

OOST-
VLAAMSE

WOONWAGEN BEWONERS TELLEN (WE) MEE



Voorwoord

Het woonbeleid in Vlaanderen legt al decennialang de klemtoon op het verwerven van een eigen huis of flat. De meeste Vlamingen stellen inderdaad alles in het werk om een eigen huis te kunnen kopen of te (laten) bouwen. Toch zijn er ook mensen die het anders zien. Woonwagenbewoners bijvoorbeeld, zij zien het anders. Ze zijn vaak niet opgegroeid in een huis en zo'n huis zegt hun dan ook weinig. Ze willen (veel) liever in een woonwagen wonen. En in Vlaanderen moet dat kunnen. Het wonen in een woonwagen is immers een door de Vlaamse overheid erkende woonvorm. Woonwagenbewoners zijn echter een minderheid: ze behoren niet tot 'de norm'. En, zoals het vaak gaat met minderheden, is het even opletten geblazen dat ze niet vergeten worden.

Ook in Oost-Vlaanderen zijn er mensen die de voorkeur geven aan een woonwagen in de plaats van een huis. Het provinciebestuur van Oost-Vlaanderen weet dat ze er zijn. Alleen is het niet duidelijk wie ze precies zijn, met hoeveel ze zijn, waar hun woonwagens precies staan en kunnen staan en in welke omstandigheden ze (willen) wonen. Nu is het volstrekt onmogelijk om een beleid te ontwikkelen dat rekening houdt met de wensen van woonwagenbewoners wanneer je niet goed weet over wie het eigenlijk gaat.

Het is dus hoog tijd om de toevallige informatie waarover we beschikken, door een meer methodische en een meer volledige aanpak, aan te vullen tot er een volledig en actueel plaatje ontstaat van de woonwagenbewoners in Oost-Vlaanderen. En daarvoor konden we gelukkig rekenen op de mensen van Samenlevingsopbouw Oost-Vlaanderen vzw. Zij vroegen ons om steun voor hun inventarisatieproject van residentiële woonwagenbewoners in Oost-Vlaanderen. Ze hebben de residentiële woonwagenbewoners geteld. Het gaat hier niet om rondtrekkende woonwagenbewoners, die met hun woonwagen een dorp aandoen en kort nadien alweer naar het volgende dorp vertrekken. Het gaat wel om mensen die gewoon leven in een woonwagen zoals anderen wonen in een huis. Hun woonwagen blijft roerloos staan op dezelfde plek.

We zijn blij met het project "Woonwagenbewoners tellen (we) mee" van Samenlevingsopbouw Oost-Vlaanderen vzw. We weten immers dat een correct inzicht in de noden en wensen van de Oost-Vlaamse woonwagenbewoners ons zal helpen in het ontwikkelen van een woonbeleid dat voor werkelijk alle Oost-Vlamingen herkenbaar is. En dat is nu precies onze bedoeling.

Eddy Couckuyt
Gedeputeerde voor Welzijn & Wonen
Provincie Oost-Vlaanderen



03	Voorwoord
04	Inhoud
05	Inleiding
07	I. WOONWAGENBEWONERS IN VLAANDEREN
	1. Wie zijn de woonwagenbewoners
	1.1 Voor de overheid
	1.2 Historisch
08	1.3 Niet te verwarren met...
09	1.4 Gemeenschappelijke kenmerken
	2. Waar wonen de woonwagenbewoners in Vlaanderen
	2.1 De woonwagen doorheen de tijd
	2.2 De woonwagen als volwaardige woonvorm erkend door de Vlaamse Wooncode
10	2.3 Op welke terreinen kunnen woonwagenbewoners hun woonwagen plaatsen?
	2.3.1 Evolutie
11	2.3.2 Vandaag: drie types terreinen
12	2.4 Woonwagenbewoners in huizen
12	3. Aantal en spreiding in Vlaanderen
13	II. WOONWAGENBEWONERS IN OOST-VLAANDEREN
14	1. Getuigenissen
15	2. Kwantitatief onderzoek naar de Oost-Vlaamse woonwagenbewoners
	2.1 Doel en doelgroep
	2.2 Gehanteerde methodiek
	2.3 Resultaten van het onderzoek
	2.3.1 Aantal woonwagenbewoners in Oost-Vlaanderen en hun profiel
16	2.3.2 Waar wonen de Oost-Vlaamse woonwagenbewoners?
22	III. BEVRAGING VAN DE OOST-VLAAMSE WOONWAGENBEWONERS
22	1. Gehanteerde methodiek
22	2. Respons en profiel van de respondenten
22	3. Resultaten van de bevraging
	3.1 Algemene kenmerken
	3.1.1 Deelgroepen van woonwagenbewoners
	3.1.2 Spreiding van woonwagenbewoners
24	3.1.3 Gezinssamenstelling en leeftijd
	3.2 Sociaal economische kenmerken
	3.2.1 Taal
	3.2.2 Opleiding
26	3.2.3 Werk en inkomen
27	3.3 Woonsituatie
	3.3.1 Type gezinswoning
31	3.3.2 Woonkwaliteit
32	3.3.3 Waarom wonen ze waar ze wonen?
33	3.3.4 Waar willen ze het liefst wonen?
36	3.3.5 Residentiële woonwagenbewoners die rondtrekken
	3.4 Sociale contacten en organisatievorming
	3.4.1 Contact met andere woonwagenbewoners
37	3.4.2 Organisatievorming onder woonwagenbewoners
38	IV. ENKELE SLOTAANBEVELINGEN
39	COLOFON

Inleiding

Woonwagenbewoners vormen in België een kleine minderheidsgroep waarmee maar weinig mensen contact hebben, maar waarover iedereen een mening heeft. Nochtans gaat het om mensen met de Belgische nationaliteit die er - anders dan de modale Belg - omwille van hun cultuur voor kiezen om te wonen 'op wielen', tegenwoordig geen evidente keuze. Er zijn immers onvoldoende legale mogelijkheden om in een woonwagen te wonen bij gebrek aan officiële publieke woonwagenterreinen en een strakke wetgeving. Bovendien is er vaak heel wat weerstand van de burgerbevolking en de gemeentebesturen om een terrein voor woonwagenbewoners aan te leggen. Hierdoor wonen heel wat woonwagenbewoners op een niet vergund terrein, op een camping of weekendverblijfspark of noodgedwongen in een huis.

Ook in de Oost-Vlaanderen zijn er woonwagenbewoners. Tijdens de zomerperiode kunnen we in de krant geregeld berichten lezen over doortrekkende families van woonwagenbewoners die in de provincie zijn neergestreken. Wat echter veel minder aandacht krijgt, is dat er naast deze doortrekkers ook heel wat woonwagenbewoners zijn die niet rondtrekken, maar op een vaste plaats wonen. Over de omvang, het profiel en de problemen van deze residentiële woonwagenbewoners in Oost-Vlaanderen is echter nauwelijks iets geweten. Dit gebrek aan informatie over deze doelgroep en over hun woonervaringen, -wensen en -problemen is een belangrijke rem op een doeltreffend beleid in de gemeenten waar deze residentiële woonwagenbewoners wonen.

Om het tekort aan informatie en cijfers rond residentiële woonwagenbewoners in Oost-Vlaanderen weg te werken, voerde Samenlevingsopbouw Oost-Vlaanderen, in samenwerking met ODiCe (het Oost-Vlaams Diversiteitscentrum) en de Provincie Oost-Vlaanderen, een onderzoek uit onder de naam 'Oost-Vlaamse woonwagenbewoners tellen (we) mee'. Dit, zowel kwantitatief als kwalitatief, onderzoek liep van januari tot december 2011. In het kwantitatieve luik hebben we cijfergegevens verzameld over de residentiële Oost-Vlaamse woonwagenbewoners. Het kwalitatieve luik is een diepgaande bevraging bij 183 gezinnen van woonwagenbewoners over hun profiel en woonsituatie. Op die manier willen we een realistisch beeld schetsen van deze bevolkingsgroep en de negatieve en vaak foute beeldvorming over hen recht trekken.

Deze publicatie is een weergave van dit onderzoek.

In een eerste hoofdstuk geven we wat achtergrondinformatie over de woonwagenbewoners in België.

In een volgend hoofdstuk zoomen we dieper in op Oost-Vlaanderen. We laten een aantal woonwagenbewoners aan het woord en geven de resultaten weer van ons kwantitatief onderzoek.

In een derde hoofdstuk bespreken we de resultaten van de kwalitatieve bevraging.

Telkens geven we voor de knelpunten waarop we in ons onderzoek stootten ook enkele beleidsaanbevelingen mee.

Deze publicatie zou er nooit zijn gekomen zonder de gastvrijheid en de medewerking van de woonwagenbewoners zelf en de goede samenwerking met Stijn De Reu van ODiCe.

Ook willen we de verschillende 'woonwagenwerkers' bedanken die vanuit hun kennis en expertise een bijdrage hebben geleverd aan ons onderzoek: Dirk Beersmans, Kim Janssens en Hilde Degol. Daarnaast willen we ook Mieke van Opstal en Zeneb Bensafia van de Dienst Sociale Planning van de Provincie Oost-Vlaanderen bedanken voor de hulp bij de opmaak en de verwerking van de vragenlijsten en het aanleveren van het kaartmateriaal. En niet in het minst ook het provinciebestuur van Oost-Vlaanderen dat door zijn financiële ondersteuning dit project mogelijk heeft gemaakt.

Hanne Couckuyt,
Opbouwwerkster

Luc Joos,
Beleidsmedewerker

Samenlevingsopbouw Oost-Vlaanderen vzw

I. WOONWAGENBEWONERS IN VLAANDEREN

1. Wie zijn de woonwagenbewoners?

1.1 Voor de overheid

De Vlaamse Overheid definieert in het Integratiedecreet woonwagenbewoners als: “Personen die legaal in België verblijven en die wonen of woonden in een woonwagen of waarvan de ouders dat deden, met uitzondering van bewoners van campings of gebieden met weekendverblijven”.

Met deze omschrijving verwijst de Vlaamse Overheid naar mensen die zichzelf Voyageur, Manoesj of Rom beschouwen en die naar traditie wonen of woonden in een woonwagen. Je behoort tot een van deze groepen als je jezelf daartoe rekent en als de andere groepsleden dat erkennen. Afstamming is belangrijk, maar ook gemeenschappelijke sociale en culturele kenmerken.

1.2 Historisch

Woonwagenbewoners zijn een zeer verscheiden bevolkingsgroep. In Vlaanderen kunnen we drie deelgroepen onderscheiden: Voyageurs, Manoesjen en Roms. Elk hebben ze een eigen geschiedenis en specifieke sociale en culturele kenmerken.

Voyageurs

Afkomst: Voyageurs zijn afkomstig van de autochtone Vlaamse bevolking. Om een inkomen te verwerven, legden deze families zich in de 19de en 20ste eeuw toe op de traditionele ambulante beroepen (scharen slijpen, stoelen vlechten, ketels lappen, leuren...) waarvoor ze van dorp naar dorp trokken. Zo ontwikkelden ze een eigen nomadische cultuur. De huidige Voyageurs zijn daar de afstammelingen van. In de Engelstalige gebieden noemen ze zich “Travellers” en in Frankrijk “Gens du Voyage”.

Taal: In Vlaanderen zijn Voyageurs Nederlandstalig, maar ze gebruiken ook Bargoense¹ dialectwoorden als “kom, we zijn tiebie” (kom, we zijn weg) of “span eens naar dat gromeke” (kijk eens naar dat kindje).

Manoesjen

Afkomst: Manoesjen hebben hun verre oorsprong in India en verblijven sinds de 15de eeuw in onze streken. De huidige Manoesjen bezitten allen de Belgische nationaliteit. In Nederland worden zij ook “Sinti” genoemd.

Taal: Ze spreken het Manoesj. Nederlands is hun tweede taal.

Roms

Afkomst: Roms zijn net als de Manoesjen afkomstig uit India. Via Oost-Europa zijn ze in de 19de eeuw in België beland. De meerderheid van de Roms hebben de Belgische nationaliteit.

Taal: Roms spreken Romanes, een taal die verwant is aan het Manoesj. Frans is hun tweede taal en de jongere generatie die in Vlaanderen school loopt, spreekt ook Nederlands.



¹ Bargoens is een geheimtaal die in de 15e eeuw in het Nederlandse taalgebied is ontstaan.

1.3 Niet te verwarren met...

Er zijn ook groepen die vaak in één adem genoemd worden met woonwagenbewoners. Sommigen onder hen vinden door familiebanden of beroepsactiviteiten aansluiting bij de Belgische woonwagenbewoners, maar om diverse redenen rekenen we ze niet tot de woonwagenbewoners:

Roma

De Roma zijn afkomstig van eenzelfde 'zigeunervolk' als de Roms. Net zoals de Roms zijn zij ooit vanuit India naar Oost-Europa getrokken. Het verschil met de Roms is dat ze pas recent zijn geëmigreerd (en nog emigreren) naar onze streken. Sinds de val van de Berlijnse muur in 1989 zijn veel Roma uit Oost-Europa naar West-Europa getrokken, gevlucht voor de uitzichtloze maatschappelijke situatie en discriminatie in hun herkomstland. Ook de uitbreiding van de Europese Unie met Bulgarije en Roemenië in 2007, heeft een nieuwe migratie van Roma naar West-Europa op gang gebracht. Een ander groot verschil is dat de Roma in huizen en appartementen wonen en niet in woonwagens.

Trekkende beroepsbevolking

Kermisreizigers, schippers en circusartiesten trekken rond omdat hun beroep dat vereist, maar delen niet de achtergrond en culturele eigenheid met de woonwagenbewoners, ook al zijn veel foorreizigers oorspronkelijk wel verwant met Voyageurs. In de winter verblijft de meerderheid in huizen of op private terreinen.

Bewoners van campings of weekendverblijfparken

Ook campingbewoners worden nogal eens verward met woonwagenbewoners. Het zijn minder gegoede burgers die de stad ontvlucht zijn om op een camping in een caravan of chalet te gaan wonen. Uit onderzoek blijkt dat zij dan vaak de caravan of chalet verkiezen boven een andere woning omdat het elders ondermaats en te duur is voor hen. Het gaat hier echter om gewone burgers die geen nomadische afkomst hebben. Anderzijds is het wel zo dat een beperkt aantal woonwagenbewoners zijn toevlucht zoekt tot campings en weekendverblijfparken.

1.4 Gemeenschappelijke kenmerken

Ondanks de grote verscheidenheid tussen de verschillende groepen en tussen families onderling, hebben woonwagenbewoners ook een reeks gemeenschappelijke kenmerken. Zo staat de woonwagen centraal in de identiteit van woonwagenbewoners en wordt – ondanks een trend naar toenemende individualisering van het gezinsleven - de primaire leefgemeenschap bij woonwagenbewoners nog steeds gevormd door de familie en de groep.

Andere gemeenschappelijke kenmerken van woonwagenbewoners zijn:

Wij & Zij

Woonwagenbewoners hebben een eeuwenlange geschiedenis van uitsluiting en vervolging door de burgermaatschappij. Hierdoor ontstond er een diepe kloof tussen beide gemeenschappen. Woonwagenbewoners trokken zich terug in hun eigen groepen en cultiveerden hun eigenheden, terwijl burgerinstanties steeds weer (vergeefs) probeerden om woonwagenbewoners te 'verburgerlijken': ze negeerden hun identiteit en legden hen eisen op waaraan ze gezien hun achterstelling en hun culturele eigenheden niet konden voldoen.

De laatste tijd lijkt de kloof wat kleiner te worden en zien we dat de woonwagenbewoners zich niet meer volledig in hun eigen wereldje opsluiten.

Hier & Nu

Woonwagenbewoners hebben een uitgesproken 'pluk de dag' mentaliteit, ze leven in het nu. Ongebondenheid aan tijd en ruimte zijn hiervan het gevolg. Ze plannen weinig op lange termijn. Hun leven, werken en wonen vormen een eenheid. Daarom vindt de opdeling in levenssferen van de burgermaatschappij (school, werk, thuis, ontspanning) weinig aansluiting bij hun denkwereld. Toch zien we bij de huidige woonwagenbewoners dat ook deze mentaliteit beetje bij beetje aan het vervagen is.

Flexibiliteit

Onder alle omstandigheden je plan trekken, is een leuze die er bij woonwagenbewoners van kindsbeen af ingelepeld wordt. Iedereen moet snel en accuraat kunnen reageren op de dingen die zich voordoen. Als

een beroep vandaag niet meer loont, schakelen ze morgen over op een ander (tweedehandsauto's, schroot, ambulante handel...).

Geen baas, geen knecht

Woonwagbewoners zijn niet op een hiërarchische wijze georganiseerd. De 'Zigeurkoningen' (uit vertelsels en operettes) behoren dan ook tot de vele mythen die rond deze bevolkingsgroepen hangen. In de meeste groepen woonwagbewoners is iedereen 'gelijk', waardoor niemand gezag over een ander kan uitoefenen. Tegelijk stellen we ook vast dat in de opvoeding van kinderen vrijheid en onderhandeling basiselementen zijn. Dit heeft ook voor gevolg dat in loondienst onder een baas werken hen niet aantrekt. Zelfstandige arbeid wordt hoog in het vaandel gedragen.

Bekende woonwagbewoners

Iedereen kent wel een woonwagbewoner, soms zonder dat goed te beseffen. Wie kent immers niet Jean-Marie Pfaff of Frans Bauer. En geen van beiden verloochent zijn afkomst, integendeel. Allebei vertellen ze er onverbloemd over in hun autobiografie.

En voor de weinige mensen die Pfaff of Bauer niet kennen, nog een paar andere bekende Vlamingen die opgegroeid zijn in een woonwagen en/of familie van woonwagbewoners zijn:

Roger en Eric De Vlaeminck (Belgische wielrenners / veldrijders)

Daniel Termont (burgemeester van Gent)

Kurt Rogiers (Vlaams acteur / radiopresentator op Q-music)

2. Waar wonen de woonwagbewoners in Vlaanderen?

2.1 De woonwagen doorheen de tijd

Voor de woonwagbewoners is de woonwagen nog steeds hét symbool bij uitstek van hun identiteit. Het uitzicht en de inrichting van de woonwagen is doorheen de geschiedenis echter sterk geëvolueerd. De eerste woonwagens waren kleine karren die door honden en later door paarden werden voortgetrokken. Deze karren werden geleidelijk groter en comfortabeler en evolueerden tot houten woonwagens die door paarden en dan door auto's werden voortgetrokken. Niet veel later kwamen de woonwagens gemaakt van aluminium.

Geleidelijk aan verdween vanaf de jaren '60 de economische noodzaak om rond te trekken en werd het door een strengere wetgeving ook steeds moeilijker om te trekken. Hierdoor bleven meer en meer woonwagbewoners op een vaste verblijfplaats staan. Bovendien volgden ook woonwagbewoners de maatschappelijke trend van grotere behuizing (meer ruimte voor de kinderen, meer comfort...), waardoor de woonwagens steeds groter en zwaarder werden. Het soort woonwagens dat men vandaag op woonwagenterreinen aantreft is vaak niet of nauwelijks nog als wagen te herkennen. Het zijn eerder kleine bungalows waaronder wielen zijn gemonteerd. Ze worden aan de buitenkant bezet met steenstrips waardoor ze meer en meer op huizen lijken, maar ondanks dat nog verplaatsbare constructies blijven.

Toch is er nog een deel van de woonwagbewoners dat in een rijcaravan woont, maar ook die worden steeds mooier, luxueuzer en comfortabeler.

2.2 De woonwagen als volwaardige woonvorm erkend door de Vlaamse Wooncode

In 1996 werd een Vlaamse Wooncode goedgekeurd waarin de belangrijkste regelgeving met betrekking tot wonen in Vlaanderen is opgenomen. Deze Vlaamse Wooncode werd al herhaaldelijk gewijzigd, zo ook in 2001. Sindsdien wordt een woonwagen als volwaardige woonvorm binnen de Vlaamse Wooncode erkend. Hiermee bevestigt de Vlaamse overheid het 'recht op wonen' ook voor mensen die niet in huizen van steen, maar in wagens op wielen wonen. Ze erkennen dat voor woonwagbewoners de woonwagen integraal deel uitmaakt van hun identiteit en een wezenlijk bestanddeel vormt van hun cultuur. Verder werd in een decreetswijziging in 2004 ook bepaald dat "Het Vlaamse Woonbeleid [...] de

voorwaarden schept voor de verwezenlijking van het recht op menswaardig wonen door... (c) de woonsituatie te verbeteren van bewoners die gehuisvest zijn in een woonwagen...”.



De Vlaamse Wooncode omschrijft de woonwagen als: “Een woongelegenheid, gekenmerkt door flexibiliteit en verplaatsbaarheid, bestemd voor permanente en niet-recreatieve bewoning.”

Een 'woonwagen' is met andere woorden een verzamelnaam voor tal van verplaatsbare constructies waarin men permanent woont: een kermiswagen, een rijcaravan, een kampeerauto, een stacaravan of een verplaatsbare 'chalet'.

2.3 Op welke terreinen kunnen woonwagenbewoners hun woonwagen plaatsen?

2.3.1 Evolutie

Uit de gesprekken die we met de woonwagenbewoners voerden, leerden we dat er tot de jaren '60 nog veel werd rondgetrokken. Sommige families trokken bijna dagelijks van plaats naar plaats, vaak omdat hun beroep dat vroeg. Andere woonwagenbewoners bleven op dezelfde standplaats wonen of hadden een vast privaat terrein waarnaar ze steeds terugkeerden. Vanaf de jaren '60 is de levenswijze van de woonwagenbewoners drastisch beginnen te veranderen, omdat hun woonwijze door de maatschappij minder en minder werd getolereerd. Enerzijds werd rondtrekken onmogelijk gemaakt doordat de woonwagenbewoners zich nergens meer mochten vestigen, anderzijds verdween ook de economische noodzaak om rond te trekken omdat de traditionele ambulante beroepen (leuren, scharen en messen slijpen, stoelen vlechten...) minder rendabel werden. Voor een deel van de woonwagenbewoners werden rond die periode de eerste publieke residentiële woonwagenterreinen aangelegd. Omdat het aantal standplaatsen op deze publieke terreinen verre van voldoende was zochten woonwagenbewoners alternatieve manieren om toch in een woonwagen te kunnen blijven wonen. Ze gingen illegaal wonen op private terreintjes, op campings en weekendverblijfparken of in de tuin van een huis. Andere woonwagenbewoners, vooral Voyageurs, voelden zich gedwongen om in een huis te gaan wonen.

case Eeklo:

In Eeklo werd vanaf de jaren '30 om de 10 jaar een telling gehouden van het aantal residentiële woonwagens in de gemeente. In 1930 telde men 29 woonwagens verspreid over 10 private terreintjes. De meeste woonwagenbewoners trokken toen nog rond van plaats naar plaats. In 1960 hadden al meer woonwagenbewoners een vaste woonplaats in Eeklo: er werden 54 woonwagens geteld. Ze woonden verspreid over 16 private terreintjes. De meerderheid van hen woonde in een houten woonwagen, maar enkele woonwagenbewoners betrokken een afgedankte tramwagen. In 1970 woonde nog minder dan de helft van deze families in een woonwagen. Velen van hen kregen geen domicilie-adres meer in hun woonwagen en werden 'gedwongen' om in een sociale woning of een private woning te gaan wonen. Deze dalende trend zette zich telkens verder door tot de laatste woonwagenbewoonster, die in een woonwagen woonde, in 2009 overleed. Vandaag woont geen enkele woonwagenbewoner in Eeklo nog in een woonwagen, wel wonen een 80-tal gezinnen van woonwagenbewoners in huizen. De overgrote meerderheid van de gezinnen voelt zich nog Voyageur en behoort tot de families die in de jaren '30 en '60 in de tellingen waren opgenomen.

(bron: stadsarchief Eeklo)



Familie Simoens, Zandstraat, Eeklo

2.3.2. Vandaag: drie types terreinen

Residentiële woonwagenterreinen

Residentiële woonwagenterreinen zijn bestemd en ingericht om er langere tijd te verblijven. Hier wonen woonwagenbewoners op een vaste verblijfplaats. Sommige van hen trekken nog rond gedurende de zomermaanden, maar verblijven het grootste deel van het jaar permanent op het woonwagenterrein.

Er zijn openbare en private residentiële woonwagenterreinen.

Op openbare woonwagenterreinen staan de wagens op afgebakende standplaatsen. Gezinnen van verschillende families staan vaak bij elkaar. Openbare residentiële woonwagenterrein worden meestal ingericht door een gemeente, maar kunnen ook door de Provincie, een OCMW of sociale bouwmaatschappij aangelegd worden. De woonwagenbewoners betalen een gebruiksvergoeding voor hun standplaats.

Een privaat woonwagenterrein is meestal kleiner. Het is op maat gesneden van een groep bewoners, meestal een familie(tak). De grond is aangekocht door de woonwagenbewoners zelf of wordt gehuurd van een particulier die de grond in eigendom heeft.

Voor residentiële woonwagenbewoners zijn er momenteel 474 standplaatsen op 30 erkende publieke woonwagenterreinen in Vlaanderen en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Daarnaast zijn er naar schatting een 100-tal private woonwagenterreinen. De meeste daarvan zijn onvergund; slechts drie private woonwagenterreinen zijn legaal.

Doortrekkersterreinen

Een doortrekkersterrein is een terrein dat bestemd en ingericht is voor het tijdelijk plaatsen van woonwagens (meestal rijcaravans). Ze beschikken over permanente gemeenschappelijke voorzieningen om rondtrekkende woonwagenbewoners op te vangen. Gezinnen kunnen er enkele dagen of weken verblijven.

Rondtrekkende woonwagenbewoners kunnen in Vlaanderen op slechts vijf doortrekkersterreinen (goed voor een 100-tal standplaatsen) terecht.

Pleisterplaatsen

Een pleisterplaats is een plaats waar woonwagens eenmalig of enkele keren per jaar voor een korte periode mogen staan. Deze plaatsen hebben eigenlijk een andere bestemming, zoals bijvoorbeeld een parking, maar worden met minimale voorzieningen (een waterkraan, ophaling van huisvuil) en

afspraken open gesteld voor rondtrekkende groepen. Woonwagens kunnen er dan voor een beperkte periode (meestal slechts 24 of 48 uur, soms 10 of 15 dagen) staan. In tegenstelling tot doortrekkersterreinen beschikken ze niet over permanente voorzieningen.

Een heel beperkt aantal gemeenten laat soms rondtrekkenden toe in de gemeente of voorziet in een pleisterplaats waar ze terecht kunnen.

Campings, weekendverblijfparken en mobilhomeparkings worden niet beschouwd als woonwagenterreinen. Het zijn toeristische voorzieningen voor vakantie en recreatie en zijn niet bedoeld voor permanente bewoning.

Ondersteuning voor de aanleg van woonwagenterreinen

Om de aanleg van residentiële openbare woonwagenterreinen (voor langdurig verblijf) en doortrekkersterreinen en pleisterplaatsen (voor kort verblijf) te stimuleren, subsidieert de Vlaamse Overheid 90% van de prijs. De subsidies kunnen worden gebruikt voor de verwerving van de grond, de aanleg, renovatie en uitbreiding van een woonwagenterrein. Dat deze subsidies kunnen aangevraagd worden door een gemeente is reeds lang gekend, maar dat ook andere initiatiefnemers, zoals onder andere een OCMW, een vereniging van gemeenten of OCMW's of een sociale huisvestingsmaatschappij gebruik kunnen maken van deze subsidie is minder bekend. Zo zijn er in Oost-Vlaanderen twee pilootprojecten van start gegaan van twee verschillende sociale huisvestingsmaatschappijen die een residentieel woonwagenterrein willen aanleggen. Het terrein zal op die manier in sociaal beheer komen en de standplaats zal zoals een sociale woning verhuurd worden. ODiCe, het Oost-Vlaamse Diversiteitscentrum, ondersteunt de beide huisvestingsmaatschappijen in de uitwerking van de plannen.

Deze financieringsregeling wordt door de brochure 'Wonen op Wielen*' ondersteund met duidelijke technische uitleg over hoe een terrein aangelegd en beheerd kan worden.

* 'Wonen op Wielen', Agentschap Binnenlands Bestuur i.s.m VMC. Deze uitgave is te verkrijgen bij het Kruispunt Migratie-Integratie

2.4 Woonwagengewoners in huizen

Steeds meer woonwagengewoners verblijven in een huis. Toch manifesteren ze zich sociaal en cultureel als woonwagengewoners. Sommige van deze gezinnen zijn bewust in een huis gaan wonen (o.a. om meer comfort te hebben, omdat ze met een burger trouwden...), anderen moesten 'gedwongen' in een huis gaan wonen omdat ze nergens (legaal) in een woonwagen konden wonen of omdat het wonen in een woonwagen hen onmogelijk werd gemaakt.

3. Aantal en spreiding in Vlaanderen

Omdat de woonwagenbevolking juridisch-administratief niet wordt geregistreerd, is het niet gemakkelijk om exacte statistische informatie te bekomen over deze bevolkingsgroep. Hun grote verspreiding, een zekere mobiliteit en de geslotenheid van de woonwagengemeenschappen bemoeilijkt het verzamelen van correcte cijfers over het aantal woonwagengewoners. Vandaar dat we voor Vlaanderen enkel over schattingen beschikken.

In Vlaanderen en Brussel wordt het totale aantal gezinnen van woonwagengewoners door het Kruispunt Migratie-Integratie op zowat 3000 geschat. Daarvan woont naar schatting 1/3 (een 1000-tal gezinnen) in een woonwagen en 2/3 (een 2000-tal gezinnen) in een huis.

Van de gezinnen van woonwagengewoners die in een woonwagen wonen, zijn ongeveer 7 op 10 gezinnen van Voyageurs, ongeveer 2 op 10 gezinnen van Roms en iets minder dan 1 op 10 beschouwt zichzelf als een Manoesjgezin.

De overgrote meerderheid van de gezinnen van woonwagengewoners die in een woonwagen wonen, woont het grootste deel van het jaar residentieel in een woonwagen. Slecht 30 gezinnen die in een woonwagen wonen, trekken het gehele jaar rond.

Naast de kleine groep Vlaamse rondtrekkende woonwagengezinnen, verblijven naar schatting jaarlijks een 1000-tal woonwagengezinnen van buitenlandse origine tijdelijk in Vlaanderen.

II. WOONWAGENBEWONERS IN OOST-VLAANDEREN

1. Getuigenissen

Moeka Dissenbergen (73 jaar),

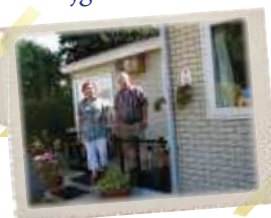


Manoesj, woont samen met haar man (Manoesj) op een erkend publiek woonwagenterrein in Wetteren

“Ik kom uit een gezin van tien kinderen en woon al mijn hele leven in Wetteren. Ik ben zeker vijf keer naar een ander terrein verhuisd. Niet omdat we dit graag deden, wel omdat we er altijd verjaagd werden. Vroeger was het heel moeilijk, we werden nergens aanvaard. Door het vele verhuizen en de onzekere inkomsten van mijn ouders leefden we vroeger in grote armoede. Ik heb meermaals honger gehad. Ik wou meer woonzekerheid voor mijn 12 kinderen en ben daarom vanaf 1975 jarenlang naar het Wetterse gemeentebestuur getrokken met de vraag om voor ons een terreintje te voorzien waarop we onze woonwagens konden plaatsen. Maar het was niet eenvoudig. Eén van de vorige burgemeesters heeft me gewoon zijn kantoor uitgesmeten. Toen was ik echt woedend: hij wou mij en mijn kinderen van het Wetterse grondgebied verwijderen. Maar ik woon hier al mijn hele leven, zelfs mijn vader heeft hier altijd gewoond. Ik ben Wetteraar. In 1991 werd er een nieuwe burgemeester verkozen. Dankzij de steun van de woonwagenwerkers, besliste de gemeente in 1993 om een ingericht publiek woonwagenterrein uit te bouwen. Zo kregen mijn man en ik, en onze kinderen, hun eigen woonstek. Nu hebben we een mooi terrein met water, gas en elektriciteit. We zijn hier perfect gelukkig en ook het contact met de burgemeester loopt heel goed. Het enigste waar ik soms nog wakker van lig, is dat mijn kleinkinderen die ook graag in hun eigen woonwagen willen wonen, geen plaats zullen krijgen in Wetteren...”

Johannes Harvent (73 jaar) en Elisabeth Christiaans (68 jaar),

Voyageurs, wonen op een weekendverblijfspark in Temse



“Vroeger, in onze kinderjaren, trokken we in een woonwagen rond van plaats tot plaats, maar telkens werden we verjaagd. Later, toen we getrouwd waren, wilden we meer woonzekerheid en daarom hebben we een stuk grond gehuurd in Lochristi om er vast met onze woonwagen te wonen. Op een dag verkocht de eigenaar het stuk grond en stonden we op straat. We zijn toen naar de burgemeester gestapt om te bekijken of er geen mogelijkheid was om een stuk grond van de gemeente te huren. We wilden heel graag in de gemeente blijven wonen omdat onze twee kinderen er naar school gingen en er hun vriendjes hadden. Ik had er ook vaste klanten opgebouwd, want in die tijd leurde ik nog met potten en pannen. Niemand wou een stuk grond aan ons verhuren om er met onze woonwagen op te wonen, ook niet in andere gemeentes. En ook alle publieke woonwagenterreinen hebben we afgelopen, maar overal zaten ze vol. Uiteindelijk zijn we dan in dit weekendverblijfspark beland. Door de bakstenen aan de buitenkant zou je denken dat we in een klein huisje wonen, maar gelukkig kunnen we nog steeds in een stacaravan wonen. Zonder de wielen onder onze woonwagen, zouden we het gevoel hebben dat we niet mobiel zijn. Als we nu willen, laden we alles op een camion en zijn we weg. De wielen geven ons het gevoel dat we vrij kunnen gaan en staan waar we willen. Maar eigenlijk zouden we nog liever op een 'koer' wonen, zoals wij een publiek woonwagenterrein noemen. Tussen andere Voyageurs. Die hebben veel meer contact met elkaar dan onder burgers op een weekendverblijfspark. En zit je met een probleem, dan word je op een koer direct door andere Voyageurs geholpen, bij burgers is het veel meer ieder voor zich.”

Liliane Lefever (53 jaar),

Voyageur, woont samen met haar man (burger) en haar zoon in een huurhuis. Ze hebben een woonwagen in de tuin staan waarin hun zoon en zijn gezin woont

“In het begin heb ik heel veel geweend in dit huis, ik miste het wonen in een woonwagen. Ik kon er echt niet aan wennen om in zo'n grote ruimte te leven. Daarom had ik een rijcaravan op onze koer staan. Vanaf dat ik wakker was, zat ik de hele dag in de caravan. En in de vakanties gingen we er mee weg, met een paar andere Voyageurs 'op toer' naar de zee of de Ardennen.

Toen mijn zoon plannen had om alleen te gaan wonen met zijn vriendin, wou hij ook graag in een woonwagen wonen. Maar nergens in de buurt konden we een stuk grond huren om dat te doen. Tegenwoordig moet je een bouwvergunning hebben om in een woonwagen te wonen, en die geven ze niet snel. Een huis bouwen mag je op bouwgrond, maar een woonwagen op zetten, nee, dat gaat niet. Mijn zoon wou niet verhuizen naar een andere gemeente, weg van ons en van z'n vrienden. En de huizen waren ook erg duur om te huren... Dus hebben we besloten om onze zoon in de tuin te laten wonen, in de caravan waar ik altijd in zat. We wisten dat het niet mocht, maar wat moet je doen... Hij heeft ondertussen de oude caravan ingeruild voor een sjieke stacaravan met alles erop en eraan en hij woont er met zijn vrouw en kindje in. Hij heeft zelf een wc en een douche. De gemeente weet ervan en heeft al verschillende keren gedreigd dat we de woonwagen weg moeten doen, maar zij begrijpen niet hoe belangrijk het voor ons is om in een woonwagen te kunnen wonen. Eigenlijk zou mijn andere zoon ook heel graag in een woonwagen in de tuin wonen, maar als we dat doen, zullen ze snel weer aan ons deur staan...

Bueno Philips (15 jaar),

Manoesj, woont met zijn moeder en zus op een erkend publiek woonwagenterrein in Aalst

“Mijn hele leven woon ik al op dit woonwagenterrein. Mijn ouders zijn gescheiden en mijn vader, een burger, woont in een appartement. Soms ga ik bij hem logeren, maar ik kan daar nooit lang blijven, want ik voel me er altijd opgesloten. In een woonwagen voel je je veel vrijer, omdat de deur altijd openstaat en je naar buiten kan wandelen, zonder dat je direct op straat staat. Op een woonwagenterrein kent iedereen elkaar. Je kan bij iedereen langsgaan wanneer je maar wilt, zo vervel je je nooit. Ik ben heel erg bang voor de toekomst... Ik wil zeker en vast in een woonwagen blijven wonen maar op dit terrein is er geen plaats meer. Sinds kort is een sociale bouwmaatschappij begonnen aan de plannen voor een nieuw woonwagenterrein, dus er is veel hoop dat er een nieuw terrein komt. Nu staan er al meer dan 15 personen en gezinnen ingeschreven op de wachtlijst, maar er zullen maar 10 standplaatsen zijn. Ik hoop uit de grond van mijn hart dat ze een plaats voor mij vrijhouden... en mijn zus ook, want zij wil ook graag in een woonwagen wonen. Een aantal van mijn neven in nichten op dit woonwagenterrein staan nu dubbel op een standplaats met hun ouders, omdat ze geen eigen plaats hebben. Zo dicht op elkaar leven, zorgt natuurlijk wel eens voor ruzie. Ik hoop dat ik dat niet zal moeten doen, of nog erger: dat ik in een huis zou moeten gaan wonen...”

Antonia Dessandre (29 jaar) en Henri Harvent (30 jaar),

Voyageurs, wonen met hun drie kinderen in een sociale woning in Beveren



“Aan ons huis zie je meteen dat we voyageurs zijn: aan de voordeur doen we onze schoenen uit zoals in een woonwagen en in onze living staat het vol met 'postuurkes' in porselein. Je zou dus denken dat we in een woonwagen wonen, maar helaas is dat niet zo. Mijn man en ik hebben altijd in een woonwagen gewoond. Hij op een woonwagenterrein in Nederland en ik op een privaat terrein in Beveren. We zijn het gewend van altijd in een woonwagen tussen andere Voyageurs te leven. Maar toen we trouwden, was er op geen enkel terrein nog plaats. Dus moesten we wel - met tegenzin - in een huis gaan wonen... en een beetje later in een sociale woning, omdat een huis huren erg duur is. Wij wonen nu een paar jaar in deze sociale woning, maar ik voel me hier echt niet gelukkig en het went nog steeds niet om tussen vier muren te wonen. Ik voel me opgesloten in dit huis. Ik mis het sociaal contact, zoals op een terrein. Gelukkig hebben we heel veel contact met andere Voyageurs uit de buurt, waarvan de meeste, net als ons, niet meer in een woonwagen kunnen wonen. Maar dat andere woonwagengewoners op bezoek komen, wordt ons ook niet altijd gegund, want de burens reclameren dan dat we teveel lawaai maken en schelden ons uit voor 'barakkegasten'... Zelfs al wonen we in een huis, de mensen blijven vooroordelen over ons hebben. Ik ken minstens elf andere Voyageursgezinnen die graag op een publiek terrein in Beveren zouden wonen. We hebben al verschillende keren gevraagd aan de burgemeester om er één voor ons aan te leggen, maar hij wil niet naar ons luisteren. Ik denk dat ze niet echt begrijpen wat het leven in een woonwagen voor ons betekent... Ze zien ons liever gaan, vroeger en nu nog steeds!”

2. Kwantitatief onderzoek naar de Oost-Vlaamse woonwagenbewoners

2.1. Doel en doelgroep

Er bestaat geen exact cijfermateriaal over woonwagenbewoners in de provincie Oost-Vlaanderen en de afzonderlijke gemeentes. Om dit tekort weg te werken, deed Samenlevingsopbouw Oost-Vlaanderen een kwantitatief onderzoek naar hun aantal, profiel en woonsituatie.

Dit kwantitatieve onderzoek richt zich enkel op de residentiële woonwagenbewoners in Oost-Vlaanderen. Dit zijn woonwagenbewoners die op een vaste verblijfplaats wonen. Sommigen onder hen trekken nog rond gedurende de zomermaanden, maar blijven het grootste deel van het jaar permanent op één plaats wonen. Ze wonen feitelijk in Oost-Vlaanderen en beschouwen zichzelf als woonwagenbewoner, behorende tot de groep van de Voyageurs, Manoesjen of Roms.

Rondtrekkende woonwagenbewoners, die slechts kortstondig in Oost-Vlaanderen verblijven, worden niet in het onderzoek betrokken.

2.2. Gehanteerde methodiek

Voor het kwantitatieve onderzoek vertrokken we van een adressenlijst van een 500-tal gekende gezinnen van woonwagenbewoners in Oost-Vlaanderen. We maakten die op basis van een aantal bekende gegevens, waaronder de abonneelijst van 'De Trekhaak', het tweemaandelijkse tijdschrift voor woonwagenbewoners, uitgegeven door het kruispunt Migratie-Integratie.

Vervolgens werden al deze adressen afgecheckt via bezoeken en gesprekken met woonwagenbewoners; dit leverde ons materiaal op over aantallen, types woningen en deelgroepen.

Een eerste belangrijke conclusie van deze bezoeken was dat de bestaande lijsten sterk verouderd waren en verre van accuraat. Om diverse redenen konden we 57 gezinnen van de lijst schrappen, een 70-tal hebben we ondanks vele inspanningen niet teruggevonden en een 100-tal bleek elders in de provincie te wonen.

Op basis van gesprekken met woonwagenbewoners hebben we ook 237 nieuwe gezinnen/adressen van woonwagenbewoners in Oost-Vlaanderen in kaart kunnen brengen.

2.3. Resultaten van het onderzoek

2.3.1 Aantal woonwagenbewoners in Oost-Vlaanderen en hun profiel

Onze telling brengt ons op een totaal van 679 gezinnen van woonwagenbewoners in Oost-Vlaanderen. We zijn ervan overtuigd dat dit aantal de realiteit dicht benadert, hoewel het reële aantal nog wel wat hoger of lager kan liggen.

Van de 679 gezinnen van woonwagenbewoners behoort 62% tot de groep van de Voyageurs, 10% tot de Manoesjen en 1% tot de Roms. In deze gezinnen behoren alle gezinsleden tot dezelfde groep van woonwagenbewoners.

Daarnaast zijn er 27% gezinnen waarbij een woonwagenbewoner een koppel vormt met een burger of met een woonwagenbewoner die tot een andere groep behoort. Gemengde koppels komen het vaakst voor bij Voyageurs die met een burger samen zijn.



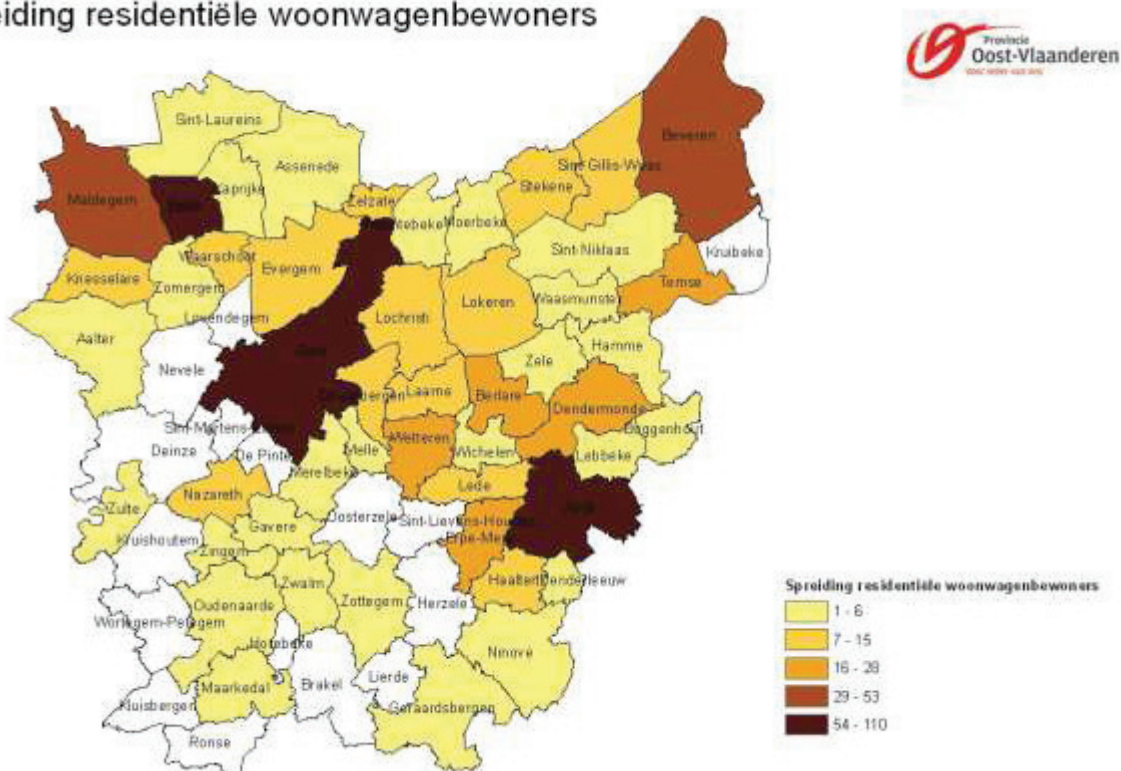
2.3.2 Waar wonen de Oost-Vlaamse woonwagenbewoners?

A. Spreiding

De woonwagenbewoners wonen verspreid over 50 van de 65 gemeentes in Oost-Vlaanderen. Een vijfde van de gezinnen woont in Gent. In Aalst en Eeklo woont respectievelijk 14 en 11% van de gezinnen en in Maldegem en Beveren respectievelijk 8 en 5%. In Wetteren, Berlare, Erpe-Mere, Dendermonde en Temse woont tussen 2 en 5% van de gezinnen. Opvallend weinig woonwagenbewoners wonen in het zuiden van Oost-Vlaanderen (regio Vlaamse Ardennen).

Het grootste aantal Voyageursgezinnen vinden we in Gent, gevolgd door Eeklo, Maldegem, Aalst en Beveren. De meerderheid van de Manoesjgezinnen woont in Aalst en Wetteren. De 9 (gekende) Rom gezinnen wonen in Erpe-Mere (8 gezinnen) en in Aalst (1 gezin)².

Spreiding residentiële woonwagenbewoners



B. Type woning

68% van de gezinnen van woonwagenbewoners in Oost-Vlaanderen woont in een huis (stenen huis, appartement of chalet), terwijl 27% van de gezinnen in een woonwagen woont (stacaravan, rijcaravan of verplaatsbare chalet). 5% van alle gezinnen van woonwagenbewoners woont in één of andere vorm van combinatie tussen een huis en een woonwagen.

679
gezinnen



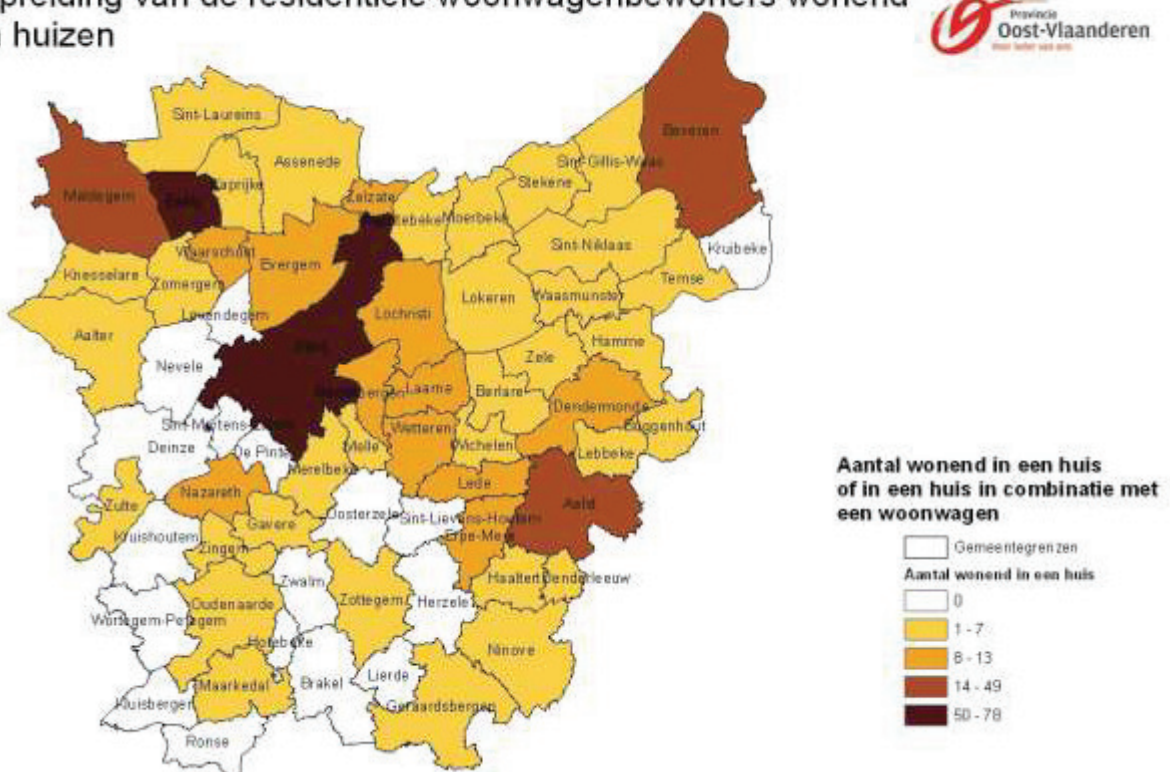
² 8 Romgezinnen en 1 gezin Rom-burger.

Woonwagengewoners die in een huis wonen

De meeste woonwagengewoners die in een huis wonen, wonen in Gent en Eeklo, gevolgd door Aalst, Maldegem en Beveren.

Zetten we het aantal woonwagengewoners dat in een huis woont af tegen alle woonwagengewoners die in de gemeente wonen, dan is het aandeel gezinnen dat in een huis woont in Eeklo het grootst. In Eeklo wonen alle 78 gezinnen die in de gemeente wonen in een huis, in Beveren en Maldegem iets meer dan 4/5 en in Aalst en Gent ongeveer de helft van alle gezinnen van woonwagengewoners.

Spreiding van de residentiële woonwagengewoners wonend in huizen



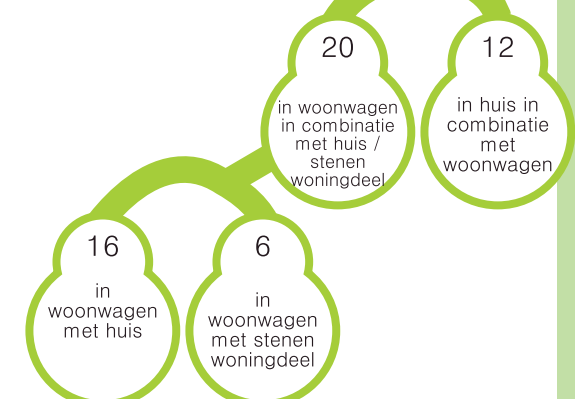
Woonwagengewoners die in een combinatie van een woonwagen en een huis of een stenen woningdeel wonen

Van alle gezinnen die in één of andere vorm van combinatie wonen, woont de meerderheid in een woonwagen die in de tuin van een huis of bij een stenen woningdeel is gelegen. Ze wonen hoofdzakelijk in de woonwagen, maar kunnen gebruik maken van de voorzieningen in het huis (meestal van een familielid) of het stenen woningdeel. De overgrote meerderheid van hen zijn Voyageurs-gezinnen.

De Voyageurs die bij een stenen woningdeel (meestal een hangar) wonen, werken als foorreiziger en gebruiken de hangar om hun voertuig in te stockeren en om sanitair in te voorzien.

2/5 van de gezinnen die in één of andere vorm van een combinatie wonen, woont hoofdzakelijk in een huis, maar heeft een woonwagen (of verschillende) in de tuin van hun huis staan. Het gezin (of één van de gezinsleden) slaapt in de woonwagen of een familielid woont in de woonwagen.

32
in combinatie

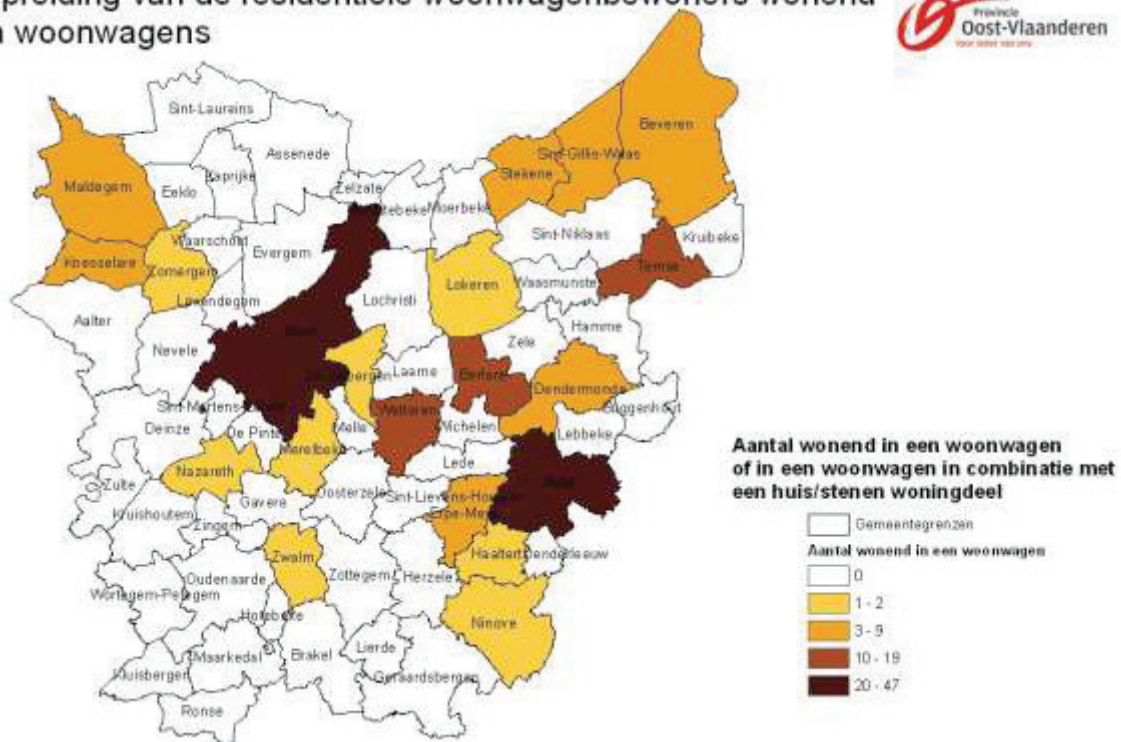


Woonwagendbewoners die in een woonwagend wonen

De meeste woonwagendbewoners die in een woonwagend wonen, vinden we in Gent en Aalst, gevolgd door Berlare, Wetteren en Temse.

Vergelijken we het aantal woonwagend-bewoners dat in een woonwagend woont met alle woonwagendbewoners die in de gemeente wonen, dan is het aandeel gezinnen in Temse het grootst. In Temse wonen 15 van de 16 gezinnen die in de gemeente wonen in een woonwagend. In Berlare is dat 3/4 van de gezinnen, in Wetteren iets minder dan 2/3 en in Aalst en Gent ongeveer 2/5 van alle gezinnen van woonwagendbewoners.

Spreiding van de residentiële woonwagendbewoners wonend in woonwagens



C. Op welk type terrein staan de woonwagens

De helft van de Oost-Vlaamse gezinnen van woonwagendbewoners die in een woonwagend wonen, woont op een publiek woonwagenterrein. Ruim een kwart van de gezinnen woont op een privaat woonwagenterrein en iets minder woont op een camping of in een weekendverblijfpark (WEverblijfpark).

Van de gezinnen die op een publiek terrein wonen, woont de meerderheid op één van de vier erkende publieke woonwagenterreinen in Aalst (Hofstade en Bleekveld), Wetteren (Zuiderdijk) en Gent (Vosmeers). Op de drie woonwagenterreinen in Aalst en Wetteren wonen er Manoesjen en op het terrein in Gent Voyageurs. Deze erkende publieke woonwagenterreinen zijn goed voor in totaal 70 officiële standplaatsen, maar in realiteit staan er in Aalst 10 woonwagens extra die omwille van plaatsgebrek een standplaats delen met een ander gezin. In totaal staan er 44 gezinnen op een wachtlijst voor één van de vier erkende publieke woonwagenterreinen in Oost-Vlaanderen.

Een kleine minderheid van de gezinnen woont op één van de twee gedoogde publieke terreinen³ in Dendermonde en in Sint-Gillis-Waas waar ze geen huur betalen voor hun standplaats

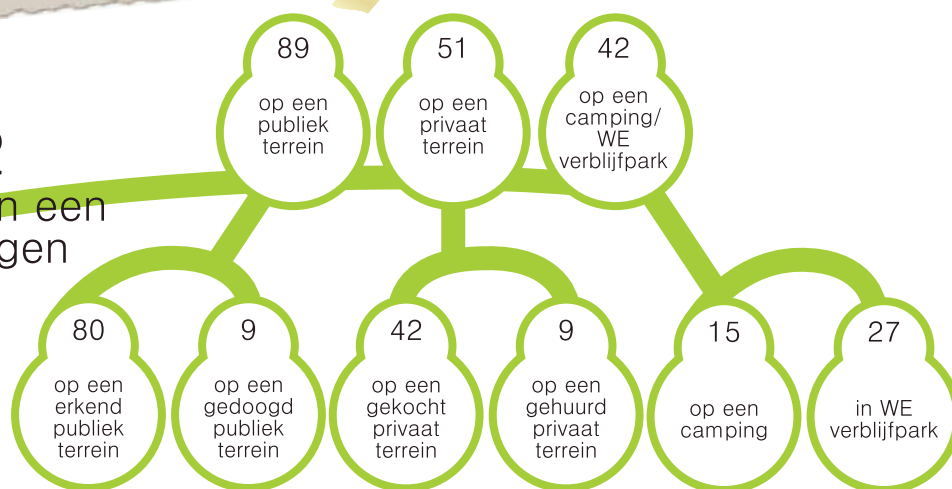
De overgrote meerderheid van de gezinnen van woonwagendbewoners die op een privaat woonwagenterrein wonen, heeft zijn terrein gekocht. Een kleine minderheid huurt het terrein bij een particulier. In Oost-Vlaanderen zijn er in totaal 20 (gekende) private woonwagenterreinen. Gemiddeld staan er 2 à 3 woonwagens op deze terreinen. De gemeentes met de meeste private terreintjes zijn Gent

(voornamelijk de deelgemeente Wondelgem, waar 12 Voyageursgezinnen verspreid wonen over 4 private gekochte terreintjes) en Erpe-Mere (waar 8 Rom-gezinnen verspreid wonen over 3 gekochte private terreintjes langs de E40).

De gezinnen die op een camping of in een WEverblijfpark wonen, wonen verspreid over 8 campings en WEverblijfparken in Oost-Vlaanderen. De meerderheid woont in een WEverblijfpark (in Temse en Berlare), een minderheid op een camping (in Berlare, Stekene en Gent).



182
gezinnen in een
woonwagen



D. Planologische bestemming⁴ en stedenbouwkundige vergunning⁵

De overgrote meerderheid van de terreinen en de woningen daarop (huizen en woonwagens) hebben geen stedenbouwkundige vergunning.

Meer specifiek liggen de twee gedoogde publieke terreinen en 60% van de private terreintjes in Oost-Vlaanderen zonevreed, waardoor ze niet over een stedenbouwkundige vergunning voor de terreinen en de woonwagens beschikken. 40% van de private woonwagenterreintjes en de woonwagens die in de tuin achter een huis staan, liggen echter wel in woongebied. Toch hebben ook zij geen stedenbouwkundige vergunning.

³ De gemeente beheert deze niet aangelegde terreinen. De gemeente gedooft bewoning hoewel het zonevreed is en de woonwagens derhalve geen stedenbouwkundige vergunning hebben om erte staan.

⁴ Wonen in een woonwagen is een vorm van wonen. In principe kunnen woonwagenterreinen dan ook alleen worden aangelegd in gebieden bestemd voor wonen. Dergelijke woongebieden staan ingetekend op het gewestplan of een ruimtelijk uitvoeringsplan (RUP). Wanneer een terrein zich niet in woongebied bevindt, dan is het zonevreed en dus illegaal.

⁵ Het Decreet ruimtelijke ordening van 18 mei 1999 voorziet in een vergunningsplicht voor de aanleg van een terrein en een woonwagen die bewoond wordt. Enkel terreinen die in woongebied liggen, komen in aanmerking voor een stedenbouwkundige vergunning.



Drie van de vier erkende publieke woonwagenterreinen (Aalst Bleekveld, Wetteren en Gent) liggen ook zonevreemd; het vierde (Aalst Hofstade) ligt in woongebied met landelijk karakter. Ze beschikken allemaal over een stedenbouwkundige vergunning voor de aanleg en de inrichting van de terreinen, maar niet voor de woonwagens die er op staan.

De woning (voornamelijk woonwagens, uitzonderlijk ook een niet-verplaatsbare chalet) van 48 gezinnen van woonwagengezinnen ligt gezoneerd in een zone voor (verblijfs)recreatie. Daarvan wonen 44 gezinnen verspreid over 8 campings en WEverblijfparken in Oost-Vlaanderen. Hun standplaats huren ze van de eigenaar van het domein. De andere vier gezinnen wonen op een privaat terrein (in eigendom) dat ingekleurd staat als zone voor verblijfsrecreatie in St-Gillis-Waas en Berlare.

De geldende stedenbouwkundige bestemmingsvoorschriften laten geen permanente bewoning van openlucht-recreatieve verblijven in zones voor (verblijfs)recreatie⁶ toe. De Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening legt de provincies de taak op om tegen 2015 via ruimtelijke uitvoeringsplannen een regeling uit te werken voor het verblijven en wonen in 'zones voor verblijfsrecreatie'. Het zijn de provincies die, in samenwerking met de gemeentes, een oplossingskader moeten uitwerken voor bestaande knelpunten op het vlak van ruimtelijke inplanting en permanente bewoning in openlucht-recreatieve verblijven⁷.

De illegale woonsituatie van heel wat woonwagengezinnen leidt tot veel onduidelijkheid en woononzekerheid bij de bewoners en zorgt er ook voor dat men geen investeringen doet om het comfort en de leefbaarheid in de woonwagengezinnen en op het terrein te verbeteren.

Aanbevelingen op gemeentelijk en provinciaal niveau

- We pleiten er voor om **de publieke en private terreinen die in woongebied liggen**, maar geen stedenbouwkundige vergunning hebben, te **legaliseren**. Een stedenbouwkundige regularisatieprocedure of een RUP kan hiervoor zorgen.
- Daarnaast ijveren we ervoor om **voor de zonevreemde woonwagenterreinen een duurzame oplossing** te zoeken. Dit kan door in het kader van het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan een visie te ontwikkelen met betrekking tot regularisatie en eventuele herlokalisatie, waarna in een volgende stap een RUP kan worden opgesteld om dit juridisch ook vast te leggen. In afwachting van de uitvoering van deze optie kan tijdelijk een gedoogbeleid worden gevoerd, maar dan met realisatie van minimale voorzieningen en met duidelijke communicatie naar en goede afspraken met de bewoners, zodat hun woonzekerheid gegarandeerd is.
- Opstarten van een traject naar een **stedenbouwkundig oplossingskader**, vergelijkbaar met het traject voor campings en weekendverblijven, om een oplossing te geven **aan het illegaal wonen op private terreinen**.
- Bij het zoeken naar oplossingen is het van belang te weten dat woonwagengezinnen verschillen van burgers die in zones voor (verblijfs)recreatie wonen, omdat de woonwagen voor hen een deel van hun **traditionele identiteit** uitmaakt. Uit onze bevraging (zie verder) blijkt dat zo goed als al deze gezinnen ervoor kiezen om te blijven wonen in een woonwagen.

⁶ Op grond van artikel 16 van het K.B. van 28 december 1972 betreffende de inrichting en de toepassing van de ontwerp-gewestplannen en de gewestplannen en de inkleuring op het gewestplan van een zone als zone voor verblijfsrecreatie, is het verboden om een openlucht-recreatief verblijf permanent te bewonen.

⁷ Vlaamse Codex RO 15 mei 2009, titel 5, hoofdstuk 4: Aanpak permanente bewoning weekendverblijven

- Vanuit deze bekommernis kan het **herbestemmen van 'zones voor verblijfsrecreatie'** waar woonwagenbewoners wonen **tot 'zone voor recreatief wonen'** (zoals het WEverblijfpark Waesmeer in Temse) via een RUP een duurzame oplossing zijn; dit laat permanente bewoning toe. Gezien echter heel wat woonwagenbewoners vanuit hun culturele achtergrond de wens uitdrukken om op een apart publiek terrein voor woonwagenbewoners te wonen, is overleg met de woonwagenbewoners over deze optie en de modaliteiten ervan heel belangrijk. Hoe dan ook pleiten wij ervoor om woonwagenbewoners in zones voor verblijfsrecreatie zo veel als mogelijk en planologisch verantwoord de kans te bieden op behoud en verbetering van hun woonsituatie.
- Voor bepaalde zones voor verblijfsrecreatie is herbestemming naar zones voor 'wonen' of 'recreatief verblijf' geen optie. Voor de bewoners uit deze zones kan het **gezamenlijk zoeken naar duurzame oplossingen** soelaas bieden. Het gemeentebestuur, woon- en welzijnsactoren, de woonwagenwerker en de woonwagenbewoners zelf moeten in onderling overleg komen tot gedragen oplossingen.



III. BEVRAGING VAN DE OOST-VLAAMSE WOONWAGENBEWONERS

1. Gehanteerde methodiek

Om een diepgaander beeld te krijgen van het profiel en de woonsituatie van de Oost-Vlaamse woonwagengebwoners, hebben we een bevraging uitgevoerd bij een deel van hen. De bevraging gebeurde aan de hand van een gestandaardiseerde vragenlijst die per gezin werd afgenomen. Er waren zowel vragen bij die het gehele gezin betroffen, als vragen over de partners en de kinderen afzonderlijk. De vragenlijst werd tijdens een huisbezoek door de opbouwwerkster samen met de respondenten besproken en ingevuld. Deze persoonlijke bevraging, alsook de tijd die nodig was om vertrouwen te winnen, maakte van de bevraging een intensief en langdurig proces.

2. Respons en profiel van de respondenten

In totaal werden 183 gezinnen of iets meer dan een vierde van het totale aantal gezinnen van woonwagengebwoners in Oost-Vlaanderen bereid gevonden om deel te nemen aan de bevraging. Deze 183 gezinnen bestaan uit 292 volwassenen en 109 kinderen. Het totale aantal bevragede respondenten bedraagt daarmee 401 woonwagengebwoners. Van de betrokken volwassen woonwagengebwoners zijn er 140 mannen en 152 vrouwen.

3. Resultaten van de bevraging

3.1 Algemene kenmerken

3.1.1 Deelgroepen van woonwagengebwoners

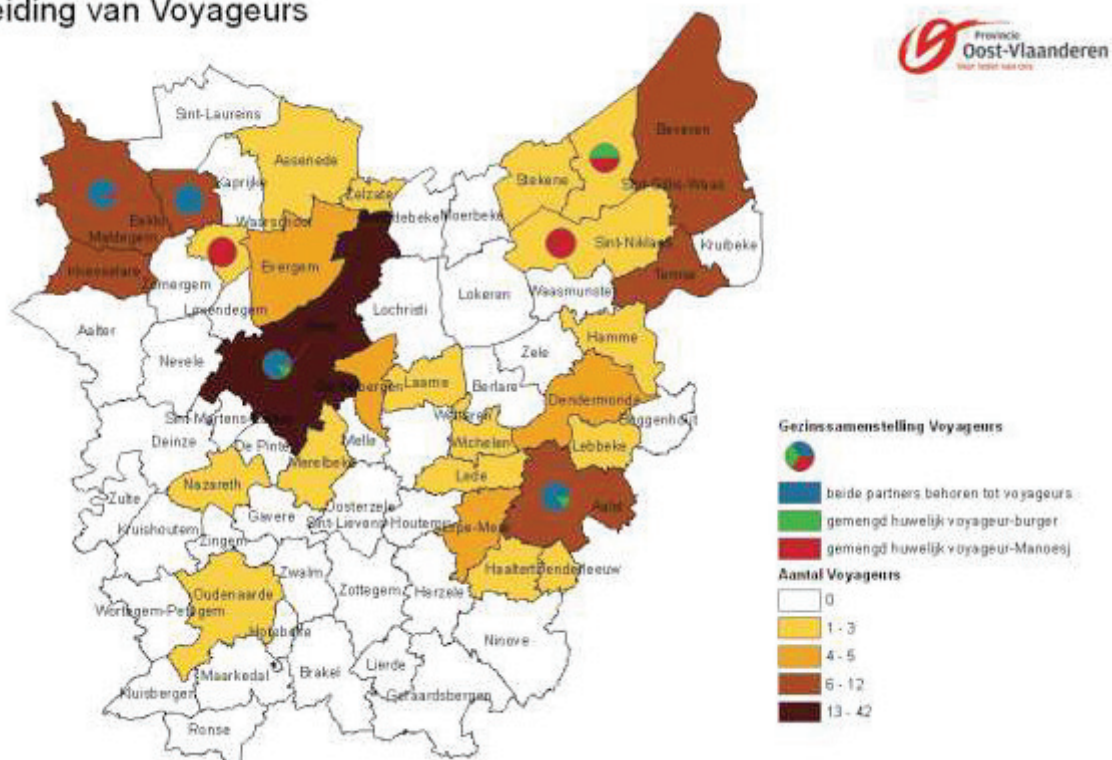
Van de 183 gezinnen van woonwagengebwoners behoort 59% tot de groep van de Voyageurs, 12% tot de Manoesjen en 2% tot de Roms. Daarnaast zijn er 27% gemengde gezinnen waar een woonwagengebwonner een koppel vormt met een burger of een woonwagengebwonner die tot een andere groep behoort.



3.1.2. Spreiding van woonwagengebwoners

De bevragede gezinnen wonen verspreid over de helft van de Oost-Vlaamse gemeentes. De meeste wonen in Gent, gevolgd door Aalst, Maldegem, Eeklo, Beveren, Temse en Knesselare.

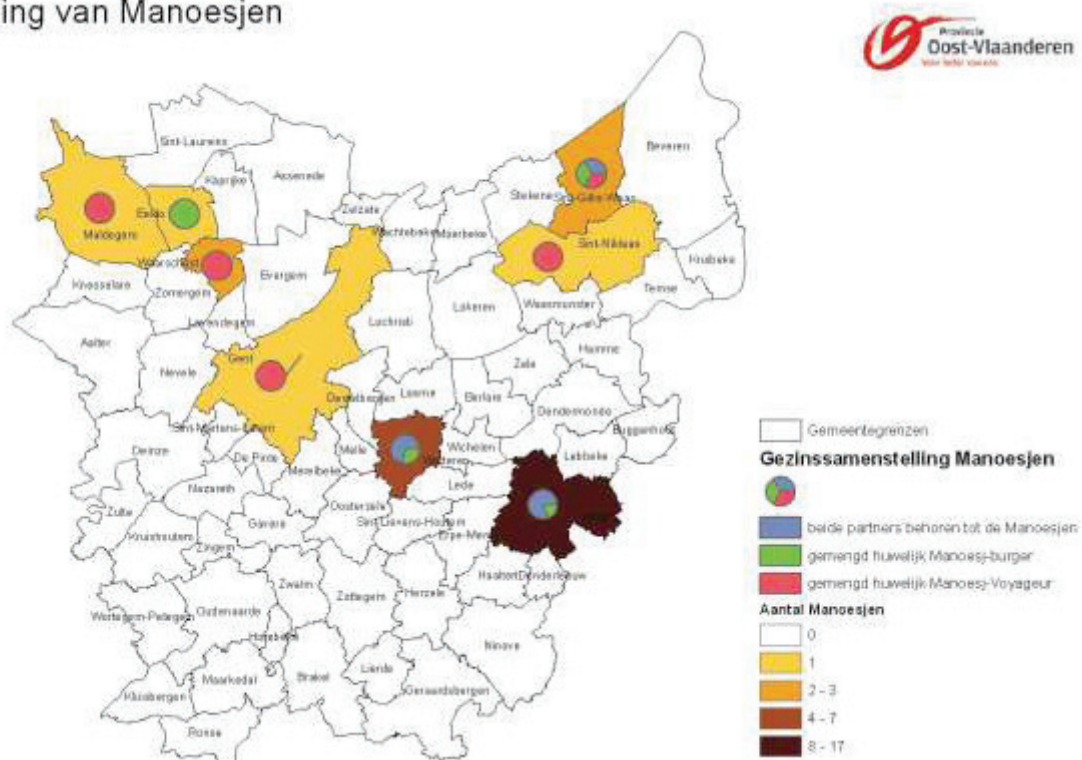
Spreiding van Voyageurs



Wanneer we kijken naar de deelgroepen van woonwagenbewoners, dan blijkt dat ruim een kwart van de bevraagde Voyageursgezinnen (ook gemengde gezinnen) in één van de deelgemeentes van Gent woont. Een tiende van de Voyageursgezinnen woont in Eeklo en iets minder in Beveren, Temse en Maldegem. De rest woont verspreid over een 20-tal andere gemeenten in de provincie.

23

Spreiding van Manoesjen



De meerderheid van de bevraagde Manoesjen woont in Aalst en een vierde in Wetteren. De rest van de Manoesjen woont verspreid over St-Gillis Waas, Maldegem, Aalst, Waarschoot, Gent, Eeklo en Berlare.

De bevraagde Rom-gezinnen wonen uitsluitend in de gemeente Erpe-Mere.

3.1.3 Gezinssamenstelling en leeftijd

Iets minder dan 2/3 van de bevraagde gezinnen heeft geen inwonende kinderen, de rest van de gezinnen heeft inwonende kinderen. Een vijfde van deze gezinnen met kinderen zijn eenoudergezinnen.

3/4 van de gezinshoofden⁸ van de bevraagde woonwagenbewonersgezinnen behoort tot de beroepsactieve bevolking (20-59 jaar). Iets meer dan een vierde van de gezinshoofden is 60-plusser en een kleine minderheid is tussen 17 en 19 jaar oud.

In onze gesprekken met woonwagenbewoners - voornamelijk bij de Voyageurs, in mindere mate bij de Manoesjen - bleek dat heel wat van hun volwassen kinderen zich geen Voyageur (of Manoesj) meer voelen. Dit kan een aanwijzing zijn dat het aantal woonwagenbewoners in Oost-Vlaanderen aan het verminderen is. Vermoedelijk zijn de leeftijdscategorieën van onze bevraging dus een weerspiegeling van de verdeling van de gehele populatie van Oost-Vlaamse woonwagenbewoners.

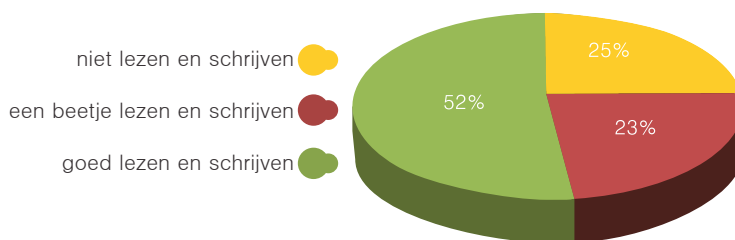
3.2 Sociaal- economische kenmerken

3.2.1. Taal

Wat betreft de moedertaal⁹ liggen de antwoorden voor de hand: Manoesjen hebben het Manoesj als moedertaal en Roms het Romanes. De helft van de Voyageurs is opgevoed in het Nederlands, de andere helft in het Nederlands met Bargoense dialectwoorden.

De gezinstaal¹⁰ komt overeen met de moedertaal van de gezinshoofden. Enkel bij de Voyageurs verschilt dit: nog maar een derde van de respondenten heeft het Nederlands met Bargoense dialectwoorden als gezinstaal.

Hoewel alle woonwagenbewoners, met uitzondering van de oudere generatie Roms vlot Nederlands kunnen praten, valt op dat ongeveer de helft van de woonwagenbewoners aangeeft dat ze slechts een beetje tot niet kunnen lezen en schrijven in het Nederlands. Deze groep vinden we voornamelijk terug bij de woonwagenbewoners boven de 40 jaar.



3.2.2. Opleiding

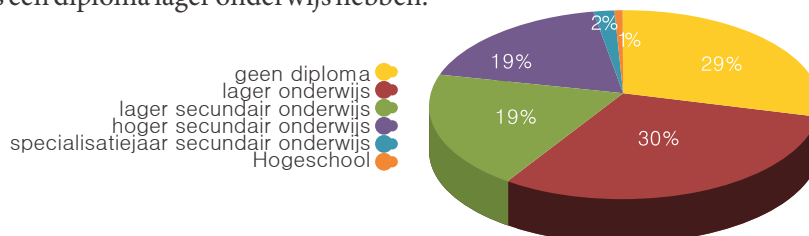
A. Hoogst behaalde onderwijsdiploma van de volwassen woonwagenbewoners

Ruim de helft van de woonwagenbewoners is laag (diploma lager onderwijs) tot niet-gediplomeerd. Dit blijkt vooral een probleem te zijn van de oudere generatie (boven de 40 jaar).

Van de woonwagenbewoners onder de 40 jaar heeft nog slechts een vijfde geen diploma of enkel een diploma lager onderwijs. Een vierde behaalde een diploma lager secundair onderwijs en de helft een diploma hoger secundair onderwijs. Slechts twee bevraagde volwassen woonwagenbewoners behaalden een diploma hoger onderwijs.

⁸ Beide partners of één partner indien alleenstaand
⁹ De taal waarin ze zijn opgevoed als kind
¹⁰ De taal die ze in hun huidige gezin spreken

De generatie volwassen woonwagenebewoners boven de 40 jaar trok als kind rond in een woonwagen en liep daardoor niet of slechts sporadisch school. Bovendien was er heel wat discriminatie ten aanzien van kinderen van woonwagenebewoners: de leerkracht gaf hen geen aandacht of ze werden op school gepest door andere kinderen. Hierdoor bleven ze vaak van school weg. Deze factoren, naast ongetwijfeld andere factoren, zorgen ervoor dat heel wat woonwagenebewoners lees- en schrijfvaardigheden missen en geen of slechts een diploma lager onderwijs hebben.



B. Opleiding volwassenonderwijs of tewerkstellingsopleiding

Een tiende van de woonwagenebewoners heeft ooit een opleiding in het volwassenonderwijs of een tewerkstellingsopleiding gevolgd. Ze behoren tot de Voyageurs of Manoesjen. De meeste van hen volgden de opleiding 'bedrijfsbeheer' om op die manier een vergunning te krijgen om als zelfstandige te werken. Andere opleidingen die voorkomen zijn een opleiding 'basiseducatie' om te leren lezen en schrijven, een opleiding vrachtwagenchauffeur, automechanica en verkoopster.

Heel wat woonwagenebewoners vinden echter niet makkelijk de weg naar het volwassenonderwijs of tewerkstellingsprojecten. Een mengeling van factoren ligt hieraan ten grondslag: schrik omdat de opleiding te moeilijk zou zijn, gevoel van minderwaardigheid, schaamte omdat ze niet (of slecht) kunnen lezen en schrijven en wantrouwen van de woonwagenebewoners ten aanzien van typische 'burger'voorzieningen.

C. Huidig of hoogst behaald onderwijsniveau van inwonende kinderen

Het aandeel jonge woonwagenebewoners (12-18 jaar) dat les volgt in het beroeps-, technisch of deeltijds secundair onderwijs (76%) en het buitengewoon secundair onderwijs (15%) ligt merkkelijk hoger dan het Vlaamse gemiddelde waarbij 39% naar het beroeps-, technisch of deeltijds secundair onderwijs en 4% naar het buitengewoon onderwijs gaat.

Er is ook een probleem van vroegtijdige uitstroom uit het secundair onderwijs.

De overgrote meerderheid van de kinderen (6-12jaar) van woonwagenebewoners gaat naar de lagere school (91%), met uitzondering van enkele kinderen van Rom gezinnen in Erpe-Mere.

Aangezien de meeste woonwagenebewonersgezinnen niet meer rondtrekken zoals vroeger, kunnen de kinderen van woonwagenebewoners het hele jaar door naar school gaan. Enkel de Roms trekken nog een deel van het jaar, waardoor het voor hen nog steeds geen evidentie is om naar school te gaan. Daarnaast speelt ook de culturele kloof tussen de leerling en de leerkracht en tussen de levenswijze van de burgers en de woonwagenebewoners een grote rol. Roms, maar ook nog sommige kinderen van Voyageurs en Manoesjen, krijgen een heel zelfstandige en vrije opvoeding. Dat botst soms met de gestructureerde en hiërarchische organisatie van het onderwijs. Woonwagenebewoners verwachten van onderwijs vooral praktische vaardigheden. Effectieve beroepsbekwaamheid is belangrijker dan een diploma of academische kennis. Bovendien is een school een stabiel stenen gebouw waar je naar een burger moet luisteren, waar vooraf alles bepaald is en op gezette tijden gebeurt. Dit komt voor sommige woonwagenebewoners in conflict met de flexibiliteit die hun leven doordringt.

Aanbevelingen op gemeentelijk en provinciaal niveau

- Inzet van een (provinciale) woonwagenwerker die de jonge woonwagenebewoners kan toeleiden naar school en/of motiveren tot het behalen van een diploma. In het verleden hebben woonwagenwerkers hun belang kunnen aantonen. Door de opbouw van een vertrouwensrelatie zijn de moeilijkst te bereiken woonwagenfamilies te motiveren.

Momenteel zijn er echter geen woonwagenwerkers actief in Oost-Vlaanderen.

- **Oplossingen voor de scholarisatie van Roms in Erpe-Mere:** o.a. opvolging van deze kinderen en contact met ouders door een brugfiguur op school om een brug te slaan tussen ouders en school (en leerkrachten), een schoolbus die kinderen komt ophalen, een spijbel-actieplan, terreinbezoeken voor leerkrachten¹¹...
- In gemeentes waar veel woonwagen-bewoners wonen binnen het **Lokaal Overleg Platform (LOP) of ander onderwijsoverleg** aandacht besteden aan het thema 'onderwijs aan woonwagen-bewoners'.



3.2.3. Werk en inkomen

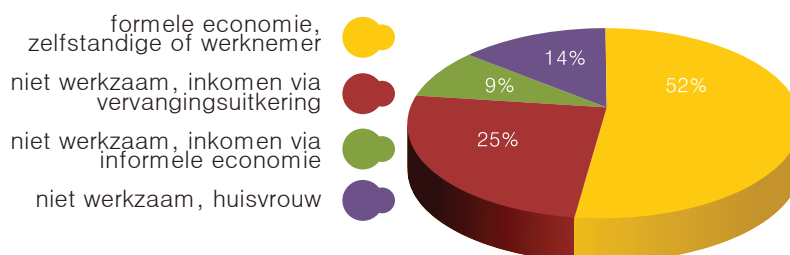
A. Inkomen

Iets meer dan de helft van de beroepsactieve woonwagenbewoners is tewerkgesteld als zelfstandige of werknemer. Dit is in vergelijking met Vlaanderen een erg lage werkzaamheidsgraad.

Een vierde van de woonwagenbewoners ontvangt een vervangingsinkomen.

De overige beroepsactieve woonwagenbewoners werken in de informele economie of als huisvrouw. Het zijn vooral mannen (Voyageurs en Roms) die aangeven in de informele economie te werken (als zelfstandige handelaar van oud ijzer of fleurder) en vrouwen die als huisvrouw actief zijn.

De reglementering maakt het steeds moeilijker voor woonwagenbewoners om zich als zelfstandige te vestigen. De vestigingswetgeving bepaalt o.a. dat iedere zelfstandige over een diploma bedrijfsbeheer moet beschikken. Heel wat woonwagenbewoners die laag tot niet geschoold zijn, kunnen deze opleiding niet aan, waardoor ze noodgedwongen zonder zelfstandigenstatuut blijven werken en zich dus in de informele economie begeven.



“Vroeger gingen we hier en daar wat leuren, schroot ophalen, een auto verkopen... 't was dan wel niet allemaal aangegeven, maar we verdienden toch zelf ons brood. Nu moeten ze ons een uitkering betalen, omdat we niets meer mogen doen van wat we vroeger deden...”

Rene, Manoesj

Ondanks de lage werkzaamheidsgraad, laaggeschooldheid en zwartwerk van heel wat woonwagenbewoners blijkt dat de meesten de weg naar het volwassenonderwijs of tewerkstellingsopleidingen niet vinden.

B. Werk

Traditioneel verwierven woonwagenbewoners hun inkomen door het uitoefenen van een ambulant beroep (scharen slijpen, ketels lappen, stoelen vlechten...). Door de industrialisering en globalisering van de arbeidsmarkt, werden deze jobs meer en meer precair, waardoor woonwagenbewoners op zoek moesten naar nieuwe bronnen van inkomsten. Toch blijven woonwagenbewoners, net zoals vroeger, vooral voor beroepen kiezen waarin ze een grote zelfstandigheid hebben.

¹¹ “Good practices” zijn er in Leuven, Mortsel en Brussel waar op initiatief van de gemeente en de scholen projecten werden opgezet om de deelname van Roms te verhogen.

Een derde van de beroepsactieve mannen geeft aan als zelfstandige te werken. Ze werken vooral in de handel in oude metalen en tweedehands autohandel. Iets meer dan een vierde van de beroepsactieve mannen werkt als werknemer, voornamelijk als arbeider in een fabriek (magazijnier, heftruckchauffeur...) of als automechaniker.

2/5 van de beroepsactieve vrouwen werkt als werkneemster, voornamelijk als poetsvrouw.

De lage scholingsgraad van volwassen woonwagbewoners heeft als gevolg dat de meeste jobs die ze uitoefenen geen diploma of slechts een minimum aan scholing vereisen. Hieruit resulteert dat heel wat woonwagbewoners onzekere en laagbetaalde jobs uitoefenen en over een precair arbeidsstatuut beschikken.

C. Financiële stress

Wanneer er gepeild werd of het gezin kan rondkomen met het huidige beschikbare inkomen, gaven de meeste woonwagbewonersgezinnen aan dat het hen lukt om rond te komen. Een derde van de woonwagbewoners zegt moeilijk tot heel moeilijk rond te komen. Dat zijn voornamelijk Manoesjen en Roms die in een woonwag wonen.

Aanbevelingen op gemeentelijk niveau

- Opzetten van **categoriale opleidingen door reguliere opleidingsinstellingen** (waaronder VDAB, Syntra, CVO's, Centra Basiseducatie...) in gemeenten/steden waar veel woonwagbewoners wonen (o.a. Gent, Eeklo, Aalst, Erpe-Mere en Beveren). Deze categoriale opleidingen kunnen **als opstap** dienen **voor reguliere opleidingstrajecten**. De opleidingen waar volgens ons onderzoek het meest vraag naar is, zijn bedrijfsbeheer, verkoop, rijbewijs B en C en de opleiding automechanica en carrosserie. Afhankelijk van de schaal waarop deze initiatieven worden genomen dient **financiering** te worden voorzien door de Vlaamse, provinciale of lokale overheid.
- Inzet van een **(provinciale) woonwagwerker** om dergelijke projecten te initiëren en de Oost-Vlaamse woonwagbewoners toe te leiden naar opleidingen (in combinatie met zijn inzet op onderwijs).

27

3.3 Woonsituatie

3.3.1 Type gezinswoning



44% van de bevroagde gezinnen van woonwagbewoners woont in een huis, 42% woont in een woonwag en 14% woont in één of andere vorm van combinatie tussen een huis en een woonwag.

Verhoudingsgewijs zijn het vooral de Voyageurs die in een huis wonen of die in één of andere vorm van combinatie tussen een huis en een woonwag wonen en de Rom gezinnen die in een woonwag wonen.

A. Huis

Iets meer dan 2/3 van de woonwagbewonersgezinnen die in een huis woont, woont in een rijhuis of een halfopen bebouwing. Een vierde van de gezinnen woont in een alleenstaande stenen woning. Slechts een kleine minderheid woont in een niet verplaatsbare chalet of een appartement.

Iets meer dan de helft van de gezinnen van woonwagenbewoners die in een huis wonen zijn eigenaar, een kleine helft huurder, wat ruim meer is dan het Vlaamse gemiddelde van zowat 23%. Bijna 40% van de gezinnen dat een huis huurt, woont in een sociale woning – bijna het dubbele van het Vlaamse gemiddelde. De meeste gezinnen die sociaal wonen, vinden we in Zelzate en Eeklo.

Ook in een huis blijf je woonwagenbewoner

Hoewel een groot deel van de woonwageneigenaren in een huis woont, behouden zij nog sterk hun identiteit van woonwageneigenaar. Ook door de andere leden van de groep worden zij gezien als woonwageneigenaar. Die eigenheid van woonwageneigenaar komt tot uiting in verschillende elementen in de inrichting van en de levenssituatie in hun huis.

We merken tijdens onze huisbezoeken dat heel wat woonwagenbewoners hun woning zo inrichten dat ze heel sterk lijkt op de inrichting van een woonwagen. Je herkent de woning van woonwagenbewoners vaak aan de vele franjes, weelderige gordijnen, porseleinen beeldjes en ander blinkend materiaal. Ook godsdienstige elementen spelen voor veel woonwagenbewoners nog een grote rol in hun leven en die vind je terug in hun interieur. Sommige woonwagenbewoners creëren bewust open ruimtes in hun huis waarbij er weinig tussenmuren zijn, zodat het meer lijkt op een woonwagen. Of ze laten net zoals in een woonwagen zoveel mogelijk hun buitendeur open staan om hen een vrijer gevoel te geven. Eén gezin vertelde zelfs dat ze in hun garage koken, omdat ze zich in de keuken opgesloten voelen en in de garage de poort kunnen openzetten, zodat het meer lijkt alsof ze in een woonwagen aan het koken zijn. Omdat de familie voor veel woonwagenbewoners een heel belangrijke rol speelt, blijven ook woonwagenbewoners die in huizen wonen, vaak dicht bij familie in de buurt wonen. In gemeentes waar veel woonwagenbewoners wonen, zoeken zij elkaar geregeld op. Wanneer het mooi weer is, gaan ze ook vaak samen buiten zitten. Tijdens onze huisbezoeken merkten we dat in een aantal sociale woonwijken in Eeklo en Beveren waar veel woonwagenbewoners wonen en geregeld samenkomen, soms klachten komen van burens over overlast.

“Wanneer we getrouwd zijn, zijn we weer op zoek gegaan naar een stuk grond om er een woonwagen op te zetten. Nergens konden we grond huren voor onze woonwagen en dus hebben we maar een klein huisje gehuurd. We hebben het huis volledig gerenoveerd, want er was geen verwarming en het regende binnen... We hebben alle binnenmuren uitgebroken zodat het beneden één grote ruimte werd en zo meer op een woonwagen leek, ik richtte het in zoals in een woonwagen: met veel postuurkes, een kolenkachel, de houten miniatuurwoonwagens en de accordeon van mijn vader. Ik zette ook altijd de achterdeur open zoals bij een woonwagen waardoor ik gemakkelijk naar buiten kon ... in het begin heb ik heel veel geweend in dit huis. Ik miste toch het wonen in een echte woonwagen, ik kon er niet aan wennen om in zo'n grote ruimte te leven. Daarom had ik een rijcaravan op onze koer staan waar ik het meeste van mijn tijd in doorbracht en waarmee ik vaak op reis ging, samen met andere Voyageurs.”

Marleen, Voyageur

Heel wat woonwagenbewoners die in een huis wonen, hebben een mobilhome of een caravan waarmee ze in de weekends of de vakanties rondtrekken, anderen hebben een vaste stacaravan of weekendverblijf op een camping of weekendverblijfpark. Een aantal woonwagenbewoners die in een sociale woning wonen, betreuren dat ze bij hun sociale woning geen caravan kunnen of mogen plaatsen om er tijdens de vakantie mee weg te gaan.

“Wij hebben een stacaravan op camping Puyenboeck. Elke vrijdag sta ik te popelen om te vertrekken... dan kan ik niet wachten tot het vrijdagavond is en we onze auto inladen en vertrekken naar onze stacaravan... Dan ben ik gelukkig: als we rustig op de camping zitten, wat kunnen praten met de andere Voyageurs die er ook elk weekend komen, onze kinderen in het groen kunnen spelen en wij in onze stacaravan kunnen slapen. Soms kunnen we het echt niet houden in de week en dan gaan we voor zelfs maar een paar uurtjes naar daar... En het is niet dat we geen mooi en groot huis hebben, we hebben alles wat we nodig hebben, het is onze eigendom, maar we voelen ons opgesloten en niet gelukkig... We leven voor de weekends, als we in onze stacaravan zitten en ons weer echt Voyageur voelen!”

Saskia, Voyageur

Daarnaast zijn er woonwagenbewoners die hoofdzakelijk in een huis wonen, maar een stacaravan (of rijcaravan) achter hun woning hebben staan.

B. Combinatie huis en woonwagen

25 bevraagde gezinnen van woonwagengewoners wonen in één of andere vorm van combinatie tussen een huis en een woonwagen. De meesten wonen in een woonwagen die in de tuin of op de oprit van een huis staat. Een minderheid woont hoofdzakelijk in een huis, maar hebben een woonwagen in de tuin staan waarin zij of een familielid dag en/of nacht wonen.

C. Woonwagen

Type woonwagen en gezinssamenstelling

De meerderheid van de gezinnen die in een woonwagen leven, woont in een stacaravan of een verplaatsbare chalet. Iets meer dan een vierde van de gezinnen woont in een rijcaravan. Het zijn voornamelijk Rom gezinnen die in een rijcaravan wonen en wel omdat de meesten onder hen in de zomermaanden nog geregeld rondtrekken met hun gezin.

Rom gezinnen wonen met gemiddeld 4 à 5 personen in een woonwagen. Voyageurs en Manoesjen met gemiddeld 2 à 3 personen.



Soort terreinen waarop de woonwagens staan



47% van de bevraagde gezinnen van woonwagengewoners die in een woonwagen wonen, verblijft op een publiek woonwagenterrein. 36% van de gezinnen woont op een privaat woonwagenterrein en 17% op een camping of in een weekendverblijfpark.

De meerderheid van de bevraagde gezinnen die op een publiek woonwagenterrein wonen, woont op één van de vier erkende publieke woonwagenterreinen van Oost-Vlaanderen. Een minderheid woont op één

van de twee gedoogde publieke woonwagenterreinen.

De meerderheid van de bevraagde gezinnen die op een privaat woonwagenterrein wonen, heeft zijn privaat terrein gekocht en een minderheid huurt het terrein bij een particulier. De bezochte gezinnen wonen op 14 verschillende private woonwagenterreinen in Oost-Vlaanderen.

5% van de gezinnen die in een verplaatsbare woning wonen, woont op een camping en 12% in een weekendverblijfpark. Van de gezinnen die op een weekendverblijfpark wonen, heeft de helft zijn standplaats in eigendom en huurt de helft zijn standplaats.

Woonkosten van de woonwagen

Iets meer dan de helft van de gezinnen van woonwagenbewoners die in een woonwagen wonen, betaalt huur voor de standplaats waarop ze wonen. De huur voor een standplaats op een erkend publiek woonwagenterrein bedraagt per maand tussen de 30 euro (Aalst Hofstade) en 70 euro (Gent Vosmeers), wat een groot verschil is tussen de publieke woonwagenterreinen. De huurprijs voor een standplaats op een publiek terrein is echter heel laag in vergelijking met de huur van een standplaats op andere types terreinen. Een standplaats in een weekendverblijfpark of op een camping kost tussen 80 en 150 euro per maand en om een privaat terrein te huren van een eigenaar betaalt men tussen 120 en 250 euro per maand.



Woonwagenbewoners die in een woonwagen wonen, hebben over het algemeen hoge energie- en waterkosten, met kosten die uiteenlopen tussen 50 tot 500 euro per maand. De hoge energiekosten van woonwagenbewoners die in woonwagen wonen, kunnen voornamelijk verklaard worden door de meestal zeer slechte isolatie van de woonwagen.

Aanbeveling op gemeentelijk niveau:

- **Gelijkvormigheid in huurprijzen:** het grote verschil in huurprijzen op de woonwagenterreinen moet aangepakt worden. Wij pleiten dan ook voor een minimaal voorzieningenniveau en voor een standplaatshuurprijs in overeenstemming met de voorzieningen op het terrein. Eventuele prijsverhogingen die daarvan het gevolg zijn kunnen enkel verantwoord worden door een verhoging van het voorzieningenniveau en beter beheer van het terrein.

3.3.2. Woonkwaliteit

Eén op de zeven woonwagenbewoners die in een woonwagen wonen, heeft geen individuele aansluiting van elektriciteit of geen stromend water in zijn woonwagen. De meesten onder hen wekken elektriciteit op via een stroomgenerator en hebben een gemeenschappelijk kraantje op het (publiek of privaat) terrein of op de camping.

Heel wat woonwagenbewoners leven met een minimaal elementair comfort. Een vierde van de gezinnen van woonwagenbewoners heeft geen eigen bad of douche in zijn woonwagen. De meesten beschikken wel over een gemeenschappelijke lavabo of douche op het terrein of op de camping.

Twee derde van de bevraagde gezinnen vindt dat er problemen zijn aan hun woning (woonwagen of huis). Het zijn vooral gezinnen die in een woonwagen wonen die beperkingen aan hun woonwagen ervaren. De belangrijkste klachten hebben betrekking op de algemene staat van de woonwagen en (brand)gevaar van het verwarmingstoestel. Daarnaast hebben woonwagenbewoners last van vochtige vertrekken en vochtproblemen in hun woonwagen en kan de woonwagen moeilijk warm gehouden worden in de winter. Dit heeft vooral te maken met de slechte isolatie van de woonwagen en de manier waarop verwarmd wordt. De meeste woonwagens worden verwarmd met mazout, methaan of elektrisch.

Premies voor isolatie, brandveilig maken van de woning,... gelden echter niet voor woonwagens.

Sommige woonwagenbewoners op de publieke woonwagenterreinen klaagden dat er vaak spanningen en conflicten zijn op de terreinen. Enerzijds vloeit dit voort uit het feit dat heel wat verschillende families op een kleine ruimte bij elkaar moeten leven en door een strijd voor standplaatsen voor de kinderen (in een context van weinig standplaatsen). Anderzijds ligt dit ook aan het gebrek aan beheer op sommige terreinen.

Aanbevelingen op gemeentelijk niveau

- Opname van de **problematiek rond woonkwaliteit** van woonwagens in het **lokaal woonbeleid**.
- **Plaatselijke woonactoren** zoals woonwinkels, woonwyzers,... hebben aandacht voor de **woonwagenbewoners** die in de gemeente in een woonwagen wonen en werken waar nodig pro-actief, zodat woonwagenbewoners geïnformeerd en ondersteund kunnen worden bij het energiezuiniger en brandveiliger wonen. Woonactoren kunnen samenwerken met bestaande organisaties voor woonwagenbewoners in de gemeente (bv. 'Ons Leven' in Aalst) of beheerders van de erkende publieke terreinen om te sensibiliseren en te informeren.
- Inzet van een **woonwagenwerker** (of beheerder van een publiek terrein) als brugfiguur tussen de woonwagenbewoners en plaatselijke woonactoren.
- Een duidelijk **huisreglement** voor de publieke woonwagenterreinen, opgesteld met inspraak van de bewoners en gecontroleerd op de naleving ervan.
- **Een goed, kwalitatief beheer** van de erkende publieke woonwagenterreinen. Dat kan best gebeuren door het inzetten van een personeelslid (al dan niet voltijds) voor het beheer van het terrein en controle van het huisreglement. Uit ervaringen op andere terreinen in Vlaanderen leren we dat het belangrijk is dat deze persoon regelmatig op het terrein aanwezig is en een vertrouwensband met de bewoners kan opbouwen. Op die manier zou deze persoon ook als doorverwijzer kunnen optreden tussen de woonwagenbewoners en scholen, VDAB, OCMW, woonactoren,...

Aanbevelingen op Vlaams niveau

- Uitwerken van **aangepaste kwaliteitsnormen** voor een **woonwagen**, dit conform de Vlaamse Wooncode.
- **Aandacht voor woonwagens** in het **subsiëeringsbeleid rond wonen**: kwaliteitsnormen moeten gepaard gaan met een degelijk subsidiëeringsbeleid om de financieel zwakke woonwagenbewoners, niet uit te sluiten van hun woonvorm. Premies die nu geldig zijn voor huizen, moeten ook voor woonwagens toegankelijk zijn.



3.3.3. Waarom wonen ze waar ze wonen?

A. Redenen om in een huis te wonen

De belangrijkste redenen die woonwagenbewoners aangeven om in een huis te wonen zijn, in volgorde van belangrijkheid:

- de woonkwaliteit: in een huis hebben ze meer comfort en ruimte dan in een woonwagen;
- uit noodzaak: ruim een vierde van de woonwagenbewoners die in een huis wonen, woont , noodgedwongen' in een huis, omdat ze nergens plaats hadden om hun woonwagen te plaatsen;

“We hebben altijd op een privaat terreintje gewoond. Toen de eigenaar in 1978 overleed, werd het stuk grond verkocht en dus moesten wij het terrein verlaten. We hebben dan verder gezocht naar een ander terrein, maar we mochten nergens staan in de gemeente. De burgemeester stelde ons een plaats voor, maar die lag ergens ver weg, in de bossen op een heel modderig terrein zonder de minste voorziening. Dat zagen wij niet zitten, we zijn geen beesten... Toen hebben we uit noodzaak beslist om in een huis te gaan wonen.”

Gustaaf, Voyageur

- omwille van de kinderen;

“Ik wou mijn kinderen besparen wat ik als kind had meegemaakt: gepest worden op school omdat je in een woonwagen woont, kou lijden in de winter... Ik wou dat mijn kinderen het beter hadden en dus hebben we maar een klein huisje gehuurd.”

Vanessa, Voyageur

Andere redenen van de woonwagenbewoners om in een huis te wonen zijn:

- hun huwelijk met een burger die niet in een woonwagen wou wonen;
- de nood aan meer woonzekerheid;
- de behoefte aan genoeg plaats om hun beroep uit te oefenen (meestal om oud-ijzer op te slaan of tweedehandswagens te plaatsen);
- gezondheidsoverwegingen (ziekte of invaliditeit).

B. Redenen om in een woonwagen te wonen

Woonwagenbewoners wonen in een woonwagen om volgende redenen:

- de traditie: alle woonwagenbewoners die in een woonwagen wonen, zijn er ook in opgegroeid. Ze zijn het zo gewoon. Bovendien is de woonwagen hét symbool bij uitstap van hun culturele eigenheid als woonwagenbewoner en die traditie willen ze verder zetten;
- het sociaal contact: een woonwagen biedt de mogelijkheid om dicht bij de familie te wonen en om meer sociaal contact te hebben met andere woonwagenbewoners op hetzelfde terrein;
- de woonkwaliteit. heel wat woonwagenbewoners vinden dat een woonwagen gezelliger, mooier en beter te onderhouden is;
- het gevoel van vrijheid: je bent veel buiten op het terrein en door de wielen onder de wagen heb je altijd het gevoel dat je weer weg kunt en mobiel blijft;
- de woonkost: in een woonwagen is het goedkoper wonen dan in een huis.

3.3.4. Waar willen ze het liefst wonen?

A. Verhuizen naar een woonwagen?

Ruim een derde van alle bevroagde gezinnen van woonwagenbewoners zou graag verhuizen.

Het zijn vooral gezinnen die in een huis wonen (42%), die graag willen verhuizen om terug in een woonwagen te wonen. Ze kiezen, in volgorde van belangrijkheid, voor een woonwagen omwille van:

- de woonkwaliteit: een woonwagen is gezelliger, mooier en beter te onderhouden ("een huis is te groot");
- het sociaal contact: in een woonwagen kunnen ze op een zelfde terrein samen wonen met familie en andere woonwagenbewoners;
- emotioneel: in een huis voelen ze zich niet gelukkig en opgesloten. In een woonwagen wonen, geeft een veel vrijer gevoel;

"De eerste maanden dat we in een huis woonden, werden we alle twee zot. Ik ben er echt ziek geworden en mijn vrouw was 6 kg vermagerd in twee maanden tijd, puur van de stress van tussen die 4 muren te zitten... Dan zijn we weer naar iets kleiner verhuisd, zodat we ook een mobilhome konden kopen. Nu zitten we meer in onze mobilhome dan in ons huis, maar moesten we die niet hebben dan zaten we al lang in het zothuis!"

Eddy, Voyageur

- de traditie: ze zijn opgegroeid in een woonwagen en de woonwagen is hét symbool bij uitstek van hun culturele eigenheid.
- de woonkost.

Daarnaast wil ook een derde van de gezinnen die in een woonwagen wonen, graag verhuizen. De overgrote meerderheid wil in een woonwagen blijven wonen, maar van type terrein veranderen. Een heel kleine minderheid van de woonwagenbewoners die in een woonwagen wonen, wil verhuizen naar een huis, omdat ze meer comfort willen.

B. Verhuizen naar een erkend publiek terrein

Twee derde van de gezinnen die in een huis wonen en graag willen verhuizen naar een woonwagen, verkiest een erkend publiek woonwagenterrein om op te wonen. De redenen die deze gezinnen geven om te kiezen voor een erkend publiek woonwagenterrein zijn:

- de woonkwaliteit en meer in het bijzonder de goede voorzieningen;
- het sociale aspect, met name het samenwonen met familie en andere woonwagenbewoners;
- de woonzekerheid;
- de woonkost - grond huren of kopen op een privaat terrein is te duur.

Ook de overgrote meerderheid van de gezinnen die in een woonwagen wonen, maar naar een ander type terrein wil verhuizen, verkiest een erkend publiek woonwagenterrein. De meeste gezinnen hebben nu geen woonzekerheid en daarom investeren ze vaak niet in betere woonwagens of betere voorzieningen op hun terrein. De kans dat ze ooit moeten vertrekken van hun terrein is groot. Het is dan ook niet verwonderlijk dat deze gezinnen naar een erkend publiek terrein willen verhuizen omwille van de betere basisvoorzieningen, de woonzekerheid en - in het geval van bewoners van campings en WEverblijfparken - eerlijkere huur- en energiekosten.

C. Verhuizen naar een privaat terrein of een combinatie tussen huis en woonwagen

14% van de gezinnen die in een huis wonen en een heel kleine minderheid van de gezinnen die van type terrein willen veranderen, geven de voorkeur aan een privaat woonwagenterrein. Deze gezinnen kiezen er voor om

- het wonen op dit terrein zelf vorm te geven en te beheren en zelf te bepalen wie er komt wonen;
- met de eigen familie samen te wonen;
- niet afhankelijk te zijn van een toezichter.



“Het liefst zouden wij met heel de familie op een privaat stuk grond wonen. We zouden niet zo graag op een publiek terrein staan, omdat iedereen daar veel te dicht op elkaar zit en je geen privacy hebt, wat al snel tot ruzie leidt..”

Ingrid, Voyageur

Ook de gemeente heeft voordeel bij het bestaan van private woonwagenterreinen, omdat ze niet moet instaan voor de inrichting en het beheer van het terrein. Verder zijn private terreinen kleiner waardoor ze organischer deel uitmaken van de woonomgeving en er minder sociale conflicten zijn.

6% van de gezinnen wil in een vorm van combinatie van een huis en een woonwagen wonen. Dit zijn vooral woonwagengewoners die een huis in eigendom hebben. Ze willen hun huis behouden en één van de kinderen met hun gezin in het huis laten wonen. Zelf willen ze vervolgens in de tuin in een woonwagen wonen. Zij kiezen er voor om enkel met de eigen familie samen te wonen.

D. Woonomgeving

Opvallend is dat 4/5 van de woonwagengewoners die willen verhuizen naar een woonwagen, binnen dezelfde gemeente of naar een naburige gemeente wil verhuizen.

Daarnaast vindt een vijfde van de woonwagengewoners het belangrijk om naast zijn woonwagen ruimte te hebben om zijn job uit te oefenen. Het gaat hierbij voornamelijk om woonwagengewoners die plaats willen hebben om een vrachtwagen te plaatsen waarmee ze oude metalen ophalen.

Iets minder dan een vijfde van de gezinnen vindt het belangrijk om dicht bij voorzieningen (winkels, school...) in de gemeente te wonen.

Minder belangrijk nog zijn redenen als dicht bij de werkplaats wonen of in het groen wonen.

Knelpunten voor wie op een erkend publiek woonwagenterrein blijft of wil gaan wonen

- Voor gezinnen die naar een erkend publiek woonwagenterrein willen verhuizen, is er **geen plaats** in Oost-Vlaanderen. De 4 bestaande publieke terreinen staan allemaal vol en hebben een lange wachtlijst. In totaal wachten 44 gezinnen op een plaats op één van deze terreinen.
- Elke gemeente/beheerder van een publiek residentieel woonwagenterrein heeft eigen **toewijzingsprocedures** voor de woonwagengewoners die op een wachtlijst staan. Hierbij wordt vaak **geen rekening** gehouden met woonwagengewoners die in **huizen** wonen en graag op een woonwagenterrein willen wonen.
- Uit de bevraging blijkt dat de meeste woonwagengewoners verkiezen om op een publiek terrein in de gemeente of naburige gemeente te blijven wonen. Dat betekent dat in **sommige gemeentes nood is** aan de **aanleg van een erkend publiek woonwagenterrein**. De gemeentes waar de vraag¹² naar de aanleg van een nieuw woonwagenterrein het grootst is, zijn Beveren en Maldegem (11 gezinnen), Temse (10 gezinnen), Eeklo en Dendermonde (7 gezinnen) en Sint-Gillis-Waas (5 gezinnen).
- In de meeste van deze gemeenten is ODiCe al vele jaren aan het bemiddelen om een residentieel publiek woonwagenterrein aan te leggen. Dit leidde tot nu toe in de meeste gevallen nog niet tot de aanleg van een nieuw terrein en wel om de volgende redenen:

¹² Dit gaat echter enkel om de bevroegde gezinnen of bevriende gezinnen van hen. De vraag zal dus vermoedelijk groter zijn dan hier aangegeven. In de gemeentes waar er veel woonwagengewoners wonen zou bv. door een woonwagenwerker of door de gemeente zelf in kaart kunnen gebracht worden welke gezinnen op een woonwagenterrein zouden willen wonen.

- gebrek aan politiek draagvlak bij de lokale besturen;
- men wil geen investering doen in woonwagenbewoners, omdat dit een kleine onpopulaire groep is;
- negatieve beeldvorming, vooroordelen en misvattingen over woonwagenbewoners;
- schrik voor reacties van omwonenden die zwarte vlaggen zullen uithangen.

Aanbevelingen m.b.t. woonwagenbewoners die op een erkend publiek woonwagenterrein willen wonen:

Op gemeentelijk niveau:

- De gemeente legt samen met ODiCe een **lijst** aan van **woonwagenbewoners** in de gemeente die op een **publiek terrein** willen wonen;
- De gemeente neemt de aanleg van een publiek woonwagenterrein op in het richtinggevend gedeelte van het **gemeentelijk ruimtelijk structuurplan** en maakt indien nodig een RUP op voor een publiek woonwagenterrein;
- De gemeente of een andere actor (zoals een OCMW, sociale bouwmaatschappij...) in de gemeente **legt** met de steun van de Vlaamse Overheid (subsidie van 90% van de prijs) een **woonwagenterrein aan**;
- Om iets te doen aan de negatieve beeldvorming, vooroordelen en misvattingen kan een **mediatraining** georganiseerd worden, zodat woonwagenbewoners zelf hun verhaal (positiever) kunnen brengen. Wanneer zij in gesprek gaan met een gemeente of met burgers, dan wordt het negatieve imago doorprikt door het 'realistische' verhaal dat ze brengen. Het minderhedenforum organiseert deze opleiding en heeft goede ervaring met woonwagenbewoners die mediatraining gevolgd hebben. Ook hier is er dan nood aan een woonwagenwerker die dit samen met het Minderhedenforum kan organiseren;
- Het volgen van een training door gemeentelijke administraties, zodat zij een genuanceerder beeld krijgen van de woonwagenbewoners en competenties verwerven om met hen in dialoog te gaan.

Op provinciaal niveau:

- De provincie subsidieert de aanvullende prijs van 10% voor de aanleg van een publiek terrein.

Op Vlaams niveau:

- Een kader uitwerken waarbinnen de **gemeentelijke wachtlijsten en toewijzingsprocedures** beter op elkaar afgestemd worden door eenvormige en duidelijke criteria voor de toewijzing van standplaatsen op te stellen, waarbij rekening wordt gehouden met woonwagenbewoners die in huizen wonen.

Knelpunten voor wie op een privaat terrein of in de tuin van een huis blijft of wil gaan wonen:

- Hoewel een deel van deze woonwagenbewoners **financieel** in staat is om een eigen stuk grond aan te kopen of te huren, zullen anderen dit niet kunnen gezien de hoge (huur)prijzen van de bouwgrond. Ook een eigen woning aankopen om er woonwagens achter te plaatsen, is niet voor alle woonwagenbewoners financieel haalbaar;
- Sociale kredietverstrekkers kunnen vanuit de regelgeving **geen sociale lening** toestaan voor de aankoop en aanleg van een privaat terrein of het kopen van een woning om er een woonwagen achter te plaatsen;
- Om een stedenbouwkundige vergunning te kunnen krijgen, wordt niet alleen gekeken of de aanvraag zich situeert in woongebied, maar tevens moet de plaatsing van de **woonwagen** ook voldoen aan de vereisten naar formaat, stijl... Aangezien een woonwagen een a-typische vorm van wonen is en de **stedenbouwkundige normen** vooral van toepassing zijn op een huis, **voldoen** dergelijke woningen **moeilijk aan de vereisten**.

Aanbevelingen m.b.t. woonwagenbewoners die een privaat terrein willen aanleggen of in een woonwagen in een tuin willen wonen

Op gemeentelijk niveau:

- De gemeente stelt een **stedenbouwkundige verordening** of zo nodig een **RUP** op dat de

mogelijkheid beschrijft voor de plaatsing van woonwagens of de aanleg van een privaat woonwagenterrein in een bepaald gebied, ook buiten een woongebied;

- De gemeente of een andere actor (zoals bv. een Sociaal Verhuurkantoor) **koopt of huurt** een ruimtelijk geschikt stuk grond en **verhuurt het** aan de woonwagenbewoners (die het privaat terrein verder zelf inrichten en verhuren);

Op Vlaams niveau:

- Aanpassen van de **stedenbouwkundige richtlijnen** inzake de vergunning voor de aanleg van een privaat terrein en voor het plaatsen van een woonwagen, rekening houdend met de behoeften van woonwagenbewoners en de samenleving, zodat de richtlijnen (beter) toepasbaar zijn op woonwagens en niet enkel op niet-verplaatsbare constructies. Dit betekent onder meer ook eenvoudiger, specifieke richtlijnen voor de beoordeling van de minimale kwaliteitseisen voor een woonwagen; een woonwagen kan immers niet beoordeeld worden vanuit de normen van een klassieke woning;
- Onderzoeken van de mogelijkheid voor woonwagenbewoners om een **sociale lening** aan te gaan voor het aanleggen van een privaat terrein. Met deze sociale lening zouden ook de financieel zwakkere gezinnen bouwgrond kunnen aankopen of een huis kunnen kopen waarachter zij woonwagens kunnen plaatsen. De Vlaamse Wooncode voorziet namelijk in Art 5.3 in de mogelijkheid om rekening te houden met specifieke woonvormen en bewonersgroepen bij de bepaling van de vereisten en de normen vermeld in Art 5.1¹⁴;
- De bepaling van Art 5.3 vertalen naar de erkenningsbesluiten van de sociale woonactoren, waardoor het ook mogelijk wordt voor een **Sociaal Verhuurkantoor (SVK)** om een woning te verhuren, waarachter woonwagenbewoners hun woonwagens kunnen plaatsen;
- Onderzoek van de mogelijkheid van **subsidie** voor gemeentebesturen **voor de aanleg van private terreinen**.

3.3.5. Residentiële woonwagenbewoners die rondtrekken

Een vijfde van de bevroegde gezinnen die residentieel in een woonwagen of een huis wonen, trekken er nog bijna elk weekend of voor langere periodes met de caravan of mobilhome op uit (in totaal minder dan drie maanden per jaar). Het zijn voornamelijk Voyageurs, en in mindere mate Manoesjen, die van zodra het mooi weer wordt korte reisjes met familie of bevriende gezinnen maken. Ze staan op mobilhomeparkings of langs de kant van de weg met hun caravan of mobilhome.

Slechts een kleine minderheid van de gezinnen van residentiële woonwagenbewoners trekt nog voor gemiddeld drie maanden of langer per jaar rond. Deze gezinnen trekken voornamelijk in de periode tussen april en september. Meestal doen ze dit in familieverband. Het zijn voornamelijk Roms, en in mindere mate ook Manoesjen. Het rondtrekken houdt voornamelijk verband met hun deelname aan religieuze bijeenkomsten van een (protestantse) pinksterbeweging (o.a. Vie et Lumière) of ze gaan op bezoek bij familie in België of in het buitenland.

3.4. Sociale contacten en organisatievorming

3.4.1. Contact met andere woonwagenbewoners

Ruim de helft van de bevroegde gezinnen heeft nog regelmatig contact met andere woonwagenbewoners, maar dan bijna uitsluitend met woonwagenbewoners uit de eigen groep. De meest voorkomende manieren om contact te hebben met andere woonwagenbewoners zijn:

- op bezoek gaan bij de ruime familie en kennissen;
- naar begrafenissen gaan van woonwagenbewoners;
- met andere woonwagenbewoners 'op reis' gaan met de caravan of de mobilhome;
- op bedevaarten of naar andere religieuze bijeenkomsten gaan.

¹⁴ Art 5.1: "Elke woning moet op de volgende vlakken voldoen aan de elementaire veiligheids-, gezondheids- en woonkwaliteitsvereisten, die door de Vlaamse regering nader worden bepaald".

De woonwagenbewoners die nog weinig contact hebben met andere woonwagenbewoners zitten voornamelijk in de groep van de Voyageurs die in huizen wonen.

3.4.2. Organisatievorming onder woonwagenbewoners

'Ons Leven'¹⁵ in Aalst telt een 10-tal deelnemers. Het zijn overwegend Manoesjen die wonen op één van de twee erkende publieke woonwagenterreinen van Aalst (Bleekveld en Hofstade).

“Ik vind dat wij als woonwagenbewoners wat meer voor onze rechten zouden moeten opkomen. Daarom zit ik in 'Ons Leven', samen met mijn moeder en grootmoeder. Ik ben de enige jongere in Ons Leven, de rest van de jongeren is daar niet in geïnteresseerd. Maar ze vergeten wel dat het over hun toekomst gaat en dat ze die zelf in handen hebben! Ook de andere bewoners van het terrein komen niet naar de vergaderingen, dat vind ik heel erg jammer. Op de vergaderingen bespreken we de problemen die er zijn op ons woonwagenterrein en dat van Bleekveld. En als we een probleem hebben dat we niet zelf kunnen oplossen, dan zitten we samen met iemand van de gemeente die kan helpen zoeken naar een oplossing. We hadden bv. op ons terrein niet allemaal een sanitair blok met een wc en douche. We hebben dat dan gevraagd aan de gemeente en na veel onderhandelen, zijn ze sinds kort begonnen met de bouw van de extra sanitaire units. De woonwagenbewoners die niet naar Ons Leven komen, die klagen wel graag over wat niet goed gaat, maar ze doen er niets aan. Ze denken dat we alles zomaar in onze schoot geworpen krijgen.”

Bueno, Manoesj

Een vijfde van de bevraagde gezinnen van woonwagenbewoners (die niet deelnemen aan 'Ons Leven') heeft interesse voor een zelforganisatie. Het gaat bijna uitsluitend om Voyageurs, waarvan het merendeel enkel wil samenkomen met andere Voyageurs.

De meerderheid van hen ziet een zelforganisatie van woonwagenbewoners voornamelijk als een organisatie waarin ze via ontspannende activiteiten andere woonwagenbewoners uit de provincie of de buurt kunnen ontmoeten en op die manier het groepsgevoel onder de woonwagenbewoners kunnen versterken.

Een kleine minderheid wil vooral opkomen voor de rechten van de woonwagenbewoners. Ze willen samen met andere woonwagenbewoners de vooroordelen van de samenleving ten aanzien van hun groep aanpakken en strijden voor de aanpak van de problemen die zij ervaren.

Eén van de redenen waarom sommige woonwagenbewoners, vooral Manoesjen en Roms, niet willen deelnemen aan een zelforganisatie, is dat ze het gevoel hebben dat het niets uithaalt om voor hun rechten op te komen. Ze zijn in het verleden jarenlang voor hun rechten opgekomen - meestal naar aanleiding van een concreet probleem -, maar de gemeente gaf hier nooit gehoor aan of in enkele gevallen werden ze zelfs weggestuurd van de plaats waar ze woonden. Hierdoor houden ze zich nu liever op de achtergrond en hechten ze nog weinig geloof aan het beleid.

Aanbevelingen op gemeentelijk en provinciaal niveau:

- We pleiten er voor om woonwagenbewoners **actief te betrekken bij het beleid**, te luisteren naar hun woonwensen en -noden en op basis hiervan ook actie te ondernemen vanuit het gemeentebestuur.
- We pleiten voor de oprichting van een **zelforganisatie** van en voor Voyageurs (provinciaal of per regio), waarbij in de eerste plaats de ontmoetings- en groepsversterkende functie via ontspannende activiteiten aan bod komt, maar daarnaast ook ruimte is om voor de rechten van de Voyageurs in Oost-Vlaanderen op te komen. Voor de begeleiding van deze groep denken we aan het Minderhedenforum. Zij hebben de taak om de participatie van minderheden aan de samenleving te bevorderen en hebben reeds ervaring met het begeleiden van de zelforganisatie 'Ons Leven' in Aalst. Gezien de grote takenlast waar deze organisatie mee kampt, kan de begeleiding ook opgenomen worden door een provinciale woonwagenwerker of kan Samenlevingsopbouw de opdracht krijgen om deze zelforganisatie(s) op te starten en mee uit te bouwen.

¹⁵ 'Ons Leven' is een zelforganisatie van en voor woonwagenbewoners die opkomt voor de rechten van de woonwagenbewoners in Vlaanderen. Naast dialoog met lokale en regionale beleidsmakers, probeert ze ook te werken aan de beeldvorming van woonwagenbewoners in de maatschappij en de samenhang onder de woonwagenbewoners te versterken.

IV. ENKELE SLOTAANBEVELINGEN

- We pleiten er voor dat gemeentebesturen en lokale woonactoren hun verantwoordelijkheid nemen ten aanzien van de problematiek van woonwagenbewoners en werk maken van een **integraal woonbeleid** waardoor het wonen in een woonwagen (zowel op een privaat als een publiek residentieel terrein) kleinschalig wordt erkend en ondersteund. Uit onze gesprekken met woonwagenbewoners bleek dat wie wil verhuizen van een huis naar een woonwagen, dit graag zou doen binnen de eigen gemeente of eventueel naar een buurgemeente.
- Daarnaast ijveren we er voor dat niet enkel het lokale niveau, maar ook **bovenlokale fora** (RESOC, regionaal welzijnsoverleg, intergemeentelijke samenwerkingsverbanden lokaal woonbeleid,...) aandacht hebben voor de problemen waarmee woonwagenbewoners in de regio te maken hebben.
- Uit ons onderzoek blijkt dat de woonsituatie en de woonwens maar ook de draagkracht van de gezinnen en van de gemeenten niet éénduidig zijn. Vandaar dat we het belang beklemtonen van een **participatief en gediversifieerd beleid** waarbij wordt vertrokken van de lokale noden en wensen van de woonwagenbewoners. Daarbij is het van belang zowel oor te hebben voor de woonwagenbewoners die reeds in woonwagens wonen (maar vaak zonder vergunning), als te luisteren naar woonwagenbewoners die in huizen wonen en de wens uiten om in een woonwagen te kunnen wonen.
- Een gemeente kan echter maar vraaggericht werken wanneer zij ook op de hoogte is van de wensen van de woonwagenbewoners in haar gemeente. Door de maatschappelijk kwetsbare positie van heel wat woonwagenbewoners is er evenwel een hoge drempel om hun woonnoden en -wensen kenbaar te maken bij het gemeentebestuur en de dialoog aan te gaan over de eventuele aanleg of legalisering van een woonwagenterrein. In Oost-Vlaanderen is er echter geen woonwagenwerker of organisatie actief die een eerstelijns-opdracht heeft. Hierdoor is er niemand die de woonwagenbewoners kan bijstaan om de dialoog met de gemeente aan te gaan over hun woonwensen en -problemen. We zien hierin een rol liggen voor een **provinciale woonwagenwerker**. Dit zou bijvoorbeeld een opbouwwerker (Samenlevingsopbouw Oost-Vlaanderen) kunnen zijn die via geëigende methodes de stem van individuen en groepen woonwagenbewoners kan laten doorwegen bij de beleidsmakers in de gemeente.
- Ook buiten de woonproblematiek, kan een woonwagenwerker een belangrijke rol vervullen om woonwagenbewoners toe te leiden naar diensten (opleidingscentra, school, OCMW, wooncentra...), signalen van woonwagenbewoners op te vangen en te signaleren naar betrokken diensten en waar nodig een bemiddelingsrol in te nemen.
- Voor meer concrete aanbevelingen verwijzen we nog naar de aanbevelingen bij bovenstaande hoofdstukken.



Uitgave

Samenlevingsopbouw Oost-Vlaanderen
Sint-jacobsnieuwstraat 50
9000 Gent
www.samenlevingsopbouw.be/oost-vlaanderen
T 09 265 84 70
V.U. Stan De Neve

Tekst

Hanne Couckuyt, Luc Joos

Beeld

Stijn De Reu, Stijn Beeckman, Bart Lasuy, Dirk Beersmans en Hanne Couckuyt

Vormgeving

Heidi Goeminne

Druk

flyer.be

Speciale dank aan

Stijn De Reu (ODiCe), Dirk Beersmans (Kruispunt Migratie-Integratie), Kim Janssens (Minderhedenforum) en de bezochte en bevroagde woonwagenbewoners, in het bijzonder Moeka Dissenbergen, Johannes Harvent, Elisabeth Christiaans, Bueno Philips, Liliane Lefever en Antonia Dessandre voor hun getuigenissen

Met dank aan

Provinciebestuur Oost-Vlaanderen voor zijn financiële steun en de Dienst Sociale Planning van de Provincie Oost-vlaanderen voor zijn hulp bij de verwerking van het cijfermateriaal en de opmaak van de kaartjes





odice'

Met de steun van

