



Vlaams
Parlement

vergadering **C16 – BIN2**
zittingsjaar 2012-2013

Handelingen

Commissievergadering

Commissie voor Bestuurszaken, Binnenlands Bestuur,
Decreetsevaluatie, Inburgering en Toerisme

van 16 oktober 2012

INHOUD

Vraag om uitleg van de heer Ward Kennes tot de heer Geert Bourgeois, viceminister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Bestuurszaken, Binnenlands Bestuur, Inburgering, Toerisme en Vlaamse Rand, over het blijvende tekort aan woonwagenterreinen

- 2279 (2011-2012)

Vraag om uitleg van mevrouw Patricia De Waele tot de heer Geert Bourgeois, viceminister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Bestuurszaken, Binnenlands Bestuur, Inburgering, Toerisme en Vlaamse Rand, over het tekort aan standplaatsen voor woonwagenbewoners

- 22 (2012-2013)

Vraag om uitleg van de heer Kurt De Loor tot de heer Geert Bourgeois, viceminister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Bestuurszaken, Binnenlands Bestuur, Inburgering, Toerisme en Vlaamse Rand, over het tekort aan standplaatsen voor woonwagenbewoners

- 85 (2012-2013)

3

■

Voorzitter: mevrouw Linda Vissers, ondervoorzitter

**Vraag om uitleg van de heer Ward Kennes tot de heer Geert Bourgeois, viceminister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Bestuurszaken, Binnenlands Bestuur, Inburgering, Toerisme en Vlaamse Rand, over het blijvende tekort aan woonwagenterreinen
- 2279 (2011-2012)**

**Vraag om uitleg van mevrouw Patricia De Waele tot de heer Geert Bourgeois, viceminister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Bestuurszaken, Binnenlands Bestuur, Inburgering, Toerisme en Vlaamse Rand, over het tekort aan standplaatsen voor woonwagengebouwen
- 22 (2012-2013)**

**Vraag om uitleg van de heer Kurt De Loor tot de heer Geert Bourgeois, viceminister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Bestuurszaken, Binnenlands Bestuur, Inburgering, Toerisme en Vlaamse Rand, over het tekort aan standplaatsen voor woonwagengebouwen
- 85 (2012-2013)**

De voorzitter: De heer Kennes heeft het woord.

De heer Ward Kennes: Voorzitter, afgelopen zomer is een rapport van het Europees Comité voor de Sociale Rechten (ECSR) verschenen. Volgens dat rapport worden woonwagengebouwen in ons land systematisch gediscrimineerd. Ons land wordt onder meer met de vinger gewezen omdat er onvoldoende terreinen ter beschikking staan. Daarvoor moeten we ons als Vlaamse volksvertegenwoordigers tot de bevoegde minister wenden. Bovendien is de stedenbouwkundige vergunning niet aan een verblijf in een woonwagen aangepast. Dit valt natuurlijk onder de bevoegdheden van een andere minister. Deze thematiek komt in de commissie af en toe aan bod. Het punt wordt ook elk jaar tijdens de bespreking van de beleidsbrief aangekaart.

Afgelopen zomer heeft de Vlaamse Regering het Vlaams strategisch plan Woonwagengebouwen goedgekeurd. Dit plan omvat een hele reeks acties om verschillende doelstellingen te bereiken. Een van die doelstellingen luidt dat residentiële en doortrekkende woonwagengebouwen toegang moeten hebben tot kwalitatieve standplaatsen. Verschillende acties zijn er dan ook op gericht een stijging van het aantal kwaliteitsvolle publieke en private standplaatsen te bewerkstelligen. Volgens mij zal er een moment komen waarop we dit verder zullen kunnen bekijken en over de uitvoering van dit plan van gedachten zullen kunnen wisselen. Aangezien het plan pas recent is goedgekeurd, is het nu nog wat te vroeg om al naar de resultaten te vragen.

Ik wil met deze vraag om uitleg vooral peilen naar een stand van zaken met betrekking tot een aantal initiatieven die reeds vroeger door de minister in deze commissie zijn aangekondigd. De aanleiding is steeds de bekende problematiek geweest. Er zijn ongeveer 500 standplaatsen te weinig. Dit aantal wordt bevestigd in de omgevingsanalyse van het strategisch plan Woonwagengebouwen. De ongeveer 500 woonwagengezinnen die niet op de bestaande openbare residentiële standplaatsen terecht kunnen, wonen op private terreinen, die in veel gevallen niet zijn vergund, of staan in overtal op een openbaar residentieel terrein. Er is, vooral tijdens de zomermaanden, ook een gebrek aan doortrekkersterreinen.

De minister van Inburgering kan lokale besturen of sociale huisvestingsmaatschappijen subsidies van 90 procent verlenen voor de verwerving, de inrichting, de renovatie of de uitbreiding van woonwagenterreinen. Dat is toch een aanzienlijke subsidiëring.

Dit stimulerend beleid blijkt echter onvoldoende effect te hebben. Volgens de informatie in de beleidsbrief hebben in 2011 slechts drie gemeenten een subsidieaanvraag ingediend. Als oorzaak stelt de analyse in het strategisch plan dat er meestal een beperkt lokaal politiek draagvlak voor de aanleg van openbare terreinen bestaat en dat de angst voor de publieke

opinie een aantal initiatieven tegenhoudt. De belangrijkste belemmeringen voor de aanleg van een privaat woonwagenterrein zijn de kostprijs van de grond en het verkrijgen van een stedenbouwkundige vergunning.

In oktober 2010 heeft de minister in zijn antwoord op een vraag om uitleg verklaard dat er in elke provincie vier tot vijf terreinen met elk vijftien tot twintig standplaatsen bij moesten komen. Hij heeft de provincies dan ook gevraagd een aantal zones aan te duiden die voor dergelijke terreinen in aanmerking kwamen. Volgens het antwoord van de minister had enkel de provincie Antwerpen dit nog niet in het eigen ruimtelijk structuurplan opgenomen. De minister heeft toen ook geantwoord dat een groot aantal gemeenten de aanleg, de renovatie of de uitbreiding van een residentieel terrein of een doortrekkersterrein voorbereidden.

Op 15 februari hebben we in deze commissie een vraag om uitleg van de heer De Loor behandeld. De minister heeft toen verklaard dat hij de Vlaamse Woonwagencommissie had gevraagd voor elk gepland woonwagenterrein een lijst met knelpunten op te stellen. Dit gold voor de residentiële terreinen en voor de doortrekkersterreinen.

In de recentste beleidsbrief staat te lezen dat de steden en de gemeenten is gevraagd om in pleisterplaatsen te voorzien om het tekort op te vangen. De provinciegouverneurs hebben de opdracht gekregen de problematiek van de rondtrekkende groepen bovenlokaal te coördineren en af te stemmen.

Minister, ik heb zelf even een stand van zaken geschetst. Op basis van deze gegevens uit de voorbije besprekingen in deze commissie zou ik u graag een paar vragen stellen. Wat is de stand van zaken van de verschillende initiatieven? Welke reacties hebt u op uw brief aan de provincies gekregen? Heeft elke provincie ondertussen de nodige initiatieven genomen? Plant u naar aanleiding van het nieuw rapport van het ECSR specifieke maatregelen?

De voorzitter: Mevrouw De Waele heeft het woord.

Mevrouw Patricia De Waele: Voorzitter, minister, collega's, in artikel 3 van het Integratie-decreet van 30 april 2009 worden woonwagengewoners omschreven als "personen die legaal in België verblijven en die wonen of woonden in een woonwagen als vermeld in artikel 2, 33°, van het decreet van 15 juli 1997 houdende de Vlaamse Wooncode, of waarvan de ouders dat deden, met uitzondering van bewoners van campings of gebieden met weekendverblijven." In Vlaanderen gaat het over 'voyageurs', Manoesjen en Roms, die zowel van Belgische of buitenlandse oorsprong kunnen zijn.

Met de omzendbrief 2010/05 betreffende de doortrekkersterreinen en pleisterplaatsen voor woonwagengewoners, vraagt de minister aandacht voor de opvang van rondtrekkende families van woonwagengewoners en geeft hij de gemeentebesturen advies over de problematiek van rondtrekkende groepen.

Minister, menswaardig wonen is een recht voor iedereen, ook voor woonwagengewoners. Daarom zijn kwaliteitsvolle woonwagenterreinen nodig. Degelijk ingerichte woonwagenterreinen bevorderen de maatschappelijke integratie van woonwagengewoners en hun kinderen. De Vlaamse overheid stimuleert gemeenten en provincies om voldoende woonwagenterreinen aan te leggen door te subsidiëren. 90 procent van de gemaakte kosten wordt immers gesubsidieerd.

Uit mijn schriftelijke vraag van 6 augustus 2012 blijkt dat de Vlaamse Regering sinds 2000 voor bijna 19 miljoen euro de renovatie, verwerving, inrichting en/of uitbreiding van woonwagenterreinen subsidieerde. Kennelijk betekende die investering nog geen vooruitgang voor de woonwagengewoners. Het Kruispunt Migratie-Integratie, het expertisecentrum voor Vlaanderen en Brussel, stelt dat er een permanent tekort is aan terreinen. Zo kan op de gemeentelijke terreinen slechts de helft van de woonwagengezinnen terecht, waardoor de wachtlijsten erg lang zijn. Ook het ECSR vindt dat de woonwagengewoners in ons land niet correct behandeld worden.

Maar ook de Vlaamse Regering erkent het probleem. In het strategisch plan Minderhedenbeleid 2004-2010 werd al gesteld dat de Vlaamse overheid tegen 2010 in een behoefte-dekkend aanbod aan kwaliteitsvolle woonwagenterreinen zou voorzien. Als doelstelling werden 750 bijkomende standplaatsen op residentiële terreinen en 500 standplaatsen op doortrekkersterreinen vastgelegd. Het recente Vlaams strategisch plan Woonwagengezinnen van juli 2012 stelt ook dat er 500 woonwagengezinnen niet terecht kunnen op een openbaar residentieel terrein. Als je dan weet dat Vlaanderen vandaag slechts 78 standplaatsen op 4 doortrekkersterreinen en 474 plaatsen op openbare residentiële terreinen telt, kan ik mij niet van de indruk ontdoen dat het geld niet juist besteed wordt.

Naast het recht van wonen voor de woonwagengezinnen zorgt het tekort van standplaatsen ook voor overlast in steden en gemeenten waar de woonwagengezinnen stand houden. Vorig jaar hield een groepje woonwagengezinnen stand in beschermd gebied bij mij in de buurt, waar ze een halve ton afval achterlieten. Afgelopen zomer nog zorgde de doortocht van woonwagengezinnen in Oplabbeek en Meeuwen-Gruitrode voor heel wat polemiek.

Minister, ondanks het structurele tekort aan standplaatsen en de kritiek van verschillende nationale en internationale instellingen, bent u niet van plan om het aantal standplaatsen te verhogen. Uit uw antwoord op een recente schriftelijke vraag blijkt dat er geen nieuwe deadline wordt gesteld voor de ambitie van het strategisch plan 'Samenleven in diversiteit' om 500 standplaatsen bij te creëren. Op korte termijn komen er slechts 10 standplaatsen bij. Met die 10 extra standplaatsen zitten we op een totaal van 88, terwijl het er op zijn minst 500 moeten zijn.

Wat gaat u op korte en langere termijn ondernemen om het aantal standplaatsen voor woonwagengezinnen drastisch uit te breiden? Hoe kunt u uw beleid vereenzelvigen met het feit dat enerzijds het recht op wonen voor de woonwagengezinnen niet gegarandeerd wordt en anderzijds dat dit tekort leidt tot heel wat overlast voor de steden en gemeenten waar de rondtrekkende woonwagengezinnen halt houden?

De voorzitter: De heer De Loor heeft het woord.

De heer Kurt De Loor: Voorzitter, minister, collega's, het ECSR, dat waakt over de correcte toepassing van het Europees Sociaal Handvest, heeft in een in juli gepubliceerd rapport België veroordeeld, en wel met zware bewoordingen. Het ging over een gebrek aan verblijfplaatsen voor woonwagengezinnen en een ongerechtvaardigde uitsluiting en uitwijzing van woonwagengezinnen door steden en gemeenten.

Mevrouw De Waele verwees al naar het strategisch plan 'Samenleven in diversiteit', waarin de Vlaamse overheid stelde dat er tegen 2010 een behoeftedekkend aanbod moest zijn van kwaliteitsvolle woonwagenterreinen, namelijk 500 standplaatsen op doortrekkersterreinen. Vlaanderen telt vandaag slechts 78 standplaatsen op doortrekkersterreinen.

– *Mevrouw Annick De Ridder, voorzitter, treedt als voorzitter op.*

Overeenkomstig het strategisch plan 'Samenleven in diversiteit' stelt het Oost-Vlaamse provinciaal ruimtelijk structuurplan dat Oost-Vlaanderen tegen 2010 in ruimte moet voorzien voor minstens 110 standplaatsen voor doortrekkers. Momenteel zijn er slechts 25 standplaatsen beschikbaar in Gent en zijn er 20 gepland in Zottegem. Andere gemeenten schuiven de aanleg van doortrekkersterreinen vaak op de lange baan. De heer Kennes heeft het daarnet gezegd: vaak is dat omdat er geen draagvlak voor wordt gevonden of om nog andere redenen.

In afwachting van de aanleg van het doortrekkersterrein werd in mijn woonplaats Zottegem, conform de omzendbrief van 2010, in een pleisterplaats voorzien. We stellen echter vast dat het doorverwijzen van doortrekkers naar andere gemeenten of steden vaak problemen oplevert. De vier doortrekkersterreinen die er momenteel zijn, zijn bijna altijd overbezet. De meeste andere steden voorzien daar niet in of voorzien onvoldoende in tijdelijke opvangplaatsen. Bovendien zijn de doortrekkersterreinen in de vijf Vlaamse provincies nog niet gerealiseerd.

Minister, wat zult u ondernemen om het streefcijfer van het strategisch plan ‘Samenleven in diversiteit’ inzake het aantal standplaatsen op doortrekkersterreinen alsnog te behalen? Zal dit streefcijfer opnieuw een vertaling krijgen in de volgende herziening of actualisering van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV) en in de provinciale ruimtelijke structuurplannen?

Wat zult u ondernemen wanneer steden en gemeenten de uitvoering van hun taakstelling tot het realiseren van een doortrekkersterrein weigeren of talmen met de uitvoering ervan? Moet of kan een provincie, in het kader van haar bovenlokale opdracht, zelf het initiatief nemen tot de realisatie van een doortrekkersterrein? Hebben de provincies en de Vlaamse overheid al onderzocht of provinciale of Vlaamse gronden in aanmerking komen voor de opvang van rondtrekkenden, zoals een recreatiedomein of restgronden?

Voor een groot aantal vervreembare militaire domeinen wordt een nieuwe bestemming gezocht. Zowel de Vlaamse als de provinciale overheid zijn betrokken bij de procedures van herbestemming van deze percelen. Is het gebruik als doortrekkersterrein of residentieel woonwagenterrein meegenomen in de aanpak tot herbestemming van deze domeinen?

Eind 2010 bracht de Vlaamse overheid de omzendbrief doortrekkersterreinen en pleisterplaatsen voor woonwagenbewoners uit. Is deze omzendbrief reeds geëvalueerd? Ziet u een betere en meer gecoördineerde opvang van rondtrekkenden sinds deze omzendbrief van kracht is?

De voorzitter: Mevrouw Vermeiren heeft het woord.

Mevrouw Goedele Vermeiren: Ik dank de collega's danken voor de uitgebreide inleiding over deze problematiek. Ik sluit mij daarbij aan. Ook in onze gemeente krijgen we ermee te maken. Het gaat vaak over doortrekkersterreinen, maar ook op residentiële terreinen zijn er vaak standplaatsen tekort doordat er dubbelstaanders komen.

Ik heb nog één extra vraag. Het gaat hier over woonwagens, een erkende woonvorm in de Vlaamse Wooncode. Ze worden voor 90 procent gesubsidieerd. Maar ik kan me niet van de indruk ontdoen dat het hier ook over wonen gaat. Minister, is er ter zake dan ook overleg nodig met uw collega van Wonen? Heeft dat overleg al plaatsgevonden? Heeft het al resultaten opgeleverd of loopt het nog?

De voorzitter: Minister Bourgeois heeft het woord.

Minister Geert Bourgeois: Er zijn een aantal vragen gesteld, en de heer Kennes heeft een uitvoerig overzicht gegeven. Ik zal me beperken tot het antwoord op de diverse vragen zelf. Het probleem is in deze commissie trouwens voldoende bekend.

Ik begrijp dat de directe aanleiding tot de vraag de veroordeling van België is door het Europees Comité van de Sociale Rechten. Die veroordeling slaat op België als staat, waarbij toch enige nuancering noodzakelijk is. Ik kom daar straks nog op terug. Het is niet zo dat alles wat in die veroordeling staat betrekking heeft op Vlaanderen. Wij erkennen wonen in een woonwagen als woonvorm. Er zijn nog een aantal problemen mee waar ik later nog op terugkom. Er is dus een onderscheid tussen de diverse deelstaten, ook inzake het aantal terreinen. Maar in globo is er dus een veroordeling, en ik zal op de diverse aspecten die in de vraagstelling aan bod zijn gekomen proberen te in te gaan.

Ik wil eerst en vooral ingaan op het initiatief waarnaar de heer Kennes ook verwezen heeft. In september 2009 heb ik een brief gestuurd naar de diverse provincies, waarbij ik vroeg om bij de herziening van het provinciaal ruimtelijk structuurplan aandacht te hebben voor de woonwagenbewoners en hun woonwagens. Zoals ik al geantwoord heb op schriftelijke vragen hebben momenteel alle provincies behalve Antwerpen in hun ruimtelijke structuurplan bepalingen met betrekking tot de woonwagenbewoners hebben opgenomen. De provincie Antwerpen was al klaar met die voorbereidingen toen er vanuit Ruimtelijke Ordening, Woonbeleid en Onroerend Erfgoed (RWO) de vraag kwam om die bepalingen op te nemen.

Ik geef u straks ook het overzicht van wat het effect is van de opname in de ruimtelijke planning, van hoeveel er dus ingepland zijn. Dat is natuurlijk niet hetzelfde als het aantal dat effectief op het terrein gerealiseerd is en waarover de vragen van ondermeer de heer De Loor ook gaan.

Het tweede initiatief is de opdracht die ik gaf aan de Vlaamse Woonwagencommissie om een lijst van knelpunten op te maken. Die lijst analyseert de bestaande problemen met betrekking tot de woonwagenterreinen. Ik heb daarover overleg gepleegd met collega Muyters met betrekking tot de bevoegdheid Ruimtelijke Ordening. Er werd vastgesteld dat in veel dossiers het knelpunt de afwezigheid is van een aangepast Ruimtelijke Uitvoeringsplan. De betrokken administratie, RWO dus, heeft de opdracht gekregen om die knelpuntdossiers op te volgen tijdens het proces van de ruimtelijke planning. Ik merk dat er in diverse uitvoeringsplannen ondertussen aandacht is voor woonwagenterreinen. Ik geef straks ook het overzicht.

Zoals u weet, collega's, is de bevoegdheid voor de realisatie van de ruimtelijke uitvoeringsplannen, met name voor de aanleg van de woonwagenterreinen, een bevoegdheid van de lokale overheid: van de steden en gemeenten, eventueel van de provincies.

Het Kruispunt Migratie-Integratie werkt voor de inhoudelijke uitwerking van de visie en de voorschriften van het ruimtelijk uitvoeringsplan (RUP) een model van RUP uit. Er is ook een inventaris aangelegd van alle RUP's met betrekking tot woonwagenterreinen.

Vier provincies hebben in hun ruimtelijke structuurplannen expliciete bepalingen opgenomen om de aanleg van woonwagenterreinen te stimuleren. Ik heb hier een overzicht van de plannen die voorzien in de aanleg van openbare doortrekkersterreinen. Er zijn er twaalf ruimtelijk ingepland: vijf in Vlaams-Brabant, nul in Antwerpen – de provincie Antwerpen heeft dit nog niet opgenomen in haar RUP –, vier in West-Vlaanderen, drie in Oost-Vlaanderen en nul in Limburg. Er zijn veertien residentiële openbare terreinen die zijn ingepland of waar eventueel een uitbreiding van een bestaand terrein is opgenomen: één in Antwerpen, tien in Limburg, twee in Oost-Vlaanderen, nul in West-Vlaanderen en één in Vlaams-Brabant.

Momenteel wordt het structuurplan Antwerpen herzien. Ik vraag aan mijn collega-minister Muyters om dat op te volgen, derwijze dat ook in de provincie Antwerpen de desbetreffende bepalingen in het ruimtelijk uitvoeringsplan zouden worden opgenomen.

Mijnheer De Loor, de omzendbrief werd opgevolgd en geëvalueerd binnen het college van provinciegouverneurs en de Vlaamse Woonwagencommissie. Sinds de omzendbrief in werking is, zie ik dat de opvang van rondtrekkende woonwagenbewoners beter wordt georganiseerd. De taakstelling van de steden en gemeenten is duidelijk en ik heb de provinciegouverneurs met een coördinerende functie belast.

We zien dat de provinciegouverneurs erin slagen om beter te coördineren. Een knelpunt blijft de bereidheid van lokale besturen om pleisterplaatsen beschikbaar te stellen of om doortrekkersterreinen in te richten. Ook daarvoor zijn acties ondernomen met modelverordeningen en modelovereenkomsten.

Mijnheer Kennes, het rapport van het ECSR haalt knelpunten aan die zich op verschillende beleidsdomeinen situeren. Wat betreft de Vlaamse bevoegdheden gaat het voornamelijk om het tekort aan standplaatsen, het ontbreken van een aangepast kwaliteitsnormenkader voor woonwagens en knelpunten op het vlak van ruimtelijke ordening, alsook over het vergunningskader voor het plaatsen van een woonwagen.

Om aan deze knelpunten tegemoet te komen, worden in het strategisch plan Woonwagenbewoners door de bevoegde ministers verschillende acties ondernomen. U weet dat dit plan op 22 juli 2012 aan de regering werd voorgelegd. Mijn collega's maken nu werk van de uitvoering. Zo zal mijn collega bevoegd voor Ruimtelijke Ordening acties ontwikkelen om de vergunningsvoorwaarden voor de aanleg van een woonwagenterrein of het plaatsen van een

woonwagena te verduidelijken en het planningsbeleid waar nodig bij te sturen. Deze actie is opgenomen in het strategisch plan voor het woonwagena-beleid. Een werkgroep zal eind dit jaar concrete voorstellen formuleren tot aanpassing van de regels, waar dat nodig is om uitvoering te geven aan die voorgenomen beleidsmaatregel.

Mijn collega bevoegd voor het wonen zal een aangepast normenkader inzake woningkwaliteitseisen voor verplaatsbare woonwagena uittekenen. Dit zal passen in een samenhangend stimulerend woonkwaliteitsbeleid.

Zowel voor Ruimtelijke Ordening als voor Wonen zijn de werkzaamheden na het zomerreces gestart. Ik verwees daarnet naar de ministerraad van 22 juli. Het is te vroeg om resultaten voor te leggen. Ik verneem wel dat Ruimtelijke Ordening al een planning zou hebben opgemaakt.

Binnen mijn coördinerende bevoegdheid blijf ik initiatiefnemers tot aanleg, renovatie, verwerving en uitbreiding van woonwagenterreinen subsidiëren. Op mijn voorstel hebben wij beslist om de subsidies op te trekken van 90 procent naar 100 procent. Zo zijn er geen budgettaire hinderpalen meer. Ik zal het besluit daaromtrent ook aanpassen. De beslissing is principieel genomen.

De ‘veroordeling’ door het ECSR moet worden genuanceerd. In tegenstelling tot andere regio’s erkent Vlaanderen die woonvorm. Op dat punt scoort Vlaanderen wel goed. De aanbeveling zegt ook dat wij onze kwaliteitsnormen moeten aanpassen aan die specifieke vorm van wonen. De algemene normen zijn niet altijd aangepast. Het gaat over het aantal kubieke meters en de hoogte van de plafonds en dergelijke meer. Dit vergt een specifieke aanpassing als het gaat om woonwagena. Mevrouw Vermeiren, minister Van den Bossche maakt daar werk van.

Wij scoren minder slecht – of beter, ik laat de invulling aan u over – in vergelijking met de andere regio’s. Wij beschikken over 468 standplaatsen op residentiële terreinen en 78 standplaatsen op doortrekkersterreinen. Wallonië heeft met naar schatting meer woonwagena-bewoners geen residentiële terreinen en slechts één doortrekkersterrein. Bovendien is in Vlaanderen de woonwagena opgenomen in de Vlaamse Wooncode. In Wallonië is de woonwagena niet erkend. Ik steek hier geen paraplu op, dit is geen excuus. Ik geef alleen mee dat je een zekere nuancering moet maken.

In Brussel wonen naar schatting 60 gezinnen in een woonwagena. Er zijn 5 residentiële terreinen en 21 standplaatsen op doortrekkersterreinen. Dit komt dicht in de buurt van het beleidsdomein Wonen. Op die residentiële terreinen staan immers vaak mensen die daar permanent verblijven. De mensen die met deze zaak vertrouwd zijn, weten dat.

Er zijn, naast de residentiële terreinen en de doortrekkersterreinen, ook nog de pleisterplaatsen voor de onverwachte opvang. Dat is deze zomer niet zo problematisch gebleken als het jaar voordien. Toen zijn we geconfronteerd met een groep uit Parijs en omstreken die ons wilden bekeren of van hun geloof overtuigen. Dat is deze vakantieperiode minder aan de orde geweest.

De minister van Ruimtelijke Ordening heeft zich ertoe geëngageerd erop toe te zien dat de provincies stelselmatig aandacht hebben voor de bestemming van doortrekkersterreinen en van residentiële terreinen.

De heer De Loor heeft me gevraagd wat ik als minister kan ondernemen. Er is geen decretale basis om dwingend op te treden. Er zijn subsidies. Ik trek dat op naar 100 procent. De rest hoort bij de initiatieven van de gemeenten en de provincies.

De provincies kunnen initiatieven nemen. Er is trouwens een provinciaal terrein. De provincies die ruimtelijke uitvoeringsplannen maken, kunnen terreinen kopen, huren of onteigenen. Ze kunnen zelf een initiatief nemen. Niets staat de provincies in de weg. Dit blijft ook zo na de interne staatshervorming. De provincies beschikken over de grondgebonden bevoegdheden en kunnen op dat vlak initiatieven nemen.

Ik heb de Vlaamse Woonwagencommissie recent om een stand van zaken gevraagd. In de gemeenten Asse en Huizingen zal telkens een terrein met tien standplaatsen worden aangelegd. Verschillende provincies en de Vlaamse overheid hebben al initiatieven genomen. We onderzoeken momenteel of enkele carpoolparkings als pleisterplaats in aanmerking kunnen komen. Dit is weer een provinciaal of gemeentelijk initiatief.

Op 23 april 2012 heeft de minister van Ruimtelijke Ordening de Vlaamse Regering met een mededeling geïnformeerd over de aanpak vanuit dat beleidsdomein. Het is de bedoeling vrijgekomen militaire terreinen een nieuwe bestemming te geven. De mogelijke bestemming als woonwagenterrein wordt hierbij in aanmerking genomen.

Ik heb om een stand van zaken gevraagd. De mededeling gaat uit van drie categorieën. De eerste categorie betreft de terreinen waarvoor al een keuze is gemaakt. De tweede categorie betreft de terreinen waarvoor al een optie voor een herbestemming is genomen. De derde categorie omvat de terreinen waarover nog geen beslissing is genomen. We gaan nu na of bepaalde militaire terreinen hiervoor in aanmerking kunnen komen. Dit is echter niet eenvoudig. Vaak gaat het om natuurgebieden en om terreinen waar het op het vlak van de ruimtelijke planning bijna onmogelijk is een dergelijk initiatief te nemen.

Wat de kostprijs betreft, denk ik dat er een fout in de conclusie van mevrouw De Waele is geslopen. Volgens haar is bijna 19 miljoen euro geïnvesteerd en zijn er maar 78 plaatsen bij gekomen. Dat bedrag heeft natuurlijk ook betrekking op de 468 standplaatsen op residentiële terreinen. In totaal zijn er 546 standplaatsen. De kostprijs per eenheid is dan ook niet de prijs die mevrouw De Waele heeft vooropgesteld.

De Vlaamse overheid wil met haar strategisch plan op een inclusieve wijze de voorwaarden creëren om woonwagengewoners de mogelijkheid te bieden als volwaardige burgers aan de Vlaamse samenleving deel te nemen.

Wat het recht op wonen betreft, verwijs ik naar artikel 3 van de Vlaamse Wooncode. Dit artikel stelt dat iedereen het recht op menswaardig wonen heeft en dat daartoe de beschikking over een aangepaste woning van goede kwaliteit, in een behoorlijke woonomgeving en tegen een betaalbare prijs moet worden bevorderd. Artikel 4, paragraaf 1, concretiseert dit recht voor woonwagengewoners: “Het Vlaamse woonbeleid schept, binnen de perken van de kredieten die daartoe in de begroting van het Vlaamse Gewest worden ingeschreven, de voorwaarden voor de verwezenlijking van het recht op menswaardig wonen door (...) ten vierde, initiatieven te ontwikkelen om (...) c, de woonsituatie te verbeteren van bewoners die gehuisvest zijn in een woonwagen.”

Ik heb dit samen met de minister van Wonen bekeken. Minister Van den Bossche ontwikkelt momenteel een kwaliteitsnormenkader. Idealiter zullen we in de toekomst nagaan of het woonbeleid dit beleid nog intenser vorm kan geven. De residentiële plaatsen worden in feite voor een vorm van permanent wonen gebruikt. Voor die mensen is het integratiebeleid misschien niet de eerste bevoorrechte partner.

Er is terecht gesteld dat de lokale besturen met rondtrekkende woonwagengewoners worden geconfronteerd. Ik heb, naast de subsidiëring van terreinen, nog een aantal maatregelen getroffen.

In 2010 heb ik een omzendbrief verzonden. Ik heb de gouverneurs met de coördinatie van de tijdelijke opvang van rondtrekkende woonwagengewoners belast. Dat is al verschillende malen met het college van gouverneurs besproken. Ik volg dit dossier actief op.

In dezelfde omzendbrief vraag ik de steden en de gemeenten proactief pleisterplaatsen te plannen. Als bijlage heb ik een model van politieverordening voor het gebruik van pleisterplaatsen op het openbaar domein en een model van overeenkomst voor pleisterplaatsen op privéterrein gevoegd. In dat model van overeenkomst worden duidelijke afspraken gemaakt over wat wel en niet kan. Er is tevens in sancties voorzien. Ik kom hier

straks nog op terug. Tijdens de volgende vergadering van het college van gouverneurs zal ik om een stand van zaken vragen. Ik agendeer dit punt overigens regelmatig.

Tot slot heb ik nog de brochure ‘Wonen op wielen’ laten maken. Deze brochure vormt een leidraad bij de aanleg en het beheer van woonwagenterreinen. Ik zal verder inzetten op die afspraken, via de gouverneurs, met de gemeenten. Er zijn in een aantal provincies pleisterplaatsen, maar op uitdrukkelijke vraag van de gouverneurs wordt daarover niet gecommuniceerd, om niet te veel aanzuigeffecten te creëren. De gouverneurs zorgen er in het geval van een plotse toeloop, zoals we afgelopen zomer nog hebben gekend, voor dat er een oplossing kan worden geboden, zonder dat daar al te veel ruchtbaarheid aan wordt gegeven.

De voorbije zomer zijn er ook geen grote problemen gemeld in de media. Naarmate er minder media-aandacht voor is, slagen de gouverneurs er beter in om te coördineren, afspraken te maken met de gemeenten en goede regelingen te treffen. Zij vragen uitdrukkelijk om dat zo verder te mogen doen, op een veeleer pragmatische manier. Als u mij dus vraagt welke pleisterplaatsen gecreëerd worden voor tijdelijke opvang, blijf ik het u het antwoord schuldig. Die pragmatische aanpak lijkt mij de goede manier van werken. Ik heb voorts ook modelverordeningen opgemaakt. Ik zal nu vragen in hoeverre die door de gemeenten geïmplementeerd worden.

Dat brengt mij bij het tweede punt: ik vind dat er ook een vorm van handhavingsrecht moet zijn. Ik word hier geregeld bevraagd over de stand van zaken in dit dossier. Het is duidelijk, collega's, dat het aanleggen van die terreinen op grote problemen en spanningen botst. We moeten een kat een kat noemen. Als er problemen zijn, gaat het om overlast, om terreinen die niet opgeruimd worden, om allerlei zaken. De burgemeesters en bevolking van die gemeenten zijn niet tegen die mensen. Zij willen wel een terrein creëren en voorzieningen aanleggen, maar willen ook bepaalde afspraken maken. In die verordening is onder andere opgenomen dat er sancties kunnen volgen, dat men het terrein moet verlaten, dat er opgetreden kan worden. Daar moet duidelijkheid in komen. Het is ook een taak van de gouverneurs om op dat vlak coördinerend op te treden.

Er zijn veel plaatsen waar men wel zegt een terrein te willen inrichten, maar het uiteindelijk niet doet. Als men toch de moed heeft om het te doen, vind ik dat er ten opzichte van die bevolking ook in sanctiemogelijkheden moet worden voorzien.

Dit gaat uiteindelijk om atypisch wonen. Wij zijn allemaal residentiële bewoners. Wij trekken niet meer rond, wij zijn geen nomaden meer. Maar er is een bepaalde bevolkingsgroep die wel nog rondtrekt. Wij respecteren die mensen. Wij willen ook voorzien in woonvormen voor die mensen. Maar dan hebben wij ook het recht om te stellen dat daar verantwoordelijkheden tegenover staan: inzake het omgaan met die terreinen, met het sanitair, met het afval.

In de zomer waarin er zoveel toeloop was, waren er duidelijke gevallen waarbij privé-eigenaars geconfronteerd werden met een de facto bezetting van hun terrein, zonder dat er overeenkomsten waren. Dat is in onze rechtsstaat een stapje te ver. Je zult maar landbouwer wezen, en plots komt er een groep aan die een week op je terrein staat. Je tolereert dat, en alle last is voor jou. Zulke zaken kunnen niet.

En dus moeten we een evenwicht vinden. Onze Wooncode voorziet in het recht op wonen voor die mensen, maar er moeten ook duidelijke afspraken zijn, normen moeten gerespecteerd worden, er moet een handhavingsmogelijkheid zijn. Ik probeer daaraan te werken, met de gouverneurs.

Ruimtelijk zijn er een aantal mogelijkheden bij gekomen. Ik hoop ook dat er stelselmatig bij gerealiseerd worden. Dat gaat vooruit, maar niet aan de snelheid zoals dat destijds verwacht werd. Anderzijds moet je een dubbel spoor ontwikkelen, zoals ik daarstraks geschetst heb.

De voorzitter: De heer Kennes heeft het woord.

De heer Ward Kennes: Minister, ik stel vast dat er opvolging wordt gegeven aan de beleidsdoelstellingen en dat er geregeld met de administratie en de andere ministers overleg plaatsvindt, zaken geagendeerd worden, werkgroepen plaatsvinden enzovoort. Dat is goed.

Het klopt dat niet alles even snel en vlot loopt. Het zijn inderdaad niet altijd populaire initiatieven. Ik heb dan ook begrip voor de pragmatische aanpak van de gouverneurs. Die discrete aanpak lijkt mij de goede.

Ik dank u voor deze uitvoerige stand van zaken en reken erop dat u dit blijft opvolgen.

De voorzitter: Mevrouw De Waele heeft het woord.

Mevrouw Patricia De Waele: Ik wil beginnen met een kleine rechtzetting. De cijfers in mijn vraagstelling betroffen wel degelijk de 78 standplaatsen en 474 plaatsen. Momenteel is bijna 19 miljoen euro uitgegeven aan de renovatie, verwerving, inrichting en/of uitbreiding van woonwagenterreinen.

Minister Geert Bourgeois: In uw tekst stond dat het ging om 19 miljoen euro voor die 78 standplaatsen. Dan hebben we elkaar verkeerd begrepen. Maar we zijn het dus eens.

Mevrouw Patricia De Waele: Dat is dan rechtgezet. Ik heb verder nog een aantal nieuwe zaken gehoord. De subsidies worden opgetrokken en u wilt een model van politieverordening uitschrijven om standplaatsen op zowel privé- als openbaar terrein te geven.

Minister Geert Bourgeois: Die politieverordening is er al. Ik kan u de omzendbrief met bijlage bezorgen, maar die is intussen ook al gepubliceerd.

Mevrouw Patricia De Waele: Ik vind het wel heel goed dat er ook eens openlijk over gesproken wordt dat we eens nadenken over de verantwoordelijkheden. Recht op wonen is één zaak, maar daar zijn uiteraard een aantal verantwoordelijkheden gekoppeld. Dat er eens openlijk wordt gezegd dat daarover duidelijke afspraken moeten worden gemaakt, vind ik zeer goed. Ik heb vroeger hier in de commissie en in mijn gemeente al meermaals het voorstel gedaan om te werken met een soort waarborgsysteem. Men zou diegenen die een pleister- of standplaats betrekken, vooraf om een waarborg kunnen vragen en die waarborg kunnen inhouden als ze hun verantwoordelijkheden niet nakomen. Die tip kan misschien verder uitgewerkt worden.

De voorzitter: De heer De Loor heeft het woord.

De heer Kurt De Loor: Minister, de oplossing van dit probleem gaat toch maar tegen een heel beperkte slakkengang vooruit. Het beleid rond woonwagengewoners, pleisterplaatsen en doortrekkersterreinen, werpt niet de vereiste vruchten af. Er is het strategisch plan Woonwagengewoners, waarbij een aantal initiatieven en maatregelen werden genomen. Ik hoop dat die voldoende zijn, dat er kort op de bal wordt gespeeld, dat er snel wordt geëvalueerd en bijgestuurd. Ik heb er in een vorige vraag om uitleg ook al naar verwezen: bij een aantal zaken stoot men direct op problemen. Er is een knelpuntenlijst opgemaakt. Ook die problemen moeten krachtig aangepakt worden. Bijna overal is er ook een gebrek aan draagvlak.

U zegt nu dat de subsidie opgetrokken is van 90 naar 100 procent. Bij ons in Oost-Vlaanderen was dat al het geval: 90 procent komt er van de Vlaamse en 10 procent van de provinciale overheid. Op die manier is dat een nuloperatie voor de lokale overheid.

Tijdens een vorige commissievergadering heb ik al voorgesteld om ook, eventueel in overleg met de minister van Welzijn, een terreinbegeleider (gedeeltelijk) te subsidiëren. Modellen voor politieverordeningen en voor overeenkomsten voor pleisterplaatsen op privé-eigendom zijn weliswaar een goede zaak, net als een waarborg, die overigens bij ons al van kracht is, mevrouw De Waele. Maar toch stel ik vast dat het vaak beperkt blijft tot de hardware. Inzake de software, zoals een terreinbegeleider, die ook kan spreken met de woonwagengewoners als er problemen zijn of overlast, die tracht problemen op te lossen en te verzoenen – als dat niet

lukt, dan kunnen er sancties volgen –, inzake die software blijven we heel erg in gebreke. Ik dring erop aan dat u samen met de minister van Welzijn bekijkt welke vorm van samenwerking op dat vlak mogelijk is.

Het is intussen stereotiep. Na elke zomer zitten we hier opnieuw met dezelfde vragen om uitleg die door de verschillende fracties worden ingediend. Ik blijf ook een beetje op mijn honger zitten, minister, inzake de vraag of er al onderzocht is of de Vlaamse overheid ook Vlaamse gronden heeft die in aanmerking komen voor opvang van rondtrekkenden. Uit uw antwoord heb ik dat niet kunnen opmaken. Ik dring erop aan dat dit nog eens wordt bekeken.

Ten slotte ben ik er ook van overtuigd dat, als we geen tandje bijsteken inzake ons beleid rond woonwagengewoners, dit de negatieve reacties en de stigmatisering in de hand zal blijven werken. Zo zullen de steden en gemeenten die nu wel hun verantwoordelijkheid nemen in deze materie, ontmoedigd worden of zelfs gestraft worden voor het beleid dat ze hierrond voeren.

De voorzitter: Mevrouw Vermeiren heeft het woord.

Mevrouw Goedele Vermeiren: Minister, ik heb gemerkt dat er een langzame vooruitgang is in dit dossier, maar het is er een. Zoals de heer De Loor zegt, worden er na elke zomer weer vragen om uitleg ingediend omdat er dan zo vaak een probleem met de doortrekkenden aan de oppervlakte komt. Natuurlijk zijn er ook de structurele problemen met de residentiële terreinen. Ik heb ook gevraagd naar de rol van Wonen daarin. Ik zou ook graag hebben dat u dat als coördinerend minister blijft opvolgen, en dat we toch enige vooruitgang boeken in deze materie.

De voorzitter: De heer Vanden Bussche heeft het woord.

De heer Marc Vanden Bussche: Mijnheer De Loor, ik heb goed naar u geluisterd. Dat was toch wel een grapje: een woonwagenbegeleider? De cultuurcoördinatoren zijn afgeschaft, en nu wilt u aan Vlaanderen verkopen dat wij een woonwagenbegeleider in dienst moeten laten nemen door de gemeente? Is dat een fulltime woonwagenbegeleider? Voor hoeveel uren zouden de gemeenten daarvoor dan gesubsidieerd worden? Ik begrijp het niet zo goed.

De heer Kurt De Loor: Mijnheer Vanden Bussche, zoals ik al zei, hebben we nu vooral al ingezet op de hardware, die nu voor 100 procent gesubsidieerd wordt: de terreinen en de uitrusting ervan. Maar mijn voorstel is ook om nu eens in te zetten op de software. En dat om verschillende redenen, ook om er een draagvlak voor te kunnen creëren in de gemeente. Nu zijn we immers allemaal voor het aanleggen van doortrekkersterreinen en pleisterplaatsen totdat dat in onze eigen gemeente, in onze eigen achtertuin gebeurt. Dan treedt het nimbsyndroom op. Daarom zou het belangrijk kunnen zijn, zoals collega De Waele al zei, om de overlast die er vaak mee gepaard gaat, te voorkomen en indien nodig te sanctioneren. Op dat vlak kan een terreinbegeleider zijn nut hebben. Die hoeft niet fulltime ingezet te worden. Samenwerking met het lokale OCMW is perfect mogelijk. Mijnheer Vanden Bussche, ik pleit ervoor om daarvoor in de nodige subsidiëring te voorzien, zodat het draagvlak groter wordt, zodat er meer plaatsen worden gecreëerd voor woonwagengewoners.

De heer Marc Vanden Bussche: De politie levert al woonwagenbegeleiders. We steken daar al veel centjes in. Er zijn al politie en stewards enzovoort. We moeten ons dat niet beginnen aan te trekken.

Minister Geert Bourgeois: Mevrouw De Waele, waarborgen kunnen nu al. Dat is uitdrukkelijk vermeld in de omzendbrief of in de bijlage. De gemeente kan waarborgen vragen. Dat kan ertoe bijdragen dat een aantal zaken correcter worden nageleefd, als je afhankelijk bent van een correcte naleving om je waarborg terug te krijgen.

Iedereen hier weet dat het traag vooruitgaat. De oorzaken zijn gekend. Er worden nu ruimtelijke plannen gemaakt die allemaal die mogelijkheden creëren. Toch komen de terreinen er maar mondjesmaat bij, zelfs als de vergunningen er zijn. Dan gaat het om andere

redenen. Mijnheer De Loor, u kent goed de gemeenten waar de aanleg lang op zich laat wachten. Misschien zijn er praktische redenen.

Ik ben nu al een tijdje bezig met dit bijzonder moeilijke dossier. Dit is een atypische vorm van wonen. We zijn het niet gewend om ermee om te gaan. De overgrote meerderheid van ons allen woont vast. Deze mensen trekken rond. Het is moeilijk om met hen afspraken te maken. Een gemeente kan op een residentieel terrein veel gemakkelijker afspraken maken. Daar heb je een vaste structuur. Je kunt dat ook beter handhaven. Op doortrekkersterreinen en pleisterplaatsen is dat niet gemakkelijk.

Mijnheer De Loor, ik denk niet dat je daar een vorm van begeleiding moet bijvoegen. Dat is weer eens van hogerhand voorzien in begeleiding. Dat kost opnieuw pakken geld. We mogen aan die groepen een zekere verantwoordelijkheidszin vragen. Is het een utopie om op een dubbel spoor te werken? We moeten afspraken maken wanneer ze aankomen. Een syndicus aanstellen is niet gemakkelijk. Op één doortrekkersterrein kun je twee of drie verschillende families of groepen hebben die het met elkaar niet eens zijn. Daar kun je niet, zoals in een flatgebouw, één verantwoordelijke aanstellen. Daar zijn ook afspraken. Daar is een huishoudelijk reglement voor het intern samenleven.

We voorzien wel al in begeleiding met betrekking tot onderwijs. Dat is een van de pijnpunten. De kinderen van die mensen hebben recht op onderwijs. Voor de kinderen van schippers en binnenvaarders is het veel gemakkelijker om ze in het onderwijs te krijgen. Ik heb erover gesproken met die aalmoezenier en ik heb het al publiekelijk aan die mensen op dergelijke terreinen gezegd: zij hebben de plicht om hun kinderen onderwijs te laten volgen. Dan krijg je gelijk, maar in de feiten weet iedereen dat het niet evident is.

Er is onderwijsbegeleiding. Moet er nog meer begeleiding zijn? De overheid investeert. Het kost veel geld. Het gemeentebestuur steekt zijn nek uit. Het is dan ook een minimum minimum dat er wordt afgesproken dat de verordening wordt gerespecteerd. Dat heb je ook bij sociale huisvestingsmaatschappijen. Als een sociale woning wordt gevandaliseerd, treed je toch ook op? Er moet een minimaal afsprakenkader zijn. Dan vermijd je veel van die problemen. Ik scheer ze niet allemaal over dezelfde kam: er zijn er heel veel waar er geen overlast is. Maar het probleem om te komen tot die beslissing is precies dat er geen draagvlak is bij de bevolking. Je kunt dat niet eenzijdig aanpakken met een repressief handhavingsbeleid. Ik zal voorstellen aan de gouverneurs en de gemeentebesturen dat we moeten komen tot vormen van afspraken. Iedereen in de samenleving, ook de rondtrekkenden, moet een bepaalde verantwoordelijkheid opnemen. Als er is geïnvesteerd in sanitair en in alle voorzieningen, stromend water enzovoort, moet je daarover toch afspraken kunnen maken? Dat doen mensen die op andere manieren samenwonen ook. We moeten dat dubbele spoor blijven bewandelen. Anders zullen we altijd geconfronteerd worden met een grote terughoudendheid op het terrein om te komen tot de aanleg van die voorzieningen.

De voorzitter: De heer De Loor heeft het woord.

De heer Kurt De Loor: Minister, mijn voorstel om te onderzoeken of een terreinbegeleider een bijdrage kan leveren, is ingegeven door mijn vaststelling dat het draagvlak overal heel laag is. Ik spreek vanuit mijn ervaring in Zottegem. De omwonenden van zo'n doortrekkersterrein of pleisterplaats zijn vragende partij om dat draagvlak te verhogen. Ze willen een terreinbegeleider als go-between om de contacten met de buurt te bevorderen. Als u hiermee rekening houdt in uw beleid inzake woonwagengewoners, zullen we al een eind verder zijn en kan er al meer geruststelling zijn. Ik stel voor om, naast de daadkracht, wat creativiteit aan de dag te leggen.

De voorzitter: De vragen om uitleg zijn afgehandeld.

■