

STRATEGISCH PLAN WOONWAGENBEWONERS

2012 - 2015

In uitvoering van het Vlaams Integratiebeleid • Deel 2

STRATEGISCH PLAN WOONWAGENBEWONERS

2012 - 2015

In uitvoering van het Vlaams Integratiebeleid • Deel 2



INLEIDING

Wat voor u ligt is het strategisch plan woonwagenbewoners. Dit strategisch plan zet de bakens uit voor het toekomstig te voeren integratiebeleid naar woonwagenbewoners in Vlaanderen.

Woonwagenbewoners vormen in Vlaams perspectief een relatief kleine doelgroep van het beleid. Door hun specifieke woonvorm, unieke culturele bagage en hun beperkte onopvallende aanwezigheid in de samenleving durft deze doelgroep gemakkelijk aan de beleidsaandacht te ontsnappen. Zoals uit de omgevinganalyse blijkt, wordt deze doelgroep nochtans op diverse domeinen met grote uitdagingen geconfronteerd.

Het is dan ook een bewuste keuze van de Vlaamse Regering om door middel van de opmaak van het strategisch plan woonwagenbewoners expliciete beleidsinitiatieven te coördineren voor deze doelgroep.

Voor de opmaak van dit strategisch plan werd een stuurgroep samengesteld die op basis van een grondige omgevingsanalyse een strategie heeft uitgewerkt om de doelstellingen van het integratiebeleid te vertalen naar de doelgroep woonwagenbewoners. Deze stuurgroep werd samengesteld uit medewerkers van verschillende agentschappen, uitgebreid met experts uit de Vlaamse Woonwagencommissie, het Kruispunt Migratie-Integratie en een terreinbeheerder.

Het doel van onderliggend strategisch plan is tweeledig. Enerzijds biedt het een coherent beleidskader voor het huidige woonwagenbeleid, anderzijds wenst het strategisch plan een startschot te geven voor een langdurig geïntegreerd Vlaams Woonwagenbeleid.

Dit strategisch plan is als volgt opgebouwd. In hoofdstuk 1 worden aan de hand van de missie, de visie en kritische succesfactoren de krachtlijnen van het Vlaamse beleid ten aanzien van woonwagenbewoners behandeld. Dit hoofdstuk schept het kader waarbinnen het Vlaamse woonwagenbeleid en het strategisch plan woonwagenbewoners vorm krijgt. De diverse actoren en instrumenten van het Vlaamse woonwagenbeleid worden geduid.

In hoofdstuk 2 worden de kernelementen van de gemaakte omgevingsanalyse weergegeven.

Hoofdstuk 3 ten slotte, behandelt de strategie van het Vlaamse woonwagenbeleid. In het ruime strategische kader van het Vlaamse integratiebeleid worden operationele doelstellingen geformuleerd, specifiek voor de doelgroep woonwagenbewoners. Deze doelstellingen krijgen vorm door verschillende acties.

INHOUDSOPGAVE

| | |
|---|-----------|
| Inleiding..... | 3 |
| DEEL 1: Krachtlijnen van het Vlaamse Woonwagenbeleid..... | 8 |
| 1 Missie, visie en kernopdrachten..... | 8 |
| 2 Actoren en instrumenten..... | 10 |
| 2.1 Vlaamse administratie..... | 10 |
| 2.2 De commissie Integratiebeleid..... | 10 |
| 2.3 Vlaamse Woonwagencommissie..... | 10 |
| 2.4 Kruispunt Migratie-Integratie..... | 10 |
| 2.5 Minderhedenforum..... | 11 |
| 2.6 Integratiecentra..... | 11 |
| 2.7 Lokale besturen..... | 11 |
| 2.8 Provinciegouverneurs..... | 11 |
| 2.9 De provincies..... | 11 |
| 2.10 Monitorsysteem..... | 12 |
| 3 De Europese beleidscontext..... | 12 |
| 3.1 Doelgroepafbakening in Europa en Vlaanderen..... | 12 |
| 3.2 Europees beleid t.a.v. Roma, inclusief Woonwagenbewoners..... | 12 |
| DEEL 2: Kernelementen uit de gemaakte omgevingsanalyse..... | 14 |
| 1 Context van de omgevingsanalyse..... | 14 |
| 2 De Vlaamse woonwagenbevolking..... | 15 |
| 2.1 Voor een goed begrip..... | 15 |
| 2.2 Aantal woonwagenbewoners, geografische spreiding..... | 15 |
| 2.3 Specifieke doelgroep van het integratiedecreet; diverse groep met gemeenschappelijke kenmerken..... | 16 |
| 2.3.1 Interne diversiteit:..... | 16 |
| 2.3.2 Gemeenschappelijke kenmerken..... | 17 |
| 2.3.3 Specifieke doelgroep van het integratiedecreet..... | 17 |
| 3 Analyse op diverse beleidsdomeinen..... | 17 |
| 3.1 Wonen..... | 17 |
| 3.1.1 Wonen in een woonwagen..... | 17 |
| 3.1.2 Woonwagenterreinen..... | 18 |
| 3.1.3 Woonkwaliteit..... | 19 |
| 3.1.4 Rondtrekken..... | 20 |
| 3.2 Opleiding, werk en inkomen..... | 21 |
| 3.2.1 Lage werkzaamheidsgraad..... | 21 |
| 3.2.2 Onzekere arbeid, precair arbeidsstatuut..... | 22 |
| 3.2.3 Inkomen, financiële stress..... | 22 |
| 3.3 Onderwijs..... | 22 |
| 3.3.1 Kleuteronderwijs..... | 23 |
| 3.3.2 Diploma..... | 23 |

| | |
|---|----|
| 3.3.3 Schoolloopbaan | 23 |
| 3.3.4 Kennis schooltoelagen | 24 |
| 3.3.5 Kennis van het Nederlands | 24 |
| 3.4 Welzijn en Gezondheid | 24 |
| 3.4.1 Hoge ziekte en invaliditeit..... | 24 |
| 3.4.2 Preventieve gezondheidszorg | 25 |
| 3.4.3 Onduidelijkheid over welzijnsaanbod naar woonwagenebewoners toe | 25 |
| 3.5 Cultuur, Jeugd en sport..... | 25 |

DEEL 3: De strategie van het Vlaamse Woonwagenebeleid.....26

| | |
|---|----|
| SD 1. Het woonwagenebeleid is onderbouwd, gecoördineerd en inclusief door; | 27 |
| A. Integratie in het ruimere Vlaamse inburgering- en integratiebeleid;..... | 27 |
| B. Aandacht voor het lokale niveau en afstemming op het Europese niveau. | 27 |
| OD 1. 1. Het woonwagenebeleid is gecoördineerd..... | 27 |
| Acties:..... | 27 |
| OD 1. 2. Het woonwagenebeleid is inclusief, onderbouwd, evaluerend, volgehouden en resultaatge- richt. | 28 |
| Acties: | 28 |
| OD 1. 3. De Vlaamse overheid ondersteunt het lokale beleidsniveau bij het voeren van een lokaal woonwagenebeleid. | 28 |
| Actie:..... | 28 |
| OD 1. 4. Het Vlaamse woonwagenebeleid vindt aansluiting bij het Europese beleid ten aanzien van woonwagenebewoners. | 29 |
| Acties:..... | 29 |
| SD 2. Het realiseren van evenredige participatie en verantwoordelijk burgerschap..... | 29 |
| A. door het versterken van woonwagenebewoners via empowerment en inspraak | 29 |
| B. door het toegankelijk maken van organisaties, voorzieningen en informatie in alle levensdomeinen van de samenleving voor woonwagenebewoners..... | 29 |
| OD 2. 1. De inspraak en maatschappelijke weerbaarheid van woon-wagenebewoners is verhoogd.. | 30 |
| Acties:..... | 30 |
| OD 2. 2. Residentiële en doortrekkende woonwagenebewoners hebben toegang tot kwalitatieve standplaatsen door:..... | 30 |
| A. een stijging van het aantal publieke en private standplaatsen;..... | 30 |
| B. een duurzaam en kwaliteitsvol beheer van woonwagenterreinen; | 30 |
| C. een gecoördineerde opvang van doortrekkers. | 30 |
| Acties in functie van een stijging van het aantal standplaatsen; | 31 |
| Acties voor een duurzaam en kwaliteitsvol beheer van woonwagenterreinen | 31 |
| Acties voor een gecoördineerde, tijdelijke opvang van rondtrekkende woonwagenebewoners..... | 32 |
| Acties om de stedenbouwkundige en ruimtelijke vergunningsvoorwaarden voor de aanleg van een woonwagenterrein of het plaatsen van een woonwagen duidelijk te maken en aan te passen aan de specifieke woonvorm van woonwagenebewoners..... | 32 |
| OD 2. 3. De toegankelijkheid van organisaties en voorzieningen in relevante sectoren is verhoogd voor woonwagenebewoners..... | 33 |
| Beleidsdomein Welzijn en Gezondheid | 33 |
| Project 1. Kind en Gezin volgt woonwagenebewoners systematisch op. | 33 |
| Project 2. Samenlevingsopbouw werkt aan de versterking van woonwagenebewoners | 34 |
| Beleidsdomein onderwijs | 34 |
| Project 1. Kleuters en leerlingen worden toegeleid naar en participeren aan onderwijs..... | 34 |
| Project 2. Het onderwijsbeleid ten aanzien van woonwagenebewoners en Rom wordt op verschil- lende niveaus bewaakt. | 34 |

| | |
|---|----|
| Beleidsdomein Werk..... | 35 |
| Project 1 Het opleidings- en tewerkstellingsbeleid richt zich ook naar woonwagen- bewoners, specifieke aandacht gaat uit naar het zelfstandigenstatuut..... | 35 |
| Project 2 De toegankelijkheid van opleidingen voor woonwagenbewoners is verhoogd..... | 36 |
| Beleidsdomein cultuur, vrije tijd, sport en media | 36 |
| Project Toegankelijke informatie over het aanbod van cultuur is verspreid..... | 36 |
| | |
| SD 3. Het versterken van sociale samenhang via..... | 36 |
| A. het bevorderen van wederzijdse openheid en respect tussen mensen | 36 |
| B. het bevorderen van interculturele contacten..... | 36 |
| OD 3. 1. Woonwagenbewoners hebben contacten en sociale relaties met de buurt..... | 36 |
| Actie:..... | 37 |
| OD 3. 2. Een correcte maatschappelijke beeldvorming over woonwagenbewoners wordt gestimuleerd..... | 37 |
| Acties:..... | 37 |
| 4 Kritische succesfactoren | 38 |
| 4.1 Woonwagenbewoners hebben een kwaliteitsvolle woning..... | 38 |
| 4.2 Effectieve implementatie en uitvoering van het woonwagenbeleid door alle bestuursentiteiten | 38 |
| 4.3 Engagement van de samenleving is vereist..... | 38 |
| 4.4 Engagement van de doelgroep is vereist | 39 |
| 4.5 Communicatie met en ondersteuning van het lokale beleidsniveau..... | 39 |

PROJECTORGANISATIE

Samenstelling Stuurgroep

Vlaamse overheid

- Kobe Debosscher (Agentschap voor Binnenlands Bestuur)
- Marjan Cochez (Departement Ruimtelijke Ordening, Woonbeleid en Onroerend Erfgoed; afdeling Woonbeleid)
- Veerle Strosse (Departement Ruimtelijke Ordening, Woonbeleid en Onroerend Erfgoed; afdeling Ruimtelijke Ordening)
- Michiel Van de Voorde (Departement Werk en Sociale Economie; afdeling Werkgelegenheidsbeleid)
- Chris Deloof, opgevolgd door Els Bertels (vanaf juni 2011) (Departement Onderwijs en Vorming)
- Caroline Beyers (Departement Welzijn Volksgezondheid en Gezin ; afdeling Welzijn en Samenleving)
- Pascal Verschuere (Beleidsdomein Cultuur, Jeugd, Sport en Media)
- Rudy de Cock (Kind & Gezin)

Lokale Besturen

- Ingrid De Meester (Provincie Oost-Vlaanderen)
- Mariepaul Bellinck (Dienst Sociale Zaken Stad Mortsel)
- Nancy Keuren (Terreinbeheerder residentieel woonwagenterrein Hasselt)

Vlaamse Gemeenschapscommissie

- Jurgen Storms (Vlaamse Gemeenschapscommissie)

Integratiesector

- Dirk Beersmans (Kruispunt Migratie-Integratie)
- Kim Janssens (Minderhedenforum)
- Stijn Dereu (OdiCé)

Andere

- Ann Donné (Riso Vlaams Brabant)

De stuurgroep kwam bijeen op volgende dagen:

- 28 september 2010
- 7 december 2010
- 3 februari 2011
- 29 maart 2011
- 22 juni 2011
- 7 september 2011

DEEL 1: KRACHTLIJNEN VAN HET VLAAMSE WOONWAGENBELEID

1 Missie, visie en kernopdrachten

De MISSIE van het Vlaamse beleid t.a.v. woonwagenbewoners, verder woonwagenbeleid genoemd, wordt als volgt omschreven.

De Vlaamse overheid voert een integratiebeleid dat de voorwaarden creëert opdat woonwagenbewoners als volwaardige burgers aan de Vlaamse samenleving kunnen deelnemen.

Voor de omschrijving van het begrip 'woonwagenbewoners' wordt de omschrijving gebruikt uit artikel 2 van het integratiedecreet van 22 april 2009. Dit artikel bepaalt dat er in het integratiebeleid specifieke aandacht dient uit te gaan naar "*personen die legaal in België verblijven en die wonen of woonden in een woonwagen als vermeld in artikel 2, 33° van het decreet van 15 juli 1997 houdende de Vlaamse Wooncode, of waarvan de ouders dat deden, met uitzondering van bewoners van campings of gebieden met weekendverblijven*". Hierbij wordt opgemerkt dat het woonwagenbeleid zich richt op personen die traditioneel in een woonwagen wonen of woonden.

Het begrip 'woonwagen' wordt door artikel 2, 33° van de Vlaamse wooncode omschreven als '*een woongelegenheden, gekenmerkt door flexibiliteit en verplaatsbaarheid, bestemd voor permanente en niet-recreatieve bewoning*'.

Het begrip volwaardige burger wordt gesitueerd binnen het concept 'actief burgerschap'. Dit concept verwijst naar het feit dat men lid is van de samenleving en dat men daarbinnen een maatschappelijke verantwoordelijkheid opneemt. Het benadrukt het aspect 'gelijkheid' en verwijst naar sociale burgerrechten zoals het recht op adequate scholing, huisvesting, zorg, arbeid.

Het Vlaams regeerakkoord 2009-2014 beperkt zich evenwel tot het standplaatsenbeleid en stelt voorop erop toe te willen zien dat lokale besturen de afspraken nakomen om voldoende en duurzame doortrekkersterreinen en vaste staanplaatsen mogelijk te maken voor woonwagenbewoners. In het kader van het stimulerend beleid werden evenwel geen dwingende afspraken geformuleerd maar wordt gemeenten met meer dan 25 000 inwoners verzocht een terrein in te richten.

De missie van het Vlaamse woonwagenbeleid is gebaseerd op volgende **BELEIDSVISIE**

De Vlaamse overheid wil een woonwagenbeleid voeren dat

- kadert binnen het Vlaamse integratiebeleid;
- inclusief en langdurend is;
- integraal en gecoördineerd is;
- zich inschrijft in het beleid van de Europese Unie;
- aandacht heeft voor Brussel;
- rekening houdt met de interne diversiteit van de doelgroep.

Het Vlaamse integratiebeleid naar woonwagenbewoners toe, verder woonwagenbeleid, maakt deel uit van het Vlaamse integratiebeleid. Gezien de specifieke situatie van woonwagenbewoners worden ze als

een specifieke doelgroep van het integratiebeleid beschouwd¹ en vormt het woonwagenebeleid een apart beleidsspoor binnen dit algemene integratiebeleid. Het woonwagenebeleid is net als het integratiebeleid een driesporenebeleid; gericht op evenredige participatie, toegankelijkheid en samenleven in diversiteit. Voorliggend strategisch plan wordt dan ook geïntegreerd in het strategisch plan integratiebeleid².

Het integratiebeleid streeft zelfredzaamheid na voor de doelgroepen uit het decreet. Het integratiebeleid neemt geen extra maatregelen of doet geen extra inspanningen als woonwagenebewoners op een volwaardige manier deelnemen aan de samenleving. De Vlaamse overheid gaat er dan immers van uit dat de integratie dan geslaagd is.

Het Vlaamse woonwagenebeleid is een inclusief beleid dat gerealiseerd wordt binnen het algemene beleid van de verschillende sectoren, grotendeels via algemene maatregelen en als dat nodig is via specifieke acties en voorzieningen. Het woonwagenebeleid is langdurend, de sociaal-maatschappelijke resultaten van het woonwagenebeleid zijn in vele gevallen niet direct zichtbaar. Om op lange termijn resultaten te boeken is een volgehouden beleid noodzakelijk. De langdurige betrokkenheid en inspanningen van de verschillende beleidsniveaus; het lokale, provinciale en Vlaamse is een noodzaak voor het boeken van structurele resultaten.

Het Vlaamse woonwagenebeleid is een integraal en gecoördineerd beleid. De multicomplexiteit van de problematiek rond woonwagenebewoners vergt sectoroverstijgende inspanningen en verantwoordelijkheden. Het aanpakken van de knelpunten op de verschillende levensdomeinen vereist dan ook een gecoördineerde aanpak. Om een succesvol beleid te voeren, dienen de diverse sectorele acties op elkaar afgestemd te zijn. Het betrekken van verschillende partners, elk met hun eigen dynamiek en inbreng, verhoogt het duurzaam karakter van het initiatief. Het is essentieel dat op elk levensdomein de nodige initiatieven worden genomen en de nodige randvoorwaarden vervuld om de integratie van woonwagenebewoners te verwezenlijken. Hierin neemt elke Vlaamse en lokale actor verantwoordelijkheid. Het gaat dan over huisvesting, toeleiding naar werk, toeleiding naar onderwijs, enzovoort...

Het Vlaamse Woonwagenebeleid onderschrijft het Europese beleid naar woonwagenebewoners.

Het Vlaamse woonwagenebeleid behandelt zowel gemeenschap- als gewestmaterie. De complexe bevoegdheidsverdeling in Brussel bemoeilijkt de lokale implementatie van het Vlaamse woonwagenebeleid. Het Vlaamse woonwagenebeleid heeft dan ook expliciete aandacht voor de domeinen waarvoor ze bevoegd is in Brussel en maakt gebruik van de bestaande structuren en instrumenten in Brussel om het woonwagenebeleid te voeren. Hierbij wordt nauw samengewerkt met de VGC.

De woonwagenebewoners zijn intern erg gedifferentieerd. Naast de etnisch-culturele diversiteit als Voyageurs, Manoesjen en Roms, zijn er grote socio-economische verschillen merkbaar tussen de verschillende woonwagenebewoners. In dit strategisch plan zijn dan ook acties vervat die zich kunnen richten op een specifieke groep van woonwagenebewoners.

1 Art 5, 2° decreet van 28 april 1998 betreffende het Vlaamse integratiebeleid, gewijzigd door het decreet van 30 april 2009

2 Momenteel in redactie

De missie zoals hierboven omschreven kadert in de drie decretale sporen van het Vlaamse integratiebeleid. De bovenstaande missie vertaalt zich dan ook in volgende **KERNOPDRACHTEN**.

- In de domeinen waarvoor de Vlaamse overheid bevoegd is, de voorwaarden creëren zodat
- woonwagenbewoners op een volwaardige wijze kunnen participeren aan het maatschappelijk gebeuren;
 - voorzieningen toegankelijk zijn voor de gehele samenleving, in het bijzonder voor woonwagenbewoners;
 - het samenleven in diversiteit bevorderd wordt, specifiek met betrekking tot woonwagenbewoners.

Met alle overheden die voor de overige domeinen bevoegd zijn onderhandelen en samenwerkingsverbanden opzetten zodat ook in die domeinen voorwaarden gecreëerd worden om bovenstaande opdrachten te realiseren.

2 Actoren en instrumenten

2.1 Vlaamse administratie

Het Agentschap voor Binnenlands Bestuur, team integratie coördineert in samenwerking met andere agentschappen en actoren, de beleidsvoorbereiding en beleidsuitvoering van het woonwagenbeleid. Het Agentschap voor Binnenlands Bestuur coördineert en evalueert het woonwagenbeleid op Vlaams administratief niveau en neemt het secretariaat van de commissie Integratiebeleid en de Vlaamse Woonwagencommissie waar.

2.2 De commissie Integratiebeleid

De commissie Integratiebeleid heeft als decretale opdracht toe te zien op de coherentie, synergie en coördinatie van het integratiebeleid. De commissie Integratiebeleid stelt het geïntegreerd actieplan integratiebeleid op, evalueert en actualiseert het. Zoals verder in dit plan omschreven, ressorteert de Vlaamse Woonwagencommissie en het strategisch plan woonwagenbewoners onder deze commissie. Het strategisch plan woonwagenbewoners wordt dan ook in de schoot van deze commissie opgevolgd en geëvalueerd.

2.3 Vlaamse Woonwagencommissie

De Vlaamse Woonwagencommissie (VWWC) werd opgericht in 1997 naar aanleiding van "project 7" uit het strategisch plan voor het minderhedenbeleid van 24 juni 1996. Dit project had betrekking op de aanleg van voldoende duurzame en aangepaste woonwagenterreinen, het standplaatsenbeleid. De Vlaamse Woonwagencommissie verenigt de relevante kabinetten, administraties, provinciale besturen, integratiecentra en deskundigen rond het standplaatsenbeleid. De Vlaamse Woonwagencommissie formuleert adviezen, doet voorstellen en werkt de nodige regelgeving uit die de uitvoering van project 7 mogelijk moet maken. De Vlaamse Woonwagencommissie wordt voorgezeten door de minister bevoegd voor inburgering en integratie.

2.4 Kruispunt Migratie-Integratie

Het Kruispunt Migratie-Integratie ontwikkelt en ontsluit kennis en expertise over woonwagenbewoners. Het ontwikkelt methodieken en zorgt voor coördinatie, ondersteuning en afstemming binnen de integratiesector. Het organiseert vormingen, zet acties op rond beeldvorming en sensibilisatie en formuleert beleidsaanbevelingen aan de Vlaamse overheid. De opdrachten van het kenniscentrum staan omschreven in het integratiedecreet.

2.5 Minderhedenforum

Het Minderhedenforum is als participatieorganisatie erkend binnen het integratiedecreet. Met betrekking tot het woonwagenebeleid bevordert het Minderhedenforum de participatie van woonwagenebewoners. Hiertoe doet het Minderhedenforum aan belangenbehartiging, vertegenwoordigt het woonwagenebewoners bij de Vlaamse overheid, bevordert het de emancipatie van woonwagenebewoners, doet het beleidsaanbevelingen en werkt het aan correcte beeldvorming van woonwagenebewoners in de samenleving.

2.6 Integratiecentra

Er zijn in Vlaanderen acht integratiecentra: telkens één in de steden Brussel, Gent en Antwerpen en één in elke Vlaamse provincie.

De integratiecentra hebben als taak om de provinciale en lokale besturen en andere relevante beleidsinstanties en organisaties te ondersteunen en te stimuleren bij het voeren van een gecoördineerd en inclusief integratiebeleid, dit in de verschillende beleidsdomeinen. Verschillende integratiecentra nemen expliciet het woonwagenebeleid op in hun reguliere organisatie.

De integratiecentra hebben als kerntaak om het integratiebeleid te analyseren, evalueren, ondersteunen en te stimuleren. Ze informeren en ze geven advies en vormingen aan organisaties, verenigingen, voorzieningen en besturen over toegankelijkheid, participatie en samenleven in diversiteit. Ze stimuleren en ondersteunen vernieuwende projecten en ontwikkelen methodieken.

2.7 Lokale besturen

Het integratiebeleid naar woonwagenebewoners wordt in de eerste plaats gerealiseerd op het lokale niveau. Lokale besturen hebben een belangrijke rol als regisseur van het woonwagenebeleid. Op verschillende beleidsdomeinen hebben lokale besturen een algemene verantwoordelijkheid naar hun burgers toe. Met betrekking tot woonwagenebewoners hebben lokale besturen een specifieke verantwoordelijkheid op vlak van integratie en wonen. Om lokale besturen te ondersteunen kan het bestuur van een stad of een gemeente waar de doelgroep van het integratiebeleid sterk aanwezig is, inclusief woonwagenebewoners, een integratiedienst oprichten. De Vlaamse overheid subsidieert momenteel 38 steden en gemeenten voor het voeren van een lokaal integratiebeleid, 7 ontvangen een starttoelage. Bij de erkenning van integratiediensten houdt de Vlaamse overheid rekening met de omvang en de concentratie van de doelgroepen, de samenstelling van de bevolking en de aard van de problematiek.

2.8 Provinciegouverneurs

De provinciegouverneurs zijn belast met de coördinatie van de opvang van rondtrekkende families van woonwagenebewoners. Hierbij nemen de provinciegouverneurs initiatief om een inventaris op te stellen van mogelijke pleisterplaatsen in de provincie, nemen ze een bemiddelende rol op bij twistpunten omtrent het tijdelijk verblijf van rondtrekkenden in gemeenten en hebben ze een verwijzingsfunctie voor rondtrekkende woonwagenebewoners die na overleg met de gemeente geen tijdelijke standplaats toegewezen kregen.

2.9 De provincies

Artikel 2 van het Provinciedecreet bepaalt dat provincies het intermediair beleidsniveau zijn tussen het Vlaamse en het gemeentelijke niveau. Via bovenlokale taakbehartiging, ondersteunende taken op verzoek van andere overheden en het nemen van initiatieven met het oog op gebiedsgerichte samenwerking beoogt het provinciale niveau bij te dragen tot de duurzame ontwikkeling van het provinciale gebied. Provincies nemen dan ook een kernpositie in het standplaatsenbeleid op.

2.10 Monitorsysteem

De verschillende doelstellingen en acties van dit strategisch plan worden jaarlijks opgevolgd via een monitorsysteem. Deze monitoring garandeert een langdurig, evoluerend woonwagengebeleid.

3 De Europese beleidscontext

3.1 Doelgroepafbakening in Europa en Vlaanderen

In tegenstelling tot de Vlaamse overheid gebruikt de Europese Unie de term "Roma" in haar politieke documenten als een containerbegrip voor groepen mensen met vanuit Europees standpunt min of meer vergelijkbare culturele kenmerken. De Sinti, travellers, Kalé, gens du voyage, zigeuners, worden ook als zij sedentair leven, benaderd onder het containerbegrip "Roma"³.

Vanuit Vlaams oogpunt vervallen deze specifieke vergelijkbare culturele kenmerken en treedt er een diversiteit op in noden. De Vlaamse overheid voert dan ook een specifiek beleid naar enerzijds woonwagengebwoners en anderzijds Midden- en Oost-Europeanen (MOE), waaronder etnische Roma. Enerzijds werd op 10 november 2011 het Vlaams actieplan MOE(Roma)-migranten medegedeeld aan de Vlaamse Regering.

Anderzijds richt voorliggend strategisch plan zich specifiek op de doelgroep woonwagengebwoners. Voor een Vlaamse definitie van woonwagengebwoners wordt verwezen naar het integratiedecreet cfr. supra.

Gezien in het Europese beleid woonwagengebwoners deel uitmaken van het containerbegrip "Roma" wordt hier het Europese beleid naar Roma geschetst.

3.2 Europees beleid t.a.v. Roma, inclusief Woonwagengebwoners

Een eerste belangrijk Europees kader voor het Roma-beleid zijn de tien gemeenschappelijke basisbeginselen inzake integratie van de Roma, voorgesteld op de eerste bijeenkomst van het Europees Roma-platform op 24 april 2009. Deze beginselen werden door de Ministers van Sociale Zaken en Werkgelegenheid van de EU-landen op 8 juni 2009 als bijlage aangehecht bij hun conclusies over integratie van de Roma.

De basisbeginselen zijn bedoeld als leidraad voor de instellingen van de EU en lidstaten, kandidaat-lidstaten en potentiële kandidaat-lidstaten bij de uitwerking en implementatie van nieuwe beleidslijnen of activiteiten. Zij vormen een wettelijk niet-bindende verklaring. Door in de conclusies van de Raad van 8 juni 2009 naar deze beginselen te verwijzen, hebben de lidstaten hun engagement betoond om bij toekomstige initiatieven uit te gaan van deze beginselen. De tien basisbeginselen zijn:

1. constructief, pragmatisch en niet-discriminerend beleid;
2. uitdrukkelijke maar niet-exclusieve gerichtheid;
3. interculturele benadering;
4. het reguliere als doel;
5. bewustmaking van het genderaspect;
6. overdracht van op feiten gebaseerd beleid;
7. gebruik van communautaire instrumenten;

³ Mededeling van de Commissie aan het Europees Parlement, de Raad, het Europees Economisch en Sociaal Comité en het Comité van de Regio's – Een EU-kader voor de nationale strategieën voor integratie van de Roma tot 2020, 6 april 2011.

8. participatie van het lokale en het regionale bestuursniveau;
9. participatie van het maatschappelijk middenveld;
10. actieve participatie van de Roma.

Een ander belangrijk Europees kader m.b.t. het Roma-beleid betreft de Mededeling van de Commissie van 5 april 2011 over 'Een EU-kader voor de nationale strategieën voor integratie van de Roma tot 2020'⁴.

De nationale strategieën van de lidstaten moeten uitgaan van een gerichte aanpak, die overeenkomstig de gemeenschappelijke basisbeginselen inzake integratie van Roma actief bijdraagt tot de maatschappelijke integratie van de Roma in de samenleving als geheel en tot het uitbannen van segregatie. Doel is het bevorderen van de sociale en economische integratie van de Roma door te streven naar een geïntegreerde aanpak op de gebieden onderwijs, werkgelegenheid, huisvesting en gezondheidszorg. Dit Europees Raamwerk omvat de volgende doelstellingen:

- a. toegang tot onderwijs: alle Romakinderen zouden tenminste de lagere school moeten afmaken;
- b. toegang tot werkgelegenheid: de werkgelegenheidskloof tussen de Roma en de rest van de bevolking moet worden gedicht;
- c. toegang tot gezondheidszorg: de gezondheidskloof tussen de Roma en de overige bevolking moet worden overbrugd;
- d. toegang tot huisvesting: het verschil tussen het percentage Roma met toegang tot huisvesting en openbare nutsvoorzieningen (water, elektriciteit, gas e.d.) en het cijfer voor de overige bevolking moet worden verkleind.

De Commissie verzoekt de lidstaten om:

- de nationale strategie te ontwerpen, uit te voeren en het effect ervan te meten in nauwe samenwerking en voortdurende samenspraak met maatschappelijke Roma-organisaties en de regionale en plaatselijke autoriteiten.
- een nationaal contactpunt aan te wijzen met de bevoegdheid om de ontwikkeling en uitvoering van de nationale strategie te coördineren, dan wel in voorkomend geval gebruik te maken van geschikte reeds bestaande initiatieven.
- vóór eind december 2011 een nationale Romastrategie bij de Commissie in te dienen, die aangeeft op welke wijze de bovengenoemde doelstellingen zullen behaald worden.

Op de EPSCO-bijeenkomst van 19 mei 2011 hebben de ministers conclusies aangenomen aangaande het Europees Raamwerk waarin de lidstaten worden verzocht streefdoelen vast te stellen voor onderwijs, werkgelegenheid, gezondheidszorg en huisvesting om de kloof tussen gemarginaliseerde Romagemeenschappen en de rest van de bevolking te dichten, hierbij vooral te letten op het genderperspectief en desegregatie te bevorderen.⁵

Voor verdere informatie over het beleid van de Commissie t.a.v. Roma wordt verwezen naar <http://ec.europa.eu/roma>.

⁴ Voor de integrale tekst zie <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2011:0173:FIN:NL:PDF>

⁵ Voor de perstekst zie http://www.consilium.europa.eu/uedocs/cms_data/docs/pressdata/en/lsa/122116.pdf

DEEL 2: KERNELEMENTEN UIT DE GEMAAKTE OMGEVINGSANALYSE⁶

1 Context van de omgevingsanalyse

Onderliggende omgevingsanalyse vormt de basis voor het strategisch plan woonwagenbewoners. Deze omgevingsanalyse geeft een weergave van de sociaal-maatschappelijke situatie van woonwagenbewoners in Vlaanderen.

De omgevingsanalyse is gegroeid uit diverse bronnen.

- In 2008 werd door het Agentschap voor Binnenlands Bestuur een onderzoeksopdracht uitgeschreven voor een 'Kwantitatieve bevraging van de maatschappelijke en economische positie van woonwagenbewoners'. Het doel van dit onderzoek werd als volgt omschreven: een betrouwbare inventarisatie van de positie van woonwagenbewoners in de verschillende beleidsdomeinen. Aspecten over de onderwijssituatie, het inkomen, tewerkstelling, de gezondheidssituatie, huisvesting en de mate van sociale integratie bij woonwagenbewoners werden bevestigd onder coördinatie van het HIVA.
- Het Kruispunt Migratie – Integratie heeft in 2011 een telling georganiseerd van het aantal woonwagengezinnen wonend in woonwagens in Vlaanderen. Deze omgevingsanalyse is bovendien gebaseerd op inbreng van woonwagenbewoners en van experts uit de integratiecentra, het opbouwwerk, terreinbeheerders, provinciale diensten, binnen gestructureerd overleg, in 2010 georganiseerd door het Minderhedenforum en door het Kruispunt Migratie-Integratie.
- In februari 2012 heeft de provincie Antwerpen in samenwerking met Prisma vzw een beperkt onderzoek gevoerd naar private woonwagenterreinen in de provincie Antwerpen.
- Nog begin 2012 heeft Samenlevingsopbouw Oost-Vlaanderen in samenwerking met de provincie Oost-Vlaanderen en het integratiecentrum Odicé een analyse gemaakt naar de situatie van woonwagenbewoners in Oost-Vlaanderen.

⁶ Bronnen:

- HIVA, Kwantitatieve bevraging van de maatschappelijke en economische positie van woonwagenbewoners, 2010.
- Telling van het aantal woonwagengezinnen in woonwagens door het Kruispunt migratie-integratie in 2011.
- Presentatie 'Omgevingsanalyse woonwagenbewoners' Kruispunt Migratie-Integratie, stuurgroep Strategisch Plan Woonwagenbewoners, dd. 28 09 2011
- Gestructureerde overlegondes tussen woonwagenbewoners en het minderhedenforum.
- Gestructureerde overlegondes tussen terreintoezichters, woonwagenwerkers en het Kruispunt Migratie-Integratie.
- "Private woonwagenterreinen. Een case study in de provincie Antwerpen.", 2012
- "Woonwagenbewoners. Tellen (we) mee", 2012

2 De Vlaamse woonwagenbevolking

2.1 Voor een goed begrip

Decretale definitie:

Woonwagenbewoners vormen een specifieke doelgroep van het Vlaamse integratiebeleid en worden als volgt gedefinieerd: "personen die legaal in België verblijven en die wonen of woonden in een woonwagen als vermeld in artikel 2, 33^o, van het decreet van 15 juli 1997 houdende de Vlaamse Wooncode, of waarvan de ouders dat deden, met uitzondering van bewoners van campings of gebieden met weekendverblijven"⁷.

Artikel 2, 33^o van de Vlaamse Wooncode verstaat het volgende onder een woonwagen; "een woongelegenheid, gekenmerkt door flexibiliteit en verplaatsbaarheid, bestemd voor permanente en niet-recreatieve bewoning"⁸.

Beleidsmatige definitie:

Het Vlaamse integratiebeleid richt zich naar Roms, Manoesjen en Voyageurs die naar traditie wonen of woonden in een woonwagen en geconfronteerd worden met een zekere mate van achterstand..

De Vlaamse overheid richt zich in haar woonwagenbeleid expliciet niet naar Roma. Roma in Vlaanderen wonen niet traditioneel in woonwagens. Deze grootste Europese minderheidsgroep wordt in het publieke debat dikwijls gezien als woonwagenbewoners. Enkel de kleine groep Roms in Vlaanderen hebben etnisch-culturele banden met Roma.

2.2 Aantal woonwagenbewoners, geografische spreiding

Omdat de woonwagenbevolking juridisch-administratief niet wordt geregistreerd, is het niet gemakkelijk om exacte statistische informatie te bekomen over deze doelgroep. De spreiding van de bevolkingsgroep, een zekere mobiliteit en de geslotenheid van de woonwagengemeenschappen, zeker voor de bevraging van buitenstaanders, bemoeilijkt het verzamelen van statistisch materiaal.

Traditionele woonwagengezinnen in woonwagens; aantal en spreiding;

| | 2003 | 2011 |
|--------------------------------|------------|------------|
| TOTAAL | 841 | 967 |
| Antwerpen | 213 | 234 |
| Vlaams-Brabant | 152 | 212 |
| Brussels Hoofdstedelijk Gewest | 47 | 60 |
| Oost-Vlaanderen | 180 | 186 |
| Limburg | 224 | 240 |
| West-Vlaanderen | 5 | 5 |
| Rondtrekkenden ⁹ | 20 | 30 |

Het aantal woonwagenbewoners, wonend in een woonwagen, wordt in Vlaanderen en Brussel in 2011 op 967 gezinnen geraamd¹⁰. Het overgrote deel van deze Vlaamse woonwagenbewoners woont het

7 Art 5, 2^o decreet van 28 april 1998 betreffende het Vlaamse integratiebeleid, gewijzigd door het decreet van 30 april 2009.

8 Art 2, 33^o decreet van 15 juli 1997 houdende de Vlaamse Wooncode, gewijzigd door het decreet van 15 december 2006.

9 Het betreft hier enkel Vlaamse rondtrekkende Woonwagenbewoners. Jaarlijks trekken ook grote groepen internationale woonwagenbewoners door Vlaanderen.

10 Raming van het Kruispunt Migratie-Integratie

grootste deel van het jaar residentieel. Naar schatting trekken jaarlijks een duizendtal woonwagengezinnen door Vlaanderen, waaronder enkele honderden in Vlaanderen gedomicilieerde gezinnen. Veel woonwagengezinnen wonen – al dan niet gedwongen door een standplaatsentekort – in huizen, op campings of in weekendverblijven maar manifesteren zich sociaal en cultureel als woonwagengezinnen. Deze woonwagengezinnen zijn niet in de bovenvermelde cijfers vervat.

2.3 Specifieke doelgroep van het integratiedecreet; diverse groep met gemeenschappelijke kenmerken

2.3.1 Interne diversiteit:

Woonwagengezinnen zijn een intern divers samengestelde groep. In Vlaanderen kunnen we drie groepen onderscheiden: Voyageurs, Manoesjen en Roms.

- Voyageurs
 - Afkomstig uit de Vlaamse bevolking. Om een inkomen te verwerven, legden deze families zich in de 19e en 20e eeuw toe op de traditionele ambulante beroepen.
 - Taal: Nederlands en Bargoense dialectwoorden.
 - Ontwikkeling van eigen nomadische cultuur, beroepshalve afhankelijk van een trekkend bestaan.

- Roms
 - Verblijven in België sinds de 19e eeuw, afkomstig uit Oost-Europa.
 - Hun moedertaal is Romanes, Frans is hun tweede taal, de jongere generatie die in Vlaanderen school loopt spreekt Nederlands.
 - Verre oorsprong in India.
 - Historisch verwant met Roma.

- Manoesjen
 - Verblijven sinds de 15e eeuw in België.
 - Spreken onderling Manoesj, variant van Romanes, en Nederlands.
 - Verre oorsprong in India.

Het aantal woonwagengezinnen wonend in woonwagens wordt geschat op 2576 personen. Hiervan zijn ongeveer 7 op 10 woonwagengezinnen Voyageur, ongeveer 2 op 10 Rom en iets minder dan 1 op 10 beschouwen zichzelf als Manoesj¹¹.

Voyageurs vormen de grootste groep woonwagengezinnen wonend in Vlaanderen, hun aantal wordt momenteel geschat op 1693, er wonen ongeveer 188 Manoesjen in woonwagens en het aantal woonwagengezinnen wonend in woonwagens van Rom-origine wordt geschat op 695 personen.

| | Voyageurs | Rom | Manoesj | TOTAAL |
|--|-----------|------|---------|------------|
| Weging | 7/10 | 2/10 | 1/10 | 10/10 |
| Aantal gezinnen | 677 | 215 | 75 | 967 |
| Gemiddelde gezinsgrootte ¹² | 2,5 | 3,23 | 2,5 | |
| Aantal woonwagengezinnen | 1693 | 695 | 188 | 2576 |

¹¹ Uit de brochure Wonen op Wielen, januari 2010

¹² De HIVA survey (2009) geeft voor de Roms een aantal van 3,23 personen per gezin, voor Manoesj en Voyageurs bedraagt het aantal gezinsleden gemiddeld 2,5 personen per gezin.

2.3.2 Gemeenschappelijke kenmerken

Ondanks de interne diversiteit worden woonwagenbewoners gekenmerkt door enkele gemeenschappelijke kenmerken. Zo maakt de woonwagen een groot deel uit van de identiteit van woonwagenbewoners. De primaire leefgemeenschap bij woonwagenbewoners wordt gevormd door de familie en de groep. De familie en eigen groep vormen de belangrijkste referentiepunten voor informatie, sociale relaties, steun en maatschappelijke oriëntatie. Doch is een trend naar een toenemende individualisering van het gezinsleven merkbaar.

Veel woonwagenbewoners zijn fier op hun afkomst en willen erkend worden in hun levens- en zienswijze.

2.3.3 Specifieke doelgroep van het integratiedecreet

Omwille van diverse redenen heeft de decreetgever woonwagenbewoners opgenomen als specifieke doelgroep van het integratiedecreet.

Woonwagenbewoners leven op verschillende vlakken aan de rand van de reguliere, georganiseerde maatschappij. De kennis over de maatschappij is veelal functioneel. Er wordt weinig actief deelgenomen aan de georganiseerde sociale activiteiten van de brede samenleving. Zowel vanuit de woonwagenbewoners zelf als vanuit de maatschappij zijn er weinig spontane initiatieven om bruggen te slaan tussen de gemeenschappen. Financieel zijn woonwagenbewoners wel afhankelijk van wat de omgeving biedt.

Zoals verder uit deze omgevingsanalyse zal blijken, bevinden woonwagenbewoners zich op diverse domeinen in een achtergestelde positie. Hun traditionele omgangsvormen en vaardigheden sluiten onvoldoende aan op de hedendaagse vereisten inzake administratie, communicatie, sociale relaties, kennis en vaardigheden.

De houding van publiek, instellingen en beleidsmensen wordt gekenmerkt door een sterke terughoudendheid om met de specifieke potenties, verwachtingen en levenswijze van de woonwagenbewoners rekening te houden. De kennis over woonwagenbewoners is gestigmatiseerd en gestereotypeerd. Deze terughoudendheid is wederzijds, omwille van een aantal historische en maatschappelijke redenen, keren heel wat woonwagenbewoners zich af van wat zij de 'burgersamenleving' noemen.

Het is dus duidelijk dat zowel de bredere samenleving als de woonwagenbewoners zelf geresponsabiliseerd moeten worden.

Door het langdurig verblijf op één plaats is er een tendens tot grotere kennis van en gebruik van de lokale maatschappelijke organisatie.

3 Analyse op diverse beleidsdomeinen

3.1 Wonen

3.1.1 Wonen in een woonwagen

Woonwagenbewoners wonen traditioneel in een woonwagen. Deze woonwagen kan verschillende vormen aannemen. Van een caravan, over een stacaravan naar een geprefabriceerde woning. Er is een evolutie merkbaar waarbij het mobiele aspect van woonwagens inlevert voor een verhoogd comfort. Woonwagens worden groter en de gelijkenis met een gewone woning wordt sterker.

Slechts ongeveer 3% van de Vlaamse woonwagenbevolking trekt het hele jaar door rond, ongeveer 97% woont het grootste deel van het jaar residentieel. Woonwagenbewoners hechten veel belang aan flexibel wonen waarbij een zekere verplaatsbaarheid van de woning en het samenwonen met familie de

meest gewenste woonvorm is. Hierbij wordt verwezen naar het traditionele concept van een rijwaaardige woonwageng. Juist omwille van deze reden geven verschillende woonwagengbewoners die in huizen wonen aan bij voorkeur in een woonwageng te willen wonen. Verschillende woonwagengbewoners geven aan dat mocht er meer mogelijkheid zijn tot rondtrekken, er meer getrokken zou worden. Sedentaire woonwagengbewoners willen het liefst in de eigen, gekende streek blijven wonen.

In 2004 werd de woonwageng opgenomen in de Vlaamse wooncode en engageert de decreetgever zich om de woonsituatie te verbeteren van bewoners die gehuisvest zijn in een woonwageng¹³.

Artikel 4 van de wooncode stelt dat het Vlaamse woonbeleid, binnen de perken van de beschikbare kredieten, de voorwaarden scheidt voor de verwezenlijking van het recht op menswaardig wonen door:

- 1° huur- en koopwoningen beschikbaar te stellen tegen sociale voorwaarden;
- 2° de renovatie, verbetering of aanpassing van het woningbestand te bevorderen en zo nodig over te gaan tot vervanging ervan;
- 3° huisvestingsondersteuning te bieden aan woonbehoeftege zinnen en alleenstaanden;
- 4° initiatieven te ontwikkelen om
 - a) de prijzen te beheersen van gronden, bestemd voor woningbouw, en van panden, bestemd voor bewoning;
 - b) groepen van woningen functioneel in te richten.
 - c) de woonsituatie te verbeteren van bewoners die gehuisvest zijn in een woonwageng.

3.1.2 Woonwagengterreinen

Een woonwagengterrein is een terrein dat ingericht is voor het tijdelijk of permanent plaatsen van een woonwageng. Een residentieel woonwagengterrein is een terrein dat bestemd en ingericht is voor het sedentaire wonen in woonwagengs waarop een beperkte ambachtelijke en/of commerciële activiteit kan plaatsvinden in overeenstemming met de heersende wetgeving¹⁴. Een doortrekkersterrein is een terrein dat bestemd en ingericht is voor het tijdelijk plaatsen van verkeerswaardige woonwagengs.

De minister van Inburgering kan subsidies verlenen aan een provincie, een gemeente, een vereniging van gemeenten, een openbaar centrum voor maatschappelijk welzijn, een vereniging van openbare centra voor maatschappelijk welzijn, de Vlaamse Gemeenschapscommissie, de Vlaamse Maatschappij voor Sociaal Wonen of een erkende sociale huisvestingsmaatschappij die hetzij afzonderlijk, hetzij in onderlinge samenwerking, overgaan tot de verwerving, de inrichting, de renovatie en de uitbreiding van woonwagengterreinen¹⁵.

De subsidie bedraagt 90% van de verwerving, de inrichting, de renovatie en de uitbreiding van woonwagengterreinen. Sommige provincies subsidiëren een aanvullend bedrag. Voor het beheer van het terrein is er geen subsidiëring op Vlaams niveau voorzien.

In het Vlaamse Gewest zijn er momenteel 30 openbare residentieële terreinen, goed voor 474 standplaatsen¹⁶. Zo'n 500 woonwagenggezinnen kunnen niet terecht op een openbare standplaats. Ze wonen op één van de ongeveer 100 private terreinen of staan in overtal op een openbaar residentieel terrein. Het overgrote deel van de private terreinen is niet vergund. Bijkomend hebben verschillende traditionele woonwagengbewoners hun toevlucht gezocht in weekendverblijven en op campings.

13 Decreet 15 juli 1997 houdende de Vlaamse wooncode, art. 2,33° en art.4 §1,4°c

14 Art 1; 4° van BVR subsidie WWT; Besluit van de Vlaamse Regering houdende de subsidiëring van de verwerving, de inrichting, de renovatie en de uitbreiding van woonwagengterreinen voor woonwagengbewoners.

15 Besluit van de Vlaamse Regering houdende de subsidiëring van de verwerving, de inrichting, de renovatie en de uitbreiding van woonwagengterreinen voor woonwagengbewoners

16 Art 1; 7° van BVR subsidie WWT, standplaats: een afgebakende ruimte op een woonwagengterrein, die dienstig is voor het plaatsen van een woonwageng

In het Vlaamse Gewest zijn er 4 doortrekkersterreinen, goed voor een 80-tal standplaatsen. Rondtrekkenden kunnen gedurende een of twee weken op deze terreinen verblijven.

Dit stimulerend beleid blijkt onvoldoende te zijn voor steden en gemeenten om bestaande gedoogde woonwagenterreinen te regulariseren of voor andere initiatiefnemers om nieuwe woonwagenterreinen aan te leggen. Er is meestal slechts een beperkt lokaal politiek draagvlak, de schrik voor reacties van omwonenden verhindert verder initiatief. De meeste gemeenten hebben geen specifiek standplaatsenbeleid naar woonwagens, verplaatsbare woningen, private woonwagenterreinen of groepswonen. De kost van het beheer voor een woonwagenterrein vormt voor sommige gemeentebesturen een extra drempel.

Er is een tekort aan reguliere standplaatsen voor woonwagenbewoners. Zowel residentieel (50%) als voor doortrekkers (80%). Door dit tekort aan standplaatsen hebben vele woonwagenbewoners te maken met een onzekere woonsituatie en stijgt de woondruk op openbare woonwagenterreinen. Deze hebben bijgevolg te maken met een problematiek van overbevolking en dubbelstaanders¹⁷. Het tekort aan standplaatsen wordt eerder opgevangen door de creatie van bijkomende standplaatsen op bestaande terreinen dan door de aanleg van nieuwe terreinen. De analyse die in Oost-Vlaanderen werd georganiseerd telt 679 gezinnen van woonwagenbewoners (voyageur, manoeesj of rom) waarvan er 214 in een woonwagen wonen al dan niet gecombineerd met een huis. 42% van de gezinnen die in een huis wonen zou liever terug naar een woonwagen gaan. Redenen die ze aanhalen om opnieuw naar een woonwagen te verhuizen zijn:

- Een woonwagen is gezelliger en beter te onderhouden
- Het sociaal contact
- Een vrijer gevoel
- Traditie
- De kosten

Momenteel onderzoeken twee sociale huisvestingsmaatschappijen de mogelijkheden tot aanleg van een woonwagenterrein.

Op vlak van het beheer van een gemeentelijk woonwagenterrein zijn zowel de overbevolking van terreinen als de grootte van de terreinen met meer dan 15 gezinnen moeilijke uitdagingen. Het beheer van kleine familiale terreinen verloopt meestal probleemloos.

In 2008 varieert de gebruikersprijs voor een standplaats op een gemeentelijk terrein tussen de 12,5 EUR en 85 EUR per maand.

Belangrijke belemmeringen voor de aanleg van een privaat woonwagenterrein vormen de kostprijs van de grond en het bekomen van een stedenbouwkundige vergunning.

3.1.3 Woonkwaliteit

Hoewel de kwaliteit van de woonwagen door woonwagenbewoners dikwijls niet als probleem wordt ervaren¹⁸ blijkt uit het onderzoek gevoerd door het HIVA dat er zich wel diverse problemen stellen. We vergelijken de situatie van de woonwagenbewoners met die van de gemiddelde Belg op een aantal niet-monetaire indicatoren:

- 14% van de Belgen uit de SILC-EU enquête 2007 geeft aan problemen te hebben met een lekend dak, vochtige muren/vloeren of funderingen, of rottende vensteromlijstingen of vloeren. Bij de woonwagenbewoners is dit 12%.
- 9% van de Belgen vindt de woning somber en donker. Bij de woonwagenbewoners is dit 18%,

¹⁷ Meerdere woonwagens op een standplaats

¹⁸ Uit overlegondes met het Minderhedenforum bleek dat de kwaliteit van de woonwagens momenteel geen prioriteit voor woonwagenbewoners vormt. Bijzondere aandacht gaat naar een zekere standplaats en een mooie woonwagen. De kwaliteit van het wonen is vooralsnog geen thema bij woonwagenbewoners.

wat duidelijk hoger ligt.

- Bij de Belgen heeft slechts 1% geen elementair comfort (geen bad/douche of geen toilet of geen warm water). Bij de woonwagenbewoners die effectief in een woonwagen wonen, beschikt 33% niet over warm stromend water, 18% beschikt niet over bad of douche, 13% beschikt niet over een toilet met doorspoeling.
- 5% van de Belgen woont te klein t.o.v. 19% van de respondenten uit het HIVA onderzoek vindt te klein te wonen (verhouding aantal ruimtes/aantal personen).
- Terwijl 15% van de Belgen aangeeft moeite te hebben om de woning te verwarmen door gebrek aan financiële middelen, is dit bij de respondenten van dit onderzoek 30%.

De toepassing op woonwagens van de checklist die de Vlaamse overheid hanteert voor het onderzoek van de kwaliteit van woningen en kamerwoningen geeft volgende knelpunten: de hoogte van de woonkamers, de directe toegang van sanitair en woonruimtes, het buitensanitair, de verluchting.

Daarnaast vertoont een woonwagen dikwijls ernstige gebreken op vlak van isolatie, ventilatie, elektriciteit en brandveiligheid. Bovendien ontbreekt een specifiek kwaliteitsnormenkader waaraan een woonwagen moet voldoen.

Ook uit de Oost-Vlaamse bevraging blijkt dat twee derde van de gezinnen vindt dat er problemen zijn aan hun woning. De belangrijkste klachten hebben betrekking op de algemene staat van de woonwagens en de brandveiligheid.

3.1.4 Rondtrekken

Slechts 3% van de Vlaamse woonwagenbevolking trekt geheel het jaar rond. Vele Roms trekken rond van het voorjaar tot het najaar, terwijl er bij Voyageurs eerder sprake is van reizen met familie en kennissen.

Ongeveer 90% van de rondtrekkende woonwagenbevolking die Vlaanderen aandoet is van buitenlandse origine (voornamelijk Fransen, Engelsen en Ieren). De grootte van de groepen kan sterk variëren, er zijn kleine (<25 woonwagens), grote (>25 woonwagens) en soms zeer grote groepen (>50) rondtrekkenden. Voyageurs trekken meestal in heel kleine groepen (5 à 10 woonwagens).

Het rondtrekken heeft vooral een sociaal, maar dikwijls ook een economisch nut. In tegenstelling tot het rondtrekken bij Roms is het rondtrekken van Voyageurs en Manoesjen vooral een streven en een ingesteldheid, eerder dan een feitelijk gebeuren.

Er zijn onvoldoende standplaatsen voorzien waar rondtrekkenden tijdelijk op terecht kunnen. Het gebrek aan standplaatsen beperkt de mogelijkheden tot rondtrekken en bemoeilijkt de beleidsmatige organisatie van het rondtrekken. In de omzendbrief BB2010/05 vraagt de minister van Inburgering aandacht voor de opvang van rondtrekkenden. In afwachting van de realisatie van voldoende doortreksterreinen kan door het toestaan van pleisterplaatsen aan de meest dringende behoeften voor de opvang van rondtrekkenden worden tegemoet gekomen. Via de omzendbrief belast de minister de provinciegouverneurs met de coördinatie van de tijdelijke opvang van woonwagenbewoners in de provincie. Op een tussentijdse evaluatie van de omzendbrief door de Vlaamse Woonwagencentrale blijkt dat zeer weinig gemeenten een proactief beleid hebben gevoerd naar rondtrekkende woonwagenbewoners. Slechts in enkele gemeenten was een pleisterplaats voorzien.

Van de Oost-Vlaamse woonwagenbewoners trekt nog ongeveer één vijfde rond. Het gaat dan om kortere trips (in totaal minder dan drie maanden per jaar). Slechts een kleine minderheid trekt langer dan 3 maanden rond, voornamelijk om deel te nemen aan religieuze bijeenkomsten of familiebezoek.

3.2 Opleiding, werk en inkomen

Traditioneel verwierven de meeste woonwagenbewoners hun inkomen door het uitoefenen van een ambulante beroep. De familie vormde de voornaamste bron van opleiding en economische informatie. Door de evolutie van industrialisering, is de verwerving van een inkomen uit een ambulante beroep precair geworden. Toch blijven woonwagenbewoners vooral interesse hebben in zelfstandige arbeid.

Het reguliere werken, als werknemer of zelfstandige, vereist meer en meer complexe vaardigheden en kennis waar niet alle woonwagenbewoners voldoende over beschikken. Noch de familie, noch het reguliere onderwijs slaagt er in deze evolutie te ondervangen.

De link tussen leren en werken is problematisch. Uit de praktijk blijkt dat de meest succesvolle toetreding gebeurt via vertrouwenspersonen, doelgroepprojecten of referentievoorbelden.

3.2.1 Lage werkzaamheidsgraad

Uit het Oost-Vlaamse onderzoek blijkt dat slechts 52% van de woonwagenbewoners zelfstandige of werknemer is. Eén vierde heeft een vervangingsinkomen en 9% is werkzaam in de informele economie. Het knelpunt voor deze laatste groep blijkt de vereiste tot een diploma bedrijfsbeheer voor zelfstandigen. Een derde van de beroepsactieve mannen in Oost-Vlaanderen handelt in oude metalen en tweedehands auto's.

Uit het HIVA-onderzoek blijkt een lage werkzaamheidsgraad bij woonwagenbewoners. Zo verklaart meer dan de helft van de respondenten de voorbije week geen betaalde arbeid verricht te hebben. Van de beroepsactieve bevolking (in de bevraging 20 tot 59 jarigen) is 29% (n=66) van de ondervraagde woonwagenbewoners tewerkgesteld.

In het onderzoek werd een onderscheid gemaakt tussen verschillende categorieën (zie tabel hieronder).

Hoe zou u uw huidige activiteitsstatus omschrijven?

| | Voyageur | Manoesj | Rom | Totaal |
|--|----------|---------|-----|--------|
| Ik heb een voltijdse job als werknemer | 19 | 4 | 0 | 23 |
| Ik heb een deeltijdse job als werknemer | 18 | 3 | 0 | 21 |
| Ik heb een voltijdse job als zelfstandige | 13 | 1 | 2 | 16 |
| Ik heb een deeltijdse job als zelfstandige | 1 | 0 | 2 | 3 |
| Ik werk af en toe als zelfstandige | 2 | 1 | 0 | 3 |
| Ik ben werkloos en krijg een uitkering | 16 | 16 | 0 | 32 |
| Ik ben werkloos maar krijg geen uitkering | 3 | 3 | 1 | 7 |
| Ik ben student, op betaalde beroepsopleiding | 0 | 0 | 1 | 1 |
| Ik ben op (brug)pensioen | 5 | 1 | 1 | 6 |
| Ik ben permanent arbeidsongeschikt/invalid | 31 | 2 | 0 | 33 |
| Mindervalide | 17 | 2 | 4 | 23 |
| Ik ben huisvrouw/man (zonder uitkering) | 23 | 0 | 21 | 44 |
| Helper/meewerkende echtgeno(o)t(e) | 3 | 0 | 0 | 3 |
| Andere | 11 | 0 | 4 | 15 |
| Totale respons | 162 | 33 | 35 | 230 |

Van de bevraagde beroepsactieve (20-59 jarigen) woonwagenebewoners krijgt 14% een werkloosheidsuitkering.

Van alle respondenten (dus niet enkel de beroepsactieve) krijgt 14% een werkloosheidsuitkering, 25% een pensioen, 27% een vergoeding wegens invaliditeit of ongeval, 7% een leefloon of andere financiële uitkering van het OCMW en 9% een andere uitkering.

Had u vorige maand inkomsten uit één van de volgende uitkeringen?

| | Voyageur | Manoesj | Rom | Totaal |
|---|----------|---------|-----|--------|
| Werkloosheidsuitkering | 24 | 13 | 0 | 37 |
| Pensioen | 55 | 9 | 3 | 67 |
| Uitkering voor ziekte, invaliditeit of ongeval | 63 | 7 | 2 | 72 |
| Leefloon (of bestaansminimum) of een andere financiële uitkering van het OCMW | 8 | 4 | 6 | 18 |
| Andere | 18 | 1 | 4 | 23 |
| Totale respons | 190 | 36 | 43 | 269 |

3.2.2 Onzekere arbeid, precair arbeidsstatuut

Er is vooral laaggeschoolde en onzekere zelfstandige arbeid. De meeste jobs vereisen geen diploma of slechts een minimum aan scholing, zoals poetsen, leuren, handel in oud ijzer, autohandel, magazijnbeheer, bandwerk of foorreizen.

Woonwagenebewoners werken als werknemer vooral in jobs voor laaggeschoolden. Er is veel jobhopen, afhaken en interimwerk.

Er zijn enkele trends op te merken;

- er is een toenemende vraag naar opleiding gezien de hoge verwachtingen van de arbeidsmarkt inzake vaardigheden en kennis,
- jongeren hebben meer informatie over en deelname aan opleidingen, o.m. door het gebruik van internet.

3.2.3 Inkomen, financiële stress

Uit het onderzoek van het HIVA blijkt dat er een hoge financiële stress gemeten wordt bij woonwagenebewoners. Wanneer er gevraagd wordt of het huishouden kan rondkomen met het huidige totale beschikbare inkomen, geeft 3/4de van de respondenten aan eerder moeilijk tot zeer moeilijk rond te komen. De huishoudens die gemakkelijk tot zeer gemakkelijk rondkomen, situeren zich bijna volledig binnen de groep Voyageurs.

Een derde van de Oost-Vlaamse woonwagenebewoners zegt moeilijk tot zeer moeilijk rond te komen.

3.3 Onderwijs

Gezien de geschiedenis van het traditionele rondtrekken is participatie aan onderwijs voor kinderen van woonwagenebewoners niet vanzelfsprekend. De gestructureerde en hiërarchische organisatie van het onderwijs is niet altijd evident voor woonwagenebewoners die zeer zelfstandig opgevoed worden. Woonwagenebewoners verwachten van onderwijs vooral praktische vaardigheden, effectieve beroepsbekwaamheid is belangrijker dan een diploma of academische kennis. De schoolkeuze gebeurt dan ook eerder op basis van praktische dan pedagogische redenen. Kinderen bepalen in eerste instantie zelf wat ze willen studeren.

Voor de Rom-woonwagenbewoners stellen zich een aantal gelijkaardige problemen in het onderwijs als voor Roma in Vlaanderen.

3.3.1 Kleuteronderwijs

Uit de HIVA studie blijkt dat de participatie aan het kleuteronderwijs van Rom-kinderen zwak is. Slechts 58% van de Rom-kinderen heeft kleuteronderwijs gevolgd. Voor Voyageurs is dit 90% en voor Manoesjen 93%.

Hebben de kinderen kleuteronderwijs gevolgd?

| Voyageur | Manoesj | Rom | Totaal | |
|----------------|---------|-----|--------|-----|
| Ja | 36 | 27 | 29 | 92 |
| Nee | 4 | 2 | 21 | 27 |
| Totale respons | 40 | 29 | 50 | 119 |

3.3.2 Diploma

Uit het HIVA-onderzoek blijkt dat woonwagenbewoners in hoofdzaak laag tot niet-gediplomeerd zijn. Van de volwassen, ondervraagde woonwagenbewoners (20-59 jarigen, n=230) heeft 44% geen diploma, 33% een diploma lager onderwijs, 10% een diploma lager secundair onderwijs, 12% een diploma hoger secundair onderwijs en 1% een diploma hoger onderwijs.

| Diploma 20-59 (HIVA 2009) | Voyageur | Manoesj | Rom | Totaal (n=230) |
|---------------------------|----------|---------|-----|----------------|
| Geen diploma | 32 % | 57% | 89% | 44% (n=101) |
| Lager onderwijs | 38% | 27% | 11% | 33% (n=74) |
| Lager secundair onderwijs | 13% | 6% | 0% | 10% (n=22) |
| Hoger secundair onderwijs | 15% | 10% | 0 | 12% (n=27) |
| Hoger Onderwijs | 1% | | | 1% (n=3) |

In Oost-Vlaanderen heeft 29% van de woonwagenbewoners geen diploma en 30% alleen een diploma lager onderwijs. Vooral bij de 40-plussers zijn de lees –en schrijfvaardigheden ondermaats. Zij trokken als kind nog veel meer rond en gingen slechts sporadisch naar school.

3.3.3 Schoolloopbaan

Er wordt een moeilijke doorstroming naar secundair onderwijs en een vroegtijdige uitstroom opgemerkt bij woonwagenbewoners.

Er is een oververtegenwoordiging in het buitengewoon en beroepsonderwijs. Van de woonwagenbewoners die participeerden aan de kwantitatieve bevraging (n=176), volgt 73% (n=129) van de schoolgaande kinderen van woonwagenbewoners het gewoon onderwijs en 27% (n=47) het buitengewoon onderwijs.

| | Voyageur | Manoesj | Rom | Totaal |
|------------------------|----------|---------|-----|--------|
| Gewoon onderwijs | 73 | 22 | 34 | 129 |
| Buitengewoon onderwijs | 20 | 9 | 18 | 47 |
| Totale respons | 93 | 31 | 52 | 176 |

3.3.4 Kennis schooltoelagen

De overgrote meerderheid van de Voyageurs zijn op de hoogte van de schooltoelagen vanaf het kleuteronderwijs, in schril contrast met de Manoesjen en Roms die hier vaak niets van afweten.

3.3.5 Kennis van het Nederlands

De meeste Voyageurs zijn van oordeel dat zij het Nederlands (spreken, lezen en schrijven) goed tot zeer goed machtig zijn. Manoesjen stellen dat zij goed kunnen spreken, maar missen dan weer de noodzakelijke lees- en schrijfvaardigheden. Vooral Roms geven aan weinig kennis van het Nederlands te hebben. Vooral in Vlaams-Brabant en Brussel geven mensen aan dat hun kennis van het Nederlands beperkt is. De vraag dient gesteld te worden of een algemeen gebrek aan kennis van het Nederlands te wijten is aan een andere thuistaal of aan analfabetisme? Een gelijkaardig beeld tekent zich af bij de antwoorden op de individuele vragenlijsten van het HIVA-onderzoek: meestal ondervindt men geen problemen met lezen, schrijven of rekenen in de eigen taal. Veel Roms echter ondervinden moeilijkheden bij het lezen en schrijven in hun moedertaal.

Wat betreft moedertaal blijkt dat de Voyageurs Nederlands spreken, de Manoesjen Manoesj en de Roms Romanes. Naast hun eigen moedertaal spreken de meeste Voyageurs nog Bargoens en Frans en Manoesjen ook Nederlands of Frans. De meeste Roms uiten zich vooral in het Frans, bijkomend in het Nederlands en Duits.

In Oost-Vlaanderen geeft 25% van de woonwageneren aan niet te kunnen lezen of schrijven.

Tendenzen

Bepaalde gemeentelijke woonwagenterreinen zien de schoolparticipatie van Roms stijgen door een intensieve opvolging¹⁹.

Een vaste standplaats is belangrijk voor een regelmatige schooldeelname.

3.4 Welzijn en Gezondheid

Woonwageneren worden meestal opgevangen in hun familiaal sociaal netwerk. Over het algemeen doen woonwageneren makkelijk beroep op tussenpersonen en hulpverleners. Ondanks hun bekendheid met welzijns- en gezondheidsdiensten is de kennis over de juiste werking en de opdracht van deze instellingen beperkt. Ouderen en mindervaliden worden bij voorkeur opgevangen binnen de familie. Er zijn verschillende evoluties merkbaar waarbij enerzijds woonwageneren meer geïnformeerd worden via internet en TV en anderzijds de onderlinge solidariteit afneemt.

3.4.1 Hoge ziekte en invaliditeit

Zoals reeds aangehaald doet 27% van de woonwageneren beroep op een uitkering voor ziekte, invaliditeit of ongeval. 43% van de bevroagden in de HIVA-studie vindt zijn/haar gezondheid goed tot zeer goed. 34% vindt zijn/haar gezondheid slecht tot zeer slecht. 52% geeft aan te lijden aan een handicap, een langdurige ziekte of een aandoening. De leeftijdsverwachting ligt ver onder de gemiddelde levensverwachting. In Limburg lag tussen 2005 en 2009 de gemiddelde leeftijd van overlijden op 65 jaar²⁰.

¹⁹ Zoals ondermeer het geval is op het woonwagenterrein van Mortsel waar naast een intensieve opvolging een schoolbus de kinderen komt ophalen?.

²⁰ Cijfers pric Limburg 2009

3.4.2 Preventieve gezondheidszorg

Er is algemeen een overmatig gebruik van producten als koffie, suiker, zout, vetten, sigaretten en geneesmiddelen. Er is geen bijzondere problematiek van drugsgebruik.

Zelfstandigen zijn dikwijls niet in orde met de ziekteverzekering voor kleine risico's, ze zijn hierover onvoldoende geïnformeerd waardoor problemen ontstaan met de mutualiteit en men minder snel een dokter gaat raadplegen.

Woonwagenbewoners kennen het bestaan van Kind en Gezin. Een structurele aanpak van inenting van rondtrekkende kinderen door kind en gezin wordt als belangrijk aanzien.

3.4.3 Onduidelijkheid over welzijnsaanbod naar woonwagenbewoners toe

De stuurgroep in de opmaak van onderliggend strategisch plan kwam tot de conclusie dat er ondanks de vele knelpunten op vlak van welzijn en gezondheid bij woonwagenbewoners, weinig tot geen kennis is over het welzijnsaanbod naar woonwagenbewoners.

3.5 Cultuur, Jeugd en sport

Er is een zeer intens sociaal en familiaal leven bij woonwagenbewoners. Met de buurt zijn er veelal oppervlakkige contacten. Er wordt individueel en familiaal gebruik gemaakt van losse georganiseerde voorzieningen (fitness, vissen, moto, film, pretpark). Bij Roms en Manoeshen is er een sterke aanwezigheid van religieuze rituelen en cultus, dit neemt af bij Voyageurs. Ook bij woonwagenbewoners is er een tendens tot individualisering. Via lokale scholen en lokale informatiebronnen zijn woonwagenbewoners meer bekend met lokale ontspannings- en sportmogelijkheden. Via internet informeren woonwagenbewoners zich en onderhouden ze onderlinge contacten.

Over het algemeen is er weinig belangstelling van woonwagenbewoners voor culturele evenementen (sport, muziek, theater, bibliotheek), dit wordt ook bevestigd in de bevraging van het HIVA. Ze hebben er ook weinig informatie over.

Vooraf jongeren hebben interesse in vrijetijdsactiviteiten, er is geen vraag van ouders naar vrijetijdsbesteding.

DEEL 3: DE STRATEGIE VAN HET VLAAMSE WOONWAGENBELEID

Hieronder wordt de strategie omschreven van het Vlaamse woonwagenbeleid. Het Vlaamse woonwagenbeleid maakt deel uit van het Vlaamse integratiebeleid. Net als het integratiebeleid is de benadering inclusief. Elk beleidsdomein neemt de nodige verantwoordelijkheden om de sociaal maatschappelijke integratie van woonwagenbewoners te bewerkstelligen.

De strategische doelstellingen voor het inburgerings- en integratiebeleid zijn

- Evenredige participatie en verantwoordelijk burgerschap realiseren via
 - o het versterken van bijzondere doelgroepen via empowerment en inspraak
 - o het toegankelijk maken van alle organisaties, voorzieningen en informatie in alle levensdomeinen van de samenleving
- De sociale samenhang versterken via
 - o het bevorderen van wederzijdse openheid en respect tussen mensen
 - o het bevorderen van interculturele contacten
- ondersteund door een derde doelstelling:
 - o Het integratiebeleid uitbouwen tot een onderbouwd, gecoördineerd en inclusief beleid

SD 1. Het woonwagenbeleid is onderbouwd, gecoördineerd en inclusief door;

A. Integratie in het ruimere Vlaamse inburgering- en integratiebeleid;

B. Aandacht voor het lokale niveau en afstemming op het Europese niveau.

Deze eerste doelstelling is gericht op het institutioneel-administratief kader waarbinnen het woonwagenbeleid vorm krijgt. Deze doelstelling streeft naar een optimaal gebruik van de verschillende instrumenten van de Vlaamse overheid om een coherent kader uit te bouwen waarbinnen een onderbouwd, gecoördineerd en inclusief woonwagenbeleid vorm kan krijgen. Deze doelstelling streeft naar een interne en externe sterke organisatiestructuur voor het Vlaamse woonwagenbeleid.

OD 1.1. Het woonwagenbeleid is gecoördineerd.

De minister bevoegd voor het inburgerings- en integratiebeleid coördineert het Vlaamse woonwagenbeleid. Op lokaal niveau voeren de steden en gemeenten de regie over het lokale integratiebeleid. Specifiek voor Brussel-Hoofdstad coördineert en regisseert de Vlaamse Gemeenschapscommissie binnen haar bevoegdheden het Vlaamse woonwagenbeleid. De Vlaamse gemeenschap pleegt structureel overleg met de Vlaamse Gemeenschapscommissie over het woonwagenbeleid. Zowel in de Commissie Integratiebeleid, als in de Vlaamse Woonwagencommissie is de Vlaamse Gemeenschapscommissie vertegenwoordigd.

De commissie Integratiebeleid evalueert het algemene integratiebeleid en heeft hierbij expliciete aandacht voor het woonwagenbeleid.

De Vlaamse Woonwagencommissie adviseert de minister voor inburgerings- en integratiebeleid over het standplaatsenbeleid. Deze commissie wordt voorgezeten door de bevoegde minister en evalueert het standplaatsenbeleid.

Acties:

| | Minister | Adm. | Timing |
|---|---|--|---------------|
| Actie 1. In alle Vlaamse beleidsdomeinen die een essentiële rol spelen bij de integratie van woonwagenbewoners in de samenleving zijn 'aanspreekpunten woonwagenbewoners' aangeduid. Deze aanspreekpunten staan reeds ter beschikking van diverse actoren op Vlaams niveau en beschikken over de nodige beleidsgerelateerde expertise en kunnen ondersteuning bieden bij specifieke knelpunten | Minister van Inburgering Minister van werk Minister van Wonen Minister van onderwijs Minister van Welzijn | ABB RWO VGC WER OND WVG | in uitvoering |
| Actie 2. Er is een intern reglement voor de Vlaamse Woonwagencommissie. Dit reglement bepaalt de samenstelling, de taken, de bevoegdheden en de verhouding tot de commissie Integratiebeleid. | Minister van Inburgering | ABB | 2012 |

OD 1. 2. Het woonwagenebeleid is inclusief, onderbouwd, evaluerend, volgehouden en resultaatgericht.

Het woonwagenebeleid is een inclusief beleid; elke betrokken beleidsinstantie integreert de inspanningen inzake integratiebeleid van woonwagenebewoners in het eigen planningsproces en de beleidscyclus. De commissie Integratiebeleid en het strategisch plan integratiebeleid besteden expliciet aandacht aan het woonwagenebeleid.

Acties:

| | Minister | Adm. | Timing |
|---|--|--------------------------|---------------------------|
| Actie 3. Driejaarlijks legt de Vlaamse Woonwagene commissie een vooruitgangsrapport over het standplaatsenbeleid voor aan de Vlaamse regering, op basis van de inbreng van de verschillende beleidsdomeinen. | Minister van Inburgering | ABB ism RWO AWV | Jaarlijks |
| Actie 4. De opvolging en evaluatie van het strategisch plan woonwagenebewoners vindt aansluiting op de systemen die ontwikkeld worden voor de opvolging van het geïntegreerd actieplan Integratiebeleid. | Minister van Inburgering | ABB | 2012 |
| Actie 5. Het Kruispunt Migratie-Integratie organiseert op regelmatige basis een inventarisatie van het aantal woonwagenebewoners. Deze inventarisatie wordt, in samenwerking met de Studiedienst van de Vlaamse Regering, zowel inhoudelijk als periodiek afgestemd op de integratiemonitor. | Minister van Inburgering Minister-President | KMI ABB SVR | 3 jaarlijks vanaf 2011 |

OD 1. 3. De Vlaamse overheid ondersteunt het lokale beleidsniveau bij het voeren van een lokaal woonwagenebeleid.

De Vlaamse overheid subsidieert het Kruispunt Migratie-Integratie en de integratiecentra voor de ondersteuning van het provinciale en gemeentelijke beleidsniveau elk voor wat betreft hun eigen taken en verantwoordelijkheden. Hierbij fungeert het Kruispunt Migratie-Integratie voornamelijk als expertisecentrum en richten de integratiecentra zich op ondersteuning.

De Vlaamse overheid erkent en subsidieert steden en gemeenten voor het voeren van een lokaal integratiebeleid. Bij de erkenning van integratiediensten houdt de Vlaamse overheid rekening met de omvang en de concentratie van de doelgroepen (inclusief woonwagenebewoners), de samenstelling van de bevolking en de aard van de problematiek.

Actie:

| | Minister | Adm. | Timing |
|--|--------------------------|------|--------|
| Actie 6. Het voeren van een lokaal woonwagenebeleid voor steden en gemeenten is een versterkend criterium voor de toekenning van de subsidie in het kader van het voeren van een lokaal integratiebeleid. | Minister van Inburgering | ABB | 2012 |

OD 1. 4. Het Vlaamse woonwagenbeleid vindt aansluiting bij het Europese beleid ten aanzien van woonwagenbewoners.

Zowel via beleidsdocumenten van de Europese Unie als door juridische uitspraken van het Europees Hof voor de Rechten van de Mens wordt het Europese beleidskader geschept. Het Vlaamse woonwagenbeleid situeert zich in een ruimere context. Het Vlaamse woonwagenbeleid wordt dan ook afgestemd op de Europese beleidsvoering.

Acties:

| | Minister | Adm. | Timing |
|---|--------------------------|------|---------------|
| Actie 7. Het agentschap voor Binnenlands Bestuur volgt de ontwikkelingen binnen het beleid van de EU op en bevordert de uitwisseling van ervaringen met andere landen. | Minister van Inburgering | ABB | In uitvoering |
| Actie 8. De Vlaamse overheid promoot het gebruik van Europese fondsen door overheden, instellingen en verenigingen voor het integratiebeleid van woonwagenbewoners. | Minister van Inburgering | ABB | In uitvoering |

SD 2. Het realiseren van evenredige participatie en verantwoordelijk burgerschap

A. door het versterken van woonwagenbewoners via empowerment en inspraak

B. door het toegankelijk maken van organisaties, voorzieningen en informatie in alle levensdomeinen van de samenleving voor woonwagenbewoners

De tweede doelstelling is specifiek gericht op het bevorderen van evenredige participatie van woonwagenbewoners. Participatie is een belangrijk aspect van het maatschappelijk leven. Focus ligt hier zowel op beleidsparticipatie (politiek, georganiseerd middenveld, beleids- en adviesraden) als maatschappelijke participatie binnen alle levensdomeinen. Maatschappelijke participatie kan verschillende vormen aannemen, onder meer deelname aan verenigingen en deelname aan vrijetijdsactiviteiten, maar ook deelname binnen de professionele en schoolse sfeer.

Evenredige participatie moet enerzijds worden gerealiseerd via het versterken van de doelgroep woonwagenbewoners. Dit emancipatiebeleid veronderstelt overleg met woonwagenbewoners, die effectief verantwoordelijkheid nemen, participeren en geconsulteerd worden in de ontwikkelingen in de samenleving.

Anderzijds is deze doelstelling gericht op de diensten en voorzieningen die binnen de samenleving worden aangeboden. Aandacht voor woonwagenbewoners wordt geplaatst binnen een ruimer toegankelijkheidsbeleid en van kwaliteitsvolle dienstverlening naar alle burgers. In het kader van kwaliteitsvolle dienstverlening voor alle burgers, richt deze doelstelling zich dan ook op het verhogen van de toegankelijkheid van de reguliere voorzieningen en organisaties. Dit houdt onder meer in dat er inspanningen worden geleverd om de achterstandspositie van woonwagenbewoners te verbeteren, maar ook om drempels te bestrijden. Hier situeert zich tevens een luik met betrekking tot het wegwerken van achterstellingmechanismen (discriminatie).

De Vlaamse overheid verwacht dat woonwagenbewoners deelnemen aan de samenleving, ervoor zorgen dat hun kinderen onderwijs volgen en dat zij op reguliere wijze in hun levensonderhoud voorzien.

OD 2. 1. De inspraak en maatschappelijke weerbaarheid van woonwagenbewoners is verhoogd.

Met deze doelstelling streeft de Vlaamse overheid naar maatschappelijke emancipatie van woonwagenbewoners. De Vlaamse overheid subsidieert het Minderhedenforum dat een belangrijke rol speelt in de verwezenlijking van deze doelstelling.

- Het Minderhedenforum bouwt een netwerk uit van woonwagenbewoners, met aandacht voor zowel organisaties als individuen;
- Het Minderhedenforum betreft woonwagenbewoners bij haar werking en bij het beleid;
- Het Minderhedenforum staat in voor de belangenbehartiging van woonwagenbewoners, onder meer via vertegenwoordiging in relevante advies-, inspraak-, overleg- of beslissingsorganen.

Acties:

| | Minister | Adm. | Timing |
|--|--|------|---------------|
| Actie 9. Woonwagenbewoners zijn vertegenwoordigd in de Vlaamse Woonwagencommissie. | Minister van Inburgering | ABB | In uitvoering |
| Actie 10. Bij de relevante acties uit het strategisch plan woonwagenbewoners, wordt het Minderhedenforum betrokken om de participatie van woonwagenbewoners te faciliteren. | Elke minister voor zijn/haar beleidsdomein | | 2012 |

OD 2. 2. Residentiële en doortrekkende woonwagenbewoners hebben toegang tot kwalitatieve standplaatsen door:

A. een stijging van het aantal publieke en private standplaatsen;

B. een duurzaam en kwaliteitsvol beheer van woonwagenterreinen;

C. een gecoördineerde opvang van doortrekkers.

Via deze doelstelling wordt er gestreefd naar een kwalitatieve en zekere woonvoorziening voor woonwagenbewoners. Een zekere en kwalitatieve woonvoorziening wordt gezien als een noodzakelijke en stimulerende factor voor integratie van woonwagenbewoners. Om het belang van deze doelstelling te bevestigen wordt deze in dit plan als een aparte operationele doelstelling geformuleerd, naast de meer algemene doelstelling over toegankelijkheid.

De Vlaamse overheid voert dan ook een richtinggevend beleid. Ze subsidieert de verwerving, de inrichting, de renovatie en de uitbreiding van woonwagenterreinen voor woonwagenbewoners. Initiatiefnemers voor de aanleg van een woonwagenterrein kunnen beroep doen op het Agentschap voor Binnenlands Bestuur en meerbepaald het team voor gesubsidieerde infrastructuur voor ondersteuning inzake de aanleg, inrichting en het beheer van woonwagenterreinen.

Acties in functie van een stijging van het aantal standplaatsen;

| | Minister | Adm. | Timing |
|--|---|--------------------------------|---------------|
| Actie 11. De stedenbouwkundige en ruimtelijke vergunningsvoorwaarden voor de aanleg van een woonwagenterrein of het plaatsen van een woonwagen worden verduidelijkt. | Minister van Ruimtelijke Ordening | RWO | 2013 |
| Actie 12. De Vlaamse Woonwagencommissie houdt overzicht op de dossiers van geplande woonwagenterreinen. Het departement Ruimtelijke Ordening volgt deze dossiers op en neemt deze waar mogelijk op in de ruimtelijke planning. | Minister van Inburgering Minister van Ruimtelijke ordening | ABB RWO | In uitvoering |
| Actie 13. De afdeling Stedenbeleid, Inburgering en Integratie, het team gesubsidieerde infrastructuur, het departement Ruimtelijke Ordening en het Kruispunt M-I actualiseren systematisch het digitale monitoringssysteem van de woonwagenterreinen wwt.kruispuntmi.be . | Minister van Inburgering Minister van Ruimtelijke ordening | ABB RWO | In uitvoering |
| Actie 14. De Vlaamse minister van Inburgering onderzoekt in overleg met de minister van Ruimtelijke Ordening de mogelijkheden voor de aanleg, erkenning en subsidiëring van private woonwagenterreinen. | Minister van Inburgering Minister van Ruimtelijke ordening | ABB RWO Agentschap Wonen | 2012 |
| Actie 15. Het agentschap binnenlands bestuur maakt een lijst aan met lopende dossiers voor de aanleg of renovatie van terreinen en werkt actief op de knelpunten die vertragend werken. | Minister van Inburgering | ABB | 2012 |

Acties voor een duurzaam en kwaliteitsvol beheer van woonwagenterreinen

| | Minister | Adm. | Timing |
|---|---|-------------------------|---------------|
| Actie 16. De Vlaamse minister voor Wonen realiseert een aangepast normenkader inzake woningkwaliteitseisen voor verplaatsbare residentiële woonwagens en een daarmee samenhangend stimulerend woonkwaliteitsbeleid, gelijkwaardig aan dit van vaste, gefundeerde woningen. | Minister van Woning Minister van Inburgering | Agentschap wonen ABB | In uitvoering |
| Actie 17. Het subsidiëringsbeleid wordt afgestemd op het aangepaste kwaliteitsnormenkader. | Minister van Inburgering Minister van Woning | Agentschap wonen ABB | 2013 |
| Actie 18. De Vlaamse Woonwagencommissie onderzoekt hoe de Vlaamse overheid kan bijdragen tot een duurzaam en kwaliteitsvol beheer van woonwagenterreinen. | Minister van Inburgering | ABB | Vanaf 2012 |

| | | | |
|---|--------------------------|-----|-------------------------------------|
| Actie 19. De Vlaamse Woonwagencommissie onderzoekt hoe een realistische gebruikersvergoeding kan worden nagestreefd en werkt een voorbeeldmodel uit dat ter beschikking wordt gesteld van de eigenaars van woonwagenterreinen. | Minister van Inburgering | ABB | Vanaf 2012 Resultaat mei 2013 |
| Actie 20. De Vlaamse woonwagencommissie ontwikkelt ter ondersteuning van gemeentelijke terreinen een kader om de toewijzingsprocedures beter op elkaar af te stemmen. | Minister van inburgering | ABB | 2013 |

Acties voor een gecoördineerde, tijdelijke opvang van rondtrekkende woonwagenbewoners

| | Minister | Adm. | Timing |
|--|--------------------------|------|-------------------------|
| Actie 21. Vlaamse woonwagencommissie evalueert haar model voor reglementering van pleisterplaatsen, in samenspraak met gemeenten en provinciegouverneurs. | Minister van Inburgering | ABB | 2012 |
| Actie 22. De Vlaamse woonwagencommissie evalueert jaarlijks het beleid rond rondtrekkende woonwagenbewoners in samenspraak met de provinciegouverneurs. | Minister van Inburgering | ABB | Jaarlijks in het najaar |

Acties om de stedenbouwkundige en ruimtelijke vergunningsvoorwaarden voor de aanleg van een woonwagenterrein of het plaatsen van een woonwagen duidelijk te maken en aan te passen aan de specifieke woonvorm van woonwagenbewoners.

| | Minister | Adm. | Timing |
|--|-----------------------------------|------|--------|
| Actie 23. Het departement RO evalueert (d.w.z. toetst aan nieuwe inzichten) en past het richtinggevend vergunningenkader aan voor de inrichting van woonwagenterreinen en het plaatsen van residentiële caravans/woonwagens, op basis van de ervaringen van de gemeentelijke woonwagenterreinen, private terreinen en nieuwe woonconcepten die beantwoorden aan de woonbehoeften van woonwagenbewoners. | Minister van Ruimtelijke Ordening | RWO | 2012 |
| Actie 24. Het departement Ruimtelijke Ordening denkt na over de aanpak van nieuwe/andere woonvormen (bvb. woonwagens) op vlak van vergunningenbeleid. Hierbij kunnen ruimtelijke criteria (bijvoorbeeld 'bouwen in tweede orde') worden uitgewerkt of geherdefinieerd waardoor deze nieuwe/andere woonvormen wel stedenbouwkundig vergunbaar kunnen zijn. | Minister van Ruimtelijke Ordening | RWO | 2012 |

| | | | |
|---|-----------------------------------|-----|------------|
| Actie 25. Het departement Ruimtelijke Ordening onderzoekt hoe het planningsbeleid tot nu toe verlopen is en op welke punten een bijsturing nodig is. Dit kan gebeuren voor het gewestelijk, het provinciaal en het gemeentelijk niveau en kan kaderen binnen de voorbereiding van het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen, als opvolger van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen. | Minister van Ruimtelijke Ordening | RWO | 2012 |
| Actie 26. Het departement Ruimtelijke Ordening onderzoekt in hoeverre een vereenvoudigde dossiersamenstelling kan worden toegepast bij de aanvraag van een stedenbouwkundige vergunning (bijvoorbeeld een duidelijk schema opmaken waardoor zowel de vergunningverlenende instantie als de aanvrager duidelijk weet onder welke vorm (dossiersamenstelling) de aanvraag moet worden ingediend. | Minister van Ruimtelijke Ordening | RWO | 2012 |
| Actie 27. Het departement Ruimtelijke ordening ziet erop toe dat de provincies stelselmatig aandacht hebben voor de bestemming van doortrekkers –en residentiele terreinen | Minister van Ruimtelijke ordening | RWO | Vanaf 2012 |

OD 2.3. De toegankelijkheid van organisaties en voorzieningen in relevante sectoren is verhoogd voor woonwagenbewoners.

Uit de gemaakte omgevingsanalyse blijkt dat woonwagenbewoners in bepaalde sectoren minder toegang of meer nood hebben aan bepaalde voorzieningen. Via deze doelstelling wordt gestreefd naar evenredige participatie voor woonwagenbewoners binnen diverse beleidsdomeinen. Deze doelstelling wordt op een inclusieve manier binnen het algemene beleid van de diverse beleidsdomeinen nagestreefd, waar nodig worden categoriale projecten of acties bepaald, specifiek voor woonwagenbewoners.

Om de inclusieve aanpak van deze doelstelling te benadrukken worden de sectorspecifieke engagementen geformuleerd als projecten. De projecten kunnen gezien worden als operationele doelstellingen op het niveau van verschillende beleidsdomeinen. Deze projecten worden in de verschillende beleidsdomeinen nagestreefd via concrete acties.

Beleidsdomein Welzijn en Gezondheid

Project 1. Kind en Gezin volgt woonwagenbewoners systematisch op.

| | Minister | Adm./Partner | Timing |
|--|----------------------|---------------|--------|
| Actie 28. Kind en Gezin volgt haar dienstverlening ten aanzien van woonwagenbewoners op in het kader van de organisatie van de preventieve gezinsondersteuning. | Minister van Welzijn | Kind en Gezin | 2012 |
| Actie 29. Kind en Gezin streeft naar de optimale vaccinatiëgraad van kinderen van rondtrekkenden en werkt hiervoor een aanpak uit. | Minister van Welzijn | Kind en Gezin | 2012 |

| | | | |
|--|----------------------|---------------|------|
| Actie 30. Kind en Gezin werkt een aanpak uit voor de toeleiding van de woonwagenbewoners naar haar dienstverlening. | Minister van Welzijn | Kind en Gezin | 2012 |
| Actie 31. Kind en Gezin ondersteunt haar medewerkers in het werken met rondtrekkenden en woonwagenbewoners, onder meer door gerichte competentieontwikkeling. | Minister van Welzijn | Kind en Gezin | 2012 |

Project 2. Samenlevingsopbouw werkt aan de versterking van woonwagenbewoners

| | | | |
|--|----------------------|-----|---------------|
| Actie 32. Al naargelang de aanwezigheid van woonwagenterreinen kunnen instituten voor samenlevingsopbouw een aantal specifieke ondersteuningsmogelijkheden uitwerken voor, met en door woonwagenbewoners. Deze hebben betrekking op de leef- en woonsituatie, het verhogen van de maatschappelijke participatie en de sociale activering. | Minister van Welzijn | WVG | In uitvoering |
|--|----------------------|-----|---------------|

Beleidsdomein onderwijs

Project 1. Kleuters en leerlingen worden toegeleid naar en participeren aan onderwijs

| | | | |
|---|------------------------|-----------|--------|
| | Minister | Adm. | Timing |
| Actie 33. Binnen de Lokale Overleg Platforms worden acties ondernomen zodat kinderen van woonwagenbewoners participeren aan onderwijs. | Minister van onderwijs | Onderwijs | 2012 |

Project 2. Het onderwijsbeleid ten aanzien van woonwagenbewoners en Rom wordt op verschillende niveaus bewaakt.

| | | | |
|--|------------------------|-----------|--------|
| | Minister | Adm. | Timing |
| Actie 34. Het beleidsdomein onderwijs communiceert ten aanzien van de onderwijsactoren over relevante (Europese) subsidiebronnen voor het werken met woonwagenbewoners. | Minister van onderwijs | Onderwijs | 2012 |
| Actie 35. Het uitwerken door Kazerne Dossin van een educatief lessenkoffer (dat aansluit bij de permanente tentoonstelling) rond de problematiek van woonwagenbewoners (en zigeuners) met aandacht voor het verleden en de huidige situatie | Minister van onderwijs | Onderwijs | 2012 |

Beleidsdomein Werk

Project 1 Het opleidings- en tewerkstellingsbeleid richt zich ook naar woonwagenbewoners, specifieke aandacht gaat uit naar het zelfstandigenstatuut.

| | Minister | Adm./ Partner | Timing |
|--|-------------------------------|--------------------------------|-------------|
| Actie 36. Op basis van een doelgroepanalyse (regionale concentratie, met focus op de knelpunten en kansen rond opleiding en werk) door het Kruispunt Migratie-Integratie, worden een of meer regio's afgebakend waarop het beleidsdomein WSE zich concentreert om te onderzoeken welke verdere acties en projecten naar de doelgroep kunnen opgezet worden. | Minister van werk | WSE K-MI | Najaar 2012 |
| Actie 37. Het departement WSE onderzoekt in overleg met Syntra Vlaanderen, VDAB, en andere bovenlokale actoren van het werkgelegenheids- en arbeidsmarktbeleid welke goed gekozen (beroeps)opleidingen in de geselecteerde regio's kunnen opengesteld worden (op projectniveau). In eerste instantie worden volgende mogelijkheden onderzocht: <ul style="list-style-type: none"> - opleiding bedrijfsbeheer (initiatiefnemer: Syntra Vlaanderen) - opleiding rijbewijs (B en C/CE) als opstap naar opleiding taxi- en/of vrachtwagenchauffeur (initiatiefnemer: VDAB in overleg met Syntra Vlaanderen) - opleiding automechanica en carrosserie (initiatiefnemer: VDAB) | Minister van werk | WSE- Syntra VDAB SERR | Najaar2012 |
| Actie 38. Het departement WSE onderzoekt, in afstemming met de VDAB, hoe woonwagenbewoners een plaats kunnen krijgen in armoedetrajecten gericht op werk. | Minister van werk | WSE VDAB | Najaar2012 |
| Actie 39. Het instrument van de individuele beroepsopleiding (IBO) en varianten zoals T-IBO of C-IBO kunnen (ook) voor zwakkere werkzoekenden en/of voor werkzoekenden waarover de beeldvorming (in de samenleving, bij werkgevers, ...) eenzijdig en gekleurd is betere kansen op duurzaam werk scheppen. Tegen begin 2013 onderzoeken het departement WSE en VDAB hoe woonwagenbewoners in deze maatregel aan bod kunnen komen. Daarbij wordt tevens onderzocht of de inzet van ervaringsdeskundigen een meerwaarde kan opleveren. | Minister van werk | WSE VDAB | Najaar2012 |
| Actie 40. Het departement onderzoekt waar, hoe en onder welke randvoorwaarden woonwagenbewoners hun plaats binnen de ruime sector van de sociale economie kunnen versterken binnen de algemeen geldende regelgeving | Minister van Sociale economie | WSE | Najaar2012 |

Project 2 De toegankelijkheid van opleidingen voor woonwagenbewoners is verhoogd.

| | Minister | Adm./ Partner | Timing |
|--|-------------------|---------------|------------|
| Actie 41. Syntra Vlaanderen onderzoekt tegen eind 2012 hoe woonwagenbewoners op een adequate wijze geïnformeerd en ondersteund kunnen worden i.v.m. het opstarten van een eigen zaak. | Minister van werk | Syntra | Najaar2012 |

Beleidsdomein cultuur, vrije tijd, sport en media

Project Toegankelijke informatie over het aanbod van cultuur is verspreid.

| | Minister | Adm. | Timing |
|--|----------------------|------|--------|
| Actie 42. Via de website en nieuwsbrief van het kennisknooppunt interculturaliseren wordt binnen de cultuursector informatie verspreid over de doelgroep woonwagenbewoners en worden tips gegeven omtrent communicatie naar de doelgroep. | Minister van Cultuur | CJSM | 2012 |

SD 3. Het versterken van sociale samenhang via

A. het bevorderen van wederzijdse openheid en respect tussen mensen

B. het bevorderen van interculturele contacten

Deze laatste doelstelling is gericht op de hele samenleving en doelt op inspanningen die moeten worden geleverd voor het creëren van een ruimer draagvlak voor een diverse samenleving. Samenleven in diversiteit is de verantwoordelijkheid van alle burgers en zal moeten gedragen en gerealiseerd worden met medewerking van alle burgers. Dit houdt in dat de bevolking enerzijds actief en correct geïnformeerd wordt over de feitelijke diversiteit in de samenleving en anderzijds gestimuleerd en ondersteund wordt in haar samenleven in diversiteit, in het bijzonder daar waar moeilijke externe omstandigheden zich (dreigen te) vertalen in spanningen en conflicten tussen mensen met een verschillende achtergrond. Het gaat hier onder meer om sensibiliseren van de publieke opinie, interculturele interactie bevorderen, sociale cohesie....

De ontwikkeling van een zuivere, correcte, niet-stereotype beeldvorming van de diversiteit in Vlaanderen is een eerste stap om tot een respectvolle dialoog te komen.

OD 3. 1. Woonwagenbewoners hebben contacten en sociale relaties met de buurt.

De omgevingsanalyse geeft aan dat veel woonwagenbewoners binnen hun eigen gemeenschap leven en slechts functionele contacten onderhouden met de bredere maatschappij. Daarbij komt dat veel woonwagenterreinen afgelegen liggen van andere woonkernen. Bovendien is in de ruimere maatschappij de kennis over woonwagenbewoners beperkt. Dit wij-zij verhaal houdt stereotype beeldvorming in

stand. Met het bevorderen van sociale relaties wordt gestreefd naar het doorbreken van deze situatie met als doel om wederzijds respect te creëren.

Actie:

| | Minister | Adm. | Timing |
|--|--------------------------|------|--------|
| Actie 43. Lokale besturen met een woonwagenbevolking en een integratiebeleid worden via de bestaande instrumenten gestimuleerd om acties op te zetten om contacten tussen woonwagenbewoners en andere bewoners te stimuleren. | Minister van Inburgering | ABB | 2012 |

OD 3. 2. Een correcte maatschappelijke beeldvorming over woonwagenbewoners wordt gestimuleerd.

Verschillende communicatiekanalen berichten over woonwagenbewoners en dragen bij tot de maatschappelijke beeldvorming. Deze doelstelling benadrukt het belang van correcte berichtgeving om stereotiepe beeldvorming over woonwagenbewoners te doorbreken. Op deze manier wordt gestreefd naar een open kennisvorming.

Acties:

| | Minister | Adm./ partner | Timing |
|--|--------------------------|---------------|--------|
| Actie 44. Het Kruispunt Migratie-Integratie inventariseert voor woonwagenbewoners en instanties bruikbaar info- en documentatiemateriaal over woonwagenbewoners en maakt het beschikbaar voor organisaties. | Minister van Inburgering | Kruispunt M-I | 2012 |
| Actie 45. De beeldvorming en communicatie met omwonenden krijgt ook na de ingebruikname van een woonwagenterrein de nodige aandacht. Gemeenten met een woonwagenterrein worden door de Vlaamse overheid aangemoedigd om de bewoners van het woonwagenterrein te betrekken in de informatie over de gemeente en haar bevolking, bv. door informatie over het terrein, opendeurdagen, betrekken van de bewoners bij gemeentelijke acties. | Minister van Inburgering | ABB | 2012 |
| Actie 46. Het Kruispunt Migratie-Integratie informeert de media over woonwagenbewoners in Vlaanderen. De Vlaamse overheid informeert de media over het Vlaamse Woonwagenbeleid. | Minister van Inburgering | Kruispunt M-I | 2012 |

4 Kritische succesfactoren

De kritische succesfactoren van het woonwagenebeleid zijn factoren die beslissend zijn voor het al dan niet behalen van de doelstellingen van het woonwagenebeleid.

4.1 Woonwagenebewoners hebben een kwaliteitsvolle woning.

OMSCHRIJVING: Het mobiel wonen in familiaal verband is prioritair voor woonwagenebewoners. Gezien de specifieke woonvorm, vindt deze doelgroep moeilijk toegang op de reguliere woningmarkt. Bovendien is de Vlaamse woningmarkt niet afgestemd op gemeenschappelijk en mobiel wonen. Woonwagenebewoners prefereren dan ook om te wonen op terreinen waar het gemeenschappelijke wonen en het mobiliteitsaspect kunnen samengaan. De woonsituatie van veel woonwagenebewoners is echter onzeker. Er is een tekort aan standplaatsen, te grote densiteit op de bestaande woonwagenterreinen, regelgevende remmingen op de aanleg van private terreinen en vele woonwagenebewoners wonen nog steeds op illegale plaatsen. De druk op bestaande woonwagenterreinen blijft bovendien hoog omdat de huurprijzen niet marktconform zijn. Deze woonsituatie in combinatie met niet-kwalitatieve woonwagens staat maatschappelijke vorderingen op andere domeinen in de weg.

WAAROM KRITISCH?

Een kwaliteitsvolle woning voor woonwagenebewoners is naast een expliciete doelstelling van het woonwagenebeleid ook een kritische succesfactor. Een onzekere woonsituatie hypothekeert immers de beleidsvoering op diverse beleidsdomeinen zoals onderwijs, werk, gezondheid, welzijn, e.d. Om op deze domeinen een sterke verbetering te verwezenlijken is een goede, zekere woonsituatie voor woonwagenebewoners noodzakelijk.

4.2 Effectieve implementatie en uitvoering van het woonwagenebeleid door alle bestuursentiteiten

OMSCHRIJVING: Verschillende bestuursentiteiten hebben belang en zijn betrokken bij een goede uitvoering van het woonwagenebeleid. Een beleid kan pas zijn vruchten afwerpen als de betrokken beleidsinstanties op hun domein verantwoordelijkheid nemen en beschikken over voldoende middelen en tijd. Zowel de Vlaamse overheid, provinciegouverneurs, de provincies als de steden en gemeenten zijn cruciale actoren in het beleid naar woonwagenebewoners toe.

WAAROM KRITISCH?

Verschillende overheden met afgebakende bevoegdheden dragen een verantwoordelijkheid in de uitvoering van het woonwagenebeleid. In globo is de Vlaamse overheid verantwoordelijk voor de coördinatie van het integratiebeleid naar woonwagenebewoners toe, de provinciegouverneurs zijn belast met de coördinatie van doortrekkende woonwagenebewoners, de provincies nemen hun rol op in het kader van het provinciedecreet²¹ en de gemeentebesturen zijn verantwoordelijk voor het voeren van een lokaal integratiebeleid naar woonwagenebewoners toe en voor de creatie van voldoende residentiële standplaatsen. Ondanks de bevoegdheidsafbakening blijft samenwerking tussen de diverse overheden cruciaal. Afwezigheid van beleidsvoering op het ene niveau hypothekeert de beleidsvoering op andere niveaus en ondermijnt de integratie van een bevolkingsgroep in de samenleving.

4.3 Engagemet van de samenleving is vereist

OMSCHRIJVING: Er is weinig maatschappelijke kennis over woonwagenebewoners in Vlaanderen. Slechts een erg select deel van de maatschappij heeft kennis van en inzicht in de Vlaamse woonwagenebevolking. Woonwagenebewoners worden zelden positief benaderd in openbare debatten. Er is nood aan een correcte niet-stereotype maatschappelijke kennisvorming rond woonwagenebewoners.

²¹ Vlaamse regering, Witboek Interne staats hervorming, 8 april 2011

WAAROM KRITISCH? Ongekend is onbemind. Een gebrek aan maatschappelijke en politieke kennis en draagkracht resulteert in een blijvende marginalisering van woonwagenebewoners in Vlaanderen. Zowel op het vlak van maatschappelijke integratie, als voor de aanleg van nieuwe woonwagenterreinen lopen diverse projecten spaak op maatschappelijke weerstand. De financiële en menselijke inzet in uitvoering van het woonwagenebeleid zal meer vruchten afwerpen als het maatschappelijke stigma rond de woonwagenebevolking is verdwenen.

4.4 Engagement van de doelgroep is vereist

OMSCHRIJVING: Het woonwagenebeleid creëert de voorwaarden opdat woonwagenebewoners als volwaardige burgers in de samenleving kunnen staan. Een engagement van de doelgroep is in deze vereist om enerzijds de maatschappelijke knelpunten aan te stippen en anderzijds verantwoordelijkheden op te nemen in de maatschappij.

WAAROM KRITISCH? Het creëren van voorwaarden alleen volstaat niet om het woonwagenebeleid succesvol te maken. In vele domeinen zal het woonwagenebeleid pas zijn vruchten afwerpen als de doelgroep actief participeert. Zo wordt onder meer engagement van de doelgroep verwacht op vlak van onderwijs, werk, gezondheidszorg, sociale interactie en kwaliteitsvol wonen. Succesvolle integratie is tweerichtingsverkeer.

4.5 Communicatie met en ondersteuning van het lokale beleidsniveau.

OMSCHRIJVING: Voornamelijk het lokale niveau wordt geconfronteerd met de maatschappelijke uitdagingen rond woonwagenebewoners. Enerzijds zijn de lokale besturen het best geplaatst om samenlevingsproblemen te detecteren en te beheersen, anderzijds wordt het woonwagenebeleid voornamelijk op de eerste plaats lokaal gevoerd.

WAAROM KRITISCH? Gezien de complexiteit en de specificiteit van de problematiek hebben lokale voorzieningen, steden en gemeenten een grote nood aan ondersteuning. Gezien de mobiliteit van de doelgroep is afstemming tussen verschillende lokale niveaus noodzakelijk. Een uitwisseling van ervaringen tussen lokale besturen onderling en de Vlaamse overheid is noodzakelijk om tot een kwalitatief beleid te komen.

Colofon



Verantwoordelijke uitgever
Guido Decoster, Administrateur-generaal
Agentschap voor Binnenlands Bestuur
Boudewijnlaan 30
1000 Brussel

Grafische Vormgeving
Diensten voor het Algemeen Regeringsbeleid, afdeling Communicatie,
Ingrid Van Rintel

Druk
Agentschap voor Facilitair Management, Digital drukkerij

Depotnummer
D/2012/3241/355

Uitgave
December 2012

