



FACULTEIT
RECHTSGELEERDHEID

Het woonbeleid van de Vlaamse gemeenschap ten aanzien van doortrekkende woonwagenbewoners tegen de achtergrond van de regelgeving in de Europese Unie

Masterproef neergelegd tot het behalen van
de graad van Master in de criminologische wetenschappen
door (00704171) Meersman Lotte

Academiejaar 2010-2011

Promotor :
Prof. dr. Patrick Hebberecht

Commissarissen :
Prof. dr. Tom Vander Beken
Lic. Stefanie Van der Burght

Verklaring inzake toegankelijkheid van de masterproef criminologische wetenschappen

Ondergetekende,

.....*Lotte Meersman*.....

geeft hierbij aan derden,

zijnde andere personen dan de promotor (en eventuele co-promotor), de commissarissen of leden van de examencommissie van de master in de criminologische wetenschappen,

[de toelating] [~~geen toelating~~]

om deze masterproef in te zien, deze geheel of gedeeltelijk te kopiëren of er, indien beschikbaar, een elektronische kopie van te bekomen, waarbij deze derden er uiteraard slechts zullen kunnen naar verwijzen of uit citeren mits zij correct en volledig de bron vermelden.

Deze verklaring wordt in zoveel exemplaren opgemaakt als het aantal exemplaren waarin de masterproef moet worden ingediend, en dient in elk van die exemplaren ingebonden onmiddellijk na het titelblad.

Datum:*7 augustus 2011*.....

Handtekening:*Meersman*.....

Trefwoorden

Woonbeleid

Woonwagenbewoners

Nomadisme

Europees beleid

Vlaams beleid

Woord vooraf

Deze masterproef in de criminologische wetenschappen is het sluitstuk van vier jaar studeren aan de Universiteit Gent. Zonder de medewerking van een aantal personen zou ze nooit tot een goed einde gebracht zijn. Graag had ik dan ook van de gelegenheid gebruik gemaakt om hen te bedanken voor hun inzet, steun en vertrouwen.

In de eerste plaats gaat mijn dank uit naar mijn promotor, Prof. Dr. Patrick Hebberecht, voor zijn uitstekende begeleiding tijdens het opstellen van mijn masterproef, waarbij hij telkens zijn kritische reflectie gaf en nieuwe inzichten aanreikte.

Ook wil ik graag iedereen bedanken die mij heeft geholpen in mijn zoektocht naar informatie. In het bijzonder wil ik hierbij Dirk Beersmans van het Kruispunt Migratie-Integratie bedanken, die tijd voor me vrijmaakte om me wegwijs te maken in de materie en me geregeld relevante documenten opstuurde.

Tenslotte wens ik mijn ouders te bedanken voor hun geduld en vertrouwen tijdens mijn vier jaar durende studies. Regelmatig hebben ze mij bijgestaan met goede raad en hebben ze me ondersteund wanneer nodig. Met betrekking tot mijn masterproef wil ik mijn vader bedanken die graag de tijd nam om mijn masterproef na te lezen en me hielp bij de voorbereidingen van dit werkstuk.

Bedankt!

Inhoudstafel

TREFWOORDEN.....	II
WOORD VOORAF	III
INHOUDSTAFEL	IV
INLEIDING	1
1. PROBLEEMSTELLING.....	1
2. CRIMINOLOGISCHE RELEVANTIE.....	2
3. PRAKTIJKGERICHT ONDERZOEK.....	3
4. ONDERZOEKSVRAGEN	4
5. METHODE	5
6. PLAN VAN BEHANDELING	6
HOOFDSTUK 1: WOONWAGENBEWONERS ALS EEN (ETNISCH-)CULTURELE MINDERHEID MET EEN NOMADISCHE TREKCULTUUR.....	7
1. SOORTEN WOONWAGENBEWONERS	7
1.1. <i>Doortrekkende woonwagenbewoners</i>	7
1.2. <i>Andere woonwagenbewoners</i>	9
2. LEVENSWIJZE.....	9
2.1. <i>Houding ten opzichte van de heersende maatschappij</i>	9
2.2. <i>Gemeenschappelijke kenmerken</i>	10
3. EEN EIGEN WOONBEHOEFTE	12
4. CONCLUSIE	13
HOOFDSTUK 2: WOONBELEID VAN DE VLAAMSE GEMEENSCHAP TEN AANZIEN VAN DOORTREKKENDE WOONWAGENBEWONERS	14
1. GESCHIEDENIS VAN HET WOONBELEID TEN AANZIEN VAN WOONWAGENBEWONERS IN BELGIË TOT AAN DE STAATSHERVORMING VAN 1980.....	14
2. WOONBELEID IN BELGIË NA DE STAATSHERVORMING VAN 1980	17
2.1. <i>Algemeen</i>	17
2.2. <i>Woonbeleid van de Vlaamse Gemeenschap</i>	19
2.2.1. Algemeen	19
2.2.2. De situatie nu	23
2.3. <i>Woonbeleid van Franstalige Gemeenschap</i>	25
2.3.1. Algemeen	25
2.3.2. De situatie nu	28
2.4. <i>Reflectie</i>	28

3.	AANGEPASTE HUISVESTING	30
3.1.	<i>Soorten terreinen</i>	31
3.2.	<i>Belangrijkste problemen bij het inplanten van een terrein voor woonwagenbewoners</i>	32
3.2.1.	Criteria Vlaamse Gemeenschap	32
3.2.1.1.	Stedenbouwkundige bepalingen	32
3.2.1.2.	Criteria met betrekking tot de inplanting en inrichting	34
A.	Criteria met betrekking tot de inplanting van het terrein	34
B.	Criteria met betrekking tot de inrichting en het beheer van het terrein.....	35
3.2.2.	Lokaal protest.....	36
3.2.2.1.	Algemeen	36
3.2.2.2.	Factoren die lokaal protest genereren	37
3.2.2.3.	Preventie van lokaal protest	40
3.2.3.	Andere mogelijke factoren	41
3.2.3.1.	Een gebrekkig standplaatsenbeleid	41
3.2.3.2.	Woonwagenterreinen zijn commercieel niet interessant	42
3.2.4.	Illustratie: doortrekkersterrein Kortrijk	42
4.	BEELDVORMING TEN AANZIEN VAN WOONWAGENBEWONERS IN DE MEDIA EN DE INVLOED HIERVAN OP HET BELEID	44
4.1.	<i>Beeldvorming</i>	44
4.1.1.	Algemeen	44
4.1.2.	Rol van de media	46
4.1.3.	Beeldvorming ten aanzien van woonwagenbewoners.....	49
4.2.	<i>Invloed op het beleid</i>	50
5.	CONCLUSIE	52
	HOOFDSTUK 3: EUROPESE BELEID TEN AANZIEN VAN WOONWAGENBEWONERS	54
1.	EUROPEES BELEID TEN AANZIEN VAN WOONWAGENBEWONERS	54
1.1.	<i>Situatie woonwagenbewoners in Europa</i>	54
1.2.	<i>Europese beleidsinitiatieven ten aanzien van woonwagenbewoners</i>	57
1.3.	<i>Instrumenten ter bescherming van de nomadische levenswijze</i>	62
2.	CONCLUSIE	64
	ALGEMEEN BESLUIT	66
	BIBLIOGRAFIE.....	69

Inleiding

1. Probleemstelling

Sinds Frankrijk na een bijeenkomst van ministers op 28 juli 2010 beslist heeft tot strengere maatregelen ten aanzien van woonwagenbewoners en een aantal andere Europese landen de Franse regering hierin zijn gevolgd, zijn woonwagenbewoners en het woonbeleid, dat op hen betrekking heeft, gekatapulteerd tot het voorwerp van heel wat media-aandacht. Ook België werd die zomer opnieuw geconfronteerd met woonwagenbewoners die nergens terecht konden en neerstreken op plaatsen die daar niet voor voorzien zijn. Daaruit is duidelijk gebleken dat er in verschillende landen, ook in België, onvoldoende plaatsen zijn voor rondtrekkende woonwagenbewoners. Dit zorgde voor een vermoeden dat het nationale en Europees beleid ten aanzien van woonwagenbewoners onvoldoende uitgebouwd is, laat staan dat er sprake is van een geïntegreerd en afgestemd beleid.

Bovendien werd er vastgesteld dat Frankrijk zijn woonbeleid deels heeft aangepast door onder andere de kritiek van de Europese Unie. Daarom vind ik het belangrijk te onderzoeken hoe het huidige woonbeleid er uitziet ten aanzien van deze rondtrekkende bevolkingsgroep. Niet alleen het Vlaams en nationaal beleid moet hierbij bekeken worden, ook de rol van de Europese organen en hun verhouding tot het Vlaamse niveau zijn belangrijk.

Door het voeren van een onderzoek op mijn stage bij de integratiedienst van Kortrijk heb ik interesse gekregen in de bestaande vooroordelen en stereotiepen ten aanzien van woonwagenbewoners en werd ik persoonlijk geconfronteerd met de problematiek van deze rondtrekkende bevolkingsgroep. Ik heb er gemerkt dat veel beleidsverantwoordelijkheid doorgeschoven wordt naar het lokaal niveau. Op dat niveau is er ondanks het grote standplaatsentekort, weinig enthousiasme om terreinen en standplaatsen te voorzien. Nochtans moet volgens de grondwet, het Europees Hof voor de Rechten van de Mens (EVRM) en andere internationale en nationale regelgeving iedereen het recht hebben een menswaardig leven te leiden. Dit impliceert ook het recht op een degelijke huisvesting. Het is duidelijk dat dit recht anders moet ingevuld worden ten aanzien van woonwagenbewoners als naar de modale burgers. De Vlaamse Wooncode bepaalt de verschillende aspecten van het recht op wonen, namelijk een aangepaste en betaalbare woning, van goede kwaliteit, in een behoorlijke woonomgeving, waarbij woonzekerheid bevorderd wordt.¹ Een goed woonbeleid ten aanzien van woonwagenbewoners moet dus rekening houden met die verschillende aspecten.

De vele media-aandacht vorige zomer maakte me duidelijk dat de media een belangrijke rol kan spelen in de beeldvorming. Ik wil dan ook nagaan welke rol.

¹Artikel 3, Decreet 15 juli 1997 houdende de Vlaamse Wooncode, B.S. 19 augustus 1997.

De vragen en bemerkingen die ik ontwikkeld heb tijdens mijn stage en de voorbije media-aandacht voor het woonbeleid in België en Europa, hebben me ertoe aangezet een masterproef te schrijven rond het woonbeleid van de Vlaamse Gemeenschap ten aanzien van doortrekkende woonwagenbewoners tegen de achtergrond van de regelgeving in de Europese Unie.

2. Criminologische relevantie

Woonwagenbewoners zijn een minderheidsgroep die er een specifieke levenswijze op na houden. Doorheen de geschiedenis zijn ze meer en meer geïsoleerd geraakt van de samenleving en in de perceptie van de burgers en de maatschappij worden ze vaak gezien als een sociaal onaangepaste bevolkingsgroep. Hierbij worden deze minderheden frequent geassocieerd met overlast en kleine criminaliteit. Uit verschillende criminologisch relevante onderzoeken, gevoerd in de jaren '80-'90, blijkt dat de media een centrale rol kunnen spelen bij het (etnisch) categoriseringsproces en bij de negatieve beeldvorming over minderheidsgroepen.² Die stigmatisering zorgt ervoor dat ze steeds meer een bevolkingsgroep vormen die zich verder isoleert van de samenleving. Volgens o.a. de sociale controle theorie van Hirschi, komen mensen die geen enkele band meer hebben met de samenleving, sneller in de criminaliteit terecht.³ Is het dan niet belangrijk dat er ten aanzien van deze doelgroep geïnvesteerd wordt in een goed woonbeleid?

Ten eerste zou een evolutie naar een beter woonbeleid passen binnen het hedendaagse preventiedenken, waarbij primaire preventie als doel heeft de fysieke en/of sociale omstandigheden van een omgeving te verbeteren zodat de gelegenheid tot het plegen van misdrijven, de verspreiding van criminaliteit of het zorgen voor overlast gereduceerd wordt.⁴ Het verbeteren van de woonomstandigheden van woonwagenbewoners kan dus zowel hun eigen levensomstandigheden verbeteren als hun eventuele neiging tot het plegen van overlast of deviant gedrag tegengaan.

Daarnaast kan het voorzien in een goed woonbeleid de integratie van deze bevolkingsgroep bevorderen. Daar woonwagenbewoners er een eigen levensstijl met specifieke kenmerken op nahouden, is het mogelijk dat er discrepantie optreedt met de waarden en normen in de samenleving, wat kan leiden tot het (onbewust) plegen van deviant gedrag of overlast. Zo wordt in het culturele deviantieperspectief, een voorbeeld van een culturele benadering van migratie en criminaliteit, uitgegaan van het feit dat elke bevolkingsgroep of cultuur specifieke opvattingen en gewoonten heeft over criminaliteit en regeloverschrijdend gedrag en daar haar eigen betekenis aan geeft.⁵ Deze

²W.A. SHADID, "Media en minderheden: de rol van de media bij het ontstaan en bestrijden van vooroordelen over etnische minderheden", *Toegepaste taalwetenschap in artikelen* 1995, (93) 93.

³T. HIRSCHI, *Causes of delinquency*, New Jersey, Transaction Publishers, 2009, 16.

⁴J.A. VAN WILSEM, "Geweldscriminaliteit" in E. MULLER, J. VAN DER LEUN, L. MOERINGS en P. VAN CALSTER (eds.), *Criminaliteit*, Alphen aan de Rijn, Kluwer, 2010, (167) 175.

⁵J. VAN DER LEUN, M. KROMHOUT, M. EASTON en F. WEERMAN, "Criminaliteit, migratie en etniciteit: nieuwe richtingen binnen een complex en beladen onderzoeksterrein", *Tijdschrift voor Criminologie* 2010, (107) 113.

masterproef heeft dan ook de intentie om na te gaan hoe een bepaalde beeldvorming ontstaat en beïnvloed wordt. Hoe kan beeldvorming een rol spelen in het categoriseringsproces en welke effecten heeft een bepaalde beeldvorming op de doelgroep of op het beleid ten aanzien van deze doelgroep?

3. Praktijkgericht onderzoek

Dit onderzoek is gericht op het analyseren van de problematische situatie van woonwagenbewoners en het woonbeleid dat op hen betrekking heeft. Het is echter niet omdat dit een praktijkgericht onderzoek is, dat de achterliggende theorieën uit het oog verloren mogen worden. Deze masterproef heeft een zekere relevantie voor verschillende wetenschappelijke disciplines. Ook omgekeerd heb ik mij, om inzicht te krijgen in de problematiek en om een theoretische kader te vormen, moeten richten op andere disciplines.

Hierboven heb ik reeds de criminologische relevantie van mijn masterproef besproken. Door het multidisciplinaire karakter van dit onderwerp, kan ik mij echter niet alleen beperken tot de criminologische wetenschappen. Naast de criminologie, kadert deze masterproef ten dele binnen de politieke wetenschappen. Deze discipline biedt me inzicht in de doelstellingen van en de verhoudingen tussen de bestaande politieke organen die relevant zijn voor de ontwikkeling van een beleid. In deze masterproef bestudeer ik welke factoren het wel of niet ontwikkelen en implementeren van een woonbeleid voor woonwagenbewoners hebben beïnvloed. Ook binnen de sociologische wetenschappen zijn er een aantal bestudeerde domeinen die betrekking hebben op het onderwerp van mijn masterproef. Zij kunnen me helpen om een inzicht te krijgen in het ontstaan en definiëren van een minderheidsgroep, zoals woonwagenbewoners er een vormen. Andere sociologische deeldomeinen focussen zich op de manier waarop minderheidsgroepen zich verhouden tot de maatschappij en verschaffen inzicht in maatschappelijke processen zoals sociale uitsluiting, segregatie, integratie en discriminatie. Een derde relevante discipline zijn de cultuurwetenschappen. Zij bieden me een theoretisch kader dat de relatie tussen de beeldvorming, en meer specifiek, de media en publieke opinievorming of beleidsvorming bepaalt. Ook tijdens mijn stage heb ik immers gemerkt dat er heel wat vooroordelen en stereotiepen bestaan rond deze bevolkingsgroep. Zoals reeds vermeld ga ik in deze masterproef na welke rol beeldvorming speelt bij publieke opinievorming en de invloed op het beleid ten aanzien van woonwagenbewoners.

Aangezien het onderwerp van mijn masterproef duidelijk relevant is binnen verschillende wetenschappelijke modellen en disciplines, zou het onvoldoende zijn om de problematiek enkel vanuit de criminologische wetenschap te benaderen. Daarom is het belangrijk om bij het opstellen van mijn masterproef die verschillende disciplines te betrekken om een interdisciplinair zicht te hebben op de problematiek. Hierbij vertrek ik vanuit het links realisme, die elementen samenbrengt uit het positivistisch, het constructivistisch en het marxistisch wetenschapsprogramma. Net zoals de links

realisten, geloof ik dat structurele maatregelen heel wat problemen kunnen wegwerken. Een goed uitgebouwd en uitgevoerd woonbeleid ten aanzien van woonwagenbewoners, als deel van een integraal beleid, kan volgens mij heel wat problemen die met deze bevolkingsgroep gepaard gaan oplossen.

4. Onderzoeksvragen

Concreet wil ik binnen mijn masterproef antwoord vinden op een viertal centrale onderzoeksvragen, die op hun beurt uiteenvallen in een aantal deelvragen.

1. Wat wordt er begrepen onder de term ‘woonwagenbewoners’?
 - Welke diverse groepen bestaan er binnen deze minderheidsgroep?
 - Welke kenmerken hebben die diverse groepen woonwagenbewoners gemeenschappelijk en hoe verhouden ze zich ten opzichte van de heersende maatschappij?
 - Welke behoeften heeft deze bevolkingsgroep op vlak van huisvesting?
2. Hoe ziet het huidige woonbeleid van de Vlaamse Gemeenschap ten aanzien van doortrekkende woonwagenbewoners eruit? Hierbij wil ik aandacht schenken aan de geschiedenis van het woonbeleid en aan de factoren die dat woonbeleid beïnvloeden.
 - Hoe zag het woonbeleid ten aanzien van woonwagenbewoners eruit in een nationaal België, met andere woorden tot aan de staatshervorming van 1980?
 - Hoe zag het woonbeleid ten aanzien van woonwagenbewoners eruit na de staatshervorming waarbij de Gewesten en de Gemeenschappen hun autonome bevoegdheden kregen?
 - Welke drempels verhinderen het uitvoeren van een degelijk beleid?
 - Wat is de rol van de media hierin?
3. Welke regelgeving bestaat er op Europees niveau ten aanzien van doortrekkende woonwagenbewoners en welke verhouding heeft ze ten aanzien van het nationale woonbeleid?
 - Welke Europese organen bepalen of reguleren het woonbeleid ten aanzien van woonwagenbewoners?
 - Welke belangrijke regelgeving en besluiten hebben die organen uitgevaardigd ten aanzien van doortrekkende woonwagenbewoners?
 - Hoe verhoudt die Europese regelgeving zich tot het nationale beleid?

Hierbij kies ik er voor om mij te focussen op “doortrekkende woonwagenbewoners”, omwille van de beperkte omvang van dit onderzoek. Er zijn immers verschillende soorten woonwagenbewoners die vaak uit onwetendheid of gemakzucht onder dezelfde term geplaatst worden. Heel wat woonwagenbewoners kiezen er echter niet meer voor om in een woonwagen te leven en rond te

trekken, maar worden in de perceptie van de samenleving wel nog steeds onder de noemer ‘zigeuner’ of ‘woonwagenbewoner’ geplaatst. Wanneer ik het dus in dit onderzoekstuk over woonwagenbewoners heb, waarbij ik geen verdere toelichting geef, heb ik het over doortrekkende woonwagenbewoners die er nog steeds een rondtrekkende levenswijze op na houden en de cultuurkenmerken van de nomadische levenswijze hoog in het vaandel dragen.

5. Methode

Verschillende nationale en Europese instellingen en organisaties hebben reeds erkend dat er geen degelijk woonbeleid is ten aanzien van doortrekkende woonwagenbewoners. Zij proberen hieraan tegemoet te komen door het uitvaardigen van bepaalde regelgeving en het nemen van een aantal besluiten. In mijn onderzoek ga ik na welke initiatieven genomen zijn op dat vlak en hoe het komt dat er weinig resultaat merkbaar is in de praktijk. Hierdoor bestaat mijn onderzoek vooral uit een bestudering van het bestaande beleid waarbij ik inzicht wil verkrijgen in de achtergronden en het ontstaan van de problematische situatie van woonwagenbewoners.

Bij het zoeken naar antwoorden op de gestelde onderzoeksvragen kies ik als hoofdstrategie voor een uitgebreide literatuurstudie waarbij ik gebruik maak van verschillende soorten bronnen om het bestaande beleid kritisch te bekijken. Om deze masterproef tot een goed einde te brengen, moet ik zowel wetenschappelijke literatuur als internationale, nationale of lokale beleidsdocumenten en regelgeving grondig bestuderen. Literatuur uit verschillende disciplines is vereist, omdat mijn onderwerp niet enkel vanuit criminologische hoek benaderd kan worden. Politiek wetenschappelijke bronnen kunnen me helpen bij het beschrijven van het bestaande beleid, bij het begrijpen van bepaalde beleidsprocessen en de structuur van bepaalde beleidsorganisaties. Sociologisch wetenschappelijke literatuur kan me dan weer helpen bij het doorgronden van mijn doelgroep, namelijk woonwagenbewoners als erkende minderheidsgroep, waarbij ik inzicht tracht te krijgen in het definiëringproces en de maatschappelijke verhoudingen. Tenslotte geeft literatuur vanuit de communicatiewetenschappen inzicht in de rol van de media bij beleidsprocessen, bij het vormen van een publieke opinie,.. Bij het zoeken naar wetenschappelijke informatie zal ik zowel de universitaire bibliotheken bezoeken, als meer specifieke documentatiecentra zoals de stedelijke integratiediensten of het Kruispunt: Migratie-Integratie, het voormalig Vlaams Minderhedencentrum.

Voor de internationale, nationale en lokale beleidsdocumenten en regelgeving, zal ik vooral de officiële websites van de verschillende relevante organen bezoeken om een zo een zicht te krijgen op het bestaande beleid.

6. Plan van behandeling

In het eerste hoofdstuk van mijn onderzoek ga ik na wat er allemaal begrepen wordt onder de term ‘woonwagenbewoner’. Er volgt op basis van een uitgebreide literatuurstudie een beschrijving van de diverse groepen die onder die benaming geplaatst worden en van de kenmerken die deze groepen gemeenschappelijk hebben. Hierdoor kan ik de term ‘doortrekkende woonwagenbewoners’ beter situeren binnen de overkoepelende term. Ten tweede bekijk ik welke verhouding deze minderheidsgroep heeft tot de heersende maatschappij en vice versa om inzicht te verkrijgen in maatschappelijke processen van uitsluiting en discriminatie. Tenslotte toon ik aan dat deze specifieke minderheidsgroep door haar eigenheid een eigen woonvraag heeft waar het bestaande woonbeleid rekening mee moet houden.

In het tweede hoofdstuk van mijn masterproef ga ik verder in op het woonbeleid van de Vlaamse Gemeenschap ten aanzien van doortrekkende woonwagenbewoners. Dit doe ik door eerst een overzicht te geven van de geschiedenis van het woonbeleid ten aanzien van deze bevolkingsgroep, met een opsplitsing tussen het woonbeleid voor 1980 en het woonbeleid erna. De bevoegdheid ‘wonen’ wordt immers met de staatshervorming van 1980 gedefederaliseerd waardoor er vanaf dan een Vlaams en een Franstalig beleid gevoerd wordt. Ik beschrijf het beleid in de beide landsdelen, maar focus vooral op de situatie in Vlaanderen. Door een zicht te krijgen op de totstandkoming van het huidige beleid, hoop ik het huidige beleid in een breder kader te kunnen zien. Ten tweede ga ik na hoe de situatie voor de woonwagenbewoners er vandaag de dag uit ziet en welke factoren een invloed (gehad) hebben op het huidige beleid, met aandacht voor de specifieke woonvraag van woonwagenbewoners.

In het derde hoofdstuk bestudeer ik de relevante Europese regelgeving ten aanzien van doortrekkende woonwagenbewoners. Hierbij bespreek ik eerst kort de situatie van de woonwagenbewoners in Europa, met aandacht voor de recente uitbreiding van de Europese Unie. Daarna bekijk ik welke organen allemaal een rol spelen in de aanpak van de situatie van de woonwagenbewoners. Welke regelgeving is relevant en hoe verhoudt die zich tot de nationale en lokale regelgeving? Hiervoor bestudeer ik tenslotte verschillende beleidsdocumenten om een mooi overzicht te krijgen van welke maatregelen reeds allemaal bestaan en op welke rechten de woonwagenbewoners recht hebben. Op basis van dat overzicht kan ik nagaan welke verhouding het Europees niveau heeft tot haar lidstaten.

Hoofdstuk 1: Woonwagenbewoners als een (etnisch-)culturele minderheid met een nomadische trekcultuur

In dit eerste deel van mijn onderzoek ga ik na wat er allemaal begrepen wordt onder de term ‘woonwagenbewoner’. Op basis van een uitgebreide literatuurstudie geef ik een beschrijving van de diverse groepen die onder die benaming geplaatst worden, van de kenmerken die deze groepen gemeenschappelijk hebben en welke relatie ze hebben tot de heersende maatschappij. Hierdoor kan ik de term ‘doortrekkende woonwagenbewoners’ beter situeren binnen de overkoepelende term, wat me helpt om mijn verder onderzoek duidelijk af te bakenen. Daarnaast is het belangrijk om hun specifieke levensstijl en woonvraag te erkennen om aan de hand van hun eigen noden en behoeften het bestaande woonbeleid te kunnen evalueren.

1. Soorten woonwagenbewoners

1.1. Doortrekkende woonwagenbewoners

Via het Decreet inzake het Vlaams beleid ten aanzien van etnisch-culturele minderheden worden woonwagenbewoners pas in 1998 opgenomen als één van de doelgroepen van het Vlaams Minderhedenbeleid met de bedoeling hen beter te integreren in de maatschappij. Woonwagenbewoners worden daarin als volgt omschreven: *“personen met een nomadische cultuur die zich legaal in België bevinden en die traditioneel in een woonwagen wonen of gewoond hebben, in het bijzonder de autochtone voyageurs en de zigeuners, en degenen die met deze personen samenleven of er in de eerste graad van afstammen”*.⁶

In Vlaanderen onderscheidt men hierbij drie verschillende bevolkingsgroepen die nog steeds de trekkende woonwagencultuur met zijn specifieke waarden en normen nastreven, namelijk de Voyageurs, de Manousj en de Roms.⁷ Tussen deze drie deelgroepen zijn er wel een aantal verschillen te bemerken naar woonvorm, taal en historische achtergrond en ook binnen de hoofdgroepen zijn er nog tal van subgroepen te onderkennen. Het is dus onmogelijk om de woonwagenbevolking over één kam te scheren.

Voyageurs stammen af van de autochtone, rondtrekkende handelaars, die vanaf het begin van de 19^e eeuw onderweg de kost verdienden met deur-aan-deurverkoop, het slijpen van messen of

⁶Artikel 2, 3^o Decreet 28 april 1998 inzake het Vlaams beleid ten aanzien van etnisch-culturele minderheden, B.S. 19 juni 1998.

⁷VLAAMS MINDERHEDENCENTRUM, *Voyageur, Manoesj, Rom: cultuur, historiek, woonwagenwerk*, Brussel, VMC, 2002, 3.

seizoensarbeid.⁸ Ze spreken over het algemeen Nederlands, al gebruiken ze ook nog de Bargoense taal.⁹ Twee derden van deze groep woont reeds in huizen. De Manoesj of de Sinti, die Manoesj of Nederlands spreken, migreerden in de 15^e eeuw uit India naar onze streken en hebben zich door de eeuwen heen geïntegreerd in de maatschappij om hen heen. Omstreeks 1420 kwamen zij als eerste allochtone groepen zigeuners in Nederland en België aan. De reden van hun wegtrekken is nog steeds een bron van speculatie. Er wordt hierbij zowel verwezen naar hongersnood, oorlogsdreiging als naar extreme armoede.¹⁰ Zij verblijven hoofdzakelijk in grote stacaravans of chalets. Als de Manoesjen en de Voyageurs rondtrekken, doen ze dat meestal met een tweede, kleinere woonwagen.¹¹ Rond 1900 kwamen dan uiteindelijk de Roms vanuit Oost-Europa. Zij hebben nog steeds de meest traditionele levenswijze. Zo wonen ze permanent in een meestal grotere caravan waarmee ze ook rondtrekken. De eerste taal van de Roms is het Romanes, verwant aan het Manoesj. De tweede taal is het Frans.¹²

Roms mag je niet verwarren met Roma, een nieuwe bevolkingsgroep die vrij recent geëmigreerd is vanuit Oost-Europa naar België. De immigratie van de Roma wordt vaak aangeduid als de ‘derde migratie’. Deze groep is grotendeels sedentair en woont niet meer in woonwagens, terwijl de andere drie deelgroepen wel nog rondtrekken in woonwagens.¹³ Zij verschillen daarnaast ook van de andere woonwagenbewoners door hun sterke internationale netwerken en hun grote internationale mobiliteit door familieleden of andere kennissen die zich in andere Europese landen bevinden.¹⁴ Vaak worden de termen Roma en rondtrekkende woonwagenbewoners ten onrechte door elkaar gebruikt, waarbij de term Roma als algemene noemer wordt gebruikt. Maar dit is onterecht en soms zelfs problematisch. Het zijn twee verschillende bevolkingsgroepen met elk een geheel eigen cultuur en problematiek. Roma verwijst in de strikte zin van het woord naar de Oost-Europese, Romanes sprekende woonwagenbewoners, waarvan het grootste deel reeds gesedentariseerd is en het zelf als denigrerend ervaren om de term Roma geassocieerd te zien met nomadisme of het leven in een woonwagen.¹⁵

Deze drie bovenstaande rondtrekkende deelgroepen hebben verschillende sociale en culturele kenmerken en zijn sociaal gedefinieerd: een Voyageur, Manoesj of Rom is diegene die zichzelf zo benoemt en die door de andere als zodanig benoemd wordt. Het gaat dus om zelfdefiniëring, waardoor

⁸G. DE KEYSER, “Woonwagenbewoners hebben terreinen nodig”, *Woonwoord* 2009, afl. 11, (6) 8.

⁹T. MACHIELS, *Keeping the distance or taking the chances*, Brussel, ENAR, 2002, 17.

¹⁰S. YILDIRIM, *Etnisch-culturele minderheden in Vlaanderen*, Brussel, Vlaams Minderhedencentrum, s.d., 11.

¹¹D. BEERSMANS, G. DEVOLDER, K. JANSSENS, T. MACHIELS en J. MICHELS, *Laat de was maar hangen: Voyageurs en Zigeuners in de straat*, Antwerpen, Garant, 2002, 17.

¹²G. DE KEYSER, “Woonwagenbewoners hebben terreinen nodig”, *Woonwoord* 2009, afl. 11, (6) 8.

¹³VLAAMS MINDERHEDENCENTRUM, *Voyageur, Manoesj, Rom: cultuur, historiek, woonwagenwerk*, Brussel, VMC, 2002, 3.

¹⁴D. BEERSMANS, G. DEVOLDER, K. JANSSENS, T. MACHIELS en J. MICHELS, *Laat de was maar hangen: Voyageurs en Zigeuners in de straat*, Antwerpen, Garant, 2002, 17.

¹⁵J. KUSTERS, “Het gebrek aan plaats voor de woonwagenbewoners: bestaat er een recht op nomadisme als onderdeel van het recht op culturele identiteitsbeleving? Een analyse binnen het kader van het EVRM”, *Tijdschrift voor vreemdelingenrecht* 2003, (197) 198.

het moeilijk is om een beeld te krijgen van de huidige populatie woonwagenbewoners en de aantallen binnen de verschillende categorieën. Naast de woonvorm, verschillen deze groepen ook nog naar druk die ze uitoefenen op hun individuele leden en naar hun houding ten opzichte van de buitenwereld. Elke gemeenschap voelt zich tot slot beter dan de andere rondtrekkende groepen woonwagenbewoners.¹⁶

1.2. Andere woonwagenbewoners

Samen met de Roma zijn er nog een aantal bevolkingsgroepen die niet onder de noemer ‘woonwagenbewoner’ vallen.¹⁷

Zo zijn campingbewoners van oorsprong niet nomadisch. Zij wonen dan wel in een woonwagen, maar streven de woonwagencultuur niet na. Het zijn personen die op een camping gaan wonen, omdat het elders ondermaats of te duur is voor hen. Vaak verkiezen ze dan een caravan of een chalet in de plaats van een andere woning. Ook kermis- of circusreizigers vallen niet onder de noemer ‘woonwagenbewoner’. Zij trekken immers beroepshalve rond en hebben geen band met de nomadische levenswijze.¹⁸

2. Levenswijze

2.1. Houding ten opzichte van de heersende maatschappij

Woonwagenbewoners bevinden zich in een minderheidspositie. Dit zorgt ervoor dat ze een dubbele houding aannemen ten opzichte van de maatschappij. Enerzijds sluiten ze zich er van af, anderzijds voelen ze zich buitengesloten. Ze hebben een wantrouwen ontwikkeld ten opzichte van de geldende samenleving.¹⁹ Vanuit de theorie van de maatschappelijke kwetsbaarheid wordt verklaard hoe personen en groepen, die niet voldoen aan de algemeen geldende (middenklasse-) normen, systematisch achtergesteld worden. Dit mechanisme is een samenspel van culturele en structurele factoren, waarbij de culturele component bestaat uit waarden, aspiraties, het opvoedingsmodel,... en de structurele component uit ondermeer het inkomen, de huisvesting, het beroepsniveau. Daarnaast stelt deze theorie dat deze kwetsbare groepen een risico lopen om telkens geconfronteerd te worden met de negatieve kanten van maatschappelijke instellingen, in plaats van met de positieve.²⁰

¹⁶*Ibid.*, 17.

¹⁷KRUISPUNT MIGRATIE-INTEGRATIE, (z.d.) Woonwagenbewoners: Roms, Manoesjen en Voyageurs [WWW]. Kruispunt MI: <http://www.kruispuntmi.be/thema.aspx?id=589> [10.04.2011]

¹⁸VLAAMS MINDERHEDENCENTRUM, *Wonen op wielen: woonwagenterreinen aanleggen en beheren, een handleiding*, Brussel, VMC, 2010, 18.

¹⁹S. KOHNRAAD, *Woonwagenbewoners: burgers in de risicomaatschappij*, Utrecht, Jan Van Arkel, 2000, 5.

²⁰N. VETTENBURG en L. WALGRAVE, “Een integratie van theorieën over persisterende delinquentie: maatschappelijke kwetsbaarheid” in P. GORIS en L. WALGRAVE (eds.), *Van kattenkwaad en erger: actuele thema's uit de jeugdcriminologie*, Antwerpen, Garant, 2002, (44) 45.

Woonwagengewoners stellen zich, als een minderhedengroep, maatschappelijk kwetsbaarder op door andere waarden en normen te waarborgen dan deze gangbaar in de samenleving. Ze zijn dan ook gedurende de geschiedenis lange tijd slachtoffer geweest van uitsluiting en vervolging. Nog steeds worden ze door de burgermaatschappij niet met open armen ontvangen. Ze worden vaak afgestoten door de maatschappij en sluiten zich er op hun beurt van af, als een soort van beschermingsmechanisme. Omwille van die kloof tussen de wereld van de woonwagengewoners en de samenleving, ontmoeten ze elkaar bijna uitsluitend op economisch vlak. Woonwagengewoners zijn immers voor hun inkomsten hoofdzakelijk afhankelijk van de hen omringende maatschappij.²¹ Er leeft wel een sterk groepsgevoel, waardoor ze conflicten en andere probleemsituaties zoveel mogelijk intern proberen op te lossen.

Een specifiek kenmerk van woonwagengewoners is het ongebonden zijn aan tijd en ruimte. Dit heeft te maken met hun oorspronkelijk rondtrekkende levenswijze. Die ongebondenheid heeft gevolgen op heel wat domeinen in het maatschappelijke leven. Enkele belangrijke waarden, zoals werk, onderwijs,... die door de burgermaatschappij beschermd worden, vinden bij hen hierdoor minder aansluiting.²² Woonwagengewoners maken nauwelijks plannen op lange termijn. Die houding staat haaks op het planmatige dat de burgermaatschappij kenmerkt. Toch is hier een evolutie merkbaar waarbij sommige groepen woonwagengewoners meer en meer het belang beginnen in te zien van bijvoorbeeld scholing omdat hun traditionele beroepen steeds minder rendabel worden.²³

De laatste jaren zijn er een aantal trends merkbaar in de verhouding tussen de woonwagengewoners en de maatschappij. Eerst en vooral is er sprake van een toenemende lokale inbedding in de gemeenten en wijken waar ze verblijven. De contacten met lokale maatschappelijke instellingen lopen beter, als gevolg van een betere informatie-uitwisseling, wat leidt tot een meer frequent gebruik ervan. De woonwagengewoners krijgen een toenemend vertrouwen in georganiseerde activiteiten in de buurt waardoor men er ook sneller aan meedoet, wat kan leiden tot een betere omgang met andere bevolkingsgroepen. Daarnaast is er een toenemend gebruik van internet, waardoor ze sneller contacten kunnen leggen.²⁴

2.2. Gemeenschappelijke kenmerken

Doordat er veel verscheidenheid is tussen en binnen de verschillende deelgroepen, kan je niet spreken van een homogene groep doortrekkende woonwagengewoners. Hierboven zijn de interne verschillen

²¹D. BEERSMANS, G. DEVOLDER, K. JANSSENS, T. MACHIELS en J. MICHELS, *Laat de was maar hangen: Voyageurs en zigeuners in de straat*, Antwerpen, Garant, 2002, 18.

²²*Ibid.*, 19.

²³*Ibid.*, 20.

²⁴KRUISPUNT MIGRATIE-INTEGRATIE, *Omgevingsanalyse woonwagengewoners: voorbereidend document voor het ontwerp van het Vlaams Strategisch Plan voor woonwagengewoners*, gepresenteerd in september 2010 op de stuurgroep voor het Strategisch Plan woonwagengewoners, ter hand gesteld door D. Beersmans.

reeds besproken en hebben we ook al hun gemeenschappelijke houding ten opzichte van de samenleving bekeken. Toch zijn er nog een aantal typische kenmerken die alle deelgroepen gemeenschappelijk hebben.²⁵

Woonwagenbewoners vinden hun eigen familie of eigen groep als leefgemeenschap erg belangrijk, omdat het hen een grote mate van zekerheid en veiligheid biedt. De familie of eigen groep vormt voor woonwagenbewoners de belangrijkste bron voor contacten en relaties, informatie en steun. Tussen verschillende families of groepen bestaat er vaak ook rivaliteit als gevolg van de eigen culturele kenmerken.

Hun nomadische cultuur wordt vooral gekenmerkt door het kiezen voor het leven in een woonwagen. De woonwagen zorgt voor een historische band en heeft vooral de functie om hun eigen identiteit te benadrukken.²⁶ Hoewel de meeste woonwagenbewoners tegenwoordig dan wel niet meer nomadisch leven maar eerder kiezen voor een sedentair leven, blijven ze zich sterk verbonden voelen met de grensoverschrijdende nomadische cultuur met zijn specifieke tradities.²⁷ Het kiezen voor een nomadisch of sedentair leven hangt vooral af van de economische noden en is geen intrinsiek kenmerk van de identiteit van woonwagenbewoners. Het essentiële punt is dat iedereen, nomadisch of sedentair, op zijn manier kan leven zonder enige barrière.²⁸ Vele woonwagenbewoners leven tijdelijk of definitief in huizen, maar blijven toch volledig opgenomen in hun oorspronkelijke milieu. Vaak gaat dit om gedwongen sedentarisation, bij gebrek aan voldoende standplaatsen waarbij er meestal nog een sterke wens is om terug in een woonwagen te leven. In de zomermaanden kiezen deze woonwagenbewoners er dan ook vaak voor om tijdelijk rond te trekken.²⁹

Woonwagenbewoners vinden daarnaast zuiverheid heel belangrijk. Vaak wordt het onderscheid tussen de verschillende deelgroepen uitgedrukt in zuiverheid. Ook hun woonwagens zijn altijd proper en goed onderhouden.³⁰ Een derde waarde die woonwagenbewoners hoog in het vaandel dragen is hun zelfstandigheid. Onder andere bij het uitvoeren van een ambacht zullen ze steeds zelfstandig te werk

²⁵J. KUSTERS, "Het gebrek aan plaats voor de woonwagenbewoners: bestaat er een recht op nomadisme als onderdeel van het recht op culturele identiteitsbeleving? Een analyse binnen het kader van het EVRM", *Tijdschrift voor vreemdelingenrecht* 2003, (197) 199.

²⁶KRUISPUNT MIGRATIE-INTEGRATIE, Omgevingsanalyse woonwagenbewoners: voorbereidend document voor het ontwerp van het Vlaams Strategisch Plan voor woonwagenbewoners, gepresenteerd in september 2010 op de stuurgroep voor het Strategisch Plan woonwagenbewoners, ter hand gesteld door D. Beersmans.

²⁷VLAAMS MINDERHEDENCENTRUM, *Voyageur, Manoesj, Rom: cultuur, historiek, woonwagenwerk*, Brussel, VMC, 2002, 10.

²⁸X. ROTHEA, *France, pays des droits des Roms? Gitans, bohemiens, gens du voyage, tsiganes...face aux pouvoirs publics depuis le 19e siècle*, Lyon, Carobella ex-natura, 2003, 15.

²⁹T. MACHIELS, *Keeping the distance or taking the chances*, Brussel, ENAR, 2002, 17.

³⁰VLAAMS MINDERHEDENCENTRUM, *Voyageur, Manoesj, Rom: cultuur, historiek, woonwagenwerk*, Brussel, VMC, 2002, 20.

gaan. Economisch zijn ze dus het liefst onafhankelijk van derden.³¹ Ook binnen de woonwagengemeenschap is er geen sprake van hiërarchie. De gemeenschappen worden gekenmerkt door een egalitaire structuur, waarbij niemand gezag over een andere kan opnemen. Er is wel een zekere mate van respect ten opzichte van de ouders en de grootouders. Maar binnen elke groep blijven de belangen van de groep primeren boven die van het individu.³² Tenslotte is ook flexibiliteit een belangrijke eigenschap bij woonwagenbewoners. Ze vinden het belangrijk dat je zoveel mogelijk en in zoveel mogelijk omstandigheden je plan kan trekken.³³ Binnen hun economische en religieuze activiteiten is dit heel duidelijk. Woonwagenbewoners schakelen snel over van hun traditionele beroepen naar bedrijvigheden waar wel geld mee te verdienen is. Ook hun loonvorm houden ze vaak zo flexibel mogelijk, net als hun woonvorm. Die flexibiliteit heeft echter ook nadelen. Deelname aan onderwijs vraagt bijvoorbeeld voldoende continuïteit om een succes op slagen te hebben.³⁴

De laatste jaren zijn er ook op deze punten een aantal trends merkbaar. Er is sprake van een toenemende individualisering onder de woonwagenbewoners, waardoor de onderlinge solidariteit verlaagt. De steeds beter georganiseerde samenleving biedt minder de kans voor woonwagenbewoners om te onderhandelen en mensen te doen luisteren naar hun eigen motieven of wensen. Dit terwijl woonwagenbewoners verkiezen zelf het heft in handen te nemen, waarbij ze een eigen positie kunnen innemen en kunnen onderhandelen om betere resultaten te bereiken. Ondertussen ervaren ze wel dat georganiseerde samenspraak rond bepaalde thema's, zoals het standplaatsenbeleid, in hun voordeel kan werken.³⁵

3. Een eigen woonbehoefte

Daar woonwagenbewoners er een eigen levensstijl op nahouden, vragen zij ook een aangepast woonbeleid, dat rekening houdt met hun specifieke waarden en normen.

Eerst en vooral is het voor woonwagenbewoners belangrijk om te zorgen voor een woongelegenheden waar ze met hun woonwagen gemakkelijk terecht kunnen. Dit wil zeggen dat de woongelegenheden gemakkelijk bereikbaar moet zijn, dat er voorzien moet worden in standplaatsen die groot genoeg zijn voor woonwagens, maar ook dat de woongelegenheden hun flexibele levensstijl niet ondermijnt. Ze

³¹*Ibid.*, 20.

³²D. BEERSMANS, G. DEVOLDER, K. JANSSENS, T. MACHIELS en J. MICHELS, *Laat de was maar hangen: Voyageurs en zigeuners in de straat*, Antwerpen, Garant, 2002, 21.

³³VLAAMS MINDERHEDENCENTRUM, *Voyageur, Manoesj, Rom: cultuur, historiek, woonwagenwerk*, Brussel, VMC, 2002, 20.

³⁴D. BEERSMANS, G. DEVOLDER, K. JANSSENS, T. MACHIELS en J. MICHELS, *Laat de was maar hangen: Voyageurs en zigeuners in de straat*, Antwerpen, Garant, 2002, 20.

³⁵KRUIPUNT MIGRATIE-INTEGRATIE, *Omgevingsanalyse woonwagenbewoners: voorbereidend document voor het ontwerp van het Vlaams Strategisch Plan voor woonwagenbewoners*, gepresenteerd in september 2010 op de stuurgroep voor het Strategisch Plan woonwagenbewoners, ter hand gesteld door D. Beersmans.

moeten zelf kunnen beslissen hoe lang ze waar en wanneer verblijven. Veel woonwagenbewoners hechten immers veel belang aan de verplaatsbaarheid van hun woning.

Daarnaast zorgt de wij-zij verhouding tussen woonwagenbewoners en de samenleving ervoor dat, zoals hierboven beschreven, men elkaar vooral ontmoet op economisch vlak. Omdat ze voor hun inkomsten op die manier afhankelijk zijn van de omringende maatschappij, lijkt het me belangrijk dat er woongelegheden gecreëerd wordt voor woonwagenbewoners dicht bij de economische activiteiten van een specifieke regio. Het samenwonen met de familie is hiervoor de meest geschikte woonvorm omdat familiebanden voor hen nog steeds van erg grote waarde zijn. Het is dus belangrijk om terreinen met voldoende standplaatsen te voorzien die hele families kunnen huisvesten.

Ook zuiverheid, wat woonwagenbewoners als een erg belangrijke waarde beschouwen, kan niet over het hoofd gezien worden bij het voorzien in een woongelegheden. Hierbij moet er gedacht worden aan watervoorzieningen en sanitair.

Bij het ontwerpen en implementeren van een woonbeleid ten aanzien van woonwagenbewoners kan deze eigen woonvraag niet genegeerd worden. Het woonbeleid zal rekening moeten houden met de specifieke noden en behoeften van deze bevolkingsgroep, eigen aan hun levensstijl.

4. Conclusie

In dit hoofdstuk werd duidelijk dat woonwagenbewoners geen homogene minderheidsgroep zijn. Naast een aantal interne verschillen die betrekking hebben op taal, woonvorm en historische achtergrond, zijn er echter wel een aantal intrinsieke gelijkenissen waardoor ze een eigen woonwagenidentiteit ontwikkelden.

Woonwagenbewoners bevinden zich in een minderheidspositie waardoor ze een dubbele houding aannemen ten opzichte van de samenleving. Ze stellen zich maatschappelijk kwetsbaarder op door andere waarden en normen na te leven. Wel ontmoeten de woonwagenbewoners en de maatschappij elkaar op economisch vlak, waar woonwagenbewoners voor hun inkomsten afhankelijk zijn van de hen omringende samenleving. Daarnaast zijn woonwagenbewoners trots op hun ongebondenheid aan tijd en ruimte. Ze zijn erg flexibel en op zuiverheid gesteld. Tenslotte wordt de woonwagencultuur gekenmerkt door een egalitaire structuur waarbij er geen hiërarchische verhouding bestaat. Er is wel een grote mate van respect ten opzichte van ouderen.

Bij het opstellen en implementeren van een woonbeleid is het belangrijk met deze kenmerken rekening te houden. Deze kenmerken zorgen immers voor eigen noden en behoeften bij de woonvraag van woonwagenbewoners.

Hoofdstuk 2: Woonbeleid van de Vlaamse Gemeenschap ten aanzien van doortrekkende woonwagbewoners

In het tweede deel van mijn masterproef wil ik verder ingaan op het bestaande woonbeleid van de Vlaamse Gemeenschap ten aanzien van doortrekkende woonwagbewoners. Aan de hand van een uitgebreide literatuur- en documentenstudie wil ik kennis krijgen van de bestaande initiatieven en het ontstaan daarvan. Hiervoor focus ik op de evolutie van het beleid naar woonwagbewoners toe en kijk ik hoe de situatie vandaag is. Ik kies ervoor om een onderscheid te maken tussen het woonbeleid ten aanzien van woonwagbewoners voor de staatshervorming van 1980 en het woonbeleid ten aanzien van deze doelgroep na 1980. Bij die staatshervorming is de federale bevoegdheid rond wonen immers een gemeenschapsbevoegdheid geworden, waardoor er sindsdien een verschillend woonbeleid bestaat in de Vlaamse Gemeenschap en in de Franstalige Gemeenschap. Daarnaast wil ik nagaan welke huisvesting woonwagbewoners nodig hebben om hun specifieke woonvraag te beantwoorden. Welke drempels ervaren steden en gemeenten bij het voorzien van die huisvesting? Woonwagbewoners zijn, zoals hierboven vermeld, slechts in 1998 erkend als een etnische minderheidsgroep. Vóór hun erkenning waren zij regelmatig het voorwerp van uitsluiting en discriminatie. Beeldvorming kan een belangrijke rol spelen in hun integratieproces. Als laatste wil ik dus focussen op welke beeldvorming er bestaat rond woonwagbewoners en welke invloed dit kan hebben op de publieke opinie en beleidsvormingsprocessen.

1. Geschiedenis van het woonbeleid ten aanzien van woonwagbewoners in België tot aan de staatshervorming van 1980

Vanaf het begin van de vijftiende eeuw kwamen de eerste zigeuners in West-Europa aan. Om zich veilig te stellen beweerden ze van de onbestaande landstreek Klein-Egypte te komen.³⁶ Hierdoor werden ze in bepaalde landen aangesproken als Egyptenaren – Gypties. Later werd de naam zigeuner gebruikt, afkomstig van het Griekse ‘athinganoi’, wat zoiets als de ‘onaanraakbaren’ betekent.³⁷

Omstreeks 1420 kwamen de eerste groepen zigeuners in de Nederlanden aan. Het waren kleine groepen nomaden, die mogelijk de voorouders waren van de Manoesj, die zelfs nu nog door onze streken reizen.³⁸ Door de verstedelijking, de mobiliteitstoename, de toename van productiviteit en de verbetering van de distributie werden hun traditionele beroepen echter snel ondermijnd. Ze kwamen in de marge van de samenleving terecht, waar ze toch konden overleven dankzij hun reeds ontwikkelde

³⁶M. KERFF, *‘Kom, we zijn tebie!’ Voyageurs in Vlaanderen*, Leuven, Uitgeverij Van Halewyck, 2000, 29.

³⁷S. YILDIRIM, *Etnisch-culturele minderheden in Vlaanderen*, Brussel, Vlaams Minderhedencentrum, s.d., 11.

³⁸M. KERFF, *‘Kom, we zijn tebie!’ Voyageurs in Vlaanderen*, Leuven, Uitgeverij Van Halewyck, 2000, 29.

vaardigheden en bestaande familiale banden.³⁹ Toen al werd hun levenswijze geassocieerd met bedrog en onbetrouwbaarheid.⁴⁰ Niettegenstaande ze nooit een soepele relatie kenden met de sedentaire maatschappij werden de eerste zigeuners aanvankelijk gastvrij ontvangen. Maar vanaf de zestiende eeuw kregen steden te kampen met een te grote populatie zigeuners, die hun weg naar West-Europa gevonden hadden. Hun nomadische handelspraktijken stonden haaks op de belangen van sommige gilden in de Middeleeuwen, waardoor al snel uitwijzingsdecreten gebruikt werden om de woonwagenbewoners uit onze contreien te houden.⁴¹

In de eeuwen daarna voerden de overheden in onze gewesten een hard beleid. Zigeuners werden het slachtoffer van amusement voor de hogere klassen en van massale vervolgingen, waardoor de meesten besloten op de vlucht te slaan.⁴² Eerst werden ze vooral verbaal gewaarschuwd, later kregen ze te maken met erg repressieve maatregelen. Ook heel veel kerkelijke en burgerlijke wetten zijn in die periode uitgevaardigd om de nomadische zigeuners te verdrijven.⁴³ Als gevolg van die zware repressie en massale vervolgingen bleven er amper zigeuners over in onze streken. De overheid deed dan ook geen moeite meer om ze op te sporen.⁴⁴

Pas rond de negentiende eeuw waagden sommige groepen zich opnieuw in deze gebieden, waar men de zigeuners probeerde aan te passen aan de waarden en normen in onze maatschappij via een assimilatiepolitiek. Toch werd net in deze periode waarschijnlijk ook de kiem gelegd voor de nomadische levenswijze, kenmerkend voor woonwagenbewoners. Voor het armste deel van de bevolking in West-Europa was de toestand namelijk onhoudbaar geworden na verschillende hongersnoden die de negentiende eeuw teisterden. Zij kozen ervoor om hun overlevingskansen te zoeken in een trekkend bestaan, waarbij ze onderweg hun diensten aanboden als arbeidskrachten of aan handel deden in de dorpen die ze kruisten. Belangrijk hierbij is dat het rondtrekken in familieverband gebeurde, in tegenstelling tot landlopers of vagebonden die altijd alleen onderweg waren.⁴⁵ Onderzoek situeert de eerste aanwezigheid van woonwagens in West-Europa pas ten vroegste in de jaren zestig van die eeuw. Daarvoor waren deze rondtrekkende handelaars voor een slaapplek aangewezen op boeren of sliepen ze in tenten, woonschepen of gewoon in de open lucht.⁴⁶

³⁹S. YILDIRIM, *Etnisch-culturele minderheden in Vlaanderen*, Brussel, Vlaams Minderhedencentrum, s.d., 11.

⁴⁰D. BEERSMANS, G. DEVOLDER, K. JANSSENS, T. MACHIELS en J. MICHELS, *Laat de was maar hangen: Voyageurs en zigeuners in de straat*, Antwerpen, Garant, 2002, 10.

⁴¹S. YILDIRIM, *Etnisch-culturele minderheden in Vlaanderen*, Brussel, Vlaams Minderhedencentrum, s.d., 11.

⁴²M. KERFF, *'Kom, we zijn tebie!'* *Voyageurs in Vlaanderen*, Leuven, Uitgeverij Van Halewyck, 2000, 31.

⁴³D. BEERSMANS, G. DEVOLDER, K. JANSSENS, T. MACHIELS en J. MICHELS, *Laat de was maar hangen: Voyageurs en zigeuners in de straat*, Antwerpen, Garant, 2002, 11.

⁴⁴M. KERFF, *'Kom, we zijn tebie!'* *Voyageurs in Vlaanderen*, Leuven, Uitgeverij Van Halewyck, 2000, 31.

⁴⁵*Ibid.*, 31.

⁴⁶A. COTTAAR, *Kooplui, kermisklanten en andere woonwagenbewoners: groepsvorming en beleid 1870-1945*, Amsterdam, Het Spinhuis, 1996, 19-27.

Als gevolg van de economische crisis op het einde van de negentiende eeuw, werden er heel wat wetten en ordonnanties uitgevaardigd die de woonwagenbewoners dwongen tot een nomadische levenswijze.⁴⁷ Toen deze tweede migratie zigeuners, de Rom-migratie (infra), toestroomde in West-Europa werden deze tot 1933 vooral genegeerd. Vreemde zigeuners kregen noch identiteit, noch nationaliteit. Dankzij hun grote inventiviteit bleven ze wel rondtrekken en overleven in de Belgische gebieden, waar ze als landlopers aanzien werden. In de periode na 1933 werden ze voor de eerste maal getolereerd. Ze kregen een reisblad, later de ‘zigeunerkaart’ genoemd, uitgereikt door het ministerie van Justitie. Die kaart moest elke maand herzien worden na een rijkswachcontrole en gaf hen telkens toelating drie maanden in België te verblijven.⁴⁸ Woonwagenbewoners konden reeds vanaf 1965 permanent in België verblijven, terwijl de zigeunerkaart contradictorisch pas in 1975 definitief afgeschaft werd. Daarna werden vreemde woonwagenbewoners in het gemeentelijk vreemdelingenregister ingeschreven.⁴⁹ Over de regelingen ten aanzien van autochtone woonwagenbewoners vond ik geen relevante literatuur. Ik ga er dus van uit dat ook hun situatie te wensen overliet.

Tijdens de tweede wereldoorlog werden heel veel zigeuners uitgemoord, als gevolg van het racistische beleid van nazi-Duitsland. Vooral de Roms beleefden een bijzonder moeilijke periode. Minstens 250.000 zigeuners uit heel Europa kwamen om in de concentratiekampen, dit slaat op negentig procent van alle woonwagenbewoners in West-Europa.⁵⁰ De Duitse autoriteiten kondigden daarnaast ook nog een trekverbod af in 1943 en in 1944 werd aan rondtrekkende woonwagenbewoners een vaste standplaats toegewezen en verboden deze te verlaten. Om aan deze internering te ontkomen, gingen een aantal woonwagenbewoners een sedentair bestaan leiden, terwijl anderen onderdoken of wegvluchtten.⁵¹

Na de tweede wereldoorlog werd een verhoogde uittocht vastgesteld van woonwagenbewoners uit de landen waar het communisme de macht overnam. Veel communistische regimes voerden immers een assimilatiepolitiek, waarbij woonwagenbewoners niet erkend werden als een minderheidsgroep, maar gezien werden als een aparte sociale groep binnen het volk. Die assimilatiepolitiek ging er van uit dat aanpassing aan de heersende volksgroep enkel mogelijk was door vaste vestiging, verplichte tewerkstelling en educatie en bestreed dus het nomadisme, met zigeunermigratie en vele vluchtelingen als gevolg.⁵² Door de afbrokkeling van die communistische regimes vond echter een nog grotere migratie plaats. Die derde migratiegolf kwam op gang vanuit Joegoslavië. Werkzoekende zigeuners

⁴⁷M. EYCKEN, *Roma-zigeuners: overleven in een industriële samenleving*, Leuven, Acco, 2006, 21.

⁴⁸S. YILDIRIM, *Etnisch-culturele minderheden in Vlaanderen*, Brussel, Vlaams Minderhedencentrum, s.d., 12.

⁴⁹S. YILDIRIM, *Etnisch-culturele minderheden in Vlaanderen*, Brussel, Vlaams Minderhedencentrum, s.d., 12.

⁵⁰M. KERFF, *‘Kom, we zijn tebie!’ Voyageurs in Vlaanderen*, Leuven, Uitgeverij Van Halewyck, 2000, 36.

⁵¹W. WILLEMS en A. COTTAAR, *Het beeld van Nederland: hoe zien Molukkers, Chinezen, woonwagenbewoners en Turken de Nederlanders en zichzelf?*, Den Haag, Ambo, 1989,

<http://www.vijfeeuwenmigratie.nl/sites/default/files/bronnen/Deel%20III%20Woonwagenbewoners.pdf>, 179.

⁵²M. EYCKEN, *Roma-zigeuners: overleven in een industriële samenleving*, Leuven, Acco, 2006, 156.

trokken naar het Westen voor een tijdelijk verblijf om daar als goedkope en niet-gespecialiseerde handarbeiders de nodige middelen bijeen te sparen om in Joegoslavië een huis te bouwen. Maar langzaamaan verbleef men langer in hun nieuwe gebied, waardoor men steeds minder de wens en drang had om nog naar het land van origine terug te keren. In het gastland begonnen zij ook andere zigeunermigranten op te vangen, maar deze vonden moeilijker werk en verbleven meestal illegaal in de nieuwe gebieden. Bij gebrek aan inkomen gingen deze woonwagenbewoners soms over tot kleine, maar georganiseerde criminaliteit. Het uiteenvallen van Joegoslavië en Tsjecho-Slowakije, als gevolg van de val van het communisme tussen 1989 en 1992, heeft die derde migratiebeweging enkel nog verder versterkt. Woonwagenbewoners werden geconfronteerd met een groeiend racisme. Velen zijn toen gevlucht voor dit geweld en zochten asiel of leefden (il-)legaal in West-Europa.⁵³ Deze nieuwste derde migratiestroom heeft waarschijnlijk meer woonwagenbewoners naar ons land gebracht, dan de vorige migraties samen. Die nieuwe woonwagenbewoners worden Roma genoemd⁵⁴, maar zoals aangetoond in hoofdstuk één mogen deze niet verward worden met de doortrekkende woonwagenbewoners. Het zijn twee afzonderlijke bevolkingsgroepen met een eigen cultuur en een geheel eigen problematiek.

2. Woonbeleid in België na de staatshervorming van 1980

Een woonbeleid bestaat uit meer dan enkel het voorzien in aangepaste huisvesting. Er moet rekening gehouden worden met de specifieke woonvraag van de doelgroep. Hierboven heb ik reeds beschreven dat woonwagenbewoners een erg specifieke minderheidsgroep zijn met een eigen woonvraag, die andere noden en wensen met zich meebrengt. In het volgende deel ga ik verder in op het woonbeleid dat deze doelgroep nodig heeft. Eerst wil ik de verdere evolutie van het woonbeleid in België weergeven, na de staatshervorming van 1980. Ter illustratie vertrek ik hiervoor eerst van een klacht aan de Fédération Internationale des Ligues des droits de l'Homme, die duidelijk weergeeft dat er, ondanks een aantal inspanningen van overheidswege, nog steeds iets schort aan het bestaande woonbeleid ten aanzien van deze doelgroep. Daarna wil ik nagaan hoe het zover is kunnen komen, met aandacht voor de geschiedenis van het woonbeleid in België, waarna ik de situatie beschrijf in de Vlaamse en de Franstalige Gemeenschap zoals ze nu is.

2.1. Algemeen

Uit de behandeling van een recente klacht aan de Fédération Internationale des Ligues des droits de l'Homme (FIDH) tegen België waarbij er sprake is van een gebrek aan sociale, juridische en economische bescherming tegen armoede en sociale uitsluiting van woonwagenbewoners en van een

⁵³ *Ibid.*, 22.

⁵⁴ M. KERFF, *'Kom, we zijn tebie!' Voyageurs in Vlaanderen*, Leuven, Uitgeverij Van Halewyck, 2000, 36.

ineffectieve toegang tot degelijke huisvesting, blijkt dat de Franstalige en in mindere mate ook de Vlaamse Gemeenschap in ons land onvoldoende initiatief heeft genomen voor een aangepast woonbeleid ten aanzien van woonwagendwoners, waardoor er zelfs amper sprake is van een specifiek beleid. Omdat de Belgische wet onvoldoende rekening houdt met de specifieke woonvorm en –vraag van woonwagendwoners en in bepaalde opzichten hun levensstijl zelfs ondermijnt, ondervindt deze doelgroep in het hele land de grootste moeilijkheden bij het vinden van terreinen waar ze toegelaten zijn om hun woonwagens permanent of tijdelijk te plaatsen.⁵⁵ Hierdoor zitten woonwagendwoners verstrikt in een onzekere, kwetsbare situatie, zowel materieel op vlak van onvoldoende infrastructuur, hygiëne en veiligheid als juridisch waarbij ze vaak het voorwerp zijn van gedwongen uitzettingen.⁵⁶

Het FIDH haalt in haar behandeling van de klacht een aantal elementen van de situatie van doortrekkende woonwagendwoners aan in de Franstalige en Vlaamse Gemeenschap en bij uitbreiding heel België, die een schending zijn van artikel 16 (recht van het gezin op sociale, wettelijke en economische bescherming⁵⁷) en artikel 30 (afwijking in geval van oorlog of noodtoestand⁵⁸) van het Europees Sociaal Handvest. Eerst en vooral heeft men het over het onvoldoende aantal terreinen, aangepast aan de specifieke behoeften van de woonwagendwoners. Ten tweede stelt het FIDH dat er in de wet op de stedelijke en regionale planning onvoldoende rekening gehouden wordt met de specificiteit van woonwagendwoners, waardoor hun mogelijkheden beperkt en onevenredig zijn om een vergunning te krijgen om hun woonwagen op een privaat terrein te plaatsen. Daarnaast worden woonwagendwoners onrechtvaardig het land uitgezet omdat ze op illegale plaatsen staan, terwijl ze eigenlijk geen legaal alternatief hebben, en daarbovenop zijn de rechtsgaranties rond hun uitzetting zeer beperkt. In de Franstalige Gemeenschap wordt in tegenstelling tot de Vlaamse Gemeenschap de woonwagen zelfs niet eens erkend als een eigen woonvorm. Dit heeft natuurlijk zijn repercussies op het beleid. Zolang die woonvorm niet erkend wordt, kan men ook geen specifieke huisvesting uitbouwen. Tenslotte vestigt het FIDH de aandacht op de gebrekkige toegang voor woonwagendwoners tot bepaalde belangrijke rechten en diensten, zoals sociale uitkeringen.⁵⁹

In België hebben de lokale besturen geen verplichting om een specifiek beleid uit te tekenen voor de opvang van woonwagendwoners, zelfs niet om een tijdelijke oplossing te voorzien.⁶⁰ Vlaanderen heeft wel al een aantal beleidsmaatregelen genomen om de kwetsbare (woon-)situatie van woonwagendwoners te regelen. Helaas is er van deze initiatieven in de praktijk weinig merkbaar.

⁵⁵EUROPEAN COMMITTEE OF SOCIAL RIGHTS, *Fédération Internationale des Droits de l'Homme v. België*, Réclamation n° 62/2010, 8.

⁵⁶*Ibid.*, 10.

⁵⁷Artikel 16, Europees Sociaal Handvest.

⁵⁸Artikel 30, Europees Sociaal Handvest.

⁵⁹EUROPEAN COMMITTEE OF SOCIAL RIGHTS, *Fédération Internationale des Droits de l'Homme v. België*, Réclamation n° 62/2010, 10.

⁶⁰*Ibid.*, 16.

Door een gebrek aan enige formele verplichting, zijn de lokale besturen vrij om te weigeren aangepaste terreinen aan te leggen. In de Franstalige Gemeenschap zijn er in tegenstelling tot de Vlaamse gemeenschap op politiek vlak zelfs weinig tot geen specifieke initiatieven genomen.

2.2. Woonbeleid van de Vlaamse Gemeenschap

2.2.1. Algemeen

Sinds de jaren tachtig zijn er een aantal beleidsinitiatieven genomen die moeten leiden tot een beter Vlaams beleid ten aanzien van de woonwagenbewoners. De sleutel voor de integratie en deelneming van deze kwetsbare groep aan het maatschappelijk leven ligt immers in de erkenning van hun eigen wijze van wonen. Rondtrekken en wonen in een woonwagen zijn wezenlijke bestanddelen van hun cultuur, ook al valt dat voor mensen die in een huis wonen soms moeilijk te begrijpen of te aanvaarden.⁶¹ Toch duurde het tot 1998 voor deze bevolkingsgroep officieel erkend werd als een minderheidsgroep.

Vanaf de jaren zeventig zijn er reeds een aantal initiatieven genomen aan de hand van wetsvoorstellen voor een specifieke woonwagenwet. Er zijn eerst twee wetsvoorstellen opgesteld in 1970 en 1972 door Karel Poma, een liberale volksvertegenwoordiger, om de criteria te bepalen hoe men moet voorzien in aangepaste verblijfplaatsen voor woonwagenbewoners.⁶² Daarna heeft F. De Bondt in 1975 en later samen met P. Vanopdenbosch in 1977 nog een poging ondernomen voor een wetsvoorstel tot de inrichting van standplaatsen en tot het vastleggen van criteria hiervoor.⁶³ Die wetsvoorstellen werden echter steeds afgeblazen.

Midden jaren tachtig worden uiteindelijk wel de subsidies geregeld ten aanzien van woonwagenterreinen.⁶⁴ Hierbij wenst men een betere integratie van woonwagenbewoners en zigeuners in Vlaanderen te verwezenlijken met respect voor de eigen traditionele gewoonten en cultuur. De in het besluit voorziene toelagen zouden lokale en provinciale besturen in staat moeten stellen aangepaste

⁶¹VLAAMS MINDERHEDENCENTRUM, *Wonen op wielen: woonwagenterreinen aanleggen en beheren, een handleiding*, Brussel, VMC, 2010, 8.

⁶²Wetsvoorstel tot vastleggen van criteria voor het verblijf van bewoners van woonwagens die geen regelmatige verblijfplaats hebben, *Parl. St.* Senaat 1969-1970, nr. 382. en Wetsvoorstel tot het vastleggen van criteria voor het verblijf van bewoners van woonwagens die geen regelmatige verblijfplaats hebben, *Parl. St.* Kamer 1971-1972, nr. 1.

⁶³Wetsvoorstel tot inrichting en werking van standplaatsen en openbare centra voor woonwagens en de voorschriften waaronder nomaden er kunnen vertoeven, *Parl. St.* Senaat 1975-1976, nr. 1. en Wetsvoorstel betreffende de inrichting en werking van standplaatsen en openbare centra voor woonwagens en de voorschriften waaronder nomaden er kunnen vertoeven, *Parl. St.* Senaat 1977, nr. 1.

⁶⁴Besluit van de Vlaamse regering houdende de vaststelling van het bedrag en van de voorwaarden inzake betoelaging van verwerving, inrichting en uitbreiding van woonwagenterreinen, *B.S.* 23 augustus 1983, gewijzigd door BVR van 28 februari 1990 (*B.S.* 24.04.1990), BVR van 23 oktober 1991 (*B.S.* 18.12.1991) en het BVR van 30 maart 1994 (*B.S.* 5.07.94) en Besluit van de Vlaamse Regering houdende vaststelling procedure inzake betoelaging woonwagenterreinen, *B.S.* 28 januari 1984.

onthaalstructuren te ontwikkelen.⁶⁵ Waar oorspronkelijk zestig procent van de kostprijs van de inrichting, de verwerving of uitbreiding van terreinen gesubsidieerd werd, wordt die in 1990, net als in 1991 tijdelijk verhoogd tot negentig procent. In 1994 is die negentig procent uiteindelijk voor onbepaalde tijd vastgelegd.

Maar omdat dit nog steeds niet het gewenste resultaat had, heeft de Vlaamse Regering in het Strategisch plan voor het Vlaams Minderhedenbeleid van 24 juli 1996 het “project 7” voor de woonwagenbevolking opgenomen met als titel ‘Voldoende duurzame en aangepaste woonwagenterreinen aanleggen’. Dit project had tot doel om in de periode 1997-2002 specifieke huisvesting te voorzien voor woonwagengezinnen via het saneren en regulariseren van bestaande woonwagenterreinen en via het creëren van nieuwe terreinen. Men wou binnen deze zesjarige termijn komen tot 593 standplaatsen op residentiële terreinen en tot 415 standplaatsen op 21 doortrekkersterreinen. Daarnaast onderstreepte dit project ook het belang van maatregelen op korte termijn omdat er heel wat woonwagengezinnen op dat moment op niet-gereguleerde terreinen moesten verblijven en daardoor voortdurend het gevaar liepen hun woonplaats te verliezen.⁶⁶ Om de uitvoering van dit “project 7” voor te bereiden en concrete beleidsvoorstellen te formuleren, heeft de Vlaams minister van Gezin en Welzijn op 28 februari 1997 de Vlaamse Woonwagencommissie opgericht. Binnen deze commissie zetelen de vertegenwoordigers van de betrokken ministers en hun administraties, enkele Vlaamse instellingen (VMC, Vlaams Minderhedenforum, Vlaamse Maatschappij Sociale Huisvesting, VVSG, Vlaamse Gemeenschapscommissie), provinciebesturen en provinciale integratiecentra, een aantal deskundigen en ook een aantal woonwagenbewoners worden betrokken, net als de vereniging Ons Leven, die de belangen van woonwagenbewoners behartigt.⁶⁷ De Vlaamse Woonwagencommissie heeft als opdracht initiatieven uit te werken om een behoeftedekkend aanbod van kwaliteitsvolle woonwagenterreinen te realiseren.⁶⁸ Hierbij moet ze vooral de regering en de bevoegde ministers adviseren over de planning, de nodige regelgeving en de instrumenten van een Vlaams standplaatsenbeleid.⁶⁹

Pas in 1998 worden woonwagenbewoners, zoals hierboven al weergegeven, opgenomen in het minderhedendecreet. Dit is hun eerste officiële erkenning als een minderheidsgroep.⁷⁰ Hierdoor kunnen de bestaande structuren gericht inwerken op deze bevolkingsgroep om een betere integratie te beogen. Zo kan de minderhedensector lokale besturen ondersteunen bij onder andere de inrichting en

⁶⁵Rondschrijven betreffende de woonwagenbevolking van 2 juni 1987 door de gemeenschapsminister van gezin en welzijnzorg Rika Steyaert.

⁶⁶INTERDEPARTEMENTALE COMMISSIE ETNISCH-CULTURELE MINDERHEDEN, *Strategisch Plan voor het Vlaamse beleid ten aanzien van etnisch-culturele minderheden juli 1996*, Brussel, ICM, 1996, 90.

⁶⁷Vr. en Antw. VI. Parl. 1996-97, 9 oktober 1997 (Vr. nr. 218 F. DEWINTER tot E. BALDEWIJNS)

⁶⁸Vr. en Antw. VI. Parl. 2009-2010, 10 maart 2010 (Vr. nr. 253 V. HEEREN tot G. BOURGEOIS)

⁶⁹D. BEERSMANS, *Evaluatie Vlaams standplaatsenbeleid*, Brussel, VMC, 2003, 10.

⁷⁰X, *Samenleven in diversiteit: Strategisch Plan Vlaams Minderhedenbeleid 2004-2010*, Brussel, Vlaamse Overheid, 2004, 25.

het beheer van woonwagenterreinen. De integratiecentra hebben op hun beurt via het decreet de algemene opdracht gekregen ertoe bij te dragen dat het provinciebestuur, lokale besturen en andere relevante beleidsinstanties een gecoördineerd en inclusief minderhedenbeleid voeren in overleg met de doelgroepen en hun organisaties.⁷¹

De laatste tien jaar zijn er een aantal structurele maatregelen genomen. Oorspronkelijk viel het woonbeleid ten aanzien van woonwagengewoners onder de bevoegdheid van de minister van Welzijn en Gelijke Kansen. Dit was van 1999-2003 Mieke Vogels (Agalev). Onder haar bevoegdheid is er vooral gewerkt aan de voorbereiding van het Strategisch Plan voor het Vlaams Minderhedenbeleid voor de periode 2004-2010, met speciale aandacht voor de situatie van de woonwagengewoners. Na de officiële erkenning van woonwagengewoners als een minderheidsgroep, wordt ook de woonwagen zelf in 2001 door de Vlaamse Regering erkend als een volwaardige woonvorm. Hiervoor moet de Vlaamse minister voor huisvesting de Vlaamse wooncode wijzigen. Pas op 10 maart 2004 is dit het geval. De Vlaamse wooncode beschrijft hoe het beleid rond wonen in Vlaanderen eruit ziet, met sinds 2004 onder andere: het verbeteren van de woonsituatie van woonwagengewoners.⁷² De erkenning van de woonwagen als een volwaardige woonvorm zorgt enerzijds voor een belangrijke mentale doorbraak maar anderzijds betekent dit ook dat het standplaatsenbeleid een plaats krijgt binnen het huisvestingsbeleid, een gecoördineerd Vlaams beleid.

In tussentijd is de bevoegdheid rond het woonwagenbeleid in 2003 overgeheveld naar de minister van Inburgering en Binnenlands Beleid, Marino Keulen (Open VLD). Doordat hij verantwoordelijk werd voor het onthaalbeleid van nieuwkomer kreeg hij ook de budgetten van de integratiediensten in handen, waaronder de subsidieregeling voor woonwagenterreinen. Er is dus een overheveling gebeurd van de administratie ten aanzien van woonwagenterreinen van het ministerie van Welzijn naar dat van Binnenlands Bestuur. De focus van minister Keulen ligt vooral op inburgering en diversiteit. Zo wordt op 26 maart 2004 het Strategisch Plan voor het Vlaams Minderhedenbeleid geoperationaliseerd. Eén van haar doelstellingen was om tegen 2010 te voorzien in een behoeftedekkend aanbod aan kwaliteitsvolle woonwagenterreinen, waarbij ze doelt op 750 bijkomende standplaatsen op residentiële terreinen en 500 standplaatsen op doortrekkersterreinen.⁷³ Zoals blijkt uit de lijsten van het Vlaams Minderhedencentrum, komt Vlaanderen nog steeds niet aan die vooropgestelde cijfers (infra). In oktober 2007 heeft minister Keulen van vzw Vroem de ‘Gouden Woonwagen’ gekregen voor zijn inzet voor het verkleinen van de kloof tussen burgers en minderhedengroepen, onder meer via het project ‘Managers van Diversiteit’. Met dit project en een bijhorende subsidiepot van 5 miljoen euro

⁷¹Vr. en Antw. VI. Parl. 2006-2007, 2 maart 2007 (Vr. nr. 110 V. HEEREN tot M. KEULEN)

⁷²Artikel 2, 5° en artikel 3 Decreet 19 maart 2004 tot wijziging van het decreet van 15 juli 1997 houdende de Vlaamse Wooncode en van het decreet van 4 februari 1997 houdende de kwaliteits- en veiligheidsnormen voor kamers en studentenkamers, B.S. 13 juli 2004.

⁷³X, *Samenleven in diversiteit: Strategisch Plan Vlaams Minderhedenbeleid 2004-2010*, Brussel, Vlaamse Overheid, 2004, 33.

wou minister Keulen initiatieven stimuleren die het inburgeringsbeleid en het managen van diversiteit ter harte nemen. Het programma "Managers van diversiteit" ten aanzien van woonwagenebewoners houdt in dat woonwagenebewoners een training krijgen om met de buurtbewoner in dialoog te treden en dit specifiek in wijken of regio's waar die minderhedengroepen bedreigd zijn. Via dialoog krijgen de burgers informatie uit eerste hand en kan er op constructieve wijze gewerkt worden aan voor- en andere oordelen. Vzw Vroem kon dankzij dit project weer professioneel actief worden via 'Ons Leven', een organisatie van woonwagenebewoners die groeide uit de politieke acties van Limburgse Voyageurs in hun ijver voor meer standplaatsen.⁷⁴

Onder impuls van de Vlaamse Woonwagencommissie is er in 2008 een onderzoek gestart naar de maatschappelijke en economische positie van woonwagenebewoners, dat mee aan de basis zal liggen van het nieuwe strategisch plan voor het Vlaams woonwagenbeleid, met als hoofddoelstelling: de verbetering van de achterstelling van woonwagenebewoners op de verschillende levensdomeinen. Dit houdt ook hun precare woonsituatie in. Op basis van eigen ervaringen van woonwagenebewoners en een aantal focusgroepen met terreintoezichters, integratiecentra en opbouwwerkers is er een voorbereidend document opgesteld, dat samen met een aantal andere documenten, een omgevingsanalyse zal vormen. Voortbouwend op de initiatieven van zijn voorganger Marino Keulen, engageert minister Geert Bourgeois in de beleidsnota Inburgering van 2009-2014 zich ertoe een Strategisch Plan voor het Vlaams Woonwagenbeleid op te stellen, op basis van die omgevingsanalyse.⁷⁵ Dit Strategisch Plan wordt geacht rond te zijn tegen eind 2011.⁷⁶ Ook in de beleidsnota rond wonen van 2010-2011 wordt er opnieuw een alinea opgenomen om de woonsituatie van woonwagenebewoners te verbeteren. In het najaar 2010 heeft men een stuurgroep gestart waarbinnen het beleidsdomein vertegenwoordigd is om na te gaan in welke mate die woonsituatie verbeterd kan worden. Dit wordt daarna bekeken in een administratieve werkgroep, waarin een overleg plaatsvindt tussen de administratie van de minister van Wonen, het Agentschap Wonen Vlaanderen en de Vlaamse Maatschappij voor Sociaal Wonen. De uitkomst van dit overleg dient ook als input voor het Strategisch Plan voor Woonwagenebewoners.⁷⁷ Het valt dus nog af te wachten wat dit nieuwe Strategisch Plan zal veranderen aan het bestaande woonbeleid ten aanzien van woonwagenebewoners.

Het creëren van standplaatsen, specifiek voor woonwagenebewoners, past binnen de Vlaamse visie op multiculturaliteit. In de beleidsnota rond inburgering en integratie is er resoluut gekozen voor een maatschappijmodel op grond van het gelijkwaardigheidsbeginsel, waarbij er een gemeenschappelijk

⁷⁴DE STANDAARD (20/10/2007) 'Gouden Woonwagen voor minister Keulen' [WWW]. Belga: http://www.standaard.be/artikel/detail.aspx?artikelid=DMF20102007_027 [12.05.2011]

⁷⁵G. BOURGEOIS, *Beleidsnota Inburgering en Integratie 2009-2014*, Brussel, Vlaamse Overheid, 2009, 54.

⁷⁶Informatie mondeling verkregen via Dirk Beersmans, medewerker rond het beleid naar woonwagenebewoners binnen het Kruispunt Migratie-Integratie.

⁷⁷F. VANDENBOSSCHE, *Beleidsbrief wonen 2010-2011*, Brussel, Vlaams Parlement, 2010, 40.

kader van normen en waarden vooropgesteld wordt, maar met blijvend respect voor de eigenheid van bepaalde (nieuwe) bevolkingsgroepen. Die groepen, waaronder ook woonwagenbewoners vallen, moeten gelijke kansen krijgen op vlak van huisvesting, werk, sociale contacten,... Daartegenover wordt wel verwacht dat zij actief participeren aan de samenleving.⁷⁸ Net als andere burgers in de samenleving moeten ook woonwagenbewoners het recht hebben op een legale en menswaardige huisvesting. Hiervoor moeten lokale overheden volgens de beleidsnota een behoeftedekkend aanbod van kwaliteitsvolle woonwagenterreinen uitbouwen.⁷⁹ In afwachting van de noodzakelijke terreinen worden de provincies en gemeenten jaarlijks via een ministeriele omzendbrief aangespoord om pleisterplaatsen te voorzien waar doortrekkende woonwagenbewoners voor een beperkte periode van enkele weken met hun woonwagen kunnen staan. Volgens het Vlaams Minderhedencentrum heeft deze omzendbrief een positief effect. Een aantal gemeenten hebben reeds maatregelen getroffen om het tijdelijk verblijf van woonwagenbewoners beter te laten verlopen.⁸⁰

2.2.2. De situatie nu

Volgens de laatste telling van het Vlaams Minderhedencentrum in 2003 wonen ongeveer 850 gezinnen (2500 personen) in Vlaanderen nog steeds in een woonwagen. Daarvan zijn driehonderd gezinnen van origine Rom of Manousj, de andere zijn autochtone woonwagenbewoners. Jaarlijks zijn daarnaast nog een duizendtal buitenlandse gezinnen op doortocht in Vlaanderen, met of zonder familiale banden in ons land. Het VMC schat tenslotte het aantal woonwagenbewoners die sedentair in een huis leven op 7500. Exacte cijfers verzamelen over woonwagenbewoners is niet eenvoudig. Juridisch-administratief staan ze immers niet als woonwagenbewoners geregistreerd, maar als inwoners van België.⁸¹

Voor de (gedeeltelijk) rondtrekkende woonwagenbewoners moet er volgens de beleidsnota's rond Wonen en Inburgering en Integratie voorzien worden in standplaatsen. Vlaanderen heeft op dit moment 30 gemeentelijke residentiële woonwagenterreinen met samen 474 legale standplaatsen en ongeveer 100 private terreinen. Beide soorten residentiële terreinen zijn goed om ongeveer 950 gezinnen van een vaste standplaats te voorzien.⁸² Toch is er een groot tekort van 50 procent aan legale standplaatsen. De meeste private terreinen zijn immers niet vergund.⁸³

Naast residentiële terreinen moet er ook voorzien worden in doortrekkersterreinen, waar

⁷⁸*Ibid.*, 5.

⁷⁹*Ibid.*, 6.

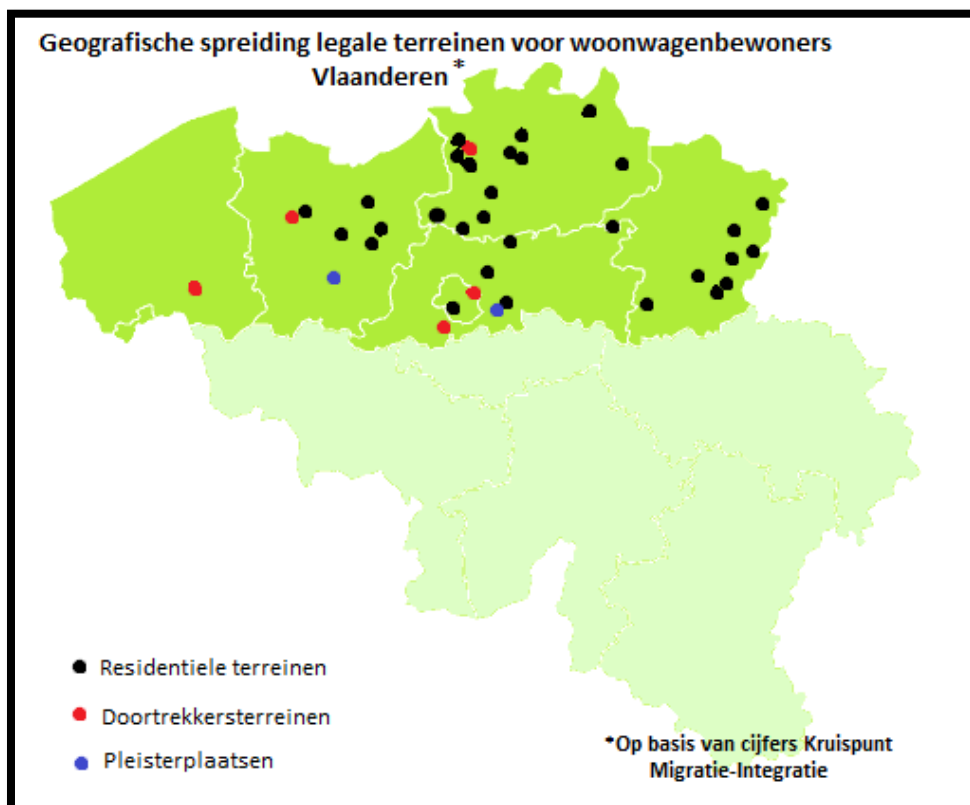
⁸⁰Vr. en Antw. VI. Parl. 2006-2007, 2 maart 2007 (Vr. nr. 110 VEERLE HEEREN tot MARINO KEULEN)

⁸¹KRUIPUNT MIGRATIE-INTEGRATIE, (z.d.) 'Woonwagenbewoners: cijfers' [WWW]. Kruispunt M-I: <http://www.kruispuntmi.be/thema.aspx?id=589> [11.05.2010]

⁸²D. BEERSMANS, *Overzicht residentiële en doortrekkersterreinen 2010*, Brussel, Kruispunt M-I, 2010, [http://www.kruispuntmi.be/uploadedFiles/VMC/Thema/Woonwagenterreinen/10-09 Overzicht residentiële en doortrekkersterreinen %202010.pdf](http://www.kruispuntmi.be/uploadedFiles/VMC/Thema/Woonwagenterreinen/10-09%20Overzicht%20residentiele%20en%20doortrekkersterreinen.pdf), 3.

⁸³KRUIPUNT MIGRATIE-INTEGRATIE, *Omgevingsanalyse woonwagenbewoners: voorbereidend document voor het ontwerp van het Vlaams Strategisch Plan voor woonwagenbewoners*, gepresenteerd in september 2010 op de stuurgroep voor het Strategisch Plan woonwagenbewoners, ter hand gesteld door D. Beersmans.

woonwagenbewoners tijdelijk terecht kunnen. In Kortrijk is dit een tweetal weken. Vlaanderen telt op dit moment vijf dergelijke terreinen, waarvan er één tijdelijk gesloten is. Die terreinen zorgen, als ze allemaal operationeel zijn, voor 88 standplaatsen.⁸⁴ Dit beperkte aanbod vangt slechts twintig procent van de woonvraag van rondtrekkende woonwagenbewoners op. Ook het aantal pleisterplaatsen, namelijk plaatsen die normaal niet dienen als standplaatsen voor woonwagenbewoners maar er tijdelijk gebruikt worden, is beperkt in België. Er zijn slechts twee pleisterplaatsen, in Leuven en Zottegem, die samen voor dertig standplaatsen zorgen.⁸⁵ Het Ruimtelijk Structuurplan van Vlaanderen benadrukt dat er voorzien moet worden in voldoende terreinen⁸⁶ maar blijft hier erg vaag over. Het Structuurplan geeft geen duidelijkheid over het aantal nodige terreinen en schuift de verantwoordelijkheid voor de inrichting ervan door naar de provincies of de gemeenten. De lokale overheden kunnen dan zelf beslissen hoe ze het woonwagenbeleid in hun provincie of regio vorm geven. Een aantal gemeenten zijn momenteel wel bezig met voorbereiding van een residentieel terrein of een doortrekkersterrein voor woonwagenbewoners.



Op bovenstaande kaart valt duidelijk op dat West-Vlaanderen als enige provincie geen residentieel terreinen voorziet. Voorts zijn er in Vlaanderen erg weinig doortrekkersterreinen voorzien en nog

⁸⁴D. BEERSMANS, *Overzicht residentieel en doortrekkersterreinen 2010*, Brussel, Kruispunt M-I, 2010, [http://www.kruispuntmi.be/uploadedFiles/VMC/Thema/Woonwagenterreinen/10-09 Overzicht residentieel en doortrekkersterreinen %202010.pdf](http://www.kruispuntmi.be/uploadedFiles/VMC/Thema/Woonwagenterreinen/10-09%20Overzicht%20residentieel%20en%20doortrekkersterreinen%202010.pdf), 3.

⁸⁵D. BEERSMANS, *Lijst doortrekkersterreinen (maart 2010)*, Brussel, VMC, 2010, 3.

⁸⁶X, *Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen*, Brussel, Ministerie Vlaamse Gemeenschap, 2004, 361.

minder legale pleisterplaatsen. Om de steden en provincies extra te motiveren is er sinds 2000 vanuit de Vlaamse Overheid beslist dat ze de verwerving, de inrichting, de renovatie en de uitbreiding van een woonwagenterrein voor negentig procent zal subsidiëren.⁸⁷ Er kunnen zowel voor doortrekkersterreinen als voor residentiële terreinen subsidies aangevraagd worden. Omdat weinig centrumsteden een inspanning deden tot het inplanten van een terrein, heeft de provincie West-Vlaanderen in 2008 beslist een extra subsidie van 50 000 euro te voorzien voor de inrichting.⁸⁸ Ondanks deze financiële en andere stimulansen vanuit de overheid, wordt er weinig initiatief genomen vanuit de provincies of gemeenten voor het inrichten van specifieke terreinen voor woonwagenbewoners, waardoor er nog steeds een structureel tekort is aan aangepaste standplaatsen.

Verschillende gemeenten hebben wel een niet-officiële pleisterplaats waar ze kleine groepen woonwagenbewoners gedurende enkele dagen gedogen. Uit schrik voor de komst van meer en grotere groepen, hangen ze dit echter niet aan de grote klok. Het rondtrekken van woonwagenbewoners is wettelijk erkend als een specifieke levenswijze, die niet benadeeld of gediscrimineerd mag worden. Toch worden ze in veel gemeenten geweerd. Een aantal gemeenten, zoals Oostkamp en Houthalen-Helchteren hanteren liever een pragmatische werkwijze, waarbij ze door afspraken te maken binnen het bestuur kunnen anticiperen op de eventuele komst van woonwagenbewoners en zo tijdelijke oplossingen kunnen uitwerken.⁸⁹

2.3. Woonbeleid van Franstalige Gemeenschap

2.3.1. Algemeen

Om het woonbeleid van de Franstalige Gemeenschap te kunnen beschrijven, heb ik me vooral gebaseerd op de eerder vernoemde aanklacht tegen België van het FIDH, die erg duidelijk het gebrekkige woonbeleid van de Franstalige Gemeenschap ten aanzien van woonwagenbewoners beschrijft.

Sedert begin de jaren tachtig is er in de Franstalige Gemeenschap een subsidieregeling uitgewerkt voor initiatieven ten aanzien van woonwagenbewoners. Een besluit van de Executieve van de Franstalige Gemeenschap van 1 juli 1982, dat nog steeds van kracht is, voorziet in de financiering aan provincies, steden, gemeenten en verenigingen van gemeentes voor de verwerving, de ontwikkeling en de

⁸⁷Artikel 5 Besluit van de Vlaamse regering houdende de subsidiëring van de verwerving, de inrichting, de renovatie en de uitbreiding van woonwagenterreinen voor woonwagenbewoners, B.S. 10 augustus 2000.

⁸⁸Kabinet gedeputeerde Dirk De Fauw, Provincie helpt gemeenten bij de realisatie van woonwagenterreinen, 27 november 2008, persbericht/2008/379.

⁸⁹B. VAN MOERKERKE, “Woonwagenbewoners: goede afspraken, goede vrienden”, *Lokaal* 2011, afl. juli, (30) 32.

uitbreiding van een woonwagenterrein.⁹⁰ Het Waalse Gewest voorziet daarbovenop een subsidie voor de financiering van lokale overheden die beslissen een aangepast terrein voor woonwagengewoners in te planten.⁹¹ Het besluit van 24 november 2005 preciseert de modaliteiten van die subsidieregeling.⁹² Samen met de subsidies van de Franstalige Gemeenschap zorgt dit voor zestig procent van de totale kosten bij de inplanting, uitbreiding, verwerving van een terrein.⁹³

De Waalse Regering heeft tijdens de vergadering van 2 maart 2000 besloten om de coördinatie van deze problematiek, die nauwe samenwerking op verschillende beleidsdomeinen vereist, toe te vertrouwen aan de Minister van Sociale Zaken en Volksgezondheid. Waalse gemeenten kregen de vrijblijvende bevoegdheid om te voorzien in de bestemming, het ontwerp en het ontwikkelen van een terrein om rondtrekkende reizigers op te vangen.⁹⁴

In 2001 is het ‘Centre de Médiation des Gens du Voyage’ opgericht, dat verantwoordelijk is voor het stimuleren van de dialoog tussen de woonwagengewoners, overheden en lokale bewoners.⁹⁵ De projecten, die in dit kader, opgesteld zijn, moeten voor een stimulans zorgen naar aarzelende gemeenten. De Waalse regering wil zich hierbij focussen op kwaliteit van de huisvesting boven kwantiteit, waarbij ze tijd en middelen wil opofferen om een degelijk woonbeleid ten aanzien van deze doelgroep te voorzien.⁹⁶ Een lovenswaardig initiatief, maar ondanks verschillende pogingen is deze vereniging er tot nu toe niet in geslaagd een toename van het aantal terreinen te bewerkstelligen.⁹⁷

Artikel 23 van de grondwet bepaalt nochtans dat iedereen het recht heeft op behoorlijke huisvesting. Maar in Wallonië en Brussel erkent men de rondtrekkende levenswijze in een woonwagen niet, wat een aantal nadelige gevolgen heeft voor de woonwagengewoners en het beleid dat op hen betrekking heeft, voornamelijk het feit dat zij geen gebruik kunnen maken van het grondwettelijk recht op

⁹⁰Besluit van de Executieve van de Franstalige Gemeenschap van 1 juli 1982 tot vaststelling van de voorwaarden voor de betoelaging van kampeerterreinen voor nomaden, B.S. 10 september 1982.

⁹¹Artikel 44, §2 Code Wallon du logement, gewijzigd door het decreet van 15 mei 2003 tot wijziging van de Waalse Huisvestingscode en artikel 174 van het Waals Wetboek van Ruimtelijke Ordening, Stedenbouw en Patrimonium, B.S. 1 juli 2003.

⁹²Besluit van de Waalse Regering betreffende de toekenning door het Gewest van een tegemoetkoming aan de rechtspersonen met het oog op de uitrusting van groepen van woningen, B.S. 29 december 2005.

⁹³EUROPEAN COMMITTEE OF SOCIAL RIGHTS, *Fédération International des Droits de l’Homme v. België*, Réclamation n° 62/2010, 20.

⁹⁴DIRECTION INTERDEPARTEMENTALE DE LA COHESION SOCIALE, (02/05/2011) ‘Accueil des Gens du Voyage en Wallonie’ [WWW]. Direction Interdépartementale de la Cohésion Sociale : http://cohesionsociale.wallonie.be/spip/rubrique.php3?id_rubrique=5 [29.06.2011]

⁹⁵EUROPEAN COMMITTEE OF SOCIAL RIGHTS, *Fédération International des Droits de l’Homme v. België*, Réclamation n° 62/2010, 20.

⁹⁶DIRECTION INTERDEPARTEMENTALE DE LA COHESION SOCIALE, (02/05/2011) ‘Accueil des Gens du Voyage en Wallonie’ [WWW]. Direction Interdépartementale de la Cohésion Sociale : http://cohesionsociale.wallonie.be/spip/rubrique.php3?id_rubrique=5 [29.06.2011]

⁹⁷EUROPEAN COMMITTEE OF SOCIAL RIGHTS, *Fédération International des Droits de l’Homme v. België*, Réclamation n° 62/2010, 20.

behoorlijke huisvesting. Doordat men woonwagens in de Franstalige Gemeenschap bestempelt als een voertuig en niet als een woonvorm, kunnen woonwagenbewoners gemakkelijk uitgewezen worden omdat ze het politiereglement overtreden als ze hun ‘voertuig’ langer dan 24 of 48 uur op dezelfde plaats laten staan. Woonwagenbewoners kunnen als gevolg van die niet-erkenning ook geen gebruik maken van hulp bij hun huisvestingsproblemen.⁹⁸

Buiten de subsidieregeling is er in de Franstalige Gemeenschap dus erg weinig initiatief genomen om een goed woonbeleid uit te bouwen ten aanzien van woonwagenbewoners. Wel hebben een aantal steden (Bergen, Namen, Ottignies-Louvain-La-Neuve en Verviers) een gemeenschappelijke ombudsdienst gecreëerd voor rondtrekkende woonwagenbewoners.⁹⁹ Daarnaast geeft men in de Gewestelijke Beleidsverklaring van 2009-2014 nu toch een aanzet om tot een regelgeving te komen ten aanzien van woonwagenbewoners en om te voorzien in een degelijke huisvesting. Zo wil men het tijdelijk verblijf regelen van woonwagenbewoners op de grond van de Franstalige Gemeenschap en wil men de ontwikkeling van projecten ten aanzien van deze woonproblematiek ondersteunen.¹⁰⁰ Ook neemt men initiatief om de stigmatisering van deze doelgroep tegen te gaan door onder andere gemeenten voldoende methodologisch en financieel te ondersteunen in hun beleid ten aanzien van de woonwagenbewoners en door te bemiddelen met de lokale buurtbewoners.¹⁰¹ Er worden echter geen termijnen of expliciete doelstellingen voorop gezet in die beleidsverklaring, waardoor de gemeenten mijn inziens niet echt verplicht zijn om in degelijke terreinen te voorzien. In een recente rondzendbrief van de Direction Interdepartementale de la cohésion Sociale roept men burgemeesters van Waalse steden en gemeenten op om waakzaam te zijn voor de komst van rondtrekkende woonwagenbewoners, voornamelijk van maart tot oktober. Hierbij wordt de aanbeveling gegeven te voorzien in een publieke plaats (parking, braakliggend stuk grond,..) waar eventueel ongeveer 35 caravans terecht kunnen voor een periode van twee tot drie weken. Elke gemeente mag zelf beslissen of men zo een terrein ter beschikking stelt en hoe het wel of niet anticipeert op de komst van woonwagenbewoners.¹⁰² Net zoals in de rest van het land hebben lokale autoriteiten geen formele verplichting om terreinen te leveren of te verhuren.

⁹⁸*Ibid.*, 36.

⁹⁹DIRECTION INTERDEPARTEMENTALE DE LA COHESION SOCIALE, (02/05/2011) ‘Accueil des Gens du Voyage en Wallonie’ [WWW]. Direction Interdépartementale de la Cohésion Sociale : http://cohesionsociale.wallonie.be/spip/rubrique.php3?id_rubrique=5 [29.06.2011]

¹⁰⁰X, *Déclaration de politique régionale wallonne: une énergie partagée pour une société durable, humaine et solidaire*, Bruxelles, Parlement Wallon, 2009, 59.

¹⁰¹*Ibid.*, 123.

¹⁰²Waals minister van Lokaal Bestuur, Stedenbeleid en Toerisme en Waals minister van Gezondheid, Sociale Actie en Gelijke Kansen, 31 mei 2011, Omzendbrief ETI/FLA/SCL/LMO/fgo/2011-C121.

2.3.2. De situatie nu

Zoals ik hierboven reeds beschreven heb, is er in de Franstalige Gemeenschap weinig initiatief genomen om een aangepast woonbeleid te ontwikkelen. Er zijn buiten de subsidieregeling geen noemenswaardige acties ondernomen om steden, gemeenten of provincies te stimuleren om standplaatsen te voorzien op aangepaste terreinen. In het Waals gewest streeft men meer naar een pragmatische aanpak waarbij men door goede coördinatie tussen verschillende steden en gemeenten en door dialoog op te starten met de woonwagenbewoners zelf, probeert te anticiperen op de komst van doortrekkende woonwagenbewoners. Verschillende steden hebben hierbij het voorbeeld van de vier bovengenoemde steden gevolgd en proberen zelf onderling het verblijf van woonwagenbewoners te regelen.¹⁰³ Sommigen steden hebben hierbij reeds aangegeven dat deze manier van besturen een aanzienlijke verbetering van de situatie met zich meebracht.

In Wallonië bestaat er geen enkel officieel gemeentelijk residentieel terrein¹⁰⁴, maar er is wel één doortrekkersterrein voorzien nabij Bastogne met een veertigtal standplaatsen.¹⁰⁵ Doordat het Waals gewest hoofdzakelijk op een pragmatische manier het woonbeleid ten aanzien van woonwagenbewoners invult, waarbij het alle verantwoordelijkheid bij de lokale overheden legt, zijn er geen accurate cijfers beschikbaar over het aantal private terreinen of over het aantal legale standplaatsen daarop.

2.4. Reflectie

De data en geschiedenis van het woonbeleid hebben duidelijk aangetoond dat er een verschil is tussen het woonbeleid naar woonwagenbewoners van de Vlaamse Gemeenschap en het beleid van de Franstalige Gemeenschap. Een mogelijke verklaring hiervoor is het verschil in visie op multiculturaliteit en integratie, waarbij Wallonië zich spiegelt aan het Franse model en Vlaanderen aan het Angelsaksische model.

De meeste landen van de EU hebben officieel voor integratie als beleidsoptie gekozen. Hiermee doelt men op een participatie van elke bevolkingsgroep aan de samenleving, zonder als gemeenschap geïsoleerd te worden en zonder verplichte conformering aan de geldende waarden en normen in de

¹⁰³DIRECTION INTERDEPARTEMENTALE DE LA COHESION SOCIALE, (02/05/2011) 'Accueil des Gens du Voyage en Wallonie' [WWW]. Direction Interdépartementale de la Cohésion Sociale :

http://cohesion sociale.wallonie.be/spip/rubrique.php3?id_rubrique=5 [29.06.2011]

¹⁰⁴REGIONAAL INTEGRATIECENTRUM FOYER, DIENST WOONWAGENBEWONERS EN ROMA, *Nota situatie woonwagenterreinen in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest*, Brussel, De Foyer, 2006, http://www.foyer.be/IMG/pdf/Website_Link_Nota_Situatie_WWT_in_het_BHG_0612.pdf, 16.

¹⁰⁵D. BEERSMANS, *Lijst doortrekkersterreinen (maart 2010)*, Brussel, VMC, 2010, 3 p.

gastsamenleving. De bedoeling is dat men evolueert naar een samenleving waar verschillende groepen samen leven in plaats van naast elkaar.

Toch bestaat er een duidelijk verschil in de invulling van dit integratiebegrip tussen verschillende landen en regio's. In het algemeen worden er twee dominante modellen onderscheiden. Enerzijds het Angelsaksisch model ten aanzien van een multiculturele samenleving en anderzijds het Franse model.¹⁰⁶ Niettegenstaande deze modellen de laatste jaren minder uitgesproken zijn en veel landen kiezen voor een combinatie van de twee modellen, zouden ze wel deels het verschil in beleidsvisie tussen Vlaanderen en Wallonië kunnen verklaren. Zo zou Vlaanderen meer klemtonen leggen die overgenomen zijn van het Angelsaksische, multiculturele model. Dit model focust op het belang van de erkenning van minderheidsgroepen, waarbij ze de nadruk legt op integratie met primaire focus op gelijke toegang tot de rechten van de samenleving.¹⁰⁷ Dit zou kunnen verklaren waarom Vlaanderen fel doelt op het inplanten van publieke terreinen voor woonwagenbewoners. Door terreinen te voorzien hebben woonwagenbewoners dezelfde toegang tot het recht op wonen, dat onder andere verankerd is in de Grondwet.

Nieuwkomers, migranten of minderheden verwerven via een adaptatieproces een eigen plaats in de gastsamenleving. Bij adaptatie spelen twee factoren een belangrijke rol, namelijk de gehechtheid aan de culturele eigenheid en de mate van contact met de cultuur van de gastsamenleving.¹⁰⁸ Woonwagenbewoners zijn zoals aangetoond een specifieke bevolkingsgroep die door hun rondtrekkende levenswijze sterk vasthouden aan hun nomadische identiteit. Door een aangepast huisvestingsaanbod te voorzien kunnen woonwagenbewoners hun eigenheid, namelijk hun nomadische levenswijze, behouden.

De grens tussen integratie en segregatie is echter erg klein. Segregatie betekent dat er maatregelen genomen worden ten aanzien van een bepaalde groep migranten of minderheden waarbij ze apart komen te staan ten opzichte van de rest van de samenleving. Men behoudt gemakkelijk de eigen cultuur want uitwisseling met de gastsamenleving is beperkt of onbestaande.¹⁰⁹ Op die manier kan het voorzien in terreinen ook gezien worden als een segregatiemaatregel, in geval dat de terreinen niet geïntegreerd zouden worden in de gastsamenleving. In plaats van integratie van de woonwagenbewoners, krijg je dan eerder segregatie wat leidt tot een verdere isolatie van deze

¹⁰⁶P. LOOBUYCK, "Multicultureel burgerschap. Voorbij integratie, assimilatie, segregatie en marginalisering", *Ons leven* 2002, afl. 3, <http://www.flw.ugent.be/cie/CIE/loobuyck2.htm>, (399) 404.

¹⁰⁷C. BERTOSI, *Working paper n°46: French and British models of integration: public philosophies, policies and state institutions*, Oxford, Centre on Migration, Policy and Society (COMPAS), 2007, <http://www.compas.ox.ac.uk/fileadmin/files/pdfs/WP0746-Bertossi.pdf>, 4.

¹⁰⁸P. LOOBUYCK, "Multicultureel burgerschap. Voorbij integratie, assimilatie, segregatie en marginalisering", *Ons leven* 2002, afl. 3, <http://www.flw.ugent.be/cie/CIE/loobuyck2.htm>, (399) 402.

¹⁰⁹*Ibid.*, (399) 402.

bevolkingsgroep. Bij het implementeren van een bepaald beleid is het mijn inziens belangrijk deze bedenking in het achterhoofd te houden en te werken aan maatregelen om integratie te bevorderen.

Wallonië vertoont op haar beurt meer kenmerken van het Franse inpassings- en acculturatiebeleid dat zich terughoudender opstelt tegenover de publieke erkenning van minderheidsculturen.¹¹⁰ Gebouwd op de beginselen van de Franse Revolutie, legt men in dit model de focus op individueel burgerschap en nationale moderniteit waardoor men elke vorm van onderscheid op etnisch-raciaal vlak weigert te erkennen. Volgens dit model moeten rechten enkel focussen op het abstracte individu, dat de bron is van nationaal burgerschap.¹¹¹ Men stelt de notie acculturatie voorop, waarbij individuen die niet in deze visie passen, zich moeten aanpassen aan de waarden en normen in een samenleving. Dit zou kunnen verklaren waarom Wallonië weinig structurele inspanningen levert om te voorzien in specifieke maatregelen naar woonwagenbewoners toe en eerder een pragmatisch aanpak hanteert.

Zoals steeds is de sociale werkelijkheid complexer en genuanceerder dan het theoretisch model. Niettegenstaande die twee modellen jarenlang pijlrecht tegenover elkaar stonden, is er de laatste jaren erg veel aan het veranderen op het vlak van multiculturaliteit en de benadering ervan. In Vlaanderen evolueert men steeds meer naar een activeringsbenadering, waar men om bepaalde rechten te kunnen uitoefenen, verplicht wordt actief deel te nemen aan de samenleving. In Wallonië hanteert men voorlopig eerder een pragmatische aanpak ten opzichte van multiculturele fenomenen, maar steeds meer wordt er via beleidsbrieven en nota's vanuit de overheid stimulansen gegeven om meer structurele maatregelen te nemen.

3. Aangepaste huisvesting

Het recht om een menswaardig leven te leiden, zoals opgenomen in de grondwet of in het EVRM, omvat ook het recht op een aangepaste huisvesting.¹¹² Iedereen heeft met andere woorden recht op wonen. Het is belangrijk om dit recht, ongeacht welk woontype, te waarborgen voor elk individu. Ook de woonwagenbewoner heeft dus dit recht. Het voorzien van voldoende standplaatsen is daar een belangrijke stap in. In hoofdstuk 1 hebben we reeds de specifieke noden en behoeften van woonwagenbewoners besproken, waar het woonbeleid mijns inziens rekening mee moet houden. Ook zijn niet alle woonwagenbewoners even sedentair of nomadisch, dus moet er een onderscheid gemaakt worden in verschillende soorten terreinen, die ik hieronder zal bespreken.

¹¹⁰*Ibid.*, (399) 404.

¹¹¹C. BERTOSI, *Working paper n°46: French and British models of integration: public philosophies, policies and state institutions*, Oxford, Centre on Migration, Policy and Society (COMPAS), 2007, <http://www.compas.ox.ac.uk/fileadmin/files/pdfs/WP0746-Bertossi.pdf>, 3.

¹¹²Art.23, 3° GW.

3.1. Soorten terreinen

Er zijn drie soorten mogelijke terreinen die, afhankelijk van de woonkenmerken van de doelgroep, vooral dienen voor doortrekkende of (deels) sedentaire woonwagengewoners. Die terreinen kunnen ofwel particulier zijn, waar woonwagengewoners een stukje grond huren van een privé-eigenaar om op te kunnen staan; ofwel openbaar, voorzien door de overheid.¹¹³

Jaarlijks zijn er zo'n duizendtal gezinnen met verschillende nationaliteiten op doortocht in Vlaanderen. Die gezinnen kunnen terecht op een doortrekkersterrein of een pleisterplaats voor een tijdelijk verblijf. Een doortrekkersterrein is een terrein dat speciaal ingericht is voor verkeerswaardige woonwagens. Enkel woonwagengewoners kunnen hier dus terecht. Doortrekkersterreinen hebben een eigen infrastructuur, aangepast aan de bestemming, zoals bijvoorbeeld gemeenschappelijk sanitair.¹¹⁴ Een pleisterplaats is daarentegen een terrein dat normaal niet dient voor het plaatsen van woonwagens. Het is een bestaande voorziening zoals een parking of een braakliggend stuk grond waarvan de bestemming tijdelijk wordt aangepast.¹¹⁵ Daarnaast zijn er heel wat woonwagengewoners die ervoor kiezen om niet meer rond te trekken. Als ze toch nog in hun woonwagen willen blijven wonen, kunnen ze terecht op residentiële terreinen. Dit zijn terreinen die bestemd zijn en ingericht worden voor het sedentair wonen in woonwagens. Woonwagengewoners kunnen er overwinteren of permanent verblijven. Er kan zelfs een beperkte ambachtelijke en/of commerciële activiteit plaatsvinden in overeenstemming met de heersende wetgeving.¹¹⁶

Woonwagengewoners kunnen echter niet terecht op de gewone, reguliere campings. Vroeger huurden sommigen een plaats op een commerciële camping of een kampeerverblijf. Sinds de nieuwe regelgeving omtrent campings is dit niet meer mogelijk. De wet bestempelt een camping immers als een openluchtrecreatief verblijf waardoor een camping enkel nog dient voor vakantie of recreatie.¹¹⁷ Wonen valt hier niet onder.

¹¹³VLAAMS MINDERHEDENCENTRUM, *Wonen op wielen: woonwagenterreinen aanleggen en beheren, een handleiding*, Brussel, VMC, 2010, 24.

¹¹⁴VLAAMS MINDERHEDENCENTRUM, *Standplaatsenbeleid: analyse en aanbevelingen*, Brussel, VMC, 2006, 6.

¹¹⁵Vlaams minister van Binnenlands Bestuur, Stedenbeleid, Wonen en Inburgering, Pleisterplaatsen voor woonwagengewoners, 28 april 2008, Omzendbrief BB 2008/03.

¹¹⁶Artikel 1, 4° Besluit van de Vlaamse regering houdende de subsidiëring van de verwerving, de inrichting, de renovatie en de uitbreiding van woonwagenterreinen voor woonwagengewoners, B.S. 10 augustus 2000.

¹¹⁷VLAAMS MINDERHEDENCENTRUM, *Wonen op wielen: woonwagenterreinen aanleggen en beheren, een handleiding*, Brussel, VMC, 2010, 24.

3.2. Belangrijkste problemen bij het inplanten van een terrein voor woonwagengebieden

Zoals hierboven geschetst, is er nog steeds een structureel tekort aan woonwagenterreinen. Elke stad of gemeente heeft haar eigen drempels die haar ervan weerhouden een terrein in te planten. Ik behandel hieronder de twee belangrijkste redenen, om daarna nog een aantal factoren op te noemen die ook een drempel kunnen vormen.

Tijdens mijn stage bij de integratiedienst van Kortrijk heb ik de evolutie van de inplanting van het doortrekkersterrein van dichtbij bestudeerd. Door de administratieve molen kende dit dossier een lange aansleep, waardoor het eerste en enige terrein in West-Vlaanderen slechts tien jaar na de eerste beslissing operationeel werd. Tijdens die voorbereiding werd het stadsbestuur ook regelmatig geconfronteerd met buurtprotest van mensen die geen terrein voor woonwagengebieden in hun buurt wilden. In het kader van mijn stage ben ik nagegaan welke impact het doortrekkersterrein nu echt heeft op de omgeving. Ik zal op het einde van dit deel de situatie in Kortrijk gebruiken om de mogelijke drempels te illustreren en aan te tonen hoe de stad hiermee is omgegaan.

3.2.1. Criteria Vlaamse Gemeenschap

Een woonwagenterrein kan niet zomaar om het even waar ingepland worden. Er komen heel wat zaken en regelingen bij kijken. Sommige steden moeten hiervoor zelfs hun stedenbouwkundige plannen aanpassen. Daarnaast moeten ze bij de inplanting, inrichting en het beheer van een terrein rekening houden met de criteria, opgesteld door de Vlaamse Gemeenschap. Het gaat hierbij om zowel ruimtelijke criteria als criteria die te maken hebben met de inrichting en het beheer.

3.2.1.1. Stedenbouwkundige bepalingen

Bij het inplanten van een woonwagenterrein moet je rekening houden met de omgeving, de gebiedsbestemming en de stedenbouwkundige voorschriften.

Woonwagenterreinen zijn geen recreatieve of toeristische infrastructuur. Een terrein heeft immers hoofdzakelijk een woonfunctie, waardoor ze het best integraal deel uitmaakt van de woonstructuur. Woonwagenterreinen worden bij voorkeur aangelegd in stedelijke gebieden, vanuit een streven naar een concentratie van de groei van wonen, werken en andere maatschappelijke functies in de steden en de kernen van het buitengebied.¹¹⁸

¹¹⁸VLAAMSE WOONWAGENCOMMISSIE, *Wonen op wielen: de nood aan woonwagenterreinen in Vlaanderen*, Brussel, VMC, 2001, 19.

Als een geschikte locatie binnen een stad of een gemeente geen deel uitmaakt van het woongebied, dan kan er onderzocht worden of de bestemming van dat gebied aangepast kan worden.¹¹⁹ Dit kan aan de hand van een Ruimtelijk Uitvoeringsplan, dat vertrekt vanuit de visie van het Ruimtelijk Structuurplan. Ook een bestaand woonwagenterrein dat buiten een bestaande woonzone ligt, kan via een Ruimtelijk Uitvoeringsplan in overeenstemming gebracht worden met de stedenbouwkundige wetgeving.¹²⁰ Ruimtelijke Uitvoeringsplannen bevatten stedenbouwkundige voorschriften over de bestemming, de inrichting en het beheer van een bepaald gebied. De bestemming van een gebied kan aan de hand van die RUP's ook verfijnd worden om bijvoorbeeld stedenbouwkundige voorwaarden vast te leggen. Ook de voorwaarden voor het plaatsen van woonwagens of woonwagenterreinen kunnen via een RUP vorm krijgen.¹²¹

Bij woonwagenterreinen moet enkel het terrein een stedenbouwkundige vergunning hebben. Er is namelijk geen vergunning nodig voor de caravan of kampeerwagen van rondtrekkenden. Dat is logisch omdat een stedenbouwkundige vergunning plaatsgebonden is en een woonwagen niet. Omdat zo een terrein regelmatig gebruikt wordt, zijn ook bepaalde voorzieningen nodig, die een stedenbouwkundige vergunning vereisen. Denk hierbij aan een verharde toegangsweg, gemeenschappelijk sanitair,... Voor sommige kleine inrichtingsmaatregelen is er echter geen vergunning nodig, voor anderen is er dan weer een meldingsplicht.¹²²

Op een woonwagenterrein plaatst de woonwagenbewoner zijn woonwagen meestal op andermans grond. Om elke discussie over het eigendomsrecht te vermijden, kan je in de huurovereenkomst of het gebruiksreglement het best expliciet vermelden dat de eigenaar van de grond verzaakt aan zijn 'recht op natrekking' voor de constructies die de huurder plaatst.¹²³ Het recht op natrekking is een recht waardoor de vruchten van roerende goederen, en de gebouwen en beplantingen op onroerende goederen vermoed worden aan dezelfde eigenaar toe te behoren.¹²⁴

Deze stedenbouwkundige bepalingen kunnen heel wat tijd en administratieve taken vergen van de steden en provincies. Die planlast zorgt samen met de kostprijs voor een specifiek lap grond voor de belangrijkste belemmering waardoor bepaalde besturen afzien van hun opdracht te voorzien in een terrein.¹²⁵

¹¹⁹VLAAMS MINDERHEDENCENTRUM, *Wonen op wielen: woonwagenterreinen aanleggen en beheren, een handleiding*, Brussel, VMC, 2010, 36.

¹²⁰*Ibid.*, 36.

¹²¹*Ibid.*, 43.

¹²²*Ibid.*, 41.

¹²³*Ibid.*, 45.

¹²⁴Art. 547, BW.

¹²⁵KRUISPUNT MIGRATIE-INTEGRATIE, *Omgevingsanalyse woonwagenbewoners: voorbereidend document voor het ontwerp van het Vlaams Strategisch Plan voor woonwagenbewoners*, gepresenteerd in september 2010 op de stuurgroep voor het Strategisch Plan woonwagenbewoners, ter hand gesteld door D. Beersmans.

3.2.1.2. Criteria met betrekking tot de inplanting en inrichting

Voor de aanleg van een woonwagenterrein en de plaatsing van een woonwagen toetst de overheid de ruimtelijke impact aan stedenbouwkundige en ruimtelijke criteria. Die criteria moeten de kwaliteit van de plaatskeuze en het wonen verzekeren.¹²⁶

Er wordt vanuit de overheid en het Vlaams Minderhedencentrum een onderscheid gemaakt tussen twee soorten criteria, waar steden rekening mee moeten houden bij de aanleg van een terrein. Enerzijds heb je de criteria met betrekking tot de inplanting van het terrein, anderzijds de criteria met betrekking tot de inrichting en het beheer van het terrein. Die criteria kunnen een beetje verschillen naargelang het soort terrein.

A. Criteria met betrekking tot de inplanting van het terrein

Een terrein voor woonwagenbewoners moet ten eerste integraal deel uitmaken van de woonstructuur. Zo een terrein heeft immers als hoofdfunctie de woonfunctie en moet ook vlot bereikbaar zijn. Doortrekterterreinen dienen voor een tijdelijk verblijf van de woonwagenbewoners. Het heeft dus weinig zin om te investeren in het bevorderen van directe sociale relaties. Dit wil echter niet zeggen dat woonwagenbewoners geen recht hebben op dezelfde basisvoorzieningen als mensen die in een vaste woning wonen. Door het terrein aan een woonwijk in te planten kunnen woonwagenbewoners gebruik maken van dezelfde voorzieningen als de omwonenden.¹²⁷ Residentiële terreinen zijn echter wel voor langer verblijf. Hierbij is investeren in sociaal contact wel belangrijk. Bij grote woonwagenterreinen kan een onvoorziene vermenging met het lokale leven hinderlijke gevolgen hebben. Kleine buurtwinkels zijn hoogstwaarschijnlijk niet voorbereid op een grote tijdelijke toeloop van klanten. Grotere winkels moeten de terreinbewoners echter wel vlot kunnen opvangen.¹²⁸ De ligging van het terrein bepaalt in hoge mate de kansen van de woonwagenbewoners om zich te integreren in de plaatselijke gemeenschap. Zoals hierboven beschreven, kan zo een terrein zorgen voor segregatie en het risico op isolement vergroten. Er kunnen echter initiatieven ontwikkeld worden om dat risico te verkleinen. Een goede ligging van het terrein maakt de woonwagenbewoners minder 'vreemd' en meer herkenbaar voor de andere inwoners van de gemeente. De woonwagenbewoners zullen zich ook meer verantwoordelijk voelen voor hun omgeving, als die herkenbaar is en hen een gevoel geeft van respect. Woonwagenbewoners moeten hun sociale, culturele en economische relaties kunnen onderhouden. Op afgelegen en moeilijk bereikbare terreinen blijven ze van die sociale

¹²⁶VLAAMS MINDERHEDENCENTRUM, *Wonen op wielen: woonwagenterreinen aanleggen en beheren, een handleiding*, Brussel, VMC, 2010, 38.

¹²⁷VLAAMSE WOONWAGENCOMMISSIE, *Wonen op wielen: de nood aan woonwagenterreinen in Vlaanderen*, Brussel, Ministerie Vlaamse Gemeenschap, 2001, 27.

¹²⁸VLAAMS MINDERHEDENCENTRUM, *Wonen op wielen: woonwagenterreinen aanleggen en beheren, een handleiding*, Brussel, VMC, 2010, 39.

contacten verstoken. Hun voorkeur, vooral bij residentiële terreinen, gaat dus naar locaties die makkelijk bereikbaar zijn en naar regio's waar ook andere gezinnen verblijven.

Ten tweede moet het combineren van werken en wonen beperkt mogelijk zijn. Dit verwervingsprincipe moet gerespecteerd worden, maar de arbeidsactiviteiten mogen enkel ondergeschikt zijn aan de woonfunctie en weinig ruimte innemen. Bij de inplanting van het terrein moet er dus ook rekening gehouden worden met de mobiliteit van woonwagengebouwen. Vanuit het terrein voorziet men best toegang tot het regionaal of landelijk verkeersnetwerk om zo economisch goed bereikbaar te zijn.¹²⁹

Een derde criteria met betrekking tot de inplanting van het terrein is de verkeersontsluiting. De aanleg van het terrein mag de verkeersleefbaarheid van de buurt niet in het gedrang brengen. In het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen wordt ernaar gestreefd geen nieuwe rechtstreekse toegangen op de belangrijkste wegen (hoofdwegen en primaire wegen) te voorzien omdat dit gevaarlijk is. Het bijkomende verkeer door de woonwagengebouwen moet aldus opgevangen kunnen worden door het huidige verkeersnetwerk.¹³⁰

Als laatste criteria moet de stad bij de aanleg van een woonwagenterrein erop letten dat de open ruimte niet verder versnippert. Vlaanderen wil de resterende open ruimte behouden. Een terrein voor woonwagengebouwen hoort dus niet thuis in een landbouwgebied, een rivier- of een beekvallei,... Het terrein mag de visuele en cultuurhistorische beleving van de omgeving niet aantasten.¹³¹

B. Criteria met betrekking tot de inrichting en het beheer van het terrein

Bij de inrichting van een terrein moet er eerst en vooral rekening gehouden worden met de typologie van de bestaande omgeving en de bestaande ruimtelijke kenmerken of omgevingselementen. Het terrein moet met andere woorden ingepast worden in de bestaande omgeving. Hierbij wordt er best voorzien in een overgangszone tussen de standplaatsen en het openbaar domein om de privacy en de veiligheid van beide partijen te bevorderen.¹³² Het ontwerp moet een goed evenwicht zoeken tussen openheid en geslotenheid, privacy en sociale controle.¹³³

Daarnaast moet er rekening gehouden worden met het feit dat het terrein vlot toegankelijk moet zijn voor alle soorten woonwagens, zonder de omwonenden veel te hinderen. Ook blijft het verkeer op het

¹²⁹VLAAMSE WOONWAGENCOMMISSIE, *Wonen op wielen: de nood aan woonwagenterreinen in Vlaanderen*, Brussel, Ministerie Vlaamse Gemeenschap, 2001, 28.

¹³⁰*Ibid.*, 29.

¹³¹VLAAMS MINDERHEDENCENTRUM, *Wonen op wielen: woonwagenterreinen aanleggen en beheren, een handleiding*, Brussel, VMC, 2010, 40.

¹³²VLAAMSE WOONWAGENCOMMISSIE, *Wonen op wielen: de nood aan woonwagenterreinen in Vlaanderen*, Brussel, Ministerie Vlaamse Gemeenschap, 2001, 29.

¹³³*Ibid.*, 22.

terrein best beperkt, waardoor het beter is te voorzien in parkeergelegenheid voor bezoekers aan het dienstgebouw of de ingang.¹³⁴

De gebruikers van het woonwagenterrein hebben recht op degelijke, collectieve en soms zelfs individuele accommodatie. Dit derde criterium maakt dat steden moeten voorzien in basisnutsvoorzieningen, zoals gemeenschappelijk sanitair of elektriciteitsaansluiting op het terrein, met aandacht voor duurzame materialen.¹³⁵

Een laatste, maar minstens even belangrijk criterium stelt dat de leefbaarheid, de privacy en de beheersbaarheid van het woonwagenterrein gereguleerd moet worden. Wonen blijft immers de hoofdfunctie van een terrein voor woonwagenbewoners. De omgeving mag dit met zijn activiteiten niet in het gedrang brengen. Om het terrein leefbaar te houden voor zowel de woonwagenbewoners als de omwonenden wordt er best een vrije afstand in acht genomen tussen zowel de verschillende standplaatsen, als tussen het terrein en de omgeving. Om de privacy te bevorderen van alle betrokkenen, wordt er bij de inrichting voorzien in voldoende groen rond het terrein, zonder dat dit leidt tot isolement.¹³⁶ Bij de inrichting moet er genoeg ruimte zijn voor zowel het gemeenschapsleven als voor de privésfeer. Het gezinsleven van woonwagenbewoners speelt zich immers niet alleen in, maar ook naast de woonwagen af.¹³⁷ Daarnaast wordt er voorzien in een huishoudelijk reglement om een goed beheer mogelijk te maken op het terrein. Ook de politie stelt best een reglement op en komt regelmatig het terrein controleren.¹³⁸

Deze criteria kunnen er voor zorgen dat gemeenten uit vrees voor de administratieve rompslomp het inrichten van een terrein voor woonwagenbewoners uitstellen of weigeren. Niettemin lijken deze criteria voor een goede inrichting en een degelijk beheer me logisch om een leefbare omgeving te creëren voor de woonwagenbewoners en de omwonenden.

3.2.2. Lokaal protest

3.2.2.1. Algemeen

Heel wat steden vrezen het mogelijk lokaal protest van de omgeving bij de komst van een doortrekkersterrein. In dit deeltje wil ik nagaan welke factoren ervoor zorgen dat de buurt reageert en op welke motieven buurtprotest steunt. Waarom wordt een woonwagenterrein niet altijd met open armen onthaald in de buurt? Hoe kan een stad dat lokaal protest zo goed mogelijk opvangen?

¹³⁴*Ibid.*, 30.

¹³⁵*Ibid.*, 30.

¹³⁶*Ibid.*, 31.

¹³⁷VLAAMS MINDERHEDENCENTRUM, *Wonen op wielen: woonwagenterreinen aanleggen en beheren, een handleiding*, Brussel, VMC, 2010, 39.

¹³⁸VLAAMSE WOONWAGENCOMMISSIE, *Wonen op wielen: de nood aan woonwagenterreinen in Vlaanderen*, Brussel, Ministerie Vlaamse Gemeenschap, 2001, 31.

Vaak zijn mensen niet compleet tegen voorzieningen, maar hebben ze dit liever niet in hun buurt. Dit fenomeen wordt aangeduid als het 'Not-in-my-backyard'-syndroom. Het verwijst naar de houding van lokale omwonenden tegen een onderneming van de overheid of van een bedrijf in hun buurt, die ze zien als schadelijk voor de levenskwaliteit in hun buurt.¹³⁹ Ze vinden de ontwikkeling wel nodig maar hebben dit liever niet in hun omgeving. Dit is een zeer gevaarlijke en egoïstische houding, want als men overal diezelfde attitude heeft, dan vindt de ontwikkeling van zo'n voorziening nooit plaats.¹⁴⁰

Als er zo'n buurtprotest ontstaat kan dat verregaande consequenties hebben voor organisaties of voor een beleid. In sommige gevallen kan buurtprotest zelfs leiden tot het intrekken van een voorstel, de afsluiting of stopzetting van een bestaand project of worden de individuen, die de voorziening gebruiken, slachtoffer ervan. Buurtprotest zorgt vaak voor een gespannen relatie tussen de gebruikers van de voorziening en de omwonenden, met een effect op het welzijn en de sociale integratie van de mensen die gebruik maken van de faciliteit.¹⁴¹ Ook met betrekking tot de inrichting van een woonwagenterrein is het duidelijk dat besturen in sommige gevallen het lokaal protest vrezen, waardoor er amper een politiek draagvlak bestaat.¹⁴² Toch ben ik ervan overtuigd dat besturen zouden moeten durven om, ondanks dit eventuele protest, onpopulaire maatregelen te nemen zoals het voorzien in woonwagenterreinen.

3.2.2.2. Factoren die lokaal protest genereren

Er zijn verschillende argumenten en factoren die de kans op oppositie van buurtbewoners tegen een ongewenste ontwikkeling in hun buurt, verhogen of verlagen. Takahashi en Dear hebben een hiërarchie van aanvaarding ontwikkeld, waarbij ze een onderscheid maken tussen verschillende mogelijke buurtreacties. Meer aanvaardbare voorzieningen worden als minder bedreigend ervaren, terwijl minder aanvaardbare faciliteiten bedreigend ervaren worden. Een dergelijke hiërarchie evolueert met de tijd en is afhankelijk van een aantal factoren zoals de karakteristieken van de nieuwe bewoners, van de voorziening of van de gastgemeenschap.¹⁴³

De belangrijkste factor bij het ontstaan van buurtoppositie is, volgens Dear, de geografische nabijheid. Hoe dichter men zich bevindt bij de nieuwe voorziening, hoe meer de omwonenden hun ongenoegen

¹³⁹J. LIGHTBODY, *City politics, Canada*, Peterborough, Broadview Press, 2006, 300.

¹⁴⁰H. HERMANSSON, "The Ethics of NIMBY Conflicts", *Ethical theory and moral practice* 2007, (23) 24.

¹⁴¹S. COWAN, "NIMBY syndrome and public consultation policy: the implications of a discours analysis of local responses to the establishment of a community mental health facility", *Health and Social Care in the Community* 2003, (379) 380.

¹⁴²KRUISPUNT MIGRATIE-INTEGRATIE, Overzicht knelpunten woonwagenterreinen, ter hand gesteld door D. Beersmans op 03/05/2011.

¹⁴³L. TAKAHASHI en M. DEAR, "The changing dynamics of community opposition to human services facilities", *Journal of the American Planning Association* 1997, (79) 80.

willen uiteten.¹⁴⁴ Daarnaast zijn er volgens hem nog vier andere belangrijke argumenten voor het mogelijk protest door omwonenden.¹⁴⁵

Een eerste argument waarom mensen een bepaalde voorziening niet in hun buurt willen is de vrees voor een daling van de waarde van hun eigendom. Dear geeft echter aan dat geen enkele studie hieromtrent heeft aangetoond dat de waarde van vastgoed daalt door de aanwezigheid van een voorziening voor menselijke hulp- of dienstverlening.¹⁴⁶ Ook een woonwagenterrein valt, mijns inziens, onder deze categorie.

Een tweede belangrijk fenomeen is het gevoel van onveiligheid. Vaak hebben onveiligheidsgevoelens te maken met onwetendheid en de perceptie dat de voorziening gevaarlijke situaties of overlast zou teweeg brengen. Die onveiligheidsgevoelens kunnen verminderen als er goede reglementen en procedures voorzien zijn, zoals onder andere een goed toezicht.¹⁴⁷ Daarnaast is het belangrijk om als overheid goede en voldoende informatie te geven. Er ontstaan immers heel wat vooroordelen als er verkeerde informatie verspreid wordt. Uit onderzoek blijkt dat woonwagengewoners vaak geassocieerd worden met 'vuil' en 'criminaliteit'.¹⁴⁸ Veel heeft te maken met de manier waarop de media woonwagengewoners, en in het algemeen minderheden, in beeld brengen. De media rapporteren amper over etnische minderheden, maar als dat toch gebeurt, dan is de rapportering over het algemeen vrij homogeen en stereotiep. Zelden of nooit komen minderheden zelf aan het woord. De media kunnen dus direct of indirect een rol spelen bij het creëren of het in stand houden van vooroordelen over etnische minderheden.¹⁴⁹ Zo'n vooroordelen werken maar al te vaak onveiligheidsgevoelens in de hand. Het is volgens mij belangrijk om die vooroordelen op een goede manier aan te pakken en in de kiem te smoren. In de praktijk blijkt echter dat het aanpakken van vooroordelen zeer moeilijk is omdat het koesteren, ontwikkelen of veranderen van een vooroordeel eerder steunt op emotionele reacties in plaats van op rationele redeneringen.¹⁵⁰ Vooroordelen zijn moeilijk helemaal weg te werken maar kunnen wel beïnvloed worden via informatievoorziening. Opnieuw kunnen de media hier een belangrijke rol in spelen, door zowel een preventieve als een interveniërende rol te vervullen.¹⁵¹ Over de beeldvorming ten aanzien van woonwagengewoners en de rol of de invloed van de media op de evolutie van het beleid ga ik dieper in in deel vier van dit hoofdstuk.

¹⁴⁴M. DEAR, "Understanding and overcoming the NIMBY syndrome", *Journal of the American Planning Association* 1992, (288) 292.

¹⁴⁵*Ibid.*, (288) 291.

¹⁴⁶*Ibid.*, (288) 291.

¹⁴⁷*Ibid.*, (288) 291.

¹⁴⁸J. RICHARDSON, "Talking about Gypsies: the notion of discourse as control", *Housing Studies* 2006, 77-96.

¹⁴⁹W. SHADID, "Media en minderheden: de rol van de media bij het ontstaan en bestrijden van vooroordelen over etnische minderheden", *Toegepaste taalwetenschap in artikelen* 1995, (93) 93.

¹⁵⁰W. SHADID, *Grondslagen van interculturele communicatie: studieveld en werkterrein*, Amsterdam, Kluwer, 2007, 208.

¹⁵¹*Ibid.*, 243.

Een derde motief voor mogelijk protest vanuit de omgeving is de belevingswaarde van de buurt. Omwonenden hebben schrik dat andere mensen, door de fysieke aanwezigheid van de voorziening, de buurt op een andere manier zullen ervaren. Dit kan in de hand gewerkt worden als de mensen van de voorziening antisociaal gedrag vertonen, zoals wildplassen of als ze agressief bedelen. Mensen die er werken hebben schrik dat ze hun eigen klanten zullen verliezen. Anderen vrezen een slechte invloed op hun kinderen.

Ook de eigenaardigheid van de specifieke lokale omstandigheden spelen een rol bij het protest van de omwonenden. Er kan bijvoorbeeld sprake zijn van meer verkeer en minder parking.¹⁵²

Tenslotte mag het belang van de politieke en sociale context niet onderschat worden. Meireman et al. hebben een studie uitgevoerd naar de attitudes ten opzichte van asielzoekers, -centra en het asielbeleid, waarbij ze ook kijken hoe omwonenden hier tegenover staan. Volgens mij is deze factor ook toepasbaar op woonwagengebieden en het beleid dat naar hen toe gevoerd wordt. Onder de noemer 'politieke context' worden de politieke partijen die in de betrokken steden of gemeenten het beleid voeren, het aantal extreemrechtse kiezers en de aanwezigheid van actiecomités geplaatst. Vooral de laatste twee factoren zouden volgens hun onderzoek een invloed uitoefenen op het ontstaan van buurtprotest.¹⁵³ Met betrekking tot het mogelijke protest ten aanzien van woonwagenterreinen, lijken deze twee factoren zeker relevant. Er is aangetoond dat georganiseerde actiegroepen de kans op en de snelheid voor het voorzien van een beslissing kunnen remmen.¹⁵⁴ Daarnaast bekijken Meireman et al. ook de invloed van de socio-economische context, zoals de werkloosheidsgraad, het gemiddelde inkomen per belastingsaangifte om de economische welstand te meten. Volgens hen is het mogelijk dat in gemeenten met een relatief hoog armoede- en werkloosheidspercentage asielzoekers door de buurt gepercipieerd zullen worden als concurrenten voor de schaarse middelen van de welvaartstaat.¹⁵⁵ Mijn inziens is de socio-economische context minder belangrijk bij het benaderen van buurtprotest ten opzichte van woonwagenterreinen.

Je mag buurtprotest niet enkel zien als een daad van eigenbelang of steunend op egoïsme. Lokale oppositie tegen een ongewenst landgebruik kan ook beïnvloed worden door gemeenschapsbelangen, zoals het behoud van de sociale, culturele of natuurlijke hulpbronnen. De komst van een ongewenste

¹⁵²M. DEAR, "Understanding and overcoming the NIMBY syndrome", *Journal of the American Planning Association* 1992, (288) 291.

¹⁵³K. MEIREMAN, B. MEULEMAN, J. BILLIET, H. DE WITTE en J. WETS, *Tussen aanvaarding en weerstad: een sociologisch onderzoek naar de houdingen ten opzichte van asiel, opvang en migratie*, Gent, Academia Press, 2004, 45.

¹⁵⁴J. McLAREN LOREN, "Wind energy planning in England, Wales and Denmark: factors influencing project success", *Energy Policy* 2007, afl. 35, (2648) 2658.

¹⁵⁵K. MEIREMAN, B. MEULEMAN, J. BILLIET, H. DE WITTE en J. WETS, *Tussen aanvaarding en weerstad: een sociologisch onderzoek naar de houdingen ten opzichte van asiel, opvang en migratie*, Gent, Academia Press, 2004, 45.

voorziening kan volgens zo'n collectief protest invloed hebben op de fysieke, sociale en culturele systemen die aanwezig zijn binnen een gemeenschap.¹⁵⁶

3.2.2.3. Preventie van lokaal protest

Er zijn heel wat strategieën om de buurt voldoende op de hoogte te houden en het NIMBY-syndroom en het daarmee samenhangende buurtprotest tegen te gaan. Volgens Julie Bornstein zijn er vijf succesvolle en realistische manieren.¹⁵⁷ Omdat ze haar preventiestrategieën vooral algemeen beschrijft, geef ik telkens aan wat er specifiek met betrekking tot een woonwagenterrein zou kunnen ondernomen worden.

Het is, volgens haar, ten eerste belangrijk om consequent de waarheid te verkondigen. Zo vermijd je dat er fictieve verhalen ontstaan. Veel omwonenden baseren hun protest namelijk op basis van vooroordelen en mythes die ze gehoord hebben. Door het presenteren van studieresultaten, cijfers en andere feiten kan je als beleidsmaker een beter beeld scheppen van de realiteit.¹⁵⁸ Met betrekking tot het inplanten van een terrein is het volgens mij belangrijk algemene uitleg te verschaffen over de levensstijl van woonwagengebouwen en over het beheer van het terrein.

Daarnaast is het belangrijk om gefundeerd je doelstellingen duidelijk te maken. Zo kan je direct en op basis van gegevens reageren op bezorgdheden en angsten vanuit de omgeving.¹⁵⁹ Met betrekking tot het inplanten van een terrein, kan een stadsbestuur de omwonenden op de hoogte houden van de ontwikkeling en de stand van zaken van de inrichting aan de hand van concrete cijfers over het toezicht, de waarborg, aantal standplaatsen,...

Een derde strategie bestaat erin gebruik te maken van bestaande bronnen. Er zijn expertisecentra, onderzoeksrapporten,... die data verspreiden die je kan gebruiken. Zo bespaar je tijd en budget die je in andere initiatieven kan investeren.¹⁶⁰ Door gebruik te maken van de criteria met betrekking tot de inplanting en de inrichting van een terrein, die ik hierboven beschreven heb, kan je toch op een goede manier voorzien in een degelijk terrein, zonder dat er zelf nog onderzocht moet worden aan welke criteria een terrein moet voldoen. Ook door ervaringen uit te wisselen met andere terreinen, kan een stadsbestuur, bij de inrichting van haar terrein, anticiperen op hun mogelijke problemen.

Bouw ten vierde coalities met bondgenoten uit de buurt. Er zijn altijd groepen in de gemeenschap die achter je inspanningen staan. Deze bondgenoten bezitten geloofwaardigheid en hebben een invloed op

¹⁵⁶T. STEELMAN en J. CARMIN, "Common property, collective interests and community opposition to locally unwanted land uses", *Society and Natural Resources* 1997, (485) 486.

¹⁵⁷J. BORNSTEIN, "Successful Strategies to overcome NIMBYism", *Multi-housing News* 2007, afl. 42, nr. 11, (6) 6.

¹⁵⁸*Ibid.*, (6) 6.

¹⁵⁹*Ibid.*, (6) 6.

¹⁶⁰*Ibid.*, (6) 7.

de andere omwonenden. Ze zoeken immers geen voordeel uit het project en hebben goede banden met de gemeenschap.¹⁶¹ Bij het inplanten van het terrein is het belangrijk dat je de buurt overhaalt. Dit zou een stadsbestuur kunnen doen door verenigingen of organisaties uit de buurt te betrekken.

Als laatste onderstreept Bornstein het belang van het tijdig beginnen met het plannen van een project. Tijdig investeren in communicatie met omwonenden kan een beleid redden van buurtprotest en de daarmee samenhangende invloed op de inplanting van een voorziening.¹⁶² Ook bij het voorzien in woonwagenterreinen is het belangrijk om vroeg de buurt te informeren. Om een voorbeeld te geven: in Kortrijk heeft de eerste informatievergadering voor de buurt reeds plaatsgevonden in 2004, terwijl het terrein maar vijf jaar later geopend is. Zo kon de stad van bij het begin mogelijke onlusten in de kiem smoren.

3.2.3. Andere mogelijke factoren

3.2.3.1. Een gebrekkig standplaatsenbeleid

In Vlaanderen zijn er een aantal goede beleidsmaatregelen genomen (zie infra) maar ze missen kracht. Het standplaatsenbeleid dat momenteel gevoerd wordt door de Vlaamse gemeenschap is vooral stimulerend van aard, waarbij het een dwingend karakter mist. Dit is vooral het gevolg van het vrijblijvend karakter van de genomen maatregelen. De ontwikkelde initiatieven zijn er immers enkel op gericht steden en gemeenten aan te sporen om een degelijk woonbeleid met aangepaste standplaatsen uit te werken.¹⁶³ Zonder dwingend karakter van de maatregelen kunnen steden en gemeentes hun opdracht om een woonwagenterrein te voorzien gemakkelijk voor zich uitschuiven. Er is geen enkele stok achter de deur die hen dwingt een terrein te voorzien.

Daarenboven vallen woonwagenterreinen onder de gedeelde verantwoordelijkheid van verschillende beleidsmakers. Het voorzien van een degelijk beleid vergt een verticale samenwerking tussen gewestelijke en lokale beleidsniveaus, maar ook een horizontale samenwerking over de sectoren heen. Momenteel ontbreekt er een goede coördinatie en coherentie van het bestaande beleid. Ieder werkt zijn eigen maatregelen uit, neemt wel of geen initiatief. Dossiers kunnen hierdoor jarenlang aanslepen en bovendien kan de verantwoordelijkheid voor deze vertraging gemakkelijk bij andere sectoren of overheden gelegd worden.¹⁶⁴

¹⁶¹*Ibid.*, (6) 7.

¹⁶²*Ibid.*, (6) 7.

¹⁶³REGIONAAL INTEGRATIECENTRUM FOYER, DIENST WOONWAGENBEWONERS EN ROMA, *Nota situatie woonwagenterreinen in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest*, Brussel, De Foyer, 2006, http://www.foyer.be/IMG/pdf/Website_Link_Nota_Situatie_WWT_in_het_BHG_0612.pdf, 19.

¹⁶⁴*Ibid.*, 20.

3.2.3.2. Woonwagenterreinen zijn commercieel niet interessant

Woonwagengewoners staan sociaal en economisch vaak in een zwakke positie. Verschillende onderzoeken tonen aan dat ze laag scoren op vlak van scholingsgraad, tewerkstelling en levensverwachting.¹⁶⁵ Door de aard van deze bevolkingsgroep, gekenmerkt door een nomadisch bestaan, en hun overwegend lage scholing is hun socio-economische situatie niet altijd rooskleurig en zijn ze dikwijls het voorwerp van achterstelling en sociale uitsluiting op de gewone arbeidsmarkt.¹⁶⁶ Hierdoor vormen ze een maatschappelijk kwetsbare groep, die aangewezen is op de onder andere financiële en materiële hulp van de overheid (cfr. sociale woningen voor andere kwetsbare groepen).¹⁶⁷ Dit is een kost voor de steden en gemeenten waar de lokale overheden weinig voor terug krijgen.

3.2.4. *Illustratie: doortrekkersterrein Kortrijk*

Kortrijk is voorlopig de enige stad in West-Vlaanderen die sinds 3 oktober 2009 een doortrekkersterrein heeft geopend. Het dossier kende een lange evolutie waarbij het stadsbestuur in zekere mate in aanraking kwam met de hierboven beschreven drempels. Reeds in 1999 besliste het College van Burgemeester en Schepenen principieel tot het inplanten van het terrein. Na een grondige locatiestudie van de dienst Stedenbouw en Ruimtelijke Ordening werd in 2001 een definitieve locatie gekozen uit een twintigtal mogelijke opties. Hierbij is er rekening gehouden met de hierboven beschreven criteria van de Vlaamse Gemeenschap, waardoor het terrein de beloofde subsidies kreeg. Verschillende stadsdiensten werden betrokken bij de verwerving van de gronden en de aanvraag van de nodige bouwvergunningen. Het duurde tot maart 2006 tot alle nodige gronden in het bezit waren van de stad. Intussen werkte het stadsbestuur verder aan de inrichting van het terrein, opnieuw rekening houdend met de vooropgestelde criteria, en werd er een huishoudelijk-, retributie-, en politiereglement opgemaakt. Het in rekening nemen van de hierboven beschreven criteria en de verschillende procedures met betrekking tot de uitvoering en de verwerving van het terrein zorgde voor veel administratief werk en was erg tijdrovend.

De inplanting van het doortrekkersterrein heeft gedurende die tien jaar wat commotie teweeggebracht in de omgeving. Het stadsbestuur ontving brieven van ongeruste burgers en er werd zelfs een

¹⁶⁵*Ibid.*, 20.

¹⁶⁶STEDELIJKE INTEGRATIEDIENST GENT (18/07/2002) 'Omgevingsanalyse 2003-2005: Tewerkstelling' [WWW]. Stedelijke Integratiedienst: <http://www4.gent.be/integratiedienst/Algemeen/Omgevingsanalyse/5tewerkstelling.htm#woonwagengewoners> [27.07.2011]

¹⁶⁷REGIONAAL INTEGRATIECENTRUM FOYER, DIENST WOONWAGENBEWONERS EN ROMA, *Nota situatie woonwagenterreinen in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest*, Brussel, De Foyer, 2006, http://www.foyer.be/IMG/pdf/Website_Link_Nota_Situatie_WWT_in_het_BHG_0612.pdf, 20.

protestgroep opgericht. Deze is naar de Raad van State getrokken om de beslissing van het stadsbestuur om een terrein te voorzien aan te vechten, waar hun schorsingsverzoek verworpen is.¹⁶⁸ Ondanks de lokale protesten is het stadsbestuur toch haar beslissing tot de inplanting van een doortrekkersterrein terecht blijven verdedigen.

De motieven die lokaal protest genereren, zoals beschreven door Takahashi en Dear, komen ook terug in mijn onderzoek in Kortrijk. Veel omwonenden die tegen het terrein waren, hadden schrik voor een daling van hun eigendoms waarde en voor een stijging van criminaliteit, maar beide motieven bleken ongegrond te zijn na zes maanden opening van het terrein. Verder bleken de onveiligheidsgevoelens vooral gebaseerd te zijn op vooroordelen en onwetendheid, wat opnieuw het belang van goede informatie bevestigt. De omgeving geeft in het onderzoek aan veel minder impact van het terrein te ondervinden dan vooraf gevreesd. Dit is merkbaar aan de mening van de omwonenden die heel wat gematigder is nu het terrein geopend is. De meeste zorgen die voor de opening van het terrein geuit werden, bleken na zes maanden opening ongegrond.

Politieel was er eigenlijk geen sprake van criminaliteit. Er is een verschil tussen woonwagenbewoners die rondtrekken en gebruik maken van de voorziene terreinen en woonwagenbewoners die vanuit grotere steden naar Kortrijk afzakken om wel criminaliteit te plegen. Verplichte registratie op het terrein is een goede manier om dat onderscheid te maken. Doortrekkers weten dat hun identiteit geregistreerd wordt, waardoor ze snel opgespoord kunnen worden, in tegenstelling tot de woonwagenbewoners die vanuit andere steden opereren. Goede contacten met de politie zijn hierbij essentieel. Ondanks weinig of geen criminaliteit, waren er wel enkele opmerkingen omtrent overlast, maar in mindere mate dan dat men vooraf vreesde. Met enkele kleine investeringen vanuit het stadsbestuur, kan die overlast tot een minimum herleid worden. Zo is een consequente vermindering van de waarborg bij rondslingerend afval een sterk drukingsmiddel om afvaloverlast aan te pakken. Het rondhangen van kinderen en jongeren kan ten dele opgevangen worden door het installeren van een klim- of speeltuig of het voorzien van een internetverbinding. Heel wat kinderen van woonwagenbewoners gaan immers niet naar school, waardoor ze veel vrije tijd hebben. Het lijkt me belangrijk om ten opzichte van kinderen van woonwagenbewoners ook structureel te voorzien in gelijke kansen voor onderwijs, maar dat onderwerp wijkt te ver af van mijn masterproef. Met betrekking tot het beheer is het belangrijk om een goede toezichter te hebben en diens rol niet te ondermijnen. Hij registreert de woonwagenbewoners en dient als aanspreekpunt naar de buurt en de woonwagenbewoners toe.¹⁶⁹

¹⁶⁸L. MEERSMAN, *Rapport zes maanden doortrekkersterrein Heule-Watermolen: onderzoek naar de impact van het doortrekkersterrein op de omgeving*, Kortrijk, Stad Kortrijk, 2010, 10.

¹⁶⁹*Ibid.*, 27.

Reeds van bij het begin heeft de stad de buurt betrokken bij het dossier rond het woonwagenterrein. Er zijn in het verleden verschillende buurtvergaderingen georganiseerd, er werd af en toe iets in de stadskrant geplaatst en de buurtbewoners werden uitgenodigd voor een werfbezoek.¹⁷⁰ Zoals hierboven beschreven is het geven van informatie een belangrijke preventie van lokaal protest. Niet alleen kun je hierdoor gericht afspraken maken met de woonwagenbewoners en de omwonenden, ook pakt dit de onwetendheid aan die vaak aan de basis ligt van lokaal protest.

4. Beeldvorming ten aanzien van woonwagenbewoners in de media en de invloed hiervan op het beleid

Hierboven is reeds vermeld dat de beeldvorming ten aanzien van woonwagenbewoners een belangrijk effect kan hebben op de publieke opinie en dat negatieve beeldvorming zelfs kan leiden tot lokaal protest. In dit deel wil ik nagaan hoe beeldvormingsprocessen in het algemeen plaatsvinden en welke rol de media hierbij spelen of kunnen spelen. Daarna bekijk ik welke specifieke beeldvorming er bestaat rond woonwagenbewoners. Als laatste wil ik kijken of die beeldvorming een invloed heeft op het beleid.

4.1. Beeldvorming

4.1.1. Algemeen

Beeldvorming is een proces, waarbij een wisselwerking plaatsvindt tussen mentale beelden, gevormd in de hoofden van mensen en materiële beelden vanuit de reële werkelijkheid om ons heen. Het bepaalt op welke manier mensen naar de maatschappij kijken.¹⁷¹ Beeldvorming is overal aanwezig. Zowel om ons heen in beelden en geschreven of gesproken teksten, als in ons hoofd in de vorm van ideeën, gedachten, overtuigingen,... De wisselwerking tussen die concrete werkelijkheid en mentale denkbbeelden, doet een bepaalde beeldvorming ontstaan.¹⁷² Dit kan vernieuwende beeldvorming zijn, maar ook oude beeldvorming die opnieuw bekrachtigd wordt. De mentale beeldvorming wordt dus door de wisselwerking met de betekenissen van de concrete materialiteit, bevestigd of veranderd. Bij stereotype betekenissen zal de mentale beeldvorming zich waarschijnlijk nog versterken, terwijl bij pluriforme of alternatieve betekenissen de beeldvorming zal wijzigen.¹⁷³

De West-Europese samenleving is door de verschillende migratiestromen en globaliseringsprocessen, geëvolueerd naar een multiculturele samenleving die gekenmerkt wordt door verschillende groepen

¹⁷⁰*Ibid.*, 32.

¹⁷¹A. SMELIK, R. BUIKEMA en M. MEIJER, *Effectief beeldvormen: theorie, analyse en praktijk van beeldvormingsprocessen*, Assen, Van Gorcum & Comp. B.V., 1999, 5.

¹⁷²*Ibid.*, 6

¹⁷³*Ibid.*, 39.

mensen met verschillende culturen, religies en tradities.¹⁷⁴ Effectieve communicatie wordt vaak bemoeilijkt door die diversiteit in waarden, normen, communicatieregels en gedragscodes. Elk heeft zijn eigen waarden en normen en denkt al gauw dat de ander dezelfde waarden en normen nastreeft. Juist door die onbekendheid van de eigen en andermans communicatiecodes en culturele waarden, is het moeilijk om bij interculturele contacten een juist beeld te vormen van de ander, waardoor negatieve beeldvorming kan ontstaan.¹⁷⁵ Uit verschillende sociaal-psychologische experimenten komt naar voor dat mensen vaker geneigd zijn positieve kenmerken toe te kennen aan de eigen groep en negatieve kenmerken aan andere groepen. Daarenboven hebben mensen de neiging bepaalde kenmerken te overdrijven. Vaak geven ze een erg genuanceerd beeld over de eigen groep, maar kijkt men veel algemener aan tegenover anderen. Door andere groepen sociaal te categoriseren kan discriminerend gedrag ontstaan.¹⁷⁶

Veralgemeningen, als gevolg van die sociale categorisering, komen vaak terug in de vorm van stereotiepe beeldvorming, ook wel ‘verstarde beeldvorming’ genoemd. Een persoon wordt hierbij niet meer gezien als een individu op zich maar als deel van een groep, waarbij het dezelfde kenmerken toegeschreven krijgt als die groep.¹⁷⁷ Stereotiepe opvattingen houden geen rekening met eventuele individuele verschillen. Bepaalde kenmerken worden uit hun context gehaald en toegeschreven aan iedereen die met die groep geassocieerd wordt. Dit vloeit voort uit de oncontroleerbare neiging van de menselijke cognitie om zaken rationeel aan elkaar te knopen.¹⁷⁸ Stereotypering is dus eigenlijk een manier om informatie efficiënt en adequaat te verwerken en orde te scheppen in een anders verwarrende sociale realiteit. Het geeft de werkelijkheid vorm.¹⁷⁹

Problematisch wordt het pas als bepaalde categorieën gekoppeld worden aan waardeoordelen en emotionele reacties oproepen zoals angst, irritatie en bezorgdheid.¹⁸⁰ Als men aan andere groepen negatieve eigenschappen gaat toekennen en de individuele leden van die groepen gaat bejegenen op basis van die eigenschappen, dan spreekt men van vooroordelen. Dit zijn vooringenomen houdingen ten opzichte van andere groepen die niet op feiten gebaseerd zijn en bovendien afhankelijk zijn van

¹⁷⁴P. LOOBUYCK, “Multicultureel burgerschap. Voorbij integratie, assimilatie, segregatie en marginalisering”, *Ons leven* 2002, afl. 3, <http://www.flw.ugent.be/cie/CIE/loobuyck2.htm>, (399) 399.

¹⁷⁵D. PINTO, *Beeldvorming en integratie: is integratie het antwoord?*, Houten, Bohn Stafleu Van Loghum, 2004, 35.

¹⁷⁶M. GIJSBERTS en J. DAGEVOS, “Concentratie en wederzijdse beeldvorming tussen autochtonen en allochtonen”, *Migrantenstudies* 2004, afl.20, (145) 147.

¹⁷⁷A. SMELIK, R. BUIKEMA en M. MEIJER, *Effectief beeldvormen: theorie, analyse en praktijk van beeldvormingsprocessen*, Assen, Van Gorcum & Comp. B.V., 1999, 27

¹⁷⁸C. TIMMERMAN, I. LODEWYCKX, D. VANHEULE en J. WETS, *Wanneer wordt vreemd, vreemd? De vreemde in beeldvorming, registratie en beleid*, Leuven, Uitgeverij Acco, 2004, 245.

¹⁷⁹A. SMELIK, R. BUIKEMA en M. MEIJER, *Effectief beeldvormen: theorie, analyse en praktijk van beeldvormingsprocessen*, Assen, Van Gorcum & Comp. B.V., 1999, 27.

¹⁸⁰C. TIMMERMAN, I. LODEWYCKX, D. VANHEULE en J. WETS, *Wanneer wordt vreemd, vreemd? De vreemde in beeldvorming, registratie en beleid*, Leuven, Uitgeverij Acco, 2004, 246.

een door tijd en plaats gedefinieerde context. Vaak hebben ze een onderliggende betekenis die wellicht belangrijker is dan de betekenis die ze op het eerste gezicht hebben.¹⁸¹ De vanzelfsprekendheid van bepaalde stereotiepen zorgt dat de lijn tussen werkelijkheid en beeldvorming erg dun is, waardoor men niet meer ziet dat het een stereotiep beeld is. Dit is gevaarlijk omdat men zo geen mogelijkheid tot verandering kan erkennen.¹⁸² Met als gevolg dat een stereotiepe beeldvorming de uitvoering van een goed diversiteitsbeleid, zoals het woonwagenebeleid, in de weg kan staan. Emancipatie van verschillende groepen in de maatschappij kan dan ook enkel bereikt worden als de beeldvorming aansluit bij het beleid. Een effectief beeldvormingsbeleid is één van de strategieën om positief met de diversiteit in de multiculturele samenleving om te gaan.¹⁸³ Dit houdt het proces in van het doorbreken van de bestaande stereotiepe beeldvorming en het ontwikkelen van een pluriforme beeldvorming om zo de maatschappelijke uitsluiting van minderheidsgroepen te voorkomen.¹⁸⁴

Volgens Shadid zijn er verschillende redenen waarom vooroordelen met betrekking tot anderen ontstaan. Door generalisatie van een directe of indirecte ervaring met leden van de andere groep, kunnen vermeende negatieve eigenschappen met betrekking tot die groep zich ontwikkelen. ‘Als dat individu zo is, dan zal de hele groep wel zo zijn’. Verder kunnen vooroordelen ontstaan als men de groep als een bedreiging of een concurrent ervaart en vooraanstaande personen in de samenleving op deze ervaring inspelen. Ook kunnen vooroordelen ontstaan door waarnemingsfouten, als gevolg van foutieve informatie over een bepaalde groep of door de benadrukking van ongewenst gedrag van één van haar leden, of door attributfouten, waarbij mensen hun eigen gedrag aan de omstandigheden toeschrijven terwijl dat van leden van een andere groep gezocht wordt in tekortkomingen van de groep zelf. Tenslotte kunnen vooroordelen overgedragen worden door het socialisatieproces, waarbij vooroordelen gevormd worden door beïnvloeding van belangrijke anderen in de sociale omgeving.¹⁸⁵

4.1.2. Rol van de media

De invloed van de massamedia op opinievorming en attitudeverandering is sinds enkele decennia een centraal aandachtspunt in verschillende wetenschappelijke disciplines. De media zijn uiterst krachtige instrumenten voor het communiceren van informatie en kunnen dus ook een centrale rol spelen in de aanpak of de bevestiging van een bepaalde beeldvorming of het ontstaan van vooroordelen.¹⁸⁶ De

¹⁸¹W. SHADID, “Media en minderheden: de rol van de media bij het ontstaan en bestrijden van vooroordelen over etnische minderheden”, *Toegepaste Taalwetenschap in artikelen* 1995, (93) 93.

¹⁸²A. SMELIK, R. BUIKEMA en M. MEIJER, *Effectief beeldvormen: theorie, analyse en praktijk van beeldvormingsprocessen*, Assen, Van Gorcum & Comp. B.V., 1999, 44.

¹⁸³*Ibid.*, 9.

¹⁸⁴*Ibid.*, 10.

¹⁸⁵W. SHADID, “Media en minderheden: de rol van de media bij het ontstaan en bestrijden van vooroordelen over etnische minderheden”, *Toegepaste Taalwetenschap in artikelen* 1995, (93) 95.

¹⁸⁶D.J. SCHNEIDER, *The psychology of stereotyping*, New York, The Guilford Press, 2004, 344.

laatste jaren is het besef gegroeid dat de wisselwerking tussen de media en de mediagebruikers zeer sterk is. Enerzijds beïnvloeden de media de gebruikers wanneer het gaat om informatie over nieuwe onderwerpen en anderzijds zijn ze geneigd enkel die onderwerpen te selecteren en te presenteren die volgens hen door de mediagebruikers belangrijk worden gevonden. Media zijn dus meer dan enkel een doorgeefluik van informatie.¹⁸⁷ Ze bepalen voor een stuk ook de werkelijkheid door te selecteren wat belangrijk is en wat niet.

Heel wat onderzoeken hebben reeds aangetoond dat er iets schort aan de wijze waarop de media over (etnische) minderheden rapporteren. Het beeld dat van deze groepen wordt geschetst, wordt immers vaak beschouwd als een barometer voor wat leeft in de maatschappij of als oorzaak van bepaalde stromingen in de publieke opinie. Wat nu oorzaak of gevolg is, is moeilijk te achterhalen, maar het is duidelijk dat er een verband bestaat tussen de manier waarop de media over bepaalde groepen berichten en hun sociale integratie.¹⁸⁸ Zowel in Europa als in Noord-Amerika hebben verschillende analyses aangetoond dat de beeldvorming over allochtonen en minderheden gekenmerkt wordt door een constant negatieve stereotypering en dat de media slechts selectief over deze doelgroepen berichten.¹⁸⁹ Uit een onderzoek van Van Dijk in de jaren tachtig naar de berichtgeving over minderheden, waarin hij vaststelde dat vooral in populaire krantenartikels minderheden stereotiep benaderd werden, bleek dat ze vaak gedefinieerd werden als problematisch en zelfs als een bedreiging gezien werden.¹⁹⁰ Als het al voorkomt dat de media over minderheden rapporteren, dan is die rapportering over het algemeen vrij homogeen en stereotiep. Zelden of nooit komen minderheden zelf aan het woord.¹⁹¹ Bovendien worden ze voortdurend gerelateerd aan dezelfde thema's, namelijk problemen rond immigratie, geweld, misdaad en discriminatie.¹⁹² Naast dit stereotiep verband tussen migratie en misdaad wordt deze doelgroep ook vaak gezien als probleemgroepen, slachtoffers die beschermd moeten worden.¹⁹³

¹⁸⁷W. SHADID, "Berichtgeving over moslims en de islam in de westerse media: beeldvorming, oorzaken en alternatieve strategieën", *Tijdschrift voor communicatiewetenschap* 2005, afl.4, (330) 331.

¹⁸⁸L. D'HAENENS en F. SAEYS, "Media en multiculturalisme in Vlaanderen" in E. SCHELFHOUT en H. VERSTRAETEN (eds.), *De rol van de media in de multiculturele samenleving*, Brussel, VUBPress, 1998, (225) 225.

¹⁸⁹*Ibid.*, (225) 227.

¹⁹⁰C. TIMMERMAN, I. LODEWYCKX, D. VANHEULE en J. WETS, *Wanneer wordt vreemd, vreemd? De vreemde in beeldvorming, registratie en beleid*, Leuven, Uitgeverij Acco, 2004, 246.

¹⁹¹A.T. VAN DIJK, *Minderheden in de media: een analyse van de berichtgeving over etnische minderheden in de dagbladders*, Amsterdam, Socialistische Uitgeverij Amsterdam, 1983, 168 p.

¹⁹²C. TIMMERMAN, I. LODEWYCKX, D. VANHEULE en J. WETS, *Wanneer wordt vreemd, vreemd? De vreemde in beeldvorming, registratie en beleid*, Leuven, Uitgeverij Acco, 2004, 246.

¹⁹³L. D'HAENENS en F. SAEYS, "Media en multiculturalisme in Vlaanderen" in E. SCHELFHOUT en H. VERSTRAETEN (eds.), *De rol van de media in de multiculturele samenleving*, Brussel, VUBPress, 1998, (225) 254.

De wijze waarop de meeste media omgaan met minderheden vertoont dus wel een aantal tekortkomingen. Allereerst hanteren ze een gegeneraliseerd en statisch cultuurbegrip. Cultuur is echter dynamisch en de ervaringen die mensen dagelijks meemaken, gaan langzaamaan deel uitmaken van hun individuele cultuur. Binnen eenzelfde cultuur zijn er dus heel wat individuele verschillen merkbaar, die niet altijd meegenomen worden in het bestaande mediadiscours. Ten tweede stimuleren ze indirect het ontstaan van vooroordelen door het vermelden van de afkomst van de hoofdpersoon. Vaak presenteren de media minderheden hierbij als een probleemgroep door hun afkomst enkel te vermelden als het gaat om criminaliteit, drugsverslaving, misbruik van voorzieningen,... Daarnaast laat ook de wijze waarop de media minderheden aan het woord laten komen, te wensen over. Men neemt vaak de eerste de beste persoon om een mening te vragen en die mening gaat dan nog in de meeste gevallen over de eigen culturele groep in plaats van over algemene maatschappelijke vraagstukken. Een laatste tekortkoming betreft de culturalisering van het minderhedenvraagstuk waarbij men vooral focust op het deel uitmaken van een minderheidsgroep in plaats van op andere relevante sociaal-economische en culturele factoren.¹⁹⁴ Denk hierbij maar aan scholing, werk, huisvesting...

Shadid legt in zijn onderzoek de nadruk op een aantal structurele factoren die ten grondslag liggen van deze tekortkomingen. De vooroordelen van de journalisten zelf spelen een eerste belangrijke rol. Mensen zijn immers volgens de communicatietheorie geneigd om bepaalde informatie zo door te geven dat ze in overeenstemming is met de eigen opvattingen. Hierdoor is de journalist vaak minder gestimuleerd om dieper te graven naar info omdat de negatieve beeldvorming zijn eigen vooroordelen bevestigen. Daarnaast is ook de nieuwswaarde van een bericht een belangrijke factor. Die wordt onder andere bepaald door de mate waarin het bericht afwijkt van wat normaal beschouwd wordt in de samenleving. Veel media focussen hierom op de verschillen tussen minderheden en de dominante bevolkingsgroep in plaats van op hun gelijkenissen. Ook het ingeschatte sociaal gewicht van een bericht is van belang bij de nieuwswaarde. Media kunnen daarom het afwijkend gedrag van minderheden presenteren alsof het gevolgen heeft voor iedereen in de samenleving. Ten derde is er nood aan specifieke scholing voor journalisten over de cultuur van een aantal minderheidsgroepen. Dit ontbreekt nu vaak met als gevolg dat men niet de juiste deskundigen vindt en geen kritische houding kan aannemen ten opzichte van het onderwerp. In plaats van de bestaande vooroordelen te bevestigen, moet de media volgens Shadid een preventieve rol spelen, waarbij men die structurele factoren moet proberen aan te pakken.¹⁹⁵ Een voorwaarde daarbij is dat het verantwoordelijke kader van de mediasector hun bijdrage aan het ontstaan van negatieve beeldvorming ten aanzien van bepaalde groepen erkent en als gevolg daarvan de noodzaak ziet om te veranderen.¹⁹⁶

¹⁹⁴W. SHADID, "Media en minderheden: de rol van de media bij het ontstaan en bestrijden van vooroordelen over etnische minderheden", *Toegepaste Taalwetenschap in artikelen* 1995, (93) 99.

¹⁹⁵*Ibid.*, (93) 100.

¹⁹⁶W. SHADID, "Berichtgeving over moslims en de islam in de westerse media: beeldvorming, oorzaken en alternatieve strategieën", *Tijdschrift voor communicatiewetenschap* 2005, afl.4, (330) 343.

Een deel van de oplossing is het presenteren van alternatieve beelden over de minderheidsgroepen in plaats van verstrikt te blijven in cultureel aanvaarde stereotiepen. Zo kan je aantonen dat de wereld meer complex is dan onze directe omgeving suggereert.¹⁹⁷ Hierbij is het belangrijk om een open dialoog te voeren met en over de minderheidsgroepen. In het interculturele denken en werken is het dan ook belangrijk om effectief te communiceren, zonder vooroordelen. Zo ook voor de media. Pinto heeft een driestappenmethode ontwikkeld voor effectieve communicatie waarbij men eerst de eigen waarden en normen moet leren kennen door de gebeurtenissen te scheiden van het oordeel dat men erover heeft. Dit kan men doen door de waarden en normen op te sommen die dit oordeel zouden kunnen bepalen. Daarna moet men de cultuurgebonden waarden en normen van de ander proberen te leren kennen door de feiten te scheiden van de mening die men heeft over het gedrag van de ander. Zo probeert men te begrijpen wat het vreemde gedrag van de ander betekent. Als laatste stap moet men leren om te gaan met de bestaande verschillen.¹⁹⁸

De media hebben dus een krachtige positie in het beïnvloeden van een bepaalde beeldvorming. Ze kunnen die, zoals aangetoond, bevestigen of proberen te ontkrachten. Nu kiezen ze mijn inziens nog al te vaak een bevestigend discours om zo de publieke opinie te bevestigen, al is er wel een positieve evolutie merkbaar.

4.1.3. Beeldvorming ten aanzien van woonwagbewoners

Onderzoek dat zich specifiek focust op de beeldvorming ten aanzien van woonwagbewoners is beperkt en situeert zich vooral in het Verenigd Koninkrijk, Nederland en een aantal Oost-Europese landen. In het algemeen kan de beeldvorming ten aanzien van minderheidsgroepen, zoals hierboven beschreven, ook toegepast worden op woonwagbewoners. Aangezien zij echter een erg specifieke minderheidsgroep zijn, zijn er toch een aantal vooroordelen die een gevolg zijn van hun eigen cultuur.

Uit een onderzoek van Richardson naar het beeld van woonwagbewoners in de media bleek dat deze groep sterk geassocieerd wordt met vuiligheid en kosten. Dit beeld is sociaal geconstrueerd door de media en de lokale bevolking. Het bestempelen van woonwagbewoners als ‘vuil’ en ‘kostelijk’ is enkel een emotionele uiting van de media en de bevooroordeelde gevestigde gemeenschap over de rondtrekkende doelgroep. De media leggen dit verband opdat ze emotionele koppen zouden kunnen gebruiken om meer kranten te verkopen. De lokale gemeenschap legt op zijn beurt dit verband om geen terreinen of standplaatsen in hun buurt te krijgen (cfr. NIMBY). Hoewel de kostprijs en de vuiligheid van woonwagbewoners het hoofdonderwerp van het onderzoek van Richardson was, zijn

¹⁹⁷D.J. SCHNEIDER, *The psychology of stereotyping*, New York, The Guilford Press, 2004, 353.

¹⁹⁸D. PINTO, *Beeldvorming en integratie: is integratie het antwoord?*, Houten, Bohn Stafleu Van Loghum, 2004, 18.

volgens haar de media en het politieke debat sinds 2003 meer geëvolueerd naar een ‘onrechtvaardigheidsdiscours’ met de focus op de woonproblemen van de woonwagenebewoners. Hierbij is het niet duidelijk of die focus voortvloeit vanuit een zekere bezorgdheid voor de woonwagenebewoners of vanuit eigenbelang, namelijk geen ongewenste woonwagenebewoners op plaatsen die daar niet voor voorzien zijn.

In het algemeen is er, wat ook de oorzaak is van de negatieve beeldvorming, een tendens om woonwagenebewoners te bestempelen als de ‘ander’, waarbij ze maar al te vaak in een zij-positie geplaatst worden als anders dan de mensen van de gevestigde gemeenschap. Of ze nu zorgen voor afval, lawaai, rommel, verkeersproblemen,... het doel van het discours is in de meeste gevallen het focussen op hun anders-zijn en het vergroten van hun zichtbaarheid in de samenleving.¹⁹⁹

Ook uit het onderzoek in Kortrijk bleek dat er heel wat vooroordelen (overlast, verkeersproblemen, criminaliteit, onveiligheid,...) leefden in de buurt over woonwagenebewoners. Dit bleek vooral te bestaan door een gebrek aan informatie over deze doelgroep.²⁰⁰ Het is dan ook belangrijk om als stad, en in het algemeen als samenleving, voldoende juist te communiceren over deze doelgroep in de plaats van stereotiepe beeldvorming te gebruiken (supra). Niet alleen uit mijn eigen onderzoek blijkt dat een terrein voor heel wat minder impact zorgt dan vooraf gevreesd wordt (supra), ook het onderzoek van Duncan in Schotland had diezelfde bevindingen. Zijn onderzoek situeerde zich rond drie residentiële terreinen, die bij hun opstart voor veel ophef vanuit de buurt hadden gezorgd. Ook daar was er veel minder impact op de naburige buurten dan de omgeving gevreesd had. Er waren zo goed als geen problemen.²⁰¹ Dit toont opnieuw het belang aan van open en eerlijke communicatie teneinde een juist beeld te creëren van deze doelgroep om zo hun integratie in de maatschappij te bevorderen.

4.2. Invloed op het beleid

Hierboven is aangetoond dat de media in vele gevallen geen neutrale doorgeefluik van informatie zijn. Ze kunnen een bepaalde beeldvorming of een bepaald vooroordeel bevestigen of proberen te ontkrachten. In dit deeltje wil ik nagaan welke invloed een bepaalde beeldvorming, vooral vanuit de media, kan hebben op het beleid.

Media lijken een steeds meer aanwezige actor te worden in de relatie tussen gebeurtenissen en beleid. Soms lijken ze zelfs een te grote invloed te hebben. In dat geval wordt er door wetenschappers vaak gesproken over een mediocratie in plaats van over een democratie. Het geeft enerzijds uitdrukking aan

¹⁹⁹J. RICHARDSON, “Talking about Gypsies: the notion of discourse as control”, *Housing Studies* 2006, afl.21, (77) 94.

²⁰⁰L. MEERSMAN, *Rapport zes maanden doortrekkersterrein Heule-Watermolen: onderzoek naar de impact van het doortrekkersterrein op de omgeving*, Kortrijk, Stad Kortrijk, 2010, 29.

²⁰¹T. DUNCAN, *Neighbours’ views of official sites for Travelling people*, Glasgow, The Planning Exchange, 1996, <http://www.jrf.org.uk/sites/files/jrf/h201.pdf>, 3.

het idee dat democratische landen vooral geregeerd worden door diegenen die de macht hebben om via de media de publieke opinie te beïnvloeden. Anderzijds kan het ook de macht uitdrukken van de media op de politiek en de publieke opinie in een land.²⁰²

Door middel van framing, het plaatsen van items in specifieke interpretatiekaders om de politieke werkelijkheid te duiden, hebben de media de macht om bepaalde politieke issues in de belangstelling van het publiek te zetten door ze vanuit een specifieke invalshoek te benaderen.²⁰³ De door mediamakers gehanteerde frames zouden niet alleen een invloed hebben op de onderwerpen waarover ze berichten, maar ook bepalen hoe men daarover denkt. Ze dragen dus bij tot de vorming van een publieke opinie over bepaalde onderwerpen.²⁰⁴ Maar ze kunnen ook, door het beïnvloeden van de publieke opinie en interpretaties van gebeurtenissen, bepaalde thema's op de politieke agenda plaatsen. Om publieke steun te winnen, hebben bepaalde groepen nood aan de media om hun standpunt te promoten. De media bezitten een grote autonome macht om te beslissen over welke onderwerpen ze wel of niet zullen berichten. Hierbij kijken ze, zoals hierboven toegelicht, zowel naar de nieuws waarde van het bericht als naar de aantrekkingskracht ervan.²⁰⁵

Als de media zo een belangrijke rol kan spelen in de publieke beeldvorming over bepaalde groepen of situaties, dan kan het bijna niet anders dan dat de politiek hierdoor beïnvloed wordt, direct of indirect. De vierde macht kan problemen signaleren, mensen een stem geven, de politieke agenda bepalen, selectief bepalen over wat of wie ze berichten,...²⁰⁶ Beleidsmakers laten zich dus meer dan eens leiden door de mening van de natie. In het geval van de woonwagenvolwoners kan dit dus negatief uitdraaien. Woonwagenvolwoners worden nogal vaak afgebeeld als vuil en crimineel. Toch is er de laatste tijd een tendens merkbaar in de media waarbij ook de media aandacht beginnen te schenken aan het plaatstekort voor woonwagenvolwoners. De media zou dus druk kunnen uitoefenen op de beleidsmakers om dit probleem op de politieke agenda te plaatsen, wat ik een positieve trend zou vinden.

De media kunnen daarnaast ook zorgen voor publieke aandacht voor politieke beslissingen en gebeurtenissen. Daarbij kunnen zij bepalen hoe het publiek de specifieke politieke beslissingen

²⁰²M.P. GOEDE, "Media en democratie: aspecten van Governance van de media op Curaçao", *UNA Publications* 2006, (161) 163.

²⁰³M. GROEN en N. VAN DER ZWAN, "Tussen feit en interpretatie" in K. BRANTS en P. VAN PRAAG (eds.), *Politiek en media in verwarring: de verkiezingscampagnes in het lange jaar 2002*, Amsterdam, Het Spinhuis, 2005, (92) 93.

²⁰⁴K. RENCKSTORF en F. WESTER, "Varianten van communicatiewetenschappelijk onderzoek: methodische en theoretische achtergronden" in F. WESTER, K. RENCKSTORF en P. SCHEEPERS (eds.), *Onderzoekstypen in de communicatiewetenschap*, Alphen aan de Rijn, Kluwer, 2006, (17) 31.

²⁰⁵B. GINSBERG, T.J. LOWI en W. MEIR, *We the people: an introduction to American Politics*, New York, Norton, 1999, 298.

²⁰⁶C. DEVOS, "Politieke Partijen" in C. DEVOS, *De kleermakers en de keizer*, Gent, Academia Press, 2006, (247) 283.

ervaart. Door hun eigen vooroordelen en selectieve beeldvorming, beïnvloeden de media onze beeldvorming over een onderwerp.²⁰⁷ Toch heeft onderzoek ook aangetoond dat heel wat mensen die informatie via de media ontvangen, deze slechts selectief opnemen en zelf interpreteren zodat hun eigen waarden en normen bevestigd worden.²⁰⁸ Naast de media zijn er natuurlijk nog heel wat andere factoren die onze beeldvorming bepalen, zoals opleiding, opvoeding, persoonlijkheid,...

5. Conclusie

In het vorig hoofdstuk werd duidelijk dat woonwagenbewoners nood hebben aan een eigen woonbeleid dat beantwoordt aan hun specifieke woonvraag. Dit hoofdstuk heeft de evolutie van het Vlaams woonbeleid beschreven, met aandacht voor de situatie zoals ze nu is en de factoren die hierbij een rol spelen.

Eerst en vooral is de evolutie van het woonbeleid beschreven. Doorheen de geschiedenis vonden er drie grote migratiestromen van woonwagenbewoners plaats naar onze streken waardoor de overheden verplicht werden een beleid ten aanzien van deze doelgroep te voorzien. Hierbij zijn woonwagenbewoners regelmatig discriminerend behandeld en waren ze het voorwerp van verschillende soorten beleid. Bij de staatshervorming van 1980 werd de bevoegdheid rond wonen uiteindelijk gedefederaliseerd waardoor Vlaanderen en Wallonië afzonderlijk in een woonbeleid moesten voorzien. Er is dan ook een duidelijk verschil merkbaar in het beleid tussen de twee landsdelen.

In Vlaanderen zijn er sinds de jaren tachtig een aantal structurele initiatieven genomen tot het inplanten van woonwagenterreinen, maar die missen dwingende kracht waardoor er in de praktijk weinig merkbaar is van dit beleid. In de Franstalige gemeenschap vertrekt men veel meer vanuit een pragmatische aanpak waar men steden en gemeenten wel voorbereidt op de eventuele komst van woonwagenbewoners maar niet voorziet in terreinen vanuit de overheid. Al zijn er wel meer en meer impulsen om ook daar structurele maatregelen te nemen. Er is in beide landsdelen een duidelijk tekort aan standplaatsen voor woonwagenbewoners, waarbij de verantwoordelijkheid vooral bij steden en gemeenten wordt gelegd.

Daarnaast heeft dit hoofdstuk aangetoond dat het tekort aan terreinen in Vlaanderen voor een deel te verklaren is door het feit dat er heel wat criteria opgelegd worden door de overheid met betrekking tot de verwerving, inplanting, inrichting en het beheer van een terrein. Dit vraagt veel administratie en tijd, dewelke steden en gemeenten niet kunnen of willen opbrengen. Ook de vrees voor mogelijk

²⁰⁷J. RYAN en W.M. WENTWORTH, *Media and society: the production of culture in the mass media*, Boston, Allyn and Bacon Inc, 1999, 255 p.

²⁰⁸W. BLOMME, "De massa in beweging" in C. DEVOS, *De kleermakers en de keizer*, Gent, Academia Press, 2006, (191) 194.

lokaal protest, een gebrekkig standplaatsenbeleid van de overheid en de kostprijs van het terrein, kunnen steden en gemeenten ontmoedigen. Toch is het belangrijk om deze specifieke woonvraag te erkennen. Een belangrijk middel hierbij is effectieve communicatie over de woonwagenebewoner en hun specifieke woonvraag, waarbij steden en gemeenten weten waar ze aan toe zijn en de omwonenden zonder vooroordelen de situatie kunnen bekijken. De media speelt hierbij een belangrijke rol en kan zoals aangetoond, een impact hebben op de ontwikkeling van een publieke opinie of een bepaald beleid.

Hoofdstuk 3: Europese beleid ten aanzien van woonwagenbewoners

In het derde deel bestudeer ik het Europees beleid ten aanzien van woonwagenbewoners. Eerst ga ik na wat de algemene levensomstandigheden zijn van de woonwagenbewoners in Europa. Daarna ga ik verder in op de initiatieven die reeds genomen zijn op het Europees niveau ten aanzien van deze bevolkingsgroep, met aandacht voor de basisrechten van de woonwagenbewoners. Tenslotte kijk ik welke verhouding er bestaat tussen de bevoegdheden van de lidstaten en de Europese bevoegdheden omtrent deze materie.

1. Europees beleid ten aanzien van woonwagenbewoners

1.1. Situatie woonwagenbewoners in Europa

Hoewel er geen exacte cijfers voorhanden zijn, zijn er mogelijk ongeveer tien tot twaalf miljoen woonwagenbewoners in Europa. Daarvan schat men dat tachtig procent reeds sedentair leeft.²⁰⁹ Het is moeilijk om een accurate schatting te maken van hun exacte aantallen omdat er een gebrek is aan efficiënte en degelijke dataverzameling, maar ook omwille van hun keuze tot een wel of niet rondtrekkend bestaan of hun vrees voor sociale uitsluiting als ze zichzelf als woonwagenbewoner benoemen.²¹⁰ Daarnaast worden in de bronnen de verschillende termen (Gypsies-Rom-Travellers-Roma) dermate door elkaar gebruikt dat het erg moeilijk, zo niet onmogelijk, is om de concrete situatie te beschrijven en te vatten. In documenten en bronnen van de Europese Unie zelf gebruikt men de term Roma als overkoepelende term om alle soorten woonwagenbewoners te vatten.²¹¹ In dit hoofdstuk kan ik dan ook duidelijk geen onderscheid maken tussen de verschillende deelgroepen en zal ik het in het algemeen hebben over ‘woonwagenbewoners’.

Sinds de val van het communisme in de voormalige Sovjet-Unie en de val van COMECON, het samenwerkingsverband tussen de Oost-Europese communistische landen, worden de problemen aangaande de woonwagenbewoners gezien als een van de meest dringende Europese prioriteiten met betrekking tot de mensenrechten en sociale inclusie.²¹² Zo gaf de OVSE, Organisatie voor Veiligheid en Samenwerking in Europa, reeds enige aandacht aan de problematiek van de woonwagenbewoners.

²⁰⁹EUROPEAN COMMISSION: EMPLOYMENT, SOCIAL AFFAIRS AND INCLUSION, (z.d.) ‘The European Union and Roma: Roma in Europe’ [WWW]. European Commission: <http://ec.europa.eu/social/main.jsp?catId=518&langId=en> [02.08.2011]

²¹⁰A. TANNER, (05/2005) ‘The Roma of Eastern Europe: Still searching for Inclusion’ [WWW]. Migration Information Source: <http://www.migrationinformation.org/feature/display.cfm?ID=308> [03.08.2011]

²¹¹EUROPEAN COMMISSION : JUSTICE, (z.d.) ‘EU and Roma’ [WWW]. European Commission: http://ec.europa.eu/justice/discrimination/roma/index_en.htm [03.08.2011]

²¹²EUROPEAN COMMISSION, *The situation of Roma in an enlarged European Union*, Luxemburg, Office for Official Publications of the European Communities, 2004, 6.

Dit orgaan is een grote regionale veiligheidsorganisatie en bestaat uit 55 deelnemende staten, waaronder alle landen van Europa. De OVSE hanteert hierbij een brede benadering van het veiligheidsbegrip met aandacht voor onder andere economische en milieu-gerelateerde activiteiten, bescherming van de mensenrechten, terrorismebestrijding en wapenbeheersing, maar ook voor nationale minderheden.²¹³ Voor dit laatste aspect is in 1992 de Hoge Commissaris voor Nationale Minderheden in het leven geroepen.²¹⁴ Die (Max van der Stoep) heeft in 2000 een rapport opgesteld waarmee hij de aandacht wil vestigen op de situatie van de woonwagenbewoners in de OVSE-lidstaten. Europa heeft immers jarenlang de nomadische levenswijze verbannen. Na WOII is de gedwongen sedentarialisatie binnen West-Europa langzaam afgebouwd, maar Centraal- en Oost-Europa voerden tot een tiental jaar geleden nog steeds een beleid ten aanzien van woonwagenbewoners, waarbij ze direct of indirect gedwongen werden een sedentair bestaan te leiden. De keuze om al dan niet een nomadisch bestaan te leiden is volgens de Hoge Commissaris een persoonlijke keuze, die beleidsmakers moeten erkennen en waar ze rekening mee moeten houden. De beschikbaarheid van legale en geschikte standplaatsen is dus een noodzaak en een voorwaarde voor het behoud van hun specifieke identiteit. Veel West-Europese landen hebben al een zekere regelgeving die overheden stimuleren of verplichten om woonwagenterreinen te voorzien. In Frankrijk bijvoorbeeld bepaalt de Wet Besson van 1990 dat elke gemeente van meer dan 5000 inwoners standplaatsen moet voorzien.²¹⁵

In Oost- en Centraal-Europa bleven de initiatieven beperkt, tot het moment dat een aantal landen zich kandidaat hebben gesteld om toe te treden tot de Europese Unie. Sedert mei 2004 is de EU uitgebreid met tien nieuwe lidstaten, vooral uit Centraal- en Oost-Europa. In 2007 kwamen Bulgarije en Roemenië daar nog bij. Door die uitbreiding zijn het aantal woonwagenbewoners in de Europese Unie toegenomen met ongeveer een anderhalf miljoen, wat van hen de grootste minderheidsgroep binnen Europa maakt.²¹⁶ Eén van de voorwaarden tot toetreding tot de Europese Unie was dat er een fundamentele verbetering van deze bevolkingsgroep nagestreefd werd. In de meeste Centraal- en Oost-Europese landen vormen woonwagenbewoners immers de grootste en belangrijkste minderheidsgroep.²¹⁷ Zo heeft Roemenië in 2001 een nationale strategie opgestart voor de verbetering van de levensomstandigheden van woonwagenbewoners waarbij men aandacht schenkt aan

²¹³ORGANISATION FOR SECURITY AND CO-OPERATION IN EUROPE, (z.d.) 'Who we are' [WWW]. OSCE: <http://www.osce.org/who> [08.08.2011]

²¹⁴CSCE, *Helsinki Document 1992: the challenges of change*, Helsinki, OSCE, 1992, <http://www.osce.org/mc/39530>, 9.

²¹⁵M. VAN DER STOEP, *Report on the situation of Roma and Sinti in the OSCE area*, Den Haag, OSCE, <http://www.osce.org/hcnm/32350?download=true>, 110 en Loi n°2000-614 du 5 juillet 2000 relative à l'accueil et à l'habitat des gens du voyage.

²¹⁶EUROPEAN COMMISSION, *The situation of Roma in an enlarged European Union*, Luxemburg, Office for Official Publications of the European Communities, 2004, 6.

²¹⁷M. RAM, "Anti-discrimination policy and the Roma: assessing the impact of EU enlargement", *Croatian Yearbook of European Law and Policy* 2007, http://www.csufresno.edu/polysci/documents/M_RamAntiDiscriminationPolicyandtheRoma.pdf, (491) 493.

huisvesting, sociale zekerheid, gezondheid, economie, justitie, onderwijs en alle domeinen die relevant zijn voor een betere situatie.²¹⁸ Als land met de grootste populatie woonwagenbewoners kent Roemenië reeds een lange geschiedenis met betrekking tot deze bevolkingsgroep. Toch zijn de woonwagenbewoners eeuwenlang genegeerd. Toen in de negentiende eeuw hun emancipatieproces begon, na hun slavenperiode, is er te weinig aandacht geschonken aan de sociale en economische aspecten van hun probleemsituatie waardoor ze nu nog steeds in slechte omstandigheden leven.²¹⁹ In dat opzicht is de nationale strategie van Roemenië zeker een stap in de goede richting. Ook andere Oost-Europese landen hebben met zicht op lidmaatschap tot de Europese Unie een aantal maatregelen genomen ten voordele van deze bevolkingsgroep, die in de geschiedenis vaak het voorwerp was van discriminatie en uitsluiting.

Door een aantal Oost-Europese ngo's die werken rond de rechten van minderheden werd gevreesd dat de kleine inspanningen die kandidaat-lidstaten ten aanzien van deze doelgroep gemaakt hebben, stopgezet zouden worden na de toetreding tot de Europese Unie. Anderen dachten dat de uitbreiding van de Europese Unie weinig impact zou hebben op de situatie van de meerderheid van de woonwagenbewoners. Nog anderen hoopten dat het EU-lidmaatschap discriminatie zou helpen voorkomen door een verhoogde samenwerking over de grenzen heen en door een verhoogde aandacht voor de bezorgdheden met betrekking tot de woonwagenbewoners.²²⁰

Uit onderzoek blijkt dat sedert de uitbreiding van de Europese Unie er inderdaad meer actie en een verhoogde aandacht merkbaar is voor de situatie van de woonwagenbewoners op zowel het Europees niveau als op het niveau van de lidstaten. Toch heeft dit maar een kleine impact op de werkelijke levensomstandigheden van deze doelgroep. Op de vijftigste verjaardag van het verdrag van Rome heeft het hoofd van het Europese Forum voor Roma en Travellers gesteld dat woonwagenbewoners in een erg complexe situatie zitten, waar ze op papier over een aantal rechten beschikken maar er niet in slagen om die te benutten.²²¹

Zo zijn er binnen de lidstaten van de Europese Unie onvoldoende initiatieven in de praktijk ten aanzien van deze bevolkingsgroep op vlak van huisvesting, onderwijs en gezondheidszorg. Vooral de rondtrekkende woonwagenbewoners ondervinden dit. Sommige landen verergeren deze situatie zelfs nog door in andere beleidsdomeinen maatregelen te nemen die direct of indirect een nadelig effect hebben voor deze bevolkingsgroep. In Ierland en Griekenland, bijvoorbeeld, is het betreden van

²¹⁸OPEN SOCIETY FOUNDATIONS, (05/2002) 'Resource Centre for Roma Communities: a member of the Soros Open Network' [WWW]. OSI: <http://www.osi.hu/exhibition/romania.html> [08.08.2011]

²¹⁹V. ACHIM, *The Roma in Romanian history*, Budapest, Central European University Press, 2004, 4.

²²⁰M. RAM, "Anti-discrimination policy and the Roma: assessing the impact of EU enlargement", *Croatian Yearbook of European Law and Policy* 2007, http://www.csufresno.edu/polysci/documents/M_RamAntiDiscriminationPolicyandtheRoma.pdf, (491) 492.

²²¹*Ibid.*, (491) 513.

andermands land zonder toestemming een crimineel feit. Omdat er een gebrek is aan een degelijk standplaatsenbeleid, worden woonwagenbewoners bijna gedwongen om de wet te overtreden en op onvoorziene plaatsen hun woonwagen te plaatsen. In Frankrijk zijn rondtrekkende woonwagenbewoners verplicht een vergunning voor te leggen om te mogen reizen. Dit staat haaks op het recht op vrij verkeer. Daarnaast zijn veel woonwagenbewoners uitgesloten van het stemrecht, omdat ze door hun rondtrekkende levensstijl niet over een vaste domicilie beschikken. In dit document vermeldt de Europese Commissie dat ook in andere landen woonwagenbewoners nog te vaak direct of indirect worden gediscrimineerd.²²²

In heel Europa leven woonwagenbewoners dus nog steeds in erg slechte woonomstandigheden. Die omstandigheden kenmerken zich door gettovorming (cfr. debat segregatie en integratie van deze doelgroep), onvoldoende of weinig infrastructuur en diensten, hoge mate van ziekte en een continue dreiging tot uitzetting. Vooral voor rondtrekkende woonwagenbewoners zijn sociale voorzieningen vaak ontoereikend of, erger nog, onbestaande.²²³ Veel van de woonwagenbewoners worden geconfronteerd met vooroordelen, onverdraagzaamheid, discriminatie en sociale uitsluiting in hun dagelijkse leven. Ze leiden een leven in de marge van de samenleving, gekenmerkt door vaak erg slechte sociaaleconomische omstandigheden. Volgens een schrijven van de Europese Commissie is dit niet meer aanvaardbaar voor de Europese Unie in de twintigste eeuw. Er moeten maatregelen genomen worden.²²⁴

Volgens het Europees Forum voor Romas en Travellers is het bij het ontwikkelen van een goed beleid ten aanzien van deze woonproblematiek belangrijk de woonwagenbewoners zelf te betrekken in alle stadia van het beleid met betrekking tot de planning en de uitvoering ervan. Daarnaast moet men ook segregatie proberen te vermijden en het woonbeleid proberen te koppelen aan een aantal andere domeinen, zoals werkgelegenheid, scholing...²²⁵

1.2. Europese beleidsinitiatieven ten aanzien van woonwagenbewoners

In het algemeen heeft de Europese Unie een cruciale rol gespeeld in het bevorderen van niet-discriminerende beleidsmaatregelen en het onder de aandacht brengen van de problematische situatie waar woonwagenbewoners zich in bevinden. De uitbreiding van de Europese Unie heeft de

²²²EUROPEAN COMMISSION, *The situation of Roma in an enlarged European Union*, Luxemburg, Office for Official Publications of the European Communities, 2004, 35.

²²³*Ibid.*, 2.

²²⁴EUROPEAN COMMISSION, *Communication from the Commission to the European Parliament, the Council, the European Economic and Social Committee and the Committee of the regions: an EU framework for National Roma Integration Strategies up to 2020*, COM(2011) 173/174, 2.

²²⁵EUROPEAN COMMISSION, *The situation of Roma in an enlarged European Union*, Luxemburg, Office for Official Publications of the European Communities, 2004, 2.

bezorgdheid ten aanzien van dit probleem enkel maar versterkt.²²⁶ Hieronder vind je een korte geschiedenis van de evolutie van het beleid ten aanzien van woonwagenbewoners op het Europees niveau. Daarbij zijn er twee belangrijke organisaties: vooreerst de Raad van Europa en nu natuurlijk de Europese Unie.

Eerst is er de Raad van Europa. Dit orgaan is in 1949 opgericht om de democratie en de mensenrechten in Europa te bevorderen, waarbij het eenheid nastreeft tussen alle lidstaten van Europa via het sluiten van onderlinge verdragen. Het belangrijkste verdrag hierbij is het Europees Verdrag tot Bescherming van de Rechten van de Mens en de Fundamentele Vrijheden (EVRM), dat door alle lidstaten ondertekend is. Burgers kunnen zich beroepen op bepalingen uit dit verdrag bij het Europees Hof voor de Rechten van de Mens.²²⁷

De Raad van Europa wil haar 47 lidstaten aanmoedigen de huidige situatie van woonwagenbewoners adequaat aan te pakken. Hierbij stelt ze drie prioriteiten nl. het beschermen van deze minderheden, het bestrijden van racisme en anti-ziganisme en het voorkomen van sociale uitsluiting. Hierbij wil ze vertegenwoordigers of belangenorganisaties van woonwagenbewoners zoveel mogelijk bij haar initiatieven betrekken.²²⁸ Reeds in 1969 is er door de parlementaire vergadering van de Raad van Europa een aanbeveling aangenomen die de bijzondere positie van de woonwagenbewoners erkende. Daarin stelde men toen al dat de situatie van de woonwagenbewoners ernstig beïnvloed wordt door de snelle veranderingen binnen de moderne samenleving, wat de mogelijkheid beperkt om hun traditionele levensstijl en beroepen te blijven handhaven en de kans op onderwijs en beroepsopleiding verslechtert.²²⁹ Sindsdien heeft de Raad van Europa regelmatig dit fenomeen aangekaard in verschillende aanbevelingen en documenten.²³⁰

In september 1995 heeft ze zelfs een comité van deskundigen opgericht, verantwoordelijk voor het regelmatig opvolgen van de situatie van woonwagenbewoners in Europa. Dit comité valt onder de bevoegdheid van het Europese Comité voor Migratie en heeft sinds 2009 als opdracht het bestuderen, analyseren en evalueren van de implementatie van het beleid en de praktijk van lidstaten ten aanzien van woonwagenbewoners en geeft hier ook richtlijnen voor, rekening houdend met de rechten van deze populatie. Het comité komt tweemaal per jaar samen en bestaat uit vertegenwoordigers van 32

²²⁶M. RAM, "Anti-discrimination policy and the Roma: assessing the impact of EU enlargement", *Croatian Yearbook of European Law and Policy* 2007,

http://www.csufresno.edu/polysci/documents/M_RamAntiDiscriminationPolicyandtheRoma.pdf, (491) 513.

²²⁷EUROPA NU: ONAFHANKELIJK EN ACTUEEL, (z.d.) 'Raad van Europa RvE' [WWW]. Europa NU: http://www.europa-nu.nl/id/vg9ho48czuz9/raad_van_europa_rve [09.08.2011]

²²⁸COUNCIL OF EUROPE: ROMA AND TRAVELLERS, (z.d.) 'Working with Roma to improve their own lives' [WWW]. Council of Europe: http://www.coe.int/t/dg3/romatravellers/default_en.asp [10.08.2011]

²²⁹Article 1, Recommendation 563 on the situation of Gypsies and other travelers in Europe, adopted by the Parliamentary Assembly on 30 septembre 1969.

²³⁰EUROPEAN ROMA AND TRAVELLERS FORUM, *Annual Report on European Roma and Travellers Forum activities covering the period from 1st November 2009 to 30th September 2010*, Strasbourg, European Roma and Travellers Forum, 2010, http://www.ertf.org/images/stories/documents/ERTF_Annual_REP_2010_EN.pdf, 8.

landen.²³¹ Deze deskundigen hebben er toe geleid dat het Comité van Ministers van de Raad van Europa een aantal aanbevelingen hebben genomen ten voordele van deze minderheidsgroep, ook met betrekking tot het woonbeleid waarbij lidstaten aanbevolen worden om te voorzien in adequate huisvesting voor rondtrekkende en sedentaire woonwagenbewoners, met voldoende voorzieningen zoals sanitair,...²³² De deskundigen ijveren voor een coherent en gecoördineerd beleid dat de woonwagenbewoners hun recht op vrij verkeer garandeert, waarbij ze ook het recht om tijdelijk te stoppen vernoemen²³³.

In 2001 is er, na een voorstel van de Finse Presidente Tarja Halonen, overleg gestart tussen de Raad van Europa en verschillende vertegenwoordigers van de woonwagengemeenschap. Deze onderhandelingen hebben uiteindelijk geleid tot de ontwikkeling van het Europees Forum voor Roma en Travellers in 2004. Dit Forum krijgt van de Raad van Europa financiële hulp en human resources en heeft een bevoorrechte toegang tot de verschillende organen die werken rond de situatie van woonwagenbewoners.²³⁴ Haar opdracht als Europese belangenorganisatie is om te strijden voor gelijke rechten en mogelijkheden voor woonwagenbewoners in Europa, inclusief politieke participatie.²³⁵

Ook op het niveau van de Europese Unie wordt er actie ondernomen om de situatie van de woonwagenbewoners te verbeteren. Deze materie valt onder het sociaal beleid van de Europese Unie. Het sociaal beleid behoort tot de gedeelde bevoegdheden van de EU en de lidstaten, zoals vastgelegd door het Verdrag van Lissabon. Dit wil zeggen dat zowel de EU als de lidstaten wetgevend kunnen optreden, waarbij de wetgeving van de lidstaten geen afbreuk mag doen aan de reeds aangenomen Europese wetgeving.²³⁶ De tenuitvoerlegging van het sociaal beleid is doeltreffender op het niveau van de lidstaten dan op het Europees niveau. Samen met het subsidiariteitsbeginsel beperkt dit de rol van de EU tot het ondersteunen, sturen en aanvullen van de initiatieven van de lidstaten.²³⁷ Het subsidiariteitsbeginsel slaat op het feit dat de Europese Unie enkel in actie komt als Europese

²³¹COUNCIL OF EUROPE: ROMA AND TRAVELLERS, (z.d.) 'Committee of Experts on Roma and Travellers' [WWW]. Council of Europe: http://www.coe.int/t/dg3/romatravellers/mgsrom_en.asp [10.08.2011]

²³²Recommendation Rec(2004) 14 of the Committee of Ministers to member states on the movement and encampment of Travellers in Europe en Recommendation Rec(2005) 4 of the Committee of Ministers to member states on improving the housing conditions of Roma and Travellers in Europe.

²³³D. STEINBERGER en L. KELLER, *The movement of travelers in Council of Europe member states*, 2002, Straatsburg, Council of Europe, 2002, http://www.coe.int/t/dg3/romatravellers/Source/documents/mgsrom/circulationvoyageursKeller_en.pdf, 17.

²³⁴EUROPEAN ROMA AND TRAVELLERS FORUM, (z.d.) 'About us' [WWW]. European Roma and Travellers Forum: <http://www.ertf.org/en/about-us.html> [10.08.2011]

²³⁵EUROPEAN ROMA AND TRAVELLERS FORUM, (z.d.) 'Our Mission/Goals' [WWW]. European Roma and Travellers Forum: <http://www.ertf.org/en/about-us/about/our-missiongoals.html> [10.08.2011]

²³⁶EUROPESE UNIE, (23/03/2010) 'Verdeling van de bevoegdheden in de Europese Unie' [WWW]. Europese Unie: http://europa.eu/legislation_summaries/institutional_affairs/treaties/lisbon_treaty/ai0020_nl.htm [12.08.2011]

²³⁷EUROPESE UNIE, (14/04/2010) 'Sociaal beleid: tenuitvoerlegging van het sociale beleid op het Europese niveau' [WWW]. Europese Unie: http://europa.eu/legislation_summaries/institutional_affairs/treaties/lisbon_treaty/ai0023_nl.htm [12.08.2011]

samenwerking doeltreffender is dan initiatieven van de afzonderlijke lidstaten.²³⁸ Toch is er de laatste jaren een evolutie merkbaar naar meer afstemming en sturing op het Europese niveau, ook op het vlak van de situatie van de woonwagenbewoners.

Kernpunten binnen het integratieproces van de woonwagenbewoners met betrekking tot, onder andere, onderwijs, werkgelegenheid, volksgezondheid, huisvesting en infrastructuur vallen dus vooral onder de verantwoordelijkheid van de lidstaten. De EU speelt echter een belangrijke rol bij het waarborgen van het non-discriminatieprincipe en in de coördinatie van het bestaande beleid. Daarenboven zijn de Structuurfondsen cruciale instrumenten bij het ondersteunen van de Lissabon strategie op nationaal, regionaal en lokaal niveau.²³⁹ Zo kan het Europees Landbouwfonds voor plattelandsontwikkeling ondersteuning bieden voor de verbetering van de levensomstandigheden van de woonwagenbewoners en de mogelijkheden voor de betrokkenheid van woonwagenbewoners bij het ontwikkelen en implementeren van het beleid.²⁴⁰ De Europese instellingen en de lidstaten hebben dus een gedeelde bevoegdheid om de sociale integratie van de woonwagenbewoners te verbeteren door gebruik te maken van alle instrumenten en maatregelen waarvoor zij de bevoegdheid hebben. Het wettelijk kader van de EU om discriminatie van deze doelgroep te bestrijden is gebaseerd op artikel 13 van het Verdrag van de Europese Gemeenschap en de Richtlijn 2000/43/EG betreffende rassengelijkheid.²⁴¹ De voorwaarden en beperkingen van het recht op vrij verkeer en verblijf op het grondgebied van de lidstaten zijn vastgelegd in de Richtlijn 2004/38/EG.²⁴² De lidstaten moeten op hun beurt dit wettelijk kader vertalen naar hun eigen nationale wetgeving.

In 2007 heeft de Europese Raad haar bezorgdheid geuit ten aanzien van de situatie van de woonwagenbewoners. Hierbij heeft ze de lidstaten en de Europese Unie aangespoord alle mogelijke middelen in te zetten om de integratie van deze minderheidsgroep te bekomen.²⁴³ Op 8 september 2008 vond de eerste EU Roma Top plaats, met als doel een verbintenis aan te gaan om de concrete problemen van de woonwagenbewoners op te lossen en een beter begrip te krijgen rond de actuele

²³⁸ EUROPESE UNIE, (z.d.) 'Het subsidiariteitsbeginsel' [WWW]. Europese Unie: http://europa.eu/legislation_summaries/institutional_affairs/treaties/amsterdam_treaty/a27000_nl.htm [12.08.2011]

²³⁹ COMMISSION OF THE EUROPEAN COMMUNITIES, *Commission Staff working document accompanying the communication from the Commission to the European Parliament, the Council, the European Economic and Social Committee and the Committee of the Regions: non-discrimination and equal opportunities: a renewed document, Community Instruments and Policies for Roma inclusion*, SEC(2008)420, 4.

²⁴⁰ *Ibid.*, 5.

²⁴¹ EUROPEAN COMMISSION: EMPLOYMENT, SOCIAL AFFAIRS AND INCLUSION, (z.d.) 'The European Union and Roma: a joint responsibility' [WWW] European Commission: <http://ec.europa.eu/social/main.jsp?catId=518&langId=en> [11.08.2011]

²⁴² COMMISSION OF THE EUROPEAN COMMUNITIES, *Commission Staff working document accompanying the communication from the Commission to the European Parliament, the Council, the European Economic and Social Committee and the Committee of the Regions: non-discrimination and equal opportunities: a renewed document, Community Instruments and Policies for Roma inclusion*, SEC(2008)240, 10.

²⁴³ *Ibid.*, 3.

situatie van de woonwagengewoners in Europa. De uitkomsten van de Top, zoals politieke participatie van de woonwagengewoners, Europese samenwerking met betrekking tot hun situatie,... zijn gebruikt als input voor verdere acties en discussies op EU-niveau.²⁴⁴

In 2009 is binnen de EU de focus verlegd van het analyseren van de situatie naar het bekijken hoe men de bestaande beleidsinstrumenten effectiever kan toepassen en hoe men de situatie van de woonwagengewoners meer op een integrale manier kan aanpakken, met aandacht voor de verschillende relevante beleidsdomeinen.²⁴⁵ Als een van de resultaten van de eerste Europese Top rond woonwagengewoners is het Europees Platform voor Inclusie van de Roma opgericht in april 2009. Dit platform, bestaande uit sleutelfiguren aangaande integratie van de woonwagengewoners uit verschillende EU organen en uit verschillende lidstaten, heeft als doelstelling het uitwisselen van know-how, goede praktijken, ervaring op het vlak van woonwagengewoners en het stimuleren van samenwerking tussen haar leden. Het wil coherentie en effectiviteit nastreven in de beleidsprocessen op nationaal, Europees en internationaal niveau.²⁴⁶ Gedistilleerd uit succesvolle initiatieven ten aanzien van de integratie van de woonwagengewoners en onder druk van het Platform zijn er tien basisbeginselen opgesteld. Die principes bieden een praktisch kader voor alle beleidsmakers van alle niveaus omtrent de manier waarop men succesvolle initiatieven ten aanzien van deze doelgroep kan ontwerpen en implementeren.²⁴⁷ Deze tien principes zijn dan wel niet-bindend; door ze te onderschrijven, tonen lidstaten engagement om bij toekomstige initiatieven rekening te houden met die principes.²⁴⁸ In bijlage 1 vindt u die principes terug.

Op 5 april 2011 heeft de Europese Commissie het Europees kader voor nationale strategieën voor de integratie van woonwagengewoners gepresenteerd. Dit kader moet het nationale beleid ten aanzien van deze doelgroep richting geven en zorgen dat de beschikbare middelen op EU-niveau ingezet worden om de integratie van de woonwagengewoners te ondersteunen. Hierbij steunt het op vier centrale pijlers, namelijk toegang tot onderwijs, werkgelegenheid, gezondheidszorg en huisvesting.²⁴⁹ De lidstaten kunnen hun nationale strategieën hierop afstemmen afhankelijk van de omvang van de situatie. Tegen eind 2011 moet elke lidstaat haar nationale strategie ten aanzien van

²⁴⁴EUROPEAN COMMISSION: EMPLOYMENT, SOCIAL AFFAIRS AND INCLUSION, (z.d.) 'Events: First EU Roma Summit' [WWW] European Commission:

<http://ec.europa.eu/social/main.jsp?catId=88&langId=en&eventsId=105> [12.08.2011]

²⁴⁵EUROPEAN COMMISSION, *Communication from the Commission to the Council, the European Parliament, the European Economic and Social Committee and the Committee of the Regions: the social and economic integration of the Roma in Europe*, COM(2010) 133, 3.

²⁴⁶*Ibid.*, 3.

²⁴⁷*Ibid.*, 3.

²⁴⁸EUROPEAN COMMISSION: EMPLOYMENT, SOCIAL AFFAIRS AND INCLUSION, (z.d.) 'Platform for Roma Inclusion' [WWW] European Commission: <http://ec.europa.eu/social/main.jsp?catId=761&langId=en> [11.08.2011]

²⁴⁹EUROPEAN COMMISSION, *Communication from the Commission to the European Parliament, the Council, the European Economic and Social Committee and the Committee of the regions: an EU framework for National Roma Integration Strategies up to 2020*, COM(2011) 173/174, 4.

woonwagengewoners indienen waarin ze beschrijven hoe de algemene doelen op EU-niveau te verwezenlijken. De Commissie zal die strategieën dan beoordelen en hierover verslag uitbrengen aan de Raad en het Europees Parlement. Dit zal jaarlijks herhaald worden zodat de eisen op nationaal niveau binnen het Europees kader regelmatig geëvalueerd kunnen worden.²⁵⁰

Uit een inventaris en analyse van de verschillende soorten beleid en instrumenten op Europees niveau, die in opdracht van de Europese Raad opgemaakt is, blijkt dat er wel degelijk een Europees kader bestaat voor de bevordering van de integratie voor de woonwagengewoners, met aandacht voor huisvestingsproblemen.²⁵¹ Maar in de praktijk is er maar weinig resultaat merkbaar. De lidstaten krijgen zoals vermeld de kans om tegen eind 2011 hun nationale strategieën af te stemmen op het Europees kader voor de integratie van woonwagengewoners. Het valt af te wachten welke veranderingen dit met zich mee zal brengen op het terrein. Vandaag de dag blijft de situatie voor woonwagengewoners, zoals hierboven reeds aangegeven, dus nog problematisch. Deze doelgroep wordt nog al te vaak uitgesloten van de basismensenrechten zoals opgenomen in het Europees Verdrag voor de Rechten van de Mens. Volgens de voorzitter van het Europees Forum voor Roma en Travellers is het schandalig dat het, in één van de rijkste gebieden ter wereld, nog mogelijk is dat mensen gediscrimineerd en uitgesloten worden enkel en alleen omdat ze tot een minderheidsgroep behoren.²⁵²

1.3. Instrumenten ter bescherming van de nomadische levenswijze

Het belangrijkste instrument ter bescherming van de nomadische levenswijze van deze minderheid is het Europees Verdrag tot Bescherming van de Rechten van de Mens en de Fundamentele Vrijheden (EVRM). Door een brede interpretatie van het recht op eerbiediging van het privé, familie- en gezinsleven in een zaak in 1983, heeft men ook op Europees niveau erkend dat woonwagengewoners recht hebben op een gepaste huisvesting. Het Europees Hof voor de Rechten van de Mens heeft toen immers artikel 8 zodanig geïnterpreteerd dat een minderheidsgroep hierop aanspraak kan maken op basis van de erkenning van hun bijzondere levenswijze als privaat, familiaal of huiselijk. Het recht op nomadisme kan dus worden beschermd via het recht op de eerbiediging van het gezinsleven, waarin

²⁵⁰*Ibid.*, 9.

²⁵¹COMMISSION OF THE EUROPEAN COMMUNITIES, *Commission Staff working document accompanying the communication from the Commission to the European Parliament, the Council, the European Economic and Social Committee and the Committee of the Regions: non-discrimination and equal opportunities: a renewed document, Community Instruments and Policies for Roma inclusion*, SEC(2008)420, 56.

²⁵²EUROPEAN ROMA AND TRAVELLERS FORUM, *Annual Report on European Roma and Travellers Forum activities covering the period from 1st November 2009 to 30th September 2010*, Straatsburg, European Roma and Travellers Forum, 2010, http://www.ertf.org/images/stories/documents/ERTF_Annual_REP_2010_EN.pdf, 8.

het recht op de cultureel bepaalde manier van wonen van een minderheidsgroep wordt geïntegreerd.²⁵³ Woonwagengewoners met hun specifieke nomadische manier van leven, vallen duidelijk onder die bepaling. Ook artikel 14 van het EVRM, verbod op discriminatie, kan een belangrijke rol spelen in het vrijwaren van de basisrechten van de woonwagengewoners. Dit artikel bepaalt immers dat alle rechten en vrijheden uit het EVRM verzekerd moeten worden, zonder onderscheid te maken op basis van ras, leeftijd, geslacht, cultuur,...²⁵⁴ Als woonwagengewoners zich geschonden voelen in hun basisrechten zoals opgenomen in het EVRM door een van de door het verdrag verbonden staten, dan kunnen ze die schending via een verzoekschrift indienen bij het Europees Hof voor de Rechten van de Mens.

Ook in het Charter van de fundamentele rechten van de Europese Unie komen diezelfde rechten terug. Zo heeft artikel 7 het over het recht tot eerbiediging van het gezinsleven, artikel 21 over het belang van non-discriminatie waar men onder andere discriminatie op grond van een minderheidstatus veroordeelt en artikel 45 over het recht op vrij verkeer binnen de lidstaten van de EU.²⁵⁵ Als woonwagengewoners zich geschonden voelen in hun rechten opgenomen in dit Charter, dan kunnen ze direct naar een nationale rechter stappen, die verplicht is die klacht te verwerken.

Ook de Europese Commissie spant regelmatig rechtszaken aan tegen lidstaten om er voor te zorgen dat de nationale wetgeving op de juiste wijze wordt aangepast aan de EU-wetgeving, om discriminatie op grond van ras of status te verbieden.²⁵⁶ Zowel België (supra) als andere lidstaten van Europa zijn al meerdere malen in opspraak gekomen waarbij sommigen zelfs al veroordeeld zijn voor het Europees Hof van Justitie voor de slechte behandeling en slechte levensomstandigheden van de woonwagengewoners in hun land. Zo was in de zomer van 2010 het Frans beleid ten aanzien van woonwagengewoners prominent in de actualiteit aanwezig. Frankrijk besliste tot een vernietiging van driehonderd woonwagenterreinen en ging over tot een massale uitzetting van de woonwagengewoners uit het land. Hierop kreeg de Franse overheid heel wat buitenlandse en zelfs binnenlandse kritiek.²⁵⁷ Volgens de Franse wetgeving moeten alle gemeentes met meer dan 5000 inwoners nochtans voorzien in een woonwagenterrein. Doordat er maar 25 procent van die gemeentes een terrein inrichtten, moesten heel wat woonwagengewoners terecht op plaatsen die daar niet voor voorzien zijn.²⁵⁸ Dit

²⁵³J. KUSTERS, "Het gebrek aan plaats voor de woonwagengewoners: bestaat er een recht op nomadisme als onderdeel van het recht op culturele identiteitsbeleving? Een analyse binnen het kader van het EVRM", *Tijdschrift voor vreemdelingenrecht* 2003, (197) 203.

²⁵⁴Artikel 14, Europees Verdrag tot Bescherming van de Rechten van de Mens en de Fundamentele Vrijheden.

²⁵⁵Artikel 7, 21 en 45, Handvest van de Fundamentele Rechten van de Europese Unie (2010/C 83/02).

²⁵⁶EUROPA NU: ONAFHANKELIJK EN ACTUEEL, (z.d.) 'Europa op de bres voor de Roma' [WWW]. Europa NU: http://www.europa-nu.nl/id/vhrno9w6t0we/europa_op_de_bres_voor_de_roma [09.08.2011]

²⁵⁷EUROPA NU: ONAFHANKELIJK EN ACTUEEL, (z.d.) 'Europa op de bres voor de Roma' [WWW]. Europa NU: http://www.europa-nu.nl/id/vhrno9w6t0we/europa_op_de_bres_voor_de_roma [09.08.2011]

²⁵⁸AMNESTY INTERNATIONAL, (27/08/2010) 'Frankrijk stigmatiseert Roma en woonwagengewoners' [WWW]. Amnesty International : <http://www.aivl.be/nieuws/frankrijk-stigmatiseert-roma-en-woonwagengewoners/29661> [09.08.2011]

creëerde overlast, wat leidde tot de genomen maatregelen. Volgens de Europese Commissie hielden deze maatregelen echter een schending in van het EU-recht want lidstaten mogen enkel woonwagenbewoners uitzetten op individuele basis als ze rekening houden met het proportionaliteitsbeginsel. Hierop heeft het Europees Parlement op 9 september 2010 een resolutie aangenomen waarin ze haar bezorgdheid uitsprak over de Franse maatregelen. Het Parlement verklaarde dat het Europees recht op vrij verkeer stelt dat het gebrek aan economische middelen in geen geval automatische verwijdering van EU-burgers rechtvaardigt, waarna ze de schorsing verzocht van alle uitzettingen. Een week later kondigde Europees Commissaris Viviane Reding aan dat er een procedure gestart was bij het Europees Hof van Justitie omdat het Frans beleid de regels van vrij verkeer van personen en het charter van de grondrechten schendt. Frankrijk liet op 15 oktober weten dat haar nationale wetgeving aangepast was, waarop de Europese Commissie afzag van verdere stappen ten aanzien van de Franse overheid.²⁵⁹ Dit recente voorbeeld toont aan welke invloed Europa kan hebben op het nationale beleid. Door landen die de rechten van woonwagenbewoners schenden, te veroordelen kan Europa het nationale beleid indirect sturen.

2. Conclusie

De geschatte tien à twaalf miljoen woonwagenbewoners in Europa leven nog steeds in erg barre levensomstandigheden, gekenmerkt door onder andere segregatie, onvoldoende infrastructuur en diensten, discriminatie, sociale uitsluiting en slechte sociaal-economische omstandigheden. Het is duidelijk dat er een nood is aan een transnationale aanpak. Op Europees niveau zijn hiertoe reeds een aantal belangrijke initiatieven genomen. Op het niveau van de Raad van Europa wil men de lidstaten vooral stimuleren om aandacht te hebben voor de problematische levensomstandigheden van deze bevolkingsgroep. In het kader hiervan is er een comité van deskundigen opgericht die ertoe geleid heeft dat het Comité van Ministers een aantal aanbevelingen heeft opgesteld ten aanzien van de lidstaten. Later is het Europees Forum voor Roma en Travellers ontstaan, een Europese belangenorganisatie die toegang heeft tot heel wat Europese organen om daar de situatie van de woonwagenbewoners onder de aandacht te brengen. Het belangrijkste instrument om de rechten van de woonwagenbewoners te beschermen op het niveau van de Raad van Europa is het EVRM. Op basis van schendingen van dit verdrag kunnen burgers naar het Europees Hof voor de Rechten van de Mens stappen waar ze hun situatie kunnen aanklagen. Dit is al regelmatig gebeurd in het verleden.

Ook op het niveau van de Europese Unie is er steeds meer aandacht voor de situatie van de woonwagenbewoners. Het beleid ten aanzien van woonwagenbewoners is een gedeelde bevoegdheid van de EU en de lidstaten, waarbij de lidstaten verantwoordelijk blijven voor de ontwikkeling en de implementatie van een beleid in de praktijk maar rekening moeten houden met het Europees kader

²⁵⁹EUROPA NU: ONAFHANKELIJK EN ACTUEEL, (z.d.) 'Europa op de bres voor de Roma' [WWW]. Europa NU: http://www.europa-nu.nl/id/vhrno9w6t0we/europa_op_de_bres_voor_de_roma [09.08.2011]

waar men dit beleid op moet afstemmen. De laatste jaren is er een evolutie merkbaar naar steeds meer inbreng van het Europees niveau. Er hebben reeds twee Europese Toppen plaatsgevonden die de aandacht vestigen op de problematiek van de woonwagenbewoners. Met het Charter van de fundamentele rechten binnen de EU heeft men een instrument om staten te veroordelen als ze een schending van de opgenomen rechten zouden begaan. Het zou goed zijn moest het Europees Hof van Justitie een meer assertieve rol spelen in de benadering van het woonbeleid om zo korter op de bal te kunnen spelen bij eventuele schendingen. Nu duurt het immers lang voor een land effectief veroordeeld wordt, waardoor het afschrikkend effect niet zo hoog is.

Verder is er het Europees Platform voor de inclusie van de Roma, dat tien basisprincipes heeft opgesteld voor de integratie van de woonwagenbewoners. Op basis van die principes is het Europees kader voor de nationale strategieën voor de integratie van woonwagenbewoners opgesteld. Lidstaten moeten tegen eind 2011 hun nationale strategieën afstemmen op dit kader.

De laatste jaren is er dus een duidelijke aandachtsverscherping op Europees niveau ten aanzien van de problematiek van de woonwagenbewoners. Juridisch is via het EVRM en het Charter van de EU reeds heel wat mogelijk, maar op beleidsniveau kan er nog heel wat meer invloed uitgeoefend worden. Met het Strategisch Kader voor nationale strategieën heeft de Europese Unie nu wel een belangrijk instrument in handen om het beleid ten aanzien van woonwagenbewoners in de verschillende lidstaten te verbeteren en op elkaar af te stemmen. Het is nu enkel af te wachten wat dit van verandering zal meebrengen in de praktijk. Het is belangrijk dat de nationale strategieën blijvend geëvalueerd en geïmplementeerd worden. Opvolging is noodzakelijk. Mijn inziens kan de EU nog een stapje verder gaan door naast een algemeen kader ook te voorzien in concrete en verplichte regelgeving.

Algemeen besluit

Zoals in de inleiding aangegeven, zijn de laatste zomers steeds gekenmerkt door woonproblemen van de woonwagenbewoners. Niet alleen België moet hier een oplossing voor zoeken, ook in Europa wordt een specifiek woonbeleid ten aanzien van deze rondtrekkende bevolkingsgroep dringender, zeker sinds de uitbreiding van de Europese Unie waardoor de problematiek nog groter is geworden.

In dit onderzoek is nagegaan hoe het beleid ten aanzien van woonwagenbewoners eruit ziet op zowel het nationaal niveau als het Europees niveau. Hiervoor was het belangrijk om een beeld te krijgen op deze specifieke doelgroep met aandacht voor hun eigenheid en relatie met de burgermaatschappij. Uit mijn onderzoek blijkt duidelijk dat woonwagenbewoners geen homogene bevolkingsgroep zijn. Naast een aantal interne verschillen met betrekking tot taal, woonvorm en historische achtergrond, hebben ze wel een aantal gemeenschappelijke kenmerken die zorgen voor een eigen identiteit als woonwagenbewoners. Die kenmerken, zoals ongebondenheid aan tijd en ruimte, geen hiërarchie, flexibiliteit, de keuze voor een nomadisch leven,... verschillen sterk met de waarden en normen die in de burgermaatschappij leven. Hierdoor zijn ze maatschappelijk heel wat kwetsbaarder en hebben ze moeite om zich te integreren in de maatschappij. De specifieke levenswijze vraagt een woonbeleid die rekening houdt met hun eigen waarden en normen. Omdat iedereen het recht heeft op wonen, mag hen dit recht niet ontnomen worden. De specifieke woonvraag van woonwagenbewoners stelt het huidige woonbeleid voor heel wat moeilijkheden.

Doorheen de geschiedenis zijn woonwagenbewoners regelmatig gediscrimineerd en maakten ze het voorwerp uit van verschillende soorten beleid. Bij de staatshervorming van 1980 werd de bevoegdheid rond wonen gedefederaliseerd waardoor er sindsdien een afzonderlijk woonbeleid is in de twee landsdelen. In Vlaanderen zijn er structurele maatregelen genomen tot de inplanting van woonwagenterreinen, maar die missen dwingende kracht waardoor er in de praktijk weinig merkbaar is van dit beleid. In de Franstalige gemeenschap vertrekt men meer vanuit een pragmatische aanpak waarbij men steden en gemeenten wel voorbereidt op de eventuele komst van woonwagenbewoners maar niet voorziet in terreinen vanuit de overheid. Al zijn er wel meer en meer impulsen om ook daar structurele maatregelen te nemen. Toch blijkt in de praktijk dat er in beide landsdelen een duidelijk tekort is aan standplaatsen voor woonwagenbewoners, waarbij de verantwoordelijkheid vooral bij steden en gemeenten wordt gelegd. Mogelijke drempels voor steden en gemeenten om een goed woonbeleid te ontwikkelen zijn de opgelegde Vlaamse criteria die heel wat administratie en tijd vragen, de vrees voor lokaal protest, een gebrekkig beleid vanuit de overheid en de kostprijs. Om die drempels te overwinnen, heeft de overheid reeds heel wat middelen ter beschikking gesteld. Toch zijn er in de praktijk nog steeds weinig resultaten merkbaar. Mocht men een meer dwingend kader

voorzien, dan zou men de situatie van de woonwagenbewoners in de praktijk effectiever kunnen aanpakken.

Om eventueel lokaal protest tegen te gaan, is effectieve communicatie nodig. Hierbij is het belangrijk vroegtijdig, gefundeerd, volledig en consequent te informeren. Effectieve communicatie kan stereotiepe beeldvorming doorbreken en zo de integratie van de doelgroep in de maatschappij bevorderen. De rol van de media mag niet onderschat worden. Zij kunnen immers een bepaalde beeldvorming of vooroordeel versterken of ontkrachten en zo het beleid mee beïnvloeden.

Uit dit onderzoek blijkt dat een woonbeleid ten aanzien van woonwagenbewoners niet enkel een lokale of nationale kwestie is. Door de verscheidenheid van deze bevolkingsgroep en hun grensoverschrijdende rondtrekkende levenswijze is er nood aan een transnationale aanpak die de staten kan sturen in hun beleidsontwikkelingen. Europa kan dus een erg belangrijke rol spelen in de aanpak van de barre situatie van de woonwagenbewoners. Zowel op het niveau van de Raad van Europa als op dat van de Europese Unie zijn er de laatste jaren maatregelen genomen en organen opgericht om de situatie van deze bevolkingsgroep onder de aandacht te brengen. Doordat het woonbeleid een deel van het sociaal beleid is, is er sprake van een gedeelde verantwoordelijkheid tussen Europa en de lidstaten. Bij een schending van de basismensenrechten, vastgelegd in het EVRM en het Charter van de EU, kunnen woonwagenbewoners dit vandaag de dag aanklagen voor het Europees Hof voor de Rechten van de mens of een nationale rechter. Dit is echter vooral bij individuele schendingen. Verder kunnen staten veroordeeld worden voor het Hof van Justitie, als ze zich niet houden aan de Europese regelgeving. Het zou goed zijn moest het Europees Hof van Justitie een meer assertieve rol spelen in de benadering van het woonbeleid om zo korter op de bal te kunnen spelen bij eventuele schendingen. Nu duurt het immers lang voor een land effectief veroordeeld wordt, waardoor het afschrikkend effect niet zo hoog is.

De laatste jaren is er een tendens naar meer Europese coördinatie en sturing ten aanzien van de problematiek van de woonwagenbewoners, wat mij een positieve evolutie lijkt gezien het transnationale karakter van deze situatie. Juridisch is via het EVRM en het Charter van de EU reeds heel wat mogelijk, maar op beleidsniveau kan er nog heel wat meer invloed uitgeoefend worden. Vooral het Europees kader van Nationale Strategieën voor de Integratie van Woonwagenbewoners lijkt me een belangrijke stap hierin. Lidstaten moeten tegen eind 2011 hun strategieën presenteren. Op die manier kan de Europese Unie de verschillende strategieën op elkaar afstemmen en komen tot een coherenter transnationaal beleid. Vlaanderen en Wallonië moeten dus samen een nationale strategie ontwikkelen tegen eind 2011, wat geen gemakkelijke opgave zal zijn, gezien hun verschillende aanpak van de situatie. Het is nog af te wachten wat dit Europees kader voor resultaat zal hebben in de praktijk.

Deze transnationale aanpak kan mijn inziens nog een stapje verder gaan dan enkel een afstemming van de nationale strategieën. De erkenning van woonwagenbewoners als een Europese minderheid zou ervoor kunnen zorgen dat men meer concrete Europese regelgeving ten aanzien van deze bevolkingsgroep kan ontwikkelen. Nu gaat het vooral om omkadering en sturing van de nationale en regionale beleidsinitiatieven. Meer Europese draagkracht zou de situatie van woonwagenbewoners mijn inziens aanzienlijk kunnen verbeteren.

Tenslotte wil ik nog opmerken dat een aangepast woonbeleid op zichzelf niet voldoende is om de integratie van woonwagenbewoners te bevorderen. Er is nood aan een geïntegreerd en consistent beleid op alle domeinen met betrekking tot de verbetering van de levenssituatie van de woonwagenbewoners, zoals onderwijs, werkgelegenheid, gezondheidszorg,...

Bibliografie

ACHIM, V., *The Roma in Romanian history*, Budapest, Central European University Press, 2004, 233p.

AMNESTY INTERNATIONAL, (27/08/2010) 'Frankrijk stigmatiseert Roma en woonwagenbewoners' [WWW]. Amnesty International : <http://www.aivl.be/nieuws/frankrijk-stigmatiseert-roma-en-woonwagenbewoners/29661> [09.08.2011]

BEERSMANS, D., *Evaluatie Vlaams standplaatsenbeleid*, Brussel, VMC, 2003, 47p.

BEERSMANS, D., *Lijst doortrekkersterreinen (maart 2010)*, Brussel, VMC, 2010, 3p.

BEERSMANS, D., *Overzicht residentiële en doortrekkersterreinen 2010*, Brussel, Kruispunt M-I, 2010, 3p en http://www.kruispuntmi.be/uploadedFiles/VMC/Thema/Woonwagenterreinen/10-09_Overzicht_residentiële_en_doortrekkersterreinen_%202010.pdf.

BEERSMANS, D., DEVOLDER, G., JANSSENS, K., MACHIELS, T. en MICHELS, J., *Laat de was maar hangen: Voyageurs en zigeuners in de straat*, Antwerpen, Garant, 2002, 99p.

BERTOSSI, C., *Working paper n°46: French and British models of integration: public philosophies, policies and state institutions*, Oxford, Centre on Migration, Policy and Society (COMPAS), 2007, 57p en <http://www.compas.ox.ac.uk/fileadmin/files/pdfs/WP0746-Bertossi.pdf>.

Besluit van de Vlaamse regering houdende de subsidiëring van de verwerving, de inrichting, de renovatie en de uitbreiding van woonwagenterreinen voor woonwagenbewoners, B.S. 10 augustus 2000.

Besluit van de Vlaamse regering houdende vaststelling van de procedure inzake betoelaging woonwagenterreinen, B.S. 28 januari 1984.

Besluit van de Vlaamse regering houdende de vaststelling van het bedrag en van de voorwaarden inzake betoelaging van verwerving, inrichting en uitbreiding van woonwagenterreinen, B.S. 23 augustus 1983, gewijzigd door BVR van 28 februari 1990 (B.S. 24.04.1990), BVR van 23 oktober 1991 (B.S. 18.12.1991) en het BVR van 30 maart 1994 (B.S. 5.07.94).

Besluit van de Waalse Regering tot vaststelling van de voorwaarden voor de betoelaging van kampeerterreinen voor nomaden , B.S. 10 september 1982.

Besluit van de Waalse Regering betreffende de toekenning door het Gewest van een tegemoetkoming aan de rechtspersonen met het oog op de uitrusting van groepen van woningen, B.S. 29 december 2005.

BLOMME, W., “De massa in beweging” in C. DEVOS, *De kleermakers en de keizer*, Gent, Academia Press, 2006, 191-245.

BORNSTEIN, J., “Successful Strategies to overcome NIMBYism”, *Multi-housing News* 2007, afl. 42, nr. 11, 6-7.

BOURGEOIS, G., *Beleidsnota Inburgering en Integratie 2009-2014*, Brussel, Vlaamse Overheid, 2009, 54p.

Burgerlijk Wetboek.

Code Wallon du Logement, gewijzigd door het decreet van 15 mei 2003 tot wijziging van de Waalse Huisvestingscode en artikel 174 van het Waals Wetboek van Ruimtelijke Ordening, Stedenbouw en Patrimonium, B.S. 1 juli 2003.

COMMISSION OF THE EUROPEAN COMMUNITIES, *Commission Staff working document accompanying the communication from the Commission to the European Parliament, the Council, the European Economic and Social Committee and the Committee of the Regions: non-discrimination and equal opportunities: a renewed document, Community Instruments and Policies for Roma inclusion*, SEC(2008)420, 57p.

COTTAAR, A., *Kooplui, kermisklanten en andere woonwagengebouwen: groepsvorming en beleid 1870-1945*, Amsterdam, Het Spinhuis, 1996, 339p.

COUNCIL OF EUROPE: ROMA AND TRAVELLERS, (z.d.) ‘Committee of Experts on Roma and Travellers’ [WWW]. Council of Europe: http://www.coe.int/t/dg3/romatravellers/mgsrom_en.asp [10.08.2011]

COUNCIL OF EUROPE: ROMA AND TRAVELLERS, (z.d.) 'Working with Roma to improve their own lives' [WWW]. Council of Europe: http://www.coe.int/t/dg3/romatravellers/default_en.asp [10.08.2011]

COWAN, S., "NIMBY syndrome and public consultation policy: the implications of a discourse analysis of local responses to the establishment of a community mental health facility", *Health and Social Care in the Community* 2003, 379-386.

CSCE, *Helsinki Document 1992: the challenges of change*, Helsinki, OSCE, 1992, 38p en <http://www.osce.org/mc/39530>.

D'HAENENS, L. en SAEYS, F., "Media en multiculturalisme in Vlaanderen" in E. SCHELFHOUT en H. VERSTRAETEN (eds.), *De rol van de media in de multiculturele samenleving*, Brussel, VUBPress, 1998, 225-275.

DEAR, M., "Understanding and overcoming the NIMBY syndrome", *Journal of the American Planning Association* 1992, 288-300.

Decreet 19 maart 2004 tot wijziging van het decreet van 15 juli 1997 houdende de Vlaamse Wooncode en van het decreet van 4 februari 1997 houdende de kwaliteits- en veiligheidsnormen voor kamers en studentenkamers, B.S. 13 juli 2004.

Decreet 28 april 1998 inzake het Vlaams beleid ten aanzien van etnisch-culturele minderheden, B.S. 19 juni 1998.

Decreet 15 juli 1997 houdende de Vlaamse Wooncode, B.S. 19 augustus 1997.

DE KEYSER, G., "Woonwagenbewoners hebben terreinen nodig", *Woonwoord* 2009, afl. 11, 6-9.

DE STANDAARD, (20/10/2007) 'Gouden Woonwagen voor minister Keulen' [WWW]. Belga: http://www.standaard.be/artikel/detail.aspx?artikelid=DMF20102007_027 [12.05.2011]

DEVOS, C., "Politieke Partijen" in C. DEVOS, *De kleermakers en de keizer*, Gent, Academia Press, 2006, 247-314.

DIRECTION INTERDEPARTEMENTALE DE LA COHESION SOCIALE, (02/05/2011) 'Accueil des Gens du Voyage en Wallonie' [WWW]. Direction Interdépartementale de la Cohésion Sociale : http://cohesion sociale.wallonie.be/spip/rubrique.php3?id_rubrique=5 [29.06.2011]

DUNCAN, T., *Neighbours' views of official sites for Travelling people*, Glasgow, The Planning Exchange, 1996, 4p en <http://www.jrf.org.uk/sites/files/jrf/h201.pdf>.

EUROPA NU: ONAFHANKELIJK EN ACTUEEL, (z.d.) 'Europa op de bres voor de Roma' [WWW]. Europa NU: http://www.europa-nu.nl/id/vhrno9w6t0we/europa_op_de_bres_voor_de_roma [09.08.2011]

EUROPA NU: ONAFHANKELIJK EN ACTUEEL, (z.d.) 'Raad van Europa RvE' [WWW]. Europa NU: http://www.europa-nu.nl/id/vg9ho48czuz9/raad_van_europa_rve [09.08.2011]

EUROPEAN COMMISSION, *Communication from the Commission to the European Parliament, the Council, the European Economic and Social Committee and the Committee of the regions: an EU framework for National Roma Integration Strategies up to 2020*, COM(2011) 173/174, 18p.

EUROPEAN COMMISSION, *Communication from the Commission to the Council, the European Parliament, the European Economic and Social Committee and the Committee of the Regions: the social and economic integration of the Roma in Europe*, COM(2010) 133, 11p.

EUROPEAN COMMISSION: EMPLOYMENT, SOCIAL AFFAIRS AND INCLUSION, (z.d.) 'Events: First EU Roma Summit' [WWW] European Commission: <http://ec.europa.eu/social/main.jsp?catId=88&langId=en&eventsId=105> [12.08.2011]

EUROPEAN COMMISSION: EMPLOYMENT, SOCIAL AFFAIRS AND INCLUSION, (z.d.) 'Platform for Roma Inclusion' [WWW] European Commission: <http://ec.europa.eu/social/main.jsp?catId=761&langId=en> [11.08.2011]

EUROPEAN COMMISSION: EMPLOYMENT, SOCIAL AFFAIRS AND INCLUSION, (z.d.) 'The European Union and Roma: a joint responsibility' [WWW] European Commission: <http://ec.europa.eu/social/main.jsp?catId=518&langId=en> [11.08.2011]

EUROPEAN COMMISSION: EMPLOYMENT, SOCIAL AFFAIRS AND INCLUSION, (z.d.) 'The European Union and Roma: Roma in Europe' [WWW]. European Commission: <http://ec.europa.eu/social/main.jsp?catId=518&langId=en> [02.08.2011]

EUROPEAN COMMISSION : JUSTICE, (z.d.) 'EU and Roma' [WWW]. European Commission:
http://ec.europa.eu/justice/discrimination/roma/index_en.htm [03.08.2011]

EUROPEAN COMMISSION, *The situation of Roma in an enlarged European Union*, Luxemburg, Office for Official Publications of the European Communities, 2004, 54p.

EUROPEAN COMMITTEE OF SOCIAL RIGHTS, *Fédération Internationale des Droits de l'Homme v. België*, Réclamation n° 62/2010, 47 p.

EUROPEAN ROMA AND TRAVELLERS FORUM, *Annual Report on European Roma and Travellers Forum activities covering the period from 1st November 2009 to 30th September 2010*, Strasbourg, European Roma and Travellers Forum, 2010, 31p en
http://www.ertf.org/images/stories/documents/ERTF_Annual_REP_2010_EN.pdf.

EUROPEAN ROMA AND TRAVELLERS FORUM, (z.d.) 'About us' [WWW]. European Roma and Travellers Forum: <http://www.ertf.org/en/about-us.html> [10.08.2011]

EUROPEAN ROMA AND TRAVELLERS FORUM, (z.d.) 'Our Mission/Goals' [WWW]. European Roma and Travellers Forum: <http://www.ertf.org/en/about-us/about/our-missiongoals.html> [10.08.2011]

Europees Verdrag tot Bescherming van de Rechten van de Mens en de Fundamentele Vrijheden

EUROPESE UNIE, (z.d.) 'Het subsidiariteitsbeginsel' [WWW]. Europese Unie:
http://europa.eu/legislation_summaries/institutional_affairs/treaties/amsterdam_treaty/a27000_nl.htm
[12.08.2011]

EUROPESE UNIE, (14/04/2010) 'Sociaal beleid: tenuitvoerlegging van het sociale beleid op het Europese niveau' [WWW]. Europese Unie:
http://europa.eu/legislation_summaries/institutional_affairs/treaties/lisbon_treaty/ai0023_nl.htm
[12.08.2011]

EUROPESE UNIE, (23/03/2010) 'Verdeling van de bevoegdheden in de Europese Unie' [WWW]. Europese Unie:
http://europa.eu/legislation_summaries/institutional_affairs/treaties/lisbon_treaty/ai0020_nl.htm
[12.08.2011]

EYCKEN, M., *Roma-zigeuners: overleven in een industriële samenleving*, Leuven, Acco, 2006, 192 p.

GIJSBERTS, M. en DAGEVOS, J., “Concentratie en wederzijdse beeldvorming tussen autochtonen en allochtonen”, *Migrantenstudies* 2004, afl.20, 145-168.

GINSBERG, B., LOWI, T.J. en WEIR, M., *We the people: an introduction to American politics*, New York, Norton, 2010, 719 p.

GOEDE, M.P., “Media en democratie: aspecten van Governance van de media op Curaçao”, *UNA Publications* 2006, 161-179.

GROEN, M. en VAN DER ZWAN, N., “Tussen feit en interpretatie” in K. BRANTS en P. VAN PRAAG (eds.), *Politiek en media in verwarring: de verkiezingscampagnes in het lange jaar 2002*, Amsterdam, Het Spinhuis, 2005, 289 p.

Grondwet.

Handvest van de Fundamentele Rechten van de Europese Unie (2010/C 83/02).

HERMANSSON, H., “The Ethics of NIMBY Conflicts”, *Ethical theory and moral practice* 2007, 23-24.

HIRSCHI, T., *Causes of delinquency*, New Jersey, Transaction Publishers, 2009, 309 p.

INTERDEPARTEMENTALE COMMISSIE ETNISCH-CULTURELE MINDERHEDEN, *Strategisch Plan voor het Vlaamse beleid ten aanzien van etnisch-culturele minderheden_juli 1996*, Brussel, ICM, 1996, 90 p.

Kabinet gedeputeerde Dirk De Fauw, Provincie helpt gemeenten bij de realisatie van woonwagenterreinen, 27 november 2008, persbericht/2008/379.

KERFF, M., ‘*Kom, we zijn tebie!*’ *Voyageurs in Vlaanderen*, Leuven, Uitgeverij Van Halewyck, 2000, 157 p.

KOHNRAAD, S., *Woonwagengewoners: burgers in de risicomaatschappij*, Utrecht, Jan Van Arkel, 2000, 282 p.

KRUISPUNT MIGRATIE-INTEGRATIE, Omgevingsanalyse woonwagenbewoners: voorbereidend document voor het ontwerp van het Vlaams Strategisch Plan voor woonwagenbewoners, gepresenteerd in september 2010 op de stuurgroep voor het Strategisch Plan woonwagenbewoners, ter hand gesteld door D. Beersmans.

KRUISPUNT MIGRATIE-INTEGRATIE, Overzicht knelpunten woonwagenterreinen, ter hand gesteld door D. Beersmans op 03/05/2011.

KRUISPUNT MIGRATIE-INTEGRATIE, (z.d.) 'Woonwagenbewoners: cijfers' [WWW]. Kruispunt M-I: <http://www.kruispuntmi.be/thema.aspx?id=589> [11.05.2010]

KRUISPUNT MIGRATIE-INTEGRATIE, (z.d.) 'Woonwagenbewoners: Roms, Manoesjen en Voyageurs' [WWW]. Kruispunt MI: <http://www.kruispuntmi.be/thema.aspx?id=589> [10.04.2011]

KUSTERS, J., "Het gebrek aan plaats voor de woonwagenbewoners: bestaat er een recht op nomadisme als onderdeel van het recht op culturele identiteitsbeleving? Een analyse binnen het kader van het EVRM", *Tijdschrift voor vreemdelingenrecht* 2003, 197-208.

LIGHTBODY, J., *City politics, Canada*, Peterborough, Broadview Press, 2006, 576 p.

Loi n°2000-614 du 5 juillet 2000 relative à l'accueil et à l'habitat des gens du voyage.

LOOBUYCK, P., "Multicultureel burgerschap. Voorbij integratie, assimilatie, segregatie en marginalisering", *Ons leven* 2002, afl. 3, 399-411 en <http://www.flw.ugent.be/cie/CIE/loobuyck2.htm>.

MACHIELS, T., *Keeping the distance or taking the chances*, Brussel, ENAR, 2002, 40 p.

MCLAREN LOREN, J., "Wind energy planning in England, Wales and Denmark: factors influencing project success", *Energy Policy* 2007, afl. 35, 2648-2660.

MEERSMAN, L., *Rapport zes maanden doortrekkersterrein Heule-Watermolen: onderzoek naar de impact van het doortrekkersterrein op de omgeving*, Kortrijk, Stad Kortrijk, 2010, 53 p.

MEIREMAN, K., MEULEMAN, B., BILLIET, J., DE WITTE, H. en WETS, J., *Tussen aanvaarding en weerstad: een sociologisch onderzoek naar de houdingen ten opzichte van asiel, opvang en migratie*, Gent, Academia Press, 2004, 189 p.

OPEN SOCIETY FOUNDATIONS, (05/2002) 'Resource Centre for Roma Communities: a member of the Soros Open Network' [WWW]. OSI: <http://www.osi.hu/exhibition/romania.html> [08.08.2011]

ORGANISATION FOR SECURITY AND CO-OPERATION IN EUROPE, (z.d.) 'Who we are' [WWW]. OSCE: <http://www.osce.org/who> [08.08.2011]

PINTO, D., *Beeldvorming en integratie: is integratie het antwoord?*, Houten, Bohn Stafleu Van Loghum, 2004, 152 p.

RAM, M., "Anti-discrimination policy and the Roma: assessing the impact of EU enlargement", *Croatian Yearbook of European Law and Policy* 2007, 491-513 en http://www.csufresno.edu/polysci/documents/M_RamAntiDiscriminationPolicyandtheRoma.pdf.

Recommendation 563 on the situation of Gypsies and other travelers in Europe, adopted by the Parliamentary Assembly on 30 septembre 1969.

Recommendation Rec(2004) 14 of the Committee of Ministers to member states on the movement and encampment of Travellers in Europe

Recommendation Rec(2005) 4 of the Committee of Ministers to member states on improving the housing conditions of Roma and Travellers in Europe.

REGIONAAL INTEGRATIECENTRUM FOYER, DIENST WOONWAGENBEWONERS EN ROMA, *Nota situatie woonwagenterreinen in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest*, Brussel, De Foyer, 2006, 43 p. en http://www.foyer.be/IMG/pdf/Website_Link_Nota_Situatie_WWT_in_het_BHG_0612.pdf.

RENCKSTORF, K. en WESTER, F., "Varianten van communicatiewetenschappelijk onderzoek: methodische en theoretische achtergronden" in F. WESTER, K. RENCKSTORF en P. SCHEEPERS (eds.), *Onderzoekstypen in de communicatiewetenschap*, Alphen aan de Rijn, Kluwer, 2006, 17-42.

RICHARDSON, J., "Talking about Gypsies: the notion of discourse as control", *Housing Studies* 2006, 77-96.

Rondschrijven van 2 juni 1987 betreffende de woonwagenbevolking door de gemeenschapsminister van gezin en welzijnszorg Rika Steyaert.

ROTHEA, X., *France, pays des droits des Roms? Gitans, bohemiens, gens du voyage, tsiganes...face aux pouvoirs publics depuis le 19e siècle*, Lyon, Carobella ex-natura, 2003, 130p.

RYAN, J. en WENTWORTH, W.M., *Media and society: the production of culture in the mass media*, Boston, Allyn and Bacon Inc, 1999, 255p.

SCHNEIDER, D.J., *The psychology of stereotyping*, New York, The Guilford Press, 2004, 707p.

SHADID, W., “Berichtgeving over moslims en de islam in de westerse media: beeldvorming, oorzaken en alternatieve strategieën”, *Tijdschrift voor communicatiewetenschap* 2005, afl.4, 330-346.

SHADID, W., *Grondslagen van interculturele communicatie: studieveld en werkterrein*, Amsterdam, Kluwer, 2007, 364p.

SHADID, W., “Media en minderheden: de rol van de media bij het ontstaan en bestrijden van vooroordelen over etnische minderheden”, *Toegepaste taalwetenschap in artikelen* 1995, 93-104.

SMELIK, A., BUIKEMA, R. en MEIJER, M., *Effectief beeldvormen: theorie, analyse en praktijk van beeldvormingsprocessen*, Assen, Van Gorcum & Comp. B.V., 1999, 205p.

STEDELIJKE INTEGRATIEDIENST GENT, (18.07.2002) ‘Omgevingsanalyse 2003-2005: Tewerkstelling’ [WWW]. Stedelijke Integratiedienst:
<http://www4.gent.be/integratiedienst/Algemeen/Omgevingsanalyse/5tewerkstelling.htm#woonwagenbewoners> [27/07/2011]

STEINBERGER, D. en KELLER, L., *The movement of travelers in Council of Europe member states, 2002*, Straatsburg, Council of Europe, 2002, 31p en
http://www.coe.int/t/dg3/romatravellers/Source/documents/mgsrom/circulationvoyageursKeller_en.pdf.

STEELMAN, T. en CARMIN, J., “Common property, collective interests and community opposition to locally unwanted land uses”, *Society and Natural Resources* 1997, 485-500.

TAKAHASHI, L. en DEAR, M., “The changing dynamics of community opposition to human services facilities”, *Journal of the American Planning Association* 1997, 79-93.

TANNER, A., (05/2005) 'The Roma of Eastern Europe: Still searching for Inclusion' [WWW]. Migration Information Source: <http://www.migrationinformation.org/feature/display.cfm?ID=308> [03.08.2011]

TIMMERMAN, C., LODEWYCKX, I., VANHEULE, D. en WETS, J., *Wanneer wordt vreemd, vreemd? De vreemde in beeldvorming, registratie en beleid*, Leuven, Uitgeverij Acco, 2004, 286p.

VANDEBOSSCHE, F., *Beleidsbrief wonen 2010-2011*, Brussel, Vlaams Parlement, 2010, 77p.

VAN DER LEUN, J., KROMHOUT, M., EASTON, M. en WEERMAN, F., "Criminaliteit, migratie en etniciteit: nieuwe richtingen binnen een complex en beladen onderzoeksterrein", *Tijdschrift voor Criminologie* 2010, 107-121.

M. VAN DER STOEL, *Report on the situation of Roma and Sinti in the OSCE area*, Den Haag, OSCE, 178p en <http://www.osce.org/hcnm/32350?download=true>.

VAN DIJK, A.T., *Minderheden in de media: een analyse van de berichtgeving over etnische minderheden in de dagbladpers*, Amsterdam, Socialistische Uitgeverij Amsterdam, 1983, 168p.

VAN MOERKERKE, B., "Woonwagengewoners: goede afspraken, goede vrienden", *Lokaal* 2011, afl. juli, 30-32.

VAN WILSEM, J.A., "Geweldscriminaliteit" in E. MULLER, J. VAN DER LEUN, L. MOERINGS, en P. VAN CALSTER, (eds.), *Criminaliteit*, Alphen aan de Rijn, Kluwer, 2010, 167-180.

VETTENBURG, N. en WALGRAVE, L., "Een integratie van theorieën over persisterende delinquentie: maatschappelijke kwetsbaarheid" in P. GORIS en L. WALGRAVE (eds.), *Van kattenkwaad en erger: actuele thema's uit de jeugdcriminologie*, Antwerpen, Garant, 2002, 44-59.

VLAAMSE WOONWAGENCOMMISSIE, *Wonen op wielen: de nood aan woonwagenterreinen in Vlaanderen*, Brussel, Ministerie Vlaamse Gemeenschap, 2001, 90p.

VLAAMS MINDERHEDENCENTRUM, *Standplaatsenbeleid: analyse en aanbevelingen*, Brussel, VMC, 2006, 30p.

VLAAMS MINDERHEDENCENTRUM, *Voyageur, Manoesj, Rom: cultuur, historiek, woonwagenwerk*, Brussel, VMC, 2002, 17p.

VLAAMS MINDERHEDENCENTRUM, *Wonen op wielen: woonwagenterreinen aanleggen en beheren, een handleiding*, Brussel, VMC, 2010, 160p.

Vlaams minister van Binnenlands Bestuur, Stedenbeleid, Wonen en Inburgering, Pleisterplaatsen voor woonwagenbewoners, 28 april 2008, Omzendbrief BB 2008/03.

Vr. en Antw. Vl. Parl. 1996-97, 9 oktober 1997 (Vr. nr. 218 F. DEWINTER tot E. BALDEWIJNS)

Vr. en Antw. Vl. Parl. 2006-2007, 2 maart 2007 (Vr. nr. 110 V. HEEREN tot M. KEULEN)

Vr. en Antw. Vl. Parl. 2009-2010, 10 maart 2010 (Vr. nr. 253 V. HEEREN tot G. BOURGEOIS)

Waals minister van Lokaal Bestuur, Stedenbeleid en Toerisme en Waals minister van Gezondheid, Sociale Actie en Gelijke Kansen, 31 mei 2011, Omzendbrief ETI/FLA/SCL/LMO/fgo/2011-C121.

Waals Wetboek van Ruimtelijke Ordening, Stedenbouw en Patrimonium

Wetsvoorstel betreffende de inrichting en werking van standplaatsen en openbare centra voor woonwagens en de voorschriften waaronder nomaden er kunnen vertoeven, *Parl. St. Senaat* 1977, nr. 1.

Wetsvoorstel tot inrichting en werking van standplaatsen en openbare centra voor woonwagens en de voorschriften waaronder nomaden er kunnen vertoeven, *Parl. St. Senaat* 1975-1976, nr. 1.

Wetsvoorstel tot vastleggen van criteria voor het verblijf van bewoners van woonwagens die geen regelmatige verblijfplaats hebben, *Parl. St. Senaat* 1969-1970, nr. 382.

Wetsvoorstel tot het vastleggen van criteria voor het verblijf van bewoners van woonwagens die geen regelmatige verblijfplaats hebben, *Parl. St. Kamer* 1971-1972, nr. 1.

WILLEMS, W. en COTTAAR, A., *Het beeld van Nederland: hoe zien Molukkers, Chinezen, woonwagenbewoners en Turken de Nederlanders en zichzelf?*, Den Haag, Ambo, 1989, 348 p. en <http://www.vijfeeuwenmigratie.nl/sites/default/files/bronnen/Deel%20III%20Woonwagenbewoners.pdf>.

X, *Déclaration de politique régionale wallonne: une énergie partagée pour une société durable, humaine et solidaire*, Bruxelles, Parlement Wallon, 2009, 146p.

X, *Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen*, Brussel, Ministerie Vlaamse Gemeenschap, 2004, 596p.

X, *Samenleven in diversiteit: Strategisch Plan Vlaams Minderhedenbeleid 2004-2010*, Brussel, Vlaamse Overheid, 2004, 45p.

YILDIRIM, S., *Etnisch-culturele minderheden in Vlaanderen*, Brussel, Vlaams Minderhedencentrum, z.d., 41p.