

GIDS VAN GOEDE PRAKTIJKEN OM TRAVELLERS TE BETREKKEN BIJ HUISVESTING

→ huisvestingsmaatschappijen die woonwagenterreinen beheren, of woonwagenebewoners in hun sociale huisvesting hebben, krijgen de opdracht om meer woonwagenebewoners te betrekken in hun huurdergroepen.

INLEIDING

Na een onderzoek in 2006 rond 'gelijkheid', werd vastgesteld dat bepaalde minderheidsgroepen (o.a. ook woonwagenebewoners) regelmatig vergeten werden in bedrijfsstrategieën om inclusief te werken of te werken rond meer gelijkheid. Het resultaat is dat ze geen gelijke toegang krijgen tot basis diensten en ondersteuning.

Woonwagenebewoners leven vaak in een soort van parallel universum met lokale gemeenschappen. Ze worden niet gevolgd door reguliere diensten, die geen kennis hebben van deze groepen, laat staan dat ze weten hoe deze groepen het beste ondersteund kunnen worden. Hierdoor zien we dat deze groepen systematisch uitgesloten worden. Ondanks deze sombere vaststelling zien we toch enkele goede voorbeelden van diensten die werken met woonwagenebewoners. Toch blijven deze voorbeelden geïsoleerde gevallen en ondergewaardeerd in het grotere politieke beeld.

De uitvoering van een verantwoord en eerlijk huisvestingsbeleid is lang gezien als cruciaal voor het aanpakken van de bredere uitsluiting waarmee woonwagenebewoners geconfronteerd worden. Na veel kritiek op het groot tekort aan woonwagenterreinen, antwoordde de overheid met aanpassingen aan de huisvestingswetgeving. Alle 'Local Authorities' moeten de huisvestingsnoden van woonwagenebewoners in hun regio in kaart brengen en moeten een strategie uitwerken om hier aan tegemoet te komen.

In deze context is dit moment goed voor professionelen in deze diensten om hun reguliere dienstverlening voor deze groepen te evalueren.

Deze gids is vooral handig als kader om woonwagenebewoners meer te betrekken bij het beslissingsproces en de planning door middel van effectieve consultatie en partnerschappen, vergelijkbaar met reguliere participatiewerkingen voor huurders.

De uitdaging voor diensten is om een eerlijk proces te leiden, met veel creativiteit en het zich bewust zijn van verschillende drempels die in het verleden al voor veel mislukkingen hebben gezorgd.

Praktisch betekent dit dat diensten het probleem niet enkel mogen zien als een tekort aan participatievaardigheden bij deze gemeenschappen. Er moet vooral de nadruk gelegd worden op het uitbouwen van eigen capaciteiten om een geïntegreerde, flexibele en cultuurgevoelige werking uit te bouwen die de participatie kan vergemakkelijken.

INTERESSANTE ELEMENTEN UIT DE GIDS

HUISVESTINGSPOLITIEK

‘Het is algemeen erkend dat een groot aanbod aan huisvestingsmogelijkheden nodig is om tegemoet te komen aan de noden en wensen van individuele woonwagengezinnen, van permanent wonen tot doortrekkersterreinen.’

HISTORIEK:

Het woonprobleem van woonwagebewoners is lang erkend geweest als het hoofdthema om de ruimere problematiek van uitsluiting aan te pakken. In 1968 legde de ‘Caravan Site Act’ een wettelijke verplichting op aan ‘Local Authorities’ (kortweg LAs), om te voorzien in adequate terreinen voor woonwagebewoners in hun regio. Gebrekkige handhaving, echter, zorgde ervoor dat aan deze verplichting niet werd tegemoetgekomen. In 1994 verwijderde de ‘Criminal Justice and Public Order Act’ deze wettelijke verplichting. In 2003 werd na een onderzoek duidelijk dat er een ernstig tekort was in de voorziening van gemeentelijke woonwagenterreinen en dat ongeveer de helft van de bestaande terreinen in ongepaste locaties gelegen waren.

Meer recenter heeft gestructureerde lobbying en mobilisatie van de gemeenschap, samen met een groot aantal onderzoeken die focusten op structurele ongelijkheid, geleid naar belangrijke politieke evoluties op het vlak van wonen.

De ‘Housing Act’ van 2004 legde een verplichte opdracht op aan alle LAs om een beoordeling te maken van de woonnoden van woonwagebewoners. Op basis daarvan moet een strategie uitgewerkt worden om aan de noden te beantwoorden om zo tegemoet te komen aan meer voorzieningen op woonwagenterreinen.

De voorzitter bij de vereniging van steden en gemeenten heeft de bevoegdheid om tussen te komen en LAs te dwingen een terrein aan te duiden en de ontwikkelingen op te volgen op plaatsen waar ze hun verplichtingen niet nakomen.

Ook belangrijk in deze wet: de inclusieve definitie van een ‘woonwagebewoner’, waarin erkend wordt dat het niet meer reizen de culturele identiteit van een woonwagebewoner niet wegneemt.

HUISVESTING BIJ WOONWAGENBEWONERS

Woonwagebewoners leven in verschillende vormen van huisvesting: huren op de privé huurmarkt, via privé eigenaarschap, gemeentelijke sociale huisvesting, een huisvestingsassociatie, gemeentelijke doortrekkersterreinen, private terreinen, illegale terreinen (= zonder bouwvergunning), illegale terreinen (= de bewoners zijn niet de eigenaar van de grond).

De context en de ondersteuning voor woonwagebewoners is in grote mate afhankelijk van het aanbod van woonwagenterreinen of andere factoren zoals financiële middelen, aansluiting bij een regio, etc... . Veel woonwagebewoners verkiezen om op de privé markt te huren omdat het huren in de sociale huisvesting teveel administratie vraagt.

Wanneer LAs gaan tellen hoeveel woonwagebewoners ze in hun regio hebben, gaan ze er nogal snel van uit dat als er geen woonwagenterrein is, er ook geen woonwagebewoners zijn. Deze manier van denken wordt nog eens versterkt door een telling die in het verleden werd gedaan van woonwagens om tot een totaal aantal te komen.

Het resultaat hiervan is dat er een wijdverspreid falen onder huisvestingsdiensten is om woonwagenebewoners in huizen te gaan monitoren en hen onder te schuiven in strategieën rond de aanpak van huisvesting, daklozen etc...

Vaak wordt de link niet gemaakt tussen geschikte huisvesting en gepaste ondersteuning voor woonwagenebewoners en het probleem van illegale terreinen.

Woonwagenebewoners in huizen

De meest onzichtbare groep zijn de woonwagenebewoners die in huizen wonen, zowel huizen op de openbare als de private huurmarkt. Zij krijgen weinig of geen erkenning voor hun specifieke noden en met hun culturele eigenheid wordt geen rekening gehouden op vlak van toewijzing of ondersteuning. Deze groep is zeer kwetsbaar en cultureel geïsoleerd, niet ondersteund door diensten, vaak ongeletterd en niet in staat de nodige kennis te verwerven om een eigen goed te beheren.

Redenen voor het verbreken van huurovereenkomsten: volgens een onderzoek van lokale besturen

- het onvermogen om in een huis te wonen (79%)
- problemen met burens (54%)
- geïsoleerd zijn van vrienden en familie (37%)
- de wens om terug op een woonwagenterrein te wonen (33%)
- financiële problemen (ook met de huur) (28%)
- intimidatie wordt ook vermeld

Woonwagenterreinen

Woonwagenebewoners leven op zowel privé terreinen als officiële terreinen. Recent hebben verschillende LAs het beheer van de terreinen uitbesteed aan 'Arms Length Management Organisations' (ALMOs) of in mindere gevallen aan 'Housing Associations'. Voor sommige terreinen werd het beheer geleased aan individuen.

Net zoals in de reguliere sociale huisvesting betalen de bewoners van een officieel terrein huur, gemeentebelasting en kosten. Er is geen structureel kader voor het beheren van terreinen, het management is niet geregeld. Terreinen zijn bijvoorbeeld niet opgenomen in het overheidsprogramma: "Geschikte huizen voor iedereen".

Dit heeft er toe geleid dat er veel verschil is in het beheer van terreinen, op het niveau van praktisch beheer als op het niveau van het betrekken van de bewoners als op het niveau van de standaardvoorzieningen en diensten op het terrein. Er is ook een bezorgdheid over de vrij hoge huur op sommige terreinen en over de kosten van nutsvoorzieningen zoals elektriciteit.

Goed beheerde terreinen

Op goed beheerde terreinen is er een goed contact tussen bewoners en beheerder (manager). De manager kan een woonwagenebewoner zijn, al is dit geen garantie voor goede beheersvaardigheden. Er zijn duidelijke regels rond bepaalde onderwerpen zoals herstellingen en er is een effectieve communicatiestrategie tussen manager en bewoners. Bewoners hebben ook een gevoel van trots en eigenaarschap en zijn betrokken via bewonersgroepen of minder formele structuren om mee te beslissen.

Slecht beheerde terreinen

Op deze terreinen is er vaak een kloof tussen 'wij en zij'. Dit kan er gekomen zijn door slechte communicatie tussen bewoners en manager en het tekort aan doeltreffende consultatie.

Het niet versterken van de bewoners kan leiden tot woede, frustratie, niet betrokkenheid en weinig verwachtingen tav management en dienstverleners. In dit scenario van wantrouwen en gebroken relaties, kunnen bewoners voelen alsof ze als kinderen behandeld worden en kan men van hen niet verwachten om verantwoorde beslissingen te nemen.

Ook familiale conflicten op het terreinen kunnen serieuze gevolgen hebben op de dynamiek en het algemeen welzijn van de bewoners. Voor vele terreinen is de realiteit ergens tussen deze twee extremen.

Daklozen

Door het groot tekort aan terreinen, zullen woonwagenbewoners die zich aanmelden als dakloos en die zich niet willen vestigen in een huis omwille van culturele redenen, zelden een standplaats aangeboden krijgen op een woonwagenterrein. In plaats hiervan krijgen ze een huis aangewezen van een onaangepaste grootte en op een ongeschikte locatie. Ze worden afgesneden van hun familie en gemeenschap en van belangrijke hulpverlening.

Voor een woonwagenbewoner die een leven in een caravan gewoon was, is de sociale, psychologische en fysieke aanpassing van het wonen in een huis, veel te groot. Er is ook de uitdaging om de privacy van burens te respecteren en om kinderen hun vrijheden te beperken die ze wel hadden wanneer ze opgroeiden op een woonwagenterrein.

Dit zorgt ervoor dat veel woonwagenbewoners zich gevangen voelen in een vicieuze cirkel van onaangepaste tijdelijke huisvesting, waar er geen ondersteuning wordt geboden en wat eindigt in vertrek of uitzetting. Hierdoor voelen sociale huisvestingsmaatschappij zich niet meer verplicht om voor deze mensen verdere huisvesting te zoeken, ze hebben zagezegd al hun plicht gedaan.

De ironie is dat veel woonwagenbewoners in huizen hierdoor veel mobieler worden dan woonwagenbewoners op terreinen.

Eisen rond huisvesting voor woonwagenbewoners

Het reizen in familieverband met de vrijheid en ruimte om aan hun levensonderhoud en interesses te voldoen is nog steeds een belangrijk deel van hun culturele identiteit, zelfs al wordt het steeds moeilijker om deze manier van leven te realiseren.

Er zijn grote veranderingen nodig voor woonwagenbewoners wanneer ze in huizen gaan wonen voor de eerste keer. Daarom is de toewijzing van gepaste huisvesting is cruciaal. Dit zijn de eisen:

- grote huizen om de grote en uitgebreide familie te huisvesten
- gelijkvloerse woningen, liefst met een tuin
- woningen aan het eind van de straat, met voldoende parkingplaats, om onvrede rond geluidshinder bij de burens te vermijden

-> deze eisen zijn vooral belangrijk om ervoor te zorgen dat woonwagenbewoners in huizen willen blijven wonen.

HOE PARTICIPATIETRAJECTEN ORGANISEREN MET WOONWAGENBEWONERS?

1/ Welke drempels ervaren woonwagenebewoners om te participeren?

- Woonwagenebewoners zijn het niet gewoon om (bureaucratisch) te vergaderen en ze kunnen geïntimideerd worden door de formele aanpak. Vergaderingen kunnen ook droog en saai overkomen.
 - Vergaderingen kunnen irrelevant lijken voor woonwagenebewoners, daarom zien ze het nut er niet van in om te participeren.
 - Woonwagenebewoners hebben vaak moeilijkheden met lezen en schrijven.
 - Woonwagenebewoners hebben vaak een zeer laag zelfvertrouwen.
 - Een erfenis van vijandige relaties tussen woonwagenebewoners en reguliere diensten, in het bijzonder een diepgeworteld mistrouwen voor diensten zoals politie en sociale diensten.
 - Hiërarchische machtsstructuren verhinderen soms dat vrouwen die geïnteresseerd zijn, kunnen participeren.
 - 'Wie denk je wel dat je bent?' Woonwagenebewoners kunnen weerstand ervaren in de eigen groep wanneer ze zogezegd meelopen met diensten (die traditioneel gewantrouwd worden) en ideeën hebben van boven hun stand.
 - Woonwagenebewoners kunnen onrealistische verwachtingen hebben. Wanneer zij geen direct resultaat zien na een bepaalde tijdsperiode, dan kan hun geduld opgeraken en kunnen ze afhaken.
 - Woonwagenebewoners kunnen niet gestimuleerd worden om te participeren wanneer ze het nu er niet van in zien en ze het gevoel hebben dat ze alleen maar omwille van formele redenen gevraagd worden.
 - Eén individu of een kleine groep van woonwagenebewoners kan zich oncomfortabel voelen wanneer ze moeten vergaderen met een meerderheid van personen uit sociale diensten.
- ➔ veel van deze drempels zijn complex en diepgeworteld, die zich over vele generaties hebben versterkt en het is onrealistisch om te geloven dat deze drempels op een korte tijd kunnen weggeveegd worden.

2/ Hoe drempels overwinnen bij woonwagenebewoners?

- Het is belangrijk om organisaties of individuen aan boord te hebben die het vertrouwen hebben van de gemeenschap. Zij zorgen voor de betrokkenheid bij en de geloofwaardigheid van het forum.
- Om de interesse en het vertrouwen te vergroten binnen gemeenschappen maar ook om een grotere bekendheid over de problematiek van ww'b's te bekomen, kan het een goed idee zijn om een cultureel evenement te organiseren (zoals de vertoning van een film) bij de start van het forum of het participatietraject.
- Om woonwagenebewoners betrokken te krijgen, is het belangrijk om geen valse verwachtingen te creëren en de mogelijke verhoopte resultaten toe te lichten, maar ook uit

te leggen wat de onzekerheden kunnen zijn en de knelpunten die het proces kunnen vertragen.

- Pas en zo informele benadering toe tijdens de bijeenkomsten.
- Betrek woonwagenbewoners bij de taakomschrijving van het traject, om hen te verzekeren dat zij er ook belang bij hebben en dat het forum voor hen zinvol zal zijn.
- Voorzie onkostenvergoedingen (voor vervoer en kinderopvang) voor woonwagenbewoners die participeren.
- Ontwikkel een fondsenstrategie om woonwagenbewoners die deelnemen te kunnen vergoeden, in lijn met andere betrokken diensten.
- Voorzie middelen om de vaardigheden van de woonwagenbewoners te verhogen. Dit kan zijn: spreken voor een groep, schrijfvaardigheden, computervaardigheden, vergadertechnieken en verslag nemen.
- Zorg ervoor dat deelnemende diensten kennis hebben van de belangrijkste culturele thema's voor woonwagenbewoners, organiseer desnoods vormingen hieromtrent.
- Organiseer de vergaderingen voor de woonwagenbewoners rond gepaste tijden en op gepaste plaatsen.
- Kies een locatie waar woonwagenbewoners zich op gemak zullen voelen.
- Wanneer je een verslag maakt, gebruik dan een laagdrempelige vorm. Het kan ook handig zijn om het verslag op band op te nemen.

Werken met subgroepen:

Betrokkenheid kan verschillende vormen aannemen.

De eerste stap is consultatie en het vastleggen van hoofdthema's die belangrijk zijn voor de gemeenschap.

Als het moeilijk is om woonwagenbewoners rond één grote tafel te krijgen, zijn er andere mogelijkheden om hun input te krijgen. Bijvoorbeeld via kleinere subgroepen. De kleinere subgroepen kunnen daarna hun inbreng doen in een grotere groep.

In die subgroepen is het belangrijk dat de woonwagenbewoners zoveel mogelijk de agenda bepalen.

Organisaties of diensten die al een goed contact hebben met de woonwagenbewoners kunnen deze vergaderingen organiseren en faciliteren. Deze subgroepen moeten het nut van hun participatie zien. Daarom kan het zinvol zijn om eerst op vraag van de woonwagenbewoners iets te organiseren zoals een EHBO cursus of theorie rijlessen, afhankelijk van wat de groep prioriteit vindt.

Vertegenwoordiging:

Als je woonwagenbewoners in wagens, als woonwagenbewoners in huizen wil bereiken, dan moet je ervoor zorgen dat je een zo'n breed mogelijk spectrum van stemmen hebt. Dat is niet altijd evident, zeker niet in de context van één woonwagenterrein, waar één of twee families de plak zwaaien en het engagement van anderen ondermijnen. Zeker niet wanneer die dominante families niet mee willen participeren aan het proces.

Vertegenwoordiging is van belang in het mobiliseren van eender welke gemeenschap, het is belangrijk om te streven voor een vertegenwoordiging van algemene thema's voor woonwagenbewoners, eerder dan in te gaan op de eenzijdige ervaringen van één of twee families.

Families van woonwagenbewoners organiseren zich anders dan burgers. Zij vinden het belangrijk om met grote aantallen te zijn en als er een belangrijke vergadering is, dan kan het zijn dat ze met een grote groep aanwezig zijn in plaats van één of twee vertegenwoordigers te sturen. Als je probeert om vertegenwoordiging van de verschillende groepen te organiseren, dan moet je bewust zijn van de mate waarin zij spreken in naam van anderen en ook van de manier waarop er verslag gedaan wordt over de algemene onderwerpen die besproken geweest zijn op de vergadering.

Er is ook de kwestie van verantwoordelijkheid en de mate waarin de vertegenwoordigers hun rol zien als zijnde verantwoordelijk voor een gemeenschap die andere ideeën heeft dan dat ze worden gecommuniceerd.

Er schuilt een gevaar in het overbevragen van een kleine groep van 'professionele woonwagenbewoners' die de gemeenschap vertegenwoordigen. De daaruit voortvloeiende indruk kan zijn dat het gaat om een statische gemeenschap, dat ze het moeilijk hebben met de complexiteit van de onderwerpen en het plaatsen van de verschillende stemmen uit deze gemeenschap.

Met meer nadruk op consultatie van de doelgroep en het verhoogd engagement van woonwagenbewoners aan de ene kant, en de investering die nodig is om het vertrouwen te winnen aan de andere kant, schuilt er een gevaar dat diensten in zee gaan met woonwagenbewoners op een oppervlakkige en formele manier. Dit is niet altijd de bedoeling en kan verschillende vormen aannemen, zoals het onvoldoende consulteren, het uitnodigen van mensen naar vergaderingen maar geen oog hebben voor hun participatie in beslissingen maken, het niet ondersteunen van hun vaardigheden, etc...