



Vlaamse Woonraad

Strategische Adviesraad

Vlaamse Woonraad

Koning Albert II-laan 19 bus 23
1210 Brussel
vlaamse.woonraad@rwo.vlaanderen.be
www.vlaamsewoonraad.be

Advies 2015/09

Datum	15 oktober 2015
bestemming	Mevrouw Liesbeth Homans, Viceminister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Binnenlands Bestuur, Inburgering, Wonen, Gelijke Kansen en armoedebestrijding
Kopie	Vlaams Parlement, Commissie voor Wonen, Armoedebelief en Gelijke Kansen
onderwerp	Advies over het ontwerp van besluit van de Vlaamse Regering houdende de subsidiëring van de verwerving, de inrichting, de renovatie en de uitbreiding van terreinen voor woonwagenbewoners

1. Situering

In het voorjaar 2014 werd het decreet 'houdende een subsidie voor investeringen in residentiële woonwagenterreinen en doortrekkersterreinen voor woonwagenbewoners' goedgekeurd. Gemeenten, provincies, OCMW's en sociale huisvestingsmaatschappijen kunnen hierdoor tot maximaal 100 % subsidies aanvragen voor investeringen in woonwagenterreinen voor woonwagenbewoners (voorheen 90%). Er zijn subsidies mogelijk voor de verwerving, de inrichting, de renovatie en de uitbreiding van de terreinen.

Het ontwerpbesluit bepaalt de modaliteiten voor de toekenning van de subsidie. Tevens worden maatregelen voorgesteld voor verbeteringen op het vlak van de woningkwaliteit.

2. Bespreking van het ontwerpbesluit

2.1. Algemeen

Verantwoordelijkheid woonbeleid

De Vlaamse Wooncode erkent het wonen in een woonwagen als een volwaardige woonvorm. De Vlaamse Regering stelt dat het beleid inzake woonwagenterreinen in eerste instantie deel uitmaakt van het woonbeleid. De Vlaamse Regering wenst deze legislatuur de omslag maken van een historisch gegroeid categoriaal ‘standplaatsenbeleid’ naar een ‘woonbeleid’ inzake woonwagenterreinen. Daarom wordt het beleid inzake woonwagenterreinen, en de hiermee samenhangende middelen, overgeheveld van het beleidsveld ‘inburgering’ naar het beleidsveld ‘woonbeleid’.¹ De Beleidsnota Wonen stelt dat verder werk moet worden gemaakt van een voldoende aanbod van kwaliteitsvolle woonwagenterreinen, zowel residentiële terreinen als doortrekkersterreinen.²

De Vlaamse Woonraad onderschrijft de overheveling van de bevoegdheid naar het beleidsveld Wonen. Vanaf 2016 draagt het beleidsveld Wonen de verantwoordelijkheid voor de kwaliteit van en de terreinen voor woonwagens. Op die manier wordt de verantwoordelijkheid van het woonbeleid ten aanzien van deze bijzondere woonvorm ten volle erkend. Tegelijk kan uitvoering worden gegeven aan artikel 4 § 1, 4° van de Vlaamse Wooncode. Dit artikel bepaalt immers dat initiatieven moeten worden ontwikkeld om de woonsituatie te verbeteren van bewoners die gehuisvest zijn in woonwagens. De Raad hoopt dat de overheveling een effectieve aanzet geeft tot het verbeteren van de woonsituatie van deze doelgroep, en kan leiden tot de toename van het aantal terreinen voor woonwagens.

Kwaliteitsvolle woning als voorwaarde tot maatschappelijke integratie

Het belang van een voldoende aanbod aan terreinen voor woonwagenbewoners en kwaliteitsvolle woningen kan niet worden onderschat. Een kwaliteitsvolle woonsituatie en omkadering kan de maatschappelijke aanvaarding en/of integratie van woonwagenbewoners bevorderen. Om op vlak van onderwijs, werk, gezondheid, welzijn, een sterke verbetering te kunnen verwezenlijken is een

¹ Homans, L. (2014) *Beleidsnota 2014-2019. Integratie en Inburgering*. Brussel: Vlaamse Regering.

² Homans, L. (2014) *Beleidsnota 2014-2019. Wonen*. Brussel: Vlaamse Regering.

goede, zekere woonsituatie voor woonwagengezinnen noodzakelijk.³ Recent bracht het Kinderrechtencommissariaat een knelpuntennota uit waarin de problematische situatie van kinderen van woonwagengezinnen expliciet onder de aandacht werd gebracht.⁴ Om woonwagengezinnen voldoende kansen tot maatschappelijke integratie te bieden is een ondersteunend beleid naar aanbod van terreinen van doorslaggevend belang.

Tekort aan standplaatsen

Momenteel zijn er 30 openbare residentiële terreinen in Vlaanderen, goed voor 481 standplaatsen. Ongeveer 500 woonwagengezinnen kunnen niet terecht op een openbare standplaats (zij wonen op één van de ongeveer 100, vaak onvergunde, private terreinen of staan op overbezette openbare terreinen).

Het tekort aan residentiële standplaatsen voor woonwagens is een oud zeer. Reeds geruime tijd worden in diverse beleidsdocumenten doelstellingen en stappen aangekondigd. Zo stelde onder meer de Beleidsnota Inburgering en Integratie 2009-2014 een ‘behoeftegedekt’ aanbod van kwaliteitsvolle woonwagenterreinen voorop.⁵ Ondanks de beleidsvoornemens nam het aantal openbare residentiële woonwagenterreinen het afgelopen decennium slechts beperkt toe (van 27 in 2004 naar 30 in 2014). Ook de toename van residentiële standplaatsen in deze periode bleef beperkt (van 407 plaatsen in 2004 tot 481 in 2014). De nood aan bijkomende standplaatsen en terreinen blijft bijgevolg groot.

In 2012 oordeelde het Europees Comité voor de Sociale Rechten (ECSR) dat België⁶ tekortschiet in haar beleid voor woonwagengezinnen, en daarmee het Europees sociaal handvest overtreedt. Eén van de pijnpunten is het gebrek aan residentiële standplaatsen voor woonwagengezinnen.⁷

Het ECSR erkent dat de Vlaamse overheid diverse maatregelen neemt om de aanleg van woonwagenterreinen door lokale besturen te stimuleren (o.a. 90% subsidiëring voor de aanleg van woonwagenterreinen, handboek ‘Wonen op wielen’, ondersteuning via het ‘Kruispunt Migratie-Integratie’). Desalniettemin

³ Agentschap voor Binnenlands Bestuur (2012) *Strategisch Plan woonwagengezinnen 2012-2015*. Brussel: Vlaamse overheid.

⁴ Kinderrechtencommissariaat (2014) *Kinderen van woonwagengezinnen: kinderrechten op de tocht*. Brussel: Kinderrechtencommissariaat. <http://www.kinderrechtencommissariaat.be/advies/advies-kinderen-van-woonwagengezinnen-kinderrechten-op-de-tocht>

⁵ Bourgeois, G. (2009) *Beleidsnota Integratie & Inburgering 2009-2014*. Brussel: Vlaamse Regering.

⁶ Gezamenlijke overheden: federale staat, gewesten, gemeenschappen en lokale besturen

⁷ European Committee of Social Rights (2012). *The decision on the merits of the European Committee of Social Rights with regard to the International Federation of Human Rights (FIDH) v. Belgium*. Complaint No. 62/2010. Strasbourg: Council of Europe.

https://www.coe.int/t/dghl/monitoring/socialcharter/Complaints/CC62Merits_en.pdf

oordeelt het ECSR dat deze maatregelen onvoldoende zijn om de gewenste uitbreiding van het aantal terreinen en standplaatsen te realiseren.⁸

Ook het 'Strategisch Plan woonwagengewoners 2012-2015' stelt dat het stimulerend beleid onvoldoende blijkt te zijn om nieuwe woonwagenterreinen aan te leggen. Naast het beperkt lokaal draagvlak, vormt de kost van het beheer voor een woonwagenterrein voor sommige gemeentebesturen een extra drempel.⁹ Tevens signaleren lokale besturen mogelijk andere kosten (zoals de sociale dienstverlening via het OCMW -woonwagengewoners hebben doorgaan een zwak sociaaleconomisch profiel- of planningskosten).

De Raad meent dat uit het verleden lering dient te worden getrokken, met als doel de bestaande obstakels (die de aanleg van terreinen verhinderen) weg te werken. Vanuit dit inzicht kan het voorliggend ontwerp van besluit tegen het licht worden gehouden, en kunnen voorbeelden op het terrein inspirerend werken. Onder meer kan worden verwezen naar de provincie Limburg waar de deputatie ter zake een coördinerende taak op zich nam. De problematiek werd in samenspraak bovengemeentelijk beoordeeld en aangepakt. Complementair ondersteunt het Regionaal Instituut voor Maatschappelijk Opbouwwerk de zelforganisatie en dialoog tussen woonwagengewoners en beleidsverantwoordelijken.¹⁰ De provincie Vlaams-Brabant ontwikkelde een beleid gericht op zones voor kleinschalig wonen in vaste én verplaatsbare constructies/woonwagens.¹¹

De Raad meent dat dergelijke initiatieven waardevol zijn en pleit om deze te benadrukken in het beleid. Momenteel zet het ontwerp van besluit, via de verhoogde subsidiëring van de verwerving en inrichting van terreinen, vooral in op de versterking van het stimulerend beleid. De Raad kan deze piste in beginsel ondersteunen, maar meent dat deze samen moet gaan met een aanvullende benaderingswijzen (cf. hoger). Op die manier kan de kans op succes worden verhoogd.

⁸ Ibid.

⁹ Agentschap voor Binnenlands Bestuur (2012) Op. cit.

¹⁰ <http://www.limburg.be/Limburg/wonen/Woonwagengewerk.html>

¹¹ <http://www.vlaamsbrabant.be/wonen-milieu/wonen-en-ruimtelijke-ordering/architecten-lokale-besturen/kleinschalig-wonen/index.jsp>

Monitoring

De Raad vindt het positief dat, naar analogie met de monitoring van het bindend sociaal objectief voor sociale huisvesting, een periodieke meting van het aanbod van standplaatsen voor woonwagens in het vooruitzicht wordt gesteld. Op basis van deze monitoring kan het standplaatsenbeleid worden geëvalueerd en desgevallend bijgestuurd.

Doelgroepen

Het Vlaamse integratiebeleid richt zich naar Roms, Manoesjen en Voyageurs die naar traditie wonen (of woonden) in een woonwagen en geconfronteerd worden met een zekere mate van achterstand. De Vlaamse Woonraad kan deze beleidskeuze ondersteunen. Met deze beleidskeuze wordt een begin van uitvoering gegeven aan de bijzondere doelstelling van de Vlaamse Wooncode (cf. art. 4 § 1, 4°). De doelstelling vergt daarnaast ook aandacht voor andere sociaal-economisch zwakke groepen die uit woonnood in woonwagens wonen. De Raad meent dat ook voor die groep ondersteuning wenselijk is.

2.2. Subsidieregeling

De Vlaamse Woonraad kan op hoofdlijnen instemmen met de subsidieregeling, zoals voorgesteld in het ontwerpbesluit. De verhoogde subsidiëring (van 90% tot 100%) kan bij een aantal initiatiefnemers de drempel verlagen om over te gaan tot de inrichting van terreinen voor woonwagens.

De Vlaamse Woonraad wenst volgende opmerkingen / aanvullingen mee te geven:

- Maximale oppervlakten: Artikel 3, §1 voorziet in minimale oppervlakten voor standplaatsen (100 m² voor doortrekkersterreinen en 150m² voor residentiële terreinen). De Raad vraagt te overwegen om ook maximale oppervlaktenormen voor de standplaatsen te voorzien. Dit zowel om de kostprijs voor de aanleg te beperken, als om de ‘verstening’ van woonwagenterreinen te vermijden. Ook voor de woonwagens zelf kunnen op door de overheid gesubsidieerde terreinen maximale oppervlaktenormen worden overwogen (bv. naar analogie met campings (50 m²) of weekendverblijven (80 m²)).
- Diplomavereisten: Art. 3, §2, eerste lid bevat de diplomavereisten waaraan de ontwerpers dienen te voldoen. Aangezien een stedenbouwkundige vergunning nodig is voor de aanleg en uitbreiding van een

woonwagenterrein, de initiatiefnemers openbare instanties zijn en er een adviesprocedure ingebouwd is, lijken deze kwaliteitsvereisten overbodig. Deze voorwaarden kunnen bovendien de ontwerpkosten verhogen.

- Wijziging bestemming of vervreemding terrein: Art. 3, §3, 3° stelt dat de initiatiefnemer de bestemming van het terrein niet kan wijzigen zonder toestemming van het agentschap. Art. 3, §3, 5° bepaalt dat de subsidie (en eventuele meerwaarde) dient te worden terugbetaald wanneer het woonwagenterrein wordt vervreemd binnen een termijn van 20 jaar na ingebruikname.

De Raad meent dat lokale besturen in principe zelf moeten kunnen beslissen over bestemmingswijzigingen van een terrein, naargelang de lokale noden en indien voldoende gemotiveerd. Uiteraard dient een terrein waarvoor een subsidie werd verkregen gedurende een minimale tijd gebruikt te worden overeenkomstig de subsidiegrond. Hierbij dient rekening te worden gehouden met realistische afschrijvingspercentages en -termijnen.¹² De volledige terugbetaling van de subsidie bij vervreemding binnen een termijn van 20 jaar is in dit opzicht niet wenselijk. Dit kan potentiële initiatiefnemers ervan weerhouden een initiatief te nemen. Een pro rata terugbetaling van subsidies bij een vroegtijdige vervreemding of stopzetting van de exploitatie ten gevolge van een bestemmingswijziging lijkt meer aangewezen.

- Werkzaamheden in eigen beheer: Art. 6, §2, laatste lid houdt in dat de subsidie voor werkzaamheden uitgevoerd in eigen beheer lager zal zijn dan deze voor uitbestede werken. Dit kan lokale besturen ontmoedigen om werken in eigen beheer uit te voeren (bv. kleine renovatiewerken). De Raad vraagt deze keuze te motiveren. In beginsel ziet de Raad geen bezwaar om ook voor werken in eigen beheer de algemene subsidieregeling (zoals vermeld in Art. 6, §2) toe te passen.
- Maximale subsidiebedragen: Art. 7 stelt dat de minister maximale subsidiebedragen zal vaststellen voor nutsvoorzieningen, dienstgebouwen, wegen-, riolerings- en omgevingswerken. Aangezien de voorgestelde regeling reeds op 1 januari 2016 ingaat, is het aangewezen het MB in de tijd te laten aansluiten op het BVR. Verder vraagt de Raad de maxima redelijkerwijs af te stemmen op de reële kosten (zodanig dat de subsidiëring de initiatiefnemer daadwerkelijk weet te overhalen).

¹² Bv. naar analogie met de afschrijvingspercentages voor kampeerterreinen: 5% voor de basisinfrastructuur, 10% voor de infrastructuur ter inrichting van de individuele standplaatsen.
<http://ccff02.minfin.fgov.be/KMWeb/document.do?method=view&nav=1&id=1b490d28-7478-4b2c-8da6-015fb8ff79b6&disableHighlightning=true#findHighlighted>

- Prefinanciering bij verwerving: Art. 10, §1 stelt dat de subsidie voor verwerving wordt uitbetaald nadat de initiatiefnemer het bewijs van verwerving aan het agentschap heeft bezorgd. Om de financiële drempels voor potentiële initiatiefnemers maximaal weg te werken, vraagt de Raad de mogelijkheid tot (gedeeltelijke of volledige) prefinanciering van de kosten voor verwerving te overwegen.

2.3. Kwaliteitsnormen voor woonwagens

De Vlaamse Woonraad waardeert dat de initiatiefnemers gestimuleerd zullen worden om de kwaliteit van de woonwagens die zich op het terrein bevinden, na te gaan. De opmaak van een richtinggevend en sensibiliserend model van technisch verslag met specifieke normen voor woonwagens vormt een belangrijke stap inzake de verbetering van de kwaliteit en veiligheid van woonwagens. De loskoppeling van het bestaande instrumentarium inzake ongeschikt en onbewoonbaarverklaring is hierbij te ondersteunen.

De Raad meent dat het aangewezen is de initiatiefnemers de nodige ondersteuning te bieden om deze opdracht te kunnen waarmaken.