

1992 Woonwagenwerk

## FOORWERK

De georganiseerde hulp aan woonwagenbewoners dateert van het jaar 1868 toen het Foorwerk/Oeuvre Foraine in Antwerpen officieel boven de doopvont werd gehouden. Dit gebeurde op initiatief van een pater Capucijn in samenwerking met een aantal mensen uit de hogere stand.

Op korte tijd verrezen overal in Vlaanderen kleine kernen van vrijwilligers die de foorreizigers met raad en daad bijstonden. Deze kernen werkten erg onafhankelijk van elkaar. Zij richtten zich tot foorreizigers, maar indertijd betekende dit ook Voyageurs en zigeuners. Onder deze populaties heerste zeer grote armoede.

De bloeiende werking kenmerkte zich door een combinatie van apostolaat en patronage. Zij kaderde in een stroming binnen de katholieke Kerk om door talrijke broederschappen en lekencongregaties haar positie in de samenleving te versterken. Dit was een reactie op de toenemende ontkerkelijking, vooral na de liberale machtsovername in 1847.

Deze kernen verspreidden zich over heel Vlaanderen, evenwel zonder veel organisatie en coördinatie. Na 1910 trachtte onder meer Kardinaal Mercier er meer structuur in te brengen. Toch nam na de Eerste Wereldoorlog de werking van deze kernen geleidelijk af.

Vlak voor de Tweede Wereldoorlog ontstonden er nieuwe initiatieven. Priester De Baere poogde met zgn. Hoogdagen de Voyageurs en Foorreizigers bijeen te brengen. Maar toen hij mordicus de kinderen ook onderwijs wilde laten volgend door hen in internaten onder te brengen, had hij het bij de zigeuners en Voyageurs verkorven. De Hoogdagen luiden een traditie in van bedevaarten.

## DE WELVAARTSTAAT

Na de tweede Wereldoorlog veranderden de problemen waarmee de zigeuners en Voyageurs te maken hadden. De welvaart- en verzorgingstaat kwamen eraan, de groeiende administratie vereiste een andere aanpak.

De foorkramers ontwikkelden een syndicale aanpak om hun situatie te verbeteren en een efficiënt sociaal dienstbetoon te ontwikkelen. Het apostolaat bleef aanwezig door haar aalmoezeniers en kapelwagens.

Voyageurs en zigeuners deden beroep op allerlei personen om hen te helpen. De toenemende verstedelijking en mobiliteit, de technologische ontwikkeling, de opkomst van de wegwerpmaatschappij en van de supermarkten hertekenden het landschap voor de woonwagenbewoners grondig. Het werd er niet gemakkelijker op. Om hen te helpen moesten de vrijwilligers steeds meer tijd investeren en zich inwerken in de reglementeringen. In de jaren '60 ontstonden de eerste vzw's die zich met woonwagenwerk bezig hielden.

De ontwikkeling van de werkvaart- en verzorgingsstaat ging gepaard met de opvatting dat iedereen recht had op huisvesting, onderwijs, inkomen en gezondheid. De marginaliteit van de woonwagenbevolking was in tegenspraak met de beginselen van deze democratische verzorgingsstaat.

----- Text continues after this page -----

This publication is made available in the context of the history of social work project.

See [www.historyofsocialwork.org](http://www.historyofsocialwork.org)

It is our aim to respect authors' and publishers' copyright. Should you feel we violated those, please do get in touch with us.



Deze publicatie wordt beschikbaar gesteld in het kader van de canon sociaal werk.

Zie [www.canonsociaalwerk.eu](http://www.canonsociaalwerk.eu)

Het is onze wens de rechten van auteurs en uitgevers te respecten. Mocht je denken dat we daarin iets fout doen, gelieve ons dan te contacteren.

----- Tekst gaat verder na deze pagina -----

Eind jaren zestig werfde het woonwagenwerk Zwaluwnest een maatschappelijk werker aan om de sociaal administratieve begeleiding gestructureerd te laten verlopen. In Antwerpen werd een persoon fulltime ingezet bij de vzw Keree Amende om de problemen van de Rom Zigeuners te ontrafelen.

Problemen met standplaatsen bereikten een hoogtepunt. De overheden slaagden er niet in woonwagenbewoners hun recht op minimale voorzieningen te verzekeren. Bond Zonder Naam forceerde in 1974 in Mortsel een ingericht terrein en in 1976 startte er een onderwijsproject voor zigeunerkinderen.

## DE OVERHEID

Maar ook de prille Vlaamse overheid kreeg oog voor de sociale problematiek en met name voor de vaststelling dat economische ontwikkeling niet automatisch leidt tot welzijn van iedereen. De eerste aanzetten werden gegeven. Met enige zin voor reglementaire soepelheid kregen bovengenoemde initiatieven een geldelijke steun, zij het een zeer beperkte.

In 1975 verdween de fameuze Zigeunerkaart. Deze kaart was een identiteitskaart voor zigeuners, die daardoor ingeschreven werden bij, jawel, het Ministerie van Justitie.

Met haar interesse voor het sociale opende de overheid de doos van Pandora. De jarenlange verwaarloosde sociale problemen van deelgroepen in de bevolking sprongen de overheid naar de hals. De overheid moest structureren om het overleg en de subsidieregeling in de hand te houden. In 1975 besloot het Ministerie van Cultuur om de organisatie van de sociale initiatieven te ordenen. Ze werden ingedeeld in categoriale, functionele of territoriale opbouwwerken. Federaties en overlegorganen zouden per deelsector de verschillende initiatieven vertegenwoordigen.

## OVERLEG

De bestaande woonwagenwerken moesten bijgevolg in een overkoepelend overlegorgaan samengebracht worden. De toegekende subsidies zouden vanuit dit orgaan verdeeld worden onder de afzonderlijke verenigingen.

Ook de verschillende woonwagenwerkers, vooral vrijwilligers en georganiseerd in vzw's, beseften dat een overkoepeling zinvol was. Besprekingen met de betrokken overheden zouden eenvoudiger verlopen als de belangen van de woonwagenbewoners door één organisatie vertegenwoordigd werden. Door een betere coördinatie tussen de initiatieven bereikte men ongetwijfeld betere resultaten.

Op 19 februari 1977 ontstond het Vlaams Overleg Woonwagenwerk (VOW) als een pluralistisch, nationaal overlegorgaan dat de culturele en sociale begeleiding van woonwagenbewoners en zigeuners zou coördineren. Dit gebeurde in samenwerking met de aangesloten verenigingen die de belangen van zigeuners en woonwagenbewoner behartigden.

Als jonge, overkoepelende werking was het voor het VOW van groot belang de autonomie van de aangesloten leden te respecteren. Zij hadden immers een belangrijke werking uitgebouwd en een vertrouwensrelatie ontwikkeld met het doelpubliek. Het VOW ondersteunde deze werkingen en trad op als gesprekspartners met diverse overheden, pers en publiek. Prioriteit nummer één: de standplaatsenproblematiek.

De subsidie aan het VOW, die ondanks beloften op beterschap stevast op het einde van het werkingsjaar werd uitbetaald, liet toe één persoon in dienst te nemen en een deel van de werkingskosten van enkele aangesloten woonwagenwerken te vergoeden.

Twee woonwagenwerken hadden op eigen kosten een woonwagenwerker in dienst voor sociaal administratieve begeleiding en voor een zigeuneronderwijsproject in Mortsel. Enkele vrijwilligers en vrijgestelde aalmoezeniers waren (meer dan) fulltime bezig met de begeleiding van woonwagenbewoners. De sterke van de woonwagenwerking bestond vooral uit het grote engagement en de kennis van het doelpubliek.

In de jaren '80 ontstonden de zgn. nepstatuten. De sociale sector kon eindelijk aan personeel geraken. Het was echter tijdelijk en precair personeel. Werkingskosten stonden niet op het programma. De vertrouwensband met de doelgroep die continuïteit vereist en de hoge verplaatsonkosten die niet te verhalen waren, verhinderen dat het VOW zich in het avontuur van de nepstatuten stortte. Toen in 1985 het DAC-statuut toegekend werd voor 5 jaar, schreef ook het VOW een project uit, dat deels werd goedgekeurd. Het VOW kon met 2 werknemers uitbreiden.

Na de staathervorming van 1981 ontstond de Vlaamse Administratie met een administratie Welzijn. Voor het eerst kon iemand van de overheid zich inhoudelijk inlaten met de problematiek, zij het dat diezelfde persoon ook de ganse migrantenproblematiek en nog andere sectoren er in haar eentje bij moest nemen. Maar het VOW had op zijn minst een officiële partner bij de Vlaamse overheid. Dit resulteerde in een eerste (index)aanpassing van de subsidie en in 1983 in een subsidieregeling voor gemeenten, OCMW's en provincies die woonwagenterreinen inrichten.

Deze subsidie, sensibilisering, lobbying, overtuigingskracht en perscampagnes overtuigende de meeste gemeenten die gedurende decennia een groep woonwagengezinnen op hun grondgebied dedoogden, om de woonsituatie van woonwagenbewoners te saneren.

#### KANSARMOEDEBELEID

In 1989 besliste de Vlaamse regering een bedrag dat toekwam aan de gemeenten, te reserveren voor de bestrijding van kansarmoede. Gemeenten konden projecten indien bij het Vlaams Fonds voor de Integratie van Achtergestelden (het zgn. VFIA of Fonds Lenssens) en bij het Fonds Van den Bossche.

Gemeenten konden, bijna voor het eerst, een actief sociaal beleid voeren ten aanzien van maatschappelijk kwetsbare bevolkingsgroepen. Tot dan toe bleef dit vooral een zaak van het OCMW en dan nog in het kader van een individuele steunverlening. Het VFIA werd opgevolgd door het VFIK (Vlaams Fonds Integratie Kansarmoede) en het SIF (Sociaal Impulsfonds).

Ook voor het VOW betekende het kansarmoedebeleid van de overheid een nieuwe sprong voorwaarts. Geleidelijk aan verruimde de werking met vier personeelsleden, die de regio's systematische contacteerden en opvolgden. De jarenlange verwaarloosde onderwijsproblematiek kreeg een impuls door de inzet van schoolopbouwwerkers. Weliswaar in een beperkte regio, maar ervaring kon worden opgebouwd. Het VOW kon haar deskundigheid uitbouwen.

De professionalisering van het woonwagenwerk moest zich ook doorzetten in de structurele omkadering die een gezamenlijke aanpak, een sterk inhoudelijke en methodisch samenwerking mogelijk maakte. Eind 1992 versterkte de organisatie- en bestuursstructuur van het VOW. De overheid ondersteunde dit initiatief door een substantiële verhoging van de middelen.

Europese middelen maakten verdere initiatieven, vooral op het vlak van onderwijs, mogelijk. Toch kon het VOW geen evenwichtige werking uitbouwen. Haar potentieel aan man/vrouwkracht werd teveel gehypothekeerd door de tijdelijkheid van de projecten en de noodzaak de begroting op te stellen op basis van een dertigtal kleine en grote subsidiënten, die elk hun invalshoek hadden. Regionale en inhoudelijke onevenwichten in de werking bleven aldus een dagelijkse realiteit.

Met het decreet inzake het Vlaams beleid ten aanzien van etnisch-culturele minderheden hoopte het VOW, in 1995 omgevormd tot Vlaams Centrum Woonwagenwerk, dat in samenspraak met de overheid dit evenwicht inhoudelijk en regionaal beter bereikt kan worden. Daarnaast moest een programmering op langere termijn reële slachtkracht krijgen.

Met het minderhedendecreet van 28 april 1998 is het woonwagenwerk een structureel onderdeel geworden van de integratiesector. De werking, personeel en middelen van het Vlaams Centrum Woonwagenwerk werd volledig geïntegreerd binnen het Vlaams Minderhedencentrum. Het Vlaams Centrum Woonwagenwerk werd wel als vzw behouden om afgevaardigden te kunnen leveren voor het VMC-bestuur en als garantie voor het behoud van een woonwagenwerking binnen het VMC en de integratiesector. Het Vlaams Minderheden gedetacheerde vijf medewerkers voor een regionale werking met woonwagenbewoners: één medewerker voor de regio provincie Antwerpen, vijf medewerkers voor de cellen woonwagenwerk van de integratiecentra van Oost-Vlaanderen, Limburg, Vlaams-Brabant, Antwerpen-stad en regio Brussel.

Naast de contacten en ondersteuning van hulp- en integratievragen van woonwagenbewoners, werken de medewerkers van de integratiesector meer en meer naar structurele oplossingen, vooral inzake de specifieke woonproblematiek, en de structurele inbedding ervan in het lokale, provinciale en Vlaamse beleid. Zij stimuleren, participeren en stofferen inhoudelijk aan lokale, provinciale en Vlaamse werkgroepen en commissies. Ze ondersteunen gemeenten niet enkel in de realisatie van woonwagenterreinen, maar ook inzake het beheer.

De realisatie van woonwagenterrein betekent ook dat in een dertigtal gemeenten aanspreekpersonen zijn die de problematiek van de woonwagenbewoners in hun gemeente (of woonwagenterrein) volgen, meestal in functie van de aanleg, het beheer en toezicht van het terrein. Een aantal van hen zijn ook betrokken op andere problemen: sociale administratie, onderwijs, tewerkstelling, gezondheid.

In 2003 worden de VMC-medewerkers in de cellen woonwagenwerk van de integratiecentra structureel overgeheveld en geïntegreerd in de werking en organisatie van de betrokken integratiecentra. Geen evidentie omdat nogal wat integratiecentra weinig of geen ervaring hebben met de doelgroep en problematiek, en het thema niet automatisch hoog op de agenda plaatsen.

In dezelfde periode wordt de samenleving ook alert op de aanwezigheid en maatschappelijke problematiek van de Roma, door de verhoogde migratiestromen van Oost-Europese zigeuners. De gedeelde etnisch-culturele achtergrond van de Roma en de traditionele zigeunergroepen wordt deze thematiek in enkele integratiecentra (mee) opgenomen binnen de woonwagenwerking, weliswaar als een onderscheiden thematiek en doelgroep.

Omdat de het begrip 'woonwagenbewoner' onvoldoende de lading dekt (In 2005 vormt het Vlaams Centrum Woonwagenwerking zich om tot 'VROEM' : Vlaamse Vereniging voor Voyageurs, Roms, Roma en Manoesjen. Zo konden ook de Roma, die overwegend niet in woonwagens wonen, een

evenwaardige plaats krijgen binnen de doelstelling van de vereniging. Vroem vzw draagt ertoe bij dat de als volwaardige partners de evoluties binnen onze samenleving mee in handen kunnen nemen. Via projectmiddelen kan deze organisatie een personeelslid aanwerven die vooral de organisatie en participatie van de doelgroep(en) stimuleert en ondersteunt. Vroem heeft een woonwagenbewoners als afgevaardigde in de vzw Minderhedenforum, de participatieorganisatie voor etnisch-culturele minderheden, voorzien binnen het Minderhedendecreet.

In 2008 wordt de projectgesubsidieerde participatiemedewerker binnen Vroem vzw overgeheveld naar het Minderhedenforum. De participatieorganisatie, erkend binnen het Minderhedendecreet, heeft als opdracht de participatie aan de samenleving te bevorderen van etnisch-culturele minderheden, door belangenbehartiging, empowerment en emancipatie, werken aan een correcte beeldvorming in de samenleving, vertegenwoordiging van de verschillende minderheidsgroepen bij de Vlaamse overheid, uitbrengen van beleidsaanbevelingen. In 2010 wordt de projectsubsidie van de medewerker regulier en opgenomen in de financieringsenveloppe, met als voorwaarde dat zowel de gewerkt wordt aan de participatie van woonwagenbewoners als Roma.

In 2010 keurt de Vlaamse regering het Integratiedecreet goed, door een ingrijpende wijziging van het minderhedendecreet van 1998. Het integratiebeleid en de werking van de ondersteunende integratiesector richt zich uitdrukkelijk tot de ganse bevolking. Het integratiebeleid is een driesporenbeleid gericht op evenredige participatie van iedereen, toegankelijkheid van alle voorzieningen voor iedereen en een beleid gericht op het samenleven in diversiteit.

Het Minderhedenforum focust vooral op de evenredige participatie van de woonwagenbewoners, de Integratiecentra en -diensten vooral op de toegankelijkheid en het samenleven in diversiteit.

Het opbouwwerk, tot hiertoe nauwelijks betrokken bij de thematiek van woonwagenbewoners, start in 2010 in zowel Vlaams Brabant als Limburg met een project rond woonwagenbewoners. In Limburg vooral gericht naar betrokkenheid van de woonwagenbewoners en de organisatie van hun stem (o.m. in de vereniging 'Ons Leven'), in Vlaams-Brabant vooral i.f.v. de zorg voor aangepaste woonvormen voor al dan niet gesedentarieerde woonwagenbewoners. Opbouwwerk en Integratiesector werken nauw samen, elk vanuit hun eigen perspectief.

Door de stimulans en ondersteuning vanuit zowel Opbouwwerk als Integratiesector worden woonwagenbewoners structureel betrokken bij het lokale, provinciale en Vlaamse beleid. De oprichting van de vereniging 'Ons Leven' verenigt de stem van een aantal woonwagenbewoners, initieel vooral van Limburgse Voyageurs. 'Filialen' worden opgericht in de provincies Antwerpen, Oost-Vlaanderen en Vlaams-Brabant. Via 'Ons Leven' krijgen woonwagenbewoners de kans geïmformeerd te worden, te discussiëren, beleidsaanbevelingen te doen en te participeren in werkgroepen en commissie.

Interne strubbelingen binnen de organisatie leiden ertoe dat in 2011 de ondersteuning door opbouwwerk, Minderhedenforum en Integratiesector terug meer gedifferentieerd worden naar alle woonwagenbewoners of groepen die zich willen of kunnen engageren tot inspraak en participatie.

----- end of text -----

This publication is made available in the context of the history of social work project.

See [www.historyofsocialwork.org](http://www.historyofsocialwork.org)

It is our aim to respect authors' and publishers' copyright. Should you feel we violated those, please do get in touch with us.



Deze publicatie wordt beschikbaar gesteld in het kader van de canon sociaal werk.

Zie [www.canonsociaalwerk.eu](http://www.canonsociaalwerk.eu)

Het is onze wens de rechten van auteurs en uitgevers te respecten. Mocht je denken dat we daarin iets fout doen, gelieve ons dan te contacteren.

----- einde van de tekst -----