

# EEN LEVEN LANG OPGEJAAGD

DE PLEK VAN  
WOONWAGENBEWONERS  
IN VLAANDEREN

---

Kim Janssens

---



LANNOO  
CAMPUS

Met dank aan Janine Meijer

D/2019/45/458 – ISBN 978 94 014 6393 5 – NUR 740, 747

Vormgeving omslag en binnenwerk: Peer De Maeyer  
Foto omslag: Toon Machiels

© Kim Janssens & Uitgeverij Lannoo nv, Tielt, 2019.

Uitgeverij LannooCampus maakt deel uit van Lannoo Uitgeverij,  
de boeken- en multimediodivisie van Uitgeverij Lannoo nv.

Alle rechten voorbehouden.

Niets van deze uitgave mag verveelvoudigd worden  
en/of openbaar gemaakt, door middel van druk,  
fotokopie, microfilm, of op welke andere wijze dan  
ook, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming  
van de uitgever.

Uitgeverij LannooCampus  
Vaartkom 41 bus 01.02  
3000 Leuven  
België  
[www.lannoocampus.be](http://www.lannoocampus.be)

Postbus 23202  
1100 DS Amsterdam  
Nederland  
[www.lannoocampus.nl](http://www.lannoocampus.nl)

# INHOUD

---

## VOORWOORD

Van plantrekkerij naar een duidelijk beleid	7
<i>Waarom dit boek?</i>	9
<i>Waarover handelt dit boek?</i>	10

## DEEL 1

### OPGEJAAGD DOOR DE EEUWEN HEEN 13

#### HOOFDSTUK 1

Sombere geschiedenis	16
<i>Assimileren of oprotten</i>	18
<i>Steeds op de vlucht</i>	21
<i>Fundamenteel wantrouwen</i>	23

#### HOOFDSTUK 2

Wie zijn de woonwagenbewoners in Vlaanderen en Brussel?	26
<i>Drie diverse subgroepen</i>	27
<i>Groepen die geen woonwagenbewoners zijn</i>	35

#### HOOFDSTUK 3

Alle woonwagenbewoners delen dezelfde woonwagencultuur	41
<i>Wonen op wielen</i>	42
<i>Wij zorgen voor elkaar</i>	53
<i>Religie als groepsbeleving</i>	57
<i>De aparte woonwagenculturen van de kermis en het circus</i>	59

#### CONCLUSIE DEEL 1

Uitsluiting leidt uiteindelijk tot een maatschappelijke kloof	63
---	----

## DEEL 2

### WOONWAGENBEWONERS ZIJN NOG STEEDS KWETSBAAR 66

#### HOOFDSTUK 4

Elke dag onder druk	68
<i>Slachtoffers van stigmatisering</i>	69

<i>Nergens welkom</i>	75
<i>Traditionele beroepen verdwijnen</i>	90
<i>Weinig aansluiting met het onderwijssysteem</i>	93
<b>HOOFDSTUK 5</b>	
Nog steeds geen afdwingbare rechten	98
<i>Wonen op wielen in Vlaanderen</i>	102
<i>België werd veroordeeld wegens de slechte opvang van woonwagenbewoners</i>	104
<i>Erkenning van de woonwagencultuur als Vlaams immaterieel cultureel erfgoed</i>	108
<i>Verskillende erkenningen, maar geen afdwingbaar recht</i>	113
<b>CONCLUSIE DEEL 2</b>	
De maatschappelijke kloof wordt in stand gehouden	114
<b>DEEL 3</b>	
<b>NOOD AAN EEN BELEID OP MAAT</b>	116
<b>HOOFDSTUK 6</b>	
Een beleid op maat?	
Het Nederlandse woonwagenbeleid als goed voorbeeld	118
<i>De woonwagenwet resulteerde in gettovorming en geweld</i>	120
<i>Erkenning van de woonwagencultuur zorgde voor een ommezwaai</i>	121
<i>Een nieuw beleid vanuit een mensenrechtenperspectief</i>	122
<b>HOOFDSTUK 7</b>	
Aanbevelingen voor een daadkrachtig Vlaams en Brussels Woonwagenbeleid	125
<i>Meer en meer een mensenrechtenverhaal en een afdwingbaar kader</i>	127
<i>Doelgroepgericht werken</i>	129
<i>Meer inspraak en participatie</i>	139
<i>De beeldvorming moet positiever</i>	145
<b>CONCLUSIE DEEL 3</b>	
Liever een dialoog en een beleid op maat dan een rechtszaak	147
<b>NAWOORD VAN LANDRY MAWUNGU</b>	150
<b>EINDNOTEN</b>	152

## VOORWOORD

---

# VAN PLANTREKKERIJ NAAR EEN DUIDELIJK BELEID

### *Je tire mon plan!*

Toen ik als 21-jarige na september 1995 op de arbeidsmarkt kwam met mijn diploma sociocultureel werk, had ik geen idee wie woonwagenbewoners waren. Als kind had ik een jeugdromannetje gelezen over een 'zigeunermeisje' dat viool speelde en ik had weleens caravans opgemerkt onder de bruggen van de Ring rond Brussel, in Anderlecht. Maar meer wist ik niet over die mysterieuze mensen. En toch werd ik aangeworven als medewerker woonwagenwerk, om een lokale Brusselse afdeling van het Vlaams Overleg Woonwagenwerk uit te bouwen.

Tijdens mijn sollicitatiegesprek werd er gepeild naar mijn kennis van het Frans. Ondanks mijn Brusselse afkomst, was mijn Frans op dat ogenblik niet bijzonder goed, maar wel voldoende om mij uit te drukken. 'O, je tire mon plan!', antwoordde ik. Die spontaniteit viel blijkbaar in de smaak van de selectiecommissie.

Dat ik mijn plan moest trekken, bleek al snel. Met weinig ondersteuning ontdekte ik de voor mij onbekende, maar fascinerende wereld van woonwagenbewoners.

Mijn eerste contacten met Manoesjen en Voyageurs verliepen vrij vlot. In die eerste fase moest ik me gedragen als een stille observator. Stilaan nam ik echter ook concrete dossiers op en probeerde ik allerlei problemen op te lossen. Ik bewees op korte termijn van nut te zijn voor de woonwagenbewoners, waardoor het vertrouwen alsmaar groter werd.

De contacten werden ook intenser en de tamtam zorgde ervoor dat meer gezinnen mijn hulp inschakelden. Ik werd bijvoorbeeld een van de eerste professionele woonwagenwerkers die een relatie onderhield met de kleine en

weinig zichtbare gemeenschap van de Manoesjen in Brussel en later ook in Vlaanderen.

Ik leerde stilaan welke gewoonten deze mensen kenmerkten, hoe ze met elkaar omgingen en welke gevoeligheden er leefden. In die periode bouwde ik mooie vriendschapsbanden op met enkele woonwagengewoners. Al snel was ik geraakt door de gastvrijheid en de warmte waarmee ik bij de mensen thuis werd ontvangen.

Bij tante Anna uit Molenbeek sprong ik op de middag regelmatig binnen om een tasje soep te drinken. Tante Anna was doof, maar ze keek nooit angstig of geschrokken op als ik onaangekondigd haar woonwagen binnenliep. De soep was meestal al warm. Ook bij Fia en Toska en hun echtgenoten was ik kind aan huis. Elk jaar lag er met kerst een klein cadeautje voor mij onder de kerstboom. In de knusse en gezellige Buggenhoutse wagen van Françoise en haar man hoorde ik dan weer verschillende keren hun verhalen van vroeger over het rondtrekken en de harde tijd tijdens de Tweede Wereldoorlog. Ik herinner me het relaas van de man van Françoise, die gevangen had gezeten in een werkkamp in Dresden. Tijdens het grote bombardement van de stad vluchtte hij samen met nog andere Voyageurjongens. Het moet een bijzondere terugreis geweest zijn.

Ik kwam ook bij mensen die veel zorgen hadden. Zoals Christine, die heel veel pech te verduren kreeg in haar leven. Ze leefde toen in een armzalige barak aan het kanaal in Brussel. En toch was ze een gelukkige en vrijgevochten vrouw. Ze was kunstzinnig en daar hield ik wel van. Ik heb nog een schilderijtje van haar mogen ontvangen.

Na lange tijd dagelijks bij deze mensen over de vloer te komen, merkte ik dat heel wat maatschappelijke factoren hen het leven bemoeilijkten. Zaken waarop zij geen invloed hadden, maar die bijna onzichtbaar structureel waren verankerd in onze samenleving. De preciaire woonsituatie was daar een voorbeeld van. Omdat ze vaak op terreintjes leefden zonder vergunning van de lokale overheid, bleef er steeds een onzekerheid als een donkere wolk boven vele gezinnen hangen. Ze wisten nooit of ze konden blijven of plots moesten vertrekken. Ook de relatie met maatschappelijke diensten verliep vaak moeizaam, waardoor personen soms niet in orde waren met simpele basisvoorzieningen. Ik heb veel als bemiddelaar tussen de woonwagengewoners en de bredere maatschappij opgetreden en moeten trekken en sleuren om bepaalde zaken geregeld te krijgen.

Een groep van de woonwagenbewoners, de Manoesjen, leeft hier al sinds de vijftiende eeuw. Desondanks is er nooit een beleid geweest dat deze mensen uit hun kwetsbare positie kon halen. De afgelopen decennia werden ze alleen nog verder naar de rand van onze maatschappij geduwd. Hun positie in de samenleving blijft zeer marginaal. Het wantrouwen dat we nog dagelijks ervaren in het werken met de woonwagenbewoners is dan ook een begrijpelijke reactie. Deze mensen voelen zich niet gewenst en niet erkend.

Na 2007 evolueerde mijn job van een veldwerker naar een beleidsmedewerker. De functie van een regionale woonwagenwerker verdween, omdat de integratiesector die groepen niet meer als een specifieke doelgroep benaderde. Steeds minder professionelen bouwden een deskundigheid op rond dit onderwerp. Ondertussen werkte ik niet meer binnen de integratiesector, maar wel voor het Minderhedenforum, dat de belangen van etnisch-culturele minderheden in Vlaanderen en Brussel behartigt. Daarbij veranderde ook mijn omgang met de woonwagenbewoners. De dagelijkse intensieve contacten ruimden plaats voor sporadische individuele ontmoetingen, groepsbijeenkomsten of berichten via sociale media.

Ook vandaag zien we dat er weinig specifiek beleid is dat zich op woonwagenbewoners richt. We horen zelfs steeds meer stemmen opgaan om helemaal geen aandacht meer te schenken aan die groepen. Ze worden aan hun lot overgelaten en er wordt zeer weinig rekening gehouden met hun vragen en noden. Men verwacht van hen dat ze zich gedragen als alle andere ‘gewone’ burgers.

Toch denk ik dat het geen goed idee is om niet te investeren in een relatie met de woonwagengemeenschappen. Wanneer we geen aandacht meer hebben voor hun bijzondere leefstijl, leefwereld, eigen cultuur en de drempels en problemen die ze ondervinden, dan zullen ze nog heel moeilijk uit hun marginale positie geraken. Met als gevolg meer confrontaties en conflicten.

## **Waarom dit boek?**

Woonwagenbewoners zijn nog steeds een van de meest gediscrimineerde minderheden in Europa. Terwijl meer inzicht in hun leefwereld en cultuur, veel vooroordelen en onwetendheid kan wegnemen en een handvat bieden om beter om te gaan met diversiteit. Net daarom schreef ik dit boek.

Maar ik wil ook een pleidooi voeren om de rechten van de woonwagenbewoners te respecteren. Want vandaag worden die op verschillende domeinen niet gerealiseerd en bijgevolg geschonden. De overheid kan dit aanpakken door een duidelijk beleid te ontwikkelen. Een visie die ertoe kan bijdragen dat de woonwagenbewoners in de toekomst een volwaardige plek krijgen binnen onze samenleving en dat ze niet meer aan de zijlijn ervan moeten blijven staan. Mijn wens is dat deze publicatie het startschot kan zijn voor een beter bestaan voor woonwagenbewoners.

Doorheen het boek deel ik geregeld een eigen ervaring of een anonieme quote van woonwagenbewoners of -werkers op pensioen, om je dichter bij de leefwereld van rondtrekkende mensen te brengen en om het inzicht in deze thematiek te vergroten. Het boek vertrekt dan ook vanuit mijn eigen ervaringen en persoonlijke beschouwingen. Ik heb het niet geschreven om dé waarheid over woonwagenbewoners te verkondigen. Het is een bundel van ondervindingen en reflecties van iemand die al jaren met deze mensen werkt. Ik reik thema's aan die relevant zijn en hopelijk aanzetten tot nadenken. De inhoud wordt ook onderschreven en uitgedragen door mijn werkgever, het Minderhedenforum.

## **Waarover handelt dit boek?**

Dit boek geeft je een inkijk in wie de woonwagenbewoners precies zijn. De verschillen en gelijkenissen van de diverse subgroepen komen aan bod. Zo focus ik onder meer op de eigenheid van de woonwagencultuur. Ik beschrijf wat de leefwereld en cultuur van de woonwagenbewoners typeert. Denk maar aan het belang van familie en handeldrijven.

Maar eerst beschrijf ik je de kwetsbare positie die woonwagenbewoners tot op vandaag nog steeds hebben in onze maatschappij. Het altijd opgejaagd en vervolgd worden heeft een groot effect op het welzijn van die groepen en op het dagelijkse leven van woonwagenbewoners.

Verder ga ik ook dieper in op wat een goed woonwagenbeleid inhoudt. Ik kijk daarvoor over de grens, en neem Nederland als voorbeeld. Onlangs heeft de overheid daar een nieuw woonwagenbeleid ontwikkeld vanuit het perspectief van de mensenrechten. Een visie die ook voor het werken met woonwagenbewoners in Vlaanderen en Brussel interessant kan zijn. Er zijn reeds enkele stappen in deze richting gezet, maar er is nog veel werk aan de winkel.



Ten slotte kijk ik naar de toekomst: wat moet er veranderen opdat woonwagengedwoners een volwaardige plaats in onze samenleving kunnen afdwingen? Hierbij hebben ze de steun nodig van een duidelijk en rechtvaardig beleid, hun eigen gemeenschap en professionele ondersteuners.

### **MARIA EN NIKITA LEIMBERGEN AAN HET WOORD**

'Als woonwagengedwoner groei je op zonder studie. De meesten van ons zijn dan ook ongeletterd. Dit maakt het voor ons niet evident om in contact te komen met burgemeesters of ministers en hen onze leefsituatie voor te leggen. Wij hebben mensen nodig van buitenaf, mensen die met onze cultuur en leefwijze begaan zijn en die ons willen steunen. Zij kunnen ons helpen vechten en pleiten voor vaste standplaatsen voor woonwagens en voor behoud van onze manier van leven.

Zoals Kim Janssens. Zij helpt ons al jaren met een warm hart voor de mensen, met de nodige kennis en met professionaliteit. Nochtans waren we nogal kritisch bij onze eerste ontmoeting met haar. Hoelang gaat zij het volhouden, dachten we. Ze was weer iemand nieuw in het woonwagengedwonerwerk. Maar ondertussen is zij nog de enige die voor ons opkomt en werkt. Al die voorbije jaren heeft ze zich niet alleen ingezet voor de woonwagengedwoners, maar is ze ook een goede vriendin geworden. Door dik en dun kunnen we altijd op haar rekenen en zij ook op ons. Wij waarderen Kim enorm en hebben heel veel respect voor haar. We zijn dankbaar voor al haar werk, al die jaren lang, en vinden het fantastisch dat we nog altijd op haar mogen vertrouwen.

In een wereld waar woonwagengedwoners niet serieus genomen worden en gezien worden als het vergeten volk, geven mensen zoals Kim ons een stem. Ze helpen ons vechten voor gelijkheid. Wij hopen dat zij alles bereikt wat zij wenst, want zij verdient het.'

***Maria en Nikita, Manoesjen van Aalst***



# DEEL 1

---

## OPGEJAAGD DOOR DE EEUWEN HEEN

*We reden vroeger continu rond. Soms drie keer per dag moesten we opnieuw vertrekken, omdat we werden weggejaagd.*

Eeuwenlang hebben verschillende uitsluitingsmechanismen ervoor gezorgd dat woonwagenbewoners wantrouwig, soms zelfs vijandig tegenover de omringende samenleving kwamen te staan. En soms was wegtrekken dan de enige oplossing. Vele factoren hebben hen in een kwetsbare positie geplaatst en hebben al vele generaties lang een negatieve invloed op hoe ze hun cultuur beleven.

In Europa bestaan er al heel lang nomadische culturen, waaronder die van de woonwagenbewoners. Zo trekken er in Vlaanderen al sinds de 15de eeuw groepen rond. Je kunt je afvragen of het reizen eigen is aan de woonwagenbewoners of net het gevolg is van de vele vervolgingen die ze hebben ondergaan? Kozen bepaalde volkeren er bewust voor om te reizen of begonnen ze rond te trekken omdat ze nergens welkom waren? Uit de geschiedenis wordt niet duidelijk wat er eerst was. En is het reizen van nu een vrije keuze? Welke maatschappelijke effecten ondervinden ze van zo'n nomadisch bestaan?



*De familie Kuypers, ergens onderweg.  
(Foto: Julia Kuypers)*



# HOOFDSTUK 1

---

## SOMBERE GESCHIEDENIS

Een aantal jaar geleden bezocht ik samen met enkele Manoesjen, waaronder een ouder koppel dat de Tweede Wereldoorlog nog meegemaakt had, het Fort van Breendonk en het museum Kazerne Dossin. Het thema van de oorlog en de afvoeringen naar de concentratiekampen is bij veel woonwagengezinnen taboe. De verhalen over de gruwelijkheden en de mensonwaardige behandelingen door de nazi's worden niet met iedereen gedeeld. En net omdat die feiten niet doorverteld worden, kennen veel woonwagebewoners hun eigen geschiedenis niet of onvoldoende.

Door geconfronteerd te worden met de getuigenissen uit het fort en de kazerne, kwamen de herinneringen bij het koppel naar boven en vertelde het me veel mooie, maar ook pijnlijke verhalen uit het verleden. Bij enkele foto's van mensen die afgevoerd zijn met het konvooi Z uit Mechelen, konden m'n metgezellen nog precies zeggen uit welke families de afgebeelde personen kwamen, waar die met de woonwagens vaak stonden en of zij hen onderweg tijdens het reizen waren tegengekomen.

Ik kreeg ook te horen dat de oudere generatie woonwagebewoners nog steeds boos en gefrustreerd was, omdat ze onterecht afstand moest doen van persoonlijke bezittingen. De nazi's, maar ook onze Belgische politie, namen hun weinige kostbare eigendommen af, zoals muziekinstrumenten, horloges, geld en gouden juwelen. Maar nog het meest verontwaardigd waren ze, omdat ze hun paarden hadden moeten afstaan. Dat was het eerste teken dat hun vrijheid beperkt werd. Daarna verslechterde hun situatie alleen nog, wanneer ze ook zelf werden opgepakt en weggevoerd.

De geschiedenis van alle woonwagenbewoners in Europa kent een constante van donkere periodes. Het is een feit dat nomadische groepen in Europa onderhevig geweest zijn aan discriminatie en persecuties. Volgens de Raad van Europa worden woonwagenbewoners sinds eeuwen vervolgd.<sup>1</sup> In dit boek verwijs ik niet alleen naar woonwagenbewoners, maar ook naar Roma. Ik doe dit omdat andere Europese landen de term Romavolkeren gebruiken om ook te verwijzen naar Roms en/of Manoesjen. Dit kan soms voor verwarring zorgen omdat in Vlaanderen de term Roma uitsluitend gebruikt wordt om de recente migratiestromen uit Oost-Europa aan te duiden. Hier gaat het om groepen die niet in woonwagens wonen. Meer hierover in hoofdstuk 2. Roms, Manoesjen en Roma hebben eenzelfde etnische achtergrond, en delen dezelfde geschiedenis van uitsluiting en discriminatie. Velen werden bijvoorbeeld door krijgsheren of landeigenaars als slaven aan het werk gezet. Daarnaast groeide de negatieve en stereotiepe beeldvorming die woonwagenbewoners en Roma geen goed imago gaf.

De meeste nomaden werden ook verworpen uit de samenleving. De periode tijdens de Tweede Wereldoorlog is daarvan een extreem voorbeeld, waarbij waarschijnlijk miljoenen woonwagenbewoners en Roma het slachtoffer werden van de uitroeingspolitiek van de nazi's.

Al deze vijandigheid resulteerde in veel landen in politieke maatregelen die de woonwagenbewoners nog meer in de marge dreven. Het beleid ten aanzien van rondtrekkende groepen werd vaak vormgegeven vanuit die vertroebelde relatie ermee. Er werden wetten en regels ontworpen die de vrijheden en rechten van die mensen beperkten. Denk maar aan een woonwagenwet waarmee Nederland in de vorige eeuw de woonwagenbewoners verplichtte om een vaste woonplaats te hebben, waardoor ze niet meer konden reizen.

## Assimileren of oprotten

### *Nomaden wekken wantrouwen, angst en afwijzing op.*

Overheden probeerden hun gemeenschappen te organiseren en te controleren, en hen ook te *sedentariseren* (gedwongen op een vaste plaats te laten wonen). Nomadische groepen werden daarbij als indringers gezien. Ze wekten wantrouwen, angst en afwijzing op.

Eerst werden ze lokaal afgewezen of ontkend: de nomaden werden geweerd of verdreven uit de dorpen of steden. Daarna volgden snel nationale maatregelen tegen hen. Verschillende Europese landen legden regels en wetten op om het nomadisme aan banden te leggen. Daarbij kunnen we verschillende beleidsbenaderingen onderscheiden doorheen de geschiedenis van de woonwagenbewoners.

### DE POLITIEK VAN DE UITSLUITING

Hierbij worden nomaden verbannen van het grondgebied. Meestal gaat het over een geografische verbanning. Soms is dat vanuit een echte angst voor deze mensen die zich continu verplaatsen. De angst geen vat op hen en hun gedragingen te krijgen. Dat verklaart waarom er regelmatig maatregelen werden genomen om de flexibiliteit en vindingrijkheid, die eigen zijn aan het nomadisme, aan banden te leggen.

De extreme uiting hiervan, namelijk fysieke uitroeiing, vond plaats tijdens de Tweede Wereldoorlog in het naziregime. Naast de Joden waren woonwagenbewoners en Roma de grootste slachtoffers van de massamoorden. Naar alle waarschijnlijkheid werd 25% van de totale Roma- en woonwagenbevolking tijdens die periode vermoord.

Soms werd de verwijdering uit de maatschappij zelfs sociaal aanvaard. In dat geval werden groepen en families opgesloten of liet men hen uiteenvallen. In meerdere gebieden van Europa werden de voorouders van veel huidige Roma en woonwagenbewoners weghalen in de 18de en de 19de eeuw gedwongen als slaven te werken, of werden ze daarvoor naar andere oorden afgevoerd.



Ofwel over de landsgrenzen heen: van Portugal naar Afrika, van Engeland naar Australië ... Ofwel binnen de eigen grenzen, zoals in Rusland naar Siberië of in Roemenië naar Transnistrië ... Door de deportaties moest groepen zich verplaatsen en kwamen ze in verschillende werelddelen terecht. Sommigen vestigden zich er dan ook definitief na de deportaties.

Na de afschaffing van bijvoorbeeld de slavernij van de Roms in Roemenië, werden ze uit dat land verdreven. Zo zwierven na 1860 veel Romgezinnen doorheen Europa. De huidige Romgemeenschap in België kwam onder meer tijdens die periode in ons land terecht.

#### DE POLITIEK VAN DE ASSIMILATIE

In veel landen worden er inspanningen geleverd om de cultuur van de Roma en de woonwagenbewoners te doen verdwijnen, door hen als marginalen met sociale problemen te beschouwen. Ze worden niet verboden, maar gecontroleerd; ze worden niet verworpen, maar geassimileerd. De taal, de klederdracht en de culturele evenementen worden verboden. Dat hebben alle nomaden in heel Europa ervaren, tijdens de eerste helft van de 20ste eeuw.

#### DE POLITIEK VAN DE BESLUITELOOSHEID

In de 21ste eeuw zien we dat de situatie voor de Roma en de woonwagenbewoners er niet op vooruitgaat. Het vroegere beleid heeft duidelijk geen effect op de gemeenschappen gehad, want ze zijn nog steeds een kwetsbare minderheid in Europa. De problematiek wordt besproken, maar er komen geen besluiten. Het ontbreekt aan visie of concrete acties om hun situatie te verbeteren.

*Zowel vroeger als vandaag wordt er niet goed voor ons gezorgd. We hebben nu wel een terrein gekregen, maar verder wordt er geen rekening met ons gehouden. We hebben sanitaire blokjes met toilet, lavabo en een plaats voor een wasmachine. En er is in aansluitingen voorzien voor onder meer aardgas. De basisvoorzieningen zijn er dus, maar verder wordt er niets voor ons gedaan. We mogen niet meepraten en meedenken over ons woonwagenterrein. MANOESJ, 60 JAAR*

Het beleid met betrekking tot nomadische groepen werd lang veelal gekleurd door het beeld dat van deze mensen werd afgeschilderd. Doorheen de geschiedenis vormde zich inderdaad een stereotiep beeld van woonwagenebewoners. Van oudsher worden ze zeer negatief gepercipieerd.<sup>2</sup> Ze zouden alleen maar roven, plunderen, bedriegen en bedelen. Het waren dieven, rovers en heidenen.

Uit archieven uit de 19de en vroege 20ste eeuw blijkt dat woonwagenebewoners worden beschreven als vuile, zelfs 'weezinwekkende' mensen.<sup>3</sup> Ook een populair thema in de 19de eeuw is de zogenaamde 'zigeunerboef', die met de kinderen aan de haal gaat.

Die oude opvattingen zijn tot op vandaag nog steeds hardnekkig aanwezig bij veel mensen. Het leidt tot ongeziene maatregelen tegen specifieke bevolkingsgroepen. De nazi's startten in 1930 al met de inperking van de rechten van alle nomaden. Maar ook in 2019 stelde de Bulgaarse minister van Defensie voor om 'het zigeunervraagstuk' op te lossen door de geboortecijfers onder de Roma te beperken.

*De mensen van de stad zijn het gewend dat wij hier wonen. In het begin kwamen ze echter met de fiets langsgereden en riepen ze 'Vuile zigeuners!' Ze reden ook altijd snel door, want ze waren bang. MANOESJ, 60 JAAR*

*Mijn vader vond het vreselijk dat ik met een Voyageur een relatie kreeg. Hij heeft zelfs de jeugdrechtbank ingeschakeld, om mijn kinderen van mij af te pakken. Ik was nog jong en mijn vader was voogd over mijn kinderen. Ik zal nooit vergeten dat er iemand van de jeugdbescherming langskwam, om te kijken of mijn kinderen wel mooie kleren aanhadden en goed te eten kregen. Als er toen iets mis was geweest, dan zou ik mijn kinderen kwijtgeraakt zijn. Mijn vader kende geen Voyageurs en dacht dat het slechte mensen waren. Toen hij mijn man en zijn familie echter leerde kennen, zag hij dat dit helemaal niet waar is. INGETROUWDE BURGERSVROUW, 62 JAAR*

De perceptie van woonwagenebewoners was dus vaak zeer negatief, met als gevolg dat veel groepen wegtrokken, om de vijandigheid te ontvluchten. Ze werden verplicht om te reizen.

## Steeds op de vlucht

Soms werden woonwagenbewoners gedwongen om te reizen door negatieve gebeurtenissen, zoals inderdaad verdrijving, gevangenschap en slavernij. Maar ze reisden en reizen mogelijk ook vrijwillig rond, om economische reden of voor sociale activiteiten. Hoe het ook zij, nomaden werden en worden met veel vijandigheid geconfronteerd.

De woonwagenbewoners in België trokken vroeger hoofdzakelijk rond om een inkomen te verwerven. Dit was geen gemakkelijk leven, want bijna dagelijks werden ze gecontroleerd of weggejaagd door de politie. Ondanks de continue druk bleven ze echter rondreizen, omdat dit voor velen de enige manier was om te overleven.

*Wij reden vroeger voortdurend rond en moesten daarbij soms drie keer per dag opnieuw vertrekken. We werden vaak weggejaagd. Ik heb ook eens meegemaakt dat mijn woonwagen werd weggesleept. Ik had toen drie kleine kinderen. De boete kon ik niet betalen, ik kreeg mijn woonwagen niet terug. Ik ben in mijn leven zo vaak weggejaagd! MANOESJ-VOYAGEUR, LEEFTIJD ONBEKEND*

De contacten met de samenleving waren tijdens de reis van praktische aard. Het hele gezin hielp mee om de eindjes aan elkaar te kunnen knopen, door deur aan deur kleine huishoudspullen te verkopen, messen te slijpen, voden te verzamelen, oud ijzer op te halen en zoveel meer.

Veel woonwagengezinnen konden zo van dag op dag overleven. Wanneer ze niet meer gewenst waren op een plek of geen nieuwe handelscontacten meer konden aangaan, vertrokken ze naar een andere locatie. Uiteraard gaf dat weer extra zorgen, omdat ze niet wisten of ze snel ergens opnieuw een goede staanplaats – en daarbij ook een goed inkomen – zouden vinden.

De meeste families kenden hier en daar wel plaatsen in het land waar ze veilig halt konden houden, zonder zich zorgen te moeten maken over politiecontroles of verdrijvingen.

*Als mijn ouders een open plek zagen, gingen we daar met onze woonwagen staan. Soms kwamen de politieagenten dan nog diezelfde dag. Mijn moeder moest dan de patatten van het vuur halen en alles weer inpakken. Ze gaven ons niet eens de tijd om eerst te eten. We zijn zo heel vaak verhuisd. Daardoor ben ik ook niet naar school geweest.*

**MANOESJ, 60 JAAR**

De adressen van die veilige locaties werden aan andere woonwagengezinnen doorgegeven. Pas in de tweede helft van de vorige eeuw bleven sommige families vast op zo'n locatie staan. Zo konden de bewoners hun kinderen regelmatig naar school sturen, kregen ze contacten met de burens en ontwikkelden ze een economisch netwerk in de regio. De gemeenten accepteerden die plaatsen meer en meer als vaste woonwagenvestigingen en ze werden uiteindelijk hun thuis. Uiteindelijk werd zo de basis gelegd van een centraal Vlaams woonwagenebeleid en de organisatie van officiële woonwagenterreinen.

Met de komst van de eerste gemeentelijke residentiële woonwagenterreinen vanaf 1970 verdween stilaan het dagelijks rondtrekken. De meeste woonwagebewoners voerden hun ambulante handel nu vanop het woonwagenterrein, waardoor rondtrekken niet langer noodzakelijk was om te overleven. Dat zorgde voor een grotere rust bij vele woonwagengezinnen.

*Toen dit terrein er nog niet was, stonden we achter de supermarkt Macro. Ze lieten ons twee, drie dagen, soms een hele week met rust. Daarna moest je weer vertrekken. Na een tijd zijn we bij de toenmalige schepen van Wonen gaan vragen of er geen terrein beschikbaar was en kregen we deze plek toegewezen. Hier wonen we nu al meer dan dertig jaar.*

**INGETROUWDE BURGERSVROUW, 62 JAAR**

Maar zelfs met meer vaste standplaatsen verbeterde de maatschappelijke positie van vele woonwagebewoners niet. De integratie in de hen omringende samenleving bleef zeer moeilijk.