijd krijgt heeft aandacht voor het samenleven op het terrein en de overgang van de intieme levenssfeer naar collectieve ruimtes en het publieke domein.

Naast voldoende tijd dient een beheerder ook over het nodige **mandaat** te beschikken om zijn taken uit te voeren en voldoende vrijheid te krijgen vanuit het lokale bestuur om dingen te doen. Belangrijk hierbij is dat de terreintoezichter niet het gevoel mag krijgen dat hij/zij er helemaal alleen voor staat, of dat hij/zij tussen twee vuren staat (de gemeente als rechtstreekse 'baas' tegenover de bewoners van het terrein). Als lokaal bestuur dien je je terreintoezichter te **ruggensteunen** in diens werk (o.a. door hem het nodige vertrouwen te schenken, rekening te houden met wat hij aankaart als 'problemen' en respect te hebben voor de oplossingen die hij aanreikt vanuit zijn positie als tussenpersoon).

Voorzie vorming en ervaringsuitwisseling voor gemeentelijk personeel

Steden en gemeenten beschikken over een **leerplan** dat bepaalt hoe **medewerkers** die met de woonwagenbewoners op het terrein in contact komen, opgeleid, ondersteund en begeleid worden om deze bewoners op een respect- en kwaliteitsvolle manier dienstverlening te verschaffen.

Voorzie daarnaast de mogelijkheid voor de **terreinbeheerder** om aan **ervaringsuitwisseling** te doen met o.a. toezichters van andere gemeenten met een woonwagenterrein. Leren van elkaars ervaringen en weten dat men niet alleen staat biedt een enorme meerwaarde.

Het Agenschap Integratie en Inburgering organiseert – met de medewerking en ondersteuning van RIMO Limburg – reeds op regelmatige tijdstippen (zo'n 4 keer per jaar) een **Limburgs terreintoezichtersoverleg**. Hierop worden alle Limburgse terreintoezichters uitgenodigd en worden de onderwerpen behandeld die door de toezichters zelf zijn aangegeven.
Daarnaast organiseert het Agentschap Integratie en Inburgering ook een halfjaarlijks **overleg "beheer residentiële woonwagenterreinen" op Vlaams niveau**.
We merken dat de huidige toezichters nood hebben aan zulke platforms om met hun concrete vragen terecht te kunnen.

Een bewoner:
Onlangs startte er een nieuwe wijkagent die ook instond voor het woonwagenterrein. Hij wist niet wat te verwachten en had daarom wat informatie opgezocht op internet. De eerste keer dat hij op het terrein kwam, deed hij allerlei rare uitspraken die erg kwetsend waren voor de bewoners. Maar ja, die man wist niet dat zijn 'informatie' niet klopte. Gelukkig heeft hij ondertussen wel door hoe het er op een terrein echt aan toe gaat omdat de gemeente een vorming voor hem heeft georganiseerd. Nu is hij wel terug welkom bij ons op het terrein.

De woonwagen als woonvorm

Woonwagenbewoners:
"De woonwagen hoort bij ons. Zonder die woonwagen… dat is hetzelfde als een viool zonder snaren. Ik zou niet weten hoe ik het anders uit moet leggen, dat zit er gewoon in. Dat krijg je er ook niet uit."

De woonwagen en de woonwagenbewoner kun je niet los zien van elkaar. Woonwagenbewoners ervaren een vrijheidsgevoel door te wonen in een verplaatsbare woning. Men leeft altijd met het gevoel dat men op korte termijn weer kan vertrekken. In de praktijk zien we dat dit bijna niet meer mogelijk is. De strengere wetgeving laat dit niet meer toe. Eens ze geplaatst zijn, verlaten de meeste woonwagens hun vaste standplaats dan ook niet meer. Toch blijft de woonvorm enorm belangrijk voor woonwagenbewoners. Het is dat specifieke kenmerk dat hun cultuur zo typeert. Tenslotte hebben ze ook het recht om te wonen in een woonwagen en daar zullen ze dan ook gebruik van maken. Immers, de woonwagen is officieel erkend als woonvorm in de Vlaamse Wooncode.
Hierin wordt de woonwagen omschreven als "een woongelegenheid, gekenmerkt door flexibiliteit en verplaatsbaarheid, bestemd voor permanente en niet-recreatieve bewoning".

Wanneer woonwagenbewoners een standplaats op een gemeentelijk residentieel woonwagenterrein krijgen toegewezen, dan moeten ze zelf zorgen voor een woonwagen om erop te plaatsen.
Wat woonwagenbewoners vandaag de dag zien als woonwagen stemt niet altijd overeen meet de verwachtingen van een beleid. Een gulden middenweg en duidelijke afspraken dringen zich dan ook op.

Wat verstaan we tegenwoordig onder de term 'woonwagen'? Het dient gezegd dat de oude houten woonwagentjes, die voorgetrokken werden met paarden, niet meer van deze tijd zijn en hun plaats kennen in Bokrijk. En laat ons eerlijk zijn, de modale burger woont toch ook niet meer in van die typische romantische kleine hoevetjes zoals je die in Bokrijk kan vinden? Neen, de maatschappij is op woongebied sterk geëvolueerd en de huidige woonwagens evolueren mee met de huidige comfortnormen van gewone woningen en zijn voorzien van alle luxe.

Conclusie: Ook al bestaan er vandaag de dag nog woonwagens in de vorm van een heuse rij- of reiscaravan, we gaan toch meer en meer naar luxe-wagens. Woonwagenbewoners willen zich namelijk ook verbeteren en comfortabel kunnen wonen.

Maar kunnen alle mobiele woningen toegelaten worden? Wij zijn voorstander voor een realistische kijk op de grootte en het uitzicht van een woonwagen. We vragen dat de Vlaamse overheid, samen met de woonwagenbewoners, hierrond richtlijnen/adviezen uitwerkt.

Wanneer afmetingen en wooncomfort van een woonwagen zijn afgestemd op de bewoner(s) en de omgeving (bvb. geen "villa's" op een gemeentelijk terrein), dan levert dit een groot voordeel op: namelijk een beter aanzien van het woonwagenterrein naar de burgers / buurtbewoners toe.

De betere woonwagens hebben trouwens een ingenieus ruimtegebruik, waar men nog iets van kan leren (woonwagens hebben over het algemeen een degelijke ruimte-efficiëntie).

Informeer je als (lokale) overheid over wat men vandaag de dag onder een woonwagen kan verstaan.

"Woonwagen" is een verzamelnaam voor tal van verplaatsbare constructies: een kermiswagen, een caravan, een kampeerauto, een stacaravan, een 'chalet' op wielen, …
Een woonwagen kan samengesteld zijn uit twee of meer van elkaar los te koppelen woonvolumes. De ruimte tussen de grond en de woonwagen wordt vaak opgevuld met steenstripplaten of een muurtje, voor een betere isolatie.

Zorg als (lokale) overheid dat je beeld over wat een woonwagen eigenlijk is realistisch is. Neem hiervoor een kijkje op bestaande woonwagenterreinen en ga in gesprek met de woonwagenbewoners.

Kenmerkend voor een woonwagen is de verplaatsbaarheid[8]. Dat is waar de woonwagenbewoners veel belang aan hechten. Verplaatsbaarheid is niet hetzelfde als rijvaardigheid!
M.a.w. de woonwagen moet nog kunnen verplaatst worden, maar wielen zijn niet meer per sé nodig. De grotere wagens worden met een dieplader vervoerd. De woonwagen hoeft dus niet zelf rijvaardig te zijn maar 'verplaatsbaarheid' is wel een belangrijk breekpunt.

Zorg dat je woonwagenbeleid past binnen de huidige maatschappelijke ontwikkelingen

De woonwagen is in de Vlaamse Wooncode erkent als volwaardige woonvorm. Desondanks blijft de vraag of een woonwagen huisvesting is dubbel.

Indien de woonwagen niet beschouwd wordt als huisvesting, vloeien hier talrijke negatieve gevolgen uit voort, zoals de stedenbouwkundige onmogelijkheid om zich te vestigen op een residentieel terrein, het ontbreken van elke premie (voor het verwerven van de huisvesting, voor de renovatie, …) enz.
De 'niet-erkenning' van de hoedanigheid van huisvesting van woonwagens heeft een juridische en praktische onzekerheid tot gevolg voor de woonwagen-bewoners. Zij verhoogt de risico's op uitzetten en beperkt de juridische bescherming in geval van uitzetting. Zij beperkt ook de mogelijkheden voor de woonwagenbewoners om hun levensomstandigheden te verbeteren, aangezien de lokale overheden hun geen bouwvergunning zullen toekennen.

[8] Concreet betekent dit dat een woonwagen niet gefundeerd of verankerd is in de grond, met uitzondering van de nutsleidingen. De inrichting heeft een zelfdragend onderstel. Voor de stabiliteit steunt ze op de grond, door middel van wielen, wegneembare steunstukken, vijzels of steunpunten. De woongelegenheid kan verplaatst worden na loskoppeling van de nutsleidingen.

Bovendien zullen deze mensen geen huisvestingssteun kunnen genieten, noch een lening kunnen verkrijgen.

In omgekeerde richting heeft het gelijkstellen van de woonwagen of caravan met een woning als gevolg dat deze onderworpen wordt aan de normen voor de bewoonbaarheid.
Het nieuwe subsidiebesluit voor de aanleg van woonwagenterreinen levert hier een belangrijk discussiepunt: een woonwagen mag nog maar maximum 200 m³ zijn. Dat is zeer klein! Zeker voor een gezin met meerdere kinderen. Hoe kan zulk een kleine woonruimte gerijmd worden met kwaliteit van wonen?

Oog hebben voor de huidige maatschappelijke ontwikkelingen en verwachtingen is daarom een must. Als we kijken naar het nieuw aangelegde terrein in Bilzen zien we hoe mooi en chique zo'n terrein met moderne wagens oogt. Deze wagens voldoen aan de stedenbouwkundige reglementen zoals Bilzen deze heeft vastgelegd. Ook Herentals is hiervan een prachtig voorbeeld.

Kwaliteitseisen en reglementering voor woonwagens

Kwalitatief wonen is belangrijk en als overheid dient men hier dan ook oog voor te hebben. Enkele jaren geleden reeds werd er daarom een lijst met voorwaarden opgesteld door 'Wonen-Vlaanderen' in opdracht van de toenmalige Vlaamse Woonwagencommissie. Voorwaarden waaraan een woonwagen moet voldoen – naar analogie met huizen die op de huurmarkt komen – om 'kwaliteitsvol' te zijn.

Een fijn initiatief, maar er is voor de rest niets mee gebeurd. Het document is er, maar hoe kan de inhoud ervan gecontroleerd worden in de dagelijkse praktijk?

Er werd destijds voorgesteld dat enkel woonwagens op gemeentelijk aangelegde terreinen kunnen gecontroleerd worden op het voldoen aan de vooropgestelde kwaliteitseisen.
Wij stellen ons de vraag wat er gebeurd indien de wagen van een woonwagenbewoner niet voldoet aan de vastgelegde voorwaarden. Wat als men niet aan de voorwaarden kan voldoen? En welke gevolgen zijn er indien men ze niet nakomt?
Een andere vraag waar we mee zitten is: wat met al die woonwagens die ergens privé (al dan niet gedoogd of illegaal) staan? Moeten deze bewoners dan niet kwaliteitsvol kunnen wonen?

En tot slot zitten we ook met de vraag naar betaalbaarheid. Want kwalitatief wonen kan al gauw een dure zaak worden, en dat willen we ten alle kost vermijden!

Een woonwagen met volwaardige verdieping is geen woonwagen

De woonwagenbewoners die wij geconsulteerd hebben, geven aan dat zij geen vragende partij zijn voor woonwagens met een verdieping. Voor hen is dit geen woonwagen meer maar heeft dit de beleveniswaarde van een 'stenen woning'.

Een zoldertje daarentegen dat als bergruimte kan dienen is wel gewenst. Ramen in het zoldertje mogen geen breekpunt zijn, maar kunnen wel een aanduiding geven dat er meer aanwezig is dan zou mogen. Immers, de ramen kunnen er voor zorgen dat er van de zolder een extra kamer (bv. slaapkamer voor de kinderen) wordt gemaakt, en dan is dat niet oké. Maar ramen op zolder als verluchting moeten wel kunnen.

In Genk woedt momenteel een hevige discussie. De aanleiding is een woonwagen met een volwaardige verdieping die op een standplaats op het woonwagenterrein werd geplaatst.

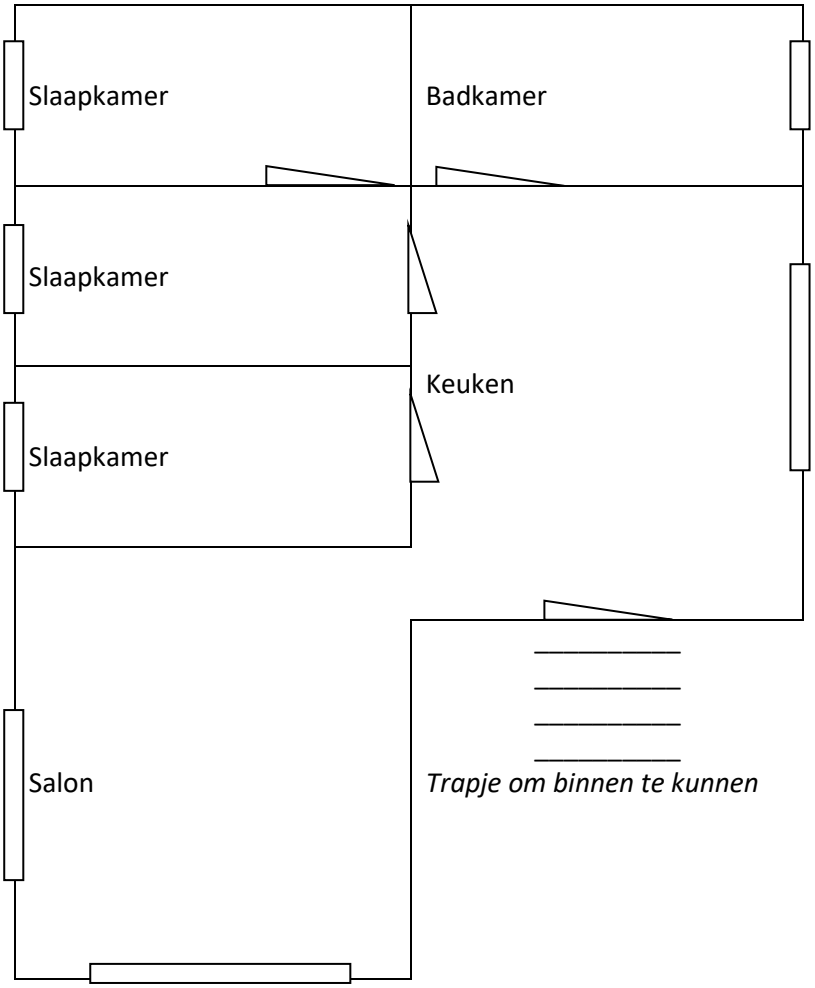
Hou bij het bepalen van een maximum-grootte rekening met de gezinssituatie

De (toegestane) grootte van een woonwagen moet aangepast zijn aan het aantal inwoners.

Zo moet een wagen voor een gezin minimaal beschikken over 3 slaapkamers (of meer; afhankelijk van de grootte van het gezin), een douche en een (grote) keuken. Een zolderkamer als berging is geen overbodige luxe.

Een gezinswoonwagen of 'grote' wagen bestaat gewoonlijk uit 2 delen die tegen elkaar worden gemaakt (2 'kleine' wagens vormen samen 1 'grote'). Voorbeeldafmetingen zijn: zo'n 10m lang x ± 6m breed (1 wagen is maximum zo'n 3m breed omdat deze over de rijbaan moet kunnen rijden of gereden worden).

Voorbeeldschets van hoe de indeling van zo'n wagen idealiter zou kunnen zijn:



Alternatieven voor gemeentelijke residentiële woonwagenterreinen

Een woonwagenbewoonster:
'Door het tekort aan standplaatsen moest ik telkens opnieuw beginnen rondtrekken. Ik wilde meer woonzekerheid en kocht met mijn laatste spaarcentjes een vervallen huisje. Samen met mijn zus (familie is belangrijk) woonden we elk in onze eigen woonwagen achter dat huisje. Niemand kon ons zien, we waren verstopt. We vielen niemand lastig want we stonden op onze eigen eigendom. Nog geen twee weken later stond de wijkagent al voor de deur. De woonwagens moesten weg.'

Wegens het grote tekort aan standplaatsen, hebben vele woonwagenbewoners voor zichzelf een andere oplossing dienen te zoeken.
Heel wat woonwagenbewoners wonen daarom noodgedwongen in huizen met allerlei problemen (o.a. depressies, wegvallen van het eigen netwerk, …) tot gevolg. De meesten van hen zijn nog steeds zeer duidelijk vragende partij voor een officiële standplaats.
Sommige woonwagenbewoners hebben andere (zij het tijdelijke) oplossingen gevonden; door bvb. dubbel te staan op bestaande standplaatsen, door een wagen achter een huis te plaatsen, door ergens achterin op een stukje braakliggende grond te gaan staan, … Dit zijn allemaal tijdelijke oplossingen waarbij men telkens volledig afhangt van de goodwill van het lokale bestuur.
Hierbij merken we dat er steeds repressiever en strenger wordt opgetreden tegen deze eerder 'gedoogde' situaties. Wanneer het gaat om 'illegale' standplaatsen is het aan de gemeente om te besluiten tot legaliseren of handhaven.

Gemeenten hebben veel ruimte om zelf invulling te geven aan hun standplaatsenbeleid. Zo kunnen gemeenten, naast het aanleggen en beheren van een woonwagenterrein, er ook voor kiezen om niet alleen de standplaatsen te verhuren, maar (indien de woonwagenbewoners in hun gemeente dit willen) ook woonwagens verhuren om er op te plaatsen. Daarnaast kan de aanleg of het beheer ook overgedragen worden aan Sociale Huisvestingsmaatschappijen (SHM's) of gebeuren via Sociale Verhuur Kantoren (SVK's). Of een gemeente zou woonwagenbewoners kunnen toestaan om op terreinen-in-eigen-beheer (privé eigendom) te wonen met één of meerdere woonwagens.

Een woonwagenbewoner van 'Ons Leven':
'Vroeger konden Voyageurs en zigeuners al eens samen leggen om een stukje grond te huren en gingen daar dan samen staan. Maar dat mag nu niet meer, ze worden dan meteen beboet.'

Wanneer men het wonen in eigen beheer toelaat, kan men anders omgaan met een standplaatsenbeleid. Terreinen in privé eigendom kan men toestaan als deel van het reguliere woonaanbod voor iedereen (dus ook voor niet-woonwagenbewoners). Stigmatisering en negatieve beeldvorming zullen daardoor een beperktere rol spelen en woonwagenbewoners die over de nodige financiële middelen beschikken en sociaal sterker in hun schoenen staan, kunnen hun gevoel van eigenwaarde opkrikken en hun woonsituatie terug zelf in handen nemen. Eigenaarschap van de situatie is een duidelijke meerwaarde.
Daarnaast kunnen de gemeentelijk aangelegde residentiële woonwagenterreinen dan eerder gezien worden als een soort 'sociale woonwijkjes', specifiek voor de doelgroep van woonwagenbewoners die net die extra ondersteuning nodig hebben. Hierbij is dan het toewijzingsbeleid, het beheer, maar ook het feit dat de aanleg van zo'n terrein voor 100% wordt gesubsidieerd, gemakkelijker te verantwoorden. Woonwagenbewoners in

precaire leefsituaties kunnen hierdoor beroep doen op de nodige (sociale) ondersteuning en begeleiding terwijl ze (op financieel betaalbare wijze) woonzekerheid hebben.

Daarnaast leven we in een veranderende maatschappij waarbij de beschikbare woon-oppervlakte steeds kleiner wordt. Kleinschalig, betaalbaar en kwalitatief wonen is de toekomst. Nieuwe en innovatieve woonvormen duiken op. Dit kan – niet alleen voor de woonwagenbewoners maar ook voor de andere burgers – een nieuwe kans bieden. Op voorwaarde dat ook de verschillende overheden hiervoor open staan. In de komende jaren zou het woonlandschap in Vlaanderen wel eens grondig kunnen veranderen.

Een open interpretatie van de regelgeving Ruimtelijke Ordening

De huidige regelgeving op ruimtelijke ordening laat reeds toe dat er (zij het zeer kleine) privéterreinen voorzien kunnen worden. Bij een juiste interpretatie van de regelgeving kunnen woonwagenbewoners zelf kleine woonwagenterreinen aanleggen.
De woonwagen is een erkende woonvorm, wat betekent dat je één woonwagen op één stuk bouwgrond kan plaatsen; mits deze past binnen de omgeving (zie ook de verkavelingsvoorwaarden van dat stuk grond) en er een bouwvergunning wordt verkregen voor het plaatsen van de woonwagen.

We zien echter in de praktijk dat stedenbouwkundig ambtenaren onvoldoende zijn geïnformeerd over het al dan niet kunnen/mogen vergunnen van zo'n wagen. Zij kiezen dan het zekere voor het onzekere waardoor het nooit tot een aflevering van een bouwvergunning komt. Het correct informeren en vormen van deze stedenbouwkundig ambtenaren is hierin dan ook een eerste stap.

De woonwagens of caravans, die zeker mobiel zijn, worden door de gebruikers ervan aanzien als hun echte (hoofd)verblijfplaats, en dus bedoeld om zich te vestigen in de residentiële zones. De stedenbouwkundige wetgevingen beschouwen ze, daarentegen, te vaak als recreatieve of ontspanningsinstallaties of als tweede verblijfplaatsen, die dus verboden zijn in dergelijke zones. Resultaat: de woonwagenbewoners worden vaak verbannen van percelen waar zij eigenaar van zijn! Zelfs al zou deze installatie, bij uitzondering, overwogen kunnen worden, dan moet er nog steeds een stedenbouwkundige vergunning afgeleverd worden. En de gemeenten (die hierover de bevoegdheid hebben) blijven hier afkerend tegenover staan; ze roepen een beetje een allegaartje in van de goede inrichting van de plaatsen om de vergunning te weigeren, vaak gekoppeld aan meer praktische overwegingen (zoals het risico op overlast voor de omwonenden).

Gemeenten zijn quasi-baas over vergunnen en plannen van woningen, een woonwagen zien als woning zou al veel doen.
RIMO Limburg kan ondersteuning bieden en infosessies (helpen) organiseren op dat vlak.

Sommige architecten, makelaars en notarissen nemen het niet te nauw met de taken van algemeen belang en lichten de bewoners onvoldoende in over de vergunbaarheid van de constructies. Bepaalde gemeentes hebben het dan weer lastig met het handhaven van de stedenbouwkundige voorschriften.

Ook zien we dat het 'bouwen' voor specifieke doelgroepen andere dan traditionele gezinnen of senioren (bvb. alleenstaanden, woonwagenbewoners, …) niet altijd populair is bij de ambtenaar en/of schepen van Ruimtelijke Ordening en bij het College van Burgemeester en Schepenen.
Het huidige beleid is volledig afgestemd op de typische "Belg met zijn baksteen in de maag" en "laat ons daar vooral niet te veel van afwijken" blijkt nog steeds de tendens te zijn. Dit willen wij zien veranderen.

Moedig privé-initiatieven aan

Privé woonwagenterreinen zijn momenteel een 'no go' binnen Limburg. Wij willen dat hier mogelijkheden rond gecreëerd worden.
De aankoop van eigen grond in woonzone geeft op dit moment - in de praktijk - geen recht op wonen in een woonwagen. Daar moet dringend verandering in komen.

Heel wat woonwagenbewoners zijn vragende partij om, op een eigen of gehuurde bouwgrond, een woonwagenterrein in te richten voor eigen gebruik. De indeling van zo'n terrein bestaat uit een vaste constructie met sanitaire voorzieningen en daarachter een aantal standplaatsen voor woonwagens.

Het gaat dan specifiek over kleinschalige, familiale woonwagenterreintjes van een 6-tal wagens, in eigen beheer én in eigendom van de woonwagenbewoner. Beheer van buitenaf is hierbij niet nodig.

Wanneer woonwagenbewoners zelf privéterreinen kunnen aanleggen, komen er op die manier weer standplaatsen vrij op gemeentelijke terreinen voor anderen die zelf geen terrein kunnen aanleggen.

De voorwaarden voor een privéterrein liggen op het domein van Ruimtelijke Ordening, het is geen doelgroependebat. Dat betekent dat ook andere burgers (vb. alleenstaanden, senioren, jonge starters) moeten kunnen kiezen voor de woonwagen als woonvorm en hiervoor de nodige vergunningen op een privédomein krijgen.

Werk als lokaal bestuur een duidelijk beleid hierrond uit en bekijk het geheel niet enkel als een doelgroepenbeleid (de woonwagenbewoner) maar als een vernieuwd woonbeleid. De diensten Wonen, Welzijn en Ruimtelijke Ordening dienen hiervoor nauw samen te werken.

Door het toestaan van privéterreinen moet de gemeente niet meer instaan voor het onderhoud van het terrein. Dit is dan voor de eigenaar van het privé terrein. Zo moeten wij niet constant beroep doen op de gemeente en kunnen we op een legale manier in onze woonwagen wonen. Dat is toch een win-win situatie?

Onlangs was er een man (die nog nooit van 'woonwagenbewoners' gehoord had) die een stukje grond had geërfd van zijn moeder. Hij wilde hier een 'mobiele en aanpasbare constructie' op plaatsen. Hij kreeg hiervoor echter geen vergunning omdat de stedenbouwkundig ambtenaar dit niet kon 'verzoenen' met hoe een huis er uit zou moeten zien.

Sta open voor alternatieve opstellingen van woonwagens

Woonwagenbewoners die graag privé willen gaan staan vinden vandaag de dag reeds creatieve oplossingen ter compensatie van een gemeentelijk residentieel terrein.

Zo kennen we het voorbeeld waarbij woonwagenbewoners een klein huis kochten. Het huisje doet dienst als dienstgebouw (o.a. voor sanitair) en de tuin wordt gebruikt om de wooneenheden (woonwagens) te plaatsen.
Ook zijn er voorbeelden waarbij één familielid in het huisje woont terwijl de kinderen of neven en nichten in de woonwagen achter dat huis wonen.

Bekijk binnen uw bestuur onder welke voorwaarden dit officieel toegelaten kan worden en communiceer hier helder over naar de woonwagenbewoners.

Hou rekening met de specifieke (woon) eigenheid van de deelgroepen van woonwagenbewoners

Naast Voyageurs wonen in Limburg ook heel wat Foorreizigers. Sommigen onder hen hebben het geluk een plekje gevonden te hebben op een gemeentelijk residentieel woonwagenterrein; vooral in Maasmechelen en Sint-Truiden is dit duidelijk zichtbaar. Foorreizigers – of kermismensen – bezitten vaak veel materiaal dat ze nodig hebben voor het beoefenen van hun job. Grote kermisattracties en/of meerdere wagens (bvb. frituurwagens) nemen heel wat plaats in.
Officiële standplaatsen hebben over het algemeen beperkte afmetingen. Al bieden sommige woonwagenterreinen (beperkt) parkeerplaatsen aan voor dit kermismateriaal. Toch ligt dit gevoelig bij de eigenaars van dit materiaal. De Foorreizigers willen graag in familiaal verband op een woonwagenterrein wonen, maar willen tegelijkertijd ook dicht in de buurt van hun materiaal blijven. Een aparte hal huren voor het herbergen van de kermisattracties, of de attracties een eind verderop parkeren maakt dat men het eigen materiaal niet in de gaten kan houden. Vandalisme en stelen van het materiaal is iets waar de Foorreizigers zich enorme zorgen over maken.
Hun vraag is dan ook heel concreet: in plaats van een woonwagenterrein met sanitaire units, willen zij kunnen beschikken over een eigen afsluitbare hal waarin het kermismateriaal kan gestockeerd worden en waar men ook aan de attracties kan werken tijdens de wintermaanden. De Foorreizigers willen kunnen wonen naast deze hal. Dit kan door het plaatsen van een woonwagen naast de hal, of door een vaste woning die aan de hal vast is gebouwd.
Als dit kan op overgangsgebieden tussen woonzones en industriezones, lijkt ons dat de meest logische keuze.
Natuurlijk speelt ook hier het familiale aspect een grote rol en wil men graag met verschillende gezinnen Foorreizigers bij elkaar in de buurt kunnen wonen.

Zorg voor aangepaste lokale regelgeving én een ruimere interpretatie van bestaande bovenlokale regelgeving

Het lokale standplaatsenbeleid moet zorgen voor aangepaste lokale regelgeving én een ruimere interpretatie van bestaande bovenlokale regelgeving zodat extra standplaatsen en alternatieve woonvormen gecreëerd kunnen worden. Dit kan door lokaal de ruimte te geven aan innovatieve oplossingen; bv.: compacte en/of modulaire woonunits lokaal vergunnen, flexibiliseren van het domiciliebeleid, …

Ruimte geven aan innovatieve oplossingen vraagt het creëren van een draagvlak bij alle burgers. Neem iedereen mee in het denkproces en heb extra aandacht om woonwagenbewoners voldoende te betrekken.

Een begeleide aanwezigheid van woonwagenbewoners op de gemeentelijke commissies voor ruimtelijke ordening (GECORO's) en gerichte participatiemethodieken versterken de stem van deze doelgroep in het stedelijk debat over ruimtelijke ordening.

Bied een (beperkt) aantal huur-woonwagens aan

Het hele concept van een gemeentelijk residentieel woonwagenterrein is net dat de woonwagenbewoner een standplaats huurt van de gemeente en hierop zijn eigen woonwagen (eigendom) plaatst. Dit is de standaard en zorgt voor een bepaald gevoel van eigenwaarde voor de woonwagenbewoners.

Woonwagenbewoners willen zelf hun wagen op de standplaats zetten. Eénvormige mobiele woonunits, die het woonwagenterrein eenzelfde uniforme uitstraling geven, zijn niet geliefd bij woonwagenbewoners.

Desondanks zijn er onder de groep woonwagenbewoners ook een aantal financieel zwakkeren die niet in staat zijn om op een kwaliteitsvolle manier te wonen in een eigen wagen. Voor deze specifieke groep is het interessant als de gemeente, naast het verhuren van standplaatsen op een woonwagenterrein, ook een (beperkt) aantal woonwagens verhuurt. Hierbij kan inkomen als indicator worden gebruikt om te bepalen of een woonwagenbewoner recht heeft op zo'n wagen. Dit om kwaliteitsvol wonen voor de zwakkeren te garanderen.

We willen hierbij benadrukken dat het om een vrijblijvend aanbod moet gaan en dat men het huren van woonwagens niet mag verplichten!

Creëer kansen voor kleinschalig, betaalbaar en kwalitatief wonen

Of minister Joke Schauvliege tegen 2050 haar betonstop kan realiseren valt nog af te wachten, maar twee zaken staan nu al vast: Vlaanderen is één van de meest bebouwde regio's van Europa en de aankoop of bouw van een eigen woning of eigen appartement wordt voor steeds meer mensen onbetaalbaar.
De klassieke villawijken, lintbebouwing en appartementsblokken krijgen concurrentie van kleinschalige, betaalbare woningen die een oplossing bieden voor de woonnoden en woonwensen van vandaag. Kleinschalig wonen wordt héél trendy. En laat nu net dat zijn wat woonwagenbewoners zelf al jaren propageren.

In Lanklaar wonen enkele woonwagen-gezinnen samen op een soort van mini-camping. Zij zien dit als een goed alternatief voor een woonwagenterrein.

Wij verwachten dat er de komende legislatuur verschillende woonprojecten op poten zullen gezet worden die, mits de welwillendheid van de lokale besturen,

kans op slagen kunnen hebben. Woonprojecten bv. met een aantal 'flexibele" woningen, of nieuwe projecten omtrent sociaal buitenwonen, het solidair mobiel wonen, containerwoningen, tijdelijke invulling van wachtgronden, … Projecten die kansen verdienen om uitgetest en toegepast te worden, zowel voor de woonwagenbewoners als voor de rest van de maatschappij.

Een concreet voorbeeld van een alternatieve toepassing voor kleinschalig wonen: het creëren van meer woongelegenheden in stadswijken en verkavelingen door het plaatsen van kleinschalige woningen die gebouwd worden op reeds bebouwde percelen, meestal in de achtertuin en bereikbaar via een bestaande of nieuwe oprit. Ook in Vlaanderen begint dit concept in ontwerpoefeningen de kop op te steken, al dan niet in de vorm van een zorgwoning. De mogelijkheden liggen voor het grijpen.

Ga bij al deze alternatieven niet enkel uit van een rationele opsomming van normen, waarvan de optelsom geacht wordt te leiden tot een goed resultaat, maar van een meer kwalitatieve benadering. Zo vraagt men naar woningen van beperkte omvang die 'andere' woonwijzen toelaten en die een link leggen met de buitenomgeving en de natuur. Kwaliteit moet hier voorop staan.

Culturele identiteit als mensenrecht

Woonwagenbewoners: 'Het woonwagenleven hoort bij onze cultuur. Dat is onze cultuur, het samenleven. Daar leven wij van, dat is zuurstof, daar kan je niet zonder.

Woonwagenbewoners 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 Europees-rechtelijke verdragen.

Europese instituties – zoals o.a. het **Europese Hof voor de Rechten van de Mens** (Hof) – hebben een bijzondere aandacht voor de kwetsbare positie van woonwagenbewoners. In diverse uitspraken vanaf 2001 heeft het Hof, op basis van artikel 8 EVRM, een opvatting ontwikkeld over de culturele identiteit van woonwagenbewoners en, als afgeleide daarvan, het **recht op bescherming** van hun culturele identiteit. De kern hiervan is te vinden in onder meer de uitspraak *Winterstein v. Frankrijk (2013):*

Het leven in woonwagens maakt een integraal onderdeel uit van de identiteit van reizigers, zelfs wanneer zij geen nomadisch leven meer leiden, en […] maatregelen die de plaatsing van hun woonwagens betreffen, beïnvloeden ook hun vermogen om hun identiteit te bewaren en een privé- en familieleven te leiden volgens deze traditie.

In meerdere uitspraken maakt het Hof duidelijk dat op verdragsstaten een positieve verplichting rust om de levensstijl van de woonwagenbewoners te faciliteren. Dat betekent bijvoorbeeld dat woonwagenbewoners niet kan worden verweten dat ze niet willen ingaan op een aanbod van sociale woningen die niet overeenstemmen met hun eigen levenswijze.

Woonwagenbewoners moeten dan ook volgens hun tradities en culturele identiteit kunnen leven.

België werd reeds **veroordeeld voor discriminatie** [9] tegenover de woonwagenbewoners. Zij werd veroordeeld voor een gebrek aan verblijfplaatsen voor woonwagenbewoners en een ongerechtvaardigde uitsluiting en uitwijzing van woonwagenbewoners door steden en gemeenten.

Europa levert trouwens al jaren stevige kritiek op het huisvestingsbeleid van de Belgische overheid ten aanzien van woonwagenbewoners in België. Zowel in de rapporten van de Raad van Europa als die van de Europese Unie staat onomwonden, dat België in strijd met Europese verdragen onvoldoende actie onderneemt om de schrijnende huisvestingssituatie van woonwagenbewoners te verbeteren. In 2014 is het laatste rapport verschenen van de Europese Commissie tegen racisme en Intolerantie (ECRI) over België. In 2013 is de uitspraak gepubliceerd van het Europees Comité voor Sociale Rechten (ESCR) dat België het Europees Handvest schendt.

[9] Meer info:
https://www.unia.be/nl/artikels/beleid-voor-woonwagenbewoners-raad-van-europa-veroordeelt-belgie

Mensenrechtelijke verplichtingen gelden voor België zonder onderscheid naar centrale of decentrale overheden. Maar de boodschap van de Vlaamse overheid is consistent: de verantwoordelijkheid voor huisvesting van woonwagenbewoners ligt bij de steden en gemeenten.

Woonwagenbewoners voelen zich vaak ook gediscrimineerd door de andere burgers. Zij hebben de indruk dat ze een minderwaardige plaats toegewezen krijgen in de maatschappij. De hardnekkige **negatieve beeldvorming** die er nog steeds heerst bij zowel burgers als beleid speelt hierin een voorname rol.

Er is een breed gevoelde bezorgdheid onder woonwagenbewoners dat het voortbestaan van hun cultuur door het tekort aan standplaatsen onder druk staat. Het wonen in een woonwagen, zo vertelden zij, dat zit in het bloed van woonwagenbewoners. Als je hun dat afneemt, neem je ze hun cultuur af.

Een cultuur die in juni 2017 trouwens door de Vlaamse overheid **officieel erkend werd als 'immaterieel cultureel erfgoed'**. Een erkenning die in Nederland al langer bestaat en waar landen als Frankrijk en Zwitserland ondertussen ook mee bezig zijn.

Monitor de impact van het overheidsbeleid op de bescherming van de culturele identiteit van de woonwagenbewoners

Een betrouwbare overheid die zich verbindt aan mensenrechtenverdragen, zet zich ook daadwerkelijk in om die mensenrechten te waarborgen. Dit houdt onder meer in dat de overheid op de hoogte is van mensenrechtelijke ontwikkelingen en daar zo nodig gevolgen aan verbindt voor Vlaamse regelgeving, beleid en uitvoering.

Beschik als lokale overheid over voldoende kennis van de relevante mensenrechtenkaders

Het borgen van de mensenrechten van woonwagenbewoners vereist kennis van het mensenrechtelijk kader voor de culturele identiteit van woonwagenbewoners. Gemeenten blijken deze kennis niet te hebben. Het kan nochtans een verschil maken in het lokaal woonwagenbeleid. Wanneer een lokaal bestuur dit recht kent en erkent dan is het verplicht in te gaan op deze vraag. Dan kan je niet meer spreken over een bijzondere woonwens van een aparte groep.
De nadruk durft hierdoor nogal eens te liggen op 'normalisatie': woonwagenbewoners 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.
Conclusie: kennis en erkenning van het mensenrechtelijk kader is voor gemeenten een belangrijke stap in de bescherming van de culturele identiteit van woonwagenbewoners.

Vlaanderen moet dit thema introduceren bij lokale besturen

De centrale overheid is verantwoordelijk voor het bijhouden en duiden van ontwikkelingen in mensenrechtenopvattingen zoals die blijken uit bijvoorbeeld (internationale) jurisprudentie en rapportages van mensenrechtenorganisaties. Gemeenten hebben een eigen verantwoordelijkheid om mensenrechten na te leven. Maar de centrale overheid houdt een eindverantwoordelijkheid om toe te zien op naleving van mensenrechtenverdragen, een verantwoordelijkheid dus die zij nooit kan doorschuiven naar gemeenten.

Gemeenten hebben niet voldoende kennis of expertise om te weten wat er van hen, vanuit mensenrechtenperspectief, verwacht wordt voor het

standplaatsenbeleid. Gemeenten zijn ofwel niet goed bekend met de zorgen en aanbevelingen die internationale mensenrechtenorganisaties hebben uitgesproken over het Belgische standplaatsenbeleid, of ze weten niet goed wat dit voor hun gemeente kan inhouden.

Breng als Vlaamse overheid de kennis over dit thema dan ook voldoende naar de gemeenten zodat de kennis hierover in de gemeenten adequaat en op peil is. Dat vergt van de Vlaamse overheid ten minste dat zij aan gemeenten een duiding geeft van de mensenrechtenontwikkelingen, relevant voor de groep van woonwagenbewoners, en steden en gemeenten hierover actief informeert.

Conclusie: Voor de Vlaamse overheid is het belangrijk om een regierol te nemen in het verzamelen en verspreiden van kennis over woonwagenbewoners en de bescherming die hun culturele identiteit nodig heeft.

Bewaak het recht van woonwagenbewoners op een eigen culturele identiteit

In juni 2017 werd de **woonwagencultuur in Vlaanderen erkend als 'immaterieel cultureel erfgoed'**. De woonwagenbewoners hebben hiervoor – samen met het Minderhedenforum – een erkenningsdossier ingediend waarvoor een heel traject werd afgelegd. Woonwagenbewoners zijn fier op hun eigen cultuur en willen deze dan ook koste wat kost behouden.

Zowel het Europees Hof voor de Rechten van de Mens als de ECRI en het CERD zien het beschikken over voldoende standplaatsen als iets wat woonwagenbewoners nodig hebben om volgens hun tradities en culturele identiteit te leven. Bescherming van de culturele identiteit van woonwagenbewoners vergt dus een opvolging van deze aanbeveling om voor voldoende standplaatsen te zorgen. Opvolging van deze aanbeveling veronderstelt dus een erkenning van de culturele identiteit van woonwagenbewoners als mensenrecht.

Nederland was koploper als het aankwam op de erkenning van de woonwagencultuur als 'immaterieel cultureel erfgoed'. En sinds juni 2017 heeft de Vlaamse overheid, zoals hierboven vermeld, ook in ons land de woonwagencultuur erkent. Andere landen – zoals Frankrijk en Zwitserland – volgen in ons kielzog. Een logische volgende stap is dan ook dat deze verschillende landen de erkenning van de woonwagencultuur samen op Europees niveau willen tillen. De Vlaamse (Belgische) poot van Unesco kan hierin de nodige ondersteuning bieden.

Behoed u als lokale overheid voor racisme tegen woonwagenbewoners

Wanneer je als stad of gemeente een uitsterfbeleid voert (afbouw van bestaande standplaatsen en/of weigering om nieuwe standplaatsen te creëren), waardoor woonwagenbewoning op den duur verdwijnt, wordt er in principe een verboden onderscheid gemaakt op grond van ras. De woonwagen is immers een essentieel onderdeel van de woonwagencultuur en een uitsterfbeleid tast dan ook de kern van de levenswijze van de woonwagenbevolkingsgroep aan.

Werk samen met de woonwagenbewoners aan een positieve beeldvorming

'Ons Leven' – de vereniging van en voor Belgische Woonwagenbewoners – heeft een heel servicepakket ter beschikking om rond beeldvorming over woonwagenbewoners te werken.
Belangrijk hierin blijft de interactie tussen woonwagenbewoners en burgers; zo gaan woonwagenbewoners vooral zelf hun verhaal vertellen (bv. in scholen, culturele verenigingen, tijdens buurtpanels, …). Door in gesprek te gaan met een woonwagenbewoner merken we dat we het meeste impact krijgen op het beeld dat burgers hebben over deze bevolkingsgroep. Ook een bezoek aan één of meerdere woonwagenterreinen blijkt een heuse eye-opener te zijn voor zowel burgers als beleidsmensen.
Maar natuurlijk is het aanbod aan beeldvormingsmateriaal van 'Ons Leven' breder dan enkel gesprekken en interactie met de woonwagenbewoners. Zo beschikken ze over een CD-rom met alle mogelijke achtergrondinfo over het leven en de cultuur van de Limburgse Voyageurs en info over aanleg en beheer van standplaatsen. Ook een fototentoonstelling met infopanelen en verschillende info-banners staan ter beschikking[10]. Daarnaast werd – samen met Kleur Bekennen – een methodiekenmap ontwikkeld waarmee leerkrachten in het secundair onderwijs aan de slag kunnen om in hun klas rond beeldvorming over woonwagenbewoners te werken.

Ons Leven:
"Ieder jaar mogen we in een middelbare school in Peer gaan spreken voor de klas in het kader van een diversiteitsdag. Telkens opnieuw brengen we ons zelfde verhaal en leren de leerlingen ons kennen als gewone mensen. We merken dat het beeld waarmee de leerlingen onze voordracht binnen wandelen al een heel stuk genuanceerder is dan toen we dit voor de allereerste keer deden. Het is een werk van lange adem, maar de resultaten zijn er. Het is fijn om te weten dat de volgende generatie al een stuk opener is tegenover ons."

Het aanbod om te werken rond beeldvorming is er. Maak er dan ook zo veel mogelijk gebruik van. Want ongekend is onbemind.

[10] Al dit materiaal kan gereserveerd worden bij RIMO Limburg vzw (contactpersoon: Hilde Degol)

Ontwikkel een strategie om de achterstelling en discriminatie van de woonwagenbewoners te reduceren

We raden de Vlaamse overheid aan, in nauwe samenwerking met de doelgroep én de lokale besturen, een strategie te ontwikkelen met als doel de achterstelling en discriminatie van de woonwagenbewoners te reduceren en de nodige middelen ter beschikking te stellen om zo'n strategie uit te voeren. Deze strategie moet duidelijke doelen stellen en concrete evaluatiemethoden bevatten om de geboekte vooruitgang te kunnen bepalen.

Basisrechten voor woonwagenbewoners

Een woonwagenbewoner: Ik hou van duiken. Toen we eindelijk een vaste standplaats kregen toegewezen, kon ik samen met mijn zoon en dochter op zoek gaan naar een duikclub in de buurt. Nu we daar lid zijn hebben we al heel wat nieuwe mensen leren kennen.

Iedereen heeft recht op menswaardig wonen en – zoals al eerder vermeld – in de Vlaamse Wooncode staat dat woonwagenbewoners het recht hebben om te wonen in een woonwagen. Uit dit dossier blijkt duidelijk dat woonwagenbewoners het hoe langer hoe moeilijker krijgen om dit recht op wonen volwaardig in te lossen.

Door onvoldoende aanbod van officiële standplaatsen zijn velen aangewezen tot een zoektocht naar alternatieven. Willen ze hierbij niet in de illegaliteit terecht komen, dan kunnen ze bijna niet anders dan in een huis te gaan wonen. Het risico om terecht te komen in een dure woning of een woning van mindere kwaliteit is zeer groot. De negatieve gevolgen van zulke woningen voor de gezondheid, de onderwijsprestaties van de kinderen, financiën, … zijn vaak niet te overzien. Nochtans is kwaliteitsvol en betaalbaar wonen – ook als het over woonwagens gaat – een basisvoorwaarde om aan het algemeen welzijn van kwetsbare mensen te werken.

Maar, naast het recht op wonen in een woonwagen, valt er ook het één en ander te zeggen over basisrechten op andere domeinen zoals inkomen, onderwijs, vrije tijd en gezondheid.

Zorg voor toegang tot de sociale grondrechten

Elk lokaal bestuur is verantwoordelijk voor de toegang tot de sociale grondrechten en dit op haar hele grondgebied, dus ook op het woonwagenterrein. Zorg daarom als lokaal bestuur voor een toegankelijk, kwalitatief en toereikend aanbod in en rond de buurt van het terrein voor onder meer degelijke huisvesting (vb. goed contact met de terreinbeheerder), hulp- en dienstverlening, gezondheidszorg, arbeidsplaatsen, onderwijskansen en culturele ontplooiingskansen.

De bereikbaarheid van dit aanbod kan verzekerd worden door afgestemd openbaar vervoer of beschikbaarheid van het aanbod in de buurt van het terrein zelf (vb. antennewerkingen, zitdagen, permanenties, mobiele teams, …). De toegang tot het bestaande aanbod kan ook verbeterd worden door flankerende initiatieven; een goed voorbeeld hiervan is een project dat enkele jaren geleden werd gedaan op het terrein van Hasselt waarbij vrijetijdsorganisaties eerst activiteiten organiseerden voor de kinderen op het woonwagenterrein zelf om ze zo nadien toe te leiden tot het reguliere aanbod.

Een pastoraal medewerker: "Heel wat bewoners hier op het terrein maken gebruik van de voedselbedeling. Door telkens een vast bedelingsmoment op het woonwagenterrein in te plannen bereiken we ook diegenen voor wie de drempel anders te hoog zou zij, maar die het wel het hardste nodig hebben."

Nutsvoorzieningen met eigen teller en toegang tot teller

In tijden waarin het belang van duurzaamheid en energiezuinigheid hoog in het vaandel worden gedragen, mag het niet zijn dat woonwagenbewoners niet over de nodige nutsvoorzieningen (zowel voor water als voor elektriciteit) mét eigen teller kunnen beschikken.

Nochtans merken we in de (Limburgse) praktijk dat hier toch nog werk aan de winkel is.
Zo staat er bijvoorbeeld aan de ingang van het woonwagenterrein in Zonhoven al jaren een werfkast van waaruit vertakkingen lopen naar alle woonwagens. De tijdelijkheid van zo'n werfkast strookt niet met vaste standplaatsen. Hetzelfde geldt voor de waterleidingen.

Een woonwagenbewoner: "Wij wonen hier al jaren op een 'voorlopig' terrein. De gemeente zou een officieel residentieel woonwagenterrein aanleggen en in tussentijd een voorlopige werfkast plaatsen om ons uit de nood te helpen. Nu, jaren later, hangt die tijdelijke werfkast er nog steeds…"

Voorzie aparte reglementering in het kader van 'familiale zorg'

Het belang van de zorg voor elkaar is zeer groot in de woonwagenwereld. Families willen zelf voor hun zorgbehoevenden instaan. Praktische toepassing van de huishoudelijke reglementen op de woonwagenterreinen laat dit momenteel niet toe.

Immers, wanneer een ziek familielid langdurige zorg nodig heeft, wil het zorgende familielid gewoon zijn woonwagen in de buurt plaatsen om voor de zorg in te kunnen staan en toch de nodige eigen ruimte te hebben.

Voorzie een aparte reglementering die toelaat dat er – in kader van zorg – een tweede wagen op de standplaats van de zorgbehoevende (of een apart daarvoor voorziene standplaats) mag geplaatst worden voor de verzorgende.
Wij maken hierbij de vergelijking met de reglementering rond zorgwoningen en/of kangoeroewonen.

Maak het aanvragen van een hypotheek voor een woonwagen mogelijk

Wanneer de modale burger een huisje wenst te kopen, dan kan men hiervoor een hypothecaire lening aangaan.
Een woonwagenbewoner die ergens wil gaan wonen, moet zich hiervoor een woonwagen aanschaffen. En dit kan voor een serieuze financiële kater zorgen. Immers, wanneer je als woonwagenbewoner over een laag inkomen beschikt, is het erg moeilijk om aan centen te geraken voor de aankoop of renovatie van een eigen wagen. Zeker als we willen dat er goede kwaliteit van wonen moet gegarandeerd zijn.

Hiervoor kan je immers geen hypotheeklening krijgen. Tot op heden is het alleszins niet evident voor kopers om hypothecaire leningen aan te gaan voor deze nieuwe woonvorm. De eigenheid van een woonwagen is immers dat deze op relatief korte termijn verplaatsbaar is. Hierdoor is een bank bang om zijn 'investering' te verliezen.

Enkel een persoonlijke lening – met een kortere afbetalingstermijn en veel hogere rentevoet – biedt soelaas. Maar dat is voor velen onbetaalbaar.
Een navraag bij woonwagenbewoners levert immers een raming op voor een aankoopprijs van zo'n € 150.000 voor een degelijke woonwagen van fatsoenlijke kwaliteit en grootte.

Bovendien kopen woonwagenbewoners enkel hun 'woning' (de woonwagen) en sluiten daarnaast een huurcontract af voor de bijhorende grond. Het gesprek moet aangegaan worden met de VMSW en het Vlaams Woningfonds om sociale leningen – ook in de unieke situatie van woonwagenbewoners – toegankelijk te maken.

Kortom: voorzie een apart financieringsmodel zodat woonwagenbewoners op een betaalbare manier geld kunnen lenen voor de aankoop van hun woonwagen!

Subsidies en premies opentrekken naar woonwagenbewoners

Voor de modale burger die ervoor kiest om op de traditionele manier een huisje of appartement te kopen of te huren (al dan niet een sociale woning), bestaan er tal van mogelijkheden (zij het met voorwaarden) om de grote financiële kost enigszins te dempen. Zowel op vlak van subsidies (vb. huursubsidie, …) als premies (vb. isolatiepremie, …) kan men wel wat krijgen.
Voor een woonwagenbewoner ligt de situatie enigszins anders. Zij kunnen hier momenteel jammer genoeg niet van meegenieten. Wij vinden het belangrijk dat de bestaande subsidies en premies worden opengetrokken naar de doelgroep woonwagenbewoners zodat ook zij hiervan gebruik kunnen maken.

Kijk voor (vervangings)inkomens breder dan de domiciliëring op papier

Door het tekort aan standplaatsen zijn woonwagenbewoners genoodzaakt andere oplossingen te zoeken. Vaak betekent dit in de praktijk dubbel staan op een bestaande standplaats of wonen in een woonwagen die achter een huis van een bevriend gezin (of familie) staat. Ook blijven kinderen vaak zo lang mogelijk inwonen bij de ouders omdat ze geen eigen plekje krijgen. In al deze gevallen gaat het eigenlijk om aparte gezinnen die genoodzaakt zijn om een 'adres' te delen.

Dit is niet zonder gevolgen omwille van de huidige fiscale wetgeving die bepaalt dat wanneer meerdere gezinnen op 1 adres wonen, hun inkomens worden samen gevoegd voor de berekening van de uitkeringen waar men recht op heeft. De bedragen liggen een stuk lager wanneer men "samen woont".

Ook al zijn het – in bovenstaande voorbeelden – voor de rest volledig van elkaar losstaande gezinnen, toch worden vervangingsinkomens verlaagd omdat ze als 'samenwonend' worden beschouwd.

Wij vragen dat de bevoegde instanties zich ter plekke gaan vergewissen van het feit dat het in de praktijk al dan niet om apart te beschouwen gezinnen gaat en hiermee rekening houdt in het bepalen van de vervangingsinkomens.

De meeste vervangingsinkomens – zowel in de sociale zekerheid (bv. werkloosheidsuitkering) als vanuit sociale bijstand (bv. leefloon) – zijn te laag om de eindjes aan elkaar te knopen. Het leefloon ligt bovendien onder de Europese armoedegrens. Als men dan aparte gezinnen toch als 'samenwonend' gaat beschouwen, dan krijgen deze woonwagengezinnen het wel erg moeilijk!

Een jongvolwassen woonwagenbewoner: "Mijn ouders hebben het geluk dat ze een standplaats hebben op een officieel gemeentelijk residentieel terrein. Toen ik volwassen werd en nood had aan een eigen plekje, kon ik nergens terecht. Daarom plaatste ik mijn wagen bij op de standplaats van mijn ouders. Omdat we hetzelfde adres hebben, beschouwde de RVA ons als samenwonend waardoor mijn ouders een heel deel van hun inkomen terug moesten inleveren. En dat terwijl ik eigenlijk op mezelf woon. Ze maken het moeilijk hoor."

Recht op arbeid

Woonwagenbewoners kiezen traditioneel voor typisch zelfstandige arbeid. Voortvloeiend uit de oorspronkelijke beroepen (kermissen, leuren, oud ijzer, stoelenmatters, scharesliep, …) ziet men ook vandaag soortgelijke beroepen bij deze bevolkingsgroep. Ook vandaag de dag proberen woonwagenbewoners hun kost te verdienen op zelfstandige basis door o.a. handel in oud ijzer of verkoop van tweedehandswagens. Dit wordt veelal niet toegelaten op de huidige (Limburgse) gemeentelijke woonwagenterreinen. Hierdoor kunnen de bewoners hun 'recht op arbeid' niet beoefenen. Wij vragen dat dit – mits correcte afspraken – toch mogelijk wordt op de terreinen.

Voorzie een verzekering ter bescherming bij aankoop woonwagen

Wanneer een woonwagenbewoner een nieuwe woonwagen bestelt, dan moet deze wagen volledig betaald worden vooraleer deze door de bouwer gemaakt en geplaatst wordt. Er is geen afbetalingsplan mogelijk. Als de woonwagenbouwer in tussentijd failliet gaat, dan is de woonwagenbewoner al zijn geld kwijt.

Een zekere bescherming van de woonwagenbewoner op dit vlak is gewenst. De woonwagenbewoners willen hiervoor een gepaste verzekering kunnen afsluiten.

Woonwagenbewoner: "Ik had, na lang sparen, eindelijk genoeg centjes bij elkaar om een nieuwe wagen te kopen. Dat was ook nodig want mijn oude wagen was echt wel versleten. Ik ben die nieuwe wagen gaan bestellen en moest direct betalen. Anders beginnen ze er niet aan hé. Maar iets daarna is de bouwer ziek gewor-den. Ik kon fluiten naar mijn nieuwe wagen, maar ook naar mijn geld!"

Voorzie een uitgewerkte regeling voor huurkoop van een woonwagen

Ongeveer de helft van de Limburgse Voyageurs zijn in staat hun eigen woonsituatie te verbeteren. De andere helft heeft daarvoor niet de (financiële) draagkracht.
Desondanks hebben woonwagenbewoners een zekere "trots" in het bezitten van een eigen woonwagen; zelfs al gaat het om een klein tweedehands exemplaar.

Werk als overheid een regeling uit waarbij woonwagenbewoners – die het financieel moeilijker hebben – gebruik kunnen maken van een systeem van huurkoop voor een woonwagen.

Zorg voor toegankelijke basisvoorzieningen en ruimtes

Een stad of gemeente heeft kinderen en tieners ontzettend veel te bieden: kinderopvang, school, sportclub, speelpleinwerking, gezondheidszorg, hulpverlening. Het is van belang alle kinderen en jongeren – ook kinderen van woonwagenbewoners – van dat aanbod te laten meegenieten. Wat niet betekent dat alle kinderen en jongeren hetzelfde willen of hetzelfde nodig hebben.

Kind van een woonwagenbewoner: "Ik speel altijd met vriendjes op het woonwagenterrein. Daarbuiten kende ik niemand. Ik had schrik voor de reacties van andere kinderen en heb daarom nooit naar de Chiro willen gaan. Toen er hier op de plein van alles georganiseerd werd, heb ik mijn moed bijeen geraapt en nu vind ik het super plezant op de Chiro."

Het begint alvast bij u als lokaal bestuur. Is het aanbod van uw gemeente betaalbaar, bereikbaar, beschikbaar, begrijpbaar en bruikbaar voor de kinderen en jongeren van uw woonwagenterrein? Hierop zicht krijgen alleen is echter niet voldoende, wanneer er ergens tekortkomingen opgemerkt worden vraagt dit ook om een gepast antwoord.

Voldoet het aanbod in uw gemeente? Informeer deze kinderen en jongeren dan goed. Over wat in de stad of gemeente te beleven valt en over de diensten die voor hen van belang zijn. En motiveer en stimuleer deze jongeren door drempelverlagend tewerk te gaan. Een goed voorbeeld hiervan is het kinder- en jongerenproject op het woonwagenterrein van Hasselt van enkele jaren geleden. Dit project was een samenwerking tussen stad en OCMW en had tot doel de bewoners kennis te laten maken met de lokale jeugd- en sportfaciliteiten. Het feit dat de activiteiten steeds startten op het woonwagenterrein zelf hielp in grote mate.

Recht op onderwijs

De oudere generatie woonwagenbewoners heeft zelf niet of amper gestudeerd, is van nature zeer tevreden met hun 'eenvoudige' levensstijl en redeneert "wat goed is voor mij, is ook goed voor mijn kinderen". Men is niet zozeer bezig met het schoolse aspect en resultaten behalen, maar eerder met welbevinden. Als het kind maar gelukkig is, dan zijn de ouders ook tevreden. De wil van de ouders om hun kinderen te ondersteunen is er zeker wel, de kinderen worden als 'heiligdom' beschouwd. Ze willen wel degelijk het beste voor hun kind, maar zitten vaak – door hun eigen beperkte scholing – aan hun plafond om de nodige ondersteuning te bieden.

"Wij woonwagenbewoners zijn niet dom hé. 't Is dat onze ouders nooit goeie schoolervaringen hebben meegemaakt. Maar daar komt stilaan verandering in. Mijn nicht is afgestudeerd als advocate, familie van mijn man is politieagent. Wij doen het ook steeds beter hoor."

Eventuele leerproblemen worden volgens hen niet opgelost door bv. studeren, maar eerder door naar een school voor bijzonder onderwijs over te stappen. Woonwagenkinderen gaan wel degelijk naar school, maar we merken dat er snel en (te) vaak voor het buitengewoon onderwijs gekozen wordt. In een aantal van deze gevallen is het niet onterecht dat de kinderen in het buitengewoon onderwijs zitten, en deze kinderen hebben wel degelijk nood aan extra ondersteuning. Maar dit geldt zeker niet voor de meerderheid van woonwagenkinderen.

Tieners binnen de woonwagencultuur zijn – in vergelijking met tieners uit andere bevolkingsgroepen – vroegrijp op vlak van zelfstandigheid (zo zullen ze al op jonge leeftijd alleen gaan wonen in een eigen caravan, zij het naast de ouderlijke woonwagen). Maar hun maatschappij kritisch bewustzijn en het besef van het belang van een eigen plekje binnen de maatschappij komt gemiddeld wat later dan bij de doorsnee tiener. Dit resulteert vaak in een keuze van de woonwagentiener om zo snel mogelijk te willen gaan werken en eigen centen te verdienen én dus op vlak van onderwijs te kiezen voor deeltijds onderwijs en/of leercontract. Zij doen liever leerervaringen op in het 'echte' leven dan op school en dat heeft zijn gevolgen op vlak van onderwijskeuzes. Het is belangrijk dat scholen zich hier van bewust zijn en hier op gepaste wijze mee leren omgaan.

Gelukkig merken we dat de jongere generatie meer en meer doorgroeit binnen het onderwijs, waardoor het verschil met de rest van de maatschappij verkleint. Een goed contact met de school en de nodige ondersteuning vanuit het schoolteam spelen hierin een cruciale rol en is een must om schoolgaande woonwagenkinderen mee te krijgen op niveau van de maatschappij (op vlak van schoolprestaties).
Scholen moeten dan ook voldoende middelen en ondersteuning krijgen om deze opdracht tot een goed einde te brengen!

Het 'Vlaams actieplan woonwagenbewoners' in vraag gesteld

Enkele voorvechters voor standplaatsen vanuit de doelgroep werden door de gemeente uitgenodigd. Toen bleek dat de gemeente alleen wilde praten over onderwijs en werk: 'Hoe is het met de kinderen, hoe is het met school en werk?'. De betrokken WWB reageren: "Wij hadden zoiets van: Pardon? School en werk? De meeste kinderen gaan gewoon naar school, je probeert ze aan het werk te krijgen, hoe moeilijk dat ook is." Waar zij met de gemeenten over wilden praten, was het standplaatsenbeleid. "Wij vinden één ding ook heel belangrijk, gemeente: Hoe zit het met standplaatsen, hoe zit het daarmee?". Een antwoord bleef hen verschuldigd.

Reeds in 2011 heeft de EU een kader gecreëerd voor het ontwikkelen van nationale strategieën voor de integratie van woonwagenbewoners: *Een EU-kader voor de nationale strategieën voor integratie van de Roma tot 2020*.

Met de term 'Roma' wordt door de EU gedoeld op verschillende bevolkingsgroepen: o.a. Roma, Sinti, Voyageurs (woonwagenbewoners), … zonder dat hiermee de specifieke kenmerken, levensstijlen en situaties van deze groepen worden ontkend.
De term 'woonwagenbewoners' zoals wij deze in dit dossier bedoelen is een aanduiding voor het behoren tot een gemeenschap waarvoor het leven in een woonwagen onderdeel is van de culturele identiteit. Het betekent niet dat woonwagenbewoners ook daadwerkelijk in een woonwagen leven.

Het EU-kader komt voort uit een bezorgdheid om de positie van woonwagenbewoners. Het EU-kader, een initiatief van de Europese Commissie, is opgezet omdat eerdere maatregelen binnen de EU de positie van woonwagenbewoners niet voldoende hebben verbeterd. Het EU-kader heeft dan ook als doel, via aanvullen en versterking van wetgeving en beleid van de EU, om een 'tastbare verbetering' op te leveren voor het leven van woonwagenbewoners. Onderdeel van het EU-kader is ook de ambitie om de woonsituatie voor woonwagenbewoners te verbeteren, als een manier om sociale inclusie te bevorderen. Het bevorderen van standplaatsen maakt hier deel van uit.

Maar hoe gaat Vlaanderen hier mee om?

Reeds in 2012 werd door Vlaanderen een '**strategisch plan woonwagenbeleid 2012-2015**' uitgeschreven, met veel aandacht voor de verschillende domeinen (onderwijs, gezondheid, werk, …). Maar zelfs toen al was 'wonen' volgens ons de belangrijkste pijler – zeker in Limburg, waar het voornamelijk om Voyageurs gaat. Zeer veel van de moeilijkheden die woonwagenbewoners ondervinden hangen nu eenmaal samen met de precaire woonsituatie. Van een historisch gegroeid categoriaal 'standplaatsenbeleid' dient de omslag gemaakt te worden naar een 'woonbeleid' voor woonwagenbewoners. Als wonen gegarandeerd is dan volgt de rest vanzelf. Helaas konden we dit niet meteen terugvinden in het strategisch plan.

Ondertussen werkte de Vlaamse overheid een nieuw strategisch actieplan uit. Het '**Vlaams actieplan woonwagenbewoners 2017-2019'** werd samengesteld in overleg met de verschillende Vlaamse beleidsdomeinen. Met dit plan van aanpak wil de Vlaamse overheid een aanzet geven voor een geïntegreerd beleid ten aanzien van woonwagenbewoners.

Hierbij ligt de nadruk vooral op een gerichte aanpak met zichtbare resultaten op korte en lange termijn. Het is de bedoeling dat dit plan van aanpak resulteert in een aantal pilootprojecten die met afstemming tussen de verschillende beleidsdomeinen en betrokken actoren kunnen gerealiseerd worden.
Recent werd beslist om het inclusief beleid t.a.v. woonwagenbewoners onder te brengen bij de commissie Integratiebeleid. Het actieplan woonwagenbewoners werd daarom **geïntegreerd in het Horizontaal Integratiebeleidsplan**, dat geactualiseerd zou worden in het voorjaar van 2018.

Maar waar zit nu de evolutie van dit actieplan ten opzichte van het vorige strategische plan 2012-2015?

Het vorige strategische plan Woonwagenbeleid werd na 2015 niet geëvalueerd, o.a. omdat in tussentijd de bevoegdheidsverdeling tussen de actoren grondig gewijzigd was en hier nieuwe afspraken over moesten gemaakt worden.
Er werd gekozen om een nieuw en meer concreet actieplan op te stellen, vertrekkend van de voornaamste knelpunten. Door de integratie van dit plan in het Horizontaal Integratieplan zullen de acties – dat is althans de bedoeling – tussentijds geëvalueerd worden. De uitvoering van de acties zal opgevolgd worden en ook de klankbordgroep (bestaande uit externe stakeholders met een specifieke expertise over de doelgroep of uit stakeholders die deze doelgroep vertegenwoordigen) zal hierbij betrokken worden.

Wij zijn alvast zeer benieuwd naar deze 'concrete plannen' want het landschap van het woonwagenbeleid is de voorbije jaren grondig hertekend. De hervorming van de situering van en de bevoegdheid rond het woonwagenbeleid heeft (zware) gevolgen, met name op vlak van kennis en jarenlange expertise die nu op korte tijd is weggevallen.
Dit heeft niet allemaal met hervormingen te maken; een aantal mensen met zeer veel expertise en know-how zijn bijvoorbeeld met pensioen gegaan. Denk daarbij aan een Dirk Beersman (maar ook Toon Machiels, Aster Kalogrias). Aangezien er voor deze mensen geen deftige opvolging werd voorzien is al hun kennis verloren gegaan.
De bevoegdheden van de provincies zijn verschoven én het beleid m.b.t. woonwagenterreinen werd samen met de middelen vanaf begin 2015 overgeheveld van het beleidsveld 'inburgering en integratie' naar het beleidsveld 'woonbeleid'. Hierdoor staat het woonbeleid in voor de subsidiëring van de verwerving, de inrichting, de renovatie en de uitbreiding van terreinen voor woonwagenbewoners. Vanuit het integratiebeleid zijn woonwagenbewoners een doelgroep in functie van coördinatie en afstemming over de verschillende beleidsdomeinen heen.
Al zien we in de praktijk dat vooral integratie nu gewoon veel minder kan/mag met woonwagenbeleid bezig zijn en dat wonen zich enkel toespitst op subsidiëring.

Al deze veranderingen hebben zich in eenzelfde periode voorgedaan. Kennisdeling tussen al deze verschillende instanties is dan ook erg belangrijk als we willen vermijden dat de kennis verloren gaat.

Een samenwerking tussen ‘Wonen’, ‘Welzijn’ en Ruimtelijke Ordening is naar onze mening ook onontbeerlijk, willen we echt iets veranderen aan de situatie van de woonwagenbewoners.

De Vlaamse overheid ziet het belang van een goed ‘woonbeleid’ i.p.v. een categoriaal ‘standplaatsenbeleid’ wel in, zegt ze zelf in haar actieplan. Wij stellen ons echter een aantal vragen bij de gekozen instrumenten en acties. Deze willen we toch even aankaarten in dit hoofdstuk.
Want om tot een slagkrachtig woonbeleid voor woonwagenbewoners te komen is het huidig geformuleerde actieplan een leuke eerste aanzet, maar zeker geen volwaardig plan voor woonwagenbeleid!

Doe bij 'monitoring' vooral aan inhoudelijke gegevensvergaring

De Vlaamse overheid ziet wel een rol voor zichzelf in het verwerven van kennis ten behoeve van beleidsvorming, maar enkel het verzamelen van algemene info over de bezettingsgraad van standplaatsen op doortrekkersterreinen is een veel te enge kijk op het soort info dat nodig is om een goed beleid uit te stippelen.

Dit systeem geeft immers geen inzichten over hoe groot de behoefte aan (residentiële) standplaatsen is, hetzij onder woonwagenbewoners die al op locatie wonen, hetzij onder woonwagenbewoners die noodgedwongen in een bakstenen huis of appartement wonen.
Veldwerkers die in de dagelijkse praktijk staan kunnen allen beamen dat de bezettingsgraad op de huidige beschikbare plaatsen (zowel voor residentiële als doortrekkersterreinen) nagenoeg 100% is. Daarvoor behoeft men geen nieuw uit te werken registratiesysteem dat slechts over een aantal jaren zal uitwijzen wat wij nu al weten: er is een groot tekort aan standplaatsen!

Wel interessant om in kaart te brengen is bijvoorbeeld: de trekroutes van de rondtrekkenden, de frequentie en specificiteit van de aanvragen, waar woonwagenbewoners naar toe gaan als ze niet op een standplaats terecht kunnen, of woonwagenbewoners op zoek zijn naar doortrekkersplaatsen of net naar een vaste plek, … Ook weigeringen zouden geregistreerd moeten worden. Er is nu (te) weinig zicht op gedwongen rondtrekkenden.
Momenteel is dit alles echter geen onderdeel van de onderzoeksvraag. Daarmee mist de overheid een mogelijkheid tot feedback op het eigen beleid. Privacy wordt aangehaald door de Vlaamse overheid als excuus.
Zicht krijgen op de positie van woonwagenbewoners en hun specifieke noden is nochtans belangrijk voor het uitwerken van een goed werkend woonwagenbeleid. Kies er daarom voor om te investeren in kennis over de noden en behoeften, maar ook de maatschappelijke problemen van deze doelgroep. Ook onder de veldwerkers leeft een dringende vraag naar dit soort onderzoek. Het laatste HIVA-onderzoek dateert immers van 2009.

Naast het inhoudelijk uitbreiden van de monitoring is het ook interessant om de geplande monitoring te **koppelen aan Vlaamse streefcijfers**, zowel voor doortrekkersterreinen als voor residentiële terreinen. Streefcijfers zouden kunnen bepaald worden bij de provincies en in Vlaanderen.

Tot slot kan hier ook de vraag gesteld worden of de monitoring iedereen in kaart brengt die een aanvraag doet, of enkel de specifieke doelgroep van woonwagenbewoners. Men stelt immers vast dat meer en meer Vlaamse gezinnen gebruik maken van de doortrekkersterreinen. Het gaat hier over gezinnen in armoede die rondtrekken met een stacaravan.

Een goede afstemming en samenwerking tussen de verschillende beleidsdomeinen is onontbeerlijk

De Vlaamse overheid heeft het bij het rechte eind wanneer ze in haar strategisch plan schrijft dat het belangrijk is bij het subsidiëren, het aanleggen en verbeteren van woonwagenterreinen ook andere beleidsdomeinen en (lokale) actoren en de doelgroep betrokken worden om tot de gewenste resultaten te komen.

Maar niet alleen voor het subsidiëren geldt dit. Het hele woonwagenbeleid valt onder de bevoegdheden van verschillende beleidsdomeinen. Nadat het lange tijd voornamelijk onder **integratie** zat, valt het nu onder '**wonen'**. Echter, ook andere domeinen zoals bijvoorbeeld '**ruimtelijke ordening'** hebben een belangrijk luik op te nemen binnen het woonwagenbeleid.
Verantwoordelijkheden doorschuiven, waardoor de woonwagenbewoners zelf van het kastje naar de muur worden gestuurd, moet te allen tijde vermeden worden.

Ga daarom voor een **integrale aanpak**! Samen rond tafel zitten en een gezamenlijke aanpak ontwikkelen is de beste manier om tot resultaten te komen. Wij zien het uitwerken van het strategisch actieplan als een positieve eerste stap in dit proces, maar missen nog de duidelijke daadkracht vanuit de verschillende hoeken en maken ons zorgen over de afwachtende houdingen en het 'naar elkaar kijken' in plaats van zelf de zaken in handen te nemen.

Dit geldt trouwens niet alleen voor het Vlaamse beleid, ook het lokale (en provinciale) beleidsniveau zou hiermee gebaat zijn.

Uitvoering geven aan de kwalitatieve inrichting en beheer van de terreinen

Woonwagenterreinen moeten ruimtelijk goed ingeplant zijn zodat ze veilig bereikbaar zijn en toegankelijk zijn voor iedereen. Zij moeten mogelijkheden geven tot aansluiting en toegankelijkheid van voorzieningen, integratie van de doelgroep bevorderen en voorzien in mogelijkheden tot inbedding in het (sociaal) gemeentelijk leven. Allemaal zaken die ook eerder in dit beleidsdossier zijn terug te vinden bij onze eigen aanbevelingen een waarvan de Vlaamse overheid het met ons eens is volgens haar strategisch actieplan.

Wij willen hierbij nog aanvullen dat klein wonen niet noodzakelijk 'minder-waardig' wonen betekent, tenminste op het niveau van de wooneenheid zelf. Er moet uiteraard ook sprake zijn van een kwaliteitsvolle woonomgeving. Weliswaar wordt het wonen in het groen, het uitzicht en de rust als kwaliteit benoemd door de bewoners.

Verouderde nutsvoorzieningen moeten worden aangepakt, ook de relaties met de omgeving buiten het terrein kunnen vaak beter, net als de toegankelijkheid en overgangen van privé-buitenruimte naar collectieve en publieke ruimtes.

Wanneer we door het strategisch actieplan van de Vlaamse overheid grasduinen, merken we echter dat Vlaanderen haar 'rol' in dit alles bepekt tot het voorzien van subsidies met de nodige modaliteiten in zulke subsidiedossiers. Dit is wel een zeer minimale kijk op de eigen verantwoordelijkheden beste overheid. Het creëren van bijkomende standplaatsen is méér dan enkel een subsidiebesluit!

Vlaanderen heeft nood aan een meer dwingend woonwagenbeleid

Nu zijn er alles samen zo'n vijfhonderd residentiële staanplaatsen. Dat aantal moet verdubbelen of zelfs verdrievoudigen om elk Belgisch gezin dat in een woonwagen wil wonen een reglementaire plaats te kunnen aanbieden. Het Agentschap voor Binnenlands Bestuur stelde het Strategisch Plan Woonwagenbewoners op met een concrete handleiding om woonwagenterreinen aan te leggen en te beheren. De Vlaamse overheid subsidieert de inrichting van woonwagenterreinen voor de volle 100%. Maar het initiatief moet van de gemeente zelf komen.

In het strategisch actieplan schrijft de Vlaamse overheid dat lokale besturen en SHM's 'kunnen' gemotiveerd worden om werk te maken van een bijkomend kwalitatief en betaalbaar aanbod voor woonwagenbewoners, 'zodra' er een duidelijker zicht is op de noden aan bijkomende terreinen, standplaatsen of aan verbetering van de woonkwaliteit. M.a.w. de Vlaamse overheid gaat afwachten wat de resultaten van de eerder vernoemde (en door hen nogal summier ingevulde) monitoring zijn, vooraleer ze eventueel de lokale besturen en SHM's gaat motiveren om in actie te schieten.

De Vlaamse overheid kiest er dan ook nog voor om de verantwoordelijkheid voor de aanleg van woonwagenterreinen bij de lokale besturen te leggen. Er is wel een (beperkt) stimulerend beleid vanuit Vlaanderen door het subsidiëren van terreinen bijvoorbeeld, en door de brochure 'Wonen op Wielen' (die trouwens aan vernieuwing toe is). Maar goed, ook al wordt de aanleg / renovatie van een woonwagenterrein voor 100% gesubsidieerd, de beslissing of er al dan niet een terrein zal worden aangelegd ligt volledig in handen van het lokale niveau. Wij vinden dat ook de provincies en Vlaanderen hun verantwoordelijkheid dienen op te nemen. Een stimulerend beleid alleen is niet voldoende. Wij vragen een meer dwingend beleid. Ondanks de autonomie van de gemeenten kunnen er toch verplichtingen opgelegd worden vanuit de Vlaamse overheid?

Opmerkingen bij het vernieuwde subsidie-besluit

De subsidies werden dan wel opgetrokken van 90 naar 100%, door het 'plafond' dat mee werd opgenomen in het besluit, zullen gemeentebesturen toch nog steeds in eigen zak moeten tasten als ze besluiten om een woonwagenterrein aan te leggen. Voor gemeenten in Limburg – waar de Provincie voorheen de resterende 10% bijpaste bij de 90% subsidiëring – betekent dit dus concreet een achteruitgang i.p.v. vooruitgang.

Daarnaast staan lokale overheden weigerachtig tegenover de aanleg van een terrein, precies omdat ze reeds over een geschikte locatie bezitten. Immers, de aankoop van gronden voor een terrein zit mee in het subsidiebesluit vervat, maar wanneer je als gemeente **reeds over de grond beschikt** kan je geen compensatie krijgen voor het 'verlies' dat je maakt omdat deze gronden hierdoor geen andere bestemming meer kunnen krijgen.

Zo zijn er nog enkele zaken die – ondanks de verkondiging dat er voor 100% gesubsidieerd wordt – niet mee opgenomen zijn in het subsidiebesluit. Denken we bijvoorbeeld aan nutsvoorzieningen, dan zien we dat de **aanleg van riolering** niet in het subsidiebesluit zit. En ook het – vaak broodnodige – **terreinbeheer** (dat door iemand van de gemeente moet worden uitgevoerd) zou volgens ons mee opgenomen moeten worden in het **subsidiebesluit**, aangezien dat nu niet het geval is. En voor **renovatie** wordt blijft het te subsidiëren bedrag op 90% i.p.v. 100%.

We lezen ook in het actieplan dat de modaliteiten nog zullen bepaald worden voor subsidiëring van samenwerking met private aanbodverstrekkers (zoals campingeigenaars, de kerkfabriek, erfpachten, recht van opstal). Maak hier snel werk van!

Tot slot willen wij ook bemerken dat de **oppervlaktenomen** die zijn opgenomen in het subsidiereglement – naar onze mening – niet realistisch zijn. Wanneer we kijken naar de dagelijkse realiteit zien we dat huidige woonwagens (zeker wanneer hier grotere gezinnen in gehuisvest zijn) een stuk groter zijn dan de – in het subsidiebesluit opgenomen – maximum grootte van 200 m³. Eigenlijk had deze norm nooit in het decreet mogen opgenomen worden, maar zou deze in handen moeten liggen van de lokale besturen. Dit is jammer genoeg niet gebeurd. Daarom willen we vragen dat er voor de berekening van de oppervlakte op zijn minst het onderstel van de woonwagen niet wordt meegerekend. Dit is immers geen bewoonbare ruimte én is eigen aan de woonwagen. Daarnaast vragen we ook dat men rekent op basis van de binnenkant van een wagen en niet volgens de buitenafmetingen. Onze aanbeveling is dat de betonplaat dient als aanwijzing voor de maximum grootte van een woonwagen (i.p.v. de vooropgestelde 200 m³).

Daarnaast hebben wij ook nog volgende vragen:

- Wat met een algemeen woonbeleid t.a.v. woonwagenbewoners, waarvan het subsidiëringsbeleid een noodzakelijk, maar niet voldoende onderdeel van is?

- Wat met interdepartementaal overleg inzake woonwagenbeleid ?
- Wat met sociale begeleiding op woonwagenterreinen, ook als garantie voor behoud van de woonkwaliteit op een woonwagenterrein?
- Hoe garanderen dat kwaliteitsbeleid betaalbaar en haalbaar is voor kwetsbare doelgroep
- Hoe kwaliteit en aanbod van private terreinen verhogen?
- Hoe exclusief is standplaatsenbeleid t.a.v. woonwagenbewoners?
- Wat met standplaatsenbeleid in Brussel?

Nood aan extra professionele ondersteuning

De Vlaamse overheid erkent in haar actieplan de nood die leeft bij gemeenten aan ondersteuning bij het beheer van de terreinen. Het huidige plan is echter te weinig concreet. Er zou meer nadruk kunnen gelegd worden op de stimulering van de lokale besturen. De Vlaamse subsidie is een stimulans, maar wordt door ons te weinig zo ervaren. Na het toekennen van de subsidie stopt de ondersteuning door de Vlaamse overheid. De lokale besturen hebben nood aan ondersteuning, aan handhaving. Er is nood aan goede praktijken, aan duidelijke criteria. Nood aan een sociaal beleid.

Wij ervaren het ontbreken van gespecialiseerde kennis en expertise bij de regionale medewerkers als een groot gemis. Het samenbrengen van de terreintoezichters voor overleg en intervisie is en blijft een belangrijke actie, maar wij vragen een bredere visie op 'ondersteuning'.

Door (o.a.) de hervorming is er een tekort aan professionele ondersteuning en omkadering. Het woonwagenwerk is genoodzaakt om terug te vallen op vrijwilligers omdat er niemand anders is. Het drukkingsmiddel is nu volledig weggevallen.

Dit is een warme oproep aan het beleid om na te gaan of er meer personeel kan ingezet worden rond de thematiek van woonwagenbewoners. Er is nood aan projecten met aandacht voor straathoekwerking, samenlevingsopbouw, … kortom aan veldwerkers die rechtstreeks met de doelgroep in contact komen en vanuit de noden en behoeften van deze groep vertrekken binnen hun werking. De vraag naar woonwagen'werkers' – mensen op het terrein – is groot, door veldwerkers in te zetten kan men deskundigheid bundelen.

Coördinatie van de opvang van doortrekkers

De coördinerende rol voor de opvang van rondtrekkenden wordt per omzendbrief toegekend aan de provinciegouverneurs. Gezien het bovenlokale karakter van het verblijf van rondtrekkenden verkeren provinciebesturen in de juiste positie om hun grondgebonden bevoegdheden aan te wenden om te voorzien in voldoende terreinen waar rondtrekkenden tijdelijk kunnen verblijven.

Wij ervaren deze coördinerende rol als té vrijblijvend. De provinciegourverneur beschikt niet over maatregelen om de gemeenten aan te zetten om stappen te ondernemen. Pleisterplaatsen zijn een recht.

Het aantal doortrekkersterreinen is in Vlaanderen nog ruim onvoldoende om alle gezinnen op te vangen. Daardoor moeten rondtrekkenden veelal op zoek gaan naar een daarvoor niet ingerichte plaats. Dit levert vaak problemen op.
Een doortrekkersterrein biedt het belangrijke voordeel dat rondtrekkenden op een structurele en duurzame wijze kunnen worden opgevangen.

Bij de creatie van een lokaal draagvlak moet de doelgroep worden betrokken, ook bij het maken van lokale afspraken. Vaak hebben bepaalde groepen woonwagenbewoners al een jaarplanning, zodat op voorhand kan rekening gehouden worden met de plaatsen waar zij naar toe zullen trekken op bepaalde momenten. Neem hierrond een actie op in het actieplan! In het plan van aanpak wordt het rondtrekken ter gelegenheid van religieuze evenementen momenteel niet apart vernoemd. Deze bijeenkomsten zorgen nochtans voor heel wat negatieve pers omdat hier onvoldoende omkadering voor voorzien is.

Maatschappelijke participatie woonwagen-bewoners

Eén van de acties in het actieplan bepaalt dat er een onderzoek/survey zal gebeuren inzake de maatschappelijke participatie en de woonnoden en woonwensen bij woonwagenbewoners.
Het gaat om een reeds bestaande survey 'samenleven in diversiteit' waarin een aantal belangrijke aspecten die verband houden met het integratievraagstuk bevraagd worden. Door een aantal vragen van deze survey ook voor te leggen aan de doelgroep woonwagenbewoners, hoopt de Vlaamse overheid een vergelijking te kunnen trekken met de resultaten van de bevraging bij andere doelgroepen.

De lopende survey uitbreiden met een aantal standaardvragen aangepast aan deze doelgroep zal naar onze mening te weinig informatie opleveren. Er is nood aan onderzoek en nieuwe kennis rond de maatschappelijke participatie en de woonnoden en woonwensen bij woonwagenbewoners, maar er is vooral ook nood aan een krachtdadig beleid op korte termijn!

Referentieadressen met sociale ondersteuning als opstap naar participatie en welzijn

Rondtrekkende woonwagenbewoners doen beroep op een referentieadres om administratief bereikbaar en in orde te zijn. Momenteel laten drie organisaties in België rondtrekkende gezinnen zich op hun adres domiciliëren, waardoor ze

die gezinnen ook sociaal-administratief kunnen begeleiden. Deze organisaties bieden m.a.w. – naast administratieve hulp – ook sociale ondersteuning en ze zijn een brugfiguur naar de reguliere diensten en voorzieningen. Ze zijn 'ankerpunten' in het werken aan integratie. De huidige referentieadressen hebben de limiet bereikt van het aantal mensen dat men kan begeleiden en is er een inschrijvingsstop bij de bestaande werkingen.

Het is nuttig dat er een inhoudelijke omkadering komt voor de werking van de referentieadressen.

Er is een nood aan bijkomende referentieadressen met sociale ondersteuning. Hiervoor is nog geen oplossing gevonden. In tegendeel; sommige lokale besturen gaan woonwagenbewoners (vnl. Voyageurs) ambtshalve schrappen nadat er vanuit de federale overheid een omzendbrief werd verstuurd rond domiciliëringsfraude. Lokale besturen passen deze omzendbrief wel zeer willekeurig toe. Wij vragen dat hierover in overleg kan worden gegaan met Binnenlandse Zaken. Unia maakte in dit verband een nota op met de vraag om de bestaande richtlijnen te verduidelijken.

Bewijzen dat men tot de 'trekkende beroeps-bevolking' hoort

Op heel wat domeinen die binnen het Vlaams actieplan worden aangekaart, is de voorziene actie specifiek toegespitst op de doelgroep woonwagenbewoners (denken we aan het subsidiebesluit, SES-middelen waarvan binnen het onderwijs gebruik kan gemaakt worden, toekenning van referentieadressen, …). Maar hoe bewijs je dat je woonwagenbewoner bent?

Om te bewijzen dat men behoort tot de trekkende beroepsbevolking worden er attesten opgemaakt. Het is echter onduidelijk welke instantie deze attesten moet/kan opmaken. Moeten de lokale besturen deze attesten afleveren? Is dit een taak voor het Minderhedenforum? Hierrond moeten duidelijke afspraken gemaakt worden.

Werk samen met andere partners

Met een residentieel woonwagenterrein is de kous niet af. Door de lage werkzaamheidsgraad en de armoede onder de woonwagenbewoners moeten we ook vooruitdenken over wat nodig is voor lokaal sociaal beleid, voor de lokale arbeidsmarkt en voor de lokale gezondheidszorg. Ook goede samenwerking met lokale scholen is nodig. Want de onderwijsparticipatie van Romkinderen is een probleem. Romkinderen gaan vaker naar school als hun gezin een plek krijgt op een residentieel woonwagenterrein. Een vaste woonplaats is echter de eerste voorwaarde, willen we de vicieuze armoedecirkel doorbreken waarin veel van die kinderen vastzitten.

Meer info?

Wenst u meer informatie omtrent bovenstaande aanbevelingen, bedenkingen en adviezen, neem dan contact op met:

SAMENLEVINGSOPBOUW
RIMO Limburg

Hilde Degol
Opbouwwerker

Marktplein 9 bus 21 - 3550 Heusden-Zolder
011/22 21 96 - 0497/58 43 86
www.rimo.be - hilde.degol@rimo.be