

## **RONDTREKKENDE WOONWAGENBEWONERS**

Een overzicht van de leefomstandigheden van  
ronttrekkende woonwagenbewoners en  
bestaande initiatieven ter ondersteuning

**Marije Reidsma, Goedroen Juchtmans, Saena Chakkar & Peter De Cuyper**

**Projectleiding: Peter De Cuyper**

Onderzoek in opdracht van het Agentschap Binnenlands Bestuur van de  
Vlaamse overheid

*Gepubliceerd door*  
KU Leuven  
HIVA - ONDERZOEKSINSTITUUT VOOR ARBEID EN SAMENLEVING  
Parkstraat 47 bus 5300, 3000 LEUVEN, België  
hiva@kuleuven.be  
<http://hiva.kuleuven.be>

D/2020/4718/typ het depotnummer – ISBN typ het ISBN

OMSLAGONTWERP typ de naam van het ontwerpbureau  
OMSLAGILLUSTRATIE typ de bronvermelding

© 2020 HIVA-KU Leuven

Niets uit deze uitgave mag worden verveelvuldigd en/of openbaar gemaakt door middel van druk, fotokopie, microfilm of op welke andere wijze ook, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van de uitgever.  
No part of this book may be reproduced in any form, by mimeograph, film or any other means, without permission in writing from the publisher.

# Inhoud

<b>Lijst afkortingen</b>	<b>7</b>
<b>Lijst tabellen</b>	<b>9</b>
<b>Lijst figuren</b>	<b>11</b>
<b>Inleiding</b>	<b>13</b>
<b>1   Rondtrekkende woonwagenbewoners in Vlaanderen: een overzicht van de literatuur</b>	<b>15</b>
1.1 Wie zijn de woonwagenbewoners?	15
1.1.1 Een typologie	15
1.1.2 Een gedeelde cultuur	17
1.2 Rondtrekken vs. een vaste standplaats: een genuanceerd verhaal	19
1.2.1 Standplaatsenbeleid in België	19
1.2.2 Geen harde grens, maar een continuüm	20
1.3 De literatuur over de woon- en leefsituatie van woonwagenbewoners	21
1.3.1 Standplaatsentekort	21
1.3.2 Woonkwaliteit	22
1.3.3 Referentieadres	22
1.3.4 Onderwijs	23
1.3.5 Werk en inkomen	24
1.3.6 Gezondheid	25
1.3.7 Sociale dienstverlening	25
1.4 Een onderzoek naar rondtrekkende woonwagenbewoners	26
1.4.1 Beleid rond woonwagenbewoners	26
1.4.2 Nood aan onderzoek naar de minst gekende groepen	26
<b>2   Onderzoeksvragen en methodologie</b>	<b>28</b>
2.1 Onderzoeksvragen	28
2.2 Onderzoeksmethoden	29
2.2.1 Literatuurstudie	29
2.2.2 Interviews met sleutelfiguren	29
2.2.3 Interviews met woonwagenbewoners	30
2.2.4 In kaart brengen van initiatieven ter ondersteuning van woonwagenbewoners	36
2.2.5 Formuleren van beleidsaanbevelingen via een search conferentie	37
<b>3   De leef- en woonsituatie en maatschappelijke participatie van rondtrekkende woonwagenbewoners</b>	<b>39</b>
3.1 Beschrijving populatie doortrekkersterreinen	39
3.2 Rondtrekkende gewoonten en voorkeuren	41
3.2.1 Het rondtrekken in kaart gebracht	41
3.2.2 Voorkeuren wat betreft rondtrekken en vaststaan	44
3.2.3 Rondtrekkende gewoonten en voorkeuren van buitenlandse rondtrekkende woonwagenbewoners	46
3.3 Woonsituatie	47
3.3.1 Beoordelingen van standplaatsen	48
3.3.2 Het wonen in een woonwagen	50
3.3.3 De woonsituatie van buitenlandse rondtrekkende woonwagenbewoners	50
3.4 De leefsituatie en maatschappelijke participatie van woonwagenbewoners	52
3.4.1 Referentieadressen	52

3.4.2	Onderwijs	52
3.4.3	Werk en inkomen	54
3.4.4	Gezondheid	55
3.4.5	Sociale contacten	55
3.4.6	De positie van vrouwen	56
3.4.7	Het belangrijkste in het leven van rondtrekkende woonwagenbewoners	57
3.4.8	De leefsituatie en maatschappelijke participatie van buitenlandse rondtrekkende woonwagenbewoners	57

#### **4 | Overzicht van bestaande ondersteuning, begeleiding en hulpverlening voor rondtrekkende woonwagenbewoners** **60**

4.1	Algemene uitdagingen bij het opzetten van dienstverlening voor woonwagenbewoners	60
4.2	Initiatieven voor rondtrekkende woonwagenbewoners	61
4.2.1	Initiatieven op en rond doortrekkersterreinen	61
4.2.2	Referentieadressen	65
4.3	Initiatieven gericht op woonwagenbewoners in het algemeen	66
4.3.1	Minderhedenforum	66
4.3.2	Samenlevingsopbouw	66
4.3.3	Gemeenten met een taakstelling	67
4.3.4	Onderwijsproject voor Brusselse Roms	67
4.4	Initiatieven op residentiële terreinen in Vlaanderen	68
4.4.1	Vast en apart sociaal beheer	68
4.4.2	Structureel overleg tussen betrokken partners	69
4.4.3	Taalkaravaan in Leuven	69
4.5	Initiatieven en beleid in het buitenland	70
4.5.1	Beleidskader en wetgeving m.b.t. standplaatsen	70
4.5.2	Zelforganisatie	71
4.5.3	Onderwijs	72
4.6	Overkoepelende bevindingen	75
4.6.1	Goede praktijken	76
4.6.2	Knelpunten	76
4.6.3	Noden van dienstverlenende instanties	78

#### **5 | Besluit en beleidsaanbevelingen** **79**

5.1	Aanleiding en opzet	79
5.2	Synthese van de resultaten	80
5.2.1	De rondtrekkende woonwagenbewoners getypeerd	80
5.2.2	Een eigen plaats voor vrouwen en mannen in de familie	80
5.2.3	De rondtrekkende Belgische woonwagenbewoners vormen een zeer kwetsbare groep	81
5.2.4	Wens op korte termijn: zekerheid	81
5.2.5	Voordelen van een verblijf op de doortrekkersterreinen gaan vooral naar de minst kwetsbare groep, i.c. de buitenlandse rondtrekkende woonwagenbewoners	81
5.2.6	Wens op lange termijn: een vaste stand- of woonplaats vertaald in diverse woonwensen	82
5.2.7	Uit het oog: wat met de meest kwetsbare groep?	82
5.3	Centrale uitdagingen	82
5.3.1	Een geïntegreerde visie en beleid dat antwoorden biedt op de problemen van Belgische rondtrekkende woonwagenbewoners, zowel op de korte als de lange termijn	82
5.3.2	Prioritering van de uitdagingen via een search conference	83
5.4	Aanbevelingen	85
5.4.1	Algemene uitgangspunten	86
5.4.2	Aanbevelingen: rondtrekken	87
5.4.3	Aanbevelingen: wonen	91
5.4.4	Aanbevelingen: dienstverlening	95
5.4.5	Aanbevelingen: onderwijs	97

#### **- BIJLAGEN -** **102**

bijlage 1	Inventarisatie van beleidsaanbevelingen in de literatuur	103
bijlage 2	Inventarisatie van beleidsaanbevelingen door de sleutelfiguren	113





# Lijst afkortingen

<b>BZK</b>	Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties
<b>CASNAV</b>	Centre académique pour la scolarisation des enfants allophones nouvellement arrivés et des enfants issus de familles itinérantes et de voyageurs
<b>CNED</b>	Centre national d'enseignement à distance
<b>ELAMP</b>	E-Learning and Mobility Projects
<b>ENTE</b>	European Network for Traveller Education
<b>GBO</b>	geïntegreerd breed onthaal
<b>HIBP</b>	Horizontaal Integratiebeleidsplan
<b>NATT+</b>	National Association of Teachers of Travellers +Other Professionals
<b>PP</b>	Pavee Point Traveller and Roma Centre
<b>REYN</b>	Romani Early Years Network
<b>TES</b>	Traveller Education Service
<b>VMSW</b>	Vlaamse Maatschappij voor Sociaal Wonen
<b>VROM</b>	Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer
<b>VSRWN</b>	Vereniging Sinti, Roma en Woonwagenbewoners Nederland





# Lijst tabellen

Tabel 2.1	Aantal interviews met Belgische woonwagenbewoners naar groep en locatie, met tussen haakjes het aantal vrouwen (N=48)	34
Tabel 3.1	Cijfers populatie doortrekkersterreinen 2018	40
Tabel 5.1	Uitdagingen per domein	85



# Lijst figuren

Figuur 3.1 Woonwensen van gedwongen rondtrekkende woonwagenbewoners

44



# Inleiding

In Vlaanderen en Brussel behoren naar schatting tot 10 000 personen tot de groep die men decretaal vat onder de term ‘woonwagenbewoners’. In het decreet betreffende het Vlaamse integratie- en inburgeringsbeleid wordt deze groep gedefinieerd als “personen die legaal in België verblijven en die wonen of woonden in een woonwagen, of waarvan de ouders dat deden, met uitzondering van bewoners van campings of gebieden met weekendverblijven”<sup>1</sup>. De populatie woonwagenbewoners bestaat uit drie subgroepen: Voyageurs, Roms en Manoesjen. Zij vormen in Vlaanderen een minderheid die voornamelijk geïsoleerd van de meerderheidsmaatschappij leeft, en lange tijd enkel contact zocht met deze zogenoemde *burgermaatschappij* in het kader van economische uitwisselingen (Agentschap Binnenlands Bestuur, 2012; Beersmans, Devolder, Janssens, Machiels, & Michels, 2002). De woonomstandigheden van de woonwagenbewoners verschillen sterk: sommige gezinnen wonen in woonwagens, anderen in huizen of appartementen. Sommigen blijven het hele jaar op dezelfde plaats, anderen trekken een aantal maanden per jaar rond en weer anderen zijn het hele jaar noodgedwongen onderweg vanwege een gebrek aan vaste en legale standplaatsen. Daarnaast komen ieder jaar verschillende gezinnen uit het buitenland een periode rondreizen in Vlaanderen (Horizontaal Integratiebeleidsplan, 2018).

De kloof tussen de leefwereld van de woonwagenbewoners en de niet-woonwagenbewoners, het wederzijdse wantrouwen en ook hun preciaire woonsituatie hebben ervoor gezorgd dat een grote groep woonwagenbewoners zich in een maatschappelijk kwetsbare positie bevindt op een verscheidenheid aan domeinen. Zeker de groep Belgische woonwagenbewoners die bij gebrek aan een vaste standplaats rondtrekt, is zeer kwetsbaar: de toegang tot een stabiel inkomen, de gezondheidszorg en sociale diensten en de mogelijkheid voor kinderen om naar school te gaan, worden immers sterk beperkt wanneer men geen vaste standplaats heeft (Agentschap Binnenlands Bestuur, 2012; Janssens, 2019; Kinderrechtencommissariaat, 2014).

Vanwege de problemen waar woonwagenbewoners mee te maken hebben, vormden ze sinds 1998 een specifieke doelgroep binnen het decreet inzake het Vlaamse beleid ten aanzien van etnisch-culturele minderheden<sup>2</sup> (vanaf 2009 het Integratiedecreet en vanaf 2013 het Integratie- en Inburgeringsdecreet) (Agentschap Binnenlands Bestuur, 2012). Omdat de specifieke problemen waar woonwagenbewoners tegenaan lopen bij verschillende beleidsdomeinen thuishoren, is de speciale aandacht vanuit het integratiebeleid niet exclusief: het doel is om het beleid met betrekking tot deze groep over de beleidsdomeinen heen te coördineren en op elkaar af te stemmen (Horizontaal Integratiebeleidsplan, 2018). Aangezien de overheid van mening is dat woonwagenbewoners met een vaste standplaats op een residentieel terrein gemakkelijker aansluiting kunnen vinden bij de samenleving en in principe voldoende bereikt kunnen worden, is in 2018 besloten om deze specifieke groep uit het integratie- en inburgeringsdecreet te halen (Vlaamse Regering, 2018). De focus ligt hierdoor enkel nog op woonwagenbewoners die niet op residentieële terreinen verblijven<sup>3</sup>. Het is binnen dit kader dat het onderzoek zich situeert. Dit betekent dat de focus van dit onderzoek ligt op de specifieke situatie van rondtrekkende woonwagenbewoners in Vlaanderen.

---

<sup>1</sup> Artikel 3 van het decreet van 7 juni 2013 betreffende het Vlaamse integratie- en inburgeringsbeleid.

<sup>2</sup> Decreet van 28 april 1998 inzake het Vlaamse beleid ten aanzien van etnisch-culturele minderheden.

<sup>3</sup> In de nieuwe legislatuur zullen woonwagenbewoners in hun geheel als doelgroep uit het integratiebeleid worden gehaald, zoals beschreven in het Vlaamse regeerakkoord voor de legislatuur 2019-2024 (Vlaamse Regering, 2019).

Kennis over rondtrekkende woonwagenbewoners blijkt schaars. Het laatste onderzoek naar woonwagenbewoners in heel Vlaanderen dateert van 2009<sup>4</sup>, een tijd waarin er minder sprake was van noodgedwongen rondtrekkende woonwagenbewoners dan tegenwoordig. Zij vormden in het onderzoek dan ook een minderheid van de bevraagde respondenten en bij de bespreking van de leefomstandigheden werd ook geen onderscheid gemaakt tussen rondtrekkende en sedentaire woonwagenbewoners. In 2012 verscheen een kwantitatieve studie naar Oost-Vlaamse woonwagenbewoners, maar wordt duidelijk vermeld dat rondtrekkende woonwagenbewoners zonder vaste verblijfplaats in Oost-Vlaanderen niet tot de doelgroep van het onderzoek behoorden (Couckuyt & Joos, 2012). Ook hier geldt dat er op dat moment nog slechts in mindere mate sprake was van Belgische woonwagenbewoners die bij gebrek aan een vaste verblijfplaats moesten rondtrekken. Over woonwagenbewoners uit het buitenland biedt dit onderzoek ook geen gegevens, aangezien zij niet onder de doelgroep van het onderzoek vielen. Momenteel loopt er een Europees onderzoek naar Roma en woonwagenbewoners, maar ook daar vormen rondtrekkende woonwagenbewoners slechts een minderheid van de doelgroep en zijn woonwagenbewoners uit het buitenland niet (bewust) meegenomen<sup>5</sup>. De bedoeling van het voorliggende onderzoek is dan ook om een antwoord te bieden op deze lacune in de kennis over rondtrekkende woonwagenbewoners. Meer concreet richten we ons op de leefsituatie, maatschappelijke participatie en woonsituatie van alle groepen rondtrekkende woonwagenbewoners in Vlaanderen. Daarnaast brengen we de bestaande ondersteuning, begeleiding en hulpverlening voor deze groep in kaart, waarbij we de focus leggen op initiatieven uit binnen- en buitenland. Op basis van de bevindingen uit deze twee luiken zullen we vervolgens concrete beleidsaanbevelingen formuleren. Het doel van dit onderzoek is om op basis van de onderzoeksresultaten het beleid betreffende rondtrekkende woonwagenbewoners, met de focus op het bevorderen van hun integratie en de realisatie van hun basisrechten, verder te kunnen uitbouwen.

Het rapport bestaat uit vijf hoofdstukken. In het eerste hoofdstuk geven we een overzicht van de bestaande literatuur en bespreken we het gevoerde beleid met betrekking tot woonwagenbewoners in Vlaanderen en Europa. Het tweede hoofdstuk behandelt de onderzoeksvragen en de gehanteerde methodologie. Vervolgens richten we ons in het derde hoofdstuk op de resultaten, waarbij we vanuit het perspectief van de rondtrekkende woonwagenbewoners hun huidige leefsituatie bespreken. In hoofdstuk 4 staan de initiatieven ter ondersteuning van woonwagenbewoners centraal. We geven daarbij een selectie van initiatieven uit binnen- en buitenland, en initiatieven gericht op zowel specifiek rondtrekkende woonwagenbewoners als ook sedentaire woonwagenbewoners. In het laatste deel vatten we het onderzoek samen en geven we een aantal concrete beleidsaanbevelingen.

---

4 Kwantitatieve bevraging van de maatschappelijke en economische positie van woonwagenbewoners (HIVA, 2009). De resultaten van dit onderzoek zijn terug te vinden in *Strategisch Plan Woonwagenbewoners 2012-2015* (Agentschap Binnenlands Bestuur, 2012) en in het boekhoofdstuk *The uncounted poor in EU-SILC: a statistical profile of the income and living conditions of homeless people, undocumented immigrants and travelers in Belgium* (Nicaise, Schockaert, & Bircan, 2019).

5 Het gaat om de Roma and Travellers Survey 2018-2019, uitgevoerd door het Europees Bureau voor de grondrechten (FRA). Het doel van het onderzoek is om de integratie van Roma en woonwagenbewoners in de Europese Unie op te volgen in het kader van het EU-kader voor de nationale strategieën voor integratie van Roma tot 2020, en data is verzameld in België, Frankrijk, Ierland, Nederland, Zweden en het Verenigd Koninkrijk.

# 1 | Rondtrekkende woonwagengewoners in Vlaanderen: een overzicht van de literatuur

In dit hoofdstuk geven we een kort overzicht van de beschikbare en relevante literatuur met betrekking tot de (rondtrekkende) woonwagengewoners. We gaan dieper in op wat er al geweten is over deze groep, met bijzondere aandacht voor de thema's die we behandelen in dit onderzoek: de leefsituatie, woonsituatie en maatschappelijke participatie van (rondtrekkende) woonwagengewoners. De informatie in dit hoofdstuk vormt een synthese van een aantal kernpublicaties geschreven door personen met jarenlange ervaring in het werken met de doelgroep, waarbij we meer gewicht hebben gegeven aan de meest recente publicaties<sup>6</sup>. De meeste van deze publicaties zijn tot stand gekomen vanuit een professionele betrokkenheid bij de doelgroep en zijn niet noodzakelijk wetenschappelijke werken.

## 1.1 Wie zijn de woonwagengewoners?

### 1.1.1 Een typologie

Zoals vermeld in de inleiding, definieert Vlaanderen woonwagengewoners als volgt: “personen die legaal in België verblijven en die wonen of woonden in een woonwagen, of waarvan de ouders dat deden, met uitzondering van bewoners van campings of gebieden met weekendverblijven”<sup>7</sup>. Sommigen trekken nog meerdere maanden per jaar rond met hun woonwagen, terwijl anderen voornamelijk op één vaste plaats blijven. Zoals we zullen zien is deze groep ook op andere vlakken zeer divers, maar hebben ze wel enkele gezamenlijke culturele kenmerken. In Vlaanderen zijn woonwagengewoners voornamelijk gegroepeerd – of correcter: groeperen zij zichzelf - in drie subgroepen: Voyageurs, Roms<sup>8</sup>, en Manoesjen of Sinti (zie verder voor een specifieke beschrijving van deze drie groepen). Men behoort enkel tot één van de drie subgroepen indien men zichzelf zo erkent én erkend wordt door anderen met deze identiteit (Vlaams Minderhedencentrum, 2010). Hoewel woonwagengewoners het belangrijk vinden te behoren tot een specifieke subgroep, vinden er regelmatig huwelijken plaats over de subgroepen heen, en in mindere mate ook met niet-woonwagengewoners (Geurts, 2014; Unia, 2017; Vlaams Minderhedencentrum, 2010).

Het is moeilijk om een precies cijfer te plakken op het aantal woonwagengewoners in Vlaanderen of België. Een laatste raming uit 2011 van het Kruispunt Migratie-Integratie vermeldde 967 gezinnen in Vlaanderen en Brussel die in een woonwagen woonden, waarop vervolgens op basis van de gemiddelde gezinsgrootte per subgroep het totale aantal woonwagengewoners berekend werd: naar schatting waren dat er 2 576 (Agentschap Binnenlands Bestuur, 2012). In deze cijfers zijn de personen die op dat moment in huizen woonden niet meegerekend. Dat aantal wordt geschat op tussen de 5 000 en 10 000 personen (Antwerps integratiecentrum de8, Kruispunt Migratie-Integratie, Minderhedenforum, Regionaal Integratiecentrum Foyer Brussel, & Mensen van de Weg, 2013). Een

<sup>6</sup> Voor meer achtergrondinformatie verwijzen we naar Janssens (2019), Daeren (2019), Geurts (2014), Vlaams Minderhedencentrum (2010), en Beersmans et al. (2002).

<sup>7</sup> Artikel 3 van het decreet van 7 juni 2013 betreffende het Vlaamse integratie- en inburgeringsbeleid.

<sup>8</sup> Niet te verwarren met Roma, die binnen de Vlaamse terminologie niet tot de woonwagengewoners behoren en vice versa. Later zullen we hier nog verder op in gaan.

ander cijfer wordt genoemd in de National Roma Integration Strategy voor België (European Commission, 2012), waar gesproken wordt over 9 250 woonwagenbewoners in heel België, inclusief personen met een vaste woonst. Het is echter onduidelijk waar dit cijfer op gebaseerd is. Kortom, uit de beschikbare bronnen blijkt dat het moeilijk is om exacte en recente cijfers te verzamelen van het aantal woonwagenbewoners in Vlaanderen of België dat nog effectief in een woonwagen woont. Niettemin gaat Geurts (2014) ervan uit dat de groep sinds de laatste schatting sterk gegroeid is door de snelle bevolkingsgroei bij woonwagenbewoners.

We zullen nu kort de verschillende subgroepen woonwagenbewoners bespreken. De **Voyageurs** vormen de grootste subgroep van woonwagenbewoners in Vlaanderen. Zij hebben geen migratieachtergrond, maar zijn in de 19<sup>e</sup> eeuw begonnen rond te trekken uit economische noodzaak. Tegenwoordig trekken de Voyageurs nog nauwelijks rond, omdat de ambulante beroepen die ze vroeger uitvoerden vandaag onvoldoende renderen. Ook wonen velen in huizen, wat deels te maken heeft met een gebrek aan woonwagenterreinen<sup>9</sup>. De woonwagen blijft echter een belangrijke rol in hun leven spelen, door bijvoorbeeld vast te houden aan de levensstijl die samengaat met het wonen in een woonwagen (zie later). Voyageurs spreken Nederlands, met woorden uit het Bargoens. Voyageurs vormen 70 procent van de populatie woonwagenbewoners wonend in een woonwagen.

De **Roms** komen oorspronkelijk uit India en hebben dezelfde historische achtergrond als de Roma, maar kwamen al aan het eind van de 19<sup>e</sup> eeuw vanuit Oost-Europa – na de afschaffing van de slavernij in het huidige Roemenië – naar België. Ze hebben de Belgische nationaliteit, een minderheid heeft de Franse nationaliteit. Een grote groep trekt van het voorjaar tot het najaar rond in België en de buurlanden, al zijn er tegenwoordig steeds meer Roms die al dan niet noodgedwongen het hele jaar rondtrekken. De meeste Roms wonen dan ook in een (verplaatsbare) woonwagen. De Roms zijn in maatschappelijk opzicht de meest kwetsbare groep onder de woonwagenbewoners. De moedertaal van de Roms is het Romanes, en ze spreken Frans als tweede taal. Roms die in Vlaanderen naar school zijn geweest, spreken ook Nederlands. Zij maken ongeveer een vijfde uit van de totale populatie woonwagenbewoners in een woonwagen in Vlaanderen.

De laatste en met 1 op de 10 de kleinste subgroep woonwagenbewoners woonachtig in woonwagens in Vlaanderen vormen de **Manoesjen** (in België en Frankrijk) of **Sinti**, die in de 15<sup>e</sup> eeuw vanuit India en via Oost-Europa naar België gekomen zijn. Manoesjen hebben de Belgische nationaliteit. De meerderheid van de Manoesjen woont in een woonwagen, al zijn er ook wel een aantal gezinnen die in een woning wonen. Ze trekken echter nauwelijks meer rond. Ze spreken een variant van het Romanes, het Manoesj, en hanteren het Nederlands als tweede taal (Agentschap Binnenlands Bestuur, 2012; Daeren, 2019; Janssens, 2019; Kinderrechtencommissariaat, 2014; Kruispunt Migratie-Integratie, 2013; Couckuyt & Joos, 2012; Vlaams Minderhedencentrum, 2010).

Bovenstaande subgroepen woonwagenbewoners hebben veelal de Belgische nationaliteit, maar er zijn ook groepen woonwagenbewoners uit het buitenland die gedurende een bepaalde periode van het jaar door België trekken. Het gaat dan om Travellers uit Ierland en Groot-Brittannië en Gens du Voyage uit Frankrijk, die net als de Voyageurs in België *geen* buitenlandse herkomst hebben. De Fransen reizen al langer rond in ons land, terwijl de periodieke komst van Ieren en Britten naar België relatief recent is en voortkomt uit economische motieven (Agentschap Binnenlands Bestuur, 2012; Geurts, 2014; Janssens, 2019; Couckuyt & Joos, 2012). Deze groepen uit het buitenland vormden zo'n tien jaar geleden 90 procent van de totale rondtrekkende bevolking in Vlaanderen (Agentschap Binnenlands Bestuur, 2012). Om deze reden hebben we hen ook meegenomen binnen de scope van dit onderzoek.

---

<sup>9</sup> Uit het onderzoek van Couckuyt & Joos (2012) bij Oost-Vlaamse woonwagenbewoners blijkt dat 42 procent van de gezinnen woonachtig in huizen – voornamelijk Voyageurs – graag terug zouden verhuizen naar een woonwagen.



We willen benadrukken dat er regelmatig begripsverwarring is als het om woonwagenbewoners gaat, en dat woonwagenbewoners vaak beschouwd worden als Roma of vice versa. Binnen de Europese Unie wordt de term Roma inderdaad gebruikt als paraplubegrip voor verschillende groepen die onderling zeer heterogeen zijn, maar het (al dan niet in het verre verleden) nomadisch bestaan als gemeenschappelijk kenmerk hebben (Janssens, 2019; Kruispunt Migratie-Integratie, 2013). De definitie van de Europese Unie luidt als volgt: “The term “Roma” used at the Council of Europe refers to Roma, Sinti, Kale and related groups in Europe, including Travellers and the Eastern groups (Dom and Lom), and covers the wide diversity of the groups concerned, including persons who identify themselves as Gypsies.” (Raad van Europa, 2012, p. 4). In Vlaanderen wordt beleidsmatig echter een nauwere definitie van Roma gehanteerd: tot deze groep behoren enkel personen uit Midden- en Oost-Europa die vooral vanaf de jaren 90 van de vorige eeuw naar België zijn gekomen en veelal in vaste woningen verblijven (Geurts, 2014; Kinderrechtencommissariaat, 2014; Kruispunt Migratie-Integratie, 2013). Zij hebben wel dezelfde Indische achtergrond als de Manoesjen en Roms, maar hebben weinig banden met de woonwagenbewoners (Janssens, 2019). De reden voor het maken van een beleidsmatig onderscheid tussen Roma en woonwagenbewoners is dat, ondanks de culturele gelijkenissen, de concrete noden van enerzijds de woonwagenbewoners en anderzijds de Roma sterk van elkaar verschillen. Daardoor heeft Vlaanderen ervoor gekozen om beide groepen vanuit een eigen specifiek beleid te benaderen (Agentschap Binnenlands Bestuur, 2012).

Naast de Roma, die al generaties lang geen nomadisch leven meer leiden, behoren ook bepaalde groepen die wel in woonwagens wonen niet tot de groep woonwagenbewoners zoals gedefinieerd in Vlaanderen: in etnisch en maatschappelijk opzicht behoren zij immers niet tot de doelgroep die het beleid beoogt met de term woonwagenbewoner. Het gaat dan om groepen die vanuit hun beroep rondtrekken zoals foorreizigers of circusartiesten, campingbewoners en ‘nieuwe woonwagenbewoners’ die omwille van diverse redenen bewust voor een woonwagen kiezen (Kruispunt Migratie-Integratie, 2013; Vlaams Minderhedencentrum, 2010).

### 1.1.2 Een gedeelde cultuur

Zoals we hierboven hebben gezien, verblijven er diverse groepen woonwagenbewoners in Vlaanderen met elk een eigen achtergrond en cultuur. Ondanks de verschillen tussen de groepen in geschiedenis en gebruiken, hebben de woonwagenbewoners ook een aantal gezamenlijke kenmerken die we hier kort zullen bespreken. De gebruikte bronnen zijn Beersmans et al. (2002), Couckuyt en Joos (2012), Daeren (2019), Geurts (2014) en Janssens (2019) en hebben voornamelijk betrekking op de Belgische woonwagenbevolking, tenzij anders vermeld.

Een eerste kenmerk dat woonwagenbewoners met elkaar delen, is het bewustzijn van de eigen culturele identiteit. Woonwagenbewoners zijn eeuwenlang uitgesloten geweest van de samenleving<sup>10</sup>, waardoor ze duidelijk de grens zijn gaan afbakenen tussen enerzijds de eigen groep en anderzijds de niet-woonwagenbewoners: *burgers* of *gadje*. Ze voelen zich afgewezen door de zogenoemde *burgermaatschappij*, wat tot gevolg heeft dat ze zichzelf nog meer afzonderen. Er zijn wel relaties met niet-woonwagenbewoners, maar deze hebben veelal enkel een praktisch nut voor de woonwagenbewoners. Het bewustzijn van de eigen identiteit zorgt echter niet alleen voor afzondering van de maatschappij. Woonwagenbewoners zijn zich ook sterk bewust van de negatieve verhalen en vooroordelen die over hen de ronde doen, waardoor ze soms hun identiteit als woonwagenbewoner proberen te verbergen bij contact met niet-woonwagenbewoners. Naast deze sterke zelfdefiniëring als woonwagenbewoner, definiëren ze zich ook als lid van een bepaalde subgroep (Voyageur, Manoesj of Rom) en zetten ze zich zo af tegen andere groepen woonwagenbewoners en Roma.

<sup>10</sup> Deze uitsluiting heeft zich op verschillende manieren gemanifesteerd: zo zijn er periodes geweest waarin de politiek de woonwagenbewoners probeerde te assimileren, maar kent de geschiedenis ook momenten waarin een beleid gevoerd werd met als doel de fysieke verdwijning van woonwagenbewoners door vervolging en uitroeiing.

Het symbool van de eigen culturele identiteit is de woonwagen. Bij de gezinnen die nog in een woonwagen wonen, is er wel een tendens waar te nemen naar een grotere en meer standvastige woonst: gezinnen die op een vaste plaats wonen, kiezen regelmatig voor een chalet met wielen eronder in plaats van de traditionele woonwagen. Ook voor personen die in huizen zijn gaan wonen, blijft de woonwagen onderdeel van hun identiteit. Zo proberen veel woonwagenbewoners elementen uit de woonwagen over te nemen in hun huis: bijvoorbeeld door de binnenmuren weg te laten en zo open ruimtes te creëren, of de buitendeur zoveel mogelijk open te laten. De woonwagen typeert de vrijheid die zo belangrijk is voor woonwagenbewoners, waardoor sommigen die in een huis wonen zich ‘gevangen’ voelen. Daarnaast is het in een huis of appartement moeilijker om op elk moment van de dag bij familie te zijn, een volgend element van de cultuur van woonwagenbewoners.

Een derde belangrijk kenmerk van woonwagenbewoners zijn namelijk de sterke familiebanden. Het belang van die familiebanden zijn gedeeltelijk het resultaat van het gevoel te moeten overleven in een maatschappij die vijandig staat tegenover de woonwagenbewoners. De familie staat in voor de zorg van jonge kinderen en ouderen, zodat die niet moet worden overgelaten aan diensten uit de zogenoemde *burgermaatschappij* zoals de crèche of een bejaardentehuis. Onderlinge solidariteit is zeer belangrijk.

Wat ook vaak voorkomt bij woonwagenbewoners, is de vrije opvoeding die de kinderen krijgen – al is dit tegenwoordig sterker zichtbaar bij de Roms dan bij de Voyageurs en Manoeshen. Tegelijk wordt van hen verwacht dat ze al op jonge leeftijd volwassen taken overnemen. Meisjes worden voorbereid op een leven thuis bij de familie, waar zij zullen instaan voor de huiselijke taken. Tegenwoordig zijn er echter ook vrouwen die werken, vooral bij de woonwagenbewoners die een vaste verblijfplaats hebben. Jongens gaan al vroeg met hun vader mee om de economische bezigheden onder de knie te krijgen en te kunnen bijdragen aan het gezinsinkomen.

De vrije opvoeding van kinderen bij woonwagenbewoners kan verbonden worden met hun hang naar vrijheid en zelfstandigheid, ook op economisch vlak. Van oorsprong – en door de geschiedenis gevormd – zijn de woonwagenbewoners ‘planttrekkers’, en zij kiezen daarom vrijwel altijd voor zelfstandige arbeid. Door zelfstandig te werken kunnen ze zelf hun dagen indelen en ontvangen ze direct de voordelen van hun geleverde werk. Voorbeelden van traditionele activiteiten bij alle woonwagenbewoners zijn het slijpen van messen en de autohandel, waarbij ze van deur tot deur gaan om hun diensten aan te bieden. Zoals we later zullen bespreken, is deze vorm van een inkomen verwerven tegenwoordig nauwelijks nog rendabel, waardoor woonwagenbewoners op zoek moeten en op zoek zijn gegaan naar andere manieren om geld te verdienen.

Een laatste gedeeld cultureel kenmerk is de sterke beleving van religie. De meeste (Belgische) Voyageurs zijn katholiek en zij hebben soms nog eigen aalmoezeniers die bijeenkomsten organiseren specifiek voor Voyageurs. De Roms en Manoeshen behoren vooral tot de Evangelische Pinksterbeweging, hebben hun eigen kerken en leiden ook hun eigen predikanten (*pasteurs*) op. Voornamelijk in de zomer worden grote religieuze conventies georganiseerd, met soms honderden caravans uit binnen- en buitenland.

Uit een aantal van de hierboven beschreven kenmerken blijkt de grote flexibiliteit die eigen is aan woonwagenbewoners en van oudsher te maken heeft met de overlevingscultuur die tot op vandaag nog steeds kenmerkend is voor sommige gezinnen. Zeker de woonwagenbewoners die al dan niet gedwongen moeten rondtrekken leven in een ‘hier en nu’-mentaliteit, waarbij dag per dag overleven de belangrijkste prioriteit is. In wat volgt zullen we dieper ingaan op de leefomstandigheden van woonwagenbewoners, na eerst wat meer duiding te geven bij hun woonsituatie.

## 1.2 Rondtrekken vs. een vaste standplaats: een genuanceerd verhaal

### 1.2.1 Standplaatsenbeleid in België

Wonen in een woonwageng is sinds 2004 opgenomen in de Vlaamse Wooncode als erkende woonvorm, waarbij een woonwageng wordt gedefinieerd als “een woongelegenheid, gekenmerkt door flexibiliteit en verplaatsbaarheid, bestemd voor permanente en niet-recreatieve bewoning”<sup>11</sup>. Bovendien streeft de decreetgever het recht op menswaardig wonen na door het ontwikkelen van initiatieven om “de woonsituatie te verbeteren van bewoners die gehuisvest zijn in een woonwageng”<sup>12</sup>. Eén van de manieren waarop de decreetgever het recht op menswaardig wonen wil waarborgen, is door de verwerving, inrichting, renovatie en uitbreiding van residentiële woonwagenterreinen en doortrekkersterreinen volledig te subsidiëren<sup>13</sup>. Subsidies kunnen aangevraagd worden door provincies, gemeenten, OCMW’s, de Vlaamse Maatschappij voor Sociaal Wonen (VMSW) en sociale huisvestingsmaatschappijen.

Residentiële woonwagenterreinen zijn terreinen waar permanente bewoning in een woonwageng mogelijk is. Ze zijn in te delen in openbare en particuliere of privéterreinen, waarbij openbare terreinen een aangepaste infrastructuur en aangepaste voorzieningen kennen. Privéterreinen zijn veelal eigendom van de woonwagengbewoners of worden gehuurd. Zoals we later zullen zien geraken de meeste van deze privéterreinen niet aan de benodigde stedenbouwkundige vergunningen, waardoor de voorzieningen op deze terreinen over het algemeen minder in orde zijn en de bewoners in onzekerheid leven vanwege de reële mogelijkheid om weggestuurd te worden. Volgens een meting van het Agentschap Wonen-Vlaanderen bevonden er zich in 2019 in heel Vlaanderen 514 standplaatsen op residentiële terreinen<sup>14</sup>.

Doortrekkersterreinen zijn terreinen waar woonwagengbewoners voor een beperkte periode van twee tot drie weken per keer terecht kunnen en waar de voorzieningen vaak gemeenschappelijk zijn. Momenteel zijn er drie doortrekkersterreinen in Vlaanderen, namelijk in Gent, Kortrijk en Asse, gezamenlijk goed voor 55 standplaatsen. Een vierde doortrekkersterrein in Lille (Antwerpen) met 25 standplaatsen is in opbouw en zou na de zomer van 2020 in gebruik genomen moeten worden<sup>15</sup>.

Naast residentiële terreinen en doortrekkersterreinen zijn er ook pleisterplaatsen: openbare of private gronden met een andere bestemming dan het plaatsen van woonwagens, die tijdelijk gebruikt mogen worden om woonwagens te huisvesten. Voorbeelden zijn parkeerterreinen, ongebruikte of doodlopende wegen en openbare pleinen. Op deze gronden is geen aangepaste infrastructuur aanwezig zoals bij de doortrekkersterreinen, maar de aanwezigheid van minstens drinkwater en afvalbeheer is noodzakelijk. Daarnaast zijn er nog een aantal voorwaarden verbonden aan de locatie en infrastructuur van pleisterplaatsen, die zowel de woonkwaliteit voor woonwagengbewoners als het behoud van de grond willen waarborgen. Zo moeten de locaties voldoende bereikbaar blijven in geval van slechte weersomstandigheden en mogen gronden in waardevol natuurgebied niet in aanmerking komen als pleisterplaats. Het is niet nodig om een stedenbouwkundige verplichting aan te vragen voor het gebruik van gronden als pleisterplaats indien de grond niet vaker dan vier periodes van maximaal 30 opeenvolgende dagen gebruikt wordt voor het huisvesten van woonwagens, de grond niet in ruimtelijk kwetsbaar gebied ligt en de algemene bestemming van het gebied niet verloren dreigt te gaan. Terwijl men voor residentiële en doortrekkersterreinen een (huur)vergoeding vraagt, is dit niet noodzakelijk het geval voor pleisterplaatsen: gemeenten kunnen in hun gemeentelijk reglement

<sup>11</sup> Artikel 22, §1, 33° van het decreet van 15 juli 1997 houdende de Vlaamse Wooncode.

<sup>12</sup> Artikel 4, §1, 4° van het decreet van 15 juli 1997 houdende de Vlaamse Wooncode.

<sup>13</sup> Decreet van 28 maart 2014 houdende een subsidie voor investeringen in residentiële woonwagenterreinen en doortrekkersterreinen voor woonwagengbewoners.

<sup>14</sup> Informatie van de website van het Agentschap Wonen-Vlaanderen: <https://www.wonenvlaanderen.be/woonwagenterreinen-monitoren>

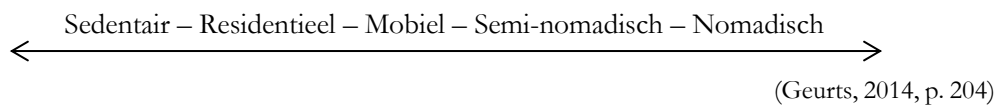
<sup>15</sup> Informatie van de website van de provincie Antwerpen: <https://www.provincieantwerpen.be/aanbod/dese/deis/provinciale-doortrekkersterreinen.html>

zelf bepalen of de pleisterplaats gratis of tegen vergoeding bewoond kan worden. Een subsidie voor pleisterplaatsen is niet voorzien (Agentschap Binnenlands Bestuur, 2017; Agentschap Integratie en Inburgering, 2017; Vlaams Minderhedencentrum, 2010).

Grosso modo zijn er onvoldoende van de hierboven beschreven standplaatsen om te voorzien in de behoeften van woonwagenbewoners. Hierdoor worden sommige woonwagenbewoners gedwongen om hun woonwagen te zetten op plaatsen waar het niet toegestaan is om (tijdelijk) te verblijven (Daeren, 2019; Ons Leven, 2018). Los van de onzekerheid die hiermee gepaard gaat door het constante risico om weggejaagd te worden, zijn dergelijke plaatsen niet uitgerust om woonwagenbewoners op te vangen en ontbreken de basisvoorzieningen. Daarnaast zijn er ook woonwagenbewoners naar campings of weekendverblijven getrokken (Agentschap Binnenlands Bestuur, 2012; Daeren, 2019).

### 1.2.2 Geen harde grens, maar een continuüm

In het ontwerpdecreet van 16 oktober 2018, waarin de inmiddels doorgevoerde wijzigingen aan het integratie- en inburgeringsdecreet beschreven staan, wordt uitgelegd hoe ervoor gekozen is om vanuit het integratiebeleid zich enkel nog te richten op rondtrekkende (en niet meer op residentiële terreinen verblijvende) woonwagenbewoners (Vlaamse Regering, 2018). Hiermee wordt een duidelijke scheidslijn getrokken tussen enerzijds rondtrekkende woonwagenbewoners en anderzijds woonwagenbewoners met een vaste standplaats op een residentieel terrein. In de praktijk wil dit echter niet zeggen dat rondtrekkende woonwagenbewoners nooit vaststaan, of dat sedentaire woonwagenbewoners nooit rondtrekken. Geurts (2014) beschrijft de grens tussen rondtrekken en vaststaan als een continuüm met verschillende gradaties, die overeenkomen met in hoeverre men geworteld is in één bepaalde vaste plaats:



Er zijn bijvoorbeeld veel woonwagenbewoners die in de lente en zomer rondtrekken en in de winter een vaste standplaats hebben of in een huis wonen. Dit is onder andere het geval voor de buitenlandse woonwagenbewoners, die veelal rondtrekken uit economische motieven. De Belgische woonwagenbewoners die vanaf het voorjaar of in de zomer op pad gaan, doen dat eerder om religieuze conventies of familie te bezoeken (Couckuyt & Joos, 2012; Daeren, 2019; Janssens, 2019). Praktijkwerkers met jarenlange ervaring met de doelgroep geven aan dat hoewel een kleine groep nog het grootste gedeelte van het jaar wil rondtrekken, de meeste woonwagenbewoners een vaste standplaats verkiezen waar ze het hele jaar door kunnen staan en de vrijheid hebben om te vertrekken en terug te komen wanneer ze willen. Deze wens voor meer stabiliteit lijkt vooral terug te komen bij ouderen en gezinnen met jonge kinderen (Geurts, 2014). Niet iedereen heeft echter de mogelijkheid om hun specifieke voorkeur voor een levensstijl om te zetten in de realiteit. In de literatuur wordt gesproken over de wens van sommige gezinnen met een vaste standplaats om meer rond te trekken, maar er wordt ook steeds meer aandacht besteed aan een groep – voornamelijk Roms – die op geen enkele vaste standplaats terecht kan en het gehele jaar gedwongen moet rondtrekken. In de volgende paragraaf zullen we verder ingaan op de verschillende mogelijke woonsituaties en leefomstandigheden die daarmee samenhangen. Voor nu willen we nog meegeven dat we in wat volgt de opdeling zoals in het integratie- en inburgeringsdecreet volgen en de term ‘rondtrekkende woonwagenbewoner’ betrekking heeft op woonwagenbewoners zonder vaste standplaats en rondtrekkende woonwagenbewoners uit het buitenland, tenzij anders aangegeven.

### 1.3 De literatuur over de woon- en leefsituatie van woonwagenbewoners

De kloof tussen woonwagenbewoners en de maatschappij leidt er in vele gevallen toe dat woonwagenbewoners een achtergestelde positie hebben binnen de samenleving. Vooral de gedwongen rondtrekkenden blijken zich in een bijzonder precaire positie te bevinden (Agentschap Binnenlands Bestuur, 2012; Janssens, 2019). In deze paragraaf bespreken we de literatuur over de moeilijke woonsituatie van rondtrekkende woonwagenbewoners en de gevolgen voor hun leefomstandigheden en maatschappelijke participatie. Ook in dit deel ligt de focus voornamelijk op de Belgische woonwagenbewoners, tenzij de buitenlandse rondtrekkende woonwagenbewoners specifiek vermeld worden<sup>16</sup>.

#### 1.3.1 Standplaatsentekort

De belangrijkste reden dat woonwagenbewoners, voornamelijk Roms, gedwongen moeten rondtrekken is een tekort aan standplaatsen waar ze voor langere tijd terecht kunnen (o.a. Beersmans, 2013; Daeren, 2019; Horizontaal Integratiebeleidsplan, 2018). De aanwezigheid van voldoende standplaatsen voor woonwagenbewoners is elementair om hun leefomstandigheden te verbeteren, en de aandacht voor dit probleem is daarom ook groot: in vrijwel ieder rapport of ieder boek over woonwagenbewoners komt de standplaatsenproblematiek aan bod. Dat het tekort aan standplaatsen niet iets van de laatste jaren is, bewijst volgend citaat uit 2002: “Ook vandaag moeten woonwagenbewoners nog een dagelijkse strijd voeren tegen gemeenten en andere overheden om legaal gedurende een periode op een vaste plaats te kunnen staan” (Beersmans et al., 2002, p. 10). Bovendien heeft het Europees Comité voor Sociale Rechten al in 2012 geoordeeld dat België het Europees Sociaal Handvest overtreedt door onder andere ‘inadequate inspanningen’ te leveren om het standplaatsentekort aan te pakken<sup>17</sup>.

Het tekort aan standplaatsen heeft vanaf de jaren 60 een vlucht genomen, ten eerste door ieder stuk grond een bestemming te geven en ten tweede door de toegenomen ingebruikname van braakliggende gronden. De daarop volgende decennia zijn er wel standplaatsen bijgekomen, maar te weinig om het tekort op te lossen. Gemeenten staan meestal niet te springen om een woonwagenterrein aan te leggen, ondanks de mogelijkheid om de aanleg volledig te laten subsidiëren. Door de heersende vooroordelen over woonwagenbewoners is er immers vaak protest tegen de aanleg van woonwagenterreinen en bovendien is het beheer van de woonwagenterreinen wel voor rekening van de gemeenten. Meer dan door de aanleg van nieuwe terreinen is het vooral door de uitbreiding van bestaande terreinen dat er standplaatsen bijkomen.

Wegens het gebrek aan vaste standplaatsen zijn families al jaren geleden begonnen met het huren of kopen van privéterreinen in gebieden bestemd als woonzone, maar hun woonwagens werden vaak aangezien als recreatieve of tweede verblijfplaats die daar niet toegestaan zijn. Daarnaast beschikten ze vaak niet over de benodigde stedenbouwkundige vergunningen, waardoor ze in een situatie terechtkwamen waar ze vooral afhankelijk van de *goodwill* van de gemeente waren om te mogen blijven staan. In Oost-Vlaanderen bevond 60 procent van de private terreinen zich in 2011 in zonevremde gebieden waardoor ze niet in aanmerking kwamen voor een stedenbouwkundige vergunning, maar beschikten de overige terreinen - die wel in woonzones gelegen waren - eveneens niet over een stedenbouwkundige vergunning (Couckuyt & Joos, 2012). De laatste jaren valt op te merken dat gemeenten strenger zijn geworden in het nastreven van de juiste vergunningen, waardoor families die soms al jaren gedoogd werden op een dergelijk privéterrein ineens gedwongen werden hun standplaats te verlaten – meestal zonder alternatief (Agentschap Binnenlands Bestuur, 2012; Bernard & Moons, 2016; Daeren, 2019; Kinderrechtencommissariaat, 2014). Daar komt nog bij dat de woonwagenbevolking sterk groeit, omdat kinderen vaak al in hun tienerjaren trouwen en vanaf dat

<sup>16</sup> De reden hiervoor is dat in de literatuur over woonwagenbewoners in België en Vlaanderen weinig aandacht besteed wordt aan de situatie van woonwagenbewoners uit het buitenland.

<sup>17</sup> Zie de uitspraak van het Europees Comité voor Sociale Rechten op klacht 62/2010.



moment in een eigen caravan gaan wonen. Wanneer het gaat om kinderen van een gezin met een vaste standplaats mogen zij soms op de standplaats van de ouders staan ('dubbelstaan'), maar in veel gevallen wordt dit niet toegestaan in verband met de brandveiligheid en zullen de kinderen een andere oplossing moeten zoeken (Geurts, 2014; Janssens, 2019).

Al deze elementen dragen ertoe bij dat het aantal benodigde standplaatsen steeds verder toeneemt, en het aanbod kan aan het huidige tempo waaraan nieuwe standplaatsen beschikbaar komen de vraag niet bijhouden. Voor de families die niet op een vast terrein terecht kunnen, zijn er vervolgens twee opties: of ze gaan rondtrekken, of ze nemen hun woonst in een huis of appartement. Zeker families die gedwongen moeten rondtrekken, lopen het risico om in armoede te leven.

### 1.3.2 Woonkwaliteit

Uit de beschikbare studies blijkt dat de woonkwaliteit voor sommige woonwagenbewoners in een woonwagen ondermaats is, al zullen zij niet snel aangeven dat de woonkwaliteit een prioriteit vormt voor hen. Uit de HIVA-studie van 2009 bleek dat bijna twintig procent van de bevroegden geen bad of douche in de woonwagen had, en een derde geen warm stromend water. Als we de volledige Belgische bevolking bekijken, zat slechts één procent in dezelfde situatie. Dertig procent van de woonwagenbewoners gaf aan hun woonwagens moeilijk te kunnen verwarmen, bij de Belgische bevolking ging het om 15 procent. Bijna twintig procent van de woonwagenbewoners vond de woonruimte te klein ten opzichte van het aantal personen dat in de woonwagen woont, terwijl dit onder de volledige Belgische bevolking slechts vijf procent was (Agentschap Binnenlands Bestuur, 2012; Nicaise, Schockaert, & Bircan, 2019). Ook in de Oost-Vlaamse studie komen een aantal gebreken met betrekking tot de woonkwaliteit naar voren. Zo had één op de zeven woonwagenbewoners geen stromend water of een individuele aansluiting voor elektriciteit in hun woonwagen, en zo'n kwart van de bevroegden had geen bad of douche. Er kwam ook naar voren dat het problematisch is de woonwagen voldoende te verwarmen in de winter. Daarnaast hadden veel woonwagenbewoners last van vochtproblemen (Couckuyt & Joos, 2012). Het mag duidelijk zijn dat de woonkwaliteit voor rondtrekkende woonwagenbewoners over het algemeen nog slechter is dan voor residentiële woonwagenbewoners, aangezien een aansluiting voor de elektriciteit en beschikbaar (gedeeld) sanitair niet gegarandeerd kan worden buiten de doortrekkersterreinen om. Daarnaast is er weinig mogelijkheid om groter te wonen, aangezien men nog moet kunnen reizen met de woonwagens.

### 1.3.3 Referentieadres

Personen die minder dan zes maanden per jaar een vaste verblijfplaats hebben, kunnen zich inschrijven op een referentieadres om zo administratief bereikbaar te blijven en hun rechten te kunnen waarborgen (Steunpunt tot bestrijding van armoede, bestaansonzekerheid en sociale uitsluiting & Unia, 2017). Zij krijgen vervolgens alle voor hun bestemde post op dat adres gestuurd. Een referentieadres kan beheerd worden door een natuurlijk persoon of een rechtspersoon zoals een vzw. In de praktijk zijn woonwagenbewoners vooral ingeschreven bij drie organisaties die de dienst aanbieden: vzw Mensen van de Weg (Zwankendamme), vzw Foyer (Brussel) en CAW Antwerpen<sup>18</sup>. Bij Mensen van de Weg staan voornamelijk Voyageurs ingeschreven, bij Foyer en Atlas voornamelijk Roms. Niet enkel rondtrekkende woonwagenbewoners schrijven zich in op een referentieadres, maar ook woonwagenbewoners die op een niet-vergunde vaste standplaats staan: zij worden immers door de gemeente niet officieel geaccepteerd als bewoner van die locatie en kunnen hun adres daarom niet gebruiken als domicilieadres (Geurts, 2014; Ons Leven, 2018).

---

<sup>18</sup> Deze functie zat voorheen bij Atlas.

Een referentieadres is voor veel woonwagenbewoners niet enkel van belang om administratief bereikbaar te kunnen zijn, maar is ook onmisbaar vanwege de sociaal ondersteunende rol die de drie diensten – al dan niet vrijwillig - bieden. De diensten helpen de woonwagenbewoners bij het in orde brengen van hun administratie en functioneren als brugfiguur naar de reguliere instanties. Zij zijn goed geplaatst om deze ondersteunende rol op zich te nemen, omdat zij regelmatig met de woonwagenbewoners in contact komen en dan ook goed zicht hebben op de noden en maatschappelijke positie van de families (Agentschap Integratie en Inburgering, 2016; Daeren, 2019; Janssens, 2019; Ons Leven, 2018).

Ondanks de onmisbaarheid van een referentieadres voor rondtrekkende woonwagenbewoners, kan deze dienst momenteel niet aan iedereen gegarandeerd worden. Een eerste oorzaak is het gebrek aan instanties die een referentieadres beschikbaar stellen. De huidige organisaties zitten op hun limiet en kunnen nog maar zeer sporadisch of zelfs geen nieuwe inschrijvingen meer accepteren. Hierdoor dreigen families in situaties te komen waarbij ze geen aanspraak meer kunnen maken op bepaalde rechten. Daarnaast is in het verleden meermaals vastgesteld dat verschillende gemeenten de wetgeving op verschillende wijzen interpreteerden. Dit had willekeur tot gevolg bij het al dan niet toekennen van een referentieadres of leidde zelfs tot het schrappen van woonwagenbewoners van hun referentieadres (Ons Leven, 2018; Steunpunt tot bestrijding van armoede, bestaansonzekerheid en sociale uitsluiting & Unia, 2017)<sup>19</sup>. Voor zowel woonwagenbewoners als niet-woonwagenbewoners is het problematisch wanneer woonwagenbewoners niet ondersteund worden door een referentieadres, omdat los van de praktische problemen de referentieadressen voor woonwagenbewoners de belangrijkste (en soms enige) verbinding zijn met de samenleving (Agentschap Integratie en Inburgering, 2016).

#### 1.3.4 Onderwijs

De relatie tussen onderwijs en woonwagenbewoners, voornamelijk Roms, is lange tijd zeer moeilijk geweest. Het wantrouwen tussen de woonwagenbewoners en de rest van de samenleving heeft ervoor gezorgd dat woonwagenbewoners lange tijd hun kinderen niet naar school wilden sturen, uit angst dat hun kinderen de ‘burgercultuur’ zouden overnemen. Daarnaast handelen woonwagenbewoners vaak vanuit een kortetermijndenken en overlevingslogica, waarbij school wordt gezien als een plek waar kinderen op de korte termijn de meest nuttige vaardigheden aan kunnen leren in plaats van als een plek waar een diploma behaald kan worden om later meer kansen te hebben op de arbeidsmarkt. Een goede opleiding wordt dan ook niet gezien als statussymbool, en er zijn vooral bij de Roms vrijwel geen voorbeelden van personen die door een betere scholing betere levensomstandigheden hebben verworven. Bovendien hebben zeker de oudere generaties die wel naar school zijn geweest veelal slechte ervaringen met het onderwijs gehad, die het wantrouwen tegenover het onderwijs versterkten. Los van culturele factoren waren en zijn ook de socio-economische omstandigheden niet bevorderend voor de schooldeelname. Ouders zijn vaak immers zelf niet of nauwelijks geschoold en kunnen hun kinderen daardoor niet ondersteunen, en zeker in de armere gezinnen wordt al snel verwacht van jongeren dat ze een bijdrage leveren aan het gezinsinkomen (Eycken, 2006; Geurts, 2014; Janssens, 2019; Linten, 2012).

De laatste jaren wordt het belang van school wel meer erkend door de woonwagenbewoners, onder meer omdat ze niet meer goed kunnen rondkomen met het uitoefenen van de traditionele beroepen. Ouders komen daardoor vaker tot het besef dat de basisvaardigheden lezen, schrijven en rekenen die in het onderwijs aangeleerd worden een manier kunnen zijn om uit de kansarmoede te geraken (Linten, 2012; Kinderrechtencommissariaat, 2014).

<sup>19</sup> De FOD Binnenlandse Zaken heeft als reactie hierop in 2018 verduidelijkingen in de reglementering aangebracht (Federale Overheidsdienst Binnenlandse Zaken, 2018).

Zoals hierboven vermeld, vinden voornamelijk de Roms moeilijk hun weg naar het onderwijs. Oorzaak daarvoor zijn onder andere het feit dat zij vaker in kwetsbare omstandigheden wonen of nog rondtrekken en het Frans als tweede taal gebruiken in plaats van het Nederlands (Daeren, 2019). Het onderzoek van het HIVA uit 2009 (Agentschap Binnenlands Bestuur, 2012) leert ons dat schooldeelname vooral onder de Roms nog zeer laag ligt: nog geen 60 procent van de respondenten had kleuteronderwijs gevolgd (tegenover 90 procent bij de Voyageurs en Manoesjen) en bijna 90 procent van de Roms had ten tijde van de bevraging geen diploma (tegenover 32 procent bij de Voyageurs en 57 procent bij de Manoesjen). Daarnaast zien we dat 35 procent van de Rom-kinderen ten tijde van de bevraging naar het buitengewoon onderwijs gingen. Het onderzoek van HIVA had betrekking op alle woonwagenbewoners, maar Unia heeft in 2017 het onderscheid gemaakt tussen kinderen van woonwagenbewoners op residentiële terreinen, privéterreinen en doortrekkersterreinen. Hieruit bleek dat geen enkel kind dat in 2016 op één van de doortrekkersterreinen geregistreerd werd, in Vlaanderen naar school ging. Ook op de meestal niet-vergunde privéterreinen was er amper sprake van schoolparticipatie, omdat de ouders onder de radar wilden blijven uit angst om weggejaagd te worden. Voor beide groepen is een eerste voorwaarde tot betere onderwijsdeelname dan ook het wegnemen van de onzekerheid omtrent een vaste standplaats (Geurts, 2014; Kinderrechtencommissariaat, 2014; Unia, 2017).

Naast de Belgische rondtrekkende Roms hebben ook de Travellers meestal weinig ervaring met het reguliere onderwijs. De kinderen van Franse Voyageurs gaan veelal in de winter voor een aantal maanden per jaar naar school en doen in de overige maanden aan afstandsonderwijs. Toch haalt Daeren (2019) aan dat een volledige schoolloopbaan voor kinderen die rondtrekken niet evident is. De korte tijd dat gezinnen op één locatie blijven is een drempel voor deelname aan het regulier onderwijs tijdens het rondtrekken, en specifiek voor buitenlandse rondtrekkende kinderen is ook het feit dat in Vlaanderen het onderwijs in het Nederlands aangeboden wordt een barrière.

### 1.3.5 Werk en inkomen

Zoals eerder al aangehaald, hebben woonwagenbewoners een grote voorkeur voor zelfstandig werk en waren ze van oudsher voornamelijk actief in ambulante beroepen. Specifieke beroepen die woonwagenbewoners uitoefenden en soms nog uitoefenen zijn bijvoorbeeld de autohandel, de verkoop van tapijten, het slijpen van messen, ... Deze beroepen zijn echter steeds minder winstgevend. Bovendien worden zowel de ambulante handel als het zelfstandigenstatuut steeds meer onderworpen aan allerhande strenge regelgeving, waardoor het voor de woonwagenbewoners moeilijker wordt om op deze manier een (legaal) inkomen te verwerven. Tot slot hebben hun specifieke vaardigheden steeds minder een plaats binnen de maatschappij en hebben ze te maken met een toenemende concurrentie van zowel buitenlandse rondtrekkende woonwagenbewoners als migranten, aangezien zij in de 'pool' voor dezelfde types jobs zitten. Van de respondenten aan de HIVA-studie bleek nog geen derde van de beroepsactieve woonwagenbewoners tewerkgesteld te zijn, waarbij opviel dat de grote meerderheid van de Roms aangaf huisvrouw of huisman te zijn zonder uitkering. In de studie naar Oost-Vlaamse woonwagenbewoners bleek iets meer dan de helft van de beroepsactieve respondenten een betaalde job te hebben (Agentschap Binnenlands Bestuur, 2012; Couckuyt & Joos, 2012). Voyageurs en Manoesjen hebben zich over het algemeen weten aan te passen aan de veranderende omstandigheden, doordat ze op zoek zijn gegaan naar andere soorten jobs. De Roms hebben echter geprobeerd vast te houden aan de beroepen die ze al generaties uitoefenen, omwille van meerdere redenen: de Roms zijn over het algemeen immers nauwelijks geschoold en volgen ook nauwelijks of geen opleidingen ter om- of bijscholing. Dit komt door een gebrek aan financiële middelen, omdat de opleidingen te hoogdrempelig zijn of omdat de Roms simpelweg niet lang genoeg op één locatie (kunnen) verblijven (Daeren, 2019; Janssens, 2019; Reyniers, 2017). Het gevolg is dat veel Roms moeite hebben om rond te komen, en veel families – zeker de rondtrekkenden – leven dan ook voornamelijk van de kinderbijslag (Geurts, 2014).



Deze vaststellingen zijn interessant, aangezien Eycken (2006, p. 97) in zijn antropologische studie naar Roms in meerdere landen het heeft over “de soepelheid van aanpassing van de overlevingsstrategie in antwoord op een (industriële) *gadze*-maatschappij”.

We hebben al eerder aangehaald dat de buitenlandse rondtrekkende woonwagenbewoners voornamelijk naar België komen omwille van werkgerelateerde redenen. Reyniers (2017) beschrijft echter dat de procedures voor hen om in België legaal te kunnen werken zeer ingewikkeld zijn, met inbeslagnames van goederen en voertuigen tot gevolg. Aangezien de laatste jaren zeker de Franse Voyageurs steeds vaker naar België trekken omdat ze in Frankrijk moeilijker aan een zeker inkomen geraken, zijn deze inbeslagnames zeer problematisch (Daeren, 2019).

### 1.3.6 Gezondheid

Voor (sommige) woonwagenbewoners is gezondheid iets waar ze zelf geen invloed op kunnen uitoefenen, wat maakt dat ze een andere kijk op gezondheid hebben dan personen die wel menen een eigen invloed te hebben. Een aantal auteurs haalt dan ook aan dat preventieve gezondheidszorg over het algemeen slechts een beperkte rol speelt in het leven van woonwagenbewoners. Ze zoeken enkel contact met de gezondheidsdiensten als ze een (dringend) medisch probleem ervaren. De woonwagenbewoners vinden veelal wel hun weg naar huisartsen en ziekenhuizen, maar hebben weinig kennis over de specifieke werking van de verschillende diensten. Daarnaast blijkt de drempel zeer hoog te liggen voor woonwagenbewoners om naar een afspraak op verplaatsing te gaan. Zeker rondtrekkende woonwagenbewoners ervaren moeilijkheden om de juiste medische zorg te krijgen en goed opgevolgd te worden, omdat het niet evident is om ongeacht waar men verblijft telkens naar één specifiek medisch centrum te moeten komen. Los van het contact met de gezondheidsinstanties zijn er bij woonwagenbewoners ook problemen vast te stellen met betrekking tot overmatig gebruik van medicatie en ongezonde producten. Van de woonwagenbewoners die in het HIVA-onderzoek van 2009 bevraagd zijn, gaf een derde aan zijn gezondheid als slecht te beoordelen en kreeg ruim een kwart een uitkering voor ziekte, invaliditeit of ongeval (Agentschap Binnenlands Bestuur, 2012; Beersmans et al., 2002; Daeren, 2019; Geurts, 2014; Janssens, 2019; Kinderrechtencommissariaat, 2014).

### 1.3.7 Sociale dienstverlening

Hierboven werd al vermeld dat de contacten tussen woonwagenbewoners en de reguliere instanties niet optimaal zijn. De woonwagenbewoners vinden moeilijk hun weg naar de reguliere diensten en ook de diensten zelf komen meestal niet actief naar de woonwagenbewoners toe, waardoor het wederzijds wantrouwen in stand gehouden blijft en de woonwagenbewoners niet altijd aanspraak (kunnen) maken op waar ze recht op hebben. Er zijn wel diensten waar bepaalde personen fungeren als brugfiguren zoals de referentieadressen, maar zij zijn met te weinig om iedere woonwagenbewoner de ondersteuning te bieden die hij of zij nodig heeft (Geurts, 2014). Volgens Beersmans et al. (2002) hebben zowel de samenleving in zijn geheel als de woonwagenbewoners een verantwoordelijkheid in het verkleinen van de kloof tussen de twee werelden, en zij zullen dan ook beiden stappen naar elkaar toe moeten zetten. Dat ook de samenleving zelf een belangrijke rol te spelen heeft, beschrijft Geurts (2014, p. 214) treffend met de samenlevingsparadox:

*Enerzijds verlangt men dat ook zij [de woonwagenbewoners] zich integreren, onderwijs volgen, een reguliere job gaan zoeken, ‘deelnemen’ aan de maatschappij. Dit vergt een zekere mate van standvastigheid, die heel wat woonwagenbewoners er zelfs voor over hebben. Hiervoor zijn woonwagenterreinen nodig, wil men hen niet volledig hun culturele levenswijze ontnemen en assimileren. Maar anderzijds is het steeds moeilijker om standplaatsen te vinden, zowel tijdelijke als permanente op residentiële terreinen.*

## 1.4 Een onderzoek naar rondtrekkende woonwagenbewoners

### 1.4.1 Beleid rond woonwagenbewoners

De Vlaamse overheid heeft de laatste jaren verschillende initiatieven ondernomen om een domeinoverschrijdend woonwagenbeleid te kunnen voeren. Deze initiatieven komen voort uit het Geactualiseerd Horizontaal Integratiebeleidsplan (HIBP) (2018), waarin een vijfde doelstelling is toegevoegd die volledig betrekking heeft op woonwagenbewoners. In het HIBP worden twee operationele doelstellingen uitgewerkt: ten eerste het verbeteren van de woonsituatie van woonwagenbewoners, en ten tweede het verbeteren van de participatie van woonwagenbewoners aan de verschillende maatschappelijke domeinen. De acties uit dit plan zijn gebaseerd op aanbevelingen uit onder andere eerdere onderzoeken en adviesnota's van de integratiesector, het Kinderrechtencommissariaat, de voormalige commissie woonwagenbeleid en het Strategisch Plan Woonwagenbewoners 2012-2015 (Agentschap Binnenlands Bestuur, 2012), en omvatten acties voor diverse beleidsdomeinen. Binnen het kader van het HIBP werd een coördinatiegroep woonwagenbeleid opgestart, dat tot doel heeft het woonwagenbeleid voor te bereiden en op te volgen. Het Agentschap Binnenlands Bestuur, het Agentschap Integratie en Inburgering en het Agentschap Wonen-Vlaanderen waren de initiators van deze coördinatiegroep, die aangevuld wordt met afgevaardigden van de verschillende beleidsdomeinen die betrokken zijn bij het woonwagenbeleid. Ook het Minderhedenforum en de VVSG zijn uitgenodigd op deze coördinatiegroep (Horizontaal Integratiebeleidsplan, 2018). Daarnaast is ook een klankbordgroep opgericht, die bestaat uit externen met een specifieke expertise over de doelgroep of de doelgroep vertegenwoordigen. De klankbordgroep heeft een adviserende functie en komt eenmaal per jaar samen. Deelnemers zijn het Minderhedenforum, Unia, het Kinderrechtencommissariaat, VVSG, Caritas Vlaanderen, Foyer vzw, Samenlevingsopbouw Limburg, Samenlevingsopbouw Vlaams-Brabant, CAW Antwerpen en vertegenwoordigers van de provinciebesturen. Binnen deze klankbordgroep worden onder andere het huidige woonwagenbeleid geëvalueerd en adviezen geformuleerd voor de toekomst.

Zoals in paragraaf 1.2.1 besproken, is er vanuit het beleid ook aandacht voor de preciaire woonsituatie van veel woonwagenbewoners. Zo zijn er subsidies beschikbaar voor de aanleg en renovatie van residentiële en doortrekkersterreinen, en is er in 2010 een door het Agentschap Binnenlands Bestuur uitgegeven handleiding verschenen rond de aanleg en beheer van woonwagenterreinen (Vlaams Minderhedencentrum, 2010). Ook is er in 2017 een omzendbrief naar de provincies en gemeenten gestuurd omtrent het tekort aan legale doortrekkersterreinen voor rondtrekkende woonwagenbewoners, met als doel een voldoende aanbod te creëren. De overheid erkent ook de noodzaak aan pleisterplaatsen, die nodig zijn in afwachting van de creatie van voldoende doortrekkersterreinen om op korte termijn toch opvang te kunnen voorzien voor rondtrekkende woonwagenbewoners (Agentschap Binnenlands Bestuur, 2017).

Samenvattend is er de laatste jaren zeker beleidsaandacht geweest voor woonwagenbewoners. Het evalueren van het bestaande beleid behoort niet tot de scope van dit onderzoek; de bedoeling is om na te gaan hoe het beleid goed kan inspelen op de noden en behoeften van rondtrekkende woonwagenbewoners. Hiervoor is uiteraard kennis nodig over deze noden en behoeften.

### 1.4.2 Nood aan onderzoek naar de minst gekende groepen

Het beschikken over juiste en geactualiseerde informatie is een zeer belangrijk element in het verbeteren van de leefomstandigheden en positie van woonwagenbewoners in de samenleving. Via studies en adviesnota's werden algemene behoeften en noden van woonwagenbewoners in kaart gebracht en verwerkt tot de acties in het Horizontaal Integratiebeleidsplan (zie ook de vorige

paragraaf). Vanuit het werkveld kwam echter de nood naar boven om meer inzicht te krijgen in de meest kwetsbare groep van woonwagenbewoners: de Belgische al dan niet gedwongen rondtrekkende Roms. Wetenschappelijke kennis over (zowel de Belgische als de buitenlandse) rondtrekkende woonwagenbewoners is ook schaars. Voorgaand onderzoek maakte nauwelijks onderscheid tussen sedentaire en rondtrekkende woonwagenbewoners. Een belangrijke reden hiervoor is dat veel van de Belgische gedwongen rondtrekkende Roms tot voor kort sedentair waren en vaak verbleven op gedoogde private residentiële terreinen. Het rondtrekken bleef veelal beperkt tot het bezoeken van religieuze bijeenkomsten en familiebezoek. Hierdoor werd deze groep tot op zekere hoogte wel meegenomen in onderzoeken en waren zij bovendien in beeld bij de woonwagenwerkers (Agentschap Binnenlands Bestuur, 2012; Bernard & Moons, 2016; Couckuyt & Joos, 2012; Daeren, 2019; Kinderrechtencommissariaat, 2014). Door enkele verdrijvingen werden deze families gedwongen rondtrekkend en verloren meerdere terreinwerkers deze groepen uit het oog. Zij zijn vandaag de meest kwetsbare groep en zijn niet meer ingebed in een lokaal netwerk, waardoor de kennis van deze groep verminderde en de noden tot ondersteuning stegen. In het kader hiervan werd door het Agentschap Binnenlands Bestuur een onderzoeksopdracht uitgeschreven, die tot doel had deze groep beter in beeld te krijgen. Door de in 2019 doorgevoerde wijziging in het integratie- en inburgeringsdecreet werd de scope van het onderzoek verruimd naar alle rondtrekkende woonwagenbewoners die in Vlaanderen gekend zijn. Dit rapport is het resultaat van deze onderzoeksopdracht.

## 2 | Onderzoeksvragen en methodologie

In dit hoofdstuk gaan we eerst dieper in op de onderzoeksvragen. Vervolgens bespreken we de gehanteerde methodologie, inclusief de uitdagingen waar we tegenaan zijn gelopen tijdens het uitvoeren van het onderzoek.

### 2.1 Onderzoeksvragen

Om de doelgroep van rondtrekkende woonwagenbewoners zo goed mogelijk in beeld te brengen, zowel wat betreft hun leefomstandigheden als hun noden en de daarmee gepaard gaande dienstverlening voor deze groep, en op basis hiervan concrete beleidsaanbevelingen te kunnen doen, staan in dit onderzoek drie clusters van onderzoeksvragen centraal die ook meteen de drie deelluiken binnen dit onderzoek vormen. Deze zijn telkens opgesplitst in meerdere (en niet-exhaustieve) deelvragen:

1. Hoe ziet de leefsituatie en maatschappelijke participatie van rondtrekkende woonwagenbewoners eruit?
  - a. Wat is hun rondtrekkerswijze? Wat zijn hun wensen met betrekking tot het rondtrekken?
  - b. Hoe is hun woonsituatie? Op wat voor plaatsen staan ze het liefst en hoe is hun woonwagen uitgerust?
  - c. Nemen ze deel aan het maatschappelijk leven? Zijn ze administratief bereikbaar via referentieadressen? Hoe staat het met het onderwijs en hoe denken ze daarover? Waar leven ze van? Hoe zien hun sociale contacten eruit?
2. Hoe ziet de bestaande ondersteuning, begeleiding en hulpverlening voor rondtrekkende woonwagenbewoners eruit?
  - a. Welke initiatieven zijn er? Wat werkt goed, wat werkt minder en waar is een gebrek aan? Sluiten de bestaande initiatieven aan bij de noden van de doelgroep?
  - b. Welke drempels ervaart de doelgroep inzake hulpverlening, ondersteuning en begeleiding?
  - c. Hoe kan de toegankelijkheid van de hulpverlening, ondersteuning en begeleiding verbeterd worden? Welke rol kunnen de referentieadressen hierin spelen? Welke andere initiatieven ter dienstverlening van woonwagenbewoners of andere mobiele personen zijn er die mogelijk inspiratie kunnen bieden om in al dan niet aangepaste vorm toe te passen op rondtrekkende woonwagenbewoners?
3. Welke aanbevelingen kunnen gedaan worden op basis van de bevindingen uit de eerste twee clusters?
  - a. Welke uitdagingen moeten prioritair worden aangepakt?
  - b. Welke stappen moeten worden gezet of aan welke voorwaarden moet worden voldaan voordat de beleidsaanbevelingen kunnen omgezet worden in de praktijk?
  - c. Wat zijn goede praktijken en mogelijke nieuwe acties die hier een antwoord op kunnen bieden?

De eerste twee clusters van onderzoeksvragen dienen als input voor het laatste cluster van onderzoeksvragen. In wat volgt beschrijven we de verschillende methoden die ons toelaten om bovenstaande onderzoeksvragen te beantwoorden.

## 2.2 Onderzoeksmethoden

We hebben dit onderzoek aangepakt door eerst een literatuurstudie uit te voeren, vervolgens een aantal sleutelfiguren te interviewen, ten derde zowel de Belgische als de buitenlandse woonwagenbewoners te bevragen, ten vierde deel te nemen aan verschillende vergaderingen en bijeenkomsten over (rondtrekkende) woonwagenbewoners en als laatste al deze informatie samen te brengen en beleidsaanbevelingen te formuleren via een search conference. We zullen nu dieper ingaan op deze verschillende dataverzamelmethode.

### 2.2.1 Literatuurstudie

De literatuurstudie had twee grote doelstellingen: ten eerste nagaan wat er reeds over de doelgroep geweten is (zie het vorige hoofdstuk voor een beknopte stand van zaken) en ten tweede wilden we meer weten over de initiatieven die bestaan of bestaan hebben ter ondersteuning, begeleiding en hulpverlening aan rondtrekkende woonwagenbewoners. We hebben hiervoor naast beperkte wetenschappelijke bronnen voornamelijk gebruik gemaakt van de zogenaamde ‘grijze’ literatuur zoals nota’s en rapporten, die ofwel publiek (online) beschikbaar zijn of die we hebben opgevraagd bij de desbetreffende instanties of organisaties. De focus lag voornamelijk op Vlaamse en Belgische literatuur, maar we zijn ook breder gaan kijken naar enkele succesvolle praktijkvoorbeelden in de internationale literatuur. De literatuurstudie heeft gediend als eerste belangrijke input voor de interviews met de sleutelfiguren, zowel bij de keuze voor respondenten als de thema’s die behandeld werden. Daarnaast vormt de literatuurstudie onderdeel van de analysemethode (zie later).

### 2.2.2 Interviews met sleutelfiguren

Voordat de interviews met de sleutelfiguren van start gingen, hebben we eerst op basis van de hiervoor besproken literatuurstudie een algemene topiclijst opgesteld met per onderwerp een aantal vragen als leidraad. Bij het bepalen van de onderwerpen hadden we zowel luik 1 als luik 2 voor ogen: ten eerste wilden we via de gesprekken al wat eerste informatie vergaren over de doelgroep van het onderzoek, en ten tweede wilden we peilen naar bestaande initiatieven ter ondersteuning van (rondtrekkende) woonwagenbewoners en de evaluatie daarvan door de geïnterviewden. De volgende overkoepelende onderwerpen zaten vervat in de topiclijst:

- Kennis over de doelgroep (wat kunnen de sleutelfiguren ons vertellen over de leefsituatie van de rondtrekkende woonwagenbewoners, hun maatschappelijke participatie etc.?)
- Gekende initiatieven ter ondersteuning van de doelgroep (ontstaansredenen, effectiviteit, ...)
- Toegankelijkheid van bestaande hulpverlening, ondersteuning en begeleiding (wie komt er in contact met de doelgroep, staat de doelgroep open voor contact, ...)
- Betrokken partners bij de werking van de eigen organisatie (wie zijn er zoal betrokken bij de dienstverlening aan rondtrekkende woonwagenbewoners?)
- Voor terreinbeheerders van doortrekkersterreinen: de werking van het beheer van het terrein, ervaringen met de doelgroep en specifieke aan het terrein gerelateerde initiatieven ter ondersteuning
- Voor de beheerders van referentieadressen: de werking van de organisatie, goede praktijken en knelpunten in de huidige werking

In totaal hebben we 30 interviews afgenomen bij een grote verscheidenheid aan betrokkenen. Uiteraard zijn we naar de (huidige en voormalige) doortrekkersterreinen en referentieadressen getrokken om de beheerders en medewerkers daar te bevragen over hoe de doelgroep van rondtrekkende woonwagenbewoners eruit ziet, hoe de werking van het terrein of de organisatie van referentieadressen in elkaar zit en welke vormen van ondersteuning al bestaan binnen hun werking. We hebben daarnaast ook verschillende partnerorganisaties bevraagd die op de doortrekkersterreinen

komen, om zo een beter beeld te krijgen van welke ondersteuning al bestaat en hoe zij het werk op het doortrekkersterrein ervaren (wat gaat bijvoorbeeld goed en wat kan beter?). We hebben eveneens gepraat met een aantal beheerders en partners van residentiële terreinen, enerzijds omdat gebleken is dat zij soms ook rondtrekkende woonwagenebewoners op hun terrein krijgen (bijvoorbeeld in het geval van familiebezoek) en anderzijds omdat we geïnteresseerd waren in initiatieven op deze terreinen om de residentiële woonwagenebewoners te ondersteunen. Concreet hebben we contact gelegd met drie residentiële woonwagenterreinen waar ook Roms, de groep die nog het meeste rondtrekt, wonen. Om meer inzicht te krijgen in de algemene problematiek en ondersteuning voor woonwagenebewoners buiten de woonwagenterreinen en referentieadressen, hebben we ook gesproken met (voormalig) medewerkers van belangenorganisaties en opbouwwerkers die vanuit hun werking met woonwagenebewoners bezig zijn. Daarnaast hebben we contact gelegd met personen binnen diverse overheden die betrokken waren of zijn bij het beleid met betrekking tot deze doelgroep om zo meer zicht te krijgen op het gevoerde beleid ten aanzien van rondtrekkende woonwagenebewoners. Voor een overzicht van de organisaties die we gesproken hebben, verwijzen we naar de bijlage. De grote meerderheid van de interviews hebben we face-to-face afgenomen, de overige interviews zijn telefonisch gebeurd.

## **2.2.3 Interviews met woonwagenebewoners**

### **2.2.3.1 Populatieafbakening**

De focus van dit onderzoek ligt op rondtrekkende woonwagenebewoners. Bij het afbakenen van wie tot de doelgroep behoort, zijn we echter twee knelpunten tegengekomen: ten eerste is er sprake van een continuüm rondtrekkend-vaststaand en is de grens tussen wie rondtrekt en vaststaat niet altijd even duidelijk. Ten tweede kan de woonsituatie bij woonwagenebewoners snel veranderen. Voordat we het veld in zijn getrokken om met woonwagenebewoners te spreken, hebben we dan ook eerst de onderzoekspopulatie afgebakend.

We hebben besloten om als rondtrekkend te beschouwen, en dus als kernpopulatie te nemen binnen ons onderzoek, Belgische en buitenlandse rondtrekkende woonwagenebewoners die geen officiële vaste standplaats hebben in België. Met deze afbakening volgen we de definitie van rondtrekkende woonwagenebewoners zoals bepaald in het integratie- en inburgeringsdecreet. Het gaat dus zowel om personen die het hele jaar rondtrekken als om personen woonachtig op een vaste locatie die gedooft wordt, maar waar ze niet officieel gedomicilieerd zijn. We hebben besloten om deze laatste groep ook bij de doelgroep te rekenen omwille van de woononzekerheid die ze ervaren, aangezien het op ieder moment mogelijk is dat ze moeten vertrekken. Bovendien hebben zij niet altijd dezelfde rechten als gezinnen die vaststaan op legale residentiële terreinen: omdat ze woonachtig zijn op een plaats waar ze officieel niet mogen staan, kunnen ze bijvoorbeeld hun domicilie niet op dat adres zetten en moeten ze een referentieadres aanvragen.

Als aanvullende case hebben we ook gesproken met een aantal residentiële woonwagenebewoners. De voornaamste reden hiervoor is dat velen met een vaste standplaats vroeger ook rondgetrokken hebben en we onder meer wilden nagaan om welke redenen ze niet langer rondtrekken en hoe ze het verschil ervaren.

### **2.2.3.2 Strategieën voor het bereiken van woonwagenebewoners**

Uit de gesprekken met de sleutelfiguren en de literatuur bleek al snel dat we de nodige aandacht moesten besteden aan het uittekenen van strategieën om de rondtrekkende woonwagenebewoners te bereiken, omwille van twee belangrijke redenen: enerzijds omdat deze personen geen vast adres hebben en nergens geregistreerd staan als ‘rondtrekkende woonwagenebewoner’ waardoor we niet zelf actief op zoek konden gaan naar woonwagenebewoners zonder vast adres, en anderzijds omdat woonwagenebewoners zeer wantrouwig zijn naar onderzoekers toe. In een eerste paragraaf gaan we



dieper in op de wijze waarop we de woonwagenbewoners bereikt hebben, en vervolgens bespreken we de strategieën die we gehanteerd hebben om hen te overtuigen deel te nemen aan het onderzoek.

#### **a) Vindplaatsen van rondtrekkende woonwagenbewoners**

Om met rondtrekkende woonwagenbewoners te kunnen spreken, is het uiteraard eerst van belang hen te identificeren. In eerste instantie hebben we ons gefocust op het cliënteel van de doortrekkersterreinen, aangezien uit de gesprekken met de sleutelfiguren is gebleken dat deze voornamelijk bestaat uit buitenlandse rondtrekkende woonwagenbewoners en Belgische families die geen vaste verblijfplaats hebben. We hebben hierbij een beroep gedaan op de terreinbeheerders van doortrekkersterreinen die ons zouden kunnen introduceren bij de woonwagenbewoners. Deze terreinbeheerders hebben ons ook in contact gebracht met een aantal woonwagenbewoners die op een bepaald moment niet op een doortrekkersterrein verbleven, maar bijvoorbeeld op een pleisterplaats stonden.

Een tweede en derde strategie bestonden uit het werken via een brugfiguur uit de woonwagengemeenschap die ons in contact zou kunnen brengen met woonwagenbewoners op niet-legale terreinen en via het contacteren van gemeenten en politie om te vragen of er op dat moment woonwagenbewoners in hun gemeente stonden (bijvoorbeeld op gedoogde plaatsen). Omwille van een grote politieactie bij Roms die in mei 2019 heeft plaatsgevonden<sup>20</sup> haakte onze brugfiguur echter af en was ook het werken via politie en gemeenten geen optie meer.

Een vierde strategie bestond uit het werken via sleutelfiguren die vanuit hun functie deze gezinnen goed kennen en ons zouden kunnen introduceren, maar deze piste bleek niet succesvol. Enerzijds bleek dat veel van deze woonwagenbewoners niet geïnteresseerd waren om deel te nemen aan het onderzoek, anderzijds vormt het introduceren van ons onderzoek ook een mogelijk risico voor de sleutelfiguren die hun vertrouwensband met de woonwagenbewoners niet op het spel willen zetten.

Een laatste piste die wel tot op zekere hoogte succesvol bleek te zijn, bestond erin dat een onderzoeker een aantal dagen per week ging werken bij organisaties die de referentieadressen beheren. Als woonwagenbewoners dan hun post kwamen ophalen, werden een aantal korte gesprekken met hen gevoerd.

Om met residentiële woonwagenbewoners te kunnen spreken, zijn we uitgegaan van twee strategieën die beiden succesvol bleken te zijn: enerzijds hebben we samengewerkt met medewerkers van residentiële terreinen die ons in contact brachten met woonwagenbewoners op de desbetreffende terreinen, en anderzijds zijn we met behulp van doorverwijzingen van familie op doortrekkersterreinen in contact gekomen met gezinnen op legale privéterreinen.

#### **b) Werken met toeleiders en geldelijke vergoeding**

Zoals uit het stuk hierboven is gebleken, zijn we bij het vinden van en leggen van contact met woonwagenbewoners vooral uitgegaan van toeleiders: tussenpersonen die reeds vertrouwd zijn met de doelgroep en ons tot de doelgroep kunnen brengen. Dit was deels uit noodzaak, omdat er wegens het gebrek aan informatie over waar de rondtrekkende woonwagenbewoners zich bevinden op een bepaald moment geen andere mogelijkheid was om in contact te komen met woonwagenbewoners. Daarnaast was ook de bedoeling om het wantrouwen van de woonwagenbewoners te beperken, eens er contact was. Deze strategie is zeer succesvol gebleken.

Met de afhankelijkheid van toeleiders gaan echter ook een aantal knelpunten gepaard, die voornamelijk betrekking hebben op de personen waarmee we in contact zijn kunnen komen. Een eerste knelpunt is dat het vinden van respondenten valt of staat met een goede samenwerking. Over

<sup>20</sup> Op 7 mei vond de grootschalige politieactie 'Operatie Strike' plaats in het kader van fraude en oplichting, waarbij onder andere woonwagens van Rom-gezinnen in beslag zijn genomen en rekeningen zijn geblokkeerd.

het algemeen is deze samenwerking zeer goed verlopen, maar in één geval hebben we vanwege een miscommunicatie een groep rondtrekkenden gemist die tijdelijk op bezoek was bij familie op een residentieel terrein. Daarnaast zijn we niet met iedereen van de doelgroep in contact gekomen, maar enkel met de personen die de toeleiders kennen. Het volgen van deze weg is echter noodzakelijk, omdat - naast de moeilijkheden om de doelgroep te vinden - de respons en de kwaliteit van de antwoorden zonder voorafgaand contact via een toeleider veel minder waren geweest. Als laatst is het werken met toeleiders zeer tijdsintensief, omdat we afhankelijk zijn van hun toeleiding. Er waren dan ook periodes waarin we vrijwel geen interviews bij rondtrekkende woonwagenbewoners konden afnemen, bijvoorbeeld omdat er geen nieuwe groepen op de doortreksterreinen stonden<sup>21</sup> of omdat er geen personen langskwamen om hun post op te halen bij de referentieadressen<sup>22</sup>. Over het algemeen zijn we echter van mening dat toeleiders onmisbaar zijn om een eerste contact te leggen met woonwagenbewoners. De samenwerking met hen was ook zeer goed, zo werden we regelmatig door de terreinbeheerders van doortreksterreinen gecontacteerd als er nieuwe groepen op de terreinen aankwamen.

Naast het beroep doen op toeleiders hebben we nog een andere methode gehanteerd om de responsgraad te verhogen, namelijk het voorzien van een geldelijke vergoeding van 30 euro per interview. Uit de literatuur en de interviews met sleutelfiguren bleek dat woonwagenbewoners graag een direct voordeel willen halen uit hun deelname aan dergelijke onderzoeken, wat de reden is dat we voor deze vergoeding hebben gekozen. De vergoeding werd voorzien per volledig ingevulde enquête of volledig afgerond interview; korte en losse gesprekken op bijvoorbeeld de residentiële terreinen leidden niet tot een vergoeding. In het begin noemden de toeleiders de vergoeding bij hun introductie van het onderzoek, met als risico dat mensen enkel wilden deelnemen voor het geld en sociaalwenselijke antwoorden zouden geven. In een aantal gevallen hebben we gemerkt dat dit inderdaad het geval was, doordat respondenten soms nauwelijks één van de contacttalen (zie later) spraken of door vragen naar het einde van het interview en de vergoeding. In deze gevallen hebben we door het stellen van open vragen en doorvraagtechnieken toch geprobeerd om eerlijke en volledige antwoorden te krijgen. Er waren echter ook een aantal families die de vergoeding niet wilden aannemen en intrinsiek gemotiveerd waren om deel te nemen aan het onderzoek. Later hebben we bij een aantal interviews de vergoeding pas na het interview benoemd en gegeven, waar positiever op gereageerd werd. Over het algemeen lijkt de vergoeding bij de buitenlandse rondtrekkende woonwagenbewoners een grotere incentive geweest te zijn om deel te nemen dan bij de Belgische rondtrekkenden, terwijl onze hypothese van tevoren was dat de vergoeding juist voor de meest kwetsbare groepen van groter belang zou zijn geweest. We merkten echter dat zeker de Belgische rondtrekkende Roms zeer gemotiveerd waren om deel te nemen aan het onderzoek. Een mogelijke verklaring hiervoor is dat zij door hun precare levenssituatie en de politieactie zich gemotiveerder voelden om hun stem te laten horen.

### 2.2.3.3 Aanpak van de interviews met de Belgische woonwagenbewoners

In de interviews met sleutelfiguren kwam regelmatig naar voren dat zeker de Belgische woonwagenbevolking al vaak bevraagd is geweest voor onderzoeken en al snel sociaalwenselijke antwoorden geeft. Ook Eycken (2006) en Greenfields en Home (2006) geven aan dat

<sup>21</sup> In de zomermaanden staan er voornamelijk Fransen op de doortreksterreinen. In het jaar van ons onderzoek kwamen pas in november weer Roms in grote getale naar de doortreksterreinen, waardoor de mogelijkheid om interviews af te nemen bij hen beperkt was. Daarnaast zijn het veelal dezelfde groepen die op de doortreksterreinen verblijven, wat de populatie woonwagenbewoners waar we mee in contact konden komen kleiner maakte. Omdat de Roms soms pas zeer kort van tevoren reserveren of zelfs de terreinen afgaan om te zien of er een plek voor hen is, moesten we soms ook lang wachten voordat we weer interviews konden afnemen.

<sup>22</sup> Ook als zij wel langskwamen, bleven ze over het algemeen slechts voor een korte tijd en hadden ze geen tijd voor een uitgebreid gesprek. Het is erg moeilijk om met hen een afspraak te maken voor een later tijdstip omwille van onder andere hun veranderlijke woonsituatie, waardoor we deze groep enkel konden interviewen als ze bij de referentieadressen aanwezig waren.



woonwagenebewoners in het algemeen niet snel persoonlijke informatie zullen delen, tenzij er een vertrouwensband is met de interviewer of de geïnterviewde een voordeel heeft bij het delen van zulke informatie. Deze terughoudendheid kan te maken hebben met het wantrouwen tussen de gemeenschap van de woonwagenebewoners en de rest van de samenleving, dat vaak nog versterkt wordt omdat ze ervaren dat er van de beloften van onderzoekers dat er bij deelname aan het onderzoek iets zou veranderen in de situatie van de woonwagenebewoners weinig tot niets terecht komt (Greenfields & Home, 2006). We hebben daarom gekozen voor een aanpak waarin we de woonwagenebewoners zelf willen laten vertellen over hun leef- en woonsituatie en de zaken die voor hen belangrijk zijn. Op deze manier trachtten we enerzijds het gevoel van gecontroleerd te worden weg te nemen (Devillé, 2008) en anderzijds zoveel mogelijk aan te sluiten bij hun leefwereld, iets wat volgens onze sleutelfiguren in voorgaande onderzoeken niet altijd het geval was. Het probleem met gestandaardiseerde vragenlijsten in dergelijke contexten is immers dat zij bestaan uit een “dwingende woordenschat en (...) een dwingende set van problemen en indicatoren die in de eerste plaats door de onderzoeker als juist en relevant gedefinieerd zijn” (Cambré & Waage, 2011, p. 316). Wat relevant lijkt voor de onderzoekers, hoeft dat echter niet te zijn voor de doelgroep. Door de respondenten zelf te laten vertellen, probeerden we enerzijds meer inzicht te krijgen in de zaken die relevant zijn voor de woonwagenebewoners en anderzijds zoveel mogelijk een normaal gesprek na te bootsen in een informele setting om op die manier sociaalwenselijke antwoorden te vermijden.

We hebben vervolgens een topiclijst opgemaakt met een aantal thema's die aan bod moesten komen in de gesprekken, maar lieten veel ruimte voor de eigen inbreng van de respondenten. De overkoepelende thema's waren de volgende:

- Caravan (aanwezigheid van voorzieningen in de caravan, gebruik van deze voorzieningen, ...)
- Standplaats (tevredenheid over standplaats, aanwezigheid van voorzieningen, ...)
- Ervaringen en wensen wat betreft het rondtrekken (redenen om rond te trekken, voorkeur voor vaststaan of rondtrekken, ...)
- Leefsituatie (inkomens en uitkeringen, contact met gezondheidszorg, referentieadressen, ...)
- Onderwijs (ervaringen met onderwijs bij ouders en kinderen, belang van onderwijs, ...)
- Maatschappelijke participatie (belang van religie, mening over België, ...)
- Sociale contacten (contacten met andere groepen woonwagenebewoners en niet-woonwagenebewoners)

In een aantal gevallen was er geen ruimte om in te gaan op alle bovenstaande thema's. Op die momenten hebben we ons voornamelijk gefocust op vragen over de woonsituatie, oftewel hun ervaringen en wensen met betrekking tot het rondtrekken en de situatie op hun huidige standplaats. In de eerste interviews merkten we dat sommige vragen niet goed werkten of anders geformuleerd moesten worden, wat we vervolgens hebben meegenomen in de daaropvolgende interviews. Een vraag die we uiteindelijk helemaal hebben weggelaten, was de vraag wat ze eventueel zouden willen veranderen aan hun caravan. Deze vraag suggereerde immers dat er iets niet in orde was met hun caravan, wat irritatie opwekte.

We hebben 37 interviews afgenomen bij 48 Belgische woonwagenebewoners of personen die voornamelijk in België verblijven. Niet iedereen die we gesproken hebben, heeft immers de Belgische nationaliteit: ten eerste hebben sommige Roms de Franse nationaliteit, en ten tweede hebben we gesproken met een aantal Sinti-vrouwen uit Nederland die getrouwd zijn met een Belgische Rom. Omdat zij echter voornamelijk gevestigd zijn in België, beschouwen wij hen ook als 'Belgische woonwagenebewoner'. Sommige interviews vonden met meerdere personen tegelijkertijd plaats, waardoor we in totaal met meer personen hebben gesproken dan er interviews hebben plaatsgevonden. In sommige 'dubbelinterviews' hebben we leden van hetzelfde gezin geïnterviewd en we hebben in een beperkt aantal gevallen zowel de ouders als de kinderen gesproken in aparte interviews, maar over het algemeen hebben we geprobeerd om één interview per gezin af te nemen.

In de mate van het mogelijke hebben we proberen te letten op een goede verdeling wat betreft geslacht en leeftijd. Zo hebben we personen uit verschillende leeftijdscategorieën gesproken (waaronder een aantal kinderen), waarbij opviel dat de gemiddelde leeftijd van de respondenten bij de rondtrekkende bevolking lager lag dan bij de sedentaire woonwagenbewoners. In tabel 2.1 hebben we het aantal interviews uitgesplitst naar groep, geslacht en locatie. Zoals eerder besproken, zijn het voornamelijk de Roms die voor langere tijd of het gehele jaar rondtrekken en hebben we ons om die reden voornamelijk op deze groep gericht. De Voyageur en Manoesjen die we hebben gesproken, bevonden zich allen op één residentieel terrein. We wilden naast de stem van de Roms immers ook hun stem meenemen, maar door een gebrek aan contacten met Voyageurs en Manoesjen die op een gedoogde locatie staan hebben we ervoor geopteerd om een residentieel terrein te bezoeken waar zij zich bevinden. De interviews zijn uitgevoerd tussen augustus 2019 en januari 2020<sup>23</sup> en vonden plaats in het Nederlands of Frans. Gezien de politieactie die plaatsgevonden heeft in mei 2019 en de juridische problemen die sommige families daarvan hebben ondervonden, hebben we ervoor geopteerd om de interviews niet op te nemen. De kans bestond immers dat respondenten daar niet mee akkoord zouden gaan of dat ze sociaalwenselijke antwoorden zouden gaan geven, vanuit hun idee dat de officiële instanties hen dan zouden kunnen monitoren voor vijandige doeleinden (Greenfields & Home, 2006). In plaats daarvan hebben we tijdens of na het interview uitgebreid notities genomen en daarop de analyses uitgevoerd.

**Tabel 2.1 Aantal interviews met Belgische woonwagenbewoners naar groep en locatie, met tussen haakjes het aantal vrouwen (N=48)**

	Doortrekkersterreinen	Residentieële terreinen	Privéterreinen	Pleisterplaatsen	Referentieadressen
Roms	21 (13)	8 (3)	2 (0)	5 (3)	2 (0)
Voyageurs	0	1 (0)	0	0	0
Manoesjen	0	6 (3)	0	0	0
Sinti*	2 (2)	1 (1)	0	0	0

\* Hier gaat het om Sinti uit Nederland die met een Rom zijn getrouwd.

#### 2.2.3.4 Aanpak van de interviews met buitenlandse rondtrekkende woonwagenbewoners

De rondtrekkende bevolking uit voornamelijk de buurlanden van België zijn nog niet vaak meegenomen geweest in Belgische onderzoeken naar woonwagenbewoners, waardoor we weinig weten over wie ze zijn en waar ze nood aan hebben als ze in België rondtrekken. We hebben daarom besloten om ook de Franse Gens du Voyage (verder ook wel Franse Voyageurs genoemd) en Ierse en Britse Travellers mee te nemen in ons onderzoek. Om een algemeen beeld te krijgen van deze groep hebben we een enquête opgesteld, die gebaseerd is op de vragenlijst uit het HIVA-onderzoek naar woonwagenbewoners van 2009. De enquêtes zijn opgesteld in het Frans en het Engels en zijn vooraf in detail besproken met een aantal personen die met de doelgroep in contact komen, om de vragen en vraagstelling zo goed mogelijk te laten aansluiten bij hun leefwereld. Omdat we ook bij deze groep sociaalwenselijke antwoorden konden verwachten, hebben we de vragen ‘open’ gesteld en op basis van hun antwoord het bijpassende antwoord in de enquête ingevuld. Bovendien was er bij iedere vraag ruimte voor opmerkingen. Op deze manier konden we alsnog het gevoel van een gesprek genereren, maar wel meer structuur aanbrengen in het gesprek. Daarnaast hebben we in het geval van de Travellers de enquêtes uitgevoerd samen met een medewerker van het doortrekkersterrein die een goede band heeft met de desbetreffende groep, wat als positief effect had dat de respondenten zich meer op hun gemak voelden en meer wilden delen dan zonder de

<sup>23</sup> We hebben er bewust voor gekozen om de interviews in meerdere seizoenen af te nemen: ten eerste omdat de populatie in de zomer anders is dan in de overige maanden doordat de zomer het rondtrekseizoen is, en ten tweede omdat we wilden weten of de seizoenen van invloed zijn op de thema's die de respondenten aanhalen.

aanwezigheid van deze persoon. Daarbij kon deze persoon de vertelde zaken meer in perspectief plaatsen en achtergrondinformatie meegeven. Het nadeel van deze werkwijze is uiteraard dat de Travellers waarschijnlijk minder geneigd waren om eventuele kritiek te uiten op de standplaats waar ze op dat moment stonden.

De enquête bestond uit een vaste volgorde met de volgende onderwerpen:

- Achtergrondkenmerken respondent
- Rondtrekkerswijze en verblijfssituatie (rondtrekkerswijze in het algemeen en in België, ervaringen met het vinden van standplaatsen in België, ...)
- Woonsituatie (aantal caravans per huishouden, aanwezige voorzieningen, ...)
- Sociale voorzieningen (noodzaak aan en ervaring met sociale voorzieningen in België, ...)
- Leefomstandigheden (inkomens, bezit van multimedia, mening over België, ...)
- Onderwijs (ervaringen met onderwijs bij ouders en kinderen in thuisland en in België, ...)

We hebben de buitenlandse rondtrekkende woonwagenbewoners bevestigd op de drie doortrekkersterreinen in Vlaanderen. We hebben gesproken met 6 Ierse Travellers en 25 Franse Gens du Voyage, verdeeld over in totaal vijf verschillende groepen die in België rondtrokken. Om de antwoorden van de respondenten niet te veel te beïnvloeden is het normaal aangewezen om de enquêtes individueel af te nemen, maar in de context van dit onderzoek is dat niet altijd evident: vanwege het wantrouwen kunnen we soms meer mensen bereiken als de enquêtes in groep afgenomen worden en bovendien is er niet altijd ruimte om één op één en ongestoord te zitten. We zijn van mening dat de voordelen van het afnemen van meerdere enquêtes tegelijkertijd niet opweegt tegen de nadelen, en hebben besloten om personen ook samen te bevragen als de situatie daarom vroeg. We hebben daarbij wel aandacht besteed aan het minimaliseren van de invloed van de aanwezigheid van meerdere personen, door genoeg door te vragen op vragen die peilden naar een mening. De enquêtes zijn afgenomen tussen augustus en oktober 2019 en de voertaal was Engels of Frans.

#### **2.2.3.5 Representativiteit**

Omwille van het doel van dit onderzoek, namelijk het inzicht krijgen in de leefomstandigheden én noden en wensen van de rondtrekkende woonwagenbewoners, hebben we gekozen voor een kwalitatieve aanpak bij de gesprekken met Belgische woonwagenbewoners. Ook in de aanpak van de enquêtes bij de buitenlandse rondtrekkende woonwagenbewoners zaten kwalitatieve elementen, zoals bijvoorbeeld het stellen van open vragen en de gegeven ruimte voor opmerkingen of bijkomstige informatie. In kwalitatief onderzoek worden de onderzochte cases niet per toeval gekozen om een zo goed mogelijke afspiegeling van de populatie te verkrijgen, maar gebeurt de keuze van de cases weloverwogen (Billiet, 2011; Devillé, 2008). Omdat we meer inzicht wilden krijgen in enerzijds de woon- en leefsituatie en anderzijds de noden en wensen van *alle* rondtrekkende woonwagenbewoners, hebben we geprobeerd om te spreken met een zo verscheiden mogelijke groep aan respondenten. Zo waren zowel mannen als vrouwen en verschillende leeftijdscategorieën, van kinderen tot ouderen, vertegenwoordigd in ons onderzoek. Ook hebben we gelet op het bevragen van de verschillende nationaliteiten die in ons land rondtrekken. Bovendien zijn we op verschillende locaties geweest waar de woonwagenbewoners verblijven. Een beperking van dit onderzoek is dat we de groep rondtrekkende woonwagenbewoners die niet op de doortrekkersterreinen komt en zeer waarschijnlijk het meest kwetsbaar is, niet hebben kunnen bereiken. Meer algemeen kunnen we stellen dat de resultaten van het onderzoek niet zomaar veralgemeend kunnen worden naar de volledige populatie rondtrekkende woonwagenbewoners. Doordat we immers geen zicht hebben op de volledige populatie woonwagenbewoners die rondtrekt en deze populatie zeer snel kan veranderen, is het niet mogelijk om een toevalssteekproef die representatief is voor de gehele populatie te trekken uit deze groep: we weten immers niet hoe de populatie eruit ziet. Het is belangrijk om daar rekening mee te houden bij de bespreking van de onderzoeksresultaten.

We hebben bij de analyse echter wel gebruik gemaakt van een methode waardoor we toch met de nodige voorzichtigheid indicatieve uitspraken kunnen doen: de methode van datatriangulatie. Dat wil zeggen dat we meerdere databronnen hebben gebruikt om één onderwerp te bestuderen (Deville, 2018), namelijk de leef- en woonsituatie van Belgische woonwagenbewoners. Concreet zijn we uitgegaan van drie databronnen: de interviews met de woonwagenbewoners zelf, de interviews met de sleutelfiguren, en de bestaande wetenschappelijke en niet-wetenschappelijke literatuur. In het kader van dit onderzoek zien we twee voordelen van deze techniek: ten eerste kunnen we meer zekerheid verwerven over een bevinding als deze bevestigd wordt door alle drie de bronnen, en ten tweede kan het gebruik van meerdere databronnen bepaalde bevindingen in een ander perspectief plaatsen. Zo hebben we bijvoorbeeld meermaals zaken die ter sprake kwamen bij de woonwagenbewoners achteraf afgetoetst bij de toeleiders en (op anonieme wijze) bij personen die de doelgroep goed kennen. Bij de bespreking zullen we voornamelijk de resultaten van de interviews met de woonwagenbewoners zelf bespreken, en enkel de interviews met de sleutelfiguren of de literatuur benoemen ter omkadering of als een bevinding sterk afwijkt.

#### **2.2.3.6 Analysemethode**

Om de bevindingen van de kwalitatieve interviews te analyseren, hebben we gewerkt met NVivo: een softwarepakket voor kwalitatieve analyse. Dit programma laat toe de interviews te coderen en vervolgens analyses uit te voeren op de codering. Omdat we inzicht wilden krijgen in de woon- en leefsituatie van woonwagenbewoners én in hun noden en wensen, zijn we zowel deductief als inductief te werk gegaan. We hebben eerst een aantal codes ingevoerd op basis van de topiclijst, en hebben vervolgens de codes verfijnd of uitgebreid telkens als de verslagen van de interviews hiertoe aanleiding gaven. Aan ieder verslag van een interview hebben we ook een aantal achtergrondkenmerken toegevoegd (zoals geslacht van de respondent, leeftijdscategorie van de respondent, seizoen waarbinnen het interview plaatsvond, ...) die we hebben gebruikt om gerichte analyses uit te voeren.

De data uit de enquêtes met de buitenlandse rondtrekkende woonwagenbewoners zijn via een invoerscherm van de dienst Survey van het HIVA ingevoerd, waar bij iedere vraag ruimte was voor bijkomende opmerkingen. De analyses zijn gedaan met het statistisch computerprogramma SPSS.

#### **2.2.4 In kaart brengen van initiatieven ter ondersteuning van woonwagenbewoners**

Om de initiatieven in kaart te brengen die bestaan ter ondersteuning van rondtrekkende woonwagenbewoners en bij uitbreiding alle woonwagenbewoners, zijn we zoals reeds vermeld begonnen met een literatuurstudie en hebben we de sleutelfiguren gevraagd naar met welke initiatieven of ondersteuning zij bekend zijn. Daarnaast hebben we ook deelgenomen aan bijeenkomsten en vergaderingen, waar ook initiatieven voor de doelgroep werden besproken. Zo waren we aanwezig bij de bijeenkomsten van Be-REYN<sup>24</sup> die zich richten op de actie 'werk maken van meer sociale ondersteuning op de doortrekkersterreinen'. Het doel van deze actie is om organisaties die iets kunnen betekenen voor gezinnen met jonge kinderen ook de stap te laten zetten naar de doortrekkersterreinen. We zijn ook naar een vergadering geweest van de werkgroep Rom-Onderwijs, een initiatief van het Departement Onderwijs en bestaande uit beleids- en praktijkwerkers die in aanraking komen met de Roms. De werkgroep heeft tot doel om een visie te ontwikkelen over de onderwijsdeelname van Rom-kinderen, hiertoe concrete voorstellen uit te werken, en (goede) praktijken uit te wisselen. De focus ligt daarbij op zowel rondtrekkende als sedentaire Roms. Als laatst

---

<sup>24</sup> REYN (Romani Early Years Network) is een lerend netwerk van en voor praktijkwerkers, waarbij de focus ligt op het toegankelijk maken van basisvoorzieningen voor jonge kinderen van Romafamilies en woonwagenbewoners. Het netwerk is actief in meerdere landen, en wordt in België getrokken door het VBJK (expertisecentrum voor Vernieuwing in de Basisvoorzieningen voor Jonge Kinderen), het Minderhedenforum en Kind en Gezin.

hebben we deelgenomen aan de trefdag ‘Recht op wonen op wielen’ van 4 november 2019, die georganiseerd werd door Unia en het Minderhedenforum. Het doel van deze trefdag was om de thematiek van het recht van wonen op wielen in België onder de aandacht te brengen en een inspiratie te zijn om te werken aan een resultaatgericht woonwagengebeleid. Op deze trefdag was er onder andere aandacht voor alternatieve woonvormen voor woonwagengebewoners en het bestaande beleid in Nederland als goede praktijk. We menen door op bovenstaande drie manieren informatie te verzamelen over de bestaande initiatieven ter ondersteuning van (rondtrekkende) woonwagengebewoners, een goed zicht te hebben gekregen op de reeds bestaande ondersteuning voor de doelgroep.

### 2.2.5 Formuleren van beleidsaanbevelingen via een search conferentie

Tijdens de deskresearch bleek dat er al veel beleidsaanbevelingen opgesteld zijn. Om niet dezelfde oefening opnieuw te herhalen, hebben we daarom besloten om naast algemene beleidsaanbevelingen ook concrete actiestappen te formuleren. De eerste stap was om een opsomming te maken van de beleidsaanbevelingen die terug te vinden zijn in de literatuur en daar de beleidsaanbevelingen die gedaan zijn door sommige sleutelfiguren aan toe te voegen. We hebben vervolgens een search conference georganiseerd, waarbij we zo breed mogelijk hebben uitgenodigd: zowel praktijkwerkers als beleidsmedewerkers, en zowel betrokkenen bij de doortrekkersterreinen als bij de residentiële terreinen. Het doel van een search conference is om gezamenlijk plannen te ontwikkelen waarbij de deelnemers zelf de verantwoordelijkheid nemen voor de uitvoering (Magnus, Knudtsen, Wist, Weiss, & Lillefjell, 2016). De door ons georganiseerde search conference focuste op drie domeinen: rondtrekken, wonen en dienstverlening. We hebben per domein de meest belangrijke beleidsaanbevelingen opgelijst en lieten deze eerst kort aanvullen door de aanwezigen. Vervolgens mochten de deelnemers per domein twee beleidsaanbevelingen kiezen: welke prioritair op de korte termijn was en welke prioritair op de lange termijn. De groep is dan opgesplitst in drie kleinere groepen, die per domein één of twee van de gekozen beleidsaanbevelingen verder gingen uitwerken. De bedoeling was om een antwoord te formuleren op de volgende vragen:

- Welke concrete stappen of acties moeten worden ondernomen om de aanbeveling in de praktijk om te zetten? Wie is per stap of actie de meest aangewezen uitvoerder?
- Wat zijn de hindernissen die de realisatie van de stappen of acties kunnen bemoeilijken? In hoeverre hebben de aanwezigen zelf invloed op de actoren of situaties die deze hindernissen veroorzaken?
- Wat zijn (bestaande) opportuniteiten om de acties te kunnen realiseren of de hindernissen weg te werken?
- Welke rol kan de (lokale) overheid/beleid spelen in de realisatie van de beleidsaanbeveling?

De drie kleinere groepen waren zo ingedeeld dat er telkens personen met verschillende professionele achtergronden bijeen zaten, waardoor een dialoog kon ontstaan die zoveel mogelijk factoren mee in rekening nam en daardoor verder ging in het beschrijven van oplossingen dan de meeste beleidsaanbevelingen. Zo konden bijvoorbeeld praktijkwerkers aangeven wat vanuit hun ervaring wel of niet werkt bij (rondtrekkende) woonwagengebewoners, konden beleidsmedewerkers meer uitleg geven bij de mogelijkheden van het huidige beleid of bij de huidige wetgeving en konden de medewerkers van de residentiële terreinen nieuwe input geven vanuit hun specifieke expertise. Dit stimuleerde de groepen om creatiever te denken bij het bepalen van de actiestappen. Om tot zo breed mogelijk gedragen actiestappen te komen, lieten we na een eerste langere sessie de groepen kort rondgaan bij de andere twee domeinen om aanvullingen of bemerkingen te geven bij wat de eerste groep had besproken. De concrete actiestappen die uit de search conference gekomen zijn, worden besproken in het laatste hoofdstuk van dit rapport.



## 3 | De leef- en woonsituatie en maatschappelijke participatie van rondtrekkende woonwagenebewoners

In dit hoofdstuk zullen we de resultaten met betrekking tot het eerste luik bespreken, namelijk de leef- en woonsituatie en maatschappelijke participatie van rondtrekkende woonwagenebewoners. De interviews met de woonwagenebewoners vormen de basis van dit hoofdstuk, waar nodig aangevuld met informatie uit de gesprekken met de sleutelfiguren en de literatuur. We beginnen met een kort overzicht van het cijfermateriaal van de doortrekkersterreinen, om vervolgens dieper in te gaan op de resultaten met betrekking tot de woonsituatie. De resultaten rond de woonsituatie hebben we opgedeeld in twee delen: eerst richten we ons op de rondtrekkende gewoonten en voorkeuren, om vervolgens een korte beschrijving te geven van hoe de respondenten de verschillende standplaatsen beoordelen en wat in de woonwagens aanwezig is. We eindigen dit deel met een beschrijving van de leefsituatie en maatschappelijke participatie van de respondenten. We zullen telkens eerst de resultaten voor de Belgische woonwagenebewoners bespreken<sup>25</sup>, en dan de resultaten voor de rondtrekkende woonwagenebewoners uit het buitenland.

### 3.1 Beschrijving populatie doortrekkersterreinen

We hebben bij de huidige drie doortrekkersterreinen cijfergegevens opgevraagd voor het jaar 2018, om op die manier een objectief beeld te kunnen schetsen van de populatie op de doortrekkersterreinen. Dat helpt om de ervaringen en meningen van woonwagenebewoners in perspectief te kunnen plaatsen. We hebben gekozen voor 2018 omwille van de politieactie die in 2019 heeft plaatsgevonden en de impact daarvan op Rom-gezinnen. In de weken na de politieactie hebben we immers een opmerkelijke daling vastgesteld van het aantal Rom-gezinnen op de doortrekkersterreinen, waardoor de cijfers van 2019 in die zin een vertekend beeld kunnen geven. Tot maart 2018 was ook een doortrekkersterrein in Huizingen geopend, en om dit terrein eveneens mee te kunnen nemen in de populatiebeschrijving hebben we ervoor geopteerd om voor dit specifieke terrein gegevens op te vragen voor het jaar 2017 in plaats van 2018. In tabel 3.1 worden de cijfers per terrein weergegeven.

Allereerst is het belangrijk op te merken dat het aantal personen dat jaarlijks op een terrein kan verblijven samenhangt met het aantal standplaatsen en de maximale verblijfsduur. In Asse en Gent (en destijds ook in Huizingen) mag men maximum drie opeenvolgende weken verblijven, Kortrijk hanteert een termijn van twee weken. Daarnaast zijn er ook verschillen in het aantal dagen dat de terreinen open zijn op jaarbasis. Omwille van deze verschillen én vanwege de verschillende berekeningswijzen die de terreinen gebruiken voor hun maand- en jaarverslagen (zie de opmerkingen bij tabel 3.1), is het moeilijk om de cijfers van de vier terreinen te vergelijken en op basis daarvan conclusies te trekken. Het valt wel op dat Huizingen voornamelijk Belgische rondtrekkenden aantrok en de huidige drie terreinen voornamelijk Franse rondtrekkende woonwagenebewoners die een aantal

<sup>25</sup> De resultaten hebben voornamelijk betrekking op Belgische Roms en een enkele Sinti, aangezien we geen Voyageurs en Manoesjen hebben gesproken die rondtrekkend zijn. Wanneer we het hebben over woonwagenebewoners op private of openbare residentiële terreinen, bedoelen we wel alle drie de Belgische subgroepen woonwagenebewoners.



maanden per jaar naar België komen. We willen hierbij wel de bemerking maken dat er ook Roms zijn met de Franse nationaliteit, maar op basis van gesprekken met de terreinbeheerders weten we dat het overgrote deel van de Fransen bestaat uit Gens du Voyage.

**Tabel 3.1 Cijfers populatie doortrekkersterreinen 2018**

	Asse	Gent*	Kortrijk	Huizingen (2017)
Totaal aantal personen (waarvan kinderen 0-18)	759 (314)	619 (227)	524 (185)**	716 (331)
Gemiddeld aantal personen per maand/verblijfsperiode*** (waarvan kinderen 0-18)	63 (26)	44 (16)	66 (23)	60 (28)
Gemiddeld aantal woonwagens per maand/verblijfsperiode***	24	20****	27	19
Totaal aantal personen met de Belgische nationaliteit***	273	89	10*****	488
Totaal aantal personen met de Franse nationaliteit***	417	448	97*****	64
Totaal aantal personen met de Ierse en Britse nationaliteit***	22	46	8*****	131
Aantal beschikbare standplaatsen	10	25	20	15

- \* In het jaarverslag van Gent worden de cijfers niet per maand, maar per verblijfsperiode weergegeven. In 2018 waren er 14 verblijfsperiodes van gemiddeld 23 dagen.
- \*\* Het terrein van Kortrijk was in de zomer van 2018 vier maanden gesloten, waardoor het totaal aantal personen op het terrein lager ligt dan op basis van het aantal standplaatsen verwacht had kunnen worden.
- \*\*\* In het jaarverslag van het terrein in Gent werden in deze cijfers enkel unieke personen meegerekend. Bij de andere terreinen zijn personen die meerdere keren op het terrein verbleven hebben, ook meerdere keren in de cijfers opgenomen.
- \*\*\*\* Aangezien het jaarverslag van Gent geen informatie geeft over het aantal woonwagens op het terrein, hebben we geopteerd voor het aantal gezinnen. Voor Gent is dit het enige cijfer waarbij gezinnen die meer dan één keer in 2018 op het terrein verbleven ook meerdere keren zijn meegerekend.
- \*\*\*\*\* In Kortrijk zijn de cijfers voor nationaliteit niet weergegeven per persoon, maar per gezin.
- Bron Jaarverslag doortrekkersterrein IN-Gent (2018) en maandverslagen van Asse en Kortrijk voor 2018 en Huizingen voor 2017

Zeker in Kortrijk is het verschil tussen het aantal Fransen en de overige nationaliteiten zeer groot, wat wellicht te maken heeft met de ligging: Kortrijk ligt enerzijds dicht bij de Franse grens, en anderzijds ver van de plaatsen waar veel Roms (met een al dan niet vaste standplaats) verblijven<sup>26</sup>. Naast de drie nationaliteiten weergegeven in de tabel kwamen er ook personen met de Nederlandse en Noorse nationaliteit naar de doortrekkersterreinen, al zijn deze aantallen zeer klein.

De cijfers houden geen rekening met gezinnen die meerdere keren per jaar naar het terrein komen, op de cijfers van het doortrekkersterrein in Gent na. Uit het jaarverslag van Gent bleek dat een meerderheid van 60 procent van de gezinnen in 2018 eenmaal op het terrein verbleef. Ruim twintig procent kwam tweemaal naar het terrein en vijftien procent verbleef drie keer op het terrein. Voor de andere terreinen zijn er geen concrete cijfers beschikbaar van het aantal personen of gezinnen dat meerdere keren per jaar op het terrein verblijft, al wordt de schatting gemaakt in Asse dat ieder gezin gemiddeld twee keer per jaar komt. We hebben helaas geen cijfers die toelaten om de bezettingsgraad

<sup>26</sup> Uit de raming van het aantal woonwagengezinnen door het Kruispunt Migratie-Integratie in 2011 (weergegeven in Agentschap Binnenlands Bestuur, 2012) bleek dat slechts vijf gezinnen in West-Vlaanderen in een woonwagen woonden.



te berekenen, al weten we uit het jaarverslag van Gent dat deze in 2018 op het doortrekkersterrein gemiddeld ongeveer 80 procent bedroeg.

Een eerste conclusie op basis van deze cijfers is dat met het sluiten van het terrein in Huizingen de Belgen die voornamelijk in Huizingen stonden niet tot nauwelijks naar de andere drie doortrekkersterreinen zijn getrokken. Het jaarverslag van Gent lijkt deze bevinding te bevestigen, aangezien daaruit blijkt dat het percentage Belgen op het terrein de voorbije jaren is afgenomen (van 39 procent in 2016 tot 14 procent in 2018) en het percentage Fransen sterk is toegenomen (van 43 procent in 2016 tot 72 procent in 2018). Een aantal sleutelfiguren haalde aan dat de populatie in Huizingen anders was dan op de andere doortrekkersterreinen, dat er meer sprake was van armoede. Aangezien er na de sluiting van Huizingen geen standplaatsen voor rondtrekkende woonwagenbewoners zijn bijgekomen, besluiten we dat er de mogelijkheid is dat er momenteel een groep Belgische woonwagenbewoners rondtrekt die maatschappelijk zeer kwetsbaar is en niet tot nauwelijks op de doortrekkersterreinen komt (en ook niet mee opgenomen is in ons onderzoek). Hier kunnen meerdere redenen voor zijn: de prijs voor de andere terreinen kan te hoog zijn, de locatie van deze terreinen kan niet goed zijn of het lukt deze groep niet om op tijd te reserveren. Alle drie de doortrekkersterreinen werken immers met een reservatiesysteem, maar merken dat het voor de Belgen moeilijk is om op voorhand een inschatting te maken van de route die ze zullen volgen. De doortrekkersterreinen houden het terrein in bepaalde periodes – voornamelijk in de winter - wel vrij voor de Belgische woonwagenbevolking, maar de vraag is of de meest kwetsbare groep daar ook door bereikt wordt.

### **3.2 Rondtrekkende gewoonten en voorkeuren**

In deze paragraaf behandelen we het thema dat in de gesprekken met de woonwagenbewoners het vaakst aan bod kwam: het rondtrekken. We gaan dieper in op hoe dit rondtrekken eruitziet en wat de voorkeuren zijn met betrekking tot het al dan niet rondtrekken. De belangrijkste vragen die beantwoord zullen worden, zijn waarom men rondtrekt en of men dit rondtrekken vrijwillig of uit noodzaak doet. Indien uit noodzaak, hebben we ook gevraagd wat de geprefereerde woonsituatie is voor de respondenten.

#### **3.2.1 Het rondtrekken in kaart gebracht**

##### **3.2.1.1 Redenen om rond te trekken**

Op de vraag naar de redenen om rond te trekken, bleek een eerste dwingende factor het gebrek aan een vaste standplaats te zijn. Het is gebleken dat geen van de Belgische woonwagenbewoners die we hebben gesproken op de doortrekkersterreinen en pleisterplaatsen, allen Roms, een vaste woonst hebben om naar terug te keren na te hebben rondgetrokken. Dit betekent dan ook dat ze het gehele jaar rondtrekkend zijn.

Naast deze dwingende factor blijkt uit de gesprekken nog een aantal andere redenen waarom men rondtrekt (en aangeeft dit ook te blijven doen als men niet meer gedwongen hoeft rond te trekken): namelijk omdat de woonwagenbewoners evangelische bijeenkomsten van de Pinksterbeweging willen bezoeken, en/of omdat ze in de zomermaanden op vakantie willen gaan. Ook de sedentaire woonwagenbewoners trekken nog rond of willen nog rondtrekken om deze redenen. Een laatste reden om rond te trekken is de traditie dat een vrouw die trouwt intrekt bij de familie van haar echtgenoot, wat ervoor kan zorgen dat een vrouw die voor haar huwelijk op een residentiële plaats woonde rondtrekkend is geworden. Vrijwel niemand gaf aan rond te trekken of vroeger rondgetrokken te hebben omwille van werkgerelateerde redenen. Als we vroegen naar de oorspronkelijke functie van het rondtrekken, was het antwoord dan ook veelal dat het rondtrekken

een kwestie van traditie en levenswijze is in plaats van dat het een functioneel doel heeft. Enkel de oudere generatie gaf soms aan vroeger nog rondgetrokken te hebben voor het werk, waarbij ook de buurlanden werden aangedaan. De vergelijking met vroeger wordt overigens vaak gemaakt door deze generatie, zij geven aan dat het vroeger veel gemakkelijker was om rond te trekken (zie ook hoofdstuk 1). Uit de interviews sprak weemoed naar deze periode, ook door de woonwagenbewoners op vaste terreinen die vroeger nog hebben rondgetrokken. De algemene teneur is duidelijk dat de politie en de gemeenten de laatste jaren in Vlaanderen strenger zijn gaan optreden, waardoor het bijna niet meer mogelijk is om aan een standplaats te geraken waar men korte tijd mag verblijven. Vroeger kon men nog onderhandelen met de politie en gemeente om een paar dagen te mogen blijven staan op een bepaalde locatie, maar tegenwoordig jaagt de politie hen direct weg als die op de hoogte gesteld worden van de aanwezigheid van een groep woonwagenbewoners. Hierdoor is het rondtrekken zeker voor de personen die het gehele jaar rondtrekken geen positieve beleving meer en moeten ze op zoek naar alternatieven, die in de volgende paragraaf besproken worden.

### 3.2.1.2 Wijze van rondtrekken

De Belgische gezinnen die het hele jaar moeten rondtrekken, proberen zoveel mogelijk op de doortrekkersterreinen in Vlaanderen te blijven. De voornaamste reden hiervoor is de aanwezigheid van faciliteiten zoals sanitair, water en elektriciteit. Daarnaast hebben zij vaak familie in Vlaanderen, al dan niet op vaste terreinen, waar ze graag bij in de buurt willen blijven. De terreinbeheerders geven aan dat de meeste Belgische woonwagenbewoners vooral op de doortrekkersterreinen in Gent en Asse staan, en minder naar Kortrijk trekken. Een mogelijke verklaring hiervoor is dat Kortrijk te ver van de familie ligt (zie ook paragraaf 3.1). Een groot deel van onze respondenten bleek echter wel al eens in Kortrijk gestaan te hebben of geprobeerd hebben er te reserveren. Een deel van de respondenten zegt gebruik te maken van het reserveringssysteem voor deze terreinen, zij bellen bijvoorbeeld om te vragen vanaf wanneer er plaats is en reserveren dan voor die periode. De terreinbeheerders vertelden ons dat ze de Belgische woonwagenbewoners hierbij ook helpen door bijvoorbeeld voor gezinnen een aantal periodes in het jaar te reserveren of door te bellen naar de andere doortrekkersterreinen als er geen plek meer is, aangezien de meeste Rom-gezinnen niet dusdanig georganiseerd zijn dat ze op tijd kunnen reserveren. Dit blijkt ook uit het feit dat verschillende respondenten kritiek uitten op de doortrekkersterreinen, omdat deze terreinen naar hun gevoel altijd vol zouden staan met Franse Voyageurs (en in mindere mate Travellers). Opvallend is dat ook de personen met een vaste standplaats deze opmerking maakten. De terreinbeheerders voelen zelf ook aan dat ze vanwege de geldende regels wat betreft het beheer van de doortrekkersterreinen (zoals de maximum verblijfsstermijn van drie weken of het reserveringssysteem) niet altijd goed kunnen beantwoorden aan de noden van de Belgische woonwagenbevolking; ze kunnen/mogen ook niet altijd plaatsen vrij houden voor de Belgische rondtrekkenden. Bovendien komen de Franse Voyageurs, die wel goed georganiseerd zijn (zie later), met een dusdanig grote groep dat de terreinen met hun aanwezigheid volledig vol zijn. In die zin worden de Belgische woonwagenbewoners als het ware ‘verdrongen’ van de doortrekkersterreinen. Daarnaast gaven sommige gezinnen aan het verblijf op de doortrekkersterreinen duur te vinden en moeite te hebben met het betalen van hun verblijf.

Eén gezin gaf aan hun kansen op een plaats op de doortrekkersterreinen te verhogen door met slechts de kleine familie rond te reizen, omdat er voor een drietal caravans sneller plaats is dan voor de gehele familie. Dit komt overeen met wat de sleutelfiguren ons vertelden: dat door de preciaire situatie, i.c. het gebrek aan standplaatsen, de onderlinge groepssolidariteit bij de Roms onder druk komt te staan en er een tendens zichtbaar is naar ‘ieder voor zich’.

Als er op de doortrekkersterreinen geen plaats meer is, zijn er verschillende mogelijkheden. Sommige gezinnen hebben goede contacten met beheerders van reguliere campings, waar ze dan tijdelijk mogen staan. Dit is echter niet mogelijk voor iedereen: anderen vertelden ons dat ze dit ook hebben geprobeerd, maar niet worden toegelaten. Volgens de woonwagenbewoners hangt het al dan niet

toegelaten worden tot een camping voornamelijk af van eerdere ervaringen met de desbetreffende familie of familieleden daarvan. Bovendien is een verblijf op een camping niet voor iedereen haalbaar omwille van financiële redenen. Als het niet lukt om op een doortrekkersterrein of camping te verblijven, proberen de gezinnen ‘onderweg’ ergens te staan tot ze worden weggestuurd. Daarnaast is Charleroi een populaire plaats: velen geven aan dat de politie daar minder streng is en het toegestaan is om voor een langere periode te blijven staan. Tijdens ons onderzoek zijn we dan ook in Charleroi geweest, waar er geen vast woonwagenterrein is maar meerdere locaties als pleisterplaats dienen. Op de locatie waar wij waren, stonden twee toiletcabines die door de stad waren voorzien. De gemeente gaf ook toegang tot water, waarbij de gezinnen voor het verbruik moesten betalen op basis van een meter. Elektriciteit was aanwezig via een generator.

Een ander alternatief, in het geval er geen plaats meer is op doortrekkersterreinen, pleisterplaatsen of campings, is het buitenland. Noord-Frankrijk lijkt de meest gekozen bestemming te zijn. Vaak verblijven ze dan ook in de nabijheid van de grens, met name in de buurt van Rijsel<sup>27</sup>. De respondenten geven aan dat het gemakkelijker is om daar een plaats te vinden waar ze tijdelijk mogen blijven staan, bijvoorbeeld op de parking van een supermarkt, en dat de plaatsen in het buitenland goedkoper zijn. Wel hebben de respondenten moeite met het gebrek aan faciliteiten.

Ook in het buitenland is het niet altijd evident om een plaats te vinden op een speciaal ingericht terrein voor woonwagens. Zo gaf één gezin aan dat er op de beschikbare terreinen in Frankrijk voorrang wordt gegeven aan personen met de Franse nationaliteit. Ze laakten het feit dat naar hun gevoel de Fransen zowel in Frankrijk als in België voorrang kregen, waardoor er voor hen geen plaats meer is.

In de zomer wordt veel naar Duitsland (en in mindere mate) Oostenrijk getrokken, wat door de gezinnen omschreven werd als een vakantie. Duitsland en Frankrijk worden ook wel aangedaan in het kader van evangelische missies, waar zowel de rondtrekkende als vaststaande woonwagengezinnen naartoe gaan.

We hebben de respondenten zonder vaste verblijfplaats ook gevraagd waar hun volgende verblijfplaats zou zijn. Sommigen vertelden dat ze een reservatie hadden op een doortrekkersterrein of dat ze naar Charleroi zouden vertrekken, maar er waren ook verschillende gezinnen die niet wisten waar ze naartoe zouden gaan. Zeker in de winter ervaren ze dit als erg problematisch. In de kerstperiode van 2019 was slechts één doortrekkersterrein geopend en de campings waar sommige families mogen staan zijn niet altijd open in de winter, waardoor vele gezinnen tijdens hun gesprek met ons nog aan het zoeken waren naar een oplossing.

Het aantal woonwagens waarmee rondgetrokken wordt, verschilt sterk per familie: zo zijn er gezinnen die met slechts twee of drie caravans rondtrekken, maar hebben we ook gepraat met families die telkens met 10 tot 15 woonwagens op pad gaan. De families trekken ook niet altijd met dezelfde groep rond, al zijn de personen met wie ze rondtrekken vrijwel altijd familieleden. In de interviews met de sleutelfiguren werd duidelijk dat de samenstelling van de groep waarmee ze rondtrekken afhangt van de mogelijkheden om ergens te kunnen verblijven. Ook in onze interviews met woonwagengezinnen lijkt dit te worden bevestigd, aangezien de woonwagengezinnen zeggen te reizen in een wisselende groepssamenstelling. Over het algemeen blijven dichte families wel samen: ouders trekken voornamelijk rond met hun kinderen en de gezinnen van hun zonen. Enkel wanneer een dochter trouwt, verblijft zij in de regel bij de familie van haar echtgenoot. Ten tijde van ons

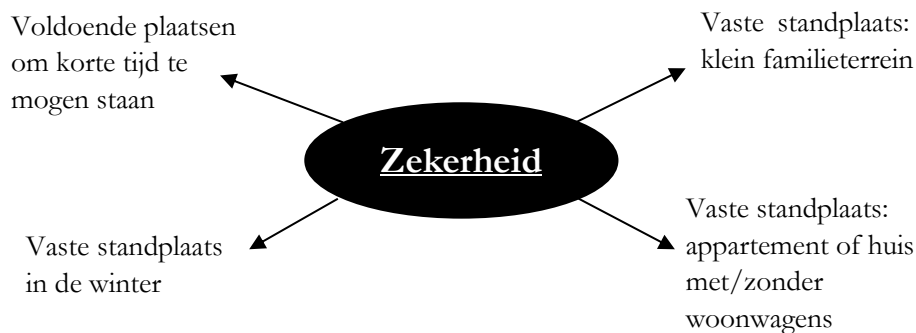
<sup>27</sup> Op het eerste zicht lijkt deze bevinding te contrasteren met onze hypothese dat Belgische woonwagengezinnen minder snel naar Kortrijk trekken vanwege de ligging, aangezien Kortrijk dicht bij de Franse grens en Rijsel gelegen is. Hier zijn echter een aantal mogelijke verklaringen voor: ten eerste hebben we mogelijk te maken met een overrepresentatie van gezinnen die naar Kortrijk (en Frankrijk) trekken binnen ons onderzoek, en ten tweede trekken de meeste gezinnen pas naar het buitenland wanneer er geen mogelijkheden meer zijn in België. Bovendien gaf een aantal gezinnen aan wel in Kortrijk te willen staan, maar moeite te hebben om er een plaats te vinden.

onderzoek hebben we hierop één grote uitzondering gezien: als er een ziektegeval of overlijden is bij de familie van de vrouw, zal de vrouw met haar gezin tijdelijk bij haar familie verblijven. Daarnaast hebben we ook een aantal keer gehoord dat Nederlandse Sinti-vrouwen die met een Rom-man getrouwd zijn, soms nog op bezoek gaan in Nederland.

### 3.2.2 Voorkeuren wat betreft rondtrekken en vaststaan

De gezinnen die het hele jaar rondtrekken, geven allen duidelijk aan dat ze hun woonsituatie niet als wenselijk ervaren. Uit hun woonwensen sprak vooral een behoefte aan zekerheid, die nu ontbreekt. Vrijwel alle respondenten zeggen moeite te hebben met het gevoel continu opgejaagd te zijn en telkens maar voor zeer beperkte tijd een oplossing te kunnen vinden. Over hoe aan de wens naar zekerheid voldaan kan worden, bestaan echter veel verschillende meningen. De meest voorkomende woonwensen zijn weergegeven in figuur 3.1, waarbij we opmerken dat de meeste van deze woonwensen niet onvereenigbaar zijn met elkaar.

**Figuur 3.1 Woonwensen van gedwongen rondtrekkende woonwagenbewoners**



Als we de wens naar zekerheid meer in detail bekijken, onderscheiden we twee grote groepen. Een eerste groep lijkt enkel moeite te hebben met de sterke onzekerheid van het huidige rondtrekkend bestaan en heeft geen problemen met het rondtrekken *an sich*. Eén respondent benadrukte het belang van voldoende plaatsen en zei dat hij het in principe niet erg zou vinden om iedere drie weken te verhuizen, als er maar meer terreinen zouden zijn zodat hij de zekerheid had altijd een plaats te kunnen vinden. Het merendeel van deze groep vindt de periode van drie weken die men nu op de doortrekkerterreinen mag staan te kort en zou liever een aantal maanden op één plek willen verblijven. De belangrijkste periode om te overbruggen voor de woonwagenbewoners is de winter, en een aantal respondenten geeft dan ook aan voornamelijk in deze periode nood te hebben aan een zekere standplaats. Ze merken dat het niet gemakkelijk is om in de winter rond te trekken vanwege de kou en slechte weersomstandigheden op de weg. Daarnaast wil een aantal gezinnen hun kinderen naar school sturen in de winterperiode. Voor sommige gezinnen zou dan ook grotendeels in hun behoeften voldaan zijn als er enerzijds voldoende plaatsen zouden zijn voor een kort verblijf en/of men langer op een bepaalde tijdelijke plaats zou mogen blijven staan en als er anderzijds mogelijkheden zijn om in de wintermaanden op één vaste plaats te verblijven.

Een tweede groep van gezinnen zou liever opteren voor een meer sedentair bestaan. Ze zouden het liefst een merendeel van het jaar een vaste standplaats hebben en enkel nog in de zomermaanden op pad gaan. Vooral (jonge) ouders en ouderen of personen met een zwakke gezondheid gaven aan een grote voorkeur te hebben voor een vaste standplaats. Voor ouders biedt een vaste standplaats de kans hun kinderen te laten participeren aan het schoolleven. Bij ouderen en personen met gezondheidsproblemen klinkt deze wens omdat ze ervaren te oud of te zwak te zijn om nog

voortdurend rond te reizen. Binnen deze groep zijn er grofweg twee verschillende voorkeuren voor een vast verblijf te onderscheiden:

- Een grote groep, zowel mannen als vrouwen en zowel jongeren als ouderen, wil graag op een vast familieterrein staan. Het aantal caravans dat daarop zou moeten kunnen staan varieert van 5 tot 30, maar de respondenten zijn het erover eens dat ze een terrein wensen voor enkel de naaste familie. Een probleem met dit soort terreinen is volgens een aantal vaststaande woonwagengewoners wel dat deze terreinen niet organisch meegroeien met een familie. Dat heeft tot gevolg dat de familieterreinen al snel te klein worden. Daarnaast uiten sommige woonwagengewoners wel de wens om op een privéterrein te staan, maar weten ze dat ze de financiële middelen niet hebben om eigen grond aan te kopen.
- Eveneens een grote en demografisch verscheiden groep zou graag in een appartement of huis willen wonen. Een minderheid geeft aan het niet erg te vinden als ze dan hun familie niet meer vaak kunnen zien, zij willen in de eerste plaats vooruit. Andere respondenten zouden graag een terrein hebben waar ze naast een huis ook woonwagens kunnen neerzetten, om op die manier alsnog dicht bij hun familie te kunnen blijven. Ze merken echter dat het niet altijd gemakkelijk is om naar een huis of appartement te kunnen verhuizen.

Eén gezin huurde vroeger een terrein met een huis waar ze hun woonwagens rond konden zetten. Deze periode werd zeer positief ervaren, maar omwille van de verkoop van het terrein hebben ze deze locatie moeten verlaten. Op de vraag waarom het gezin niet opnieuw een huis of appartement huurt, is het antwoord dat ze het geld niet hebben om de waarborg van drie maanden te betalen en ze niet bezitten over het vaak benodigde afschrift van de laatste loonfiche van een officiële job.

Net zoals het gezin hierboven, bleek een meerderheid van de huidige rondtrekkende respondenten in het verleden één of meerdere jaren een vaste woonst te hebben gehad op een residentieel terrein, een niet-vergunde standplaats of in een huis of appartement (al dan niet met caravan ernaast). Zij zijn omwille van verschillende redenen moeten vertrekken. Zo zijn de personen die vroeger op een terrein hebben gestaan waar zowel een huis als een woonwagen op stond, over het algemeen uit noodzaak moeten vertrekken – bijvoorbeeld door de verkoop van het huis door de eigenaar. Zij willen graag naar eenzelfde woonconstructie terug. Mensen die in een huis of appartement hebben gewoond zonder woonwagen erbij zijn vooral terug naar een woonwagen gegaan omdat ze niet konden aarden in een huis, en zij willen dan ook koste wat kost in een woonwagen blijven wonen. Een andere reden is dat ze de huur niet konden blijven betalen. Weer anderen hadden een stuk grond gekocht, maar mochten daar geen woonwagen op zetten en moesten daardoor noodgedwongen (en vaak met verlies) de grond weer verkopen. Sommige vrouwen zijn vertrokken van een vaste standplaats omdat ze in een relatie terecht kwamen met een rondtrekkende Rom. Al deze personen weten echter hoe het leven eruit kan zien als men op een vaste standplaats staat, en we menen dat die ervaring ook een belangrijke drijfveer vormt in hun verlangen naar een vaste standplaats.

Opvallend is dat de respondenten op residentieel terreinen graag nog zouden willen rondtrekken, vooral in functie van een vakantie of religieuze bijeenkomsten. Dit is het geval voor zowel de Roms, Manoësen als Voyageur die we spraken. Sommige families gaan er nog op uit met de caravan, maar voor andere gezinnen is dat niet of slechts in mindere mate mogelijk. Zo hebben woonwagengewoners die in een chalet wonen bijvoorbeeld een extra caravan nodig om mee te reizen, wat een serieuze meerkost vormt. Daarnaast lopen ze bij het rondtrekken tegen dezelfde problemen aan als gezinnen die het gehele jaar gedwongen moeten rondtrekken: ze kunnen niet terecht op de doortrekkersterreinen omdat die meestal vol zijn, en hebben moeite met het vinden van gemeenten die hen tijdelijk willen laten verblijven op een pleisterplaats. Als ze een gemeente niet vooraf om toestemming vragen, worden ze zeker in Vlaanderen al snel verjaagd. Los daarvan zijn personen die nu vaststaan wel tevreden met het feit dat ze een vaste woonplaats hebben, ondanks dat niet ieder residentieel terrein in evenveel basiscomfort blijkt te voorzien als de doortrekkersterreinen. Ze zijn

vooral blij dat ze nu zekerheid in hun leven hebben, dat hun kinderen naar school kunnen en ze op zoek kunnen naar vast werk. Een aantal woonwagenebewoners op een residentieel terrein geeft echter wel aan dat ze graag naar een eigen terrein zouden willen verhuizen indien ze daarvoor de financiële middelen zouden hebben.

Samenvattend blijkt het hebben van zekerheid de belangrijkste factor te zijn in de woonwensen van woonwagenebewoners, al betekent dat niet dat ze niet meer willen rondtrekken. Waar voor sommigen de beschikbaarheid van meer tijdelijke standplaatsen en/of een langere verblijfsperiode (zeker om de wintermaanden te overbruggen) voldoende is, hebben anderen een grote voorkeur voor een vaste standplaats vanwaar ze af en toe nog kunnen vertrekken in het kader van een vakantie of religieuze bijeenkomst. De redenen voor deze diverse woonwensen zijn eveneens divers: ouders willen hun kinderen naar school sturen, mannen willen op een legale manier de kost verdienen, families willen bij hun zieke familieleden in de buurt kunnen blijven, ... Ze geven echter allen aan dat dit niet mogelijk is door het voortdurende rondtrekken. Een deel van de woonwagenebewoners geeft daarnaast aan graag te willen integreren in de samenleving, maar te voelen dat ze daar geen kansen toe krijgen.

over integratie in de samenleving: "Stel u voor dat u drie weken in een huis woont en dan drie weken in een ander huis in een andere stad zou moeten wonen. Dat gaat toch ook niet?"

We menen dat deze diverse woonwensen vragen om een gediversifieerd woonwagenebeleid, waar we in het laatste hoofdstuk nog uitgebreid op terug zullen komen.

### 3.2.3 Rondtrekkende gewoonten en voorkeuren van buitenlandse rondtrekkende woonwagenebewoners

#### 3.2.3.1 Het rondtrekken algemeen en in België

Wat betreft de redenen om rond te trekken voor de Franse Voyageurs en de Ierse Travellers die we hebben gesproken, merkten we dat ze de traditie en cultuur van het rondtrekken koppelden aan het uitoefenen van een job: het is de traditie dat ze rondtrekken om aan de kost te geraken. Zeker bij de Voyageurs benadrukten de vrouwen voornamelijk het culturele aspect, en de mannen de functionele kant van het rondtrekken. Bij de Travellers worden beide redenen zowel bij de mannen als bij de vrouwen even sterk benadrukt. Een beperkt aantal Voyageurs zegt daarnaast ook rond te trekken om familie te bezoeken. Een opvallend verschil tussen de Voyageurs en Travellers is dat de Voyageurs geen vaste woonst hebben in hun thuisland en de groep Travellers wel: zij bezitten een huis in Ierland. De Travellers trekken vrijwel het gehele jaar rond in het buitenland en gaan enkel tijdens de kerstperiode terug naar Ierland. Dan verblijven ze ook in hun eigen woning, en trekken ze dus niet rond. Het grootste gedeelte van het jaar trekken de Travellers rond in België, maar ze komen ook in verschillende andere Europese landen. De Voyageurs daarentegen trekken het gehele jaar rond en doen daarbij vrijwel enkel Frankrijk (voornamelijk Bretagne en/of het noorden) en België aan.

Met wie de buitenlandse rondtrekkende woonwagenebewoners doorgaans rondtrekken, verschilt sterk per groep. Op basis van de antwoorden van de respondenten en de gesprekken met sleutelfiguren menen we wel dat de Voyageurs in grotere en meer wisselende groepen rondreizen dan de Travellers. De geïnterviewde Travellers trokken rond met vier caravans en waren allen familie van elkaar. De Voyageurs trekken voornamelijk rond met familie, maar soms ook met vrienden. Daarbij is de grens tussen (verdere) familie en vrienden voor hen eerder vaag. Groepen kunnen ook opsplitsen en samensmelten. De groepssamenstelling hangt volgens sommigen ook wel af van het werk dat beschikbaar is in een regio, wat ons doet besluiten dat de groep waarmee rondgetrokken wordt afhangt van de functie van het rondtrekken op een bepaald moment.



Hoewel vele geïnterviewde buitenlandse rondtrekkende woonwagenbewoners rondreizen in België uit traditie en gewoonte (velen zeiden dat hun ouders al in België rondtrokken en dat zij dit hebben overgenomen eens ze volwassen werden), wordt door een aantal mannelijke Voyageurs vermeld dat ze vooral naar België trekken omdat hier meer werk te vinden is dan in Frankrijk. Dat zou vooral te maken hebben met een toenemende discriminatie tegen woonwagenbewoners in Frankrijk (zie later). Volgens de medewerkers van de doortrekkersterreinen is dit ook de reden dat de Fransen steeds langer in België verblijven, ze zien hier de laatste jaren een grote evolutie in. De door ons bevroegde Franse respondenten gaven verschillende antwoorden op de vraag hoe lang ze jaarlijks normaal in België verblijven: sommigen zeiden twee tot drie maanden te blijven, anderen eerder een halfjaar en weer anderen tot negen maanden op jaarbasis. Wel gaan ze allemaal rond november terug naar Frankrijk, om daar de feestdagen door te brengen. Zoals we hierboven al beschreven hebben, zien we het belang van de kerstperiode in eigen land ook terug bij de groep Travellers.

De meeste buitenlandse rondtrekkenden volgen geen jaarlijks terugkerende vaste route in België, maar laten hun route afhangen van de beschikbaarheid op de doortrekkersterreinen. Ze zijn echter beter georganiseerd dan de Belgische Roms. Zeker de Voyageurs reserveren vaak al een jaar vooraf, waardoor ze minder in onzekerheid verkeren dan de Belgische woonwagenbewoners. Die vroege reservatie heeft ook nadelen, omdat hun reisroute in België dan vast komt te liggen en ze minder flexibel zijn. Zo gebeurt het dat ze werk vinden in de buurt van één doortrekkersterrein terwijl ze op een door hen gereserveerd doortrekkersterrein vele kilometers verderop staan. Op welk doortrekkersterrein ze staan in België hangt in die zin dus minder samen met waar er werk te vinden is, maar is eerder het gevolg van de zeer vroege reservatie van hun plaatsen op de doortrekkersterreinen.

### **3.2.3.2 Voorkeuren bij het rondtrekken**

Bij de Franse Voyageurs ziet een deel de meerwaarde niet in van een vaste verblijfplaats, omdat ze toch altijd onderweg zijn. Ze reizen ook graag. Andere Voyageurs zouden echter graag in de winter een vaste verblijfplaats hebben. Als de buitenlandse rondtrekkende woonwagenbewoners rondtrekken in België, hebben ze een grote voorkeur voor een verblijf op de doortrekkersterreinen. De meeste respondenten geven aan al eens te hebben meegemaakt dat ze niet op de doortrekkersterreinen terecht konden. Dit gebeurt echter zelden, aangezien ze tijdig reserveren en bij een gebrek aan standplaatsen in Frankrijk blijven. Sommige respondenten staan echter wel eens uit noodzaak op pleisterplaatsen in Wallonië of op campings, en de Travellers geven ook aan soms zelfs aan de kant van een weg te gaan staan bij een gebrek aan verblijfplaatsen. De Voyageurs zeggen soms terug te gaan naar Frankrijk als ze in België geen standplaats op een doortrekkersterrein kunnen vinden, al gebeurt dit slechts zelden vanwege hun goede voorbereiding. Al bij al merken we op dat net zoals bij de Belgische rondtrekkende woonwagenbevolking ook de buitenlandse rondtrekkende woonwagenbewoners een tekort aan standplaatsen op de doortrekkersterreinen ervaren. Vrijwel iedereen zou graag langer blijven staan op een doortrekkersterrein, met een voorkeur voor een periode van zes weken tot twee maanden. Sommigen beseffen echter ook dat hiervoor de capaciteit momenteel niet aanwezig is.

Opvallend is het verschil tussen jongeren en ouderen: Voyageurs rond de twintig jaar oud reizen over het algemeen graag rond in België omdat ze dan altijd dichtbij de steden zitten. In Frankrijk is dat niet altijd het geval, en ze vervelen zich daar dan ook. De oudere generatie gaat echter graag terug naar Frankrijk, omdat hun familie zich daar bevindt.

## **3.3 Woonsituatie**

Deze paragraaf richt zich op de woonsituatie van de rondtrekkende woonwagenbewoners en bestaat uit twee delen: ten eerste een beoordeling door de respondenten van de terreinen waar de

woonwagengewoners verblijven, en ten tweede een korte beschrijving van de woonwagen inclusief de aanwezigheid van de meest courante voorzieningen en voorwerpen.

### 3.3.1 Beoordelingen van standplaatsen

In de gesprekken met de Belgische respondenten vroegen we ook naar wat hun oordeel is over de terreinen waar ze zoal staan. Over het algemeen kunnen we stellen dat woonwagengewoners een sterke voorkeur hebben voor een verblijf op doortrekkersterreinen en deze terreinen dan ook overwegend positief beoordelen. De belangrijkste reden hiervoor lijkt te zijn dat de woonwagengewoners dan in de periode dat ze op het doortrekkersterrein verblijven, rust ervaren. In de overige redenen die hun voorkeur bepalen voor een bepaald type terrein of een specifieke verblijfplaats (zoals een favoriet doortrekkersterrein), kunnen we zes dimensies onderscheiden:

- De inrichting van het terrein (faciliteiten, ondergrond, ...)
- De hygiëne en properheid (van het terrein en van de faciliteiten)
- De aanwezigheid van de basisbehoeften (elektriciteit, water, veiligheid, ...)
- De toegankelijkheid (tarieven, reservatiesysteem, ...)
- De sociale omkadering (onthaal, aangeboden initiatieven vanuit het terrein, ...)
- De ligging.

We zullen de ervaringen en evaluatie van de respondenten aan de hand van deze zes dimensies bespreken voor de verschillende types terreinen waar ze zoal komen tijdens het rondtrekken: doortrekkersterreinen, pleisterplaatsen en in mindere mate campings. De voorkeur voor een bepaald terrein hangt overigens niet noodzakelijk samen met de keuze voor datzelfde terrein, aangezien de keuze voor een bepaald terrein vooral afhangt van waar standplaatsen beschikbaar zijn.

Een eerste dimensie is de inrichting van het terrein. Er is in dit opzicht een grote voorkeur voor doortrekkersterreinen, vanwege het gebrek aan faciliteiten op pleisterplaatsen en andere provisorische plekken. Vooral de mogelijkheid tot gebruik van gemeenschappelijk sanitair beschouwen de respondenten als een groot voordeel, aangezien de meeste families niet graag (uitsluitend) gebruik maken van het sanitair in hun woonwagen. Daarnaast is de ruimte op de doortrekkersterreinen een positieve factor: zo geeft een aantal families aan dat ze het belangrijk vinden om voldoende privacy te hebben en staan ze niet graag (te) dicht op elkaar. Ook de personen die op een residentieel terrein verblijven, vinden die vorm van privacy overigens belangrijk. Over de voorkeur voor een bepaalde ondergrond is er minder eensgezindheid onder de respondenten. Een aantal gezinnen heeft een voorkeur voor gras als ondergrond, omdat beton te warm wordt in de zomer. Anderen hebben juist liever beton of asfalt, omdat een ‘zachte’ ondergrond de woonwagens vuil maakt.

Een rode draad doorheen de gesprekken was het grote belang dat gehecht werd aan properheid en hygiëne. Als we vroegen naar de mening van de respondenten over de terreinen waar ze zoal staan, beoordeelden ze de terreinen vrijwel altijd in termen van properheid. Zeker de aanwezigheid van propere sanitaire blokken is voor hen cruciaal. Terreinen met meerdere sanitaire blokken werden ook positiever gewaardeerd, evenals het zelf kunnen beheren van de sleutel voor een sanitair blok. Op één van de doortrekkersterreinen krijgen de woonwagengewoners namelijk bij de start van hun verblijf een eigen sleutel (per familie), waarmee ze het sanitair blok kunnen openen en afsluiten. Het krijgen van die sleutel werd door meerdere respondenten als belangrijk genoemd. Het terrein waar gewerkt wordt met meerdere sanitaire blokken en een eigen sleutel werd in termen van properheid ook beter gewaardeerd door de respondenten en de terreinmedewerkers dan de (doortrekkers)terreinen waar dit niet het geval is; op deze terreinen zijn de woonwagengewoners minder tevreden met de properheid. We vermoeden dat het beheer van een eigen sleutel een gevoel van eigenaarschap bij de woonwagengewoners opwekt, waardoor ze mogelijk meer zorg dragen voor het gedeeld sanitair.



Het belang van properheid en hygiëne wordt treffend verwoord door één respondent, die zei dat doortrekkersterreinen dankzij de aanwezigheid van toiletten en douches de enige mogelijkheid zijn voor hen om proper te leven. Zoals we later zullen bespreken, heeft immers niet iedereen eigen (werkend) sanitair beschikbaar in de woonwagen.

Ook de aanwezigheid van basisbehoeften is een belangrijke reden om voor een doortrekkersterrein of gereguleerde pleisterplaats te kiezen. Vooral het hebben van elektriciteit en water is zeer belangrijk voor de respondenten. Daarnaast gaven sommige respondenten aan voor een doortrekkersterrein te kiezen vanwege de veiligheid: wie er op het terrein komt en wat er op het terrein gebeurt, wordt immers beter in de gaten gehouden op een ‘gesloten’ doortrekkersterrein dan op een ‘open’ pleisterplaats of provisorische locatie.

Het viel in de interviews echter op dat de toegankelijkheid van de doortrekkersterreinen lager ligt dan die van pleisterplaatsen. Zoals we al eerder hebben besproken, zorgt het reservatiesysteem ervoor dat minder georganiseerde groepen zoals de Belgische rondtrekkenden nauwelijks terecht kunnen op de doortrekkersterreinen. Zij zijn immers niet zo georganiseerd als de Fransen, waardoor ze regelmatig geen vrije plaatsen kunnen vinden. Dit blijft een probleem, zelfs indien de medewerkers van de doortrekkersterreinen in bepaalde periodes plaatsen proberen vrij te houden voor de Belgische woonwagenbewoners. Daarnaast vormt de kostprijs van zowel campings als doortrekkersterreinen voor sommige gezinnen een barrière. Zeker in de winter zijn de rekeningen hoger, omdat de gezinnen dan meer gebruik maken van de elektriciteit. We menen dat de kwetsbaarste groepen dan ook niet voldoende toegang hebben tot de doortrekkersterreinen.

De sociale omkadering wordt minder vaak spontaan genoemd door de respondenten als factor bij de evaluatie van de terreinen, maar speelt wel degelijk een rol. Zeker het aanbieden van schoolse activiteiten aan kinderen op het doortrekkersterrein in Gent wordt door zowel de kinderen als de ouders zeer positief onthaald. Daarnaast is het sociaal beheer ook vaak bepalend voor de wijze waarop de respondenten over een terrein spreken: de band met de terreinbeheerder vormt naast de properheid van een terrein de belangrijkste factor bij het uitspreken van een voorkeur voor een bepaald terrein.

Als laatst lijkt de ligging ook een belangrijk element te zijn in de waardering van de terreinen, al is zeker deze dimensie ondergeschikt aan de beschikbaarheid van standplaatsen. Een ligging dicht bij een grote stad maar ook dicht bij de belangrijkste uitvalswegen lijkt perfect te zijn: de mannen kunnen dan gemakkelijker onderweg zijn voor hun werk, en de vrouwen - die vaak geen rijbewijs hebben - kunnen in het centrum inkopen doen. Het is volgens de respondenten ook goed als een doortrekkersterrein centraal ligt ten opzichte van andere doortrekkersterreinen, werkgelegenheid en eventueel vaststaande familie. De ligging kan dan ook verklaren waarom de meeste Belgische woonwagenbewoners afwisselend de doortrekkersterreinen van Gent en Asse aandoen, en minder naar Kortrijk trekken.

Het belang van bovenstaande dimensies geldt niet enkel voor rondtrekkende woonwagenbewoners, maar ook voor personen op residentiële terreinen. Zeker op de openbare terreinen waren volgens sommige woonwagenbewoners een aantal zaken niet in orde: de caravans staan te dicht op elkaar, het sanitair is verouderd, beloofde renovaties van de terreinen laten te lang op zich wachten, basisvoorzieningen worden niet gerepareerd, ... Ondanks de vele voordelen die een verblijf op een vaste standplaats met zich meebrengt, wil dat dus nog niet betekenen dat de woonsituatie van woonwagenbewoners er ook automatisch op vooruit gaat.

### 3.3.2 Het wonen in een woonwagen

De woonwagens waar de interviews plaatsvonden, waren allen zeer proper<sup>28</sup>. In de gebruikte schriftelijke bronnen en de gesprekken met de sleutelfiguren kwam ook naar voren dat deze properheid een belangrijk cultureel kenmerk is van de woonwagenbewoners. Vrijwel alle rondtrekkende woonwagenbewoners uit België reizen rond met één caravan, in tegenstelling tot buitenlandse rondtrekkende woonwagenbewoners (zie later). In deze caravan zit een klein keukentje, dubbel bed en salon. De meeste woonwagens hebben enkel een douche en geen toilet, al waren er in sommige gevallen ook wel caravans die zowel een douche als toilet hadden of geen van beiden. Zowel het belang dat de respondenten hechten aan een propere caravan als de beperkte sanitaire faciliteiten in de eigen caravan, verklaren mogelijk ook het grote belang dat ze hechten aan proper sanitair op de terreinen waar ze verblijven. Van de personen die wel sanitair in hun woonwagen hebben, gebruiken de meesten deze faciliteiten echter enkel als er geen andere mogelijkheden buiten de caravan beschikbaar zijn. Een mogelijke verklaring hiervoor is de kostprijs: het gebruik van het sanitair op een doortreksterrein zit immers al bij de prijs inbegrepen, terwijl warm water in de woonwagen via gasflessen zelf bekostigd moet worden. Sommige Roms gaven bovendien aan dat het gebruik van het toilet in de woonwagen in het algemeen iets is wat niet gedaan wordt bij hen. Een wasmachine en droogkast hebben de gezinnen niet, de grote meerderheid gaat hiervoor naar een wasserette. Het merendeel van de gezinnen beschikt over een televisie in de caravan en een gsm, die bij de meesten – maar zeker bij niet iedereen – toegang tot internet heeft. Tablets of laptops heeft vrijwel niemand, spelcomputers met aansluiting op de televisie kwamen wel in beperkte mate voor.

Een aantal gezinnen geeft aan dat het duur is om in een woonwagen te wonen. Zeker in de winter lopen de kosten op, omdat er veelal op gas wordt verwarmd en gasflessen niet goedkoop zijn volgens de gezinnen. Bovendien hebben ze iedere twee dagen een nieuwe gasfles nodig. Daarnaast wordt er in de donkere maanden meer elektriciteit verbruikt om bijvoorbeeld 's avonds licht te hebben.

De woonwagens die we gezien hebben op residentiële terreinen verschilden qua uitrusting niet veel van de woonwagens van rondtrekkenden, al lijkt er wel een tendens te zijn naar grotere woonruimtes. Deze vaststelling komt ook terug in de literatuur. Veel van de personen die we gesproken hebben op residentiële terreinen, woonden in een chalet of hadden er één besteld. Net zoals bij de rondtrekkende woonwagenbewoners, hebben we ook op de vaste terreinen amper gezinnen gezien met meer dan één caravan.

### 3.3.3 De woonsituatie van buitenlandse rondtrekkende woonwagenbewoners

Zoals eerder al kort beschreven, hebben buitenlandse rondtrekkende woonwagenbewoners een voorkeur voor doortreksterreinen wanneer ze in België zijn. Daar zijn meerdere redenen voor, die grotendeels overeenkomen met de redenen van Belgische woonwagenbewoners om voor doortreksterreinen te kiezen: op een doortreksterrein heeft iedereen zijn eigen ruimte, zijn basisvoorzieningen zoals water en elektriciteit beschikbaar, en is sanitair aanwezig. Wel zouden sommige gezinnen graag meer aansluitingen voor elektriciteit willen, en een sterker netwerk zodat meerdere elektrische toestellen tegelijkertijd aangesloten kunnen worden. Daarnaast benoemen vooral de Travellers dat de veiligheid van een doortreksterrein voor hen zeer belangrijk is, waarschijnlijk omdat zij meer dan de Voyageurs bij gebrek aan standplaatsen op niet-legale plaatsen verblijven. Een doortreksterrein beschikt volgens velen ook over meer comfort dan bijvoorbeeld een camping, waardoor ze liever op een doortreksterrein verblijven. De standplaatsen op campings zijn bijvoorbeeld vaak te klein, aangezien buitenlandse rondtrekkende woonwagenbewoners zowel per gezin als per groep veelal met meerdere caravans reizen (zie later).

<sup>28</sup> Een aantal gezinnen reisde op het moment van de interviews rond met een gehuurde kleinere caravan, omdat hun eigen caravan – inclusief de meeste spullen – door de politieactie in beslag was genomen.

Net zoals bij de Belgische woonwagenbewoners laten de buitenlandse rondtrekkende woonwagenbewoners hun keuze voor een doortrekkersterrein voornamelijk afhangen van de beschikbaarheid. Toch blijkt uit hun beoordeling van de terreinen dat ook zij een voorkeur hebben voor bepaalde specifieke doortrekkersterreinen, die gebaseerd is op in grote lijnen dezelfde dimensies als bij de Belgische rondtrekkende woonwagenbewoners. De twee zaken die het meest genoemd werden, waren het belang van een proper terrein – en in het bijzonder het sanitair – en een sociaal onthaal. De dimensies properheid en hygiëne en sociale omkadering lijken dus ook bij de buitenlandse rondtrekkende woonwagenbewoners doorslaggevend te zijn in hun oordeel over de doortrekkersterreinen: ook zij waren meer tevreden over de terreinen waar er sprake was van een sociaal onthaal en propere standplaatsen en sanitair. Ook bij de buitenlandse rondtrekkende woonwagenbewoners werd het werken met een eigen sleutel voor het gebruik van het sanitair zeer positief onthaald. Daarnaast sprak een beperkt aantal gezinnen over de nood aan een frequente afvalophaling en permanentie op het terrein om eventuele technische problemen snel te kunnen oplossen. Eén gezin gaf uit zichzelf aan het aanbieden van onderwijsstimuli zeer belangrijk te vinden. Eveneens een belangrijke factor bij de waardering van de terreinen bleek de inrichting van het terrein: de rondtrekkende woonwagenbewoners staan bijvoorbeeld niet graag in de buurt van bomen, omdat de bladeren die van de bomen vallen op de caravans terecht komen en zo de caravan bevuilen. Eén respondent vertelde een voorkeur te hebben voor een ondergrond van beton of asfalt in plaats van aarde, omdat bij regenweer de kinderen de aarde mee naar binnen nemen en er dan bijkomend gekuis moet worden. Daarnaast hechten de respondenten belang aan een goede toegankelijkheid van hun standplaats met hun caravans en de aanwezigheid van faciliteiten, zoals de wateraansluiting, dicht bij hun caravan. Dit bleek niet op ieder doortrekkersterrein het geval te zijn. Wat betreft de ligging van de doortrekkersterreinen geeft een minderheid van de personen aan belang te hechten aan deze factor, bijvoorbeeld dicht bij Brussel of de Franse grens. Daarnaast staan ze niet graag dicht bij een drukke weg vanwege het lawaai. Over de toegankelijkheid van de terreinen wordt niet veel gesproken, het reserveringssysteem lijkt voor weinigen een probleem te vormen. Er wordt soms wel aangegeven dat de prijzen hoog liggen, zeker in vergelijking met Frankrijk waar de terreinen volgens de respondenten vaak gratis zijn. Het lijkt evenwel niet zo te zijn dat de prijs de toegang tot de doortrekkersterreinen belemmert.

De buitenlandse rondtrekkende woonwagenbewoners reizen met meer eigen voorzieningen rond dan de Belgische rondtrekkende woonwagenbewoners. De uitrusting van de wooncaravan lijkt sterk op die van Belgische woonwagenbewoners, al lijken er meer luxeapparaten aanwezig te zijn bij de buitenlandse rondtrekkende woonwagenbewoners. Het keukentje in de caravan wordt niet gebruikt, om de caravan proper te houden. Er wordt daarentegen buiten gekookt op een kookunit. De Voyageurs hebben bijna allemaal nog een kleine bestelwagen waar ze mee rondreizen en waar de wasmachine en droger op staan. Dat ze deze extra wagen bezitten, maakt hen ook trots en geeft hen een gevoel van status. Alle respondenten hebben een douche in hun woonwagen, een meerderheid heeft ook een toilet. Bij de Voyageurs is het gebruikelijk dat vrouwen en (kleine) kinderen geen gebruik maken van het publieke sanitair als ze de eigen faciliteiten daarvoor hebben in de woonwagen, wellicht omwille van de properheid die in het gemeenschappelijke sanitaire blok niet is gegarandeerd. Ook het feit dat één gezin aangeeft dat de vrouwen binnen het gezin wel gebruik maken van het sanitair op doortrekkersterreinen als ze maar over een eigen sleutel beschikken, wijst hier op. De Travellers maken wel allen gebruik van de sanitaire voorzieningen op de terreinen. Net zoals bij de Belgische woonwagenbewoners verwarmt het merendeel van de buitenlandse woonwagenbewoners op gas. Iedereen die we gesproken hebben, bezit een gsm en televisie. Een televisie is aanwezig in iedere caravan, ook in die van de kinderen. De meerderheid heeft geen computer of tablet, en ook toegang tot het internet is beperkt aanwezig bij de respondenten. Wel gaven velen aan de Wi-Fi op de terreinen te gebruiken. Een aantal respondenten zei geen tablet of computer nodig te hebben, omdat ze alles met hun smartphone doen.

### 3.4 De leefsituatie en maatschappelijke participatie van woonwagenbewoners

Deze paragraaf gaat dieper in op de leefsituatie en maatschappelijke participatie van de woonwagenbewoners. We zullen achtereenvolgens de thema's referentieadressen, onderwijs, werk en inkomen, gezondheid en sociale contacten bespreken. Als laatst besteden we kort aandacht aan de positie van vrouwen, en nog niet besproken thema's die belangrijk zijn in het leven van woonwagenbewoners en hun mening over het Belgische beleid met betrekking tot woonwagenbewoners. Een aantal van de onderwerpen in dit gedeelte is minder relevant voor de buitenlandse rondtrekkende woonwagenbewoners, en we zullen ons daarom wat hen betreft enkel focussen op onderwijs, werk en inkomen, en het gebruik van sociale voorzieningen in België.

#### 3.4.1 Referentieadressen

De rondtrekkende woonwagenbewoners ontvangen vrijwel allemaal hun post bij één van de twee vzw's die referentieadressen voor Roms beheren. Enkelen met een andere dan de Belgische nationaliteit krijgen post in hun thuisland bij een organisatie of bij familie. Degenen die een referentieadres hebben, worden ook ondersteund in hun administratie. De woonwagenbewoners beseffen dat het hebben van een referentieadres noodzakelijk is en dat ze soms hulp nodig hebben bij de post die ze krijgen of om andere administratieve zaken in orde te krijgen, omdat ze bijvoorbeeld de post niet kunnen lezen of hun weg niet vinden in het administratieve kluwen. Bij de respondenten met wie wij gesproken hebben, zijn het voornamelijk de mannen die het contact met het referentieadres onderhouden en daar regelmatig naartoe gaan. Over het algemeen zijn de woonwagenbewoners tevreden over de aangeboden dienstverlening.

#### 3.4.2 Onderwijs

De belangrijkste vaststelling is dat geen enkel kind van rondtrekkende woonwagenbewoners ingeschreven is in een school en dus voldoet aan de leerplicht. De meeste ouders geven aan dat dit niet de situatie is die ze wensen. Vooral ouders die zelf geen of net veel schoolervaring hebben, willen hun kinderen graag laten deelnemen aan schoolactiviteiten. School zien ze daarbij als de hefboom voor hun kinderen om goed te kunnen leren lezen, schrijven en rekenen. Enkelen geven ook aan dat onderwijs hun kinderen toekomst en dus meer zekerheid zal bieden, bijvoorbeeld in de vorm van meer arbeidsmarktperspectieven. Ook het leren omgaan met andere kinderen en het hebben van een tijdverdrijf (in plaats van zich thuis te vervelen) werden als reden gegeven voor de wens hun kinderen naar school te kunnen sturen. Het gebrek aan een vaste verblijfplaats, de korte verblijfsduur op de terreinen en het gebrek aan kennis over het onderwijssysteem (bijvoorbeeld met betrekking tot het inschrijvingssysteem) verhinderen de ouders echter om, ondanks hun wens hiertoe, hun kinderen ook effectief in te schrijven en te laten participeren aan onderwijs. Sommige ouders proberen dit gemis zelf op te vangen. Zo gaf een aantal ouders die kunnen lezen en schrijven aan dat ze proberen hun kinderen deze vaardigheden te leren.

Niet alleen de ouders, maar ook de kinderen zelf zijn vragende partij om naar een 'echte school' te gaan. Vaak is hun enige ervaring met een schoolse activiteit het aanbod aan onderwijsstimuli op het doortrekkersterrein in Gent (zie hoofdstuk 4). Dit aanbod wordt door de kinderen niet alleen gewaardeerd, maar ook expliciet gevraagd. Bij elk bezoek van een onderzoeker op het doortrekkersterrein in Gent kwamen de kinderen vragen aan de medewerkers of er 'school' was en of ze een aantal opdrachten konden maken. Het probleem is echter, zoals werd aangehaald door zowel de woonwagenbewoners als de terreinmedewerkers, dat een verblijf van telkens drie weken te kort is om het geleerde te onthouden.

Samengevat kunnen we stellen dat kinderen van rondtrekkende woonwagenbewoners niet (kunnen) voldoen aan hun leerplicht. Omdat ze geen vast domiciliëadres (maar wel een referentieadres) hebben is controle hierop, die normaal gezien via de gemeente en justitie verloopt,

ook niet vanzelfsprekend of wordt dit door de overheid over het hoofd gezien. Een aantal ouders en tieners zeggen dan ook nooit gecontroleerd te zijn of hulp te hebben gehad wat betreft het voldoen aan de leerplicht. Een tweetal gezinnen die we hebben gesproken, had het wel over een recente zoekactie vanuit justitie bij de referentieadressen naar kinderen van woonwagengebouwen die niet naar school gaan. Deze zoekactie maakte hen nerveus, omdat ze zonder een vaste standplaats geen mogelijkheid zien om hun kinderen regelmatig te laten deelnemen aan schoolse activiteiten. Een moeder gaf zelfs aan zichzelf in dit geval uit te schrijven van het referentieadres. Die reactie wijst er wellicht ook op dat een actie met een louter controlerende insteek niet zal leiden tot (regelmatige) onderwijsparticipatie of het behalen van de nodige kwalificaties. Integendeel: als dergelijke acties leiden tot een inschrijving van hun kinderen in een school kan dit ten eerste de indruk wekken dat het probleem is opgelost. Die indruk is echter niet correct, aangezien deze groep omwille van hun rondtrekkende situatie niet in staat is hun kinderen regelmatig naar een school te sturen. Ten tweede kan de actie (zoals in bovenstaande reactie) ook een onbedoeld negatief effect hebben, namelijk dat rondtrekkende woonwagengebouwen (nog meer) van de radar verdwijnen.

Gelijkaardige conclusies kunnen we ook trekken bij de ouders en kinderen met een vaste standplaats. Hoewel hun kinderen zijn ingeschreven op een school in de buurt, is dit nog geen garantie dat de kinderen dan ook effectief naar school gaan. Er blijken dus ook nog andere factoren te spelen die een (regelmatige) onderwijsdeelname verhinderen. Vooral bij de Rom-families ontbreekt volgens de terreinmedewerkers van openbare residentiële terreinen soms regelmaat. Volgens de literatuur en de gesprekken met sleutelfiguren komt dit deels door slechte ervaringen met school bij de ouders, die zelf in een hoekje van de klas werden gezet en beziggehouden werden zonder met de leerstof bezig te zijn. Daarnaast lijkt onderwijs voor sommige woonwagengebouwen voornamelijk in het teken te staan van het leren van de basisvaardigheden – iets dat ook in de literatuur vaak terugkomt - en is een regelmatige aanwezigheid op school daar ondergeschikt aan. Een aantal respondenten op private terreinen gaf ook aan hun kinderen niet het hele jaar door naar school te hebben gestuurd, omdat ze vaak in de zomerperiode voor langere tijd op reis waren.

Niet alleen de ouders hebben soms slechte ervaringen met school gehad, ook de kinderen van nu kunnen nog problemen tegenkomen. Eén rondtrekkend gezin vertelde dat de kinderen een tijdje naar school konden gaan toen ze een periode op een vaste standplaats stonden, maar dat er op de desbetreffende school ook nog vooroordelen waren ten opzichte van woonwagengebouwen en de kinderen anders behandeld werden. Deze ervaringen weerhield het gezin er overigens niet van de kinderen alsnog graag opnieuw naar school te willen sturen.

De volwassenen respondenten die momenteel rondtrekken hebben, in tegenstelling tot de meeste kinderen, vaak wel ervaring met school. Dit komt omdat ze in hun kindertijd vaak nog periodes hebben verbleven op een vaste standplaats. Zij gingen dan gedurende een aantal maanden tot een aantal jaren naar school. De meesten onder hen deden dit echter vaak onregelmatig of eindigden hun schoolloopbaan ongekwalificeerd. Zij zeiden dan ook zich nog weinig te herinneren van wat ze destijds geleerd hebben. Lezen gaat volgens hen beter dan schrijven, en rekenen lukt het best. Bij de vraag naar verklaringen voor de ontbrekende regelmaat in hun onderwijsparticipatie gaven de respondenten aan dat ze vaak met hun ouders onderweg waren, of hun ouders (en soms zichzelf) het nut er niet van inzagen. Eén respondent ging bijvoorbeeld naar school toen deze een vaste standplaats had, maar voelde zich daar niet thuis en is vervolgens gestopt met naar school te gaan. Een andere respondent had de mogelijkheid naar school te gaan toen de respondent achttien jaar oud was, maar vond het onzinnig om nog voor één jaar naar school te gaan. Sommige woonwagengebouwen gaven aan zichzelf het lezen en schrijven aangeleerd te hebben via de ouders of door middel van boekjes. De personen die niet kunnen lezen en schrijven, zowel de mannen als de vrouwen, vinden het gebrek aan deze vaardigheden een groot gemis. Een beperkt aantal van deze personen zou graag nog willen leren lezen en schrijven, maar weten niet hoe ze dat al rondtrekkend kunnen doen.



Ondanks de lage scholingsgraad van veel woonwagenbewoners, willen we er wel op wijzen dat de meeste (rondtrekkende) woonwagenbewoners vlot meertalig zijn. Het grootste deel van de personen die we gesproken hebben behoren tot de Roms, en hun moedertaal is dan ook Romanes. Kinderen van een Rom-ouder en Manoesj-ouder spreken ook Sinti, en de ingetrouwde vrouwen waarmee we gesproken hebben, de meesten daarvan Nederlandse Sinti, hebben op korte tijd Romanes geleerd. De communicatie tussen Roms en anderen die niet tot de Roms behoren, vindt voornamelijk plaats in het Frans. Een aantal woonwagenbewoners gaf aan niet goed Frans te kunnen spreken, maar het bleek uiteindelijk vrijwel altijd mogelijk een vlot gesprek te voeren. Sommige woonwagenbewoners, vooral de groep die verblijft op residentiële terreinen in Vlaanderen, spraken ook vlot Nederlands – terwijl ze in eerste instantie zeiden geen Nederlands te kunnen. Welke talen men spreekt, hangt ook wel af van waar rondgetrokken wordt. Zo zeiden een aantal Duits te spreken, doordat ze in Duitsland regelmatig rondtrekken of rondgetrokken hebben.

### 3.4.3 Werk en inkomen

Een meerderheid van de mannen die we hebben gesproken, is actief of actief geweest in de autohandel: ze kopen, repareren en verkopen auto's en auto-onderdelen. Een aantal mannen zeiden ook als messenslijper actief te zijn of te handelen in oud ijzer. Sommige respondenten gaven aan dat deze jobs niet veel zekerheid bieden: zeker in de winter en vakantieperiodes is het soms moeilijk om voldoende werk te vinden. Dit komt overeen met de bevindingen uit de literatuur en de gesprekken met de sleutelfiguren, waaruit blijkt dat deze traditionele jobs steeds minder winstgevend zijn. Interessant was dat een oudere residentiële Voyageur juist het vaststaan zag als oorzaak van het verlies aan werk in deze sectoren: vroeger zocht men werk in een bepaalde regio, en op het moment dat er geen werk meer bleek te zijn trok men verder naar een volgende regio. Nu men vaststaat, is dat echter niet meer mogelijk: men zou dan te veel kilometers moeten maken. Uit de gesprekken met de sleutelfiguren en rondtrekkende woonwagenbewoners, kunnen we echter besluiten dat er over het algemeen een afname is aan werk in deze sectoren. Tijdens de interviews bleek overigens dat de respondenten niet graag vertelden over het werk dat de mannen uitvoeren. Sommigen zeiden ook geen werk te hebben (terwijl dit daarom niet noodzakelijk ook het geval was). Op basis van de gesprekken met de sleutelfiguren gaan we ervan uit dat de woonwagenbewoners administratief niet in orde zijn met het werk dat ze uitvoeren. Dit verklaart wellicht ook waarom ze niet graag vertelden over de wijze waarop ze hun inkomen verwerven.

Een rondtrekkende woonwagenbewoner wilde dit jaar zijn statuut als zelfstandige in orde brengen, zodat hij legaal kan werken. Hij vertelde dat bleek dat dit niet mogelijk is, omdat hij daarvoor een vast adres nodig zou hebben. De woonwagenbewoner staat echter ingeschreven op een referentieadres, wat niet wordt toegestaan. In die zin wordt hij nu verplicht, vertelt hij, om illegaal te gaan werken. Hij vindt het zeer spijtig dat hij niet de kans krijgt om legaal werk uit te oefenen<sup>29</sup>.

De meeste vrouwen werken niet en blijven thuis om voor het huishouden en de kinderen te zorgen. Dit wordt door de vrouwen verschillend beoordeeld: sommigen zien het als hun taak om thuis te blijven en willen niet anders, terwijl anderen wel graag zouden gaan werken. Een aantal vrouwen hebben wel werkervaring via artikel 60, wat ze vaak hebben gedaan in een periode dat ze vaststonden. De terreinmedewerkers van openbare residentiële terreinen bevestigden ons dat ook vrouwen soms in een werktraject stappen. De financiële afhankelijkheid van de echtgenoot bij rondtrekkende woonwagenbewoners zorgt wel voor problemen als de echtgenoot komt te overlijden, aangezien het inkomen uit werk dan immers volledig wegvalt. Daarnaast zijn het ook veelal de mannen die alle praktische zaken regelen.

<sup>29</sup> We zijn dit nagegaan bij een bedrijf dat een geïntegreerde dienstverlening aanbiedt aan ondernemers en het lijkt erop dat het in principe wel mogelijk moet zijn voor personen met een referentieadres om zelfstandige te worden.

Door de moeilijke werksituatie is er weinig zekerheid wat betreft de inkomsten uit het werk bij rondtrekkende woonwagenebewoners, dit hangt immers volledig af van het aanbod aan werk in een bepaalde regio en periode. Het vaste inkomen bestaat dan ook voornamelijk uit kindergeld, en een kleine minderheid ontvangt daarbij een werkloosheidsuitkering of invaliditeitsuitkering. De meeste rondtrekkende woonwagenebewoners ontvangen geen leefloon, en ervaringen met het OCMW zijn er niet of worden negatief beoordeeld. Over het algemeen heerst er ondanks de (periodieke) financiële moeilijkheden een gevoel van ‘we redden ons wel’. Sommige gezinnen geven ook aan solidair met elkaar te zijn door bijvoorbeeld eten met elkaar te delen, en het daardoor te redden.

#### **3.4.4 Gezondheid**

De meeste woonwagenebewoners geven aan hun weg wel te vinden naar een arts of het ziekenhuis. Sommigen hebben een vaste huisarts waar ze naartoe gaan, anderen zeggen bij problemen direct naar het ziekenhuis te trekken. Uit de gesprekken met de sleutelfiguren bleek dat woonwagenebewoners inderdaad sneller naar het ziekenhuis trekken dan naar een huisarts, maar dat ze ook (te) lang wachten met het zoeken van medische hulp. Er lijkt echter geen taboe te rusten op medische problemen: zo vertelden verschillende personen die dienstverlening op het terrein hebben aangeboden - ook degenen die geen medische achtergrond hebben - dat ze regelmatig medische vragen kregen. Bij het doortrekkersterrein in Gent is het wijkgezondheidscentrum betrokken, en de respondenten geven aan soms ook door de terreinbeheerder in contact te zijn gebracht met een arts van dat centrum. Ook komt het mobiel vaccinatieteam (zie later) op alle terreinen, waar veel woonwagenebewoners al mee in contact gekomen zijn en waardoor de vaccinaties bij de meeste woonwagenebewoners nu op punt staan. Een aantal woonwagenebewoners, zeker degenen die voor langere tijd vast hebben gestaan, hebben ook contacten (gehad) met Kind en Gezin. Vrijwel alle respondenten geven aan in orde te zijn met de mutualiteit, iets wat bevestigd wordt door de beheerders van de referentieadressen.

We hebben niet specifiek gevraagd naar de beoordeling van de eigen gezondheid, maar uit de gesprekken bleken wel veel respondenten zelf gezondheidsproblemen te hebben of familieleden te kennen met gezondheidsproblemen. Het rondtrekken vormt een probleem bij de medische opvolging, zo is thuisverpleging niet mogelijk als men rondtrekt. Daarnaast moeten woonwagenebewoners soms ook in de buurt van hetzelfde ziekenhuis blijven als iemand daar regelmatig zorg nodig heeft door artsen die de situatie kennen, maar kunnen ze niet altijd een standplaats vinden voor een langere periode. Deze onzekerheid wordt door de woonwagenebewoners als erg stressvol ervaren. Daarnaast is het bij de rondtrekkende woonwagenebewoners de cultuur dat de hele familie samenkomt als iemand bij ernstige ziekte in het ziekenhuis ligt. Ook hier staan de familieleden echter voor problemen als de drie weken op een doortrekkersterrein voorbij zijn.

De geringe aandacht voor preventieve gezondheidszorg zoals beschreven in de literatuur, bleek ook uit de gesprekken met de sleutelfiguren en de zaken die we zagen op de terreinen. De partners van de doortrekkersterreinen zien het opzetten van projecten rond preventieve gezondheidszorg dan ook als één van de belangrijkste werkpunten voor de toekomst, maar weten niet goed hoe dergelijke projecten aan te pakken vanwege de lage prioriteit die het thema heeft voor woonwagenebewoners zelf.

#### **3.4.5 Sociale contacten**

De contacten van rondtrekkende woonwagenebewoners, voornamelijk de Roms, met andere subgroepen woonwagenebewoners en met niet-woonwagenebewoners zijn wisselend. Contacten zijn er door gemengde huwelijken, waarbij we voornamelijk koppels van Roms met Manoesjen of Sinti zijn tegengekomen. Ook koppels bestaande uit een Rom en een niet-woonwagenebewoner hebben een aantal keer gezien. De rondtrekkende Belgische woonwagenebewoners komen op de doortrekkersterreinen in contact met Franse en Engelse rondtrekkende woonwagenebewoners en

waar sommigen daar geen problemen mee ondervinden, spreken anderen negatiever over hen. Een aantal woonwagenbewoners halen aan dat de Engelsen de plaatsen waar ze komen niet proper maken en zo alle woonwagenbewoners in een negatief daglicht stellen. Met de Fransen *an sich* hebben de woonwagenbewoners geen problemen, al hebben de Belgen het er wel moeilijk mee dat de Fransen met veel zijn en een groot deel van de beschikbare standplaatsen innemen. Over het algemeen is de teneur echter positief, en verloopt het samenleven op de doortrekkersterreinen vlot eens de groepen elkaar kennen.

Met niet-woonwagenbewoners is er minder contact. Mannen geven aan soms contacten met en vrienden onder de niet-woonwagenbewoners te hebben via hun werk, terwijl het contact bij de vrouwen zich beperkt tot personen die hen dienstverlening aanbieden en de winkeliers. Bij de residentiële woonwagenbewoners wordt wel meer gesproken over contact met niet-woonwagenbewoners, maar ondanks een duurzamere integratie in de buurt blijft het contact beperkt. Een mogelijke verklaring voor het uitblijven van nauw contact met niet-woonwagenbewoners is het wederzijds wantrouwen tussen woonwagenbewoners en de zogenoemde *burgersamenleving*, waar we in het eerste hoofdstuk al uitgebreid op zijn ingegaan. Zowel de sedentaire als de rondtrekkende respondenten en zowel de Roms als de Manoesjen en Voyageurs geven immers aan zich zeer bewust te zijn van de vooroordelen over woonwagenbewoners die leven onder niet-woonwagenbewoners. In de gesprekken met woonwagenbewoners en sleutelfiguren hebben we meerdere verhalen gehoord van woonwagenbewoners die zich niet uit willen geven als woonwagenbewoner bij contacten met niet-woonwagenbewoners, en hun afkomst geheim houden. De meesten doen dit vooral omdat ze weten anders met vooroordelen te maken te krijgen, zoals dat woonwagenbewoners vuil zijn en stelen. Een beperkt aantal personen – we hebben dit voornamelijk bij en over de Roms gehoord - wil zich echter niet vereenzelvigen met andere woonwagenbewoners en houdt hun afkomst geheim om zich op deze manier echt te distantiëren van de andere woonwagenbewoners.

### 3.4.6 De positie van vrouwen

Uit de interviews kunnen we concluderen dat vrouwen en mannen in families van rondtrekkende woonwagenbewoners een apart toekomstpad bewandelen, die gestoeld is op hun tradities. Meisjes trouwen vaak voor hun twintigste en trekken vanaf dan mee met de familie van hun man, waardoor trouwen en kinderen krijgen in de praktijk leidt tot een breuk met hun familie. Voor het overige staan de klassieke rollenpatronen centraal. Vrouwen staan in voor de kinderen, het huishouden en de netheid van de woonwagen; mannen zijn de kostwinner en zorgen voor de financiële zaken. Over wat ze doen binnen die rol, hebben ze wel controle. Dit is de beslissingsruimte die ze ter beschikking hebben. Wat de vrouwen betreft, leidt de hen toebedeelde rol ertoe dat ze financieel afhankelijk zijn van (de familie van) hun man, meestal met de kinderen op het terrein blijven (behalve om te gaan winkelen) en minder vaak dan de mannen kunnen lezen en schrijven. Hun kans om in contact te komen met de samenleving en dienstverlenende instanties die niet outreachend werken, is daardoor kleiner. Tegenover die situatie lijken vrouwen globaal twee houdingen aan te nemen, zo blijkt uit de interviews. Zo spraken we ten eerste meisjes en vrouwen die de rondtrekkende tradities sterk benadrukken en van daaruit hun huidige rol als vanzelfsprekend ervaren. In welke mate deze houding hun eigen keuze of fierheid uitdrukt, of eerder een overlevingsstrategie betreft, is moeilijk op te maken. Wellicht gaat het hier niet om een zwart-wit-verhaal. Er waren echter ook enkele – meestal jonge – vrouwen die de uitzichtloosheid van hun situatie benadrukten en hierover hun boosheid uitdrukten. Niettemin merken we op dat vrouwen uit Rom-families die (tijdelijk) een vaste verblijfplaats hadden wel soms hebben gewerkt of zelfstandig hebben geleefd, en ook beter kunnen lezen, schrijven en Nederlands spreken. Een andere leef- en werksituatie voor Rom-vrouwen is dus niet per definitie onmogelijk. Rondtrekken, kinderen hebben, en weinig kansen hebben op een duurzame leef- en werksituatie zijn hiervoor echter niet bevorderlijk. Graag willen we tot slot benadrukken dat vrouwen uit de Rom-families hun taken omwille van de vaak financieel precare



situatie creatief moeten aanwenden, dit om bijvoorbeeld in een kleine caravan met weinig voorzieningen alle kleding en materialen op te bergen, maaltijden te bereiden, kleding aan te kopen of te vinden, en te zorgen voor een basishygiëne voor zichzelf en de kinderen.

### 3.4.7 Het belangrijkste in het leven van rondtrekkende woonwagewoners

Alle woonwagewoners die we gesproken hebben, hebben we gevraagd wat zij het belangrijkste vinden in hun leven. De antwoorden waren zeer divers: de kinderen/familie, het hebben van een eigen terrein, rust (niet meer worden verdreven), religie, onderwijs voor de kinderen, hun cultuur, ... Regelmatig wordt het belang van familie bij de woonwagewoners benadrukt. Ze vinden het belangrijk om bij elkaar te kunnen zijn, en benoemen dat de hele familie bijeen komt in geval van ziekte bij één van de familieleden: 'de familie gaat immers voor alles'. Daarnaast speelt religie een heel belangrijke rol in hun leven. Zoals eerder al beschreven, behoren de Roms en Manoesjen tot de Pinkstergemeenschap. Ze leiden hun eigen *pasteurs* op en hebben hun eigen kerken, bijvoorbeeld in een gemeenschappelijk gebouw op een residentieel terrein dat ofwel vast is ingericht als religieuze ruimte ofwel dienst doet als multifunctionele ruimte. Ook rondtrekkende woonwagewoners gaan hier al dan niet regelmatig naartoe. Daarnaast geven zeker de gezinnen van *pasteurs* aan vaak te reizen in het kader van missies.

Wat daarnaast nog aan bod kwam in meerdere gesprekken, is de wens zelf graag betrokken te worden bij het woonwagenebeleid - zeker bij de uitbouw en inrichting van nieuwe (of gerenoveerde) terreinen. De woonwagewoners voelen zich nu immers eerder onderwerp van het beleid, in plaats van actieve deelnemer. Het gevoel onder woonwagewoners leeft ook sterk dat de overheid hen in huizen duwt, dat de overheid hen probeert te 'sedentarisieren' en zo hun levenswijze probeert te elimineren. Ze zouden graag willen dat de overheid meer rekening met hen en hun levenswijze zou houden.

"Wij zijn ook Belgische burgers, en verdienen hetzelfde respect als iedereen."

### 3.4.8 De leefsituatie en maatschappelijke participatie van buitenlandse rondtrekkende woonwagewoners

We zullen de leefsituatie en maatschappelijke participatie van buitenlandse rondtrekkende woonwagewoners in België bespreken aan de hand van een beperkt aantal thema's. Eerst komen de ervaringen met het onderwijs aan bod, vervolgens gaan we kort in op het thema werk en inkomen. Ten slotte besteden we aandacht aan de ervaringen van de buitenlandse rondtrekkende woonwagewoners met de dienstverlening op de doortrekkersterreinen.

#### 3.4.8.1 Onderwijs

De overgrote meerderheid van de buitenlandse rondtrekkende woonwagewoners is naar school geweest, al geven ze aan dat dit weinig regelmatig was. De meesten zijn tot de leeftijd van twaalf jaar naar school gegaan, sommigen iets langer. De eigen beoordeling van de vaardigheden lezen, schrijven en rekenen wisselt sterk. Sommigen geven aan de vaardigheden goed te beheersen, anderen nauwelijks of niet. De meesten zeggen beter te kunnen lezen dan schrijven, en ook is er met rekenen minder moeite dan met schrijven. Uit de gesprekken bleek dat de rondtrekkende woonwagewoners het leren lezen en schrijven als voornaamste rol van het onderwijs zagen, zeker bij de Travellers. De Travellers gaven aan dat het voldoende is als een kind tot z'n 12<sup>e</sup> naar school gaat, omdat het kind dan kan lezen en schrijven. De Fransen zijn naar eigen zeggen verplicht om onderwijs te volgen tot ze 16 jaar oud zijn. Het systeem van afstandsonderwijs is daar ook goed uitgebouwd: de scholieren krijgen lesmateriaal mee en sturen het terug per post. Daarnaast kunnen

de leerlingen overal in Frankrijk terecht om voor een korte periode naar school te gaan, al geven ze zelf aan dat dit systeem in de praktijk niet altijd even goed werkt: soms laten scholen hen toch niet toe, of wordt er nauwelijks aandacht aan hen besteed en krijgen ze een aantal aparte taken.

Van de leerplichtige kinderen van de respondenten gaan de meeste Voyageurs naar school als ze in Frankrijk zijn en doen ze de rest van de tijd aan afstandsonderwijs, de Travellers zeggen geen onderwijs te volgen. In België gaan de buitenlandse rondtrekkende woonwagenebewoners niet naar school, enkel naar de onderwijsstimuli die op het doortrekkersterrein in Gent gegeven worden. Dat komt volgens hen vooral omdat in Vlaanderen geen onderwijs in hun contacttaal voorzien wordt en omdat de korte verblijfsduur het volgen van onderwijs in België in de weg staat. Een aantal jongeren was wel graag naar school gegaan in Vlaanderen, zodat ze de Nederlandse taal hadden kunnen leren.

#### **3.4.8.2 Werk en inkomen**

Zoals eerder al beschreven, is de voornaamste reden dat de buitenlandse rondtrekkende woonwagenebewoners naar België komen de aanwezigheid van werk. De Fransen zitten voornamelijk in de bouw, en voeren verschillende activiteiten uit: schilderwerken, reiniging en renovaties. Bij de Travellers komt de reiniging ook terug, naast dakwerk en *landscaping*. Net zoals bij de Belgische woonwagenebewoners zijn het de mannen die werken, en blijven de vrouwen thuis. De meesten waren tevreden met deze taakverdeling, en wilden graag instaan voor het huishouden en de zorg voor de kinderen. Een aantal jongere vrouwen zou wel eerst graag willen werken, maar later terugkeren naar de zorg in en rond de woonwagen. Op de vraag of het de rondtrekkende woonwagenebewoners uit het buitenland lukt met hun totale inkomen rond te komen, werd zeer wisselend geantwoord. Sommigen ervaren moeilijkheden, anderen kwamen zeer gemakkelijk rond.

De sleutelfiguren merkten op dat de laatste jaren de Fransen steeds langer in België verblijven, omwille van een afname in werkopportunities in Frankrijk. Dit kwam ook aan bod in een aantal gesprekken met de Franse woonwagenebewoners, waaruit bleek dat de Voyageurs in Frankrijk aan hun accent als woonwagenebewoner herkend worden en op basis daarvan een zekere discriminatie ervaren. In Vlaanderen hebben ze dit probleem niet, al merken ze wel dat de samenleving de laatste jaren wantrouwiger begint te staan tegenover Franstaligen. Dit is ook de reden dat een aantal jongeren (zie boven) aangaf dat ze graag Nederlands hadden geleerd.

#### **3.4.8.3 Dienstverlening**

We hebben bij de buitenlandse rondtrekkende woonwagenebewoners ook gepolst naar de kennis van de dienstverlening en sociale voorzieningen op en rond de doortrekkersterreinen en hun nood daaraan. De voorzieningen waar we naar gevraagd hebben zijn het mobiel vaccinatieteam, Kind en Gezin, het wijkgezondheidscentrum, onderwijs voor de kinderen (enkel in Gent), en sport- en spelactiviteiten voor de kinderen (enkel in Gent). In het volgende hoofdstuk komen we nog uitgebreid terug op deze bestaande dienstverlening. De kennis van de verschillende diensten verschilt, al merkten we wel dat de Travellers over het algemeen beter op de hoogte zijn dan de Franse Voyageurs. De meeste Travellers geven aan het mobiel vaccinatieteam, Kind en Gezin, en het wijkgezondheidscentrum te kennen en er gebruik van te maken. De Fransen hebben minder ervaring met deze medische diensten, zij geven aan voornamelijk gebruik te maken van de dokter en pediatr in Frankrijk. We zien ook dat de nood aan de beschikbare medische dienstverlening in Vlaanderen hoger is bij de Travellers dan bij de Voyageurs. We menen dat dit te maken heeft met het rondtrekpatroon: de Travellers gaven aan enkel met Kerst in hun thuisland te zijn, terwijl de Voyageurs een veel groter gedeelte van het jaar in Frankrijk verblijven en eveneens gemakkelijker de grens over kunnen. Toch zeiden sommige Voyageurs eveneens behoefte te hebben aan algemene medische dienstverlening in België, zoals een dokter. Het onderwijs voor kinderen en de ontspannende activiteiten in Gent worden door zowel de Travellers als de Voyageurs met kinderen binnen de bedoelde leeftijdscategorie positief beoordeeld. Een aantal ouders zeiden ook behoefte te hebben aan onderwijs voor kinderen in België.

Afsluitend hebben we een aantal vragen gesteld naar wat de buitenlandse rondtrekkende woonwagenbewoners vinden van de Belgische samenleving als het gaat om het ontvangen van woonwagenbewoners. De Travellers zien dat de rechten van woonwagenbewoners hier meer gerespecteerd worden dan in andere landen, zeker in hun thuisland Ierland voelen ze zich veel meer gediscrimineerd. In het algemeen hebben de buitenlandse rondtrekkende woonwagenbewoners wel moeite met het gebrek aan standplaatsen en het feit dat ze niet overal kunnen staan, zeker in Vlaanderen. Dat maakt dat sommigen, vooral de Franse Voyageurs, in dat opzicht de ontvangst in Franstalig België beter vinden. Ze voelen zich daar ook meer gewenst, en vinden Vlaanderen minder gastvrij.

## 4 | Overzicht van bestaande ondersteuning, begeleiding en hulpverlening voor rondtrekkende woonwagenbewoners

In dit deel bespreken we de bestaande initiatieven die tot doel hebben rondtrekkende woonwagenbewoners te ondersteunen. Eerst bespreken we een aantal algemene uitdagingen bij het opzetten van een gerichte dienstverlening voor woonwagenbewoners. Daarna zullen we verschillende concrete initiatieven beschrijven. We starten hierbij met initiatieven gericht op rondtrekkende woonwagenbewoners, verbreden vervolgens onze focus naar initiatieven gericht op woonwagenbewoners in het algemeen en naar initiatieven of beleid op residentiële terreinen in Vlaanderen, en sluiten af met het bespreken van enkele goede praktijken uit het buitenland. Afsluitend geven we op basis van de besproken initiatieven een algemeen overzicht van wat werkt, wat de knelpunten zijn en waar nog nood aan is bij het werken met rondtrekkende woonwagenbewoners.

Het is niet de bedoeling van dit hoofdstuk om een volledig overzicht te geven van *alle* bestaande en vroegere initiatieven met betrekking tot of met mogelijke toepassing op woonwagenbewoners in het algemeen, maar we willen ons eerder richten op de meest relevante initiatieven met de meeste *learning potential*. De initiatieven specifiek gericht op rondtrekkende woonwagenbewoners nemen we uiteraard wel zo uitgebreid mogelijk mee.

### 4.1 Algemene uitdagingen bij het opzetten van dienstverlening voor woonwagenbewoners<sup>30</sup>

Uit de gesprekken met de sleutelfiguren en woonwagenbewoners is gebleken dat er een aantal uitdagingen zijn die ervoor zorgen dat er geen consensus is over hoe en op welke domeinen woonwagenbewoners ondersteund moeten worden. Dit komt voornamelijk doordat de vraag naar ondersteuning, begeleiding en hulpverlening niet snel vanuit de woonwagenbewoners zelf zal komen, ten dele vanwege het wantrouwen naar onze maatschappij en ten dele omdat ze niet altijd goed op de hoogte zijn van welke vormen van hulpverlening en ondersteuning bestaan. Dit is zeker bij de Roms zo, aangezien zij over het algemeen het meest geïsoleerd staan van de maatschappij. De hulpvragen die wel vanuit de woonwagenbewoners komen, zijn vaak zeer concreet en van praktische aard. Het gaat dan bijvoorbeeld om het in orde maken van formulieren, vragen aan een vertrouwensfiguur om mee te gaan naar een externe afspraak, of medische vragen aan dienstverleners. De nadruk op concrete en praktische vragen laten zien dat – zoals eerder besproken – zeker de Roms vooral in het ‘hier en nu’ leven, en een overlevingsstrategie hanteren. Meerdere praktijkwerkers geven ook aan dat als ze benaderd worden met een probleem, dat probleem voor de desbetreffende woonwagenbewoners direct moet worden opgelost.

Het gebrek aan het vertalen van concrete en praktische vragen in meer algemene noden, maakt dat sommige praktijkwerkers worstelen met de vraag welke vragen/noden effectief vanuit de woonwagenbewoners komen en welke vragen eigenlijk door de praktijkwerkers zelf geformuleerd

<sup>30</sup> De focus hierbij ligt vooral op de Belgische woonwagenbewoners, maar geldt tot op zekere hoogte ook voor de buitenlandse rondtrekkende woonwagenbewoners die België aandoen.

zijn. Doordat woonwagenbewoners niet snel in algemene termen aangeven waar ze nood aan hebben<sup>31</sup>, is het immers mogelijk dat praktijkwerkers de noden van woonwagenbewoners vanuit hun eigen perspectief gaan invullen. Sommigen hanteren een integratieperspectief en vragen zich vanuit dit perspectief af wat de woonwagenbewoners nodig hebben om mee te kunnen in de huidige samenleving, terwijl anderen uitgaan van de culturele eigenheid van woonwagenbewoners en deze koste wat kost willen bewaren. Welk perspectief het meest ingang zou vinden bij de woonwagenbewoners is ook niet eenduidig, aangezien sommige woonwagenbewoners in de interviews aangaven te willen integreren in de samenleving, terwijl anderen liever met rust gelaten willen worden uit angst om anders hun cultuur te verliezen. Waar het evenwicht ligt tussen enerzijds het behouden van de eigen cultuur en anderzijds het integreren in de samenleving is dan ook een zeer belangrijke vraag, die voor zowel de woonwagenbewoners als de praktijkwerkers niet altijd gemakkelijk te beantwoorden is en resulteert in verschillende visies op de juiste aanpak wat betreft ondersteuning aan woonwagenbewoners. Hiermee samenhangend is er bij de sleutelfiguren ook onenigheid over de mate van ondersteuning die geboden moet worden aan woonwagenbewoners: sommigen menen dat de woonwagenbewoners hun plan wel kunnen trekken, terwijl anderen voelen dat woonwagenbewoners juist de hand gereikt moet worden.

Toch is het niet zo dat de praktijkwerkers geen enkel aanknopingspunt hebben in het werken met woonwagenbewoners. Uit de concrete hulpvragen blijkt bijvoorbeeld wel tot op zekere hoogte waar de woonwagenbewoners zelf hun noden zien en wat voor hen van belang is. Een voorbeeld van hoe algemene noden afgeleid kunnen worden uit concrete vragen of opmerkingen, is het aanbod aan onderwijsstimuli in Gent. Verschillende gezinnen zeiden de onderwijsstimuli in Gent zeer belangrijk te vinden en uit hun antwoorden bleek ook indirect dat ze dit initiatief graag op de andere doortrekkersterreinen zouden zien, maar weinigen maakten de vertaalslag naar het grotere geheel door te zeggen dat ze behoefte hebben aan onderwijsstimuli op alle doortrekkersterreinen. Vertrouwenspersonen van de woonwagenbewoners, die regelmatig contact met hen hebben en hen opvolgen, kunnen de juiste persoon zijn om in samenspraak met de woonwagenbewoners deze concrete vragen te vertalen naar algemene noden. Zoals we later in dit hoofdstuk zullen zien, zijn er verschillende organisaties die inderdaad deze werkwijze hanteren en de belangen behartigen van de woonwagenbewoners in onze maatschappij.

## **4.2 Initiatieven voor rondtrekkende woonwagenbewoners**

### **4.2.1 Initiatieven op en rond doortrekkersterreinen**

Om te beginnen willen we benadrukken dat de initiatieven op en rond de doortrekkersterreinen voor *alle* woonwagenbewoners die op de terreinen komen toegankelijk zijn: voor zowel de Belgische als de buitenlandse woonwagenbewoners. Afhankelijk van de doelstelling van de dienstverlening kan het echter zijn dat er met bepaalde groepen meer of minder contact is.

#### **4.2.1.1 Mobiel vaccinatieteam**

Een eerste initiatief, dat zowel door woonwagenbewoners als praktijkwerkers positief beoordeeld wordt, is het mobiel vaccinatieteam. Dit initiatief bestaat sinds 2015 en is opgezet in opdracht van het Agentschap Zorg en Gezondheid. Het heeft tot doel om kwetsbare groepen in Vlaanderen te sensibiliseren over vaccinatie en hen indien nodig gratis te vaccineren. Hierbij wordt outreachend te

<sup>31</sup> In onze eigen interviews met woonwagenbewoners en in de interviews met sleutelfiguren is gebleken dat de meeste woonwagenbewoners vooral op de korte termijn denken en daardoor eerder in praktische termen, al mogen we dit zeker niet generaliseren naar alle woonwagenbewoners. Er zijn immers ook gezinnen die zeer goed onder woorden wisten te brengen waar ze nood aan hebben, zowel op de korte als de lange termijn, en die ook duidelijk de gevolgen op de lange termijn zagen van hun huidige (gedwongen) levensstijl.

werk gegaan, waarbij het vaccinatieteam de doelgroep actief opzoekt. Het mobiel vaccinatieteam komt op alle doortrekkersterreinen in Vlaanderen en heeft tussen 1 april 2018 en 31 maart 2019 84 vaccins gegeven aan woonwagengebwoners (Mobiel Vaccinatieteam, 2019). De samenwerking met de doortrekkersterreinen verloopt volgens zowel de medewerkers van het vaccinatieteam als de terreinbeheerders zeer vlot. In het begin lag het initiatief tot contact bij de doortrekkersterreinen, wat niet altijd evident bleek te zijn in drukke periodes. Daarom neemt sinds 2019 het vaccinatieteam zelf iedere maand contact op met de beheerders van de doortrekkersterreinen om na te gaan of er groepen staan waarvan personen – met een specifieke focus op kinderen - gevaccineerd moeten worden. In het begin stonden de woonwagengebwoners redelijk wantrouwig tegenover de vaccinaties, maar momenteel is de werking gekend en verloopt het vaccineren vrij vlot. Zodra iemand gevaccineerd wordt, wordt dit ingegeven in databank van het mobiel vaccinatieteam. Daardoor kan goed opgevolgd worden wie welke vaccins al heeft gehad. Daarnaast wordt ook overige medische dienstverlening in beperkte mate aangeboden indien hier nood aan is. Het mobiel vaccinatieteam maakt geen onderscheid tussen de verschillende groepen op het terrein, al merken ze wel dat de Franse Voyageurs vaker in orde zijn met hun vaccinaties en dus minder nood hebben aan het vaccinatieteam. Een klein knelpunt is dat het mobiel vaccinatieteam enkel bevoegd is in Vlaanderen en geen woonwagengebwoners op terreinen in Brussel of Wallonië mag vaccineren. Daar bestaat echter geen soortgelijk initiatief die de taken van het Vlaams mobiel vaccinatieteam in die regio's op zich neemt, waardoor enkel de woonwagengebwoners die op de doortrekkersterreinen in Vlaanderen komen worden bereikt.

#### **4.2.1.2 Kind en Gezin**

Kind en Gezin is op elk van de drie doortrekkersterreinen actief, wat wil zeggen dat bij ieder doortrekkersterrein een lokale verpleegster van Kind en Gezin betrokken is. De concrete werking verschilt per doortrekkersterrein, al ligt de nadruk sterk op de medische en postnatale opvolging van pasgeborenen en jonge kinderen. Dit komt doordat er op dit moment vrij ad hoc gewerkt wordt: Kind en Gezin wordt voornamelijk betrokken op vraag van de ouders of de terreinbeheerder als er pasgeborenen kinderen zijn op het terrein. Wel zijn er op alle drie de locaties plannen om de betrokkenheid bij het terrein te verhogen en het huidige takenpakket breder in te vullen. Op één doortrekkersterrein zijn er bijvoorbeeld plannen om proactiever aanwezig te zijn op de terreinen en activiteiten te organiseren om het vertrouwen van de ouders op het doortrekkersterrein te winnen, en op een ander terrein zal een overleg gehouden worden tussen de verschillende sociale ondersteuningsdiensten waarbij ook aan bod zal komen of Kind en Gezin eventueel iets kan opnemen rond sensibilisering en preventie (bijvoorbeeld op het vlak van gezonde voeding). De lokale verpleegsters zijn positief over de betrokkenheid van Kind en Gezin op Vlaams niveau, dat zeer begaan is met het bereiken van woonwagengebwoners. Een aandachtspunt is dat er weinig contact lijkt te zijn tussen de verpleegsters van de verschillende terreinen, waardoor de gezinnen nauwelijks worden opgevolgd.

#### **4.2.1.3 Onderwijsstimuli**

Een initiatief dat door de woonwagengebwoners zelf zeer gewaardeerd wordt, zijn de onderwijsstimuli die op het doortrekkersterrein in Gent aangeboden worden. De activiteiten zijn vergelijkbaar met die in het reguliere onderwijs, maar aangezien men los werkt van de eindtermen en de meerderheid nog nooit naar school is gegaan wordt van onderwijsstimuli gesproken in plaats van onderwijs. De onderwijsstimuli worden op maat gegeven, wat wil zeggen dat ieder kind op zijn of haar niveau werkt. Er wordt gewerkt op de domeinen taal, wiskunde en muzische vaardigheden. Daarnaast wordt ook aandacht besteed aan andere vaardigheden, zoals schoolse vaardigheden of verkeersafspraken. De lessen worden gegeven in de contacttaal: Frans of Engels. Er is één vaste leerkracht op het terrein, die regelmatig ondersteund wordt door een vrijwilliger en stagiairs. Voor ieder kind wordt een dossier opgemaakt, wat als voordeel heeft dat kinderen die meerdere keren komen ook opgevolgd kunnen



worden. Daarnaast kan deze informatie met andere terreinen gedeeld worden, mochten daar in de toekomst ook onderwijsstimuli aangeboden worden. Uit het jaarverslag van Doortrekkersterrein IN-Gent (2018) blijkt dat bijna twee derde van de kinderen die bereikt worden tussen de 6 en 12 jaar oud is. Een derde is jonger dan zes jaar. Vrijwel geen kinderen ouder dan twaalf jaar komen op de onderwijsstimuli af, wat mogelijk verklaard kan worden door wat eerder al aan bod is gekomen: vanaf die leeftijd worden kinderen immers geacht hun (volwassen) taak binnen het huishouden op te nemen. Bovendien voelen ze zich dan te oud om onderwijs te volgen tussen de jongere kinderen.

De kinderen zelf zijn zeer enthousiast over de onderwijsstimuli. Tijdens onze aanwezigheid op het terrein kwamen kinderen telkens naar de terreinmedewerkers met de vraag of er 'school' zou zijn. Kinderen van alle groepen komen af op de onderwijsstimuli, ook de Franse Voyageurs die onderwijs in Frankrijk volgen via afstandsonderwijs (zie later). Zij gaven aan in Gent soms ook ondersteuning te krijgen bij de opdrachten die ze moeten maken. Vanuit de wens van veel woonwagengewoners om hun kinderen naar school te sturen, zien we de onderwijsstimuli dan ook als een goede praktijk. Het vormt immers voor veel kinderen het enige contact dat ze hebben met een schoolse leeromgeving, en voor andere kinderen zorgt het voor enige continuïteit in hun schoolloopbaan. Het feit dat kinderen maar drie weken op het doortrekkersterrein mogen blijven staan en de onderwijsstimuli enkel in Gent aangeboden worden, zet echter wel een sterke rem op de continuïteit van het aanbod. De betrokkenen zien dat zeker de kinderen die in de tussentijd niet naar school gaan, de volgende keer op het terrein vergeten zijn wat ze de keer ervoor geleerd hebben. Daarnaast is het aanbod in Gent momenteel weinig structureel. Er is één leerkracht betrokken bij het terrein, wat maakt dat het structureel kunnen aanbieden van onderwijsstimuli afhankelijk is van de aanwezigheid van deze ene leerkracht. Daarnaast zijn er moeilijkheden met de locatie waar de onderwijsstimuli gegeven worden, waardoor niet ieder kind momenteel bereikt wordt<sup>32</sup>. Het officieel erkennen van de onderwijsstimuli zou ten dele tegemoet komen aan de huidige beperkingen: hierdoor kan namelijk in een structureel aanbod worden voorzien door het onderwijs voltijds en met meerdere medewerkers te kunnen aanbieden op het terrein.

#### **4.2.1.4 Wijkgezondheidscentrum Gent**

Op de verschillende doortrekkersterreinen in Vlaanderen is er contact met lokale huisartsen, maar we bespreken hier specifiek de samenwerking met het wijkgezondheidscentrum in Gent. De samenwerking van het Gentse doortrekkersterrein met dit centrum verloopt volgens zowel de artsen als de terreinbeheerders zeer goed en is structureel uitgebouwd. Een aantal keer per jaar komen artsen van het centrum naar het doortrekkersterrein om de werking te verduidelijken en rond te gaan bij de woonwagengewoners met de meeste nood aan een dergelijk consult. Vroeger gingen de artsen en terreinbeheerder iedere caravan langs, maar tegenwoordig is de werking efficiënter gemaakt doordat de terreinbeheerder al op voorhand polst wie behoefte heeft aan een consult. Een consult kan meerdere uitkomsten hebben: soms is het enkel nodig om iemand gerust te stellen, in andere gevallen wordt iemand doorverwezen. Het wijkgezondheidscentrum begint bekender te worden bij de woonwagengewoners op het terrein, waardoor ze hun weg naar daar ook gemakkelijker vinden. Dat gebeurt meestal door bij behoefte aan een arts de terreinbeheerder aan te spreken, die vervolgens een afspraak maakt bij het centrum. Opvallend is dat in tegenstelling tot sommige andere vormen van dienstverlening, waarbij outreachend moet blijven worden gewerkt om de woonwagengewoners te bereiken, woonwagengewoners na een gemaakte afspraak ook effectief naar het wijkgezondheidscentrum gaan. Een mogelijke verklaring hiervoor is dat het bezoeken van een arts iets zeer concreets is waar men direct voordeel uit kan halen. Waar het wijkgezondheidscentrum nog zoekende naar is, zijn mogelijkheden om iets rond preventie te organiseren op het terrein. In het verleden hebben ze dat wel eens geprobeerd, maar gemerkt dat er weinig interesse voor is vanuit de

<sup>32</sup> De container die op het terrein staat en dienst deed als klaslokaal is afgekeurd, waardoor de kinderen nu naar een lokaal buiten het terrein moeten gaan. Niet iedere ouder laat hun kinderen echter deze afstand afleggen.

woonwagenbewoners. Woonwagenbewoners vragen immers vooral naar (dringende) medische zaken, en het wijkgezondheidscentrum ervaart dat er weinig ruimte is om andere thema's aan te halen. Het wijkgezondheidscentrum zal hier wel in de toekomst aandacht aan blijven besteden.

#### **4.2.1.5 Sociaal beheer op het doortrekkersterrein in Gent**

In hoofdstuk 3 zagen we dat de rondtrekkende woonwagenbewoners de aandacht voor het sociale aspect op het doortrekkersterrein in Gent zeer waarderen. Het inzetten op een sociaal beheer is een bewuste keuze geweest, met de bedoeling om de woonwagenbewoners zich welkom te laten voelen en hen in beperkte mate ondersteuning te bieden die verder gaat dan wat de primaire functie van een doortrekkersterrein is: de woonwagenbewoners een tijdelijke verblijfplaats aanbieden. Naast de standaard administratieve taken tijdens het verblijf van een gezin, zorgt het sociaal beheer immers ook voor een brug naar de verschillende gezondheidsinstanties en biedt het indien nodig ondersteuning bij de administratie van woonwagenbewoners. Bovendien organiseren ze regelmatig sport- en spelactiviteiten op het terrein waarbij niet-woonwagenbewoners en woonwagenbewoners met elkaar in contact komen; zo komen er bijvoorbeeld ook omwonenden van het doortrekkersterrein af op bepaalde evenementen op het terrein of worden stagiairs ingeschakeld voor de organisatie van activiteiten (Doortrekkersterrein IN-Gent, 2018).

Van buitenaf is er veel aandacht voor deze vorm van sociaal beheer. Zo wordt het doortrekkersterrein regelmatig gezocht door personen uit binnen- en buitenland die betrokken zijn bij (de aanleg van) woonwagenterreinen, om inspiratie op te doen voor de opzet van een dergelijk sociaal beheer (Doortrekkersterrein IN-Gent, 2018). Ook internationaal wordt deze vorm van werken dus als goede praktijk gezien. Zoals de terreinmedewerkers echter zelf ook al aangeven, is deze vorm van werken enkel mogelijk doordat er voldoende personeelscapaciteit aanwezig is. Dit is dan ook een belangrijke voorwaarde om te kunnen voorzien in een sociaal beheer.

#### **4.2.1.6 Be-REYN**

In het tweede hoofdstuk hebben we een korte introductie gegeven bij het netwerk Be-REYN, meer specifiek bij de actie 'werk maken van meer sociale ondersteuning op de doortrekkersterreinen'. Dit netwerk ondersteunt lokale partners in de buurt van een doortrekkersterrein om zich te verenigen in een lokaal netwerk rond gezinsondersteuning voor gezinnen met jonge kinderen, met als doel dat meerdere dienstverlenende organisaties hun weg kunnen vinden naar het terrein. De aandacht voor en ondersteuning van gezinsondersteunende netwerken lijkt zeker beweging te brengen in het samenbrengen van partners: zo zijn er naar aanleiding van de bijeenkomsten van dit netwerk op alle drie de doortrekkersterreinen initiatieven ontstaan om mogelijke partners samen te brengen en samenwerkingen op te zetten (waarbij het ene terrein verder staat dan het andere).

#### **4.2.1.7 Werkgroep doortrekkersterrein Asse**

Eén concreet voorbeeld van een initiatief om partners samen te brengen, is de werkgroep die het Huis van het Kind in Asse heeft opgericht die specifiek gefocust is op het voorzien van dienstverlening op het doortrekkersterrein. Hiervoor hebben ze een infographic gemaakt met per domein wat al geweten is, welke noden er zijn en welke oplossingen of partners het best geplaatst zijn om aan die noden te beantwoorden. Met deze informatie hebben ze vervolgens verschillende mogelijke partners op verschillende niveaus aangesproken, waarbij een aantal partners aangaven geïnteresseerd te zijn en deel te willen uitmaken van de werkgroep. Al snel werd gemerkt dat er nood is aan coördinatie van de werkgroep, zodat de verschillende partners zich op hun dienstverlenende taak kunnen richten. Inmiddels zijn de eerste bijeenkomsten – met coördinator – geweest, waarbij de focus vooral lag op het identificeren van de meest urgente en praktische noden om op zeer korte termijn een eerste vorm van ondersteuning te kunnen bieden. Bij het identificeren van deze noden is voornamelijk uitgegaan van de ervaringen van de terreinbeheerder op het terrein en andere praktijkwerkers die reeds contacten hadden met de doelgroep..



#### 4.2.1.8 Proefproject CAW (2018)

In 2018 is er een proefproject geweest op één doortrekkersterrein waarbij het lokale CAW betrokken was. De bedoeling was om contact te maken met de woonwagenbewoners en de werking van het CAW te verduidelijken, zodat op termijn de woonwagenbewoners het CAW zouden vinden en wisten met welke vragen ze er terecht konden. Al snel werd echter duidelijk dat de nood van de woonwagenbewoners op andere domeinen lag. De drie weken waarin de gezinnen op het terrein kunnen blijven en er dus contact gemaakt kon worden bleken te kort om iets op te bouwen, en het lokale CAW had het gevoel niet de juiste instantie te zijn om hulp op dergelijke korte termijn – die vooral betrekking had op de basisnoden - te voorzien<sup>33</sup>. Het proefproject is dan ook na een aantal maanden stopgezet. Desondanks vinden we het een waardevol initiatief, omdat ook proefprojecten met minder succes veel *learning potential* hebben en de noden van de doelgroep én hulpverleners beter in kaart brengen.

#### 4.2.2 Referentieadressen

In het eerste hoofdstuk zijn we al uitgebreid ingegaan op het belang voor Belgische rondtrekkende woonwagenbewoners van het hebben van een referentieadres. De referentieadressen beheren immers niet enkel de binnenkomende post, maar bieden ook administratieve ondersteuning en vormen de brug tussen de woonwagenbewoners enerzijds en dienstverlenende instanties anderzijds. De referentieadressen spelen een belangrijke rol in de take-up van de rechten van woonwagenbewoners, aangezien woonwagenbewoners volgens meerdere sleutelfiguren niet altijd goed op de hoogte zijn van waar ze recht op hebben en/of hoe ze bepaalde zaken kunnen aanvragen. Daarnaast komen de beheerders van de referentieadressen regelmatig in contact met de woonwagenbewoners die bij hen ingeschreven staan, waardoor ze een vertrouwensfiguur vormen en zicht hebben op de leefomstandigheden en noden van de woonwagenbewoners. Dit laatste wordt nog versterkt door het feit dat het beheer van de referentieadressen telkens bij één persoon per organisatie zit, die de gezinnen dan ook goed kent en opvolgt.

Momenteel zijn er drie organisaties in Vlaanderen die referentieadressen aanbieden aan woonwagenbewoners, waarvan twee die voornamelijk Roms ingeschreven hebben staan. Er is bij deze twee organisaties echter een gebrek aan capaciteit, waardoor niet iedere woonwagenbewoner die zich bij hen aanmeldt daadwerkelijk ingeschreven kan worden. De referentieadressen kunnen echter niet méér personen aannemen in hun bestand, omdat dan de opvolging van de al ingeschreven woonwagenbewoners niet meer gegarandeerd kan worden. Veel van de administratieve ondersteuning wordt immers door de beheerders zelf gedaan, er wordt slechts sporadisch doorverwezen naar andere diensten. Dat komt doordat de beheerders de situatie van de woonwagenbewoners het best kennen, maar ook doordat ze merken dat de woonwagenbewoners niet altijd terechtkomen bij de instanties waarnaar doorverwezen wordt. Bij één organisatie zat het beheer van de referentieadressen vroeger op hetzelfde adres als de sociale dienst en werden ook dezelfde openingsuren gehanteerd. Dit werkte zeer goed: woonwagenbewoners konden naar aanleiding van bepaalde post of vragen direct doorgestuurd worden naar de sociale dienst. Door het overeenkomen van de locatie en de openingsuren was de drempel een stuk lager om naar de sociale dienst te gaan. Inmiddels is de sociale dienst echter verhuisd en komen de permanenties niet meer overeen. De beheerder van de referentieadressen heeft gemerkt dat de woonwagenbewoners nu moeilijker hun weg vinden naar de nieuwe locatie. Het aanbieden van verschillende ondersteunende diensten op één locatie heeft dan ook twee met elkaar samenhangende voordelen: enerzijds kan er tussen de diensten nauw samengewerkt worden om de juiste ondersteuning te bieden en de gezinnen

<sup>33</sup> Dat wil overigens niet zeggen dat het CAW geen rol zou kunnen spelen (zie ook de aanbevelingen in hoofdstuk 5 van dit rapport). Meer algemeen zien we bij lokale afdelingen van organisaties soms een verschillende visie op de ondersteuning die zij kunnen bieden aan woonwagenbewoners. Een mogelijke verklaring voor dit gebrek aan consensus is het ontbreken van een overkoepelend kader of duidelijkheid wat betreft de taken naar specifiek deze doelgroep toe.

op te volgen, anderzijds krijgen de woonwagenbewoners toch tot op zekere hoogte mee bij welke dienst ze moeten zijn voor welke vraag of ondersteuning.

In 2020 is een nieuw proefproject gestart met het Minderhedenforum en drie CAW's, gesubsidieerd vanuit het Departement Welzijn, Volksgezondheid en Gezin. De bedoeling is om de toegankelijkheid van CAW's te verhogen ten aanzien van rondtrekkenden met een referentieadres, via een brugfiguur binnen het Minderhedenforum. Deze brugfiguur zal contacten leggen met zowel de CAW's als de woonwagenbewoners, om tot manieren te komen waarop CAW's beter toegang kunnen vinden tot de doelgroep en hen sociale begeleiding kunnen bieden bij de referentieadressen. Het uiteindelijke doel is om een methodiek te ontwikkelen die CAW's ondersteunt in het werken met woonwagenbewoners.

### 4.3 Initiatieven gericht op woonwagenbewoners in het algemeen

Naast bovengenoemde initiatieven die enkel betrekking hebben op rondtrekkende woonwagenbewoners, zijn er ook een aantal initiatieven die alle woonwagenbewoners als focus hebben. Aangezien rondtrekkende woonwagenbewoners daar ook toe behoren, zullen we nu een aantal van de meest relevante initiatieven bespreken. Enkel Belgische woonwagenbewoners vormen de doelgroep van deze initiatieven.

#### 4.3.1 Minderhedenforum

Het Minderhedenforum is een organisatie die tot de wijziging van het integratie- en inburgeringsdecreet in 2019 als doelstelling had de belangen te behartigen van verschillende georganiseerde groepen die zich verenigd hebben in grotere koepelorganisaties<sup>34</sup> (Vlaamse Regering, 2018). In het geval van de woonwagenbewoners verliep de belangenbehartiging echter anders, aangezien zij niet georganiseerd zijn in een eigen vereniging. Bij het Minderhedenforum is daarom al jaren een medewerker actief die via informele en persoonlijke contacten signalen uit de gemeenschap opvangt en deze vertaalt naar belangen die verdedigd kunnen worden bij de overheid. Er is hiervoor contact met alle drie de subgroepen woonwagenbewoners in België. Daarnaast probeert het Minderhedenforum ook een netwerk van partners uit te bouwen die het thema woonwagenbewoners mee opnemen in hun werking en het Minderhedenforum ondersteunen in hun missie ervoor te zorgen dat de rechten van woonwagenbewoners gewaarborgd worden. Het Minderhedenforum is de enige organisatie in Vlaanderen die de belangen behartigt van *alle* subgroepen woonwagenbewoners, en daarnaast zien we ook dat andere organisaties veel steun hebben aan de expertise die bij het Minderhedenforum zit.

#### 4.3.2 Samenlevingsopbouw

Ook Samenlevingsopbouw speelt een belangrijke rol in de ondersteuning van woonwagenbewoners. Zo heeft Samenlevingsopbouw Oost-Vlaanderen in 2011 kwantitatief en kwalitatief onderzoek gedaan naar de groep (residentiële) woonwagenbewoners in Oost-Vlaanderen, met als doel meer informatie over deze personen te verkrijgen dat vervolgens kon dienen als input voor een doeltreffend woonwagenbeleid (Couckuyt & Joos, 2012). Ook in andere provincies zijn initiatieven ondernomen om de volledige groep woonwagenbewoners in de provincie in kaart te brengen, en zo doelgerichter te kunnen werken. In Limburg is er binnen Samenlevingsopbouw (RIMO Limburg) een hele woonwagenwerking opgezet, waarbij voornamelijk gewerkt wordt rond het

<sup>34</sup> Met de wijziging van het decreet is de belangenbehartiging opengetrokken naar individuele of niet-verenigde personen. Het Minderhedenforum staat nu in voor de belangenbehartiging van personen die deel uitmaken van de bijzondere doelgroepen zoals bepaald in Artikel 3 van het decreet van 7 juni 2013 betreffende het Vlaamse integratie- en inburgeringsbeleid (zie ook Artikel 8).

standplaatsentekort. Ze pakken dit op twee verschillende manieren aan, namelijk door het tekort aan te kaarten bij het beleid enerzijds en in te zetten op een positievere beeldvorming ten aanzien van woonwagengebieden anderzijds. Zo is er in 2018 een beleidsdossier gepubliceerd met knelpunten en aanbevelingen op verschillende domeinen en voor de verschillende overheden (Ons Leven, 2018). Daarnaast bestaat er ook een servicepakket met informatie over de Voyageurs<sup>35</sup>, dat gebruikt kan worden om aan de beeldvorming te werken. Er is eveneens een bundel ontwikkeld voor scholen, waarin concrete methodieken staan die gebruikt kunnen worden om te werken rond het thema woonwagengebieden (Ons Leven vzw, Rimo vzw, & Kleur Bekennen, 2011). Momenteel wordt ook sterk gewerkt rond het ondersteunen van terreinbeheerders van de residentiële terreinen in Limburg. Net zoals bij het Minderhedenforum is er persoonlijk contact met de doelgroep zodat echt vanuit de woonwagengebieden zelf vertrokken wordt, maar zit individuele hulpverlening minder in het takenpakket vervat. Toch hebben we gemerkt dat deze ondersteuning op hoger niveau zeer belangrijk is om aandacht te genereren (en behouden) voor de problematieken waar woonwagengebieden mee te maken hebben, aangezien de woonwagengebieden zich niet tot nauwelijks organiseren. We zullen op dit gebrek aan zelforganisatie later nog terugkomen.

#### **4.3.3 Gemeenten met een taakstelling**

Zoals we al eerder hebben opgemerkt, is het zeer moeilijk om gemeenten ertoe te bewegen woonwagenterreinen aan te leggen. Vanwege de autonomie van gemeenten is het niet mogelijk hen te verplichten woonwagenterreinen aan te leggen, maar de provincie van Limburg heeft wel op een andere manier actie ondernomen om het standplaatsentekort in hun provincie aan te pakken. Concreet heeft de provincie besloten dat gemeenten in kleinstedelijk gebied in hun ruimtelijk structuurplan een locatie moeten voorzien voor een woonwagenterrein. Er zit geen termijn op de aanleg van een dergelijk terrein en er zijn sinds de start van dit initiatief zo'n vijftien jaar geleden ook slechts weinig bijkomende standplaatsen gecreëerd, maar sommige sleutelfiguren geven aan dat de Limburgse gemeenten wel zijn begonnen te beseffen dat ze op termijn iets gaan moeten ondernemen om hun structuurplan om te zetten in de praktijk. Het initiatief van de Limburgse provincie is dan ook geenszins voldoende om het standplaatsentekort aan te pakken, maar kan wel een onderdeel zijn van een bredere strategie om gemeenten te bewegen meer standplaatsen voor woonwagengebieden te voorzien.

#### **4.3.4 Onderwijsproject voor Brusselse Roms**

Wat regelmatig aan bod kwam in de gesprekken met de sleutelfiguren, was het gebrek aan een structurele verankering van projecten. Regelmatig worden projecten opgezet met subsidies van de overheid, maar na afloop van een dergelijk project wordt er weinig gedaan met de uitkomsten of worden er geen middelen voorzien om het project om te zetten in beleid. Een voorbeeld van een zeer positief geëvalueerd project (door zowel de betrokken organisaties als de woonwagengebieden) dat zonder navolging is gebleven, is het onderwijsproject van vzw Rom-Integratie voor Brusselse Roms. Dit project zette tussen 1986 en 2011 sterk in op het bereiken van Rom-kinderen uit (de rand van) Brussel met als doel hen kennis te laten maken met een schoolse omgeving. Eén school engageerde zich om mee in het project te stappen en Roms op te vangen, waarbij de focus niet enkel lag op het aanleren van schoolse vaardigheden maar ook op het aanbieden van een bredere dienstverlening. Eén van de doelstellingen was dan ook dat de kinderen die daar naar school zijn gegaan, later hun weg zouden kunnen vinden in de samenleving.

---

<sup>35</sup> In Limburg wonen voornamelijk Voyageurs, vandaar dat de focus bij RIMO Limburg vooral op deze groep ligt.

Volgens de woonwagenbewoners en betrokken medewerkers was een zeer goede praktijk het inzetten van een bus die de kinderen elke dag op de verschillende terreinen ophaalde en terugbracht<sup>36</sup>. Hierdoor werd de ouders de verantwoordelijkheid ontnomen om hun kinderen naar school te sturen, maar het was zeker in het begin wel de enige manier om de kinderen naar school te krijgen. Daarnaast kwamen de leerkrachten van de school ook naar het terrein toe om een band op te bouwen met de ouders en hun vertrouwen te winnen. Deze betrokkenheid zorgde ervoor dat ouders meer gemotiveerd raakten om hun kinderen naar school te sturen en op termijn hierin ook zelf meer verantwoordelijkheid begonnen te nemen. Wat betreft het aanbieden van concrete leerstof, bleek uit de evaluatie van het project dat het voor de motivatie van de kinderen belangrijk was om de leerstof te laten aansluiten bij de leefwereld van de kinderen. Daarnaast werden kinderen er ook op attent gemaakt dat ze niet alleen in school kunnen leren, maar ook daarbuiten. Eén van de knelpunten van het project was dat de kinderen regelmatig langere periodes afwezig waren (omdat ze bijvoorbeeld aan het rondtrekken waren), waardoor ze niet mee konden komen in de reguliere klassen op de school en daardoor in de onthaalklassen bleven zitten. Een aanbeveling in het rapport is dan ook om in de toekomst in te zetten op een spreiding van kinderen over verschillende klassen en scholen in plaats van een concentratie van Rom-kinderen binnen één school, zodat kinderen gemakkelijker geïntegreerd kunnen worden in de reguliere klassen. Uiteindelijk was een zeer belangrijke verwezenlijking van het project dat het gegeven onderwijs een positieve ervaring met school is geweest voor de ouders en schoolgaande kinderen, waardoor ouders (en de kinderen die nu volwassen zijn) het belang van onderwijs meer zijn gaan inzien.

Het project is uiteindelijk meer door contextgebonden en praktische dan inhoudelijke factoren stopgezet (o.a. een nieuw inschrijvingssysteem in het Brussels Nederlandstalige onderwijs en capaciteitstekort), maar ondanks de positieve ervaringen en aanknopingspunten is er geen vervolg op het project gekomen. Ten tijde van het project is ook geen aandacht besteed aan hoe het project structureel ingebed zou kunnen worden in een algemeen onderwijsbeleid voor Rom-kinderen. De ervaringen, goede praktijken en knelpunten van dit project zijn gedetailleerd beschreven in het rapport van Linten (2012). Voor meer informatie verwijzen we dan ook door naar dit rapport.

#### **4.4 Initiatieven op residentiële terreinen in Vlaanderen**

Wat betreft de mogelijkheden tot dienstverlening, is de situatie waarin rondtrekkende Belgische woonwagenbewoners zich bevinden moeilijk te vergelijken met die van woonwagenbewoners op residentiële terreinen. Laatstgenoemde groep blijft immers op de lange termijn (vooral) op dezelfde plaats, zodat het mogelijk is om effectief iets op te bouwen met hen. Dat wil echter niet zeggen dat we niets kunnen leren van de dienstverlening op residentiële terreinen. Daarom hebben we een aantal residentiële terreinen bezocht en initiatieven geïdentificeerd die mogelijk in aangepaste vorm toegepast kunnen worden op rondtrekkende woonwagenbewoners. We willen hierbij wel meegeven dat we niet ieder residentieel terrein in Vlaanderen hebben bezocht en ons voornamelijk hebben gefocust op terreinen waar Roms staan.

##### **4.4.1 Vast en apart sociaal beheer**

Een eerste initiatief is het hebben van een vast en apart (dus losgetrokken van het technisch beheer) sociaal beheer met (regelmatige) aanwezigheid op het terrein. Het kan hier bijvoorbeeld gaan om een maatschappelijk werker van de stad of van het OCMW die op regelmatige basis naar het terrein komt en ofwel permanentie houdt, ofwel de caravans langsgaat. Deze personen hebben verschillende taken op het terrein, waaronder de administratieve opvolging van de gezinnen. Een sociaal beheer in deze

<sup>36</sup> Deze route lag niet vast, maar hing grotendeels af van waar de ouders stonden. Velen hadden immers slechts een tijdelijke standplaats, omdat ze wegens het standplaatsentekort geen vaste standplaats konden vinden.

vorm heeft twee voordelen: ten eerste is het aangewezen om vaste personen te hebben die een terrein opvolgen, aangezien zij dan dossierkennis en een vertrouwensband met de woonwagengebouwen kunnen bouwen. Ten tweede is de aanwezigheid op het terrein zeer betekenisvol voor de woonwagengebouwen, vanwege de *goodwill* die de dienstverleners daarmee tonen: zij nemen de moeite om de woonwagengebouwen zelf op te zoeken. De maatschappelijk werkers zijn niet iedere dag aanwezig op de terreinen, maar kunnen wel bereikt worden bij (dringende) problemen. We menen dat een dergelijk vast en apart sociaal beheer ook toegepast kan worden op de doortrekkersterreinen via een mobiel team dat instaat voor het sociaal beheer (zie ook hoofdstuk 5). Dit mobiele team, met vaste medewerkers, zou langs kunnen gaan op alle drie (en binnenkort vier) de doortrekkersterreinen in Vlaanderen. Hierdoor wordt tot op zekere hoogte – en enkel voor de rondtrekkende gezinnen die op de doortrekkersterreinen verblijven – opvolging mogelijk. Daarnaast kan een sociaal beheer de lokale dienstverleningen op ieder doortrekkersterrein ondersteunen bij het op elkaar afstemmen van de verschillende taken.

#### 4.4.2 Structureel overleg tussen betrokken partners

Op verschillende residentiële terreinen is er structureel overleg tussen de verschillende betrokken partners bij het woonwagenterrein. Deze vergaderingen kunnen op verschillende niveaus plaatsvinden: het kan bijvoorbeeld gaan om het bespreken van de algemene gang van zaken op het woonwagenterrein, maar de focus kan ook liggen op individuele dossiers. Mogelijke partners zijn het beheer van het woonwagenterrein, het OCMW, Kind en Gezin, de wijkagent, het CAW, scholen, ... en zij kunnen afhankelijk van de nood aan overleg al dan niet op regelmatige basis samenkomen. Op één bezocht terrein is ook een duidelijke rolverdeling gemaakt voor de verschillende partners, inclusief bijbehorend takenpakket. Zoals eerder in dit hoofdstuk besproken, zien we een dergelijk structureel overleg tussen betrokken sociale partners ook ontstaan bij het doortrekkersterrein in Asse. De focus ligt daar momenteel nog vooral op wie welke dienstverlening kan aanbieden op het terrein, maar een structurele verankering van een dergelijk overleg is ook zeker mogelijk voor de doortrekkersterreinen. Op basis van gesprekken met verschillende dienstverlenende partners op de doortrekkersterreinen zien we dat de mindset die gehanteerd wordt van groot belang is bij het slagen of mislukken van dit soort initiatieven: de termijn van drie weken die men heeft om te werken met een groep of gezin mag zeker als uitdaging gezien worden, maar niet als onoverkomelijk obstakel.

#### 4.4.3 Taalkaravaan in Leuven

Een concreet voorbeeld van een initiatief dat beantwoordt aan de wens van sommige rondtrekkende ouders dat hun kinderen Nederlands zouden leren, is de Taalkaravaan in Leuven. Elke week komen vrijwilligers en/of studenten naar het residentieel woonwagenterrein van Leuven om de kinderen spelenderwijs in contact te laten komen met de Nederlandse taal. Deze ontmoetingen vinden plaats in de caravans zelf, waar met de kinderen activiteiten worden gedaan zoals het spelen van spelletjes of knutselen in het Nederlands. Het voordeel van de Taalkaravaan ligt erin dat het Nederlands op deze manier losgekoppeld wordt van de – soms als streng gepercipieerde – schooltaal, en daarmee ook een positievere connotatie krijgt. Naast dat de kinderen zo buiten de schoolse context om in contact komen met de Nederlandse taal, is eveneens positief dat niet-medewerkers van het terrein worden ingezet om met de kinderen bezig te zijn. Dit is een goed voorbeeld van hoe de (bredere) samenleving ook bij het woonwagenterrein betrokken kan worden, wat vervolgens een positieve invloed kan hebben op de beeldvorming over het woonwagenterrein. Dit initiatief zou redelijk gemakkelijk overgenomen kunnen worden op doortrekkersterreinen, al is het misschien aangewezen om eerder in te zetten op gezamenlijke activiteiten buiten de caravans: vanwege de continue veranderende populatie op de doortrekkersterreinen is het immers moeilijk voor buitenstaanders om een band op te bouwen met de kinderen, zoals in Leuven wel mogelijk is. Een Taalkaravaan op

doortrekkersterreinen zal er geenszins voor zorgen dat kinderen perfect Nederlands leren, maar kan wel een eerste kennismaking met de taal vormen.

#### 4.5 Initiatieven en beleid in het buitenland

In de gesprekken met woonwagenbewoners en sleutelfiguren kwam soms ook aan bod hoe de situatie in België verschilt van die in andere landen, voornamelijk buurlanden. We zijn dan ook op zoek gegaan naar zowel initiatieven als concreet beleid met betrekking tot woonwagenbewoners in het buitenland die inspirerend kunnen werken om de situatie van rondtrekkende woonwagenbewoners in België aan te pakken.

##### 4.5.1 Beleidskader en wetgeving m.b.t. standplaatsen

Een eerste voorbeeld wat betreft goed beleid dat regelmatig werd aangehaald in de gesprekken, is de wetgeving in Frankrijk. Daar is immers het voorzien van standplaatsen voor woonwagenbewoners bij wet verankerd, waarbij iedere gemeente met meer dan 5 000 inwoners verplicht is om een woonwagenterrein voor tijdelijk verblijf (*aire permanente d'accueil*) in te richten waar families tot enkele maanden mogen blijven staan. 70 procent van de aanleg en renovatie van dergelijke terreinen wordt gesubsidieerd vanuit de staat<sup>37</sup>. Een terrein moet uitgerust zijn met adequate voorzieningen die ten minste bestaan uit één sanitair blok met een douche en twee toiletten per vijf standplaatsen, toegang tot drinkwater en een elektriciteitsaansluiting<sup>38</sup>. We menen dat een dergelijk wettelijk kader zeker inspiratie kan bieden om het standplaatsentekort aan te pakken, aangezien gemeenten op deze manier verplicht worden om terreinen aan te leggen en iedere (grotere) gemeente zijn steentje moet bijdragen. Wat betreft de vertaling naar de Belgische of Vlaamse context moet er echter wel rekening mee gehouden worden dat de woonwagenbewoners in Frankrijk grotendeels rondtrekkend zijn uit vrije wil, terwijl er in België meer behoefte is aan standvastigheid.

In Nederland is er de laatste jaren een verandering merkbaar met betrekking tot het gevoerde woonwagen- en standplaatsenbeleid, waarbij het mensenrechtenkader meer op de voorgrond is komen te staan. Dit is het gevolg van verschillende beleidskeuzes en reacties daarop de voorbije jaren, die we hier kort zullen bespreken om de huidige aandacht voor het mensenrechtenperspectief met betrekking tot het woonwagenbeleid beter te kunnen kaderen. Het grootste probleem blijkt in Nederland, net zoals in België, het tekort aan standplaatsen te zijn. Dit standplaatsentekort is ontstaan door zowel een absolute afname in het aantal standplaatsen als de groei van de woonwagenbevolking. De afname in het aantal standplaatsen hangt samen met het intrekken van de Woonwagenwet in 1999, waarvan de bedoeling was de woonwagenbewoners te integreren in de reguliere wetgeving. De verantwoordelijkheid voor het standplaatsenbeleid kwam daarmee bij de gemeenten te liggen (Nationale Ombudsman, 2017). Naar aanleiding van een politieel ingrijpen op een woonwagenterrein in 2004 heeft het Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer (VROM) een handreiking gepubliceerd om als leidraad te dienen bij het voeren van een gemeentelijk standplaatsenbeleid en het handhaven van standplaatsen. Eén van de mogelijke beleidsvarianten die in de handreiking wordt beschreven, is de 'nuloptie' (later ook wel bekend geworden als uitsterfbeleid): hierbij "wordt geen invulling meer gegeven aan eventuele behoefte onder bewoners aan standplaatsen voor woonwagens" door bijvoorbeeld het onbeschikbaar maken van vrijgekomen standplaatsen (VROM-Inspectie, 2006, p. 6). Sommige gemeenten hebben effectief gekozen voor deze optie, met grote onvrede onder de woonwagenbewoners tot gevolg omdat zij op deze manier niet kunnen leven volgens hun culturele identiteit: het wonen in een woonwagen. De

37 Loi n° 2000-614 du 5 juillet 2000 relative à l'accueil et à l'habitat des gens du voyage, ook wel bekend als de Besson II-wet.

38 Décret n° 2001-569 du 29 juin 2001 relatif aux normes techniques applicables aux aires d'accueil des gens du voyage.



culturele identiteit van woonwagenebewoners is echter volgens verschillende verdragen, die ook Nederland heeft ondertekend, een mensenrecht. Er zijn dan ook meerdere klachten binnengekomen bij het College voor de Rechten van de Mens<sup>39</sup>, die geoordeeld hebben dat het geven van de ‘nuloptie’ als beleidsvariant discriminerend beleid is omdat het raakt aan de kern van de woonwagencultuur<sup>40</sup>. Daarnaast heeft ook de Nationale Ombudsman klachten ontvangen, die vervolgens besloten heeft een onderzoek in te stellen naar of de overheid handelt in overeenstemming met de mensenrechten. De conclusies zijn duidelijk (Nationale Ombudsman, 2017, p. 4):

*Gemeenten hebben onvoldoende kennis van het mensenrechtelijke kader voor de culturele identiteit van woonwagenebewoners. De nadruk ligt op ‘normalisatie’: woonwagenebewoners moeten gelijk behandeld worden met andere burgers. Dit miskent dat, waar het gaat om wonen, juist sprake is van ongelijke gevallen die daarom ongelijk behandeld moeten worden.*

Daarnaast wordt geconcludeerd dat gemeenten niet ondersteund worden door de Nederlandse overheid in het voeren van een standplaatsenbeleid in overeenstemming met de mensenrechtelijke kaders. Het rapport heeft zijn uitwerking niet gemist en het Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties (BZK) heeft in 2018 dan ook een beleidskader gepubliceerd voor een gemeentelijk woonwagen- en standplaatsenbeleid dat uitgaat van de geldende mensenrechtelijke kaders (o.a. het recht op huisvesting, het recht op eerbiediging van privé-, familie- en gezinsleven en het recht op gelijke behandeling): “De mensenrechten hebben invloed op de beleidsvrijheid die een gemeente heeft bij het ontwikkelen en uitvoeren van woonwagenbeleid” (Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties, 2018, p. 16). Hier staat onder andere in dat het niet is toegestaan om een uitsterfbeleid te voeren zolang er nog vraag is naar standplaatsen en dat een woonwagenebewoner die op zoek is naar een standplaats binnen ‘afzienbare tijd’ kans moet maken op een standplaats, waarbij gestreefd wordt naar een wachttijd die ongeveer gelijk is aan die voor een sociale huurwoning. Op deze manier wil de Nederlandse overheid het gevoerde standplaatsenbeleid in overeenstemming brengen met de geldende mensenrechtelijke kaders.

Zowel de wetgeving in Frankrijk als het beleidskader in Nederland zorgen er niet direct voor dat het standplaatsentekort in deze landen is opgelost, zoals uit verschillende gesprekken met woonwagenebewoners uit deze landen is gebleken. Desondanks zorgen ze voor een kader waarbinnen de woonwagenebewoners sterker staan en hun rechten meer afdwingbaar zijn. Er moet dan echter wel een (zelf)organisatie zijn die deze rechten effectief afdwingt, wat we in de volgende paragraaf zullen bespreken.

#### 4.5.2 Zelforganisatie

Een veelgehoord argument in België voor het gebrek aan vooruitgang in het afdwingen van rechten voor woonwagenebewoners is het gebrek aan zelforganisatie. In Limburg bestaat momenteel nog de feitelijke vereniging (en vroegere vzw) Ons Leven, waar vooral Voyageurs bij betrokken zijn. Over het algemeen, en ook binnen Ons Leven, is er echter weinig animo voor zelforganisatie onder woonwagenebewoners: velen vragen zich af wat voor zin het heeft, omdat er na al die jaren toch niets is veranderd. Daarnaast menen sommige sleutelfiguren dat ook de concurrentie binnen en tussen subgroepen woonwagenebewoners om de schaarse standplaatsen een rol speelt. Zoals we hierboven hebben gezien en Janssens (2019) ook aanhaalt, is het echter van groot belang dat de woonwagenebewoners zelf ook van zich laten horen om een verandering in het gevoerde beleid te doen optreden. In Nederland waren het bijvoorbeeld de woonwagenebewoners zelf die klachten indienden bij de Ombudsman. Zij zijn verenigd in de Vereniging Sinti, Roma en Woonwagenebewoners Nederland (VSRWN), die zowel op lokaal, nationaal als internationaal niveau

<sup>39</sup> De uitspraken van dit College zijn juridisch niet bindend, maar in een grote meerderheid van de gevallen wordt wel actie ondernomen als uit het oordeel blijkt dat er sprake is van discriminatie.

<sup>40</sup> Zie bijvoorbeeld oordeelnummer 2017-55.

actief is om de belangen van woonwagenbewoners te verdedigen en de beeldvorming van woonwagenbewoners te verbeteren (Achterbergh, 2019). Dat het in Nederland wel lukt om de woonwagenbewoners te organiseren, kan mogelijk verklaard worden door het feit dat er een trekker is die uit de woonwagengemeenschap zelf komt.

Ook in Ierland is een organisatie actief die volledig gericht is op het behartigen van de belangen van Travellers en Roma, en die bestaat uit zowel vertegenwoordigers uit deze twee groepen als personen uit de meerderheidssamenleving. Het Pavee Point Traveller & Roma Centre (PP) heeft als doel de levensomstandigheden van Travellers en Roma te verbeteren door de nadruk te leggen op principes als solidariteit en mensenrechten. Een belangrijk basisprincipe van Pavee Point is het bereiken van deze doelen *met* en niet *voor* Travellers en Roma. De organisatie werkt op verschillende thematische domeinen (bijvoorbeeld mentale gezondheid bij Travellers, drugs en alcohol, en geweld tegen vrouwen) via twee strategieën: enerzijds het promoten van de inclusie van Travellers en anderzijds het aankaarten van de exclusie van Travellers. Ze doen dit op verschillende manieren (bijvoorbeeld door onderzoek, het organiseren van workshops, netwerken, ...) en op zowel lokaal, regionaal, nationaal als internationaal niveau (Pavee Point Traveller & Roma Centre, 2019).

Het bestaan van dergelijke organisaties is van groot belang om op een efficiënte manier bewustwording te creëren rond de situatie van woonwagenbewoners. Een organisatie kan immers de verschillende belangen van woonwagenbewoners bundelen en verdedigen op een hoger niveau en daardoor een hoorbare stem innemen binnen de maatschappij. Een dergelijk initiatief zal in België niet snel vanuit de woonwagenbewoners zelf komen, maar zal intensief (al dan niet professioneel) ondersteund moeten worden door een persoon of organisatie van buitenaf.

### 4.5.3 Onderwijs

Wat betreft het verzorgen van onderwijs voor woonwagenbewoners bestaan of bestonden er een aantal specifieke beleidskaders of initiatieven in de buurlanden, die we in deze paragraaf zullen bespreken. We zullen eerst uitvoerig ingaan op het specifieke richtlijnenkader rond onderwijs in Frankrijk voor kinderen van Franse Voyageurs, om vervolgens een aantal initiatieven uit het Verenigd Koninkrijk en Nederland te bespreken. We willen hierbij alvast meegeven dat veel van deze initiatieven kaderen rond afstandsonderwijs, wat niet evident is om te implementeren voor kinderen van Belgische woonwagenbewoners. Om afstandsonderwijs te doen slagen, is het immers van belang dat de ouders ook gemotiveerd zijn en hun kinderen kunnen ondersteunen. Dit is echter een grote uitdaging bij de Belgische woonwagenbewoners, zeker bij ouders die wantrouwend staan tegenover onderwijsinstellingen en zelf het materiaal waar hun kinderen mee zouden moeten werken niet begrijpen. Aan de andere kant kan een goede ondersteuning vanuit een school of andere organisatie er wel voor zorgen dat ouders meer betrokken raken bij het onderwijs dat hun kinderen aangeboden wordt, waarbij het aanbieden van afstandsonderwijs deze betrokkenheid nog kan versterken.

#### 4.5.3.1 Richtlijnen m.b.t. onderwijs voor rondtrekkende gezinnen in Frankrijk

In Frankrijk is het onderwijs voor de Franse Voyageurs geregeld via een *circulaire* uit 2012 (vergelijkbaar met een omzendbrief in Vlaanderen, en dus ook zo verder genoemd)<sup>41</sup>. Deze omzendbrief geeft specifieke richtlijnen aan het onderwijs en de lokale besturen met betrekking tot de scholing en onderwijs van kinderen uit reizende gezinnen. De achterliggende ambitie van de omzendbrief is het recht op onderwijs en de continuïteit van de leerloopbaan van deze kinderen te verzekeren. Op die manier krijgen ook deze kinderen de mogelijkheid om de minimumleerdoelen te behalen zoals vooropgesteld in Frankrijk. Kinderen van reizende gezinnen uit Frankrijk zijn op

41 Voor meer informatie, zie [https://www.gisti.org/IMG/pdf/circ\\_norrede1236611c.pdf](https://www.gisti.org/IMG/pdf/circ_norrede1236611c.pdf) (geraadpleegd op 5 februari 2020)



onderwijsvlak immers gebonden aan dezelfde rechten en plichten als andere Franse kinderen. De richtlijnen bevatten inhoudelijk drie centrale pijlers:

- 1) Tijdelijke inschrijving in een school en/of langeafstandsonderwijs. Als woonwageneigenaren zich installeren op een terrein in een gemeente moeten de aanwezige leerplichtige kinderen zo snel mogelijk kunnen opgevangen worden door een plaatselijke school, ook indien dit tijdelijk is. Daarnaast wordt gesteld dat het gezin de mogelijkheid heeft om het verblijf op het terrein te verlengen om het schooljaar af te ronden. Op het moment dat het gezin voor een periode rondtrekkend is (bijvoorbeeld in België) kunnen de kinderen gratis gebruik maken van langeafstandsonderwijs via het *Centre national d'enseignement à distance* (CNED), om de continuïteit van het leerproces te waarborgen. De kinderen krijgen opdrachten en ondersteuning op maat die uitgewerkt worden door gekwalificeerde leerkrachten uit de referentiescholen waarmee ook het CNED een overeenkomst heeft. De omzendbrief vermeldt echter duidelijk dat langeafstandsonderwijs enkel een oplossing kan zijn die op ad-hocbasis mag worden overwogen voor gezinnen met een erg grote mobiliteit. Langeafstandsonderwijs kan dan in combinatie met tijdelijke inschrijving in scholen, of zelfs helemaal. Daarmee geeft de omzendbrief dus aan dat een tijdelijke inschrijving in een school de norm blijft, en niet langeafstandsonderwijs.
- 2) Opvolging van het leerproces en de leerplicht via een follow-up fiche. De leerplicht wordt gecontroleerd en de leerzorg gegarandeerd via een follow-up fiche voor het onderwijs waarin de aankomst- en vertrekdatum van elke bezochte school of instelling en het niveau van de bezochte klas worden vermeld. De familie zelf geeft deze fiche door van de ene school naar de andere school. Ook de directeur bewaart een kopie.
- 3) Coördinatie en ondersteuning van lokale besturen en scholen op regionaal niveau (departementsniveau) door het *Centre académique pour la scolarisation des enfants allophones nouvellement arrivés et des enfants issus de familles itinérantes et de voyageurs* (CASNAV). CASNAV is de organisatie die bevoegd is om de uitvoering van bovenstaande richtlijnen te coördineren, de schoolloopbaan van deze leerlingen op te volgen en de scholen te ondersteunen om deze leerlingen zo goed mogelijk op te vangen. Dit doet CASNAV echter niet alleen voor rondtrekkende gezinnen, maar ook voor kinderen van nieuwkomers (vluchtelingen).

Uit de interviews met de Franse Voyageurs weten we dat ze positiever zijn over hun lees-, schrijf- en rekenvaardigheden dan de Belgische Roms die we spraken. Hun kinderen nemen ook overwegend deel aan het onderwijs zoals hierboven beschreven. Als ze in Frankrijk verblijven, sluiten ze aan bij een school en tijdens het reizen doen ze aan het begeleidde langeafstandsonderwijs. Dit wil echter nog niet zeggen dat er van een succesvolle schoolloopbaan sprake is. De leraar die de onderwijsstimuli in Gent begeleidt, werkt ook met deze kinderen en merkt op dat de taken die ze moeten opsturen om te laten nakijken niet altijd even goed en regelmatig gemaakt worden. De ouders, die vaak zelf maar tot 12 à 14 jaar naar school zijn geweest, zijn immers vaak niet in staat hun kind hierbij de nodige ondersteuning en begeleiding te geven (FNASAT, FCSF, & URESCO, 2017). Op hun beurt geven de ouders aan dat hun kinderen niet altijd goed onthaald worden in de school en niet altijd op hun maat begeleiding krijgen (zie ook Fourrey, 2013).

#### **4.5.3.2 Leesmethode voor kinderen uit rondtrekkende gezinnen**

Met financiering van het Europees Sociaal Fonds werd door CASNAV Rijsel een leesmethode ontwikkeld specifiek voor rondtrekkende woonwageneigenaren, onder de titel: *ANGELO, LAURA, DALILA, JONAS... et les autres*.<sup>42</sup> De methode bestaat uit materiaal en tools voor opvolging (bijvoorbeeld een persoonlijk opvolgingsboekje), en bevat concreet een reeks lessen die in een kleine map met lexicon gebundeld wordt. Naarmate het kind vordert, groeit de bundel aan tot het voltooid

<sup>42</sup> Voor meer informatie, zie [www.dsden85.ac-nantes.fr/vie-pedagogique/scolarisation-des-enfants-du-voyage/apprendre-a-lire-et-ecrire/](http://www.dsden85.ac-nantes.fr/vie-pedagogique/scolarisation-des-enfants-du-voyage/apprendre-a-lire-et-ecrire/)

is. Bedoeling is dat het kind de map meeneemt als het met zijn familie rondtrekt. Kenmerkend aan de methode is verder dat de leesmethode gebouwd is rond een rondtrekkend gezin, zodat het kind zichzelf kan herkennen in de verhalen uit de methode. De verhalen zijn het resultaat van leesworkshops met de doelgroep waarbij men de methodiek 'globale simulatie'<sup>43</sup> gebruikte.

#### 4.5.3.3 ELAMP-projecten en ondersteunende instanties in het Verenigd Koninkrijk

In het Verenigd Koninkrijk zijn tussen 2004 en 2010 een tweetal projecten geweest onder de noemer ELAMP: *E-Learning and Mobility Projects*. Het doel van deze projecten was om door het gebruik van ICT continuïteit aan te brengen in het leerproces van de kinderen van Travellers en zo hun afwezigheid van school in het reisseizoen op te vangen. In eerste instantie kregen de kinderen een laptop en internettoegang en werd hen vervolgens ondersteuning bij afstandsonderwijs en interactieve leermaterialen aangeboden. Hierbij moet wel vermeld worden dat de kinderen in de winter naar een vaste school gingen en deze school in het reisseizoen ook het afstandsonderwijs aanbood. Omdat deze methode voornamelijk leek te werken bij kinderen in het basisonderwijs, is een tweede deelproject opgezet dat specifiek focuste op kinderen in de leeftijd van het secundair onderwijs. Zij kregen naast een laptop en internettoegang ook een virtuele leeromgeving en een cd-rom aangeboden, dit laatste om de toegang tot het leer materiaal te kunnen verzekeren als er geen draadloos internet op de terreinen beschikbaar was. De taken voor deze jongeren waren meer gericht op het verkrijgen van bredere sleutelvaardigheden die direct aansloten bij de interesses van de jongeren. De resultaten van beide projecten waren overwegend positief, waarbij zowel de kinderen als de ouders meer betrokken raakten bij het onderwijs en de leerlingen ook vooruitgang boekten (D'Arcy, 2010; Marks, 2010).

We willen daarbij nog kort melding maken van twee instanties die zowel scholen en/of Traveller-families ondersteunen op het vlak van onderwijs. De eerste is de *National Association of Teachers of Travellers +Other Professionals* (NATT+), die leerkrachten van Travellers samenbracht en hen ondersteunde bij het werken met Travellers. Deze organisatie coördineerde ook de ELAMP-projecten. Daarnaast bestaan er lokale *Traveller Education Services* (TES), die enerzijds scholen ondersteunen door bijvoorbeeld advies te geven rond de inclusie van kinderen van Travellers, en daarnaast als brugfiguur kunnen optreden tussen scholen en families (Bhopal & Myers, 2009). Ondanks de belangrijke rol die deze instanties spelen om de brug tussen de families en scholen te verkleinen, werd er de laatste jaren besloten om te besparen op de lokale TES-afdelingen: de regering streefde immers één standaard niet-gediversifieerd onderwijsbeleid na. Deze besparingen hebben tot gevolg gehad dat verschillende lokale TES-afdelingen moesten sluiten en ook het NATT+ eind 2018 is stopgezet<sup>44</sup>.

Voor gedwongen rondtrekkende woonwagengewoners in België is het allicht moeilijk om een initiatief zoals het ELAMP-project op te starten. Deze kinderen zijn immers niet ingeschreven in een school en hebben ook in de winter geen vaste standplaats van waar ze tijdelijk naar een vaste school kunnen gaan. Indien er echter voldaan zou worden aan de (vaste) standplaatsbehoeften van de Belgische woonwagengewoners, zou een dergelijk project ervoor zorgen dat kinderen toch nog kunnen reizen in bepaalde periodes van het jaar zonder de aansluiting met het leer materiaal te verliezen. Het zou daarbij ook zeker interessant zijn om instanties op te richten die zich specifiek richten op het ondersteunen van scholen die onderwijs aanbieden aan kinderen van (rondtrekkende) woonwagengewoners.

43 Bij een 'globale simulatie' worden leerlingen uitgenodigd om fictieve identiteiten te creëren (naam van hun karakter, karakter, fysieke aspecten, enz.) waarna ze in interactie gaan en sporen moeten achterlaten in het fictieve universum (bijvoorbeeld een stad in de Middeleeuwen) die door verschillende gebeurtenissen (verjaardag, schipbreuk, enz.) worden bepaald. Globale simulatie helpt in die zin taal te ontwikkelen die van meet af aan contextueel is.

44 Voor meer informatie, zie <https://www.travellerstimes.org.uk/features/end-road-traveller-teachers-association>

#### 4.5.3.4 Mobiele scholen

In meerdere Europese landen bestaan initiatieven om kinderen van ouders met een reizend beroep (bijvoorbeeld binnenschippers, foorreizigers of circusmedewerkers) onderwijs aan te bieden. Een aantal van deze partners zijn verenigd in het *European Network for Traveller Education* (ENTE), een netwerk van partners dat onderwijs aan kinderen van ouders met een reizend beroep verzorgt. België is (nog) niet actief binnen dit netwerk en het netwerk lijkt ook niet gericht te zijn op kinderen van reizende woonwagenbewoners<sup>45</sup>. Toch kan het interessant zijn om inspiratie te halen uit een dergelijk netwerk, zeker voor kinderen van woonwagenbewoners die regelmatig naar het buitenland reizen (zoals Travellers en Franse Voyageurs).

Eén partner binnen ENTE is Stichting Rijdende School uit Nederland. De Rijdende School is bedoeld voor kinderen van ouders met een reizend beroep en heeft als doel om de kinderen onderwijs aan te bieden in het reisseizoen, terwijl de kinderen met de ouders meereizen. Hiervoor worden rijdende scholen van verschillende groottes ingezet, afhankelijk van waar hoeveel kinderen zich bevinden. Daarnaast wordt aan kinderen die vaak in het buitenland verblijven of op plaatsen komen waar weinig kinderen zijn, ook digitaal afstandsonderwijs aangeboden. Welk kind welke vorm van onderwijs aangeboden krijgt en waar welke rijdende scholen naartoe gestuurd worden, wordt iedere week bepaald op basis van welke onderwijsbehoeften de kinderen hebben en waar de ouders staan. Het gebeurt ook wel dat sommige kinderen op ‘gastscholen’ verblijven, die dan indien gewenst ondersteund worden door de Rijdende School. Bovendien wordt ook onderwijs (in meerdere talen) aangeboden aan internationale kinderen die tijdelijk in Nederland verblijven, en dit in nauw contact met de vaste scholen in hun thuisland<sup>46</sup>.

In België zien we dat specifiek de groep van foorreizigers een eigen wettelijk kader hebben wat betreft het onderwijs. Dit onderwijs is net zoals in Nederland geregeld via een mobiele school die met de gezinnen meereist. In het algemeen is een mobiele school gemakkelijker in te zetten voor kinderen van ouders die beroepshalve reizen dan voor woonwagenbewoners die uit noodzaak rondtrekken, omdat eerstgenoemden over het algemeen veel beter georganiseerd zijn en beter van tevoren kunnen inplannen waar ze wanneer naartoe gaan.

#### 4.5.3.5 Onderwijspraktijken in andere landen: een synthese

In meerdere landen bestaan initiatieven om kinderen die niet het gehele jaar op één locatie verblijven onderwijs aan te bieden, in sommige gevallen specifiek gericht op woonwagenbewoners en in andere gevallen gericht op ouders die wegens hun beroep een gedeelte van het jaar reizen. We hebben meerdere mogelijkheden gezien: het inzetten van gastscholen, het aanbieden van afstandsonderwijs of het aanbieden van regulier onderwijs op de locaties waar de kinderen verblijven. Elke methode heeft voor- en nadelen, maar er is één constante: bij iedere methode is het de bedoeling om continuïteit aan te brengen in het leerproces van de kinderen. Deze initiatieven en beleidskaders kunnen inspiratie bieden om ook in België het onderwijs voor kinderen van woonwagenbewoners – zowel uit België als uit het buitenland - beter te organiseren en ondersteunen.

## 4.6 Overkoepelende bevindingen

In deze afsluitende paragraaf richten we onze aandacht op de algemene lessen die we kunnen trekken uit de gesprekken die we gevoerd hebben in het kader van het bestaande dienstverleningsaanbod voor (rondtrekkende) woonwagenbewoners. In de hierboven besproken initiatieven kwamen immers een aantal zaken naar voren die door de betrokkenen als goede praktijk werden gezien, of juist niet bleken te werken. Concreet kijken we naar wat werkt, waar de knelpunten liggen en waar momenteel een gebrek aan is bij het werken met rondtrekkende woonwagenbewoners. Algemeen kunnen we

45 Voor meer informatie, zie <http://ente.education/>

46 Voor meer informatie, zie <https://rijdendeschool.nl/>

stellen dat het huidige aanbod voortgekomen is en zich ontwikkeld heeft vanuit de verschillende perspectieven op de ondersteuning die woonwagenebewoners nodig hebben, zoals in paragraaf 4.1 besproken. Waar verreweg het merendeel van de bestaande initiatieven de twee perspectieven probeert te integreren, zien we toch dat sommige initiatieven vooral tot doel hebben de woonwagenebewoners beter te integreren in de samenleving en andere juist voornamelijk inzetten op het behoud van de specifieke culturele identiteit van woonwagenebewoners. Deze perspectieven hebben ook ten dele een invloed op wat de betrokken dienstverleners aangaven als goede praktijk of knelpunt te zien.

#### 4.6.1 Goede praktijken

Wat vrijwel iedere praktijkwerker aangeeft als goede praktijk, is het outreachend werken: de doelgroep zelf opzoeken. Zeker de rondtrekkende woonwagenebewoners zijn weinig bekend met de bestaande dienstverlenende instanties en staan zeer wantrouwig tegenover de maatschappij waar deze instanties in geworteld zijn, waardoor de drempel zeer hoog ligt om naar een dergelijke instantie toe te gaan. Door als dienstverlener zelf de stap te zetten naar de woonwagenebewoners, geeft dit voor de woonwagenebewoners aan dat ze gerespecteerd worden in hun bestaan. Outreachend werken (en niet opgeven!) zorgt er op termijn ook voor dat een vertrouwensband kan ontstaan. Nadat de vertrouwensband is ontstaan, zijn er wisselende ervaringen wat betreft de noodzaak aan het blijvend outreachend werken: sommige dienstverleners, zoals het wijkgezondheidscentrum in Gent en de beheerders van de referentieadressen, geven aan dat de woonwagenebewoners na het eerste initiële contact hun weg wel vinden naar hen. Andere dienstverleners zien echter dat het opgebouwde contact vrijwel direct wegvalt zodra ze de woonwagenebewoners vragen naar hen toe te komen. We menen dat dit verschil vooral in de hulp zit die de dienstverleners kunnen bieden: bij de referentieadressen en het wijkgezondheidscentrum kunnen de woonwagenebewoners terecht voor zeer concrete en praktische vragen waar ze – soms, maar niet altijd – direct mee geholpen kunnen worden. Dat maakt wellicht dat de woonwagenebewoners deze dienstverlenende instanties beter weten te bereiken.

Wat daarnaast volgens sommige praktijkwerkers ook zeer goed werkt om het vertrouwen te winnen, is het in het begin helpen met het oplossen van zeer concrete problemen. De woonwagenebewoners willen over het algemeen immers graag direct een voordeel zien van iets, en door als buitenstaander een aantal kleine praktische problemen aan te pakken bewijst deze persoon zijn ‘nut’ voor de woonwagenebewoners. Niet iedereen ziet dit echter als een goede praktijk, er waren ook enkele sleutelfiguren die aangaven dat het gevaar hiervan is als het ware ‘gebruikt’ te worden door de gemeenschap zonder echt een vertrouwensband op te bouwen.

Een derde goede praktijk volgens de praktijkwerkers is het inzetten van een beperkt aantal vaste aanspreekpunten per organisatie. Dit is zowel van belang gebleken op de doortreksterreinen als de residentiële terreinen en heeft twee grote voordelen. Ten eerste zien we dat woonwagenebewoners veelal een vertrouwensband opbouwen met een persoon, niet met een dienst. Dit is onder andere het geval bij de referentieadressen, die dan ook niet zomaar overgenomen kunnen worden door andere medewerkers die niet dezelfde band hebben. Door te werken met vaste aanspreekpunten bij een organisatie, kan de vertrouwensband veel sneller ontstaan. Ten tweede kunnen vaste aanspreekpunten de situatie van de woonwagenebewoners voor een langere tijd opvolgen en daardoor een goede kennis van zaken opbouwen met betrekking tot de betreffende familie of woonwagenebewoners in het algemeen. Deze kennis zorgt vervolgens op termijn voor een efficiëntere dienstverlening.

#### 4.6.2 Knelpunten

Uit de gevoerde gesprekken en besproken initiatieven zijn ook een aantal knelpunten naar voren gekomen. Een eerste knelpunt dat vooral in de gesprekken met dienstverleners op en rond de

doortrekkersterreinen werd genoemd, is de korte verblijfsperiode van drie weken die de woonwagenbewoners per keer op een doortrekkersterrein mogen staan. Deze periode is te kort om een structurele dienstverlening op te bouwen, zeker wat betreft de diensten waar de woonwagenbewoners slechts één onderdeel vormen binnen een bredere werking. De tijd die de dienstverleners in die drie weken hebben om op het terrein te komen, is in dat geval immers beperkt. Bovendien weten ze niet of en wanneer de woonwagenbewoners weer terugkomen naar het terrein, waardoor het niet mogelijk is om een dienstverlening op de lange(re) termijn uit te bouwen en bepaalde personen of gezinnen op te volgen. Zeker voor diensten waar een eenmalig contact niet voldoende is – en dit is bij de meeste diensten het geval –, vormt de korte verblijfsperiode dan ook een grote beperking op de ondersteuning die aangeboden kan worden. Soms worden naar aanleiding van een bezoek aan het terrein vervolgspraken gemaakt op de locatie van de dienstverlener, maar naast eerdergenoemde problemen met afspraken op locatie is het door het rondtrekken soms ook niet mogelijk voor woonwagenbewoners om deze afspraken na te komen.

Samenhangend met de korte verblijfsperiode zien sommige dienstverleners niet in hoe zij een rol kunnen spelen in de ondersteuning en hulpverlening voor rondtrekkende woonwagenbewoners, zolang niet aan de (materiële) basisbehoeften voldaan is. Zij zien dat de mensen op de terreinen voornamelijk bezig zijn met het hier en nu en geen behoefte hebben aan ondersteuning waar niet direct een verbetering in hun situatie uit voortkomt, en daarnaast is het beantwoorden van de basisnoden ook de enige vorm van hulpverlening die in de tijd van drie weken gegeven kan worden. Voordat een begeleiding op de lange termijn opgezet zou kunnen worden, is het daarom nodig dat eerst ingezet wordt op het vervullen van de basisbehoeften bij de rondtrekkende woonwagenbewoners.

Een derde knelpunt is dat de bestaande dienstverlening voornamelijk geconcentreerd zit rond de doortrekkersterreinen en referentieadressen. Niet iedere Belgische rondtrekkende woonwagenbewoner komt echter op de doortrekkersterreinen en ook niet iedereen is ingeschreven op een referentieadres. Deze groep, waarvan we reden hebben om aan te nemen dat zij zeer kwetsbaar zijn, wordt momenteel dan ook nauwelijks bereikt en ondersteund binnen de bestaande initiatieven.

Ten vierde is gebleken dat verschillende lokale afdelingen van dezelfde organisaties soms een andere visie hebben op een mogelijke betrokkenheid bij de ondersteuning van woonwagenbewoners. Zo zijn er voorbeelden waarbij de ene lokale afdeling van een organisatie een structurele partner is in de uitbouw van een lokale dienstverlening op een bepaald doortrekkersterrein, terwijl een andere lokale afdeling bij een ander doortrekkersterrein geen rol voor zichzelf ziet weggelegd. Een mogelijke verklaring hiervoor is dat deze organisaties geen overkoepelende visie of geen overkoepelend kader hebben uitgebouwd met betrekking tot een dienstverlening specifiek voor (rondtrekkende) woonwagenbewoners. In dit opzicht zouden woonwagenbewoners als doelgroep meer specifiek in de werking van organisaties opgenomen kunnen worden, zodat duidelijkheid kan ontstaan over het dienstverleningsaanbod en de taakstellingen van organisaties naar de doelgroep toe.

Een laatste knelpunt, dat regelmatig aan bod kwam in de gesprekken met sleutelfiguren en waarvan het belang is gebleken bij de bespreking van meerdere initiatieven, is het gebrek aan een structurele verankering van projecten. De laatste jaren zijn er veel projecten opgestart die inzetten op een verbetering van de dienstverlening aan woonwagenbewoners, maar veel van deze projecten lopen af zonder dat er iets mee gedaan wordt. Succesvolle projecten worden niet structureel ingebed in het beleid of krijgen geen vervolgspraken, en ook met de lessen uit minder succesvolle projecten wordt weinig gedaan. Het probleem is vaak dat enkel projecten gesubsidieerd worden, en er vervolgens geen middelen beschikbaar zijn om de projecten om te zetten in een blijvende dienstverlening. Het verankeren van projecten verdient dan ook zeker meer aandacht naar de toekomst toe, om dienstverlening voor woonwagenbewoners blijvend te kunnen verzekeren.

### 4.6.3 Noden van dienstverlenende instanties

Zoals we hierboven al vermeld hebben, is het wegens de verblijfstermijn van drie weken op doortrekkersterreinen moeilijk om rondtrekkende personen en gezinnen op te volgen. Toch menen we dat de opvolging wel beter georganiseerd zou kunnen worden binnen de huidige situatie en kaders. Een aantal vormen van ondersteuning zijn immers aanwezig op alle drie de doortrekkersterreinen, en door afstemming en samenwerking tussen deze instanties kunnen gezinnen die van doortrekkersterrein naar doortrekkersterrein trekken toch tot op zekere hoogte opgevolgd worden. De terreinbeheerders zitten regelmatig samen voor overleg, maar de partners op en naast de doortrekkersterreinen vertelden beperkt contact te hebben met collega's die op de andere terreinen werkzaam zijn. Een online opvolgsysteem zou ook een mogelijke piste kunnen zijn om toch enige vorm van opvolging te organiseren. Een andere manier om de opvolging van gezinnen meer te kunnen garanderen is de uitbouw van ondersteuning op de andere terreinen, waar die momenteel nog niet op alle terreinen beschikbaar is. Een concreet voorbeeld zijn de onderwijsstimuli die aangeboden worden op het doortrekkersterrein Gent. Een knelpunt van dit initiatief is het gebrek aan continuïteit, waardoor de kinderen vaak vergeten wat ze in de drie weken geleerd hebben. Voor zowel Belgische als buitenlandse gezinnen die regelmatig op een doortrekkersterrein komen, zou het een groot verschil maken als deze ondersteuning ook op de andere doortrekkersterreinen wordt aangeboden én de opvolging over de terreinen heen georganiseerd wordt.

Ten tweede geven meerdere dienstverleners aan dat meer partners zeer welkom zijn. Niet alleen op de doortrekkersterreinen, maar ook daarbuiten wordt sterk ingezet op het vinden van partners die ondersteuning en begeleiding kunnen bieden aan (rondtrekkende) woonwageneigenaren. Taken kunnen dan verdeeld worden, waardoor het volledige dienstverleningsaanbod niet slechts de verantwoordelijkheid is van één of een beperkt aantal instanties. Wanneer er meerder partners zijn, kunnen ook de werkingen op elkaar afgestemd worden en wordt de dienstverlening geoptimaliseerd. Partners van doortrekkersterreinen kunnen bijvoorbeeld in tandem naar het terrein gaan, wat meerdere voordelen heeft: ten eerste gaven sommige partners aan gehoord te hebben dat het bezoeken van een doortrekkersterrein een drempel kan zijn voor sommige instanties, die verlaagd wordt door met twee of meer organisaties naar het doortrekkersterrein te trekken. Daarnaast zorgt het afstemmen tussen de verschillende partners van de bezoeken aan het terrein voor efficiëntiewinst, doordat woonwageneigenaren direct naar de juiste partner doorverwezen kunnen worden.

Een derde nood van de bevroegde dienstverlenende personen is de systematische uitbouw van brugfiguren. Momenteel zijn het voornamelijk de terreinbeheerders en beheerders van referentieadressen die optreden als brugfiguren tussen de maatschappij en de woonwageneigenaren, maar zoals we eerder al aanhaalden wordt daarmee niet iedereen bereikt en bovendien is deze ondersteuning ook niet altijd systematisch uitgebouwd. Daardoor vindt niet iedere woonwageneigenaar zijn weg in de maatschappij en kent hij zijn rechten niet altijd goed aangaande meer gespecialiseerde dienstverlening. Een uitgebouwd systeem van brugfiguren zou dan ook meer woonwageneigenaren de kans geven hun (sociale) rechten op te nemen.



## 5 | Besluit en beleidsaanbevelingen

In dit onderzoek zijn we ingegaan op de leef- en woonsituatie en maatschappelijke participatie van rondtrekkende woonwagenbewoners in Vlaanderen, en op initiatieven in binnen- en buitenland die tot doel hebben om woonwagenbewoners (of andere mobiele groepen) te ondersteunen. Dit afsluitende hoofdstuk bevat een synthese van de belangrijkste onderzoeksresultaten, met daaraan gekoppeld beleidsaanbevelingen. Deze aanbevelingen zijn niet alleen geformuleerd op basis van de bevindingen wat betreft de leefomstandigheden van woonwagenbewoners (zie hoofdstuk 3), maar ook op basis van de lessen die we kunnen trekken uit de reeds bestaande ondersteuning (zie hoofdstuk 4), de aanbevelingen uit de literatuur, en de search conference.

### 5.1 Aanleiding en opzet

Volgens diverse bronnen bevindt een grote groep woonwagenbewoners zich in een maatschappelijk kwetsbare positie op een verscheidenheid aan domeinen. Zeker de groep Belgische woonwagenbewoners die bij gebrek aan een vaste standplaats het hele jaar rondtrekt, is zeer kwetsbaar. Om als overheid een effectief beleid te kunnen voeren dat inspeelt op en beantwoordt aan de noden van deze kwetsbare groep, is het in eerste instantie nodig om over juiste en geactualiseerde informatie over deze groep te beschikken. In de studies naar woonwagenbewoners werd tot nu toe echter weinig tot geen aandacht besteed aan de specifieke groep van rondtrekkende woonwagenbewoners, aangezien de problematiek van noodgedwongen rondtrekkende woonwagenbewoners (en dus ook hun toegenomen kwetsbaarheid) relatief recent is. Dit onderzoek had dan ook als doelstelling in te spelen op deze lacune in de kennis over woonwagenbewoners en op basis van de onderzoeksresultaten concrete beleidsaanbevelingen te formuleren die een doeltreffend beleid met betrekking tot rondtrekkende woonwagenbewoners mogelijk maken. Om aan deze doelstelling te voldoen, hebben we ons in dit onderzoek gericht op drie centrale vragen:

1. Hoe ziet de leefsituatie en maatschappelijke participatie van rondtrekkende woonwagenbewoners eruit?
2. Hoe ziet de bestaande ondersteuning, begeleiding en hulpverlening voor rondtrekkende woonwagenbewoners eruit?
3. Welke aanbevelingen kunnen gedaan worden op basis van de bevindingen uit de eerste twee clusters van onderzoeksvragen?

Om een antwoord te bieden op de centrale onderzoeksvragen, zijn we uitgegaan van een kwalitatieve onderzoeksopzet en hebben we meerdere dataverzamelmethode gebruikt. Ten eerste hebben we een literatuurstudie uitgevoerd om zicht te krijgen op wat al geweten is over de doelgroep en welke initiatieven bestaan ter ondersteuning van (rondtrekkende) woonwagenbewoners. Daarnaast hebben we gesproken met sleutelfiguren, oftewel personen die vanuit hun functie in contact komen met en/of kennis hebben over woonwagenbewoners. We hebben hen gevraagd naar hun specifieke kennis over de doelgroep en naar de werking van hun organisatie met betrekking tot woonwagenbewoners. Ten derde hebben we de rondtrekkende woonwagenbewoners zelf bevraagd, waarbij we ruimte hebben gelaten om de woonwagenbewoners zelf te laten aangeven welke onderwerpen ze belangrijk vonden. We hebben iedere woonwagenbewoner zonder vaste en/of legale standplaats in België als rondtrekkend beschouwd. Van de drie subgroepen Belgische



woonwagenbewoners, Voyageurs, Manoesjen en Roms, bleek vooral de laatste subgroep binnen deze categorie te vallen. Ook buitenlandse rondtrekkende woonwagenbewoners die enkele maanden per jaar in België rondtrekken, meer specifiek Franse Gens du Voyage en Britse en Ierse Travellers, hebben we gerekend tot de scope van dit onderzoek. In totaal hebben we 48 Belgische woonwagenbewoners en 31 buitenlandse rondtrekkende woonwagenbewoners geïnterviewd, waarvan het merendeel op de Vlaamse doortrekkersterreinen. Om de doelgroep te bereiken, hebben we voornamelijk gewerkt met toeleiders. Een beperking hiervan was dat de personen die niet door de toeleiders zijn gekend en zeer waarschijnlijk de meest kwetsbare groep vormen, niet werden bevraagd. Via de gesprekken met sleutelfiguren hebben we wel indirect informatie over hen gekregen. Een vierde dataverzamelmethode, die tot doel had een beter zicht te krijgen op de bestaande initiatieven ter ondersteuning van (rondtrekkende) woonwagenbewoners, was het deelnemen aan vergaderingen en bijeenkomsten rond woonwagenbewoners. Een laatste methode die diende om input te verzamelen voor dit onderzoek, was het organiseren van een search conference waar de belangrijkste uitdagingen geselecteerd werden en er concrete actiestappen werden uitgewerkt om een antwoord te bieden op deze uitdagingen.

## **5.2 Synthese van de resultaten**

### **5.2.1 De rondtrekkende woonwagenbewoners getypeerd**

De groepen die in Vlaanderen rondtrekken en geen vaste en/of legale standplaats hebben, kunnen in grofweg twee verschillende groepen verdeeld worden. Enerzijds zijn er de Belgische woonwagenbewoners, veelal Roms. Zij reizen voornamelijk rond in familieverband, waarbij de kernfamilie bestaat uit de ouders, niet-getrouwde kinderen en getrouwde zonen met hun gezin. Of er ook met overige familieleden rondgetrokken wordt, hangt grotendeels af van de beschikbare standplaatsen. Doordat er niet systematisch wordt bijgehouden welke woonwagenbewoners rondtrekkend zijn, is er weinig zicht op hoe groot deze groep momenteel is. De belangrijkste reden om rond te trekken is het gebrek aan standplaatsen, het rondtrekken bij de Belgen is dan ook eerder noodzaak dan een positieve keuze. De meeste Belgische woonwagenbewoners geven aan vooral nog te willen rondtrekken in het kader van een vakantie en het bezoeken van evangelische missies.

Daarnaast wordt België ieder jaar bezocht door meerdere reizende groepen uit het buitenland. Deze buitenlandse groepen trekken in België over het algemeen rond in grotere groepen dan de Belgen; zeker de Franse Voyageurs komen met zeer grote groepen naar België. Waar de Travellers voornamelijk reizen met hun familie, bestaat de groep bij de Fransen voornamelijk uit familie en vrienden (waarbij de grens tussen vrienden en familie eerder vaag blijkt). De reden om rond te trekken ligt bij de buitenlandse rondtrekkende woonwagenbewoners vooral in een combinatie van traditie en functionaliteit. Van oudsher reizen ze rond om aan de kost te geraken, en daarbij hebben jongere generaties de reisroute (naar bijvoorbeeld België) van de oudere generaties overgenomen. Daarnaast vinden steeds meer Franse Voyageurs de Belgische markt, omdat ze in hun thuisland een toenemende discriminatie ervaren. Waar vroeger de Travellers de belangrijkste groep buitenlandse woonwagenbewoners in België vormden, zien we de laatste jaren dan ook een evolutie naar een verhoging in het aantal groepen en verlenging van de verblijfsperiode van Franse Voyageurs.

### **5.2.2 Een eigen plaats voor vrouwen en mannen in de familie**

Vrouwen en mannen in families van rondtrekkende woonwagenbewoners bewandelen een apart toekomstpad, die gestoeld is op hun tradities. Meisjes trouwen vaak jong en reizen vanaf dan mee met de familie van hun man. Verder staan de klassieke rollenpatronen centraal, waardoor vrouwen minder in contact komen met de samenleving en dienstverlenende instanties die niet outreachend

werken. Waar bij de Belgische rondtrekkende woonwagenbewoners sommige meisjes en vrouwen de rondtrekkende tradities benadrukten en van daaruit hun rol als vanzelfsprekend ervaren, legden anderen de nadruk op de uitzichtloosheid van hun situatie. Niettemin hebben sommige vrouwen uit Rom-families die (tijdelijk) een vaste verblijfplaats hadden wel soms gewerkt of zelfstandig geleefd, en zij hebben ook beter kunnen leren lezen en schrijven. Een andere leef- en werksituatie voor Rom-vrouwen is dus niet per definitie onmogelijk, al is een rondtrekkend leven hiervoor niet bevorderlijk.

### **5.2.3 De rondtrekkende Belgische woonwagenbewoners vormen een zeer kwetsbare groep**

Dit onderzoek bevestigt wat ook al in de literatuur en het decretaal kader aangenomen werd, namelijk dat de Belgische rondtrekkende woonwagenbewoners, voornamelijk Roms, een zeer kwetsbare groep vormen binnen de maatschappij. Ze hebben geen vaste standplaats, waardoor ze continu in onzekerheid leven, vaak geen toegang hebben tot de meest elementaire voorzieningen zoals elektriciteit en water, en het gevoel hebben overal verjaagd te worden. Daarnaast hebben de kinderen door het gebrek aan een vaste standplaats geen toegang tot het onderwijs, de gezinnen geen toegang tot dienstverlening, en hebben de gezinnen geen vaste inkomensbron of baan binnen het reguliere arbeidscircuit. Tegelijk zijn er qua kwetsbaarheid ook verschillen binnen de rondtrekkende gemeenschap: sommige rondtrekkende families zijn slagkrachtiger dan anderen. Wat hun integratie betreft, blijft het algemene patroon zorgwekkend. De mogelijkheid om deel te nemen aan de samenleving en hun sociale grondrechten te realiseren is miniem. Een belangrijkste vraag voor het beleid is dan ook hoe we (samen met de woonwagenbewoners) ervoor kunnen zorgen dat ze kwaliteitsvol kunnen wonen en leven op een wijze die rekening houdt met hun wensen en noden.

### **5.2.4 Wens op korte termijn: zekerheid**

De centrale wens van de rondtrekkende woonwagenbewoners op korte termijn kan op basis van hun verhalen tot één woord herleid worden: zekerheid. Dat is waar ze nu het meeste nood aan hebben. Op lange termijn zijn hun woonwensen echter divers.

### **5.2.5 Voordelen van een verblijf op de doortrekkersterreinen gaan vooral naar de minst kwetsbare groep, i.c. de buitenlandse rondtrekkende woonwagenbewoners**

De doortrekkersterreinen blijken de beste tijdelijke oplossing voor de Belgische woonwagenbewoners om op korte termijn meer zekerheid te verwerven. De doortrekkersterreinen worden door deze groep, die er af en toe tot regelmatig verblijft, sterk gewaardeerd. Het grote probleem dat hun onzekere leefsituatie versterkt, is de concurrentie voor de schaarse plekken vanuit de Travellers en zeker de Franse Voyageurs. Uit dit onderzoek blijkt immers dat de buitenlandse groepen beter georganiseerd zijn en vaak met grote groepen rondtrekken. Hun reservatie voor het doortrekkersterrein regelen ze maanden vooraf, waardoor ze zekerheid verwerven over hun plaats. De doortrekkersterreinen werken immers met een reserveringssysteem, waardoor dit ook mogelijk is. Het gevolg hiervan voor de rondtrekkende Belgische woonwagenbewoners is echter nefast. Zij stellen vast dat ze regelmatig en vooral in de lente en zomer geen plaats meer hebben op de doortrekkersterreinen. We zagen in dit onderzoek bovendien dat dit probleem de laatste jaren toeneemt, onder meer door de sluiting van het doortrekkersterrein in Huizingen en de tendens bij de Franse Voyageurs om voor een langere periode door België te trekken (vanwege betere jobopportunities in België dan in Frankrijk). Kortom, ook de rondtrekkende Belgische woonwagenbewoners die de financiële middelen hebben om op een doortrekkersterrein te verblijven,

vinden er vaak geen plaats. Concreet betekent dit ze een andere oplossing moeten zoeken (zoals pleisterplaatsen), die vaak meer tijdelijk is, minder comfort biedt en minder kans biedt om in contact te komen met de nodige dienstverlening (wat op de doortrekkersterreinen wel maar niet altijd systematisch gebeurt). Een gegarandeerde plaats op een doortrekkersterrein voor hen zou in die zin in termen van zekerheid op korte termijn een wereld van verschil maken.

### **5.2.6 Wens op lange termijn: een vaste stand- of woonplaats vertaald in diverse woonwensen**

Het is duidelijk dat zekerheid een sleutelwoord is in de woonwensen van Belgische woonwagenbewoners. Over hoe deze zekerheid er op de lange termijn uit zou moeten zien, is echter geen overeenstemming. Voor een deel van de woonwagenbewoners zou het voldoende zijn om in de wintermaanden op een vaste plaats te kunnen blijven en in de overige maanden rond te trekken, zolang er maar voldoende standplaatsen zijn en/of men voor een langere tijd (bijvoorbeeld een aantal maanden) op één plaats mag blijven. Andere woonwagenbewoners, voornamelijk de ouders met (jonge) kinderen en ouderen of personen met een zwakke gezondheid, verkiezen een vaste standplaats het hele jaar door. De ouders worden dan immers in de mogelijkheid gesteld om hun kinderen naar school te sturen, wat op dit moment als rondtrekkende niet mogelijk is. De ouderen voelen zich daarentegen te oud of te zwak om nog voortdurend rond te reizen. Bij de personen die een voorkeur hebben voor een vaste standplaats, zien we twee verschillende concrete voorkeuren terugkomen: een deel wenst een eigen familierrein te hebben, en een ander deel ziet meer in een woonst in een huis (met al dan niet woonwagens eromheen) of een appartement. Deze verschillende woonvoorkeuren bevestigen de diversiteit binnen de groep Belgische rondtrekkende woonwagenbewoners.

### **5.2.7 Uit het oog: wat met de meest kwetsbare groep?**

Niet alle rondtrekkende woonwagenbewoners hebben de financiële middelen om (regelmatig) op een doortrekkersterrein te verblijven. Waar die meest kwetsbare groepen vooral verblijven en hoe kort of hoe lang ze daar mogen staan, konden we ook in dit onderzoek zo goed als niet in kaart brengen. De sleutelfiguren gaven bovendien aan dat het op het vlak van dienstverlening ook zeer moeilijk is voor ondersteunende diensten om iets te kunnen betekenen voor deze meest kwetsbare groep. De gezinnen kunnen niet goed opgevolgd worden en de meeste vormen van dienstverlening zijn lokaal verankerd. De vraag stelt zich dan ook hoe we op de korte termijn die meest kwetsbare groep(en) kunnen bereiken.

## **5.3 Centrale uitdagingen**

### **5.3.1 Een geïntegreerde visie en beleid dat antwoorden biedt op de problemen van Belgische rondtrekkende woonwagenbewoners, zowel op de korte als de lange termijn**

Een antwoord bieden op de hierboven geformuleerde problemen, wensen en mogelijkheden van de rondtrekkende woonwagenbewoners in België kan volgens ons enkel met een geïntegreerde visie die zich vertaalt in een geïntegreerd beleid, waarbij zowel het standplaatsentekort als de daaruit voortvloeiende maatschappelijke problemen samen aangepakt worden. Hierbij stellen zich verschillende vragen die op zowel de korte als de lange termijn beantwoord zouden moeten worden. Op de korte termijn zijn de volgende vragen te beantwoorden:

- Voor wie zijn de doortrekkersterreinen in eerste instantie bedoeld? Onder de sleutelfiguren heerst er onduidelijkheid of deze bedoeld zijn voor Belgische rondtrekkenden of

buitenlandse rondtrekkende woonwagenbewoners, maar het beantwoorden van deze vraag is wel cruciaal in het bepalen van het verdere beleid. Het is daarbij belangrijk de centrale bevinding van dit onderzoek in rekening te brengen, namelijk dat de voordelen van een verblijf op een doortrekkersterrein, dat wil zeggen het gebruik kunnen maken van de aanwezige faciliteiten en bijhorend (sociaal) beheer en dienstverlening, vloeien naar de groepen - de facto vaak buitenlandse groepen - met de meeste financiële armslag en dito kansen om zich goed te organiseren. Tegelijk stelden we vast dat net deze buitenlandse groepen aangeven minder nood te hebben aan structurele ondersteuning in België. Zij zijn op dat vlak zelfredzaam genoeg en kunnen terugvallen op het thuisland hiervoor. Daartegenover staat dat net de Belgische groep met de grootste nood aan zekerheid en ondersteuning onvoldoende zijn weg vindt naar de voordelen van een verblijf op een doortrekkersterrein.

- Hoe kunnen er voor de andere groepen alternatieven worden voorzien die beantwoorden aan hun specifieke noden? Als eenmaal duidelijk is voor wie de doortrekkersterreinen bedoeld zijn, kan immers ingezet worden op alternatieven voor de anderen.
- Hoe kan de dienstverlening aan en de opvolging van de meest kwetsbare groepen georganiseerd worden zolang ze nog rondtrekkend zijn? Zoals we eerder al hebben aangehaald, is dit namelijk een zeer groot knelpunt in het huidige ondersteuningsaanbod.
- Hoe kan ervoor gezorgd worden dat de kinderen van rondtrekkende ouders participeren aan onderwijs? Het is hierbij belangrijk om in te zetten op zowel het voldoen aan de leerplicht als het vermijden van vroegtijdige schooluitval.

Op de lange termijn moet een antwoord geformuleerd worden op de volgende vragen:

- Met welk beleid en welke aanpak kunnen we realiseren dat de rondtrekkende Belgische woonwagenbewoners met een wens om ergens vast te staan of te verblijven een vaste stand- of verblijfplaats verwerven en hier ook kunnen blijven?
- Welke woonvormen worden best aangeboden zodat kwaliteitsvol wonen voor deze groep mogelijk wordt?
- Hoe kunnen we ervoor zorgen dat deze groep duurzame bruggen kan leggen met en deelneemt aan het aanbod van de samenleving op het vlak van dienstverlening en onderwijs?

Bij een geïntegreerd beleid, zowel op korte als lange termijn, zou daarbij idealiter voornamelijk aandacht worden besteed aan de meest kwetsbare Belgische woonwagenbewoners, maar zonder daarbij de buitenlandse rondtrekkende woonwagenbewoners uit het oog te verliezen. In de volgende paragrafen zullen we hier concreet op ingaan door prioritaire uitdagingen te identificeren en daar aanbevelingen voor te formuleren.

### **5.3.2 Prioritering van de uitdagingen via een search conference**

In dit hoofdstuk zullen we niet alle thema's waarbij aanbevelingen kunnen gedaan worden behandelen. We hebben gekozen om een aantal aanbevelingen uit te werken rond enkele uitdagingen die prioritair zou moeten worden aangepakt op beleidsniveau. Die prioritering hebben we in twee stappen uitgevoerd. Eerst hebben we op basis van de resultaten van luik 1 en 2 drie overkoepelende domeinen geïdentificeerd waarbinnen de uitdagingen vallen: rondtrekken (hoe kan de onzekerheid met betrekking tot het rondtrekken aangepakt worden?), wonen (hoe ziet de ideale woonplaats eruit?) en dienstverlening (welke ondersteuning is nodig om woonwagenbewoners in staat te stellen deel te nemen aan onze samenleving?). Vervolgens hebben we de prioritering per domein chronologisch aangepakt, d.i. een prioritering van de aanbevelingen in de tijd. Het proces van het stellen van prioriteiten heeft voornamelijk plaatsgevonden tijdens de search conference. Aan de deelnemers vroegen we om de reeds geformuleerde uitdagingen eventueel aan te vullen en per domein een aantal

uitdagingen te prioriteren via de techniek van *dot voting*. Dot voting is een methode die wordt gebruikt om een groep op een democratische wijze keuzes te laten maken uit verschillende opties en te kijken naar het draagvlak voor deze opties in de groep. Deelnemers kregen in dit geval zes stickers in twee verschillende kleuren, waarvan ze individueel telkens per domein (rondtrekken, wonen en dienstverlening) twee stickers van een verschillende kleur bij een geformuleerde uitdaging konden plakken. De ene sticker gaf hun voorkeur weer van welke uitdaging op korte termijn zou moeten aangepakt worden, de andere sticker van de uitdaging op lange termijn. Uit die oefening bleek dat er een groot draagvlak bestond om te werken rond de uitdagingen die in onderstaand schema in vet zijn weergegeven. Wat de chronologische prioritering betreft konden we evenwel geen patroon onderscheiden. We zullen daarom zelf een keuze maken of onze reflectie hierop meegeven op basis van alle bronnen die we voor dit onderzoek gebruikt hebben. Globaal kan echter gesteld worden dat er zowel aanbevelingen nodig zijn die een oplossing moet bieden voor dringende, acute noden (en dus snelle realisatie vragen) als aanbevelingen die enkel trajectmatig en op een meer lange termijn een antwoord kunnen bieden op huidige noden. Dit betekent daarentegen niet dat geen dringende actie vanuit het beleid (bijvoorbeeld een beleidskader of beleidsvisie) nodig is om dit traject mogelijk te maken. Een goed voorbeeld hiervan is de kwestie rond het al dan niet rondtrekken. Het is immers niet zo dat het beleid een vaste standplaats of woning aan alle families met die wens meteen kan garanderen. Die hindernis zorgt er ook voor dat rondtrekkende Belgische woonwagenbewoners nog regelmatig op zoek zullen zijn naar al dan niet tijdelijke plaatsen waar ze toegang tot krijgen en niet meteen moeten vertrekken. Dit is een acute nood waarop het beleid snel zou moeten kunnen inspelen als ze meer bestaanszekerheid en levenscomfort wil bieden aan deze groep.

**Tabel 5.1 Uitdagingen per domein**

<b>Rondtrekken</b>	<b>Wonen</b>	<b>Dienstverlening</b>
<b>Geprioriteerde uitdagingen</b>		
Wens voor vaste standplaatsen	Recht op kwaliteitsvol wonen op terrein / verblijfplaats	Recht op onderwijs
Voldoende zekerheid voor woonwagenbewoners met vaste woonplaats om er te blijven	Inzet op sociaal beheer	Garanderen van (take-up) sociale rechten inclusief referentieadressen
<b>Overige uitdagingen</b>		
Voldoende plaats op doortrekkersterrein voor kwetsbaarste groepen	Garanderen van proper sanitair op (alle) terreinen	Aanbod voor preventieve gezondheidszorg
Wens voor langer verblijf op doortrekkersterreinen	Garanderen toegang tot doortrekkersterrein voor kwetsbaarste groepen (prijs geen struikelblok)	Creëren van een vrijetijdsaanbod voor kinderen
/	/	Toegang tot arbeidsmarkt
/	/	Empowerment van vrouwen en gezinsondersteuning

De prioritering per domein zal ook de basis vormen voor de verdere structuur van dit hoofdstuk. Concreet wil dit zeggen dat we per domein (waarbij we dienstverlening en onderwijs als twee aparte domeinen beschouwen) hoofdzakelijk aanbevelingen voor de geprioriteerde uitdagingen zullen formuleren. Een uitzondering hierop betreft aanbevelingen met betrekking tot de moeilijke toegang van de doortrekkersterreinen voor de meest kwetsbare groepen (zie synthese). Op basis van de interviews met de rondtrekkende Roms kunnen we immers concluderen dat dit voor hen de meest belangrijke uitdaging is die op de korte termijn zou moeten worden aangepakt.

#### **5.4 Aanbevelingen**

Voor het opstellen van de aanbevelingen in dit rapport zijn we vertrokken van verschillende schriftelijke bronnen. Tijdens de literatuurstudie hebben we immers vastgesteld dat er de voorbije jaren reeds veel aanbevelingen zijn gedaan en actieplannen zijn opgesteld. Veel van deze aanbevelingen hebben een vergelijkbare focus en verschillen vooral wat betreft de mate van concrete uitwerking. We zijn begonnen met het inventariseren van de verschillende beleidsaanbevelingen, waarbij we de meest voorkomende en relevante aanbevelingen in deze bronnen hebben meegenomen als input voor de search conference. We waren immers op zoek naar aanbevelingen die breed gedragen zijn onder de relevante actoren die betrokken zijn bij het woonwagenbeleid. De voornaamste bronnen die we gebruikt hebben, zijn Daeren (2019), Geurts (2014), Horizontaal Integratiebeleidsplan (2018), Interfederaal Centrum voor gelijke kansen en bestrijding van discriminatie en racisme (2015), Janssens (2019), Ons Leven (2018), Unia (2017, 2019), en de

verslagen van de klankbordgroep uit 2017 en 2018<sup>47</sup>. Een overzicht van de beleidsaanbevelingen uit de literatuur is te vinden in bijlage 1. Daarnaast hebben we ook inspiratie gehaald uit de gesprekken met de sleutelfiguren en woonwagenbewoners. Concrete aanbevelingen die in de gesprekken met de sleutelfiguren naar voren kwamen, zijn opgenomen in bijlage 2. De verschillende aanbevelingen die volgen in dit hoofdstuk zijn uiteindelijk het resultaat van 1) de meest voorkomende beleidsaanbevelingen die op papier zijn gezet bij de inventarisatie van bestaande beleidsaanbevelingen, 2) de output van de search conference, en 3) de gesprekken met woonwagenbewoners en sleutelfiguren.

#### 5.4.1 Algemene uitgangspunten

De bestaande beleidsaanbevelingen in de literatuur en ook de aanbevelingen van de search conference zijn niet altijd éénduidig. Vaak liggen aan de grondslag van die aanbevelingen bepaalde perspectieven of overtuigingen met betrekking tot het antwoord op de volgende vraag: ‘Welk einddoel moeten beleidsinterventies of beleidsmaatregelen beogen?’ In de bestaande of in de op de search conference geformuleerde aanbevelingen zien we op dit vlak drie dominante perspectieven. Ten eerste kunnen aanbevelingen het resultaat zijn van de overtuiging dat beleid ervoor moet zorgen dat rondtrekkende woonwagenbewoners hun culturele identiteit en tradities kunnen beleven en bewaren. Een voorbeeld van Vlaams beleid binnen dat perspectief is de erkenning van de woonwagencultuur als cultureel erfgoed door de opname ervan in de Vlaamse Inventaris voor Immaterieel Cultureel Erfgoed sinds 2017. Een ander perspectief is dat van de integratie. Wie beleidsaanbevelingen formuleert vanuit dat perspectief stelt dat het beleid de integratie van woonwagenbewoners in de Vlaamse samenleving moet bevorderen, zonder daarom noodzakelijk de culturele identiteit te verloochenen. Vanuit dat perspectief moeten beleidsmaatregelen het gesegregeerd leven van woonwagenbewoners ontmoedigen en woonwagenbewoners aanmoedigen om deel te nemen aan de Vlaamse samenleving via participatie aan onderwijs, arbeidsmarkt, lokaal- of buurtleven, politiek, ... Een laatste perspectief is dat van de mensenrechten. Volgens dit perspectief moet het beleid maatregelen nemen dat woonwagenbewoners in staat stelt hun sociale grondrechten, zoals recht op onderwijs of recht op kwaliteitsvol wonen, te realiseren. Bovenstaande perspectieven kunnen met elkaar in spanning staan (vooral als integratie in termen van assimilatie wordt geïnterpreteerd), maar kunnen elkaar ook aanvullen (wanneer bijvoorbeeld het behouden van de culturele identiteit als mensenrecht wordt beschouwd). Wij kiezen voor de formulering van onze aanbevelingen alleszins een geïntegreerd perspectief, waarin alle drie de bovengenoemde perspectieven verwerkt zitten. In het geïntegreerd perspectief staat een focus op integratie centraal: integratie is het finale doel. Tegelijk gaan we ervan uit dat die integratie enkel ten volle gerealiseerd kan worden mits:

- er een aanbod van beleidsmaatregelen en daarbij horende praktijken bestaat dat (rondtrekkende) woonwagenbewoners in staat stelt hun sociale grondrechten te realiseren en
- beleid(sformuleringen) en de implementatie ervan rekening houdt en respect betoont voor de (in beweging zijnde en geleefde) culturele identiteit van de woonwagenbewoners.

Een tweede algemeen uitgangspunt komt voort uit de bevinding dat de groep rondtrekkende woonwagenbewoners geen uniforme groep is, maar verschillende meningen en wensen heeft met betrekking tot hun leef- en woonsituatie en het dienstverleningsaanbod. Dit heeft ook implicaties voor de beleidsaanbevelingen. Een *one-size-fits-all*-aanpak zal onmogelijk het gewenste finale doel van integratie bereiken. Wij gaan ervan uit dat de diversiteit in meningen en wensen een dubbele implicatie heeft voor de beleidsaanbevelingen. Wil beleid kunnen inspelen op die diversiteit, dan zal ze ten eerste het aanbod moeten diversifiëren, en ten tweede ervoor moeten zorgen dat er een match ontstaat tussen een specifiek aanbod en de wensen van een bepaalde persoon of familie. Vooral dit laatste

---

47 Verslag klankbordgroep woonwagenbewoners van 11 oktober 2017 en 4 december 2018.



vraagt een bijkomend algemeen uitgangspunt. Op dit moment kiest men er vaak voor te vertrekken vanuit het bestaande lokale en dus territoriaal georganiseerde aanbod, om dat aanbod dan te verbinden met een rondtrekkende persoon of familie. Men beslist bijvoorbeeld om lokaal, bijvoorbeeld rond een doortrekkersterrein, een integraal aanbod met verschillende (lokale) dienstverleners uit te werken (zie hoofdstuk 4). Voor deze groep is dergelijke lokale en integrale samenwerking zeker een stap vooruit, maar vanwege het rondtrekken niet voldoende. De rondtrekkende woonwagengewoners blijven immers maar voor beperkte tijd op een bepaalde locatie en worden na hun vertrek over het algemeen niet verder opgevolgd. In deze aanbevelingen gaan we dan ook uit van een ander uitgangspunt. In plaats van enkel te vertrekken vanuit het bestaande lokale en dus territoriaal georganiseerde aanbod, stellen we voor om een integraal aanbod te bouwen rond een persoon of familie. Dit aanbod moet dan inspelen op de bovengenoemde drie domeinen: leefsituatie, wonen en dienstverlening, met inbegrip van onderwijs (zie verder voor de uitwerking hiervan). Enkel op die manier kan echt ingespeeld worden op de diversiteit aan wensen en noden binnen deze in aantal eerder kleine groep.

Ten derde is ons uitgangspunt dat *alle* stemmen binnen de doelgroep meegenomen worden bij het opstellen en uitvoeren van een woonwagenbeleid. Er zijn immers groepen onder de woonwagengewoners die minder gemakkelijk bereikt worden en/of minder gehoord worden, maar wel veel expertise hebben. We willen hier specifiek de situatie van vrouwen benadrukken. Omdat zij veel tijd op de terreinen doorbrengen, kennen zij de voor- en nadelen van elk terrein door en door. Op die vlakken zijn ze dan ook expert. Het is belangrijk om naar die expertise en hun daarbij horende behoeften specifiek te luisteren en deze te erkennen, bijvoorbeeld bij het bouwen van nieuwe of het renoveren van bestaande (doortrekkers)terreinen. Hetzelfde advies geldt ook voor andere domeinen, zoals het opbouwen van contacten met de samenleving en de dienstverlening, wat binnen het gezin vooral tot de taak van mannen behoort. Ook hier is het belangrijk dat beleid en dienstverlenende instanties ervoor zorgen dat de specifieke wensen van zowel mannen als vrouwen (en kinderen) expliciet gehoord en meegenomen worden.

Tot slot merken we op dat de situatie van de rondtrekkende woonwagengewoners ook gelijkenissen vertoont met andere kwetsbare groepen in onze samenleving. Indien het rondtrekken beleefd wordt als gedwongen, kan men bijvoorbeeld rondtrekkende woonwagengewoners ook beschouwen als dakloos of als burgers in een erg precare woonsituatie. Ook met vluchtelingen, die vaak tijdelijk en in meerdere asielcentra verblijven en leven in een grote mate van onzekerheid met betrekking tot hun erkenning en integratie in de samenleving, zijn er gelijkenissen. Vanuit het perspectief van die gelijkenissen denken, maakt het mogelijk om de al uitgewerkte beleidskaders- en maatregelen voor deze kwetsbare groepen als inspiratiebron te gebruiken. Zo kan afgetoetst worden in welke mate deze beleidskaders- en maatregelen explicieter kunnen worden toegepast op de groep van rondtrekkende woonwagengewoners.

In wat volgt zullen we de verschillende beleidsaanbevelingen per overkoepelend domein bespreken. Eerst zullen we kort het probleem schetsen en deze vertalen naar concrete uitdagingen. Deze zetten we om in algemene beleidsaanbevelingen, die we vervolgens verder zullen uitwerken in concrete stappen die toelaten de algemene beleidsaanbeveling om te zetten in de praktijk.

#### **5.4.2 Aanbevelingen: rondtrekken**

Het grootste probleem voor woonwagengewoners in België is al jaren dat er te weinig standplaatsen beschikbaar zijn, waarbij de nood de laatste jaren enkel nog maar is toegenomen. Ook in dit onderzoek klinkt de vraag naar meer vaste standplaatsen opnieuw. Vanuit het geïntegreerd perspectief zoals hierboven beschreven, is dit tekort problematisch op het vlak van alle drie de perspectieven:

ten eerste kan door het standplaatsentekort de integratie van rondtrekkende woonwagenbewoners in de samenleving moeilijk bewerkstelligd worden, aangezien zij geen vaste basis hebben vanwaar iets opgebouwd kan worden. Ten tweede is gebleken dat naast een gedwongen rondtrekkend bestaan, veel Belgische woonwagenbewoners (zeker de Voyageurs) geopteerd hebben voor het wonen in een vaste woning wegens het gebrek aan standplaatsen. Aangezien een deel van hen liever (weer) zou wonen in een woonwagen, kunnen we stellen dat zij niet in de mogelijkheid zijn om via hét symbool bij uitstek – de woonwagen - hun culturele identiteit te bewaren. Als laatst worden zeker de rondtrekkende woonwagenbewoners via het standplaatsentekort belemmerd in de uitoefening van hun mensenrechten en sociale grondrechten, zoals het recht op een behoorlijke huisvesting en het recht op de eigen culturele identiteit.

Om een oplossing te bieden voor dit probleem, is het noodzakelijk om op korte termijn het standplaatsentekort aan te pakken en zowel op de korte als de lange termijn een antwoord te bieden op de twee prioritaire (en met elkaar samenhangende) uitdagingen wat betreft het thema rondtrekken:

- Hoe kunnen we ervoor zorgen dat de wens van woonwagenbewoners voor meer vaste standplaatsen op de korte termijn gerealiseerd wordt?
- Hoe kunnen we ervoor zorgen dat er voldoende zekerheid is voor woonwagenbewoners met een vaste stand- of woonplaats dat ze daar kunnen blijven?

Omdat we hebben gezien dat er veel diversiteit is in de meningen van woonwagenbewoners over hun woonwensen, is een algemene beleidsaanbeveling dan ook om op de lange termijn in te zetten op verschillende woonoplossingen. Op de korte termijn zou het principe van Housing First<sup>48</sup> nagestreefd moeten worden voor de groep rondtrekkende woonwagenbewoners die momenteel het meest kwetsbaar is en het dringendst nood heeft aan een vaste woonst.

Beleidsaanbeveling: zet in op verschillende woonoplossingen, met op de zeer korte termijn aandacht voor Housing First om aan de noden van de meest kwetsbare groep rondtrekkenden te beantwoorden.

Om deze beleidsaanbeveling om te kunnen zetten in concreet beleid, moeten een aantal stappen ter realisatie worden gezet:

- Om Housing First om te kunnen zetten in de praktijk, is het nodig dat aandacht wordt besteed aan zowel wonen als welzijn. Het is belangrijk dat de hiervoor bevoegde beleidsdomeinen zich bewust worden van hun taak en de verantwoordelijkheid zullen opnemen om voor Housing First te zorgen.
- Daarnaast is het ook noodzakelijk om het beleidsdomein Omgeving, dat onder andere instaat voor ruimtelijke ordening, nauwer te betrekken bij de aanpak van het standplaatsentekort. Het beleidsdomein is momenteel op twee manieren betrokken bij het standplaatsenbeleid: de regelgeving uit dit beleidsdomein speelt een rol bij ten eerste het legaliseren van bestaande irreguliere terreinen en ten tweede de opstart van nieuwe projecten (zoals de aanleg van een nieuw woonwagenterrein). Momenteel is er echter veel willekeur bij gemeenten: gemeenten bepalen zelf of woonwagenterreinen zonder vergunning al dan niet gedoogd en/of op termijn gelegaliseerd worden. Het Departement Omgeving kan op deze willekeur inspelen door een regelgevend kader voor te bereiden met meer flexibiliteit op het vlak van ruimtelijke ordening, met duidelijke instructies aan lokale besturen.
- Een derde stap ter realisatie of voorwaarde om meer (woon)zekerheid te creëren voor woonwagenbewoners is het uitwerken van een kader wat betreft de aankoop en bewoning van terreinen. Er is al veel informatie beschikbaar omtrent woonwagenterreinen, maar er is

<sup>48</sup> Dit principe houdt in dat de meest kwetsbare daklozen direct toegang krijgen tot huisvesting, zonder eerst een volledig integratietraject gevolgd te hebben en zonder te moeten voldoen aan allerlei voorwaarden (op het betalen van de huur en het naleven van het huurcontract na.

nood aan het bundelen van al deze informatie op Vlaams niveau. Hiermee hebben de actoren die een woonwagenterrein willen aanleggen een houvast en hoeft het warm water niet steeds opnieuw uitgevonden te worden, waardoor er ook uniformer te werk zal gegaan kunnen worden. Dit zal de woonzekerheid voor woonwagengewoners enkel ten goede komen.

Vervolgens definiëren we ook een aantal hindernissen:

- Een eerste hindernis is het gebrek aan een trekker om initiatieven te nemen. Deze trekker kan zich op verschillende (beleids)niveaus bevinden, maar het is wel noodzakelijk dat iemand de verantwoordelijkheid opneemt. Vanuit decretaal opzicht ligt de verantwoordelijkheid bij het Agentschap Wonen-Vlaanderen, maar ook bijvoorbeeld het Agentschap Binnenlands Bestuur zou die coördinerende rol kunnen opnemen.
- Een tweede hindernis is de autonomie van gemeentebesturen, die geen verplichting hebben om een terrein te voorzien. Hierdoor is het vanuit de Vlaamse overheid niet mogelijk om een dwingend beleid te voeren zoals in Frankrijk het geval is, al zien we wel dat sommige provincies maatregelen nemen die meer dwingend zijn (zie ook hoofdstuk 4).

Er zijn echter ook een aantal aanwezige opportunities, die ingezet kunnen worden om een succesvol en gediversifieerd standplaatsenbeleid te voeren:

- Allereerst is een zeer belangrijke opportuniteit de financiële mogelijkheden van het Agentschap Wonen-Vlaanderen in de vorm van subsidies. Nu al wordt de aanleg of renovatie van een woonwagenterrein volledig gesubsidieerd, wat aangeeft dat de intentie vanuit de Vlaamse overheid om voldoende standplaatsen te voorzien zeker aanwezig is. Het gaat er in die zin vooral om lokale of provinciale overheden aan te moedigen plannen te ontwikkelen om in de vraag naar meer standplaatsen te voorzien (zoals nu al het geval is in de provincies Vlaams-Brabant (zie verder) en Limburg (in het kader van de verplichting voor gemeenten om een woonwagenterrein te voorzien in hun ruimtelijk structuurplan).
- Een andere opportuniteit is het recht op wonen op wielen, aangezien het wonen in een woonwagen is erkend als woonvorm en opgenomen is in de Vlaamse Wooncode. Dit recht is decretaal verankerd en kan dus niet zomaar genegeerd worden.
- Een derde opportuniteit is dat er veel leegstaande gronden in particulier bezit zijn in Vlaanderen, die eventueel opgekocht zouden kunnen worden door de Vlaamse overheid en ter beschikking gesteld kunnen worden van de instanties die recht hebben op subsidies voor de aanleg van woonwagenterreinen.
- Bovendien heeft de Vlaamse overheid reeds leegstaande gronden in bezit, die ter beschikking gesteld kunnen worden van instanties die subsidies kunnen ontvangen voor de aanleg van een woonwagenterrein. Hier wordt vanuit de Vlaamse overheid ook al werk van gemaakt.

Om op de korte termijn meer woonzekerheid te kunnen bieden aan de woonwagengewoners, geven we de volgende suggesties mee die op de korte termijn omgezet kunnen worden:

- Voer een tijdelijk gedoogbeleid voor personen op terreinen zonder vergunning. We benadrukken het tijdelijke karakter van deze maatregel, zodat in de tussentijd met en voor deze mensen een vaste en legale woonoplossing gezocht kan worden. Om hen echter op korte termijn zekerheid te kunnen bieden én ervoor te zorgen dat de groep gedwongen rondtrekkende woonwagengewoners niet verder groeit, zouden er geen woonwagengewoners meer verjaagd mogen worden – zeker niet personen die soms al jaren op een bepaald terrein gedoogd worden en geïntegreerd zijn in de lokale samenleving.
- Pas al dan niet tijdelijk het toegangsbeleid op doortrekkersterreinen aan, zodat de terreinen toegankelijker worden voor de gedwongen rondtrekkende Roms. Dit is niet eenvoudig, omdat deze maatregel ten koste zal gaan van de toegankelijkheid voor andere groepen. Er zal daarom een evenwicht gezocht moeten worden tussen het toelaten van buitenlandse en Belgische rondtrekkende woonwagengewoners, waarbij het principe zou moeten zijn dat Belgische woonwagengewoners niet weggestuurd mogen worden zonder dat er een alternatief is voor hen. Concrete mogelijkheden om de toegankelijkheid voor Belgische

Roms te verhogen zijn het hanteren van aangepaste tarieven voor degenen met financiële moeilijkheden, het voorzien van een vast aantal plaatsen voor Roms, en/of Roms langer dan drie weken laten staan op de doortrekkersterreinen indien hier nood aan is (bijvoorbeeld in de winter of omdat het gaat om families met leerplichtige kinderen, zie verder).

- Een derde suggestie is om meer te investeren in personeel op de doortrekkersterreinen. Op sommige terreinen is er slechts sprake van één deeltijds beheerder, waarbij het terrein opent of sluit afhankelijk van de aanwezigheid van deze beheerder. Als er meer personeel beschikbaar is, kunnen de sluitingsdagen van de terreinen ook beter op elkaar afgestemd worden. Dit zou ook het probleem dat zich tijdens de kerstperiode van 2019 stelde, namelijk dat slechts één van de drie doortrekkersterreinen geopend was, kunnen opvangen.

Op de lange termijn zouden volgende suggesties kunnen zorgen voor een gediversifieerd woonwagengebeleid dat woonzekerheid biedt aan woonwagengebwoners. We willen er echter wel bij vermelden dat zeker niet vergeten mag worden ook de woonwagengebwoners zelf bij het uitwerken van een woonbeleid voor woonwagengebwoners te betrekken:

- Een eerste belangrijke suggestie is om in te zetten op mobiliserende strategieën om gemeenten te overtuigen terreinen aan te leggen. Dit kan op verschillende manieren, en we zijn van mening dat de verschillende mogelijkheden met elkaar gecombineerd zouden moeten worden om tot het beste resultaat te komen.
  - o Ten eerste is het belangrijk om gemeenten te ondersteunen vanuit de Vlaamse overheid. Er wordt immers veel van hen verwacht, maar zij krijgen op dit moment niet voldoende ondersteuning. Deze ondersteuning kan zowel in de vorm van middelen zijn (door bijvoorbeeld ook subsidies te voorzien voor het beheer en onderhoud van de woonwagenterreinen), als door het besteden van aandacht aan en breder uitrollen van goede praktijken die al bestaan. Daarnaast menen we ook dat het goed zou zijn als gemeenten actief betrokken zouden worden bij het woonwagengebeleid, zodat ze zelf kunnen aangeven wat wel en niet werkt en waar ze nog nood aan hebben. Op deze manier kan hopelijk een mentaliteitswijziging in gang gezet worden, waardoor gemeenten positiever zullen staan tegenover het aanleggen van woonwagenterreinen.
  - o Ten tweede kunnen gemeenten ondersteund worden door een gedragen netwerk van lokale sociale instanties op te zetten op het moment dat er sprake is van de komst van een (residentieel) woonwagenterrein, waar alle lokale partners in zitten die een rol zullen spelen bij het beheer en de werking van het terrein. Op deze manier komt niet alles op enkel de gemeente zelf af en worden de verantwoordelijkheden direct vanaf het begin gedeeld.
  - o Ten derde moet ook gedacht worden aan de frames die gebruikt worden bij de situering van het standplaatsentekort en mogelijke oplossingen. De woonwagen blijft voor de meerderheid van de woonwagengebwoners de belangrijkste woonvorm en moet ook gerespecteerd worden, aangezien het om een erkende woonvorm gaat. Het standplaatsentekort kan echter op gemeentelijk niveau wel bekeken worden vanuit een meer algemene nood aan woonzekerheid en -kwaliteit, waarbij het lokale woonbeleid ook andere groepen in precare woonsituaties – zoals campinggebwoners – meeneemt. De provincie Vlaams-Brabant kon bijvoorbeeld gemeenten en soms ook woonwagengebwoners op die manier overtuigen om de transitie te maken naar nieuwe vormen van kleinschalig wonen die sterke gelijkenissen vertonen met de woonwagen. Verschillende van die plannen worden nu geconcretiseerd (bijvoorbeeld Floréal in Boortmeerbeek)<sup>49</sup>. In dezelfde geest kan

49 Voor meer informatie, zie [https://www.vlaamsbrabant.be/binaries/publicatie-kleinschalig-wonen-inspiratiegids-2015\\_tcm5-106646.pdf](https://www.vlaamsbrabant.be/binaries/publicatie-kleinschalig-wonen-inspiratiegids-2015_tcm5-106646.pdf)

bijvoorbeeld een terrein met *tiny houses* en/of andere mobiele woonvormen wellicht gemakkelijker ingang kunnen vinden bij gemeenten dan terreinen waar enkel woonwagens op mogen staan. Indien deze projecten positief geëvalueerd worden, zou het zinvol zijn om een concreet beleid of kader uit te werken rond deze alternatieve mobiele woonvormen. Als laatst kunnen bijvoorbeeld pleisterplaatsen ingezet worden als win-win voor lokale besturen: op bepaalde momenten doen ze dan dienst om woonwagengebwoners op te vangen, op andere momenten kunnen ze een ontmoetingsplaats vormen of dienen voor kermissen.

- In de gesprekken met sleutelfiguren, zeker bij hen die betrokken zijn bij het beleid, werd meermaals gesteld dat men zicht wil krijgen op de woonnood die er is bij woonwagengebwoners. We suggereren dan ook om de bestaande Limburgse wachtlijst, die bestaat uit een online formulier waarop woonwagengebwoners hun woonwensen kunnen aanduiden, uit te rollen op Vlaams niveau. Op deze manier kunnen de verschillende woonwensen van de woonwagengebwoners in kaart gebracht worden. Mogelijk kan de Vlaamse Maatschappij voor Sociaal Wonen hier een rol in opnemen, met steun van de organisaties die als referentieadres dienstdoen (zie verder).
- Een derde suggestie is om voor de woonwagengebwoners die nog graag in een woonwagen zouden blijven wonen, in te zetten op kleine familiale terreintjes. Op deze manier worden de terreinen beheersbaarder voor de betrokken actoren en bovendien is deze woonoplossing ook breed gedragen onder de woonwagengebwoners zelf. Een mogelijkheid is om deze terreinen in samenspraak met woonwagengebwoners en lokale besturen te spreiden over verschillende gemeenten of politiezones, zodat het creëren van bijkomende standplaatsen een gedeelde verantwoordelijkheid wordt.
- Ten slotte is het belangrijk te benadrukken dat het niet volstaat om alle woonwagengebwoners een vaste verblijfplaats te bieden. Woonwagengebwoners moeten immers ook de zekerheid hebben dat ze daar op de lange termijn kunnen blijven. Tijdens het onderzoek stelden we vast dat dit een reëel probleem vormt voor de woonwagengebwoners. Als onze respondenten in het verleden een vaste woonoplossing hadden gevonden, konden ze er vaak omwille van financiële moeilijkheden of een gebrek aan duurzame ondersteuning niet blijven. Het is daarom nodig om in een goede en duurzame individuele ondersteuning en opvolging te voorzien, waarbij sommigen meer begeleiding nodig zullen hebben dan anderen. We zullen hier bij de aanbevelingen op het vlak van onderwijs en dienstverlening dieper op ingaan.

### 5.4.3 Aanbevelingen: wonen

Wat betreft de woonsituatie van de woonwagengebwoners situeert het probleem zich voornamelijk op het vlak van de woonkwaliteit. Een kwaliteitsvolle woonplaats is immers zeker voor rondtrekkende woonwagengebwoners, maar ook voor woonwagengebwoners op een residentiële standplaats, niet gegarandeerd. Er zijn verschillende opvattingen mogelijk over wat onder kwaliteitsvol wonen wordt verstaan, maar uit dit onderzoek komen voornamelijk drie dimensies naar voren wat betreft kwaliteitsvol wonen bij woonwagengebwoners: woonzekerheid (zoals ten dele al besproken bij de aanbevelingen omtrent rondtrekken), de aanwezigheid en kwaliteit van faciliteiten zoals elektriciteit en sanitair, en zeker op de grotere residentiële en doortrekkersterreinen de aanwezigheid van een sociaal beheer. De aanwezigheid en de kwaliteit van faciliteiten wisselt sterk per type terrein en ook binnen bepaalde types terreinen is er veel verschil. Zo zijn (uiteeraard) weinig faciliteiten beschikbaar als woonwagengebwoners bij gebrek aan alternatief op niet-legale terreinen verblijven, terwijl doortrekkersterreinen over het algemeen volledig uitgerust zijn. Toch zit er ook tussen de doortrekkersterreinen verschil in hoe de woonwagengebwoners de kwaliteit van de aanwezige faciliteiten beoordelen. Daarnaast is er slechts op één doortrekkersterrein een vorm van sociaal beheer aanwezig, terwijl meerdere sleutelfiguren aangeven dat een sociaal beheer onmisbaar

is om de veelal zwakke groep van rondtrekkende woonwagenbewoners toch degelijke ondersteuning te bieden.

We zullen ons in deze paragraaf richten op de twee uitdagingen die als prioritair bestempeld zijn:

- Hoe kunnen we het recht op kwaliteitsvol wonen op een woonwagenterrein of andere verblijfplaats verzekeren voor woonwagenbewoners?
- Hoe kunnen we het sociaal beheer organiseren op de Vlaamse doortrekkersterreinen?

Op de search conference waren er verschillende meningen over op welke woonvorm de nadruk moet liggen bij het realiseren van kwaliteitsvol wonen. Sommigen waren van mening dat doortrekkersterreinen de beste oplossing zijn vanwege de duurzaamheid van een dergelijk terrein, terwijl anderen juist meer zagen in pleisterplaatsen omwille van de lagere kostprijs en het feit dat zulke plaatsen voor sommige rondtrekkende woonwagenbewoners voldoende zijn. Weer anderen vonden dat kwaliteitsvol wonen op de lange termijn enkel gerealiseerd kan worden door voldoende vaste (en alternatieve) woonmogelijkheden te voorzien en dat er minder aandacht moet worden besteed aan de inrichting van pleisterplaatsen en doortrekkersterreinen. De discussie was voornamelijk terug te voeren op wat we in de synthese reeds besproken hebben: voor wie zijn de doortrekkersterreinen in eerste instantie bedoeld en hoe kunnen we alternatieven voorzien voor de andere groepen? Op deze vraag zijn verschillende antwoorden mogelijk, maar de constante is dat kwaliteitsvol wonen voor iedere woonwagenbewoner in Vlaanderen gegarandeerd zou moeten zijn. Een eerste aanbeveling is dan ook om bij de aanleg en het beheer van allerlei soorten terreinen uit te gaan van een minimale inrichting (met zeker toegang tot elektriciteit en drinkwater) en ondersteuning, die afhankelijk van de noden van woonwagenbewoners en de specifieke doelstelling van het terrein verder uitgebouwd kunnen worden.

Beleidsaanbeveling: voorzie voor ieder soort terrein (doortrekkersterreinen, pleisterplaatsen, residentiële terreinen, of alternatieve woonvormen) een minimale inrichting en ondersteuning.

Rekening houdend met de verschillen tussen specifieke soorten terreinen, geven we een aantal concrete suggesties mee voor de minimale inrichting van en ondersteuning op de verschillende terreinen. We beginnen nu met de benodigde stappen ter realisatie om bovengenoemde aanbeveling in de praktijk te kunnen brengen:

- Een eerste stap is om subsidies en een draaiboek op Vlaams of provinciaal niveau te voorzien voor de minimale inrichting van terreinen en de afspraken met de woonwagenbewoners over het onderhoud ervan, onafhankelijk van om wat voor soort terrein het gaat. Zo zijn er momenteel geen subsidies voorzien voor de inrichting van pleisterplaatsen, waardoor de uitrusting van pleisterplaatsen sterk verschilt van gemeente tot gemeente.
- Daarnaast zouden ook ondersteunende diensten (niet enkel op het vlak van dienstverlening, maar ook bijvoorbeeld de afvalophaling) ingeschakeld moeten worden om het samenleven op en rond een terrein mogelijk te maken.
- Bij de aanleg van nieuwe terreinen is er vrij veel ruimte om zelf te bepalen hoe het terrein eruit zou moeten zien, waardoor de kwaliteit van terreinen onderling sterk kan verschillen. Zeker wat betreft pleisterplaatsen is er weinig omkadering in hoe een pleisterplaats eruit zou moeten zien. Het uitbouwen van een specifiek kader van waar de terreinen aan moeten voldoen kan zorgen voor meer uniformiteit in en kwaliteit van de aangeboden standplaatsen. Hierbij zouden idealiter ook de woonwagenbewoners zelf betrokken worden, waarbij zij kunnen aangeven hoe hun ideale terrein eruit zou moeten zien.

Om bovengenoemde aanbeveling om te zetten in concreet beleid, zijn er echter ook een aantal hindernissen. Deze hebben voornamelijk betrekking op specifieke woonvormen:



- Een eerste hindernis heeft voornamelijk betrekking op de pleisterplaatsen en is dat gemeenten niet inzien dat pleisterplaatsen multifunctioneel gebruikt kunnen worden en zo een win-win kunnen vormen voor gemeenten. Op het moment dat een pleisterplaats immers niet wordt gebruikt door woonwagenbewoners, kan de ruimte perfect een andere (tijdelijke) bestemming krijgen.
- Een tweede hindernis heeft betrekking op de ligging van de al bestaande terreinen. Onder kwaliteitsvol wonen valt immers ook de locatie van de woonplaatsen, en we zien dat de meeste woonwagenterreinen ver afgelegen liggen van de dorps- of stadskernen. Dit bevordert de integratie van een dergelijk terrein in de lokale samenleving niet en houdt wederzijdse vooroordelen in stand door een gebrek aan contact. Daarnaast hebben verschillende woonwagenbewoners aangegeven zich weggestopt te voelen, zodat niemand hen ziet en met hen bezig hoeft te zijn.

Naast hindernissen zijn er echter ook reeds aanwezige opportuniteiten die ingezet kunnen worden om een minimale inrichting en ondersteuning op terreinen voor woonwagenbewoners te voorzien:

- De reeds aanwezige subsidie vanuit het Agentschap Wonen-Vlaanderen voor de aanleg en renovatie van doortrekkersterreinen en residentiële terreinen is een zeer belangrijk vertrekpunt om dit soort terreinen kwaliteitsvol uit te rusten.
- Samenhangend met de aanbevelingen rond onderwijs en dienstverlening is het bestaan van een geïntegreerd breed onthaal (GBO) een opportuniteit om in een minimale dienstverlening te voorzien op doortrekkersterreinen en residentiële terreinen. Een GBO bestaat uit een samenwerking tussen het lokale OCMW, het lokale CAW, de diensten maatschappelijk werk van de ziekenfondsen en eventuele andere lokale partners, en heeft tot doel om ten eerste de sociale hulp- en dienstverlening toegankelijker te maken en ten tweede onderbescherming tegen te gaan. Door woonwagenbewoners mee op te nemen als doelgroep voor het GBO kunnen diegenen met nood aan ondersteuning geïdentificeerd worden.

Rekening houdend met bovenstaande voorwaarden, hindernissen en opportuniteiten om te voorzien in een minimale inrichting en ondersteuning van terreinen voor woonwagenbewoners, geven we volgende suggesties:

- Uit de gesprekken met de woonwagenbewoners bleek dat zij verschillende ideeën hadden van hoe een perfect doortrekkersterrein eruit zou moeten zien. Eén van de telkens terugkerende opmerkingen was het belang van een proper terrein, in het bijzonder het sanitair. Er is een voorkeur voor meerdere sanitaire blokken op een terrein, bijvoorbeeld een sanitair blok per unit, dat vervolgens (via een sleutel) beheerd wordt door de woonwagenbewoners zelf. Dit houdt ook in dat ze mee instaan voor de properheid ervan.
- Om terreinen te voorzien van een minimale inrichting en ondersteuning kan samengewerkt worden tussen gemeenten, om de lasten te verlichten. Zeker voor (al dan niet toekomstige) terreinen die op het grondgebied van verschillende gemeenten liggen, zou samenwerking voordelig uitpakken. Op zulke samenwerkingen zou dan ook meer ingezet moeten worden.
- Meer aandacht zou besteed moeten worden aan de ligging van terreinen. Voor sommige terreinen die enkel bedoeld zijn voor een zeer tijdelijk verblijf is de ligging minder belangrijk, maar zeker bij doortrekkersterreinen en residentiële terreinen zou ook gekeken moeten worden naar de mogelijkheden tot integratie in de buurt bij de bepaling van mogelijke locaties. Als terreinen meer in de buurt liggen van woonkernen, kan ook ingezet worden op het versterken van de sociale cohesie door bijvoorbeeld gedeelde speelpleintjes aan te leggen. Daarnaast geven de meeste woonwagenbewoners aan dat een ligging aan de stadsrand hun voorkeur heeft: dicht bij het centrum van de stad, maar ook dicht bij de belangrijke uitvalswegen. Ten slotte is de ligging van terreinen belangrijk voor vrouwen. Zij hebben immers in de regel geen rijbewijs, waardoor zij - om bijvoorbeeld zelfstandig te gaan winkelen of met een dienstverlener af te spreken - aangewezen zijn op het gebruik van het openbaar vervoer en het bereiken van plaatsen te voet. Terreinen die in de buurt van stads-



of dorpscentra liggen en/of goed bereikbaar zijn met het openbaar vervoer kunnen er dan ook voor zorgen dat vrouwen meer mogelijkheden hebben om in contact te komen met (en deel te nemen aan) de samenleving.

Waar wel consensus over was op de search conference, is de noodzaak van een sociaal beheer op doortrekkersterreinen. Een tweede aanbeveling is dan ook dat op ieder doortrekkersterrein een sociaal beheer voorzien zou moeten worden, als voorwaarde voor kwaliteitsvol wonen op een doortrekkersterrein.

Beleidsaanbeveling: voorzie een sociaal beheer op ieder doortrekkersterrein.
--

Om dit in de praktijk te kunnen brengen, is er eigenlijk slechts één belangrijke stap ter realisatie of beter gezegd voorwaarde:

- Het is noodzakelijk dat er financiële ondersteuning komt voor doortrekkersterreinen om in een sociaal beheer te voorzien. Dit kan een taak zijn van gemeenten, maar kan bijvoorbeeld ook gerealiseerd worden door subsidies waarbij de huidige subsidies uitgebreid worden om gemeenten ook te ondersteunen in het beheer van woonwagenterreinen.

De meest belangrijke hindernis die er momenteel voor zorgt dat er niet op ieder terrein een sociaal beheer aanwezig is, hangt ook nauw samen met bovengenoemde voorwaarde:

- Het gebrek aan een sociaal beheer komt voornamelijk voort uit het gebrek aan voldoende personeel. Op het doortrekkersterrein in Gent wordt wel sterk ingezet op sociaal beheer, omdat daar lokaal beslist is om hier voldoende mankracht voor te creëren. Er zijn in Gent dan ook verschillende personen betrokken bij het beheer op het terrein, terwijl er op de andere doortrekkersterreinen slechts één halftijdse functie wordt besteed aan het beheer dat wordt ingevuld door één persoon.

Er is dan ook één zeer belangrijke aanwezige opportuniteit:

- Het sociaal beheer in Gent is een voorbeeld voor de andere terreinen. Zoals we in hoofdstuk drie gezien hebben, wordt de nadruk op het sociale zeer gewaardeerd door de woonwagengebwoners. Daarnaast wordt het beheer van het doortrekkersterrein in Gent wijdverbreid gezien als goede praktijk en wordt er regelmatig een bezoek gebracht aan het terrein door gemeenten om inspiratie op te doen voor een mogelijk eigen doortrekkersterrein.

Als laatst willen we dan ook een aantal concrete suggesties meegeven om een sociaal beheer op de doortrekkersterreinen uit te bouwen:

- Een eerste stap naar een volwaardig sociaal beheer is het voorzien van permanentie op het terrein. De beheerders in Gent zijn tijdens de werkuren steeds aanwezig op het terrein, waardoor eventuele vragen van technische of sociale aard snel opgenomen kunnen worden. Om een dergelijke voltijdse permanentie te voorzien, raden we dan ook aan om minstens één voltijds equivalent medewerker op de doortrekkersterreinen te zetten.
- Om naast het sociaal beheer ook in te zetten op de opvolging van woonwagengebwoners, zou geopteerd kunnen worden voor een mobiel team voor sociaal beheer. Dit team zou op alle drie (en binnenkort vier) doortrekkersterreinen in Vlaanderen kunnen komen en daar telkens instaan voor het sociaal beheer. Het voordeel van een dergelijk team is dat het zorgt voor meer continuïteit in de dienstverlening en dat mensen die op de terreinen komen beter opgevolgd kunnen worden. Dit mobiel team kan dan aanvullend zijn op het vast personeel dat telkens verbonden is aan één van de doortrekkersterreinen. Dergelijk mobiel team is op lange termijn wellicht echter niet genoeg om de grondrechten van deze families te realiseren. Hiervoor is ook een continue opvolging en begeleiding nodig op het niveau van één familie (cf. een integraal familieplan, zie ook de volgende paragraaf). De leden van een mobiel team

kunnen wel gaan fungeren als familiecoach en vertrouwenspersoon. Dat ze deels meereizen met de woonwagenbewoners kan die coaching meer continuïteit geven en minder afhankelijk maken van de plaats waar hun vertrouwensfiguur werkt (wat nu het geval is).

- Om een effectief sociaal beheer op te zetten, is het daarnaast ook aangewezen de mensen die op het terrein staan goed te leren kennen om zo beter te kunnen inspelen op hun specifieke noden. Om dit proces efficiënter te laten verlopen, suggereren we dan ook het implementeren van een uniform registratiesysteem over de doortrekkersterreinen heen. Er is hier al aandacht voor vanuit de Vlaamse overheid (zie Horizontaal Integratiebeleidsplan, 2018) en we raden aan om hier zeker aandacht voor te houden, aangezien een registratiesysteem meerdere voordelen heeft: woonwagenbewoners kunnen niet alleen opgevolgd worden over de doortrekkersterreinen heen, maar er kan bijvoorbeeld ook in kaart worden gebracht wie van welke terreinen gebruik maakt en waar en wanneer de grootste standplaatstekorten zijn. Door hierover informatie bij te houden, kan het beleid beter en efficiënter inspelen op de actuele noden en behoeften van woonwagenbewoners.

#### 5.4.4 Aanbevelingen: dienstverlening

Op het vlak van dienstverlening is het voor Belgische rondtrekkende woonwagenbewoners een probleem dat ze moeilijk in contact komen en op regelmatige basis blijven met het aanbod, de begeleiding of hulpverlening van gespecialiseerde diensten (zoals OCMW, VDAB, CAW, scholen, huisvestingsmaatschappijen, Kind en Gezin, wijkgezondheidscentra, preventieve gezinshulp, ...). Bovendien gaan veel deuren naar deze diensten pas echt open als iemand gedomicilieerd is en regelmatig verblijft op een bepaald adres. De gevolgen hiervan zijn duidelijk: ten eerste missen rondtrekkende woonwagenbewoners mogelijkheden en opportuniteiten om hun sociale grondrechten te realiseren als het gaat om de kennis over en take-up van hun rechten. Ten tweede worden ze niet uitgenodigd om deel te worden van en bij te dragen aan de bredere samenleving, aangezien dit is waar deze diensten mee voor zorgen. Vaak komen ze immers pas in contact met deze diensten (zoals justitie, politie, gemeente en ziekenhuizen) als de samenleving hun aanwezigheid als problematisch ervaart – conform de politieactie in mei 2019 of de acties van gemeenten om hen van het grondgebied te verwijderen - of als ze zelf met serieuze gezondheidsproblemen kampen.

De uitdaging op dit vlak is dan ook: hoe kunnen we duurzamere bruggen bouwen tussen rondtrekkende woonwagenbewoners en de (gespecialiseerde) dienstverlening?

Bij de algemene uitgangspunten vermeldde we dat we verkiezen om de dienstverlening te bouwen rond een rondtrekkende persoon of familie. Onze beleidsaanbeveling is dan ook om met elke Belgische rondtrekkende familie of persoon die ingeschreven staat op een referentieadres op vrijwillige basis een integraal (familie)plan uit te werken op de domeinen leefsituatie, wonen en dienstverlening en onderwijs. Dit zal het mogelijk maken het aanbod te centreren rond een persoon of familie, in plaats van territoriaal te werken. We spreken daarbij bewust over familie in plaats van gezin omdat de woonwagenbewoners die we in het kader van dit onderzoek spraken met meerdere gezinnen rondtrekken. De gangbare en minimale familie-unit lijkt daarbij te bestaan uit de volgende samenstelling: een koppel (vader en moeder), hun nog niet getrouwde kinderen, alsook de getrouwde zoon of zonen met hun vrouw en kinderen.

Beleidsaanbeveling: werk een integraal (familie)plan uit op de domeinen leefsituatie, wonen, en dienstverlening en onderwijs.
---

Vraag wordt dan welke organisatie bevoegd wordt voor het mee opstellen, coördineren en opvolgen van een dergelijk plan. De beste kandidaat hiervoor zijn volgens ons de referentieadressen. In het

onderzoek wezen we er immers op dat de enige structurelere link met meer gespecialiseerde dienstverlening vaak vorm krijgt via de werking van de referentieadressen, en zij zouden als een soort case manager kunnen dienstdoen<sup>50</sup>. Tegelijk is de opvolging van een dergelijk familieplan door de referentieadressen niet voldoende. We stellen voor om aansluitend ook een gezins- of familiecoach aan te stellen. Deze coach is dan een vertrouwensfiguur die instaat voor de ‘dagelijkse’ begeleiding en optreedt als brugfiguur tussen de woonwagenebewoners en de dienstverlenende instanties. Het is het gezin of de familie die aangeeft wie voor hen die vertrouwensfunctie vervult, dit kan een persoon zijn of een organisatie. Ook medewerkers van de referentieadressen kunnen deze functie vervullen, maar moeten dit niet per definitie worden. Tijdens het onderzoek merkten we immers op dat bepaalde terreinbeheerders of andere sleutelfiguren door hun goede band met de woonwagenebewoners al spontaan op die wijze fungeren als een brugfiguur tussen de woonwagenebewoners en andere dienstverlening. Dergelijke contacten werden door de woonwagenebewoners erg geapprecieerd en het is dan ook wenselijk deze contacten naar een meer structureel niveau te tillen. Het inschakelen van deze coaches kan daarbij ingeschreven worden in de plannen die er binnen het Departement Welzijn, Volksgezondheid en Gezin bestaan om gezinscoaches in Vlaanderen uit te rollen. We stellen alleszins voor om de taak ‘opmaak en coördinatie van het plan’ enerzijds en de begeleiding anderzijds van elkaar te onderscheiden, aangezien referentieadressen over het algemeen veel verschillende gezinnen bij zich ingeschreven hebben staan en zij daarom moeilijk die ‘dagelijkse’ begeleiding kunnen voorzien.

Meer specifiek heeft deze piste voor de referentieadressen twee implicaties. Om de referentieadressen toe te laten om aan dergelijke familieplannen te werken, is het ten eerste noodzakelijk de taken, en dus ook de financiële armslag van de referentieadressen uit te breiden. Een eerste taak is om met elke familie of persoon een plan voor de (nabije) toekomst op te maken en rond de familie een netwerk samen te stellen die mee met de familie kan instaan voor de realisatie van dit plan. Na het opstellen van dit plan, volgt het referentieadres de realisatie van het plan op en zoekt het met de familie en de gezins- of familiecoach (en eventueel andere diensten) naar oplossingen bij problemen. Om als referentieadres en gezins- of familiecoach deze taken te kunnen vervullen is het wel noodzakelijk dat deze organisaties investeren in het uitbouwen van contacten en bruggen met dienstverlenende instanties, en deze instanties ook kunnen inschakelen op maat van het plan voor dit gezin of deze familie (zie ook Juchtmans, 2018). Samenvattend krijgen de referentieadressen in dit scenario de regierol in het opstellen en opvolgen van het familieplan en zijn zij verantwoordelijk voor het coördinerend luik, terwijl de gezins- of familiecoach de concrete begeleiding op zich neemt. De concrete te nemen stappen zijn de volgende:

- Om te beginnen moet per familie ingeschreven op het referentieadres onderzocht worden waar deze familie het vaakst verblijft. Op die plek probeert men de desbetreffende familie dan in te schrijven in een school in de buurt van deze plaats (zie verder).
- Ten tweede moet het familieplan opgesteld worden: de focus ligt hier op het uitklaren van de wensen, noden en doelen die de familieleden (ook de vrouwen en kinderen!) hebben op het vlak van het rondtrekken, wonen, onderwijs en dienstverlening, en hoe het aanbod kan worden afgestemd op die noden en wensen. De woonwagenebewoners krijgen daarbij in het opstellen van dit plan een actieve rol, wat ook eigenaarschap creëert. Het familieplan wordt daarbij best gefaseerd opgesteld en heeft een duidelijke deadline (bijvoorbeeld vijf jaar). Indien nodig worden ook andere instanties of lokale overheden betrokken.
- Ten derde wordt het familieplan opgevolgd met de familie, de coach en betrokken instanties, met indien nodig de mogelijkheid tot bijsturing.

---

<sup>50</sup> Zie voor een bestaande regelgeving die inspiratie biedt om dit concept concreet uit te werken het werk- en zorgdecreet voor werkzoekenden met medische, mentale, psychische, psychiatrische en/of sociale (MMPPS) problemen. Bij de activeringstrajecten wordt ook geopteerd voor een case manager die een plan opstelt met een werkzoekende en daarnaast voor dienstverleners die voor de uitvoering en begeleiding zorgen. Zie ook <https://www.departementwvg.be/werk-en-zorgdecreet>

Om als referentieadres echt efficiënt te kunnen werken is het ten tweede noodzakelijk dat deze organisaties meer gedecentraliseerd of meer lokaal kunnen werken, en gelokaliseerd worden in de nabijheid van de plekken waar de families het vaakst verblijven of dicht bij de doortrekkersterreinen (wat nu niet het geval is). Is dat niet mogelijk, dan pleiten we ervoor dat referentieadressen in het kader van hun verbreed takenpakket meer outreachend (kunnen) werken, wat wil zeggen dat ze families opzoeken waar die zich (het vaakst) bevinden en aan de slag gaan met de dienstverlenende instanties in die buurt, dit in functie van het opstellen van het familieplan en de opvolging ervan. Vraag blijft wie de organisatie kan zijn die als referentieadres kan fungeren. Enerzijds stelden de sleutelfiguren voor om dit door een vzw te laten doen (zoals bijvoorbeeld het CAW, dat bijvoorbeeld al in Tienen op een gelijkaardige wijze werkt, of Samenlevingsopbouw), anderzijds kwam het voorstel om dit door het OCMW te laten opnemen. De regierol die wij hier suggereren kan inderdaad door beide types organisaties gebeuren, al zou het wettelijk kader wel aangepast moeten worden om het OCMW in staat te stellen referentieadressen te beheren. Te vermijden valt alleszins dat het referentieadres deze taken controlerend zou invullen.

Aangezien een dergelijk familieplan volledig nieuw geïmplementeerd moet worden binnen de bestaande dienstverlening, bevelen we aan om aan de hand van bovenstaande concrete stappen met een klein aantal geïnteresseerde en geëngageerde families te beginnen werken. Samen met hen kan de werking van het familieplan op regelmatige basis geëvalueerd worden, zodat het familieplan op termijn in de meest effectieve vorm breed kan worden uitgerold naar andere families en ingebed kan worden in de bestaande structuren.

#### 5.4.5 Aanbevelingen: onderwijs

Het probleem op het vlak van onderwijs is, zoals uit het onderzoek blijkt, dat geen van de kinderen van rondtrekkende woonwagendwoneers ingeschreven is op een school en dus naar school gaat. Vaak is de enige ervaring van deze kinderen met een 'schoolse' omgeving de deelname aan de onderwijsstimuli op het Gentse doortrekkersterrein. We merkten echter op dat deze werking niet structureel is uitgebouwd en de leerkracht(en) niet kunnen werken in degelijke lokalen. Bovendien is de voorwaarde voor deelname hieraan dat hun familie (liefst regelmatig) op dit doortrekkersterrein staat. Dat de kinderen van rondtrekkende woonwagendwoneers niet naar school gaan, is problematisch. Net als andere kinderen zijn deze kinderen leerplichtig van 5 jaar tot 18 jaar. Dat zij niet deelnemen aan het schoolse leven, geeft niet alleen aan dat de huidige regelgeving niet voldoende sluitend is om schoolparticipatie bij deze groep te garanderen. De non-deelname heeft ook verstrekkende gevolgen voor henzelf. Ze zullen niet (goed) kunnen leren lezen, schrijven of rekenen, geen kwalificatie behalen (zelfs niet van de lagere school) en ook zo goed als geen perspectieven hebben op de reguliere arbeidsmarkt. Non-participatie aan school staat in die zin integratie van deze groep kinderen zowel op korte als lange termijn in de weg.

We formuleren dan ook de volgende uitdagingen:

- Algemeen: hoe kunnen we ervoor zorgen dat kinderen van rondtrekkende woonwagendwoneers participeren aan school en zo de kans krijgen om een kwalificatie te behalen en perspectieven uit te bouwen op de reguliere arbeidsmarkt?
- Op korte termijn (zolang de gezinnen rondtrekkend zijn): hoe kunnen we ervoor zorgen dat deze kinderen ingeschreven zijn op een school en ook in staat zijn de leerdoelen te behalen passend bij hun leeftijd en/of leerniveau?
- Op lange termijn (vanaf dat de gezinnen een vaste standplaats of woonplaats hebben): hoe kunnen we ervoor zorgen dat deze kinderen niet alleen ingeschreven zijn op een school maar ook (regelmatig en met succes) participeren aan de schoolactiviteiten?

Vanuit het recht van elk kind op toegang tot kwaliteitsvol onderwijs, ligt de prioriteit van deze uitdaging zeer hoog. Artikel 29 van het VN-Kinderrechtenverdrag stelt waarom dit zo belangrijk is:

*“Het onderwijs waar ieder kind recht op heeft, is bedoeld om het kind vaardigheden voor het leven te geven, om de vermogens van het kind te versterken zodat het alle mensenrechten kan genieten en om een cultuur met passende waarden op het gebied van mensenrechten te bevorderen.”*

Zolang woonwagenbewoners geen vaste stand- of woonplaats hebben is deelname aan onderwijs zeer moeilijk voor hun kinderen, zelfs al zijn deze kinderen hiertoe bereid of verplicht. Er is daarom dringend een aan hun situatie aangepast beleidskader nodig dat deze kinderen in staat stelt zo snel mogelijk te voldoen aan de leerplicht en hen ondersteunt om effectief tot leren te komen. Dit gebeurt best door voor deze kinderen op korte termijn een aanbod op maat te creëren dat flexibel inspeelt op hun rondtrekkende situatie. Dit aanbod kan op lange termijn wel uitdovend zijn, als hun ouders een vaste stand- of woonplaats verwerven en ze ingeschreven kunnen worden op een school in de buurt (zie de aanbevelingen rond wonen en het familieplan voor de uitwerking hiervan).

Beleidsaanbeveling: voorzie op korte termijn een onderwijsaanbod op maat dat flexibel inspeelt op de rondtrekkende situatie van de kinderen, en besteed op de lange termijn aandacht aan een regelmatige onderwijsdeelname van woonwagenbewoners in het algemeen.

Op de korte termijn geven we drie specifieke beleidsaanbevelingen. Ten eerste bevelen we aan een richtlijnenkader uit te werken dat rekening houdt met kenmerken van de doelgroep zoals onder andere blijkt uit de resultaten van dit onderzoek. In het vorige hoofdstuk gaven we aan dat Frankrijk een omzendbrief heeft ontwikkeld met richtlijnen voor verschillende actoren om ervoor te zorgen dat kinderen uit rondtrekkende gezinnen kunnen voldoen aan de leerplicht. Uit dit beleidskader kan inspiratie worden geput voor het Vlaamse richtlijnenkader, dat verspreid zou kunnen worden via een omzendbrief voor scholen.

In lijn met dit Franse kader, is het ten eerste cruciaal dat het richtlijnenkader het recht op onderwijs van het kind centraal zet, en daaraan alle andere logica's ondergeschikt maakt. In het VLOR-advies over het onderwijs bij vluchtelingenkinderen (juni 2019) werd een gelijkaardige kernboodschap uitgewerkt:

*“Elk kind, elke jongere, ongeacht zijn afkomst, heeft recht op kwaliteitsvol onderwijs. Onderwijsactoren engageren zich om dat waar te maken. Maar dat is moeilijk als kinderen en jongeren meermaals van school moeten veranderen als gevolg van gedwongen verhuizingen. Daarom moeten zij per definitie als kwetsbaar beschouwd worden en zo snel mogelijk in een stabiele, lokale context terecht komen. (...) Die kwetsbaarheid gaat voor op alle andere logica's.”*

Een concrete uitwerking hiervan zien we in het Franse richtlijnenkader. Daar stelt men bijvoorbeeld dat de gemeenten het verblijf van gezinnen met leerplichtige kinderen op hun grondgebied zolang moeten gedogen dat de kinderen in staat zijn hun schooljaar af te ronden. Het betekent ook dat men de verantwoordelijkheid voor het voldoen aan de leerplicht niet enkel bij de ouders van deze doelgroep mag leggen (wat nu in Vlaanderen gebeurt en niet werkt), maar een engagement is dat verschillende actoren samen moeten aangaan: met organisaties die met deze doelgroep werken, met scholen en de koepels, met lokale actoren zoals gemeenten en provincies, ... Deze eis tot en richtlijnen voor samenwerking zijn gelegitimeerd vanuit het recht op onderwijs en staan dan ook best expliciet in het richtlijnenkader vermeld.

Het richtlijnenkader geeft best ook expliciet weer hoe men op korte termijn onderwijs wil garanderen voor de doelgroep. Uitgangspunt moet daarbij zijn het aanreiken van oplossingen voor een doelgroep die niet zonder meer kan aansluiten bij de activiteiten van een lokale school omdat ze geen vaste verblijfplaats heeft. In het huidige richtlijnenkader worden al twee mogelijke oplossingen aangereikt: ten eerste een internaat en ten tweede het uitwerken van een regeling met langafstandsonderwijs met de school waar men ingeschreven staat. Terwijl een internaat geen oplossing biedt voor deze groep omwille van financiële redenen en de sterke verbondenheid met de

familie, kan wel verder worden gedacht op een regeling waarin langeafstandsonderwijs voor deze doelgroep in combinatie met deelname aan schoolse activiteiten mogelijk en werkbaar wordt. Belangrijk is daarbij ook dat er een richtlijnenkader komt dat ervoor zorgt dat enerzijds de kinderen ondersteund worden in de periodes waarin ze rondtrekken en anderzijds scholen weten hoe ze dit langeafstandsonderwijs concreet kunnen vormgeven en hoe ze deze doelgroep het best kunnen opvangen. Ook de doortrekkersterreinen of lokale onderwijsactoren (in het kader van flankerend onderwijsbeleid) kunnen meehelpen om de leercontinuïteit te garanderen en expertise te delen met scholen waar deze kinderen ingeschreven zijn.

Om dit concreet uit te werken, geven we hierbij een voorstel tot een stappenplan:

- Laat de medewerkers van de referentieadressen onderzoeken waar een bepaalde familie het meest verblijft en stel een gezins- of familiecoach aan die dit gezin naar een school in de buurt toeleidt. In die school wordt het kind dan ingeschreven en wordt een plan voor het langeafstandsonderwijs uitgewerkt. Dit gebeurt best met de familie, de gezinscoach en experts van andere organisaties die in die buurt werkzaam zijn (zie ook de aanbevelingen op het vlak van dienstverlening).
- Voor families die regelmatig op de doortrekkersterreinen verblijven, kan gekozen worden om een school te zoeken in de buurt van het doortrekkersterrein waar ze het meest verblijven. Vervolgens kan de school met de doortrekkersterreinen gezamenlijk de verantwoordelijkheid nemen voor het leerproces van het kind. Er kan bijvoorbeeld gekozen worden om bepaalde (voorbereidende) lesactiviteiten op het doortrekkersterrein te laten doorgaan waar de familie het meest verblijft (bijvoorbeeld met een leerkracht van de school die dan naar het terrein komt). De andere doortrekkersterreinen kunnen het kind verder ondersteunen in de taken die het meekrijgt bij het langeafstandsonderwijs. Alleszins is het van belang dat zowel de school als het terrein dezelfde leermethoden gebruikt en er continuïteit is in de opvolging van het kind (bijvoorbeeld door een volgmapje bij te houden, zoals in Frankrijk gebeurt).
- Voor families die weinig tot nooit op doortrekkersterreinen komen, zou op regionaal of provinciaal niveau een mobiele school kunnen uitgewerkt worden (met een mobiel team van leerkrachten) die naar de terreinen gaat waar de families verblijven wanneer ze rondtrekken. Ook hier ligt dan de focus op het aanbieden van ondersteuning bij het langeafstandsonderwijs.
- Scholen met kinderen uit deze doelgroep vormen met de andere actoren, voornamelijk de medewerkers op de doortrekkersterreinen en mobiele teams, een netwerk waar ze expertise kunnen delen en de samenwerking verder kunnen optimaliseren.

Een tweede concrete beleidsaanbeveling is het uitwerken en ondersteunen van een structureel en professioneel aanbod van onderwijssteuning voor leerplichtige kinderen op alle doortrekkersterreinen. Deze maatregel wordt best ook ingeschreven in het richtlijnenkader en aangevuld met de concrete uitvoeringsmodaliteiten. Dat wil zeggen dat er duidelijke richtlijnen moeten komen over het aantal uren dat dit onderwijs wordt aangeboden, met welk personeel (zeker gekwalificeerde professionals, maar vrijwilligers kunnen complementair zijn), en welk lokaal moet worden voorzien. Ook de financieringsmodaliteiten vragen specifieke aandacht. In die bespreking kan men voor ogen houden dat het gaat om een beperkt aantal kinderen dat in een ideaal scenario krimpt, omdat men voor de gezinnen een vaste verblijfplaats vindt. Wel zijn er intensieve, individuele trajecten nodig op maat van het niveau en/of de leeftijd van het kind. Dit vereist voldoende onderwijzend personeel. Ook voorziet men best ruimte en tijd voor regelmatig overleg tussen het onderwijzend personeel van de doortrekkersterreinen met de scholen waar de kinderen ingeschreven zijn én met elkaar om het leerproces van elk kind te kunnen opvolgen.



Ten slotte geven we nog volgende mogelijke flankerende maatregelen mee:

- Men zou kunnen overwegen om bij voorrang met families of gezinnen met leerplichtige kinderen te werken aan het vinden van een vaste verblijfplaats. Verder kan men er ook voor zorgen dat families of gezinnen met kinderen langer op het doortrekkersterrein kunnen staan waar ze sowieso het meest verblijven (bijvoorbeeld twee maanden in de wintertijd). Dat maakt het mogelijk voor de kinderen om voor een langere periode deel te nemen aan de activiteiten van de school waar ze zijn ingeschreven en dit in overleg met of met aansluitende activiteiten op het doortrekkersterrein.
- Zeker voor scholen in het basisonderwijs biedt het decreet basisonderwijs veel mogelijkheden om het onderwijs voor deze doelgroep op maat te organiseren. Te denken valt bijvoorbeeld aan het uitrollen van flexibele leerwegen, in de vorm van individuele leertrajecten. Focus ligt tijdens deze trajecten dan niet op het volgen van alle lessen, maar eerder op het behalen van de belangrijkste eindtermen van het lager onderwijs. Flexibele leerwegen laten ook toe om te kiezen voor een afwisseling van intensieve periodes van aanwezigheid op school waar op deze eindtermen wordt gewerkt (als de leerling in de buurt verblijft) met periodes met een focus op opvolging via langeafstandsonderwijs en ondersteuning door de doortrekkersterreinen. Alleszins is het belangrijk dat wanneer leerlingen op school zijn hun leerproces geïntensifieerd wordt op maat van de leerling. Door hiertoe de beschikbare SES-lestijden<sup>51</sup> op een efficiënte wijze aan te wenden, is dit ook mogelijk. In het secundair onderwijs zijn de mogelijkheden om te kiezen voor flexibele leerwegen beperkter, maar zeker te overwegen (in functie van bijvoorbeeld remediëring). Ook modulaire trajecten, zoals die al in het Stelsel Leren en Werken<sup>52</sup> aangeboden worden, lijken ons goed aan te sluiten bij de situatie van de doelgroep.
- Aanvullend op de maatregelen met de kinderen is het ook wenselijk dat er onderwijstrajecten komen voor de ouders en andere volwassenen. Uit het onderzoek blijkt immers dat de ouders vaak niet of amper kunnen lezen, schrijven of rekenen. Dit is niet alleen nefast voor de eigen arbeidsmarktperspectieven, maar maakt het hen ook onmogelijk om het leerproces van hun kinderen goed te kunnen ondersteunen en opvolgen. In dat kader pleiten we voor het uitrollen van intensieve geletterdheidstrajecten voor volwassenen van een aantal weken op de doortrekkersterreinen, op de school waar hun kinderen ingeschreven zijn en/of via een mobiele school. Daarnaast is het aangewezen dat de scholen inzetten op een wederkerige relatie met de ouders door ze uit te nodigen in de klas of outreachend te werken door kennis te maken met hen op het terrein zelf of (voorbereidende) lessen voor ouders én kinderen aan te bieden<sup>53</sup>. Die werkwijze kan helpen om het wantrouwen van de ouders tegenover de school (en de bredere samenleving) weg te nemen en de ouders te doen ervaren wat het kan betekenen om actief betrokken te zijn bij het leerproces van hun kinderen.

Op de lange termijn geven we volgende specifieke beleidsaanbevelingen mee:

- Wanneer families een vaste verblijf- of standplaats verwerven, wordt het gemakkelijker om ervoor te zorgen dat kinderen ingeschreven zijn op een school. De sleutelfiguren geven echter aan dat die inschrijving geen garantie is op regelmatige en succesvolle onderwijsparticipatie. Om dit te garanderen, is dus blijvende opvolging en ondersteuning van de gezinnen nodig, bijvoorbeeld door de gezinscoach die hen al begeleidde voor ze een vaste standplaats verwierven.

51 Scholen krijgen op basis van bepaalde leerlingenkenmerken (zoals schooltoelage of een moeder zonder diploma lager onderwijs) die de socio-economische situatie van deze leerlingen vatten, een bepaald aantal SES-lestijden toegekend. Scholen met veel kansarme leerlingen krijgen zo meer lestijden om ervoor te zorgen dat deze kinderen evenveel onderwijskansen hebben als leerlingen met een gunstiger socio-economische status.

52 Voor meer informatie, zie <https://data-onderwijs.vlaanderen.be/edulex/document.aspx?docid=14032>

53 Voor concrete inspiratie, zie: [https://vbjk.be/files/attachments/.1015/boek\\_kleuterparticipatie\\_DEF\\_lowres\\_download.pdf](https://vbjk.be/files/attachments/.1015/boek_kleuterparticipatie_DEF_lowres_download.pdf)



- Voor families die op een residentieel terrein wonen of gegroepeerd wonen in het kader van bijvoorbeeld kleinschalig wonen, kunnen outreachende acties nuttig zijn waarbij men met kleuters en hun ouders voor vijf jaar op het terrein zelf werkt. Doel van deze acties is dan zowel de kinderen als de ouders voor te bereiden en op maat te laten proeven van het 'schoolse' leven. Op één residentieel terrein dat we bezocht hebben, is dit reeds het geval. Hier komt een kleuterjuf naar het terrein toe om activiteiten te ondernemen met moeders en hun kinderen, om op een drempelverlagende manier de angsten van de ouders te temperen. Het uiteindelijke doel is dan ook dat de ouders hun kinderen op termijn naar de kleuterklas gaan sturen. Dergelijke acties worden best lokaal gecoördineerd (via bijvoorbeeld een flankerend onderwijsbeleid of via het OCMW).
- Interessant zou ook zijn om schooloverstijgend (per onderwijskoepel of koepeloverschrijdend) netwerken op Vlaams of regionaal niveau op te starten voor scholen waar meerdere kinderen uit deze doelgroep zijn ingeschreven (zie ook hoofdstuk 4 over het onderwijssysteem voor woonwagengewoners in Frankrijk). Binnen dit netwerk kan dan een opleiding voor leerkrachten en directies georganiseerd worden en ruimte worden gecreëerd voor het delen van ervaringen en goede praktijken, met de bedoeling ondersteuning aan te bieden die scholen in staat stelt een onderwijsaanbod op maat vorm te geven voor deze doelgroep.

**- BIJLAGEN -**

# bijlage 1 Inventarisatie van beleidsaanbevelingen in de literatuur

## b1.1 Standplaatsenbeleid

### Daeren (2019)

- Voer een positief standplaatsenbeleid door gemeenten te verplichten woonwagengebouwers niet zomaar te verjagen zonder hen een alternatief te bieden.
- Leg duidelijke, operationele doelstellingen vast op Vlaams niveau voor de uitbreiding van het aantal residentiële standplaatsen.
- Werk een Vlaams kader uit voor de installatie en het beheer van alle woonwagenterreinen, zowel residentiële als doortrekkerterreinen, waarbinnen criteria worden opgesteld voor een woonwagengebeleid met dwingend karakter en waar ook de gemeentelijke wachtlijsten en toewijzingsprocedures voor standplaatsen op residentiële terreinen beter op elkaar afgestemd worden door eenvormige en duidelijke criteria.
- Geef duidelijke richtlijnen aan gemeenten in verband met het voeren van een eenduidig beleid met betrekking tot het goedkeuren/afkeuren van bouwvergunningen die nodig zijn voor het plaatsen van een caravan met een woonfunctie op een privéterrein.
- Creëer eenduidigheid en gelijkvormigheid in de kostprijs van standplaatsen op publieke terreinen voor woonwagengebouwers.

### Geurts (2014)

- Formaliseer de plaats van woonwagenterreinen via de ruimtelijke structuurplannen.
- Verduidelijk en versoepel de stedenbouwkundige richtlijnen inzake de vergunning voor het plaatsen van een woonwagen op private of openbare woonwagenterreinen via bijvoorbeeld een omzendbrief.
- Onderzoek per gemeente in hoeverre de huidige standplaatsen behouden en gerenoveerd kunnen worden of een nieuwe locatie gevonden kan worden in het geval van een niet-legaal residentieel terrein
- Voorzie niet in één groot woonwagenterrein, maar in meerdere kleine terreinen zodat gezinnen zich familiaal kunnen groeperen.

### Interfederaal Centrum voor gelijke kansen en bestrijding van discriminatie en racisme (2015)

- Leg kleinere terreinen aan voor zes tot acht caravans omwille van de volgende drie redenen:
  - o Beter politiek en maatschappelijk draagvlak op lokaal niveau
  - o Bewezen betere beheersbaarheid van kleinere terreinen
  - o Betere aanvaarding door de woonwagengebouwers
- Zorg voor specifieke stedenbouwkundige richtlijnen zodat bouwvergunningen gemakkelijker te verkrijgen zijn.
- Regulariseer de bestaande residentiële woonwagenterreinen op privégrond.

### **Janssens (2019)**

- Voer een meer dwingend beleid ten aanzien van gemeenten en provinciebesturen rond de opvang en huisvesting van woonwagenebewoners om het recht op wonen op wielen te kunnen garanderen.

### **Kinderrechtencommissariaat (2014)**

- Bepaal duidelijke, operationele doelstellingen voor de uitbreiding van het aantal residentiële staanplaatsen en creëer een regelgevend kader dat de realisatie van die doelstellingen door lokale instanties sterker kan afdwingen.

### **Ons Leven (2018)**

- Behoud de huidige standplaatsen.
- Gemeenten met een 'taakstelling' maken werk van hun woonwagenterrein zoals voorzien in hun ruimtelijk structuurplan.
- Ga voor een gespreide aanleg van nieuwe woonwagenterreinen: meer, maar kleinere terreintjes.
- Inventariseer als gemeente de behoefte aan standplaatsen.
- Bed het woonbeleid voor woonwagens in het lokaal woonbeleid in.
- Stem als gemeente vraag naar en aanbod van standplaatsen op elkaar af.
- Voorzie een zo gelijkwaardig mogelijk aanbod van woonruimte voor woonwagenebewoners en voor personen die wachten op een sociale huurwoning.
- Regulariseer reeds bestaande kwaliteitsvolle situaties.
- Hanteer een open interpretatie van de regelgeving rond ruimtelijke ordening: privéterreinen zijn wel degelijk toegestaan volgens de geldende regelgeving.
- Moedig privé-initiatieven aan.

### **Unia (2017, 2019)**

- Verbeter de woonsituatie van woonwagenebewoners door een integraal woonbeleid te ontwikkelen en uit te voeren met een specifieke aandacht voor deze precare groep, omdat dit een absolute voorwaarde is om hun kwetsbare positie op andere vlakken te verbeteren.
- Creëer voldoende publieke terreinen voor residentiële plaatsen.
- Legaliseer en faciliteer privéterreinen door stedenbouwkundige voorschriften af te stemmen.

### **Klankbordgroep woonwagenebewoners (oktober 2017, december 2018)**

- Algemeen:
  - o Faciliteer andere woonvormen met oog voor het bevorderen van de sociale mix, maar zonder het recht op wonen in een woonwagen uit het oog te verliezen.
  - o Mobiliseer sociale huisvestingsmaatschappijen en OCMW's, aangezien zij subsidies kunnen krijgen voor het inrichten van terreinen.
  - o Zet in op een uitgebreid registratiesysteem en onderzoek om de woonbehoefte en woonwensen van de volledige doelgroep in kaart te brengen.
- Vlaamse Overheid:
  - o Ontwikkel een visie en richtlijnen rond een standplaatsenbeleid, zodat de lagere overheden daarmee aan de slag kunnen.
  - o Verplicht lokale besturen om woonwagenterreinen in te richten.
  - o Overtuig gewestelijke huisvestingsmaatschappijen om woonwagenterreinen aan te leggen of gemengde projecten in te dienen waar sociale woningen en een woonwagenterrein gecombineerd worden.
  - o Subsidieer zowel handhaving als sociaal beheer, maak subsidiëring van privéterreinen mogelijk en subsidieer basiswerk (sociale voorzieningen).

- Stel een kader op voor privéterreinen van 4 à 5 standplaatsen, omdat deze gemakkelijker geïntegreerd kunnen worden in de buurt.
- Stel een kader op voor leningen, zodat woonwagenbewoners zelf een terrein kunnen aankopen.
- Stel gronden van de Vlaamse overheid ter beschikking als pleisterplaats, doortrekkersterrein of residentieel terrein.
- Actualiseer de handleiding Wonen op Wielen.
- Provincie:
  - Richt zelf doortrekkersterreinen in.
  - Stel grond ter beschikking als pleisterplaats.
  - Overleg met de lokale besturen.
  - Verplicht steden en gemeenten om woonwagenterreinen in te schrijven in het ruimtelijk structuurplan.
  - Creëer binnen het RUP een kader voor kleinere terreinen.
- Lokale besturen of andere initiatiefnemers:
  - Communiceer met de omwonenden bij de inrichting van een terrein of bij het aanwijzen van pleisterplaatsen.
  - Voorzie sociale begeleiding vanuit lokale spelers.
  - Wees soepel in het interpreteren van richtlijnen rond ruimtelijke ordening.

## **b1.2 Rondtrekken**

### **Daeren (2019)**

- Implementeer een uniform registratiesysteem over de doortrekkersterreinen heen.

### **Geurts (2014)**

- Neem tijdelijke maatregelen, zoals het beschikbaar stellen van kleine terreintjes via een preciaire bezettingsovereenkomst met de eigenaar van het terrein.
- Stel strenge voorwaarden op en treed consequent op in het geval van inbreuken met betrekking tot onderhoud en respect voor de infrastructuur en de buurt van doortrekkersterreinen.
- Spoor gemeenten aan via een ministeriële omzendbrief om in piekperiodes met gebrek aan voldoende standplaatsen voor rondtrekkende woonwagenbewoners bepaalde terreinen ad hoc te laten fungeren als tijdelijke pleisterplaatsen, met duidelijke afspraken tussen woonwagenbewoners en lokale overheid<sup>54</sup>.

### **Interfederaal Centrum voor gelijke kansen en bestrijding van discriminatie en racisme (2015)**

- Vang rondtrekkende woonwagenbewoners gedurende de zomermaanden tijdelijk en georganiseerd op via pleisterplaatsen.

### **Kinderrechtencommissariaat (2014)**

- Leg aan gemeenten de verplichting op om woonwagenbewoners die al langer op hun grondgebied verblijven eerst een woonalternatief aan te bieden vooraleer hen van hun illegale staanplek te verdrijven, waarbij respect blijkt voor de intergenerationele context en de eigen wooncultuur en waarbij het alternatief de nodige waarborgen biedt aan kinderen op onder meer goed onderwijs en bereikbare gezondheidszorg.

### **Ons Leven (2018)**

- Verdrijf niet zonder alternatief in de vorm van betaalbare en kwalitatieve herhuisvesting.
- Voorzie 'noodgronden' voor specifieke doelgroepen zoals woonwagenbewoners.

<sup>54</sup> Dit is intussen gebeurd met de omzendbrief betreffende doortrekkersterreinen en pleisterplaatsen voor woonwagenbewoners uit 2017 (Agentschap Binnenlands Bestuur, 2017).

- Leg in Limburg een doortrekkersterrein aan voor een tiental woonwagens.
- Werk per gemeente een regeling uit voor minimale opvang van rondtrekkenden, beperkt in duur en frequentie.
- Stem de regels voor stedenbouwkundige planning af op de praktijk van een doortrekkersterrein.

#### **Unia (2019)**

- Creëer voldoende doortrekkersterreinen.
- Zet een rem op gedwongen uitdrijvingen.
- Verzeker degelijke informatie en communicatie over rechten en plichten.

#### **Klankbordgroep woonwagenbewoners (oktober 2017, december 2018)**

- Voorzie een uniform registratiesysteem voor specifiek de doortrekkersterreinen.

### **b1.3 Wonen**

#### **Daeren (2019)**

- Maak van het sociaal beheer van een woonwagenterrein een functie met eigen expertise, aandacht en toewijding.
- Besteed meer aandacht aan woonwagens in het subsidiëringsbeleid rond wonen door na te denken over het stimuleren van energiebewust wonen.

#### **Ons Leven (2018)**

- Plan een woonwagenterrein binnen de samenleving.
- Voorzie op elk residentieel terrein enkele bezoekersplaatsen.
- Betrek bewoners van een residentieel terrein actief bij alle plannen omtrent hun woonwagenterrein: zowel bij het ontwerp als tijdens de bouwfase en wanneer het terrein er eenmaal is via bewonersvergaderingen.
- Inzet van een multifunctioneel gebouw.
- Zorg voor een goede sociale mix op het woonwagenterrein.
- Pas het outreachend handelen toe als onderdeel van goed terreinbeheer door effectief op het terrein te komen en zaken op te volgen, en ook in te zetten op sociaal beheer.
- Voorzie voldoende ondersteuning voor de terreinbeheerder.
- Bied een (beperkt) aantal huur-woonwagens aan.
- Creëer kansen voor kleinschalig, betaalbaar en kwalitatief wonen.

#### **Klankbordgroep woonwagenbewoners (oktober 2017, december 2018)**

- Verduurzaam sociale ondersteuning, ondersteun brugfiguren en toeleiders vanuit het beleid.

### **b1.4 Leefsituatie**

#### **Daeren (2019)**

- Stimuleer positieve en beschermende gezondheidsfactoren naast het inzetten op het reduceren van risicofactoren.
- Betrek mannen vroeger en actiever bij het zorg dragen voor hun gezondheid.
- Zet in op een vereenvoudigde – zowel administratieve, financiële als fysieke – toegang tot gezondheidsdiensten: automatische aansluiting bij de mutualiteit, toekennen van sociale voordelen en financiële terugbetaling voor woonwagenbewoners, uitbreiden van derde-betaler-systeem voor personen met Europese medische kaart, ...

- Leid toekomstig hulpverleners op via zowel theoretische kennis als praktijkopdrachten op het terrein om zo het inzicht te verhogen van dienstverleners over wat het betekent te leven als rondtrekkende woonwagenebewoner, alsook over de complexiteit van sociale determinanten die het gezondheidsgedrag en de toegang tot gezondheidsdiensten bepalen.
- Zorg voor een regelmatige aanwezigheid van gezondheids- en welzijnsdiensten op de woonwagenterreinen om de kloof tussen de bewoners en diensten te verkleinen.
- Verbreed enerzijds de reguliere dienstverlening naar de woonwagenebewoners toe en geef anderzijds specifieke aandacht en middelen op basis van hun gedeelde noden en behoeften.
- Voorzie een degelijke publieke dienstverlening in het vereenvoudigen, aanleren en opvolgen van administratieve vereisten en verplichtingen om zo woonwagenebewoners op een legale manier de kost kunnen laten verdienen.

### **Ons Leven (2018)**

- Voorzie aparte reglementering in het kader van familiale zorg op de terreinen.
- Maak het aanvragen van een hypotheek voor een woonwagen mogelijk.
- Trek subsidies (bv. huursubsidie) en premies (bv. isolatiepremie) open naar woonwagenebewoners.
- Kijk voor (vervangings)inkomens breder dan de domiciliëring op papier, omdat sommige gezinnen soms noodgedwongen samen op één adres wonen.
- Voorzie een verzekering ter bescherming bij aankoop woonwagen.
- Voorzie een uitgewerkte regeling voor huurkoop van een woonwagen.
- Zorg voor toegankelijke basisvoorzieningen en ruimtes voor kinderen en jongeren.

### **Reyniers (2017)**

- Zorg voor informatie op alle niveaus door ten eerste het aantal onderzoeken en uitwisseling van informatie over de economische situatie van de trekkende bevolking sterk te doen toenemen, goede praktijken in te voeren, en ervoor te zorgen dat ze verspreid raken, en ten tweede toe te zien op de ontwikkeling van geschikte informatie over de rechten en plichten van de trekkende bevolking op economisch vlak, met name via bemiddelingsorganen die werden opgericht om hen te ondersteunen.
- Werk rond competenties door bijvoorbeeld in te zetten op de bewustwording dat de trekkende bevolking ook voor de Erkenning van Verworven Competenties (EVS) in aanmerking kan komen en door te kijken naar initiatieven in Frankrijk rond de EVC die als vertrekpunt voor een gelijkaardige aanpak in België kunnen dienen.
- Versoepel de toelatingsvoorwaarden voor bepaalde economische activiteiten, met name in de sector van het hergebruik.
- Zie erop toe dat de trekkende bevolking beroepsopleidingen kan volgen – hetzij standaardopleidingen, hetzij opleidingen die op hun specifieke behoeften inspelen.
- Zorg voor de omgeving, de context van de tewerkstelling: een veilige woonomgeving, toegang tot gezondheidszorg, een gegarandeerde scholing.
- Bestrijd voortdurend de vooroordelen en daaruit vloeiende discriminatie, aangezien dit een bepalende invloed heeft op de uitoefening van economische activiteiten.

### **Klankbordgroep woonwagenebewoners (oktober 2017, december 2018)**

- Neem woonwagenebewoners ook op in het actieplan armoede.

## **b1.5 Referentieadressen**

### **Daeren (2019)**

- Investeer in referentieadressen, die brugfuncties vormen tussen de rondtrekkende gezinnen en maatschappelijke diensten en organisaties.



- Bied voldoende referentieadressen aan in het kader van administratieve ondersteuning, zodat woonwagenebewoners op een legale manier de kost kunnen verdienen.
- Garandeer het recht van rondtrekkende gezinnen met een referentieadres om aanspraak te maken op OCMW-leefloon en dienstverlening.

#### **Interfederaal Centrum voor gelijke kansen en bestrijding van discriminatie en racisme (2015)**

- Maak het bekomen van een referentieadres voor woonwagenebewoners gemakkelijker en/of breid het tijdelijk uit.

#### **Kinderrechtencommissariaat (2014)**

- Breid de capaciteit uit voor het beheer van referentieadressen door verenigingen die het werk nu al doen meer middelen te geven of door een vierde referentieadres te voorzien.

#### **Ons Leven (2018)**

- Ga soepel om met de regelgeving omtrent domiciliëring en referentieadressen, en maak de voorwaarden hiervoor eenvormig en duidelijk over verschillende gemeenten heen.
- Zorg voor bijkomende referentieadressen met sociale ondersteuning als opstap naar participatie en welzijn, en zorg voor een inhoudelijke omkadering voor de werking van de referentieadressen.

#### **Unia (2019)**

- Geef OCMW's de bevoegdheid om een referentieadres aan te bieden aan woonwagenebewoners

#### **Klankbordgroep woonwagenebewoners (oktober 2017, december 2018)**

- Ent het referentieadres op een CAW, omdat dit een opstap kan zijn naar de reguliere hulpverlening vanuit het CAW.
- Voorzie sociale ondersteuning bij de referentieadressen.

### **b1.6 Onderwijs**

#### **Daeren (2019)**

- Geef kinderen van doortrekkersgezinnen onderwijs in hun moedertaal – of in de taal van het gebied waar ze overwegend verblijven en die ook binnen het gezin wordt gesproken – op een in voor hen vertrouwde omgeving.
- Zet in de huidige realiteit van de doortrekkersterreinen in op de specifieke aanwezigheid van een nabijgelegen school op het terrein met ook de mogelijkheid voor het beleven van gezamenlijke activiteiten op de hoofdvestiging.

#### **Geurts (2014)**

- Zoek naar een vorm van regelmatige animatie of educatie op de woonwagenterreinen bestemd voor jonge kinderen, en betrek de ouders hierbij zodat ze kunnen zien hoe leergierig de kinderen zijn en ook bijleren.
- Onderzoek hoe een systeem van verplichte e-learning kan worden ontwikkeld voor rondtrekkende families, naar analogie van de aanpak in Engeland.

#### **Kinderrechtencommissariaat (2014)**

- Zit samen met alle relevante actoren om te overleggen waaruit een goed plan van aanpak kan bestaan om de deelname van Romkinderen aan onderwijs te verhogen, waarbij lering wordt getrokken uit binnenlandse en buitenlandse ervaringen.
- Bakken lokaal een duidelijke regierol af en wijs deze toe voor de toeleiding van Romkinderen naar scholen.

- Werk specifieke oplossingen uit voor kinderen van families die het hele jaar door rondtrekken.

#### **Ons Leven (2018)**

- Geef scholen voldoende middelen en ondersteuning om schoolgaande kinderen mee te krijgen op het niveau van de maatschappij (op vlak van schoolprestaties).

#### **Unia (2017)**

- Maak werk van een inclusief onderwijsaanbod dat rekening houdt met de diverse en vaak precaire woonsituatie van woonwagewoners, hun culturele eigenheid, hun historische uitsluiting en de diversiteit binnen de groep. Succesfactoren zijn integraal werken in samenwerking met relevante partners, inzetten van brugfiguren, als school zelf de stap zetten naar de ouders, expertise opbouw en delen van kennis en ervaring, rekening houden met de specifieke achtergrond van woonwagewoners, duidelijke verwachtingen stellen, gericht inzetten van beschikbare middelen, en een volgehouden en consequente inspanning over een lange periode.
- Zet in op een integrale aanpak in samenwerking met verschillende partners als het gaat om residentiële terreinen en niet-legale privéterreinen.
- Zet wat betreft de doortrekkersterreinen in op een combinatie van een specifiek onderwijsaanbod op een doortrekkersterrein zelf (lieft ingebed in het reguliere aanbod) en maatregelen gericht op toeleiding naar het reguliere aanbod.
- Betrek gemeenten (zij kunnen de juiste partners aanspreken en stimuleren), het onderwijs (zij kunnen een aangepast onderwijsaanbod ontwikkelen) en de woonwagewoners zelf (omdat betrokkenheid hun vertrouwen in onderwijs kan versterken).

#### **Klankbordgroep woonwagewoners (oktober 2017, december 2018)**

- Zet reguliere middelen van het onderwijs in voor aanvullend onderwijs voor woonwagewoners.

### **b1.7 Beleid: middenveld en dienstverlenende instanties**

#### **Daeren (2019)**

- Ondersteun als leidinggevenden en woonwagenwerkers van andere dienstverleners of organisaties collega's die met woonwagewoners werken.

#### **Geurts (2014)**

- Zet in op brugfiguren.
- Onderneem als plaatselijke organisaties en gemeentelijke diensten plaatselijke acties voor een betere inclusie in de buurt en de samenleving in zijn geheel.

#### **Interfederaal Centrum voor gelijke kansen en bestrijding van discriminatie en racisme (2015)**

- Zet meer brugfiguren in die een brug kunnen bouwen tussen woonwagewoners, andere buurtbewoners en gemeentelijke administraties.

#### **Janssens (2019)**

- Ga als hulpverlener of ondersteuner actief naar de doelgroep toe, wees aanwezig en bereikbaar.
- Organiseer lokale netwerken om de verantwoordelijkheid te delen tussen hulpverleners en om medestand te krijgen.
- Organiseer positieve beeldvormingsactiviteiten, liefst ontwikkeld samen met de woonwagengemeenschap.
- Houd rekening met de diversiteit van de woonwagewoners, luister naar elkaar.

- Zet (opnieuw) in op bemiddelaars die via onderhandelingen het meningsverschil tussen de woonwagenbewoners en de maatschappij aanpakken.
- Voorzie professionele ondersteuning om de woonwagenbewoners zichzelf te laten organiseren om zo de beleidsmakers te overtuigen de juiste maatregelen te treffen.
- Werk met brugfiguren die de juiste weg kunnen tonen naar meer participatie en emancipatie.

#### **Ons Leven (2018)**

- Werk samen met de woonwagenbewoners aan een positieve beeldvorming, zoals het servicepakket over Voyageurs in Limburg.

#### **Klankbordgroep woonwagenbewoners (oktober 2017, december 2018)**

- Voorzie in de nood aan intersectoraal casuoverleg rond de sociale begeleiding van Roms, stem af tussen verschillende instanties.
- Zet projecten op met aandacht voor straathoekwerking en samenlevingsopbouw.

### **b1.8 Beleid: overheden**

#### **Beersmans et al. (2002)**

- Voer een volgehouden en standvastig beleid in nauw contact met de basis, zijnde de basiswerkers en doelgroepen.

#### **Daeren (2019)**

- Erken woonwagenbewoners in hun levenswijze.
- Stimuleer en voer het aantal onderzoeken en uitwisseling van informatie over de situatie op vlak van wonen, werken en inkomens, onderwijs en opleiding, gezondheid en welzijn, ... op.
- Zet in op een meer realistische publieke beeldvorming waarbij zowel de automatische identificatie met problemen en criminaliteit als een valse romantisering vermeden wordt.
- Stippel een beleid uit voor woonwagenbewoners op basis van hun realiteit en cultuur van het 'wonen in een woonwagen', eerder dan op basis van hun etnisch-culturele achtergrond.
- Voer een inclusief beleid en maatregelen, een generalistische aanpak (die het overzicht behoudt op de verschillende prioritaire aandachtspunten en noden bij het uitvoeren van een woonwagenbeleid) en een sector-overschrijdende samenwerking: dat vereist naast *mainstreaming* van de thematiek binnen de verschillende sectorale bevoegdheden en beleidsdomeinen ook een categoriale expertiseopbouw en opvolging van het geheel.
- Bundel de uitwerking, coördinatie en opvolging van een integraal woonwagenbeleid met betrekking tot zowel rondtrekkende als residentiële woonwagenbewoners binnen eenzelfde publieke instantie zowel op federaal, Vlaams als lokaal niveau.
- Betrek de rondtrekkende woonwagenbewoners zelf bij het beleid en de besluitvormingsprocessen.
- Neem de problematiek van woonbeleid en woonkwaliteit voor rondtrekkende woonwagenbewoners op in het lokaal woonbeleid waarbij ook aandacht wordt besteed aan de inplanting van de terreinen in woongebied en in de omgeving van voorzieningen.
- Zorg ervoor dat woonwagenbewoners aanspraak kunnen maken op universele maatregelen en diensten gebaseerd op een universeel recht, waarbij de inzet en aanpak wel gedifferentieerd dienen te worden in zowel intensiteit als kwaliteit.

#### **Interfederaal Centrum voor gelijke kansen en bestrijding van discriminatie en racisme (2015)**

- Duid per gemeente een referentiepersoon aan die een bepaalde kennis qua opvang van woonwagenbewoners heeft en in het beheer van terreinen en die voor een goed verloop van de opvang van woonwagenbewoners op gemeentelijk gebied kan zorgen.

### **Janssens (2019)**

- Ondersteun en promoot initiatieven die de woonwagencultuur een plaats willen geven binnen de samenleving, omdat deze voor meer begrip en aanvaarding zorgen.
- Streef naar meer internationale erkenning waardoor woonwagebewoners zich gesteund voelen door andere nomadische groepen binnen en buiten Europa.
- Laat woonwagebewoners deelnemen aan de beleidsvorming en denk samen met hen na - niet enkel op Vlaams niveau, maar ook op gemeentelijk niveau.
- Zet publieke campagnes op om een correct beeld te geven van de minderheidsgroep, bijvoorbeeld door te werken met succesvolle voorbeeldfiguren uit de woonwagengemeenschappen en door via tentoonstellingen e.d. te informeren over de woonwagenwereld.

### **Kinderrechtencommissariaat (2014)**

- Zorg dat alle betrokken sectoren hun bijdrage leveren en realiseer een betere horizontale integratie in het beleid ten aanzien van woonwagebewoners.
- Geef provincies sterkere instrumenten om de inplanting van residentiële woonwagenterreinen en doortrekkersterreinen te kunnen realiseren.

### **Ons Leven (2018)**

- Voorzie in de nood aan extra professionele ondersteuning, aan veldwerkers die rechtstreeks met de doelgroep in contact komen en vanuit de noden en behoeften van deze groep vertrekken binnen hun werking waardoor deskundigheid gebundeld kan worden.
- Monitor de impact van het overheidsbeleid op de bescherming van de culturele identiteit van de woonwagebewoners, wat een mensenrecht is.
- Beschik als lokale overheid over voldoende kennis van de relevante mensenrechtenkaders, zodat erkend kan worden dat er in het geval van wonen sprake is van ongelijke gevallen die daarom ongelijk behandeld moeten worden.
- Introduceer als Vlaamse overheid het thema mensenrechten bij lokale besturen.
- Bewaak het recht van woonwagebewoners op een eigen culturele identiteit.
- Behoed u als lokale overheid voor racisme tegen woonwagebewoners dat tot uiting komt in het voeren van een uitsterf beleid voor standplaatsen.
- Ontwikkel een strategie om de achterstelling en discriminatie van de woonwagebewoners te reduceren.
- Werk samen tussen Wonen, Welzijn en Ruimtelijke Ordening zodat er kennisdeling plaatsvindt tussen de verschillende instanties: een goede afstemming en samenwerking tussen de verschillende beleidsdomeinen is onontbeerlijk.
- Doe bij 'monitoring' vooral aan inhoudelijke gegevensvergaring door verder te kijken dan enkel de bezettingsgraad van standplaatsen op doortrekkersterreinen, probeer zicht te krijgen op de positie van woonwagebewoners en hun specifieke noden.
- Vlaanderen heeft nood aan een meer dwingend woonwagenbeleid, in plaats van het huidige stimulerend beleid waarbij de verantwoordelijkheid voor het aanleggen van terreinen volledig op het lokale niveau ligt.
- Maak de rol van coördinator van de opvang van rondtrekkende woonwagebewoners minder vrijblijvend voor provinciegouverneurs.
- Maak duidelijke afspraken rond het opmaken van attesten die bewijzen dat men tot de 'trekkende beroepsbevolking' hoort.
- Werk samen met andere partners nadat een vaste woonplaats is voorzien: lokaal sociaal beleid, lokale arbeidsmarkt, lokale gezondheidszorg, lokale scholen, ...

### **Unia (2017)**

- Investeer in onderzoek (en expertiseontwikkeling en -deling) naar woonwagenbewoners over verschillende levensdomeinen heen en betrek woonwagenbewoners zelf bij deze oefening om hun noden en verwachtingen beter aan de oppervlakte te brengen.

### **Klankbordgroep woonwagenbewoners (oktober 2017, december 2018)**

- Ontwikkel een visie en doelstellingen, overkoepelend aan het actieplan voor woonwagenbewoners (zie Horizontaal Integratiebeleidsplan, 2018) en betrek de woonwagenbewoners zelf hierbij.
- Blijf toezien op het betrekken van andere beleidsdomeinen en het engageren van lokale besturen.
- Zet onderzoek om in beleid en acties.
- Sensibiliseer de media in verband met negatief taalgebruik en/of beeldvorming, in het bijzonder de media met wie de Vlaamse overheid beheersovereenkomsten heeft.
- Neem positief/gepast taalgebruik en communicatie op in draaiboeken communicatie buurtbewoners.
- Financier of ondersteun projecten die inzetten op positieve beeldvorming t.a.v. de doelgroep door bijvoorbeeld mensen te sensibiliseren voor hun cultuur of erfgoed.
- Stimuleer kennisdeling en visibiliteit door verhalen en successen.

## bijlage 2 Inventarisatie van beleidsaanbevelingen door de sleutelfiguren

### b2.1 Standplaatsenbeleid

- Leg vaste terreinen aan omdat de contacten met woonwagenbewoners dan gemakkelijker gelegd kunnen worden en er op die terreinen ook altijd een verantwoordelijke is die goede contacten kan leggen; pas daarna kan een groeiproces starten om school, werk en gezondheidsproblemen aan te pakken.
- Focus (in eerste instantie) op privéterreinen i.p.v. residentiële terreinen binnen gemeenten, omdat er dan veel sneller iets kan bewegen: degenen met de (financiële) mogelijkheden kunnen immers naar een privéterrein gaan, waardoor er weer standplaatsen vrijkomen op de bestaande terreinen.
- Zorg dat er binnen de wetgeving van ruimtelijke ordening ook de mogelijkheid is om toegang te krijgen tot privégronden zodat woonwagenbewoners daar met hun families kunnen gaan wonen.
- Treed dwingender op als overheid vanuit het mensenrechtenperspectief: lokale overheden respecteren de rechten van de mens niet als ze niet voldoende woongelegenheid voorzien.
- Leg per politiezone een klein residentieel terreintje aan van drie à vier caravans, omdat dan de druk op scholen beperkt is en het politiek verkocht kan worden, en stel dan op voorhand een aantal voorwaarden aan de woonwagenbewoners zoals instappen in een traject naar werk, de kinderen naar school sturen, ...

### b2.2 Rondtrekken

- Zorg voor doortrekkersterreinen waar mensen een hele winter kunnen blijven staan, omdat dan ook echt iets begonnen kan worden op het vlak van onderwijs.
- Voorzie drie of vier doortrekkersterreinen per provincie en richt deze in met een beleid vanuit de overheid.
- Voorzie jaarlijks wisselende pleisterplaatsen in elk van de twintig politiezones.
- Geef woonwagenbewoners ook nog de vrijheid om rond te reizen en hun levenswijze uit te oefenen.
- Zet een concreet registratiesysteem op om daar ook inhoudelijke analyses op te kunnen doen.

### b2.3 Wonen

- Zorg voor een polyvalente ruimte op doortrekkersterreinen waar onderwijs gegeven kan worden, afspraken met diensten gehouden kunnen worden, voorlichtingen en individuele afspraken plaats kunnen vinden, ...
- Zorg voor voldoende aanwezigheid op de terreinen, een halftijds medewerker volstaat niet om het terrein in goede banen te leiden en de mensen deftig op te volgen.

#### **b2.4 Referentieadressen**

- Zet in op referentieadressen bij vzw's/organisaties, niet bij privépersonen.
- Zet in op het hebben van voldoende collega's bij referentieadressen, zonder de continuïteit van de dienstverlening uit het oog te verliezen.
- Zet in op een vertrouwenspersoon die de families opvolgt en een tussenstap kan vormen tussen het referentieadres en de verschillende diensten, maar zet ook in op het stimuleren van onafhankelijkheid en het nemen van verantwoordelijkheid.

#### **b2.5 Onderwijs**

- Coördineer over (doortrekkers)terreinen heen inzake onderwijs.
- Link de verblijfplaats van woonwagenebewoners aan scholen in de buurt waar de kinderen dan ingeschreven kunnen worden en waarvoor de scholen extra middelen krijgen, en detacheer dan één of twee leerkrachten zodat er op het terrein een klasje is waar dan gedifferentieerd les wordt gegeven. Blijf wel de band met de school houden voor ondersteuning van de leerkracht en evenementen zoals sportdagen, zodat de kinderen van het terrein in aanraking komen met andere kinderen van niet-woonwagenebewoners.
- Werk een systeem uit waardoor kinderen ook op afstand les kunnen blijven volgen.
- Zet in op duaal leren voor jongeren van vijftien of zestien jaar, omdat ze op die leeftijd al veel competenties hebben (bv. weten hoe ze een motor uit elkaar moeten halen) maar niet kunnen opschrijven hoe ze iets doen.

#### **b2.6 Beleid: middenveld en dienstverlenende instanties**

- Investeer in iemand die constant werkt aan de relatie met en tussen de families, politiediensten, scholen, Kind en Gezin, huisdokter en de gemeente.
- Bouw de brug tussen de woonwagenebewoners en de maatschappij langs vriendschapsrelaties of menselijke serieuze relaties, en wees bewust dat daar tijd overheen gaat.
- Aanvaard dat woonwagenebewoners anders kunnen reageren en blijf trouw en volhardend, de pedagogische kracht van de mislukking is belangrijk.
- Zet in op eerstelijnswork om zo kennis van, inzicht in en een relatie met de mensen op te bouwen.
- Dwing de rechten af van woonwagenebewoners via de rechtbank.
- Probeer een oplossing te vinden voor een beperkte groep, stel bijvoorbeeld voor hen een integraal project op waardoor er voorbeelden ontstaan binnen de woonwagengemeenschap: dit kan anderen aanzetten om ook actief hun situatie te willen verbeteren.
- Ga naar de terreinen toe, heb contact met de mensen zelf.

#### **b2.7 Beleid: overheden**

- Blijf ook inzetten op woonwagenebewoners op residentiële terreinen, omdat dat juist het moment is dat de woonwagenebewoners tot rust kunnen komen en er dan aan alle andere problemen gewerkt kan worden.
- Bed het beleid structureel in, stop met tijdelijke projecten.
- Stel als overheid middelen en expertise beschikbaar voor lokale besturen, ondersteun een specifiek beleid en transversale aanpak.



# Referenties

- Achterbergh, S. (2019, 30 december). *Een beknopt overzicht van prestaties en hoogtepunten van het afgelopen jaar*. Vereniging Sinti, Roma en Woonwagengebwoners Nederland. Geraadpleegd via <https://woonwagen947374546.files.wordpress.com/2017/11/jaaroverzicht-2019-woonwagengebwoners-nederland-vswn.pdf>
- Agentschap Binnenlands Bestuur. (2012). *Strategisch Plan Woonwagengebwoners 2012-2015*. Brussel: Agentschap Binnenlands Bestuur.
- Agentschap Binnenlands Bestuur. (2017). *Omzendbrief betreffende doortrekkersterreinen en pleisterplaatsen voor woonwagengebwoners*. Omzendbrief BB 2017/2.
- Agentschap Integratie en Inburgering. (2016, 1 september). *Referentieadressen, meer dan enkel een postpunt*.
- Agentschap Integratie en Inburgering. (2017). *Een pleisterplaats voor woonwagens in je gemeente*. Infofiche. Geraadpleegd via [https://www.agii.be/sites/default/files/infofiche\\_pleisterplaatsen\\_agii.pdf](https://www.agii.be/sites/default/files/infofiche_pleisterplaatsen_agii.pdf)
- Antwerps integratiecentrum de8, Kruispunt Migratie-Integratie, Minderhedenforum, Regionaal Integratiecentrum Foyer Brussel, & Mensen van de Weg. (2013). *Het referentieadres voor rondtrekkende woonwagengebwoners – ankerpunt in het werken aan integratie*.
- Beersmans, D. (2013, december). *Rapport Standplaatsenbeleid 2013*. Kruispunt Migratie-Integratie.
- Beersmans, D., Devolder, G., Janssens, K., Machiels, T., & Michels, J. (2002). *Laat de was maar hangen. Voyageurs en Zigeuners in de straat*. Antwerpen-Apeldoorn: Garant.
- Bernard, N., & Moons, N. (2016). *De moeilijkheden van Roma en woonwagengebwoners in België inzake toegang tot huisvesting*. Discussienota. Geraadpleegd via [https://www.mis.be/sites/default/files/documents/discussienota\\_huisvesting\\_-\\_nicolas\\_bernard\\_et\\_nico\\_moons.pdf](https://www.mis.be/sites/default/files/documents/discussienota_huisvesting_-_nicolas_bernard_et_nico_moons.pdf)
- Bhopal, K., & Myers, M. (2009). Gypsy, Roma and Traveller pupils in schools in the UK: inclusion and 'good practice'. *International Journal of Inclusive Education*, 13(3), 299-314. doi:10.1080/13603110701748403
- Billiet, J. (2011). De selectie van de eenheden: steekproeven. In J. Billiet, & H. Waege (Red.), *Een samenleving onderzocht. Methoden van sociaal-wetenschappelijk onderzoek* (pp. 181-221). Berchem: Uitgeverij De Boeck nv.
- Cambé, B., & Waege, H. (2011). Kwalitatief onderzoek en dataverzameling door open interviews. In J. Billiet, & H. Waege (Red.), *Een samenleving onderzocht. Methoden van sociaal-wetenschappelijk onderzoek* (pp. 315-342). Berchem: Uitgeverij De Boeck nv.
- Couckuyt, H., & Joos, L. (2012). *Oost-Vlaamse woonwagengebwoners tellen (we) mee*. Samenlevingsopbouw Oost-Vlaanderen vzw.
- D'Arcy, K. (2010). *E-LAMP (Strand B). The Back on Track Project. Final Report*. National Association of Teachers of Travellers +Other Professionals. Geraadpleegd via <http://uobrep.openrepository.com/uobrep/handle/10547/279559>
- Daeren, L. (2019, 15 mei). *Rondtrekkende woonwagengebwoners en het woonwagengebweed in Vlaanderen. De zoektocht naar een plaats*. IN-Gent.
- Devillé, A. (2008). *Schuilin in de schaduw. Mensen zonder wettig verblijf in de Belgische samenleving. Een kwalitatieve 'multi-method' benadering*. Mechelen: Wolters Kluwer Belgium NV.
- Doortrekkersterrein IN-Gent. (2019, 10 januari). *Jaarverslag doortrekkersterrein IN-Gent vzw 2018*. IN-Gent.
- European Commission. (2012, februari). *National Roma Integration Strategy – Belgium*. Versie van 6 maart 2012. Geraadpleegd via [https://ec.europa.eu/info/sites/info/files/roma\\_belgium\\_strategy\\_en.pdf](https://ec.europa.eu/info/sites/info/files/roma_belgium_strategy_en.pdf)
- Eycken, M. (2006). *Roma-zigeuners : overleven in een industriële samenleving*. Leuven: Acco.
- Federale Overheidsdienst Binnenlandse Zaken. (2018, 18 september). *Inschrijving in de bevolkingsregisters van de personen die in een mobiele woning verblijven. Verduidelijkingen betreffende de inschrijving en de controle van een referentieadres*. Geraadpleegd via [https://www.ibz.rm.fgov.be/fileadmin/user\\_upload/nl/bev/omzendbrieven/Omzendbrief\\_inschrijving\\_controle\\_referentieadres\\_N.pdf](https://www.ibz.rm.fgov.be/fileadmin/user_upload/nl/bev/omzendbrieven/Omzendbrief_inschrijving_controle_referentieadres_N.pdf)
- FNASAT, FCSF, & URESCO. (2017). *Gens du voyage, des habitants ignorés. Vers une meilleure prise en compte des familles dites « gens du voyage » sur les territoires au travers de l'agrément centre social*. Collection Repères, N° 6. Geraadpleegd via <http://www.fnasat.asso.fr/REPES%20Gens%20du%20Voyage%203.pdf>
- Fourrey, C. (2013). *Les enfants du voyage dans le système scolaire: une intégration à repenser*. Education. Geraadpleegd via [https://fnasat.centredoc.fr/doc\\_num.php?explnum\\_id=816](https://fnasat.centredoc.fr/doc_num.php?explnum_id=816)

- Geurts, K. (2014). *Roma in beweging. Diverse groepen en evoluties in Brussel. Handvaten voor onderwijs en hulpverlening*. Brussel: Regionaal Integratiecentrum Foyer Brussel vzw.
- Greenfields, M., & Home, R. (2006). Assessing Gypsies and Travellers needs: Partnership working and 'The Cambridge Project'. *Romani Studies* (16)2, 105-131. doi:10.3828/rs.2006.6
- Horizontaal Integratiebeleidsplan. (2018). *Geactualiseerd Horizontaal Integratiebeleidsplan Vlaanderen 2018-2019*. Departement Kanselarij en Bestuur.
- Interfederaal Centrum voor gelijke kansen en bestrijding van discriminatie en racisme. (2015). *Voor een structurele oplossing van het gebrek aan staanplaatsen voor woonwagenbewoners in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest*. Aanbeveling 123 / 13 oktober 2015. Geraadpleegd via <https://www.unia.be/nl/wetgeving-aanbevelingen/aanbevelingen-van-unia/voor-een-structurele-oplossing-van-het-gebrek-aan-staanplaatsen-voor-woonwagenbewoners-in-het-brusselse-hoofdstedelijke-gewest>
- Janssens, K. (2019). *Een leven lang opgejaagd. De plek van woonwagenbewoners in Vlaanderen*. Tielt: LannoCampus.
- Juchtmans, G. (2018). *Een drievoudige inbedding voor kwetsbare gezinnen. Over brugfiguren, brugorganisaties en hun netwerk*. Leuven: HIVA Onderzoeksinstituut voor arbeid en samenleving.
- Kinderrechtencommissariaat. (2014). *Kinderen van woonwagenbewoners: kinderrechten op de tocht*. Knelpuntennota 2014-2015/1. Geraadpleegd via [https://www.kinderrechtencommissariaat.be/sites/default/files/bestanden/2014\\_2015\\_1\\_knelpuntennota\\_kinderen\\_van\\_woonwagenbewoners.pdf](https://www.kinderrechtencommissariaat.be/sites/default/files/bestanden/2014_2015_1_knelpuntennota_kinderen_van_woonwagenbewoners.pdf)
- Kruispunt Migratie-Integratie. (2013). *Roma, woonwagenbewoners, rondtrekkenden: wanneer gebruik je welke term?* Infofiche nummer 8 – maart 2013. Geraadpleegd via [https://www.agii.be/sites/default/files/bestanden/documenten/document\\_infofiche\\_roma.pdf](https://www.agii.be/sites/default/files/bestanden/documenten/document_infofiche_roma.pdf)
- Linten, J. (2012). *Brusselse Roms onderweg naar school? Evaluatie van het onderwijsproject van vzw Rom-Integratie voor Brusselse Roms op school Regenboog (1986-2011)*. Vzw Rom-Integratie. Geraadpleegd via <http://www.foyer.be/IMG/pdf/.pdf>
- Magnus, E., Knudtsen, M. S., Wist, G., Weiss, D., & Lillefjell, M. (2016). The search conference as a method in planning community health promotion actions. *Journal of Public Health Research*, 5(621), 60-67. doi:10.4081/jphr.2016.621
- Marks, K. (2010). *ELAMP Strand A: Final Report and impact study (2009-10)*. National Association of Teachers of Travellers + Other Professionals. Geraadpleegd via <https://democracy.leeds.gov.uk/documents/s50946/Appendix%202.pdf>
- Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties. (2018). *Beleidskader gemeentelijk woonwagen- en standplaatsenbeleid*. Publicatienummer 113803.
- Mobiel Vaccinatieteam. (2019). *Activiteitenverslag: Mobiel Vaccinatieteam. Periode 1/4/2018 – 31/3/2019*. Geraadpleegd via [https://www.zorg-en-gezondheid.be/sites/default/files/atoms/files/MVT\\_Jaarverslag%202019.pdf](https://www.zorg-en-gezondheid.be/sites/default/files/atoms/files/MVT_Jaarverslag%202019.pdf)
- Nationale Ombudsman. (2017). *Woonwagenbewoner zoekt standplaats. Een onderzoek naar de betrouwbaarheid van de overheid voor woonwagenbewoners*. Rapportnummer 2017/060.
- Nicaise, I., Schockaert, I., & Bircan, T. (2019). The uncounted poor in EU-SILC: A statistical profile of the income and living conditions of homeless people, undocumented immigrants and travelers in Belgium. In H. Gaisbauer, G. Schweiger, & C. Sedmak (Red.), *Absolute Poverty in Europe. Interdisciplinary Perspectives on a Hidden Phenomenon* (pp. 73-96). Bristol: Policy Press. doi:10.2307/j.ctvf3w3zg.8
- Ons Leven. (2018). *Voyageurs op zoek naar een eigen plekje*. Beleidsdossier.
- Ons Leven vzw, Rimo vzw, & Kleur Bekennen. (2011). *Woonwagenbewoners in de kijker. Methodiekenbundel secundair onderwijs*. Geraadpleegd via <https://www.rimo.be/wp-content/uploads/2020/02/publication-20140423-methodiekwoonwagenbewone.pdf>
- Pavee Point Traveller & Roma Centre. (2019). *Annual Report 2018*. Geraadpleegd via <https://www.paveepoint.ie/wp-content/uploads/2015/04/Annual-Report-2018-Pavee-LR-FINAL2.pdf>
- Raad van Europa. (2012). *Descriptive Glossary of terms relating to Roma issues*. Versie van 18 mei 2012. Geraadpleegd via <http://a.cs.coe.int/team20/cahrom/documents/Glossary%20Roma%20EN%20version%2018%20May%202012.pdf>
- Reyniers, A. (2017). *Tewerkstelling van Roma en woonwagenbewoners. Toegang tot tewerkstelling en discriminatie*. Verslag voor het Nationaal Roma Platform. Geraadpleegd via [https://www.mis.be/sites/default/files/documents/tewerkstelling\\_van\\_roma\\_en\\_woonwagenbewoners\\_toegang\\_en\\_discriminatie\\_.pdf](https://www.mis.be/sites/default/files/documents/tewerkstelling_van_roma_en_woonwagenbewoners_toegang_en_discriminatie_.pdf)
- Steunpunt tot bestrijding van armoede, bestaansonzekerheid en sociale uitsluiting, & Unia. (2017). *Het referentieadres voor personen die in een mobiele woning verblijven*. Aanbeveling 198 – 29 november 2017. Geraadpleegd via [https://www.unia.be/files/Documenten/Publicaties\\_docs/WEB\\_Referentieadres\\_voor\\_personen\\_die\\_in\\_een\\_mobiele\\_woning\\_verblijven.pdf](https://www.unia.be/files/Documenten/Publicaties_docs/WEB_Referentieadres_voor_personen_die_in_een_mobiele_woning_verblijven.pdf)
- Unia. (2017). *De onderwijsdeelname van kinderen van woonwagenbewoners in België*. Bevraging en aanbevelingen – december 2017. Geraadpleegd via

[https://www.unia.be/files/Documenten/Aanbevelingen-advies/De\\_onderwijsdeelname\\_van\\_kinderen\\_van\\_woonwagenbewoners.pdf](https://www.unia.be/files/Documenten/Aanbevelingen-advies/De_onderwijsdeelname_van_kinderen_van_woonwagenbewoners.pdf)

Unia. (2019). *Memorandum Inzetten op mensenrechten. 61 Aanbevelingen voor een meer gelijke samenleving. Verkiezingen 2019*. Geraadpleegd via <https://www.unia.be/nl/publicaties-statistieken/publicaties/elections-2019-memorandum>

Vlaams Minderhedencentrum. (2010). *Wonen op wielen. Woonwagenterreinen aanleggen en beheren, een handleiding*. Brussel: Agenschap Binnenlands Bestuur.

Vlaamse Regering. (2018, 16 oktober). *Ontwerp van decreet tot wijziging van diverse bepalingen van het decreet van 7 juni 2013 betreffende het Vlaamse integratie- en inburgeringsbeleid (nr. 1)*. Vlaams Parlement.

Vlaamse Regering. (2019). *Regeerakkoord van de Vlaamse Regering 2019-2024*. Vlaamse Regering 2019-2024.

VROM-Inspectie. (2006). *Werken aan woonwagenlocaties. Handreiking voor gemeenten: over beleid en handhaven*. Ministerie van VROM.