

KneIpuntennota

DATUM 31 oktober 2014

VOLGNUMMER 2014-2015/1

COMMISSIE Wonen, Armoedebeleid en Gelijke Kansen

Kinderen van woonwagenbewoners: kinderrechten op de tocht

Steeds meer woonwagenbewoners worden van hun vaste standplaats verdreven en gedwongen om voortdurend rond te trekken. Voor hun kinderen wordt naar school gaan zo goed als onmogelijk en de toegang tot gezondheidszorg een heel stuk lastiger. Voor Rom-kinderen lag onderwijs al niet makkelijk. Bovendien dreigen deze gezinnen ook nog eens verstoken te worden van elke maatschappelijke dienstverlening.

De woonwagenbevolking omvat drie bevolkingsgroepen, samen ongeveer 1000 gezinnen: Manoesjen of Sinti (8%), Rom (22%) en "Voyageurs" (70%), goed voor zo'n 2600 personen waaronder een 650-tal kinderen. Allen Belgische families die al sedert de 15^e respectievelijk 19^e eeuw in onze contreien een semi- nomadisch bestaan leiden.

Hoewel vanuit een ver verleden verwant met elkaar, mogen we de Belgische Rom niet verwarren met de niet-rondtrekkende Roma uit Centraal- of Oost-Europa die pas sinds de jaren '90 naar West-Europa komen. Het gaat in deze nota evenmin over de enkele honderden niet-Belgische Voyageurs of Travellers en Rom die vanuit onze buurlanden van voor- tot najaar en vooral in de zomermaanden ons land doortrekken.

Deze knelpuntennota baseren wij op:

1. Klachten die binnenliepen bij de Klachtenlijn van het Kinderrechtencommissariaat,
2. Plaatsbezoeken door één van onze medewerkers,
3. Overleg met het Minderhedenforum, het Kruispunt Migratie-Integratie, het Interfederaal Centrum voor gelijke kansen en bestrijding van discriminatie en racisme en de Vereniging van Vlaamse Steden en Gemeenten,
4. Overleg met de deputés of hun medewerkers, verantwoordelijk voor woonwagenterreinen, uit de vijf Vlaamse provincies.

Wat zijn de knelpunten?

1. Zij kunnen nergens naartoe
 - Steeds meer woonwagenbewoners verdreven
 - Meest kwetsbare families meest bedreigd
 - Ook andere groepen onder druk
 - Kinderrechten 100 keer op de tocht
 - Onderwijs
 - Gezondheidszorg
 - Materiële leefomstandigheden
 - Participatie aan de samenleving
 - Groot tekort aan residentiële woonwagenterreinen
 - Vlaams beleid stroomt niet door
 - Wél een Vlaams kader en middelen
 - Maar de lokale instanties happen niet toe
 - Bevoegdheden teveel versnipperd
2. Referentie-adressen: te weinig en te weinig erkend
 - Capaciteit van referentieadrespunten bereikt
 - Sociale rol van referentieadres te weinig erkend
3. Lage onderwijsdeelname bij Rom-kinderen: een oud zeer
 - Breuklijn tussen culturen
 - Te weinig aangepaste ondersteuning

Wat kan u doen?

1. Stop meteen het verdrijven zonder alternatief
2. Meer capaciteit voor referentie-adressen met dienstverlening
3. Maak Vlaamse doelstellingen lokaal afdwingbaar
4. Zorg voor een gecoördineerde aanpak
5. Een geëigende onderwijsstrategie voor Rom-kinderen

Wat baart ons zorgen?

Knelpunt 1. Zij kunnen nergens naartoe

Steeds meer woonwagenbewoners verdreven

De voorbije 20 jaar voerden veel gemeenten een gedoogbeleid. Men liet families met niet-legaal geparkeerde woonwagens met rust. Maar men voerde voor de betrokken privéterreinen ook geen bestemmingswijzigingen door. De onwettigheid van de woonsituatie bleef dus bestaan. Na de gemeenteraadsverkiezingen in 2012 zijn veel gemeenten strikter gaan optreden. Wie zijn woonwagen op een plek staan heeft waar dat eigenlijk niet mag, krijgt via politie en/of deurwaarder een aanmaning om te vertrekken. Vaak onder de dreiging van boetes. Van een alternatief is meestal geen sprake. Soms wordt gepoogd de getroffen gezinnen een andere woonst aan te bieden (bv. een OCMW-woning). Maar in veel gevallen zien de verdreven gezinnen zich verplicht uit te wijken naar een doortrektersterrein of naar een andere plek waar permanent verblijf ook niet toegestaan is. In beide gevallen is verplicht rondtrekken het gevolg. Soms worden gezinnen verdreven die jaren hebben gewoond op grond die hun eigendom is.

Intergenerationele samenwerking onder druk (1)

Drie generaties leven jaren samen op een eigen terrein (gedoogd, niet in regel met de stedenbouwkundige voorschriften). De grootouders, ouders en kinderen wonen er samen in 4 caravans. Terug rondtrekken of een individuele woning gaan betrekken is voor de ouders geen optie (meer), ze staan ondertussen ook in voor de verzorging van de hulpbehoevende grootouders.

Meest kwetsbare families meest bedreigd

Onder de getroffen families vindt men vooral Belgische Rom-families. Met een lagere scholingsgraad, een meer precare leef- en werksituatie en een hogere sterftegraad vormen zij de meest precare groep. De families die zich bij ons *Rom* noemen, kwamen 100 tot 150 jaar geleden naar onze contreien. Velen zijn afstammelingen van Roma die voorheen als slaven in Groot-Roemenië leefden. Na de afschaffing van de slavernij in 1856 trokken veel van die families naar West-Europa (vooral België, Nederland, Frankrijk en Duitsland).

De laatste twee jaar werden 40 Belgische Rom-gezinnen gedwongen om hun private, tot dan toe gedoogde terrein te verlaten. Tegen 12 gezinnen, onder wie 6 Rom, loopt momenteel een procedure die hen dwingt te vertrekken. Meer dan 30 Rom-gezinnen staan momenteel nog op een terrein waar het risico op verdrijving heel reëel is. Omdat het terrein “zonevreemd” is of een andere bestemming krijgt.

Ook anderen groepen onder druk

Maar ook onder de Voyageurs neemt de druk toe. In tegenstelling tot de Rom hebben de Voyageurs geen migratie-achtergrond. Het gaat om families die vaak pas vanaf de 19e eeuw een rondtrekkend bestaan begonnen te leiden. Ze deden dat om den brode, omdat ze door omstandigheden (onder meer door de industrialisering) met hun vroegere beroep niet meer aan de kost kwamen. Ze namen daarmee in zekere zin de levenswijze van de Sinti of Manoesjen over, een Roma-volk dat al in de 15e eeuw in West-Europa aankwam en er sindsdien een rondtrekkend bestaan leidt. De Voyageurs nemen momenteel het gros van de residentiële staanplaatsen voor woonwagens in. Maar naarmate hun kinderen volwassen worden en zich een eigen woonwagen aanschaffen neemt ook bij hen de vraag naar staanplaatsen toe. Omdat sommige gemeenten dubbel staan voorlopig nog gedogen, ervaren veel Voyageurs-gezinnen de problematiek nog niet zo urgent. Maar dat kan snel keren. Zo werd de Klachtenlijn werd aangesproken door een gezin waar de druk vanuit de gemeente met betrekking tot het dubbel staan al sterk aanwezig was.

Intergenerationele samenwerking onder druk (2)

Het gezin heeft een reguliere staanplaats op een gemeentelijke residentieel terrein waar ze sinds jaren wonen en van waaruit de kinderen schoolliepen. Een van de eigen kinderen woont ondertussen zelf samen met haar partner en kind. Dit jonge gezin betreft zijn eigen caravan, dubbel staand op het terrein van hun ouders, niet reglementair. Deze situatie brengt spanningen mee tussen de generaties. De ouders worden bedreigd met een boete voor inbreuk op de bouwvoorschriften en op het huishoudelijk reglement van het woonwagenterrein. Zij immers laten het gezin van hun volwassen dochter dubbel staan. Maar ze willen hun dochter en kleinkind daarmee alleen maar helpen. Er zijn namelijk geen vrije plaatsingen op het terrein en ook niet elders in de omgeving. Voor de jonge gezinnen is de keuze moeilijk: verder last bezorgen aan hun ouders of gedwongen rondtrekken waardoor ze hun eigen kind geen enkel perspectief kunnen bieden op een stabiel leefklimaat.

Kinderrechten 100 keer op de tocht

Het is precies voor de kinderen dat veel rondtrekkende families ervoor opteren het echte rondtrekken te beperken tot de zomermaanden. Het steeds weer verdreven worden doorkruist dat voornemen, met nefaste gevolgen voor de kinderen. Voor een 100-tal kinderen komen diverse kinderrechten daardoor onder druk. Nu reeds of heel binnenkort.

Recht op onderwijs op de helling

Waar woonwagenbewoners van hun vaste stek verdreven worden, wordt het voor de kinderen een stuk moeilijker – soms zelfs onmogelijk – om regelmatig naar school te gaan. De samenwerking die sommige scholen doorheen jaren met bepaalde families opgebouwd hebben, wordt ernstig belemmerd.

Een jaar geleden ontvingen we deze klacht van een gezin met vijf kinderen, van wie er twee leerplichtig zijn:

Broos evenwicht op school afgebroken (1)

‘Wij waren rondtrekkende woonwagenbewoners en hebben vijf jaar geleden een stuk grond gekocht om er in onze caravan te wonen. Onze kinderen moeten kunnen studeren en naar een vaste school gaan. Veel mensen van onze generatie zijn nog analfabeet en dat kunnen we onze kinderen niet aandoen. Op het einde van het schooljaar, in de zomer van 2013, zijn we door het gemeentebestuur van onze vaste standplaats verdreven. Ondertussen trekken we rond. Wij blijven rond het Brusselse, maar rondtrekken maakt het voor de kinderen heel moeilijk.’

Toch hadden ze de vorige schooljaren, vóór ze van hun vaste woonplek verdreven werden, regelmatig schoolgelopen. Die vroegere school bevestigde ons dat de kinderen positief evolueerden.

Hoe ging het ondertussen verder?

Broos evenwicht op school afgebroken (2)

Verhuizen van de ene plaats naar de andere maakte het voor dit gezin heel moeilijk om voor de kinderen een stabiele schoolomgeving te creëren. Als ze dan toch een school vonden, was het voor de kinderen moeilijk om zich aan te passen. En ook voor de nieuwe school was het niet evident om het aangepaste leerpakket van de vorige school verder te zetten. Uiteindelijk haakten de kinderen af. Sinds de krokusvakantie (voorjaar 2014) gaan ze niet meer naar school.

Eind augustus keerde het gezin terug naar hun vroegere ‘vaste’ woonplek en werden de kinderen weer ingeschreven in hun vroegere school, na een ‘verloren’ schooljaar. Nog voor het schooljaar startte, kreeg het gezin opnieuw het bevel om het terrein te verlaten.

Het recht op onderwijs, vervat in artikel 28 van het Kinderrechtenverdrag, komt hiermee in gevaar.

Recht op gezondheidszorg beknot

Ook de toegang tot noodzakelijke gezondheidszorgen wordt door het verplicht rondtrekken soms ernstig belemmerd. Dat vormt een schending van artikel 24 van het Kinderrechtenverdrag.

Chemotherapie in gevaar

Sinds enige tijd zijn de vier kinderen van een Romfamilie uit de buurt ingeschreven in onze school. Na een lange weg zijn de kinderen eindelijk elke dag op school en maken ze grote vorderingen, zowel sociaal als qua kennis en taal. Nu moet het gezin weg van het terrein waarop ze wonen. Dat is nefast voor de kinderen.

Een van de kinderen heeft kanker en krijgt elke dag chemotherapie in het revalidatiecentrum in de buurt. Haar situatie is zorgwekkend en verhuizen van de ene plek naar de andere is zeker niet aangewezen.

Recht op goede materiële leefomstandigheden gefnuikt

Gezinnen die verplicht rondtrekken komen vaak terecht op plaatsen die eigenlijk niet voor bewoning uitgerust zijn. De materiële omstandigheden zijn er vaak deplorabel.

Op toilet in het tankstation, naar de snelweg voor een douche

Bij een plaatsbezoek aan een woonwagengezin met vijf kinderen in de lagere schoolleeftijd kon een medewerker van het Kinderrechtencommissariaat met eigen ogen vaststellen waartoe gedwongen rondtrekken concreet kan leiden. Het gezin trof hij aan op een terrein zonder sanitaire voorziening noch stromend water. Om naar het toilet te gaan moesten ze naar een tankstation langs een steenweg een eind verderop. Voor een douche naar een sanitaire voorziening langs de snelweg nog wat verder – een plek waar de kinderen hun beurt moeten afwachten tussen vrachtwagenchauffeurs, voor wie de sanitaire voorziening in de eerste plaats ingericht is. Het gebrek aan elektriciteitsaansluiting compenseerden ze met een energievretende stroomgenerator op benzine. Net voldoende om de caravan te verlichten en wat tv te kijken. Dankzij de butaanflessen is er gelukkig warm eten.

Nochtans voorziet artikel 27 van het Kinderrechtenverdrag het recht voor elk kind op een passende levensstandaard die toereikend is voor hun fysieke, psychische en sociale ontwikkeling. De staat moet de passende maatregelen nemen om de ouders te helpen dit recht te verwezenlijken.

Participatie aan de samenleving nog meer bemoeilijkt

Voor veel woonwagengezinnen vormen de familie en de eigen groep de belangrijkste referentiepunten in hun leven. Contacten met de 'burgermaatschappij' – zoals zij dat noemen – zijn veelal beperkt. Er is vaak een wederzijdse terughoudendheid. In andere gevallen blijken er toch sociale contacten met de buurt te zijn.

Kinderen uit de buurt komen spelen

Een medewerker van het Kinderrechtencommissariaat bezoekt een woonwagengezin. Ze staan op een plek zonder vergunning. Hun kinderen gaan wel regelmatig naar school. Op het terrein zijn heel wat kinderen samen aan het spelen. De medewerker vraagt of dat allemaal kinderen van het gezin zijn. 'Neen,' krijgt hij als antwoord, 'daar lopen ook verschillende kinderen uit de buurt bij. Nu toch nog.'

Onder meer via de school slagen kinderen van woonwagengezinnen er ook wel in contacten met leeftijdsgenoten uit de buurt te leggen. Het gedwongen rondtrekken verbreekt die contacten of maakt ze heel wat moeilijker. Het beperkt ook hun mogelijkheden om deel te nemen aan diverse buitenschoolse activiteiten en georganiseerde vrijetijdsbesteding die hun culturele, sociale en creatieve ontwikkeling kan stimuleren - een recht uitdrukkelijk voorzien in artikel 31 van het Kinderrechtenverdrag.

Groot tekort aan residentiële woonwagenterreinen

Dat verdrijving leidt tot gedwongen rondtrekken komt doordat verdreven woonwagengezinnen nergens naartoe kunnen. In tegenstelling tot sommige van onze burens (Nederland, Waals gewest, ...) erkent Vlaanderen nochtans uitdrukkelijk het recht op wonen op wielen. De Vlaamse Wooncode voorziet al sedert 2004 onder meer in *residentiële woonwagenterreinen* (voor permanent verblijf) en in *doortrekkersterreinen* (voor een kort verblijf). Voor de verdreven woonwagengezinnen lijkt de oplossing dus voor de hand te liggen: verhuizen naar zo'n residentieel woonwagenterrein. Maar juist hier zit het probleem.

Diverse klachten bij de Klachtenlijn en andere organisaties wijzen op een acuut gebrek aan residentiële woonwagenterreinen. Volgens het Kruispunt Migratie-Integratie zou het aantal staanplaatsen (momenteel een 500-tal) verdubbeld moeten worden, wil men tegemoet komen aan de vraag van alle gezinnen die nu met hun woonwagen nergens terecht kunnen. Het Minderhedenforum rekent ruimer en telt er ook die gezinnen (vooral Voyageurs) bij die een (familie-) geschiedenis als woonwagengewoner hebben, actueel in huizen of flats wonen, maar wel de wens hebben om (terug) in een woonwagen te wonen. Zij schatten dat er in Vlaanderen een 1500-tal residentiële staanplaatsen nodig zijn, een verdrievoudiging van het huidige aanbod.

Vlaams beleid stroomt niet door

Het recht op wonen op wielen uit de Vlaamse Wooncode kreeg door het Agentschap voor binnenlands bestuur verder concrete uitwerking in onder meer een heuse handleiding voor het aanleggen en beheren van woonwagenterreinen (2010), met daarin een heel concreet *doe-boek*. In uitvoering van het Vlaams integratiebeleid stelde datzelfde Agentschap een *Strategisch Plan Woonwagengewoners 2012 - 2015* op.

Wel een Vlaams kader én middelen voor inrichting woonwagenterreinen

Door voor de inrichting van woonwagenterreinen een subsidie van 100% mogelijk te maken (Decreet van 28 maart 2014), probeert de Vlaamse overheid lokale besturen en andere actoren te motiveren om voldoende terreinen ter beschikking te stellen zodat het recht op wonen op wielen ook effectief gerealiseerd kan worden. Het gaat om meer dan een stuk grond afbakenen.

- Residentiële woonwagenterreinen zijn bedoeld voor permanent verblijf en beschikken daartoe over de nodige nutsvoorzieningen (water, elektriciteit, sanitair). Ambachtelijke en/of commerciële activiteiten zijn in beperkte mate mogelijk. De terreinen kunnen publiek of privé uitgebraat worden. Vergunde residentiële woonwagenterreinen worden vooral beheerd door gemeenten (overgrote deel), provincies (6) of sociale huisvestingsmaatschappijen (2). Er werden drie private woonwagenterreinen vergund. Alles samen zijn er momenteel ruim 470 staanplaatsen (verspreid over een 30-tal terreinen met 5 tot 50 staanplaatsen). Er zijn er nog een tiental bijkomende terreinen gepland, goed voor minstens 50 staanplaatsen. Op residentiële woonwagenterreinen vervult de beheerder vaak ook de rol van brugfiguur die de bewoners oriënteert naar maatschappelijke basisvoorzieningen of meer gespecialiseerde voorzieningen.
- Doortrekkersterreinen zijn bestemd en ingericht voor het tijdelijk (een drietal weken) plaatsen van 'verkeerswaardige' woonwagens. Zulke terreinen beschikken eveneens over de nodige nutsvoorzieningen. Er zijn momenteel een 80-tal staanplaatsen voorzien, vrij gelijkmatig verspreid over vijf terreinen, beheerd door een provincie (Vlaams-Brabant), of door stedelijke overheden (Antwerpen, Kortrijk en Gent). Vlaanderen voorzag in een bijkomend aantal van 14 doortrekkersterreinen, maar de realisatie ervan is momenteel hoogst onzeker.
- Pleisterplaatsen zijn private of publieke terreinen die normaal gezien niet bestemd zijn voor het plaatsen van woonwagens, maar waarop onder bepaalde voorwaarden voor een beperkte periode (max. 90 dagen) verkeerswaardige woonwagens kunnen staan. Het gaat bijvoorbeeld om parkeerterreinen, ongebruikte wegen, pleinen of ongebruikte terreinen. Ze zijn bedoeld als uitzonderingsmaatregel om aan de meest dringende behoeften tegemoet te komen, in afwachting van definitieve oplossingen. Ze mogen niet gelegen zijn in een ruimtelijk kwetsbare gebieden en het tijdelijk gebruik als woonwagenterrein mag

de algemene bestemming van het gebied niet in het gedrang brengen. Er mogen geen permanente verhardingen, voorzieningen, afsluitingen en dergelijke aangebracht worden. Wel mobiele toiletten, tijdelijke wateraansluitingen, verplaatsbare afsluitingen, enzovoort. In een omzendbrief (2010) vraagt de minister van Binnenlandse Bestuur gemeenten zich voor te bereiden op de occasionele opvang van rondtrekkenden. De gouverneur wordt opgedragen de opvang te coördineren en te bemiddelen tussen gemeenten en rondtrekkenden.

Maar de lokale instanties happen niet toe

De kern van het probleem is dat het Vlaamse beleid niet doorstroomt naar het lokale niveau (de gemeenten). De strategie van de Vlaamse overheid – gemeenten geen verplichtingen opleggen maar stimuleren via het verlenen van subsidies – blijkt niet het gewenste resultaat af te werpen. Vaak spelen gemeenten de bal naar elkaar door. Meer coördinatie en sturing lijkt nodig. Maar er moet ook gekeken worden naar wat schuilgaat achter de weigerachtige houding van gemeenten om uitvoering te geven aan het recht op wonen op wielen.

Een kwestie van ruimtelijke ordening

Uiteraard spelen argumenten inzake ruimtelijke ordening een rol in de weigerachtige houding van gemeenten om residentiële woonwagenterreinen op hun grondgebied in te richten. Een bestemmingswijziging waardoor een actuele standplek niet langer illegaal is, is ook niet altijd mogelijk. Wellicht vergt het aspect ruimtelijke ordening dat de problematiek van het tekort aan woonwagenterreinen (ook) vanuit een hoger niveau dan het gemeentelijke bekeken wordt.

Een kwestie van beheers- en algemene kosten

Aan de inrichting van een woonwagenterrein zijn ook algemene kosten verbonden, zoals kosten voor de wijziging van het ruimtelijk uitvoeringsplan (RUP). Zo'n wijziging is veelal noodzakelijk en kost ervan kan behoorlijk oplopen. Het decreet van 28 maart 2014 voorziet wel een beperkte vergoeding voor algemene kosten (7%), maar de kost voor een ruimtelijk uitvoeringsplan is daar niet inbegrepen.

Een woonwagenterrein moet bovendien niet alleen ingericht, het moet ook beheerd worden. De beheerder vervult ook vaak een sociale functie (zie hoger). Zowel het loon van de beheerder als de onderhoudskosten verbonden aan het beheer van het terrein, kan de lokale uitbater niet steeds ten volle recupereren uit de huur die de vaak kansarme woonwagenbewoners voor hun staanplaats betalen.

Een kwestie van armoede en negatieve percepties

Onder de woonwagenbewoners is de werkzaamheidsgraad laag en de armoede hoog. Uit een HIVA-onderzoek van 2010 bij 230 woonwagenbewoners blijkt dat slechts 29% van de 20- tot 59-jarigen arbeidsactief is, als werknemer of als zelfstandige. De kleine helft daarvan was bovendien slechts deeltijds aan het werk of zelfs maar "af en toe". Van de overige 71% was de meerderheid werkloos (met of zonder uitkering), permanent arbeidsongeschikt of invalide of huisvrouw/man zonder uitkering. Wie wel aan het werk is, verricht vooral arbeid die geen diploma of slechts een beperkte scholing vergt, zoals poetsen, leuren, handel in oud ijzer, handel in tweedehandsauto's, bandwerk, magazijnbeheer of foorreizen. Driekwart van de woonwagenbewoners geeft aan maar moeilijk tot zeer moeilijk rond te komen. De scholingsgraad ligt bij de volwassenen ook bijzonder laag: 44% heeft geen diploma, 33% niet meer dan een getuigschrift lager onderwijs. Bij de Rom liggen die cijfers nog een stuk hoger: 89% en 11%.

Voor een lokale overheid betekent het huisvesten van deze bevolkingsgroep dat ook extra geïnvesteerd zal moeten worden in armoedebestrijding, (de facilitering van) scholing én integratie. Met de inrichting van een woonwagenterrein alléén kom je er niet. Die inrichting mag dan al zo goed als gratis zijn, op langere termijn hangt aan zo'n woonwagenterrein op je grondgebied een serieus sociaal kostenplaatje vast. En dat komt bovenop de negatieve percepties die bij het brede publiek vaak over woonwagengewoners leven en overwonnen moeten worden.

Bevoegdheden teveel versnipperd

Volgens het *Strategisch plan woonwagengewoners 2012-2015* nemen de provincies 'een kernpositie in het standplaatsenbeleid op' (p. 13). De provincies zelf geven aan dat ze hiervoor over onvoldoende wettelijke instrumenten beschikken, bijvoorbeeld om de inrichting van residentiële woonwagenterreinen als voorwaarde te stellen voor de goedkeuring van gemeentelijke ruimtelijke uitvoeringsplannen.

Bovendien rijst de vraag welke rol de provincies in de toekomst nog gaan kunnen vervullen. Het Vlaams Regeerakkoord wil de taken van de provincies beperken tot de grondgebonden bevoegdheden. Alvast kunnen de provincies vanuit deze bevoegdheden een actief beleid opzetten. We verwijzen hierbij graag naar de inspanningen die provincie Vlaams-Brabant doet ter realisatie van provinciale doortrekkersterreinen en woonwagenterreinen. Maar om de rechten van kinderen van woonwagengewoners te verzekeren is meer nodig dan een stuk grond. Behalve aan ruimtelijke ordening en wonen raakt de problematiek van woonwagengewoners ook aan andere beleidsdomeinen: integratie- en inburgering, welzijn, onderwijs en openbare orde. Provinciale integratiediensten verrichten nu heel wat werk dat de woonwagengewoners en hun kinderen ten goede komt. Het is onduidelijk óf en hoe dat verder opgenomen zal worden binnen de instantie waarin die diensten *ingekanteld* zullen worden. Onduidelijk is ook hoe dat in de toekomst gecoördineerd zal worden met de grondgebonden bevoegdheden die de provincies wel nog zullen hebben.

Wat het Vlaamse niveau aangaat, leeft bij het betrokken middenveld sterk de indruk dat de problematiek nu vooral vanuit de invalshoek integratie- en inburgering enerzijds en openbare orde anderzijds opgevolgd wordt. Op de andere domeinen wordt weinig vooruitgang geboekt. De beleidsdomeinen Wonen en Ruimtelijke Ordening vervullen nochtans een cruciale rol in dit dossier. Ze lijken het echter nog steeds moeilijk te kunnen vinden met de *verplaatsbaarheid* van deze woonvorm. Of er wordt te veel gekeken naar de gebrekkige woonkwaliteit van veel woonwagens en te weinig naar de plaats die woonwagenterreinen in het woonbeleid zouden kunnen krijgen.

Knelpunt 2. Referentieadressen: te weinig en te weinig erkend

Een apart probleem dat de situatie van gedwongen rondtrekkende families nog verergert, is dat zij nog moeilijk aan een referentieadres mét sociale ondersteuning kunnen geraken.

Wie rondtrekt en minder dan 6 maand per jaar op een vaste plek verblijft, dient zich sedert 1991 op een referentieadres in te schrijven. Dat kan het adres zijn van een natuurlijk persoon, bijvoorbeeld een andere woonwagengewoner die wel een residentiële staanplaats heeft. Of het adres van een vzw, stichting of vennootschap met sociaal oogmerk die de belangen van één of meer rondtrekkende bevolkingsgroepen behartigt.

In het kader van het Vlaamse integratiebeleid laten drie vzw's rondtrekkende gezinnen zich op hun adres domiciliëren, waardoor ze die gezinnen ook sociaal-administratief kunnen begeleiden. Twee van die vzw's (één te Antwerpen en één in Molenbeek) beheren de referentieadressen van de meer dan 150 Rom-gezinnen (op een totaal van ruim 200) die geen residentiële staanplaats hebben. De derde vzw richt zich vooral tot Voyageurs (een 30-tal gezinnen).

Capaciteit van referentieadresspunten bereikt

Een referentieadres is méér dan een postpunt of een administratief loket. De vzw die het beheert, vervult ook de rol van brugfiguur tussen de maatschappij en de meestal erg gesloten gemeenschap waartoe rondtrekkende gezinnen behoren. Reguliere voorzieningen werken meestal heel lokaal. Voor permanent rondtrekkende gezinnen is dat lastig om er contact mee te nemen. De vzw achter het referentieadres regelt dat voor hen. Wegens personeelsbeperkingen kunnen de drie vzw's hun dienstverlening niet verder uitbreiden. In de praktijk domiciliëren zij sinds 2013 geen nieuwe gezinnen meer. Het is overigens niet duidelijk of na de hervorming van de integratiesector deze dienstverlening kan blijven voortbestaan.

Sociale rol van referentieadres te weinig erkend

De sociale rol van het referentieadres wordt door de overheid te weinig erkend. Het gebeurt dat het geschrapd wordt, bijvoorbeeld wanneer een rondtrekkend gezin niet ingaat op een verzoek – verstuurd naar het referentieadres – om zich bij de politie te melden. De gevolgen voor het betrokken gezin kunnen heel groot zijn. In het bijzonder voor de kinderen.

Knelpunt 3. Lage onderwijsdeelname bij Rom-kinderen: een oud zeer

In aantal gezinnen vormen de Belgische Rom maar goed een vijfde van de totale Belgische rondtrekkende bevolking. Door het hogere aantal kinderen bij de Rom-gezinnen maken de ongeveer 300 Rom-kinderen wel bijna de helft uit van alle Belgische woonwagenkinderen.

De beperkt beschikbare cijfers geven aan dat de deelname van Rom-kinderen aan onderwijs ontstellend laag ligt: minder dan 60% in het kleuteronderwijs (waar ze vaak pas op 6 jaar instappen!). Voor het lager onderwijs is de situatie niet veel rooskleuriger. Een 60-tal Rom-gezinnen verblijft in een gemeentelijk woonwagenterrein (in Wilrijk, Mortsel of Leuven). Daar is de deelname aan onderwijs nog het hoogst. Bij kinderen van gezinnen die op een (meestal niet-vergund) privéterrein staan, is de deelname aan het kleuteronderwijs quasi nihil en aan het lager onderwijs maar 50% of minder. Doorstroom naar het BuSO is met 35% buiten alle proporties. Doorstroom naar ASO of TSO is er nauwelijks. De meeste jongeren haken af als ze 14 of 15 zijn.

De situatie voor de Rom-kinderen is hiermee veel slechter dan voor de twee andere groepen woonwagenbewoners. Dat zie je al meteen in het kleuteronderwijs. Bij de Manoesjen en de Voyageurs heeft ongeveer 90% van de kinderen in meer of mindere mate kleuteronderwijs gevolgd. De doorstroom naar het buitengewoon onderwijs bedraagt bij de Voyageurskinderen ongeveer 20%.

Breuklijn tussen culturen

De lage deelname van Rom-kinderen aan onderwijs is een oud zeer en houdt verband met hun cultuur die erg verschilt van de cultuur op onze scholen en met het uitzonderlijk maatschappelijk isolement van de Rom-gezinnen. De lage participatiegraad was er al vóór de recente toename van verdrijvingen het schoolgaan nog moeilijker maakte. Deze problematiek verdient daarom onze bijzondere aandacht.

De meeste Rom zien onderwijs traditioneel niet als een cruciale factor voor een beter bestaan. Zij kennen aan de eigen familie en groep een belangrijker rol toe. Hun levensritme leidt tot veel afwezigheden op school, wat zowel bij de kinderen als bij de leraren demotiverend werkt. Rom-ouders verwachten van hun kinderen een grote zelfstandigheid en hanteren dat principe ook als het om schoolgaan gaat. Dat ze vaak op afgelegen plekken verblijven, maakt het schoolgaan er voor de kinderen dan ook niet makkelijker op.

Door de gewijzigde economische context gaan meer en meer Rom-ouders het belang van onderwijs inzien. Zij leggen de focus daarbij wel op de basisvaardigheden lezen, schrijven en rekenen. Andere activiteiten zien ze als minder nuttig. Ook het kleuteronderwijs vinden ze minder belangrijk. En het vak al doende leren, bij vader of moeder, vinden ze relevanter dan tot 18 secundair onderwijs te volgen.

Te weinig aangepaste ondersteuning

Het onderwijsbeleid verwijst nu te eenvoudig naar de extra middelen die scholen krijgen voor kansarme leerlingen (de SES-lestijden) en voor kinderen van trekkende bevolking (de 1,5-coëfficiënt). Het recht op onderwijs voor Rom-kinderen realiseren vergt een eigen aanpak. Met onder meer een lokaal beleid dat het schoolgaan van Rom-kinderen faciliteert, bijvoorbeeld door busvervoer te voorzien, brugfiguren in te zetten, haalbare afspraken te maken tussen school en ouders. Scholen dienen ondersteund te worden in het ontwikkelen van aangepaste methodieken waarmee toenadering gezocht wordt met de leefwereld van de kinderen. Zo'n geëigende aanpak staat integratie in het reguliere onderwijs niet noodzakelijk in de weg. Rom-kinderen moeten niet (of toch niet de hele tijd) apart gezet worden. Maar er is wel een (vooral inhoudelijk) sterkere omkadering en ondersteuning van de betrokken scholen nodig. Al zijn Rom-kinderen geen anderstalige nieuwkomers in de decretale betekenis van het woord, hun onderwijsnoden zijn in verscheidene opzichten wel gelijklopend met die van sommige categorieën van anderstalige nieuwkomers. Wat binnen het *Strategisch plan woonwagengebruikers 2012-2015* vanuit onderwijs voorzien wordt (de vooral op sensibilisatie gerichte acties 33, 34 en 35) moet in dat verband als onvoldoende beschouwd worden.

Niets voor kinderen die voortdurend rondtrekken

Een dertigtal families, vooral Rom, trekken vrijwillig het hele jaar door ons land. Voor hun kinderen (maar dus ook voor de kinderen van hen die gedwongen rondtrekken) is de situatie nog erger dan voor zij die wel een vaste standplaats hebben. Voor die voortdurend rondtrekkende kinderen vormt het reguliere onderwijs geen oplossing. De kinderen tijdens de week in een school-internaat onderbrengen is voor die gezinnen niet aanvaardbaar. Met uitzondering van een heel pril initiatief in Gent (in samenwerking met een lerarenopleiding die studenten inzet), wordt voor deze kinderen momenteel geen enkel initiatief genomen dat op een passende wijze aan hun noden en recht op onderwijs tegemoet komt. Werkgroepen hebben zich wel al over deze heel specifieke problematiek gebogen. Principes en concrete suggesties werden naar voor geschoven. Maar op het (doortrekkers-)terrein valt daar momenteel nog maar bitter weinig van te merken.

Dit kan u doen

Zowel acties op korte termijn als acties die meer tijd vergen, dringen zich op.

Stop meteen het verdrijven zonder alternatief

Op korte termijn moet vermeden worden dat woonwagengezinnen nog langer van hun vaste plek verdreven worden zonder hen een (voorlopig) alternatief te bieden. Aan gemeenten zou men de verplichting kunnen opleggen om woonwagebewoners die al langer op hun grondgebied verblijven, eerst een woonalternatief te bieden, vooraleer hen van hun illegale staanplek te verdrijven. Uit het geboden alternatief moet respect blijken voor de intergeneratiele context en de eigen wooncultuur. Het moet voor de kinderen meteen ook de nodige waarborgen op onder meer goed onderwijs en bereikbare gezondheidszorg bieden.

Meer capaciteit voor referentieadressen met sociale dienstverlening

Voor al wie toch nog gedwongen moet rondtrekken, moet het mogelijk zijn een referentieadres te krijgen bij een organisatie die hen begeleidt en als brugfiguur fungeert naar voorzieningen voor maatschappelijke dienstverlening. Een uitbreiding van de capaciteit voor het beheer van zulke referentieadressen is nodig. Dat kan door de verenigingen die dat werk nu al doen, meer middelen te geven. Of door een vierde referentieadrespunt te voorzien.

Maak Vlaamse doelstellingen afdwingbaar

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

Zorg voor gecoördineerde aanpak

Zorg dat alle betrokken sectoren hun bijdrage leveren. En realiseer een betere horizontale integratie in het beleid ten aanzien van woonwagebewoners. Geef de integratie van woonwagebewoners een duidelijke plaats binnen het extern verzelfstandigd agentschap dat verantwoordelijk wordt voor de implementatie van het integratie- en inburgeringsbeleid. En zorg voor een goede samenhang met de coördinerende rol die provincies in dat verband op het vlak van wonen en ruimtelijke ordening te vervullen hebben. Geef hen sterkere instrumenten om de inplanting van residentiële woonwagenterreinen en door-trekkersterreinen te kunnen realiseren.

Een geëigende onderwijsstrategie voor Rom-kinderen

Het onderwijsbeleid kan best met alle relevante actoren samen gaan zitten om te overleggen waaruit een goed plan van aanpak kan bestaan om de deelname van Rom-kinderen aan onderwijs te verhogen. Lering proberen trekken uit binnenlandse en buitenlandse ervaringen met onderwijs aan Rom-kinderen is de boodschap. De opzet moet zijn om specifieke expertise bij diverse Vlaamse actoren beter te bundelen en ter beschikking te stellen van lokale actoren, waaronder scholen en lokaal onderwijsoverleg. Voor de toeleiding van Rom-

kinderen naar scholen en voor dat overleg moet lokaal een duidelijke regierol afgebakend en toegewezen worden. Om ook aan kinderen van families die het hele jaar door rondtrekken het recht op onderwijs te verzekeren, moeten specifieke oplossingen uitgewerkt worden.

Bronnen

1. Beersmans, D. (2014). *Knelpunten woonwagenterreinen* (20140423). Kruispunt Migratie-Integratie, Brussel.
2. Agentschap voor binnenlands bestuur (2012). *Strategisch plan woonwagengewoners 2012 - 2015*. Brussel.
3. HIVA (2010). *Kwantitatieve bevraging van de maatschappelijke en economische positie van woonwagengewoners*. Leuven.