



Vlaams
Parlement

ingediend op **253** (2014-2015) – Nr. 1
17 februari 2015 (2014-2015)

Verslag van de gedachtewisseling

namens de Commissie voor Wonen,
Armoedebeleid en Gelijke Kansen
uitgebracht door Joris Vandenbroucke

over de knelpuntennota
'Kinderen van woonwagenbewoners:
kinderrechten op de tocht'

Samenstelling van de commissie:

Voorzitter: de heer Lorin Parys.

Vaste leden:

de heren Björn Anseeuw, Piet De Bruyn, Jelle Engelbosch, Marc Hendrickx, Lorin Parys, mevrouw Nadia Sminate;

de dames An Christiaens, Griet Coppé, Katrien Partyka, Valerie Taeldeman;

de dames Freya Saeys, Mercedes Van Volcem;

mevrouw Michèle Hostekint, de heer Joris Vandenbroucke;

mevrouw An Moerenhout.

Plaatsvervangers:

de dames Caroline Croo, Ingeborg De Meulemeester, Lies Jans, Kathleen Krekels, Tine van der Vloet, de heer Herman Wynants;

de heren Dirk de Kort, Michel Doomst, de dames Cindy Franssen, Katrien Schryvers;

de dames Ann Brusseel, Gwenny De Vroe;

de heer Kurt De Loor, mevrouw Els Robeyns;

mevrouw Elke Van den Brandt.

Toegevoegde leden:

de heer Christian Van Eyken.

INHOUD

1. Toelichting van de knelpuntennota door de kinderrechtencommissaris.....	4
2. Vragen en opmerkingen van de commissieleden.....	6
3. Antwoord van de kinderrechtencommissaris en de heer Alex Van Hecke en bijkomende vragen van de commissieleden	7
Gebruikte afkortingen	11
Bijlagen: zie dossierpagina op www.vlaamsparlement.be	
Bijlage 1: Knelpuntennota 'Kinderen van woonwagenbewoners: kinder- rechten op de tocht'	
Bijlage 2: Overzicht van gemeentelijke residentiële woonwagenterreinen	

De Commissie voor Wonen, Armoedebeleid en Gelijke Kansen organiseerde op 5 februari 2015 een gedachtewisseling met het Kinderrechtencommissariaat over de knelpuntennota 'Kinderen van woonwagengewoners; kinderrechten op de tocht'. Het Kinderrechtencommissariaat werd vertegenwoordigd door de heer Bruno Vanobbergen, kinderrechtencommissaris en de heer Alex Van Hecke, medewerker van het Kinderrechtencommissariaat.

De twee bijlagen (Knelpuntennota 'Kinderen van woonwagengewoners: kinderrechten op de tocht' en 'Overzicht van gemeentelijke residentiële woonwagenterreinen') zijn te vinden op de [dossierpagina](#) van dit stuk op www.vlaamsparlement.be.

1. Toelichting van de knelpuntennota door de kinderrechtencommissaris

De heer *Bruno Vanobbergen* geeft aan dat het Kinderrechtencommissariaat met zijn knelpuntennota's sneller op de bal wil spelen dan met het 'klassieke' jaarverslag. Een knelpuntennota moet toelaten bepaalde thema's en problematieken sneller aan de leden van het Vlaams Parlement te communiceren. De voorliggende knelpuntennota is tot stand gekomen op basis van klachten van woonwagengewoners en kinderen van woonwagengewoners. Er werden een aantal plaatsbezoeken afgelegd. Gelijktijdig werd overleg gepleegd met het Kruispunt Migratie-Integratie, met het Interfederaal Centrum voor Gelijke Kansen en Racismebestrijding, de VVSG en het Minderhedenforum. Eind 2014 werd er overlegd met de bevoegde gedeputeerden van de vijf Vlaamse provincies. Ze spelen hierin een belangrijke rol.

De kinderrechtencommissaris toont een filmpje over een gezin dat het woonwagenterrein waarvan het eigenaar was, moet verlaten. Na anderhalf jaar rondtrekken keert de familie terug omdat het gezin en de kinderen met te veel problemen geconfronteerd werden.

Woonwagengewoners kunnen in drie groepen worden ingedeeld: de Manoesjen of Sinti, de Rom en Voyageurs. Samen gaat het over een duizendtal Belgische gezinnen, met een lange geschiedenis in België, waarbij ze bij voorkeur verblijven in 'residentiële woonwagenterreinen' voor een permanent verblijf. Deze vergunde terreinen beschikken over de nodige nutsvoorzieningen (water, elektriciteit, sanitair) en worden vooral beheerd door gemeenten en in mindere mate ook door provincies en sociale huisvestingsmaatschappijen. Naast residentiële terreinen zijn er ook 'doortrekkersterreinen' bestemd voor het zeer tijdelijk plaatsen van verkeerswaardige woonwagens en 'pleisterplaatsen' waar slechts onder bepaalde voorwaarden en voor een beperkte periode woonwagens kunnen worden geplaatst.

Er werd in Vlaanderen lange tijd een gedoogbeleid gevoerd. Niet-legaal geparkeerde woonwagens werden met rust gelaten en er werden geen bestemmingswijzigingen doorgevoerd voor zonevreemde terreinen. Dit had tot gevolg dat de mensen met rust werden gelaten, maar dat de onwettigheid van de woonsituaties bleef voortduren. De laatste twee jaren lijkt daar een eind aan te komen. Illegaal geplaatste woonwagens worden verdreven en de gezinnen moeten noodgedwongen rondtrekken op zoek naar alternatieven die er niet zijn wegens een algemeen gebrek aan woonwagenterreinen.

Voor gezinnen met kinderen is rondtrekken niet aangewezen. Het geeft sociale en onderwijsproblemen omdat kinderen in verschillende scholen moeten schoollopen, hun vaste vriendjes verliezen, of soms al helemaal wegblijven van de school. Als de familie de standplaats moet verlaten, komt het hele sociale netwerk in gevaar. Vooral de Belgische Romfamilies zijn de meest kwetsbare groep maar deze problemen komen ook steeds meer voor bij de Voyageurs. Er is een tekort aan standplaatsen waardoor er meer woonwagens op de woonwagenterreinen bijkomen en de leefbaarheid aanzienlijk daalt.

Het Kinderrechtencommissariaat stelt vast dat een aantal kinderrechten dreigen geschonden te worden. In de eerste plaats het recht op onderwijs. In de tweede plaats het recht op gezondheidszorg. Deze gezinnen verliezen de opvolging door lokale diensten van Kind en Gezin of huisartsen van zodra zij gedwongen worden om rond te trekken. Een derde recht dat in het gedrang komt is het recht op aanvaardbare menswaardige materiële leefomstandigheden. Er is bijvoorbeeld een schrijnend gebrek aan sanitaire installaties. Tot slot ervaren rondtrekkende gezinnen en hun kinderen moeilijkheden om zich in de samenleving te integreren of om sociale netwerken uit te bouwen.

De problemen worden veroorzaakt door het grote tekort aan residentiële woonwagenterreinen. De Vlaamse Wooncode erkent nochtans het recht op wonen op wielen, maar dit recht wordt uitgehold bij gebrek aan residentiële woonwagenterreinen. Een studie van het Kruispunt Migratie-Integratie toont aan dat er minstens een verdubbeling van het aantal residentiële woonwagenterreinen nodig is; waardoor het aantal staanplaatsen van vijfhonderd naar minstens duizend moet worden verhoogd. Er is nochtans een helder Vlaams beleid, een strategisch plan Woonwagenbewoners 2012-2015 van het Agentschap voor Binnenlands Bestuur, en honderd percent subsidiëring van lokale besturen voor de inrichting van residentiële woonwagenterreinen.

Het beleid is helaas onvoldoende gecoördineerd. Ondanks de honderd percent subsidiëring leggen gemeenten onvoldoende residentiële woonwagenterreinen aan omdat ze naast sociale weerstand vooral ook botsen op problemen inzake ruimtelijke ordening. In de knelpuntennota wordt daarom gepleit voor een inclusief ruimtelijk en stedenbouwkundig beleid ten aanzien van woonwagenbewoners. Naast het aanleggen van woonwagenterreinen zijn er immers ook recurrente beheers- en algemene kosten. Er wordt soms een beheerder voor het terrein aangesteld die ook een brugfunctie vormt tussen woonwagenbewoners en de omliggende woningen. Die kostprijs is niet in de Vlaamse subsidies opgenomen. Er moeten ook allerlei inspanningen worden getroffen op het vlak van integratie. Ook dat is niet in de subsidieregelingen opgenomen. Heel wat woonwagenbewoners leven in armoede, vaak moeten ze opboksen tegen negatieve percepties, er is een lage scholingsgraad en een lage participatie aan de arbeidsmarkt. Dit zorgt ervoor dat er onvoldoende doorstroming is van de Vlaamse maatregelen naar het lokale niveau.

Er is tevens een versnippering van bevoegdheden op het niveau van de provincies. Het strategisch plan Woonwagenbewoners 2012-2015 kent aan de provincies een kernpositie toe. Het regeerakkoord bepaalt echter dat provincies voortaan nog enkel voor grondgebonden materies bevoegd is. De problemen van woonwagenbewoners zijn echter ruimer dan grondgebonden aangelegenheden. Het betreft een samenspel van meerdere beleidsdomeinen. Bij de woonwagenbewoners zelf ligt de klemtoon op inburgering, integratie en openbare orde, terwijl het Kinderrechtencommissariaat vragende partij is om voor deze groep meer rekening te houden inzake wonen en ruimtelijke ordening. Wat zal de rol van het EVA Inburgering en Integratie zijn ten aanzien van woonwagenbewoners? In de knelpuntennota wordt sterk geijverd voor de ontwikkeling van bruggen tussen de groep van woonwagenbewoners en andere inwoners en instanties van de gemeente.

Woonwagenbewoners zonder vaste verblijfplaats kunnen een referentieadres krijgen bij een aantal organisaties die ook een brugfunctie vervullen inzake maatschappelijke dienstverlening. Er zijn drie vzw's die instaan voor het coördineren van referentieadressen. Sinds 2013 kunnen echter geen nieuwe gezinnen meer worden gedomicilieerd wegens de beperkte personeelsbezetting. In de knelpuntennota wordt gepleit voor een sterkere structurele verankering van deze vzw's. Een van de aanbevelingen is stoppen met het verdrijven van woonwagenbewoners indien zij niet beschikken over een alternatieve staanplaats. Het is daarom ook belangrijk om werk te maken van meer capaciteit voor referentieadressen. Er moet

ook worden nagedacht over hoe de Vlaamse doelstellingen kunnen doorstromen naar het lokale niveau en hoe gelijktijdig een gecoördineerd beleid tot stand te brengen.

2. Vragen en opmerkingen van de commissieleden

Mevrouw *Mercedes Van Volcem* pleit voor het invoeren van een vaste domicilie, al mag niet voorbij worden gegaan aan het feit dat niet iedereen dat wil. Hoe kan er infrastructuur en ruimte ter beschikking worden gesteld? Kunnen brugfiguren er niet voor zorgen dat woonwagenbewoners zich beter inburgeren, dat hun kinderen bijvoorbeeld niet bij het bedelen worden ingeschakeld en dat ze meer schoollopen? Deze vicieuze cirkel moet worden doorbroken. Woonwagenfamilies leven volgens tradities en normen die niet altijd wettelijk zijn. Dit schept loyauteitsverplichtingen waarbij jongens verplicht worden daden te stellen om in de groep opgenomen te blijven. Slechts weinigen slagen erin daaruit los te raken. Daarom moet ook meer nadruk worden gelegd op emancipatie.

De film toonde de verzuchting van een moeder op een vaste residentiële woonplaats. Is dit echter een algemene verzuchting van woonwagenbewoners of enkel een individueel standpunt? Wat zijn de aanbevelingen om de perceptie te doorbreken dat woonwagenbewoners per definitie rondtrekken en geen domicilie en bestaansmiddelen hebben?

De heer *Piet De Bruyn* vindt dat het een dossier woonwagenbewoners terecht in de commissie wordt aangepakt. Er zijn een aantal snijpunten tussen het recht op mobiel wonen en het aspect armoede en sociale uitsluiting. Er is een goed bestuursrechtelijk kader, maar de noodzakelijke implementatie op alle echelons lukt niet. Dit is een punt dat over alle partijen heen de nodige aandacht moet krijgen. De eenzijdige beeldvorming is ook een terecht aandachtspunt. Hoe gaat de lokale overheid hiermee om en hoe kan die worden bijgestuurd? De leefvorm van woonwagenbewoners staat ver af van de dagelijkse praxis van een overgrote meerderheid. Dit mag echter geen basis zijn voor racisme, discriminatie, vooroordelen en dergelijke. Dit dossier moet verder worden opgevolgd.

De heer *Joris Vandenbroucke* herinnert eraan dat wonen op wielen in Vlaanderen al meer dan tien jaar een erkende woonvorm is in de Vlaamse Wooncode. Het is beschamend dat woonwagenbewoners hun rechten nog niet kunnen uitputten. Dat hun kinderen hierdoor geen onderwijs kunnen volgen is ontoelaatbaar. Het merendeel van de commissieleden is er volgens hem van overtuigd dat er in dit dossier op korte termijn stappen vooruit moeten worden gezet. De belangrijkste aanbeveling is het afdwingbaar maken van Vlaamse doelstellingen. Het aanleggen van een woonwagenterrein wordt voor honderd procent gesubsidieerd. De voornaamste reden voor het tekort aan staanplaatsen is dus niet de gebrekkige subsidiëring, maar de negatieve beeldvorming en het gebrek naar het zoeken van een lokaal draagvlak. Het minimumaantal staanplaatsen moet daarom decretaal worden opgelegd. Zijn er andere Europese landen waar dit probleem globaal werd opgelost? Hoe is dat dan tot stand gekomen?

Mevrouw *Katrien Partyka* stelt vast dat het Vlaams beleid niet doorstroomt. De vraag naar meer coördinatie en sturing is terecht, maar hoe moeten de rollen worden verdeeld? De provincies kunnen weinig afdwingen door te weinig bevoegdheden. Het gaat niet alleen om ruimtelijke ordening maar ook over integratie, welzijn, inburgering en onderwijs. Wie moet welke taken opnemen? Ze overstijgen het lokale aspect en zijn dus meer voor het provinciale of Vlaamse niveau. Het krijgen van een referentieadres is een basisrecht. Waar hebben de vzw's met referentieadressen hun plaats?

Mevrouw *Katrien Schryvers* pleit in de eerste plaats voor residentiële en dus permanente staanplaatsen. De knelpuntennota stelt immers dat door een gebrek daaraan de mensen moeten rondtrekken. De vraag rijst welke gemeenten inspanningen willen doen voor permanente of voor tijdelijke plaatsen.

Bij de referentieadressen rijst de vraag welke rol de OCMW's kunnen spelen? Is het mogelijk om referentieadressen te hebben bij OCMW's? Zij zouden de bevoegdheid over woonwagenkinderen kunnen hebben, zelfs al verblijven ze niet altijd in de gemeente. Voor andere groepen bestaat die mogelijkheid. Hoe wordt voor woonwagenbewoners de reglementering over referentieadressen door OCMW's toegepast?

Mevrouw *Valerie Taeldeman* wijst op het moeilijke evenwicht tussen verplicht opgelegde en dus afdwingbare maatregelen en het creëren van een sociaal draagvlak. Dat laatste is nochtans een cruciale factor voor het aanleggen van woonwagenterreinen. Brugfiguren kunnen daar mits veel energie en wilskracht verandering in brengen, maar valt het aanstellen van een brugfiguur te rijmen met het afdwingen van de Vlaamse doelstellingen? De manier waarop het woonwagenterrein in Wetteren tot stand kwam is een goed voorbeeld. Daar werd erg ingezet op wederzijdse kennismaking tussen inwoners en de bewoners van het nieuwe woonwagenterrein. Het zou trouwens interessant zijn indien een overzicht kan worden bezorgd van welke gemeenten reeds beschikken over residentiële woonwagenterreinen voor een permanent verblijf zodat de commissieleden meer inzicht verwerven in de problematiek.

Mevrouw *Griet Coppé* benadrukt het belang van het sociale draagvlak bij het aanleggen van een woonwagenterrein, maar zeker ook tijdens het gebruik ervan. In Roeselaere werd bijvoorbeeld een locatie voor woonwagens op het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan opgenomen. Er was een locatie bij de expohallen, inclusief gebruik van sanitaire installaties. Uiteraard werden er afspraken gemaakt tussen de leiders van de woonwagenbewoners en de stad. Die afspraken werden helaas onvoldoende nageleefd en het sociale draagvlak evolueerde naar protest van de lokale bevolking, waardoor het project uiteindelijk werd opgeheven.

Mevrouw *Michèle Hostekint* pleit voor het verlaten van clichés. Er moet niet negatief worden geoordeeld over woonwagenbewoners, noch moeten zij worden gedwongen om anders te gaan leven. Wonen op wielen is immers een erkende woonvorm. Bij het aanleggen van voldoende woonwagenterreinen is een tegemoetkoming in de financiering belangrijk, maar blijkbaar niet voldoende. De honderd percent financiering blijkt niet te volstaan als stimulans voor het aanleggen van woonwagenterreinen.

De heer *Lorin Parys* informeert of er binnen de drie gemeenschappen goede aanspreekpunten zijn. Die zijn nodig om goede afspraken te kunnen maken. Als die er niet zijn, hoe kan er dan voor gezorgd worden dat er een gemakkelijke koppeling is naar de drie gemeenschappen?

Naast de subsidiëring werden ook algemene en beheerskosten van de gemeenten aangehaald. Kan dat wat worden verduidelijkt?

Uit het filmpje blijkt de vraag om op één standplaats te kunnen blijven staan. Is dat een algemeen gedeelde vraag? Indien rondtrekken een deel is van de woonbeleving van woonwagenbewoners, dan zullen de daaraan gelinkte moeilijkheden, zoals onderwijsproblemen, blijven bestaan.

3. Antwoord van de kinderrechtencommissaris en de heer Alex Van Hecke en bijkomende vragen van de commissieleden

De heer *Bruno Vanobbergen* deelt mee dat uit informatie van het Kruispunt Migratie-Integratie blijkt dat er binnen de verschillende groepen een duidelijke vraag is om hun kinderen school te laten lopen. Heel wat gezinnen doen daarvoor grote inspanningen. Het is belangrijk om hiermee rekening te houden bij de inrichting van woonwagenterreinen. In de zoektocht naar geschikte terreinen wordt er snel gezocht naar een oplossing in de periferie. De toegang tot de school wordt daardoor bemoeilijkt.

Ook in het buitenland stellen zich vergelijkbare problemen. Tot op vandaag is het evenwel bijzonder moeilijk om interessante praktijkvoorbeelden terug te vinden. In Vlaanderen zelf zou het interessant zijn om een aantal inspirerende praktijkvoorbeelden te detecteren zodat deze onder de steden en gemeenten verspreid kunnen worden. Misschien neemt dit wel de schroom bij de gemeenten weg. Er dient een lang proces doorlopen te worden. Het Kinderrechtencommissariaat zal mogelijks interessante buitenlandse praktijken blijven opvolgen en er zo nodig over communiceren.

Bij de provincies bestaat bereidheid over het opnemen van een sterkere coördinerende rol. Ze wezen op het werken met structuurplannen en de vraag hoe men een verplichting kan invoeren om in een bepaald aantal terreinen voor deze groep te voorzien. Dat is opnieuw een proces dat niet op het puur lokale niveau kan worden behandeld. De provincies zijn bereid om op het bovenlokale niveau afspraken te maken. Dit zal enige tijd vergen en bovendien wezen ze op het belang van een gedifferentieerd beleid. Zo kan er bijvoorbeeld worden onderzocht of ook private terreinen kunnen worden gebruikt. Bij het bespreken van de coördinatie duiken in elk geval een aantal bijkomende vragen op die van bij het begin moeten worden meegenomen.

Vanuit het veld wordt gevraagd om een vierde vzw op te richten om aan het beheer van referentieadressen tegemoet te komen. Waar die zich moet situeren, moet onderzocht worden.

Er zijn momenteel een vijfhonderdtal permanente woonwagenplaatsen op ongeveer dertig verschillende terreinen.

De integratieambtenaren spelen een belangrijke rol als aanspreekpunt. Het zijn cruciale brugfiguren tussen de gemeenschappen en de verschillende maatschappelijke instanties. Het is daarom belangrijk de werking van provinciale integratiediensten te blijven verzekeren.

De algemene en beheerskosten slaan op verschillende domeinen. Het is belangrijk om de gemeenten daar voldoende in te ondersteunen. Op lokaal niveau moet het RUP soms worden gewijzigd. Dat brengt kosten met zich mee die slechts beperkt worden vergoed. Het gaat niet alleen om een stuk grond en het beheer ervan, maar ook om het permanent slaan van bruggen. De gemeenten moeten daarin investeren en daarvoor worden ze onvoldoende ondersteund.

De heer *Alex Van Hecke* beklemtoont dat het kernprobleem inzake referentieadressen terug te voeren is tot het tekort aan residentiële terreinen. Het rapport is vanuit die klacht gestart. In principe kan men worden ingeschreven als woonwagenebener als men ergens zes maanden vast verblijft. Als er voldoende plaatsen zouden zijn is er geen nood aan referentieadressen. Het OCMW van de verblijfplaats is bevoegd en niet dat van het referentieadres. Het referentieadres bij een OCMW is meestal wel meer dan een postbus omdat er ook in steun en begeleiding wordt voorzien.

Bij gebrek aan een vaste staanplaats kiest men er soms voor om op een illegale standplaats te verblijven om de kinderen school te kunnen laten lopen op een vertrouwde school. Het gebruik van een illegale standplaats kan echter aanleiding geven tot administratieve boetes. Dit brengt onzekerheid mee en leidt tot stress. Om die te vermijden gaat men dan rondtrekken waardoor het schoollopen in het gedrang komt.

Het probleem van fricties tussen bevolkingsgroepen ontstaat vaker wanneer er permanent wordt rondgetrokken. Die fricties doen zich dus eerder voor op doortrekkersterreinen. Dat is een ander probleem dat buiten de scope van de voorliggende knelpuntennota valt. In de nota werd uitgegaan van groepen die noodgedwongen rondtrekken, omdat gemeenten onvoldoende residentiële woonwagenterreinen vinden. De woonwagenbewoners die naar het Kinderrechtencommissariaat kwamen, prefereren de wooncultuur, gebaseerd op het recht van wonen op wielen. Ze beseffen dat de samenleving daar niet volledig is voor aangepast. Daarom stellen ze voor om op residentiële terreinen te gaan staan in de schoolperiodes. Alle vragen aan het Kinderrechtencommissariaat komen uit die hoek. De vragen gaan niet over meer mogelijkheden tot rondtrekken, al zijn er wellicht nog gezinnen die bewust voor het rondtrekken kiezen.

Het Kinderrechtencommissariaat kan geen uitspraken doen over het aantal kinderen dat tijdens het schooljaar rondtrekt als gevolg van een bewuste keuze van hun ouders. Als het essentiële knelpunt inzake creëren van residentiële woonwagenterreinen opgelost zou worden, kan ook het aantal bewust rondtrekkende gezinnen beter in beeld worden gebracht. Het Strategisch plan woonwagenbewoners 2012-2015 vermeldt dat ongeveer 3 procent van de Vlaamse woonwagenbevolking het hele jaar door rondtrekt en dat ongeveer 97 procent het grootste deel van het jaar residentieel woont. Ten behoeve van de commissieleden zal een overzicht worden bezorgd van de gemeentelijke residentiële woonwagenterreinen, onderverdeeld per provincie (zie bijlage).

Mevrouw *Katrien Schryvers* is het ermeê eens dat het aantal residentiële woonwagenterreinen voor permanent verblijf moet worden uitgebreid. Het creëren van een draagvlak is echter een voorafgaande en essentiële voorwaarde. Daarnaast is er nog veel werk aan de regelgeving rond ruimtelijke ordening en de inschrijving in het bevolkingsregister. Een doortrekkersterrein kan bijvoorbeeld in recreatief gebied gevestigd worden, maar een inschrijving als woonplaats is in dit geval niet voorzien. Het verblijf zal reglementair ook tot een bepaalde duur beperkt moeten zijn. Inschrijving is dan enkel mogelijk via een referentieadres want permanent verblijven moet in een andere zone worden geregeld. De sleutel ligt dus ook bij de bepalingen inzake ruimtelijke ordening, structuurplannen en dergelijke. In de praktijk zullen OCMW's niet geneigd zijn om iemand in te schrijven die verblijft op een doortrekkersterrein. Toch is het zo dat de gemeente verplicht is om iemand in te schrijven, ook vanop een plaats waar men volgens de regelgeving op het gebied van ruimtelijke ordening niet mag wonen, indien daar voor die persoon de hoofdzakelijk ligt van zijn belangen. De gemeente zal echter meteen ook de nodige procedures met allerlei sancties opstarten om het illegale verblijf meteen te beëindigen. In dit kader zou het interessant zijn indien de knelpuntennota ook in het federale parlement zou worden toegelicht, in de hoop dat de verschillende richtlijnen op elkaar kunnen worden afgestemd.

De heer *Joris Vandenbroucke* wenst de problematiek van residentiële woonwagenterreinen in een tijdsperspectief te plaatsen. Het gaat om een paar duizend mensen waarvoor er na veertien jaar recht op wielen, nog geen plaats is gevonden. Het is nochtans louter een kwestie om mensen samen te brengen en een beslissing te durven nemen. Er moet lokaal gewoon meer daadkracht en moed worden opgebracht. Het is daarom noodzakelijk dat de Vlaamse Regering een bindend tijdspad uittekent voor het creëren van een aantal plaatsen.

De heer *Alex Van Hecke* wijst erop dat het begrip 'individuele woning' eigenlijk nooit werd gedefinieerd. De woonwagenterreinen zijn gericht op een specifieke wooncultuur. Om tot een oplossing te komen, moeten ze apart worden bekeken. Zeker als er van private gronden sprake zou zijn, gaan mensen nooit een stedenbouwkundige vergunning bekomen. De normen zijn immers op klassieke huizen en niet op woonwagens afgestemd. Het gaat om een andere cultuur van wonen die niet vertaald wordt in de regelgeving. Dit leidt steeds tot administratieve moeilijkheden. Er zou een specifieke afstemming moeten zijn in de administratieve regelgeving. Daaraan zou aandacht moeten worden besteed.

Lorin PARYS,
voorzitter

Joris VANDENBROUCKE,
verslaggever

Gebruikte afkortingen

EVA	extern verzelfstandigd agentschap (van de Vlaamse overheid)
OCMW	Openbaar Centrum voor Maatschappelijk Welzijn
RUP	ruimtelijk uitvoeringsplan
VVSG	Vereniging van Vlaamse Steden en Gemeenten
vzw	vereniging zonder winstoogmerk