

EEN GEZICHT ACHTER CIJFERS

VERHALEN VAN WOONWAGENBEWONERS
NAAR AANLEIDING VAN DE
MONITOR MAATSCHAPPELIJKE EN ECONOMISCHE
POSITIE VAN WOONWAGENBEWONERS 2002



In opdracht van Ministerie van Binnenlandse Zaken

Uitgevoerd door de Initiatiefgroep Woonwagenebewoners

maart 2002, utrecht

EEN GEZICHT ACHTER CIJFERS

VERHALEN VAN WOONWAGENBEWONERS
NAAR AANLEIDING VAN DE
MONITOR MAATSCHAPPELIJKE EN ECONOMISCHE
POSITIE VAN WOONWAGENBEWONERS 2002

Maart 2002, Utrecht

In opdracht van Ministerie van Binnenlandse Zaken

Uitgevoerd door de INITIATIEFGROEP WOONWAGENBEWONERS

Adres: p/o STAB
Postbus 14064
3508 SC Utrecht

Tel: 030-2192059
Fax: 030-2192051
n.verwoerd@stab-utrecht.nl

INHOUDSOPGAVE

INLEIDING.....	6
Hoofdstuk 1 OPZET INTERVIEWS	9
1.1. Doel	9
1.2. Doelgroep	9
1.3. Opzet.....	9
1.4. Kanttekening bij het verslag.....	10
Hoofdstuk 2 WOONWAGENBEWONERS UIT ENSCHEDE	11
2.1. Achtergrond	11
2.2. Onderwijs.....	12
2.3. Levensonderhoud	14
2.4. Huisvesting	17
2.5. Leefbaarheid en veiligheid	21
2.6. Reactie woonwagengebewoners op het Cebeononderzoek.....	22
Hoofdstuk 3 WOONWAGENBEWONERS UIT ZEEUWS-VLAANDEREN	23
3.1. Achtergrond	23
3.2. Onderwijs.....	23
3.3. Levensonderhoud	24
3.4. Huisvesting	26
3.5. Leefbaarheid en veiligheid	28
3.6. Reactie woonwagengebewoners op het Cebeononderzoek.....	30
Hoofdstuk 4 SAMENVATTING EN OPLOSSINGSRICHTINGEN VANUIT DE WOONWAGENBEWONERS UIT ENSCHEDE EN ZEEUWS-VLAANDEREN	31

4.1. Samenvatting	31
4.2. Oplossingsmogelijkheden vanuit de woonwagenbewoners	32
4.3. Reactie van de woonwagenbewoners over het Cebeononderzoek	32
Hoofdstuk 5 CONCLUSIES EN NIEUWE WEGEN VANUIT DE INITIATIEFGROEP WOONWAGENBEWONERS	34
5.1. Conclusies	34
5.2. Nieuwe wegen	35

INLEIDING

Rapport “Monitor maatschappelijke en economische positie woonwagenbewoners 2001”:

“Gemiddeld is 26 procent van de woonwagens een huurwagen.
Het gemiddeld aantal personen per woonwagen is vrij hoog met 2,67.
Door woonwagenkinderen in het primair onderwijs wordt driemaal zo vaak het speciaal onderwijs bezocht als gemiddeld in Nederland het geval is. “¹

Cijfers, cijfers en nog eens cijfers. Waar komen ze vandaan? Zijn ze volledig? Wat kun je er mee?

Wij, de Initiatiefgroep Woonwagenbewoners, vragen ons af wat die cijfers aangeven en welke conclusies eruit kunnen en mogen getrokken worden. Het is een rapport over woonwagenbewoners zonder dat er aan één woonwagenbewoner gevraagd is op welke school zijn of haar kinderen zitten, hoe het gaat en hoe belangrijk onderwijs voor de persoon zelf is.

De Initiatiefgroep zoekt een mens achter deze cijfers. Vanuit deze achtergrond heeft ze groeps gesprekken gevoerd met woonwagenbewoners. Niet om een verhaal te schrijven over alle woonwagenbewoners maar om 28 mensen zelf te laten vertellen hoe zijn hun leven beleven.

De Initiatiefgroep Woonwagenbewoners bestaat uit woonwagenbewoners (zowel woonwagenbewoners, Roma en Sinti) en beroepskrachten die zich zorgen maken over de gevolgen van het verdwijnen van de woonwagenwet (maart 1999). Ze ontplooit initiatieven om te voorkomen dat woonwagenbewoners volledig van de politieke agenda verdwijnen. De deelnemers streven er naar om op persoonlijke titel vanuit betrokkenheid maar tegelijkertijd met de nodige kritische distanties een bijdrage te leveren aan de discussie over de positie van woonwagenbewoners in relatie tot de overige samenleving en overheden.

De Initiatiefgroep heeft zich daarbij twee doelen gesteld:

- Het ontwikkelen van een eigen visie op de positie van woonwagenbewoners en in het verlengde daarvan het bieden van aanzetten voor nieuw beleid. Centraal uitgangspunt daarbij is dat beleid, anders dan tot dusver is gebeurd, daadwerkelijk in samenwerking met woonwagenbewoners wordt ontwikkeld en uitgevoerd.
- Een actieve bijdrage leveren in de toenemende behoefte aan nieuwe kennis over de feitelijke positie en opvattingen van woonwagenbewoners over arbeid, huisvesting, onderwijs en zorg.

Vanuit deze positie neemt de Initiatiefgroep Woonwagenbewoners deel aan de begeleidingscommissie van de tweede monitor uitgevoerd door Cebeon in opdracht van het ministerie van binnenlandse zaken. De eerste monitor is gehouden in 1997 en wordt eens per vier jaar herhaald. De monitor heeft tot doel te komen tot een inzicht in de maatschappelijke en economische positie van woonwagenbewoners op basis van kwantitatieve gegevens.

¹ Monitor maatschappelijke en economische positie woonwagenbewoners, tweede meting, Cebeon, 2^{de} conceptrapport 30 januari 2002.

Naar aanleiding van het rapport van de eerste monitor heeft de Initiatiefgroep aangegeven graag bij het vervolg betrokken te worden. Toen bleek dat de tweede monitor op een zelfde wijze zou worden uitgevoerd en er geen verandering in de opzet mogelijk was, heeft de Initiatiefgroep aangegeven niet te willen deelnemen aan de begeleidingscommissie. De reden hiervoor is dat woonwagengewoners niet bij het onderzoek betrokken worden terwijl zij aan den lijve de gevolgen van de afschaffing van de woonwagenwet ondervinden. De Initiatiefgroep vraagt zich af wat cijfers over het aantal standplaatsen kunnen zeggen over de feitelijke ervaren situatie omtrent huisvesting?

De Initiatiefgroep heeft toen bij het ministerie aangegeven dat ze de uitkomsten van het Cebeononderzoek wil voorleggen aan woonwagengewoners zodat de cijfers een gezicht krijgen. Het ministerie heeft het mogelijk gemaakt om in twee regio's de gesprekken te voeren en vast te leggen.

De uitkomsten van de gesprekken worden vanuit de Initiatiefgroep aangevuld met haar visie. Hiermee hoopt ze dat de tweede kamer in het najaar 2002 ook het verhaal van woonwagengewoners laat meewegen bij haar besluitvorming over het toekomstig beleid van woonwagengewoners.

De Initiatiefgroep Woonwagengewoners is de 28 woonwagengewoners die meegewerkt hebben aan de groepsinterviews zeer dankbaar voor hun medewerking. Zonder hun openheid was dit verslag niet tot stand gekomen. De Initiatiefgroep is zich er van bewust dat ze veel gevraagd heeft van de geïnterviewden. Het praten over de problemen die er zijn geeft een hoop emoties maar lost op dit moment de dagelijks voelbare problemen niet op.

Het welzijnswerk in Enschede en het maatschappelijk werk in Hulst hebben door hun goede relatie met woonwagengewoners in hun regio de bijeenkomsten mogelijk gemaakt. Ook zonder hen was dit verslag niet tot stand gekomen.

Om de organisatie en uitwerking van de gesprekken uit te voeren en vast te leggen heeft de Initiatiefgroep aan STAB gevraagd haar bij deze activiteit te ondersteunen. STAB ondersteunt de Initiatiefgroep ook bij haar andere werkzaamheden.

In hoofdstuk 1 wordt ingegaan op het doel en de opzet van de groepsgesprekken. Aangezien elke manier van onderzoek en rapportage zijn mogelijkheden en beperkingen heeft, worden kanttekeningen die verbonden zijn aan dit onderzoek uitgewerkt.

De verslaglegging van de gesprekken met woonwagengewoners in Enschede en Zeeuws-Vlaanderen worden in respectievelijk in hoofdstuk 3 en 4 beschreven. Als leidraad worden hierbij de thema's onderwijs, levensonderhoud, huisvesting en leefbaarheid en veiligheid gehanteerd. Ook wordt vanuit de woonwagengewoners een reactie gegeven op het Cebeononderzoek. De inleidende paragrafen bij beide hoofdstukken zijn geschreven door de plaatselijke betrokken beroepskrachten.

Hoofdstuk 4 is de samenvatting van de beleving van woonwagengewoners en hun ideeën over mogelijke oplossingsrichtingen. Als laatste in hoofdstuk 5 geeft de Initiatiefgroep Woonwagengewoners haar reactie op de uitkomsten van de gesprekken en haar visie op nieuwe wegen om beleid vorm te geven.

In de kaders die bij de diverse hoofdstukken zijn opgenomen staan citaten van de geïnterviewde woonwagengewoners.

De verwijzingen in dit rapport naar het rapport van Cebeon zijn gebaseerd op het tweede concept van het eindrapport omdat het Cebeonrapport op de geplande datum (eind januari 2002) niet gereed was.

Hoofdstuk 1 OPZET INTERVIEWS

1.1. Doel

Inzicht geven in de belevingswereld van woonwagenbewoners door na te gaan hoe men zijn of haar eigen positie ziet, wat men graag anders zou zien en wat men daar voor nodig heeft voor zichzelf en van anderen.

1.2. Doelgroep

Dezelfde definitie voor woonwagenbewoner is aangehouden als in het Cebeononderzoek:

Een woonwagenbewoner is iemand die in een woonwagen of chalet woont op een woonwagenstandplaats. Als standplaats is daarbij elke standplaats aangemerkt die bij de gemeente bekend is, dus ook illegale, tijdelijke, gedoogde of losse standplaatsen.

1.3. Opzet

De Initiatiefgroep heeft in zowel de gemeente Enschede als de regio Zeeuws-Vlaanderen twee gesprekken gevoerd met woonwagenbewoners over hoe zij hun leefsituatie ervaren. De onderwerpen voor de gesprekken komen overeen met het Cebeononderzoek namelijk; huisvesting, levensonderhoud, onderwijs en leefbaarheid en veiligheid. In het eerste gesprek gaat het om de ervaringen over hun leefsituatie. In het tweede gesprek wordt het verslag van de eerste bijeenkomst besproken. Wanneer gezamenlijk geconstateerd wordt dat de verhalen goed zijn weergegeven wordt gekeken naar mogelijke oplossingsrichtingen. Ook zijn de uitkomsten van het Cebeononderzoek voorgelegd aan de woonwagenbewoners.

De keuze voor Enschede en Zeeuws-Vlaanderen is gelegen in het feit dat er beroepskrachten aanwezig zijn die het vertrouwen hebben van de woonwagenbewoners. Daarnaast was het hier mogelijk om de gesprekken op zeer korte termijn te regelen. Gekozen is voor gesprekken in een kleine groep. Dit maakt het uitwisselen van ervaringen makkelijker en de onderwerpen kunnen uitvoeriger behandeld worden.

De aanpak voor Enschede en Zeeuws-Vlaanderen zijn verschillend opgezet. In Enschede is één groot woonwagencentrum. Hierdoor is het makkelijk om een ieder even aan te spreken, uitleg te geven en te vragen of men mee wil doen. In Enschede hebben in totaal drie groeps gesprekken plaatsgevonden. Het eerste gesprek was met zes mannen in de leeftijd van 38 tot 55 jaar. Omdat we ook benieuwd waren naar de ervaringen van vrouwen is er een andere bijeenkomst belegd met vijf vrouwen over dezelfde onderwerpen. Zij waren van dezelfde leeftijdscategorie als de mannen. Het derde gesprek was gezamenlijk en hier waren negen van de elf woonwagenbewoners aanwezig.

Zeeuws-Vlaanderen heeft allemaal kleine centra over een grote afstand verspreid. De betrokken maatschappelijk werker moet hierdoor bij iedereen langsgaan, uitleg geven en hopen dat men kan komen op de belegde avond ergens in de regio. Door het eerste gesprek met een ieder individueel te houden, weet men wat er verwacht wordt en heeft men meer binding om het hele traject af te leggen. De maatschappelijk werker heeft individueel met elf woonwagenbewoners gesproken. Bij

het tweede gesprek waren zeventien woonwagenebewoners aanwezig. Het was een gemêeerde groep in de leeftijd van 20 tot 65 jaar waarbij de groep boven de 40 jaar het meest vertegenwoordigd was.

De interviews zijn opgenomen en afzonderlijk uitgewerkt waarna ze verwerkt zijn tot dit verslag. De beroepskrachten hebben met de geïnterviewden het concept eindverslag besproken. Hun reactie is in dit verslag verwerkt.

1.4. Kanttekening bij het verslag

Aan elke manier van onderzoek en rapportage zijn kanttekeningen verbonden die bij het lezen en of verwerken van het verslag in het achterhoofd gehouden dienen te worden. Voor dit verslag gaat het om de volgende kanttekeningen:

- Het gaat hier om het verhaal van een kleine groep woonwagenebewoners. Hun bevindingen gelden niet voor alle woonwagenebewoners en kunnen dus ook niet zo gebruikt worden.
- Daarnaast maken de sociale context van de persoon en van het woonwagencentrum de bevindingen specifiek. Dit roept bij het lezen de vraag op welke aspecten van de sociale context de bevindingen beïnvloeden. Het achterhalen van die invloed lukt niet in twee gesprekken. Al worden hier en daar wel tipjes van de sluier opgelicht.
- Over de beleving van hun dagelijks leven bestaat tijdens de gesprekken op hoofdlijn een grote eensgezindheid. Tijdens twee gesprekken waarbij over en weer kennisgemaakt moet worden en vertrouwen moet groeien is dat niet verwonderlijk. Het betekent dat over de precieze invulling van termen als bijvoorbeeld vrijheid, luisteren en respect toch per individu iets anders verstaan kan worden.
- In het onderzoek van Cebeon is bij het thema leefbaarheid en veiligheid alleen het aantal vandalisme- en drugsdelicten en slachtofferschap uitgewerkt. Deze onderwerpen zijn in de gesprekken niet aan de orde gebracht en wel om de volgende redenen:
 - Om zulke thema's te bespreken moet je elkaar kennen en kunnen vertrouwen, wil je daar een wezenlijk antwoord op krijgen. Die tijd om die vertrouwensbasis te krijgen was niet in dit onderzoek aanwezig.
 - Als Initiatiefgroep zijn we meer op zoek naar de kracht en de deskundigheid van mensen. Want wil je beleid maken met mensen samen moet je aansluiten bij de mogelijkheden van mensen. Die stap moet als eerste gezet worden. Van daaruit kun je ook deze gevoelige thema's bespreekbaar maken.

Hoofdstuk 2 WOONWAGENBEWONERS UIT ENSCHEDE

2.1. Achtergrond

De woonwagenbewoners die in Enschede hebben deelgenomen aan de interviews wonen allen in een woonwagen op het voormalig regionaal woonwagencentrum in Enschede. Zij verblijven daar al meer dan 25 jaar. Voor vijf van hen is het de eerste keer geweest dat zij aan een dergelijke activiteit deelnemen. De overigen nemen of namen deel aan vergaderingen van de bewonersraad en/of aan besprekingen in het kader van de herinrichting van het woonwagencentrum. Voor de interviews zijn ook jongeren (18 t/m 27 jaar) uitgenodigd. Wegens andere verplichtingen heeft geen van hen deelgenomen.

Zoals gemeld komen alle deelnemers van het voormalig regionaal centrum in Enschede. Momenteel verblijven er 52 gezinnen op evenveel standplaatsen op het woonwagencentrum. Doordat er sinds 1988 geen standplaatsen meer worden uitgegeven verblijven er relatief weinig jonge gezinnen met kinderen en is er sprake van een zekere mate van vergrijzing.

Enschede kent nog twee andere locaties. Een centrum aan de Robinson Crusoeëstraat met 12 standplaatsen voor kermisreizigers en één standplaats aan de Rondemaatweg. De bewoners van de Robinson Crusoeëstraat zijn vanwege de andere positie niet uitgenodigd voor de interviews, de bewoner van de standplaats aan de Rondemaatweg wel, maar ook deze bleek verhinderd te zijn.

Begin jaren tachtig werd Enschede, toen nog een van de leden van het zogenaamde woonwagenschap Oost Twente², geconfronteerd met de ingezette deconcentratie van de regionale woonwagencentra. Voor zowel bewoners als voor het gemeentebestuur van Enschede was dat aanleiding om te zoeken naar andere wegen. Door pressie van rijk en provincie is in 1988 het centrum gesloten verklaard en zijn er geen standplaatsen meer bijgekomen of uitgegeven. Het aantal standplaatsen is in die periode afgenomen van ongeveer 80 naar de huidige 52. Sinds 1996 is het gemeentelijk beleid gericht op herinrichting. Doel is 40 standplaatsen en 25 stenen woningen. Tot op heden is er nog geen direct resultaat zichtbaar. Bijna twintig jaar onzekerheid en onduidelijkheid over de eigen woonsituatie en die van de eigen kinderen is aanleiding voor de nodige frustratie van bewoners en jongeren die kiezen voor een plek op het woonwagencentrum. Tevens is er een groep zogenaamde spijtoptanten die in wisselende samenstelling en met enige regelmaat aangeeft voor een standplaats in de gemeente Enschede te kiezen. Voor deze vraag zijn in Enschede geen plannen in ontwikkeling, wat inhoudt dat voor deze categorie in de nabije toekomst de mogelijkheid om in een woonwagen op een standplaats te gaan wonen feitelijk nihil is. Deze situatie versterkt het beeld dat de woonwagenbewoners in Enschede hebben, namelijk dat het beleid erop is gericht dat zij in een stenen woning op het centrum moeten gaan wonen en dat daarmee het laatste restje van de eigen identiteit, het woonwagenbewoner zijn, door “uitstervingsbeleid” geheel zal verdwijnen.

Op het woonwagencentrum is nog één functionaris actief die werkzaam is bij Stichting Dienstverlening Welzijn Enschede, sectie Woonwagenwerk. Zijn werkzaamheden bestaan uit: informatie/advies aan woonwagenbewoners en derden,

² Formeel: Rechtspersoonlijkheid Bezittend Lichaam Oost Twente, het bestuurlijk lichaam verantwoordelijk voor het regionaal centrum in Enschede bestaande uit 11 gemeenten.

belangenbehartiging in brede zin voor woonwagenbewoners, advisering in kader van de herinrichting van het centrum en advisering/begeleiding bestuur voetbalvereniging. Tevens zijn op het centrum sinds midden jaren zeventig twee beheerders werkzaam. Zij wonen beide op het woonwagencentrum. Hun taken zijn: fysiek beheer wat betreft standplaatsen en huurwagens, controle op uitgevoerd onderhoud, informatie/advies functie en belangenbehartiging. De functionaris woonwagenwerk en de beheerders werken nauw samen.

2.2. Onderwijs

Op het centrum kunnen drie groepen mensen onderscheiden worden met verschillende ervaringen met onderwijs:

1. De ouderen; Velen hebben geen tot weinig onderwijs gehad. Hun ouders trokken als reiziger waardoor zij onregelmatig naar school en ook steeds naar een andere school gingen. De mannen geven aan dat hun ouders ook zonder opleiding hun brood konden verdienen en daardoor de noodzaak niet zagen hun kinderen te stimuleren om naar school te gaan. Het venten konden ze hun kinderen beter in de praktijk leren. De vrouwen geven aan dat hun ouders onderwijs ook belangrijk vonden maar doordat men niet op een vaste plek stond er geen continuïteit was in het volgen van les of dat een school ze niet wilden aannemen. Door het gebrek aan onderwijs (meeste kunnen moeilijk of niet lezen en/of schrijven) ondervindt men moeilijkheden met het vinden van werk.
2. Zij die naar de “kampschool” gingen; Op het centrum waren vele voorzieningen waaronder een school. Tot midden jaren '80 was het basisonderwijs voor velen ook het eindonderwijs. Daar kwam een eind aan toen er vervolgprojecten werden opgezet waarmee men werd toegeleid tot vervolgonderwijs buiten het centrum. Niet iedereen heeft deze overstap tot een succes gemaakt. Zij die afhaakten ervaren nu net als de ouderen problemen met het vinden van werk door een afgebroken opleiding. Anderen hebben wel met succes een vervolgopleiding afgerond.
3. De jongeren die altijd op een “burgerschool” hebben gezeten (vanaf 1996); zij kennen de situatie niet anders en beschouwen dit als gewoon. Sommige ouders geven aan het wel jammer te vinden dat de school op het centrum dicht is. Het was heel gemakkelijk. Je hoefde je kinderen niet te halen en te brengen. Voor de kinderen vindt men het beter omdat hun leefwereld groter werd en ze meer kinderen leerden kennen. De (klein)kinderen van de geïnterviewden gaan naar verschillende scholen in het reguliere basis-, voortgezet- en beroepsonderwijs. Niemand in het woonwagencentrum gaat naar het speciaalonderwijs. De kinderen hebben het naar hun zin op school en het gaat goed. Er is contact met burgerkinderen. Kinderen komen over en weer bij elkaar spelen en beiden vinden het spannend en leuk. Zowel burgerouders als kinderen hadden geen idee hoe het was op een kamp. Nu wel. De vrouwen geven aan dat ze vanaf het begin open zijn geweest over het feit dat ze op een kamp wonen. Die acceptatie is voor hun beleving vanzelf gegaan.

Alle geïnterviewde bewoners geven aan dat ze hun kinderen een betere toekomst willen geven en dat lukt ze ook. Zij ervaren zelf hoe moeilijk het is om op de oude manier (het venten) in hun eigen onderhoud te voorzien en hoe moeilijk het is om met weinig opleiding ander werk te vinden dat past bij hun persoonlijke wensen (zie paragraaf 2.3.). Hierdoor stimuleren ze hun kinderen om naar school te gaan en een

diploma te halen. Men geeft aan dat je tegenwoordig overal een diploma voor nodig hebt. Iedereen vindt het goed dat er een leerplicht is tot achttien jaar. Door deze les van de geschiedenis (zo hebben we het gezamenlijk tijdens de discussie genoemd) stimuleren de ouders hun kinderen om naar school te gaan. Het stimuleren gebeurt door aandacht te geven aan het naar schoolgaan. Hierbij wordt nadrukkelijk aangegeven dat dwang niet gebruikt wordt.

“De keuzes moeten de kinderen zelf maken. Maar ik vraag of ze haar huiswerk heeft gemaakt, hoe het gaat op school. Wat ze kan, moet ze doen. Als het niet kan, gaat het over en het moet zeker niet onder dwang gebeuren. Meisjes maken wel meer de school af. Jongens denken eerder aan venten. Dat is hun beslissing, het gaat er om wat ze zelf willen. Je moet niet dwingen. Is een niveau te hoog dan een stapje terug. Dat is niet erg. Het geeft niet wat je doet als je het maar zelf wilt. Je moet ze in hun waarde laten.”

Naast dat het een les van de geschiedenis is, geeft men ook aan dat het onderwijspersoneel van de “kampschool” hen gestimuleerd heeft om de kinderen te laten doorleren. De vrouwen hebben destijds met ondersteuning ook het leren weer opgepakt. Dat was leuk, soms meer lol dan leren maar het gaf een positief beeld over leren. Er is duidelijke overeenstemming over het belang van onderwijs. Als iemands kind zou gaan stoppen met leren dan zullen ook anderen met het kind praten.

Allen geven aan dat ouders en kinderen op dezelfde manier als de andere ouders en kinderen bij school betrokken worden. Er is geen drempel of verschil. Als er iets is gaat men naar school en praat met de leerkracht.

De mannen geven aan dat men het fijn vindt dat de leerkrachten van de “kampschool” meegegaan zijn naar de “burgerschool”. Als de leerkracht jou en jouw achtergrond kent dan stimuleer je als ouder je kind makkelijker om naar school te gaan. Onbekend maakt onbemind en verhoogt de drempel om er naar toe te gaan. Zij vinden het belangrijk om alert te zijn op discriminatie en vooroordelen.

“Als je kind met zo’n verhaal thuiskomt moet je gelijk een afspraak met de leerkracht maken om het uit te zoeken en recht te zetten. Anders loopt je kind frustraties op met de kans dat ze het niet leuk vindt op school”

Bij de uwt en
daardoor zaken makkelijker kunnen bespreken. Het vertrouwen is gebaseerd op:

- het bekend zijn en interesse tonen in hun achtergrond,
- het gelijk behandelen in vergelijking met anderen (in dit geval andere ouders),
- luisteren en gezamenlijk het probleem proberen op te lossen (De school is ver weg. Woonwagenvrouwen hebben toen gevraagd of er overblijven geregeld kon worden. Nu zijn er acht vrouwen waaronder vier woonwagenvrouwen die samen met de school het overblijven regelen.)

Vergelijking met het Cebeononderzoek

Eindconclusie Cebeononderzoek:

- Minder gegevens voor onderwijs voorhanden dan in 1997 daardoor minder informatie per onderwerp en minder onderwerpen.

- Onderwijssituatie woonwagenkinderen in onderwijs slechter dan alle Nederlandse kinderen
- Nog steeds grote deelname speciaal onderwijs
- Lage deelname mavo havo vwo
- Schoolverzuim zover bekend toegenomen

Conclusie interviews:

De situatie in Enschede komt niet overeen met het Cebeononderzoek. De wijze hoe zij als ouders zijnde zelf van de geschiedenis hebben geleerd en hierdoor hun kinderen stimuleren en de stimulerende rol van de leerkrachten van de “kampschool” zijn hier voor hen debet aan.

Oplossingsrichtingen

Men ervaart geen moeilijkheden binnen het onderwijs voor de kinderen.

2.3. Levensonderhoud

De vrouwen hebben een bijstandsuitkering en geen betaald werk. In het verleden zijn ze niet of nauwelijks opgeroepen voor de sociale dienst of reïntegratiebedrijf. Twee vrouwen hebben net het eerste contact gehad met de sociale dienst. Eén van hen is doorverwezen voor een medische keuring en de ander naar een reïntegratiebedrijf. Het lijkt hen wel leuk om te gaan werken als het past binnen hun (opleidings)mogelijkheden.

Van de mannen werken er twee als zelfstandige en één in loondienst. De andere drie hebben een bijstandsuitkering waarvan twee op dit moment door medische klachten niet kunnen werken en één op zoek is naar werk maar het niet kan vinden.

De ervaringen van een ieder met de sociale dienst, een reïntegratiebedrijf of uitzendbureau in het verleden of nu zijn niet positief. Men ondervindt geen steun bij het vinden van werk. De sociale dienst stuurt je door naar een reïntegratiebedrijf om werk te vinden en het reïntegratiebedrijf stuurt je terug omdat ze geen werk voor je hebben. Als oorzaak voor het niet vinden van werk wordt genoemd:

- Het niet hebben van een vooropleiding. Hierdoor niet of moeilijk kunnen lezen en/of schrijven.
- Als je je adres opgeeft, zien ze dat je van het woonwagencentrum komt en dan geven ze aan dat ze bellen als er iets is. Je hoort nooit meer wat.
- Je moet er steeds zelf achteraan. Hierdoor heb je niet het gevoel dat ze je willen helpen. Je voelt dat je niet serieus wordt genomen.

Men geeft aan geen vertrouwen te hebben in de consulent van de sociale dienst omdat:

- consulenten er maar tijdelijk zijn. Je krijgt elke keer weer iemand anders.
- men elke keer opnieuw alles van je moet weten en het niet duidelijk is waarom. Je krijgt er niet meer geld, hulp of werk door.
- ze als uitvoerenden alleen de regels mogen uitvoeren waardoor het geen zin heeft om iets te vragen. Het past niet binnen de regels. Je moet gewoon dit of dat. Voldoe je daar niet aan dan is daar de deur.
- ze kortaf zijn en niet luisteren.

Hierdoor krijgt men het gevoel dat de consultants aangeven dat ze meer zijn dan zij. Deze gevoelens zijn er ook als het gaat om de consultants van een reïntegratiebedrijf of uitzendbureau.

Het werken als zelfstandige wordt sterk geambieerd. Vroeger was het veel makkelijker om als zelfstandige te werken. Hun ouders waren reizigers. Gingen met tapijten onder de arm een vergunning halen bij een gemeente en mochten dan een week de tapijten in die gemeente langs de deur verkopen. Zij konden hiermee hun boterham verdienen en die traditie is doorgegeven. Maar de tijden zijn veranderd. Alles is aan regels gebonden en men moet van behoorlijk goede huizen komen om als zelfstandige te gaan starten. Voor de oudere woonwagenbewoners met geen of lage opleiding is het moeilijk met die verandering mee te gaan. Men hecht aan het gevoel vrij te willen zijn en heeft nooit geleerd om onder een baas te werken. Voor hen gaat het niet om willen, men kan het niet. Het gaat er om zelf invulling te kunnen geven aan het werk, eigen tijd te kunnen indelen, zelf dingen kunnen ontwikkelen e.d. Men kan er niet tegen als een ander bepaalt wat er moet gebeuren. Iets dat ze wel aan alle kanten voelen.

In loondienst bestaan er ook mogelijkheden om meer vrijheid in je werk te kunnen hebben. Maar door de lage vooropleiding zijn die functies meestal niet binnen handbereik. Men heeft wel ideeën hoe het zou kunnen in loondienst; bijvoorbeeld in de bouw als men als groepje de opdracht krijgt gezamenlijk een school af te breken en een ieder neemt daar zijn eigen verantwoordelijkheid in. Eén van de mannen werkt in loondienst. Hij is in dienst van de gemeente en is beheerder van het woonwagencentrum. Ook hier is een grote mate van vrijheid aanwezig.

In de groep zijn twee mannen die als zelfstandige werken. De één heeft een bedrijf in ijzerhandel en de ander in auto's. Beiden hebben meegedaan aan een opleiding Algemene Ondernemers Vaardigheden die speciaal was opgezet voor woonwagenbewoners. Met de start van de cursus was het diploma nog verplicht om te halen. Halverwege de cursus kwam de verplichting te vervallen. Het speciale zit in het feit dat men door betrokken beroepskrachten enorm geholpen en gestimuleerd is om door te gaan. Men beschrijft het als een duidelijke stok achter de deur die nodig is omdat de opleiding heel zwaar is. Zwaar doordat men naast werk twee avonden naar school moet en hun vooropleiding laag is (lagere school en de ander nog 2 jaar LTS) waardoor men moeite met de leerstof heeft. Men is er op latere leeftijd aan begonnen en dat is zeker voor hen heel erg wennen. Men heeft de cursus afgemaakt en gehaald.

Men ervaart het traject tot zelfstandige als erg lang. Met de opleiding is men er nog lang niet. Dan komt nog het ondernemersplan, de financiën en het opbouwen van het werk. Tijdens de opleiding wordt men ondersteund maar daarna moet men het zelf uitzoeken en dan wordt het echt moeilijk omdat het veel papierwerk is en de vele regels die er zijn ook steeds veranderen. Men heeft geen overzicht van wat het allemaal voor gevolgen heeft het runnen van een eigen bedrijf. Rekeningen, premies, belastingen blijven binnenstromen en terwijl men als starter niet veel meer verdient dan de bijstand kom je voor huursubsidie en kwijtscheldingsregelingen niet meer in aanmerking. De nazorg ontbreekt.

Tijdens de gesprekken wordt door iemand ook aangegeven dat hij als zelfstandige in de ijzerhandel heeft gewerkt in combinatie met een aanvullende bijstandsuitkering. Alles was van tevoren met de consultant van de sociale dienst besproken en hij ging

maandelijks met de boekhouding langs. Opeens mocht het niet meer van hoger hand omdat het allemaal niet voldoende controleerbaar was. Omdat hij nog niet zover was dat hij boven de uitkering kwam was hij weer aangewezen op een uitkering. Dit heeft hem een erge opdoffer gegeven en wederom weer teleurgesteld in de sociale dienst. Nu kreeg hij een paar weken gelden een brief of dat hij het misschien weer opnieuw wilde proberen. Door het thuiszitten en de problemen die er spelen op het gebied van huisvesting voelt hij zich lichamelijk en geestelijk niet meer in staat om het hele traject nog een keer op te zetten.

De ouderen zien voor de jongeren minder problemen met het vinden van werk waarbij ze wel aangeven dat ze niet namens de jongeren praten. Wat de ouderen zien is dat de jongeren meer school en opleiding hebben gehad. Ze kunnen ook allemaal met een computer werken wat in de ogen van de ouderen een pré is. Men geeft aan dat de jongeren een andere achtergrond hebben. Zij hebben altijd op één plek gewoond, kennen het leven als reiziger niet en hebben aaneensluitend onderwijs gevolgd. Ook zien de jongeren door de moeilijkheden die hun ouders hebben hoe belangrijk het is een opleiding te hebben om een goede toekomst op te bouwen. Op één na hebben alle jongeren in de leeftijd van 18 tot en met 28 werk, zoals administratief medewerker bij belastingdienst en gemeente, verkoopmedewerker in de detailhandel of een eigen bedrijf in metaalhandel, een autobedrijf of bouwbedrijf.

Vergelijking met het Cebeononderzoek

Eindconclusie Cebeononderzoek:

- positie arbeidsmarkt is aanzienlijk slechter dan bij overige bevolking maar er is wel een inhaalslag meetbaar gezien de vorige meting.

Conclusie interviews:

De geïnterviewde woonwagengebouders maken onderscheid tussen jongeren en ouderen. De jongeren van het centrum vinden hun eigen weg met eventuele hulp die er ook voor andere mensen is. Daar maakt niemand zich echt zorgen over. Als ouders zijnde heeft men daar een grote verantwoordelijkheid in die als individu maar ook als groep genomen wordt.

Voor zichzelf als ouderen is de situatie moeilijker. Men heeft een weinig of lage opleiding en ambieert een functie met eigen verantwoordelijkheid en de ruimte om het naar eigen believen in te vullen. Men heeft zelf wel ideeën hoe het zou kunnen maar die passen niet binnen de bestaande wet- en regelgeving en de oplossingsmogelijkheden van officiële instanties zoals sociale dienst, CWI, reïntegratiebedrijven. Hierdoor ervaren de woonwagengebouders dwang en geeft het hen het gevoel dat er niet geluisterd en meegedacht wordt.

Oplossingsrichtingen

Men wil graag hulp bij het vinden van werk. Hulp die bestaat uit luisteren, vertrouwen, stimuleren en meedenken om werk te vinden waarin men een grote mate van vrijheid heeft. Wanneer die mogelijkheden er zijn in loondienst dan vindt men dat geen probleem. Ook zou men graag initiatieven willen zoals:

- het starten als zelfstandige in combinatie met een aanvullende uitkering,
- werken in deeltijd zodat men het zelfstandige ondernemerschap verder kan opzetten.

Zij die werken als zelfstandigen zouden graag ook begeleiding in het vervolgtraject willen krijgen. Een aanspreekpunt waar men als zelfstandige met vragen terecht kan en praktische hulp kan krijgen.

2.4. Huisvesting

Ruim vijftien jaar geleden konden de woonwagengebouders in Enschede hun tien tot vijftien jaar oude huurwagen kopen van de gemeente voor weinig geld. Het bedrag werd via een maandelijks bedrag afbetaald. Veel woonwagengebouders vonden het een prettig idee een eigen wagen te hebben en hebben dus gebruik gemaakt van deze regeling. Nu vijftien jaar verder zijn de wagens (bijna) op. Sommige wagens moeten met palen gestut worden om ze overeind te houden. Door de slechte omstandigheden van de wagens zijn de energierekeningen zeer hoog waardoor men ook extra kosten maakt.

De gemeente zegt nu dat men een koopwagen heeft en dat men dus ook weer een nieuwe wagen moet kopen. Maar een overgenomen wagen voor een habbekrats die maandelijks afbetaald kan worden is iets anders dan het kopen van een nieuwe wagen. De gemeente verhuurt dus wel de vakken maar niet de wagens. Ook geeft de gemeente aan dat ze geen wagens meer hoeven te verhuren nu de woonwagenwet is afgeschaft. Als woonwagengebouders nu geen wagen kunnen kopen dan kan men volgens de gemeente in de stad een huis gaan huren.

In 1996 heeft de gemeente aangegeven dat het centrum gerenoveerd gaat worden. Men had een plan gemaakt waarin stenen woningen zijn opgenomen i.p.v. wagens. De woonwagengebouders voelen zich nu met hun rug tegen de muur geplaatst worden. De wagen is (binnenkort) op, de gemeente verstrekt geen huurwagens en een nieuwe wagen kan men niet kopen. Dus schrijft men zich tegen hun wil in voor een woning omdat men anders straks niets heeft.

In het begin heeft men zich georganiseerd in een bewonersraad. Deze raad besprak met de woonwagenbewoners de problemen die er waren. Dan ging de raad gesprekken voeren met de ambtenaren en wethouder. Na deze gesprekken kwamen er brieven van de gemeente waarin stond: "in of na overleg met de bewonersraad is besloten dat". De bewonersraad wist van niets en zo werden de raad en de andere woonwagenbewoners tegen elkaar uitgespeeld. Men had het gevoel dat de gemeente de bewonersraad gebruikte voor wat zij zelf wilde en dat men niet serieus genomen werd. Vanaf die tijd is de verhouding meer afstandelijker. Als het niet anders kan gaat men naar de gemeente toe of schrijft een brief.

Men nodigt ook wethouders en ambtenaren uit om de situatie te bekijken. Dan wordt er wel van alles beloofd maar er komt niets van terecht. Dan kan staatssecretaris Remkes³ schrijven in een brief aan de vaste commissie van VROM dat als de woonwagenbewoners zich organiseren en een gesprek aanvragen dat het allemaal wel goed komt. Maar in de praktijk werkt dit dus niet.

De gemoederen lopen op tijdens het gesprek als het om huisvesting gaat. Men voelt zich machteloos en boos.

³ Tweede Kamer, vergaderjaar 2000-2001, 27 400 XI en 24 508, nr 95

“We betalen alle rekeningen. Doen zoals het hoort. We proberen ons eigen brood te verdienen, kinderen te stimuleren om naar school te gaan en diploma te halen. En wat krijg je er voor terug? Niets.”

“Hoe is het mogelijk dat elke gemeente een eigen beleid heeft. Laatst op tv ging het over een familie in Drenthe. Zij krijgen huis na huis omdat ze zelf alles slopen en een ieder tot last zijn. Kost de gemeente handen vol geld. En dan op het laatst krijgen ze een prachtige woonwagen terwijl ze geen woonwagenbewoners zijn. Maar mijn moeder is 70 jaar en erg ziek geweest, zware operaties heeft ondergaan waaronder een darmoperaties. Altijd woonwagenbewoonster geweest. Heeft een wagen die lekt en tocht, waarvan de kozijnen verrot zijn en met buiten een wc en washok. Zij kan geen nieuwe huren van de gemeente omdat ze nu in een eigen wagen woont die ze vijftien jaar geleden goedkoop van de gemeente heeft gekocht. De gemeenteambtenaar geeft aan dat ze misschien bij mij, haar dochter, in de wagen kan. We zijn nu al 1,5 jaar bezig om een andere wagen te krijgen.”

“Door het niet verhuren van wagens voelt het alsof de gemeente ons hier weg wil hebben. Wij naar een huis in de stad en dan het kamp opdoeken. De gemeente hoort ons aan, maar luisteren doen ze niet. Ze denken ook niet mee. Ze hebben een standpunt en dat is het of ze doen loze beloftes zoals we nemen het mee in de vergadering en dan hoor je niets meer.”

“Ik ben bang dat de mensen zich gaan terugtrekken en hun eigen oplossingen gaan zoeken die misschien niet de juiste zijn.”

De ouderen hebben problemen met huisvesting maar hun kinderen ook. De jongeren kunnen niet zelfstandig wonen op het centrum. Er zijn voor hen geen vakken en huurwagens. Zij verdienen nog niet zo veel dat ze een wagen kunnen kopen. Hierdoor moeten ze in de stad gaan wonen. Ze proberen zo dicht mogelijk bij het centrum te wonen. Anderen plaatsen illegaal op het vak van hun ouders een caravan. Het gaat er voor een ieder in eerste plaats om om bij elkaar te wonen. De saamhorigheid is groot. In hun beleving zie je aan mensen die buiten het centrum zijn gaan wonen dat het niet goed gaat met hen en hun kinderen. Kinderen gaan weinig naar het voortgezetonderwijs en de ouders kunnen de kinderen niet helpen. Zij kunnen nergens op terug vallen en kennen de weg naar hulpverleners niet. Als zij problemen hebben en ergens hulp moeten vragen, worden ze van het kasje naar de muur gestuurd. Ze hebben geen groep om op terug te vallen en missen de onderlinge steun zoals op het centrum.

Vergelijking met het Cebeononderzoek

Eindconclusie Cebeononderzoek:

- Omvang van centra is afgenomen
- Minder illegale of tijdelijke standplaatsen en bedrijfsplaatsen
- Aantal huurwagens is afgenomen

Conclusie interviews:

Men vraagt zich af wat die cijfers zeggen. Een geruststelling dat het er steeds minder worden en hopelijk gaan verdwijnen?

Veel woonwagenbewoners ervaren de slechte staat van de eigen wagen (overgenomen van de gemeente) als probleem. Men weet niet meer hoe met de gemeente in overleg te treden om de situatie te kunnen veranderen. In hun ogen gebruikt de gemeente oneigenlijk argumentatie om veranderingen tegen te gaan. Door deze padstelling is men ook erg somber over de eigen toekomst en die van de jongeren. Zij willen ook graag op het centrum wonen maar worden door gebrek aan vakken en huurwagens gedwongen in een huis te gaan wonen waardoor alle wegen zijn afgesloten om ooit op een centrum te komen staan.

Oplossingsrichtingen

“We moeten overal voor knokken. Laat de overheid eens voor ons knokken. Laat ze de gemeente aanpakken. De mensen die wij te spreken krijgen kunnen er niets aan doen. Die moeten hun werk uitvoeren. Maar zij die het bedacht hebben krijgen we nooit te spreken. Je praat tegen een muur.”

De voorstellen die Staatssecretaris Remkes aangeeft in zijn brief aan de vaste commissie van VROM ⁴ zoals: woonwagenbewoners dienen zich te organiseren en het reguliere instrumentarium is voldoende om aan de woonwensen van alle burgers, dus ook woonwagenbewoners tegemoet te komen lijken in Enschede niet te werken. De overheid moet meer doen om de gemeente op een goede manier met huisvesting bezig te laten zijn.

Ook wil men graag overleggen met de gemeente. Maar dan in alle openheid en zonder allerlei vooraf opgelegde beperkingen. Echt een discussie waarbij gezamenlijk naar reële oplossingen kan worden gezocht.

⁴ Twe

“Tijdens de plannen voor de renovatie van het kamp kregen we foto's en tekeningen te zien. We hebben gevraagd zet nu eerst een huisje neer. We kunnen niet lezen vanaf een tekening. Er kwam een ontwerp op schaalgrote van karton van de benedenverdieping. Bleek dat de slaapkamer uitkwam op de tuin. Komt er bezoek moeten zij door mijn slaapkamer naar de tuin. Dat doe je niet. Het was de architect van de tekening niet opgevallen dat je door de slaapkamer naar de tuin moest. De gang was heel groot maar daar doe je niets mee terwijl de keuken heel klein was en die is voor ons

2.5. Leefbaarheid en veiligheid

De woonwagenbewoners van het centrum kunnen met hun vragen terecht bij de beheerders van het centrum en bij de functionaris woonwagenwerk.

De hulp is heel divers en kan gaan over huisvesting, het invullen en uitleggen van papieren zoals bijstand, studiefinanciering en belastingpapieren. Ook ventileert men graag even de eigen ideeën om te zien of men op de goede weg zit of geeft terug wat instanties gezegd hebben om te zien of het klopt. De meeste bewoners hebben moeite het web van hulpverlenende instanties te doorgronden.

Men ziet voor zichzelf een blijvende noodzaak voor hulp zoals die nu door de beheerder en de functionaris wordt gegeven. Voor hun kinderen geldt dit veel minder omdat zij wel kunnen lezen en schrijven en werk hebben. Men heeft het gevoel dat er over 20 jaar geen woonwagenbewoners meer zijn omdat er dan geen kampen meer zijn. De ouderen kunnen geen wagen krijgen en voor de jongeren worden er geen plaatsen bijgebouwd en moeten in een huis gaan wonen. In de beleidsstukken bestaat de woonwagenbewoner al niet meer en met het verdwijnen van de woonwagenwet is het laatste stukje rechtszekerheid weggevallen.

Vergelijking met het Cebeononderzoek

Eindconclusie Cebeononderzoek:

Het onderzoek geeft geen cijfers over de belangenbehartiging.

Conclusie interviews:

Voor hen zelf ervaren de woonwagenbewoners de hulp als onmisbaar. Aan de ene kant omdat men moeite heeft met lezen en schrijven. Aan de andere kant omdat men een vertrouwd iemand wil hebben om vragen en antwoorden van derden te toetsen.

Oplossingsrichtingen

De belangenbehartiging blijft noodzakelijk maar hoeft niet veranderd te worden. Men is er erg tevreden over. Alleen bij de grote problemen zoals bij huisvesting kan deze hulp ook geen uitkomst brengen.

2.6. Reactie woonwagenbewoners op het Cebeononderzoek

Men is verbaasd over de reden waarom het onderzoek gedaan is. De bewoners ervaren dat het hier goed gaat. Voor hen is het op het centrum niet anders dan bij andere burgers.

“Waarom alleen vragen aan woonwagenbewoners? Wordt het ook aan anderen zoals ouders uit andere wijken met schoolgaande kinderen of mensen van de gemeente gevraagd.”

Men vraagt zich ook af wat voor zin deze gesprekken hebben als de vragen ook niet gesteld worden aan de gemeente. Dit verslag zal de situatie niet veranderen.

“Praten over huisvesting geeft ons geen huurwagen. Geeft een hoop emoties maar geen oplossing voor het probleem.”

Men geeft ook aan dat de ene plaats niet met de andere plaats vergelijken kan worden. Wat er elders gebeurt, is toch niet hier. Men hoopt dat er geen conclusies getrokken worden door kamerleden en ambtenaren naar aanleiding van het Cebeonrapport. Kijk eerst maar goed naar wat er plaatselijk speelt en vraag het de woonwagenbewoners zelf als men echt iets wil veranderen.

Hoofdstuk 3 WOONWAGENBEWONERS UIT ZEEUWS-VLAANDEREN

3.1. Achtergrond

De woonwagenbewoners die aan de interviews hebben deelgenomen zijn afkomstig van vijf verschillende woonwagencentra, gelegen in Midden en Oost-Zeeuws-Vlaanderen.

Twee van die centra staan al jaren op de lijst voor “opheffing” en zijn nog steeds de grootste centra in Zeeuws-Vlaanderen met elk ongeveer twintig standplaatsen. Voorheen waren deze centra minstens twee keer zo groot. Van deze “oude” centra verhuizen er de laatste jaren al tientallen woonwagenbewoners naar de nieuwere kleinere centra. De meeste gespreksdeelnemers zijn afkomstig van de kleinere “nieuwere” woonwagencentra.

Zeeuws-Vlaanderen kende voor de deconcentratiegolf drie grote woonwagencentra. Vanaf eind jaren '80 is er een begin gemaakt met de bouw van kleinere woonwagencentra variërend van 8 tot 12 standplaatsen. Het nu meest recent (januari/februari 2002) gebouwde woonwagencentrum in Hulst omvat 15 standplaatsen. Op dit ogenblik telt Zeeuws-Vlaanderen in totaal 15 woonwagencentra met ongeveer 160 standplaatsen.

Voor de toekomstige huisvesting is een belangrijk aandachtspunt voor de woonwagenbewoners. Kunnen de jongeren zelfstandig op het centrum gaan wonen? Voor veel woonwagenbewoners is dit een serieus probleem wat hen erg bezig houdt.

Het woonwagenwerk werd begin zeventiger jaren in Zeeuws-Vlaanderen opgepakt door het algemeen maatschappelijk werk in Hulst. Hulst was toen een centrumgemeente voor de woonwagenbewoners in Zeeuws-Vlaanderen. Op instigatie van het maatschappelijk werk Hulst werd in die jaren ook een stichting voor opbouwwerk t.b.v. de Zeeuws-Vlaamse woonwagencentra in het leven geroepen, die begin jaren negentig definitief werd opgeheven. Opnieuw nam het maatschappelijk werk, op basis van resterende gelden t.b.v. het opbouwwerk, de begeleiding van de woonwagencentra in heel Zeeuws-Vlaanderen over. Dit omdat het maatschappelijk werk in Zeeuws-Vlaanderen ondertussen ook gefuseerd werd en de met de materie bekende maatschappelijk werker ingezet kon worden in heel Zeeuws-Vlaanderen. Sinds 1 april 2001 is het woonwagenwerk in Zeeuws-Vlaanderen definitief opgeheven en is het uitgangspunt dat alle woonwagenbewoners zich dienen te wenden tot de reguliere instellingen. Nu reeds worden de nadelige gevolgen van dat besluit aan den lijve ondervonden, speciaal in Midden Zeeuws-Vlaanderen (zie paragraaf 3.4.). Voor wat betreft Oost Zeeuws-Vlaanderen is de oude situatie min of meer gehandhaafd gebleven ondanks de opheffing van alle woonwagenwerk. De hier betrokken maatschappelijk werker doet zowel het reguliere maatschappelijk werk als woonwagenwerk. Dit is overigens altijd zo geweest.

3.2. Onderwijs

Niemand van de woonwagenbewoners heeft klachten over het onderwijs dat door hun (klein)kinderen wordt gevolgd. Er is in geen enkele school sprake van achterstelling. De kinderen vinden het prettig op school, hebben diverse vrienden onder de burgers en komen over en weer bij elkaar op bezoek. Geen van de geïnterviewde bewoners heeft (klein)kinderen in het speciaal onderwijs. Alle ouders voelen zich voldoende betrokken bij de school middels ouderavonden. Een enkele ouder heeft de taak van voorleesmoeder op zich genomen in de

kleuterklas. Contact met leerkrachten is goed. Als er problemen zijn kan men daar over praten. De keuze van de school werd vroeger meestal bepaald door het gegeven dat de school katholiek en reeds gekend was. Men kende andere familieleden die hun kinderen ook naar deze school stuurden. Nu speelt het katholiek zijn veel minder een rol. Het is een goede school omdat het een goed leerprogramma heeft en men anderen kent die hun kinderen ook naar deze school sturen.

Alle ouders geven aan, het belang van onderwijs zeker te onderkennen. In tegenstelling tot hoe het bij hen is gegaan, zijn zij nu van oordeel, dat hun kinderen wel meer onderwijs moeten volgen. Het belang van een diploma wordt onderkend, zeker gezien het belang om later aan de slag te kunnen gaan om niet in de bijstand terecht te komen. Gebrek aan scholing wordt uit eigen ervaring door iedereen als een belangrijke handicap ervaren.

“Wat je zelf erg gemist hebt wil je graag dat je kind wel krijgt. Een goede opleiding is het halve werk. Want je bent er dan nog niet. Ze staan niet om je te springen.”

Vergelijking met het Cebeononderzoek

Eindconclusie Cebeononderzoek:

- Minder gegevens voor onderwijs voorhanden dan in 1997 daardoor minder informatie per onderwerp en minder onderwerpen.
- Onderwijssituatie woonwagenkinderen in onderwijs slechter dan alle Nederlandse kinderen
- Nog steeds grote deelname speciaal onderwijs
- Lage deelname mavo havo vwo
- Schoolverzuim zover bekend toegenomen

Conclusie interviews:

De woonwagenbewoners kunnen de bevindingen uit het Cebeononderzoek niet plaatsen. De ouders zijn vanuit hun eigen ervaringen er van doordrongen dat onderwijs noodzakelijk is voor een goede toekomst. Men geeft aan dat voor jongeren het vinden van werk na een diploma moeilijk is.

Oplossingsrichtingen

Men ervaart geen moeilijkheden binnen het onderwijs voor de kinderen.

3.3. Levensonderhoud

Van de individueel geïnterviewden hebben er 3 een loondienstverband en 8 een bijstandsuitkering. In de groepsbijeenkomst waren zij die werken niet aanwezig. Kinderen van de geïnterviewde woonwagenbewoners daarentegen, die reeds de daartoe benodigde leeftijd hebben bereikt, hebben in de meeste gevallen een betaalde baan of zijn daar druk mee doende.

De betaalde banen zijn in alle gevallen (ouders en kinderen) nagenoeg een rechtstreeks gevolg van recent afgesloten scholingsprogramma's speciaal voor woonwagenbewoners. Speciaal in de zin van dat men is uitgegaan van wat ze willen en waar hun kracht en mogelijkheden liggen. Dit is cruciaal omdat men van de

sociale dienst of reïntegratiebedrijf geen hulp krijgt eerder tegenwerking. De tegenwerking wordt omschreven als het niet willen meedenken. Het reïntegratiebedrijf geeft aan welke beroepen er nu nodig zijn en daar moet men dan een keuze uit maken. Er zijn geen andere mogelijkheden. Men wordt in een richting gedwongen en als het je niet ligt, kun je gaan.

“Ze geven je geen kans om iets te proberen. Ze kennen je niet en zeggen bij voorbaat al nee. Mijn dochter heeft de opleiding nagelstyliste gehaald en wil via de bijstand gebruik maken van de startersmogelijkheden. Nog zonder te vragen hoe ze het dan wil uitvoeren zeggen ze nee. Nagelstyliste staat niet op hun lijstje. Punt uit. Het zijn dus andere mensen die gaan beslissen wat wij moeten doen.”

“Iets waar wij goed in zijn is handelen, venten. Maar dat kan niet meer en dan moeten we iets heel anders gaan doen. Waarom mag je niet werken in iets wat je goed kan.”

De ouderen geven aan dat hun vooropleiding te kort schiet. Ze hebben weinig scholing gehad en kunnen een beetje lezen en schrijven. Hoofdrekenen daarentegen gaat heel goed. De ouderen zoeken werk in de vorm van zelfstandige. De redenen hiervoor zijn divers. Het handelen/venten zit in hun bloed (onderdeel van de cultuur), het is iets waar ze goed in zijn. Daarbij is men niet gewend om te werken met een baas boven zich, verlangt men naar vrijheid, eigen baas zijn, alleen te werken en eigen tijd te kunnen indelen.

Ook jongeren willen graag als zelfstandige werken. Voor mannen het liefst venten waarmee ze de lijn van hun ouders willen voortzetten. Dit wordt zowel door de geïnterviewde ouderen als jongeren zo ervaren.

Vergelijking met het Cebeononderzoek

Eindconclusie Cebeononderzoek:

- positie arbeidsmarkt is aanzienlijk slechter dan bij overige bevolking maar er is wel een inhaalslag meetbaar gezien de vorige meting.

Conclusie interviews:

De woonwagengewoners geven aan dat het voor zowel de ouderen als de jongeren moeilijk is om werk te vinden zeker nu de speciale scholingsmogelijkheden zijn komen te vervallen. De speciale scholingsmogelijkheden voor woonwagengewoners zijn stopgezet doordat er in de regio besloten is geen speciale voorzieningen voor woonwagengewoners in stand te houden (zie paragraaf 3.5.). Ouderen hebben daarbij een beperkte vooropleiding iets wat voor de jongeren niet geldt. Beiden zoeken werk in de vorm van zelfstandige. Op deze manier wordt aangesloten bij hun capaciteiten. De bestaande wet- en regelgeving en de officiële instanties bieden niet de mogelijkheden om gezamenlijk op een creatieve manier naar nieuwe vormen van zelfstandig werk te zoeken.

Oplossingsrichtingen

Men wil graag hulp bij het vinden van werk. Hulp waarbij wordt uitgegaan van hun kwaliteiten en daarop voortbouwen. Daar is voor nodig dat men probeert te luisteren, open te staan voor de belevingswereld van een woonwagenbewoner en probeert mee te denken.

“Ze zouden eens naar onze wensen moeten vragen. Niet jullie moeten dit en dat gaan doen. Het is belangrijk dat iemand gemotiveerd is waardoor hij ook beter zijn best zal gaan doen. Kijken of er mogelijkheden zijn en zo niet kijken of er dan van af te wijken is. Er wordt nergens gevraagd wat wil je. Hun beslissen, zij hebben een mening en je moet naar hun mening luisteren. Naar onze mening wordt niet gevraagd.”

“Als ik iets wil en het gaat niet, dan ben ik heus slim genoeg om te denken het gaat niet ik probeer wat anders. Zo zijn alle mensen. Maar laat je dan wel eerst een keer de kans te krijgen om het uit te proberen. Maar we mogen niets op onze eigen manier doen.”

“Geef de mogelijkheden om te venten. Het zal geen vetpot zijn. Maar we voelen ons daar goed bij. Laat me beginnen met mijn uitkering er naast. Wat ik verdien geef ik op. Dat haal je van mijn uitkering af. Dan kan ik het uitproberen. Lukt het dan is het mooi. Lukt het niet dan ontstaan er misschien nieuwe ideeën. Maar maak ergens een start. Zeg niet op voorhand al nee zonder dat je weet of het kan slagen of niet. Laat ons proberen. Lukt het niet dan hebben we er wat van geleerd en geeft het misschien nieuwe ideeën.”

3.4. Huisvesting

Men vindt het heel belangrijk om met elkaar op een centrum te wonen. Niet zo zeer de woonwagen zelf speelt daarbij de belangrijkste motivatie (het “trekken” is er eigenlijk al uit), maar wel de sociale contacten op de centra die als niet bestaand worden gezien bij de burgerbevolking in huizen. De woonwagenbewoners hebben een eigen cultuur die zij belangrijk vinden. Het wordt uitgedrukt in begrippen zoals saamhorigheid, elkaar helpen, familiebanden, je bent bij elkaar, gewenste sociale controle, de deur is altijd open, we hebben geen bel en iedereen kan altijd mee-eten. Voor sommigen is naast het samen wonen ook de wagen heel belangrijk. Voor anderen is dat minder en zou het ook een andere woonvorm kunnen zijn.

Er zijn op het gebied van huisvesting verschillen in gemeenten en dus ook verschillen in beleving. Eén gemeente heeft in overleg met de bewoners het mogelijk gemaakt dat er 6 vakken bij zijn gekomen voor de kinderen van de ouders die al op het centrum staan.

In de andere gemeente is dit niet mogelijk. Voor jongeren is geen plaats op het centrum om te wonen. Toen er wel een vak beschikbaar was heeft men daar een caravan opgezet. Samen met een medewerker van maatschappelijk werk is er voor gezorgd dat het alsnog werd goedgekeurd door de gemeente. Dit heeft lang geduurd

omdat de gemeente de lege vakken niet wilde opvullen omdat ze vond dat ze als gemeente te veel woonwagenbewoners gehuisvest had in vergelijking met omliggende gemeenten.

In deze regio is de huur van wagens niet ondergebracht bij woningbouwvereniging. Door gemeenten worden wel vakken verhuurd maar steeds minder wagens. Huurwagens worden niet aan nieuwe mensen verstrekt maar een oude kan na veel moeite wel worden vervangen. Nu de woonwagenwet is afgeschaft is de subsidie voor gemeente voor wagens ook weg. Dus dan wordt het heel duur voor de gemeente om vak en wagen te verhuren. De woonwagenbewoners hebben zelf de afweging gemaakt om alleen maar een vak te vragen. Men acht de kans groter dat die dan wel wordt verstrekt. Op het vak wordt een caravan geplaatst. Op deze manier heeft men dan nog een klein kansje om de kinderen wel op het centrum te laten blijven.

Een ander gevolg van de afschaffing van de woonwagenwet is dat men geen rechten (afstammingbeginsel) meer heeft waarop men zich kan beroepen als woonwagenbewoner. Angst is er dat iedereen op het centrum mag gaan wonen terwijl de jongeren die hier geboren zijn de kans lopen hier niet te mogen wonen. Daarnaast zorgt de afschaffing van de wet dat gemeenten nu er geen regels meer zijn waar ze aan gehouden kunnen worden ook daadwerkelijk niets gaan doen op het gebied van huisvesting.

Vergelijking met het Cebeononderzoek

Eindconclusie Cebeononderzoek:

- Omvang van centra is afgenomen
- Minder illegale of tijdelijke standplaatsen en bedrijfsplaatsen
- Aantal huurwagens is afgenomen

Conclusie interviews:

Men vraagt zich af wat die cijfers zeggen. In ieder geval niets over hoe het wonen op een kamp wordt ervaren en hoe de gemeente omgaat met het huisvestingbeleid ten aanzien van woonwagengewoners. Voor de toekomst wordt gevreesd voor de huisvesting van jongeren. Er komt een tekort aan standplaatsen en men wordt zondermeer verwezen naar een huis.

Oplossingsrichtingen

Als het ministerie van VROM aangeeft dat wonen in een wagen als een normale woonwens⁵ gezien moet worden dan moet er nog heel wat veranderen in de hoofden van ambtenaren. Willen we als woonvorm verder kunnen en ook de jongeren een plaats op het centrum kunnen geven, zullen er centra moeten worden bijgebouwd of bestaande worden uitgebreid. Dit alles graag in overleg met zij die daar wonen of gaan wonen.

3.5. Leefbaarheid en veiligheid

De woonwagengewoners hebben op verschillende terreinen hulp nodig zoals bij het invullen van formulieren en het vinden van de juiste instanties. Hun situatie is vaak anders dan bij burgers en dat staat niet op de formulieren vermeld. Gaat bijvoorbeeld om vragen over huisvesting. Is een wagen een woning of niet. Elk formulier (dus elke instantie) heeft daar een andere definitie voor. Een onjuiste invulling zorgt ervoor dat een aanvraag niet gehonoreerd wordt met alle gevolgen van dien.

De belangenbehartiging is ook nodig bij collectieve problemen. Bewoners van een afgekeurd centrum kregen tot twee maal toe een huurverhoging. Door gezamenlijk tot actie over te gaan en bezwaar te maken is de huurverhoging uiteindelijk teruggedraaid. Daarvoor is het nodig dat iemand de wegen kent en de formaliteiten kan afhandelen. Dit omdat de meeste oudere woonwagengewoners moeilijk lezen en schrijven.

De belangenbehartiger moet iemand zijn die onafhankelijk is van de betrokken instanties. Iemand die de wetten en regels kent om instanties een weerwoord te kunnen bieden. Woonwagengewoners hebben het gevoel dat instanties gauw nee zeggen en hen afschepen. Men wordt wel op de plichten en niet op de rechten gewezen.

Tot april 2001 kwam een medewerker van maatschappelijk werk één keer per 14 dagen op de woonwagencentra in de regio Zeeuws-Vlaanderen. Deze maatschappelijk werker kende de bewoners en de specifieke problematiek die op de centra speelde. Deze voorziening is afgeschaft en nu moet een woonwagengewoner naar de lokale voorzieningen. De bewoners geven aan dat de voorzieningen weinig bekend zijn met woonwagengewoners en daardoor moeilijk hulp kunnen bieden. Men krijgt te maken met weliswaar diverse welwillende hulpverleners, maar zij hebben geen zicht op de specifieke problemen op de woonwagencentra. Door de enkele individuele contacten kan de vereiste kennis ook moeilijk worden opgebouwd. Officieel mogen nu alleen de woonwagengewoners die vallen binnen de regio van de maatschappelijk werker bij hem aankloppen. Officieus maken ook de anderen van de regio nog steeds gebruik van hem. Zij het wel zo dat ze nu op het spreekuur van

⁵ VROM, Nota Mensen, Wensen, Wonen (wonen in de 21^{ste} eeuw), 12 december 2000

maatschappelijk werk moeten komen. Het wegvallen van specifieke voorzieningen t.b.v. de woonwagenbevolking wordt als negatief ervaren. De woonwagenbewoners geven aan weinig vertrouwen te hebben in de gemeente. Dit is gebaseerd op de negatieve omgang die men tot nu toe heeft ervaren.

“Op de gemeente zeggen ze het is dit of dat en dat moet je maar aannemen. Als wij iets verkeerd doen bijvoorbeeld briefje te laat inleveren dan wordt je gelijk gestraft. Als zij iets verkeerd doen zeggen ze niets.”

“Zolang ik met hen mee praat geen probleem. Maar als er een probleem is dan luisteren ze niet. Ik probeer het eerst zelf te bespreken. Lukt dit niet dan neem ik (naam maatschappelijk werker) mee en dan luisteren ze wel. Dat brengt meer zoden aan de dijk. Ze luisteren naar hem omdat hij van de regels op de hoogte is.”

“Als ze niet willen luisteren dan word ik boos en schreeuw soms. Dan ben je in hun ogen een typische woonwagenbewoner. Maar luister dan ook eens een keer”

“Soms mogen we meepraten voor de vorm. Dan is alles al beslist en dan mogen wij nog even langskomen. Volgende week mogen alle bewoners van ons kamp langskomen bij de gemeente. Hebben we een brief over gekregen. Men wil een grote tank aanleggen met propaangas en dan naar iedere wagen een leiding. Dit omdat we nu allemaal onze eigen voorzieningen hebben. De ene een gasfles, de ander een kleine tank. Hartstikke gevaarlijk, dat vinden wij ook. We zijn dus blij dat er iets gaat gebeuren. Maar om nu een tank van 30.000 liter op 250 meter van het kamp te plaatsen lijkt ons ook niet veilig. Dan is het ook nog propaangas dat hartstikke duur is. Waarom geen aardgas zoals de mensen die een kilometer verder op wonen. Dus vragen genoeg. Van de week kwamen er al landmeters langs en toen ik de gemeente belde zei men dat er al besloten was. Waarom moeten wij dan volgende week langsgaan? Wie vraagt er nu aan ons wat we willen. Wie moet die hoge rekeningen betalen? Als het doorgaat denken we er over om ons niet aan te laten sluiten. Daar een grote tank en wij op onze kleine gasflessen.”

Vergelijking met het Cebeononderzoek

Eindconclusie Cebeononderzoek:

Het onderzoek geeft geen cijfers over de belangenbehartiging.

Conclusie interviews:

Zolang instanties niet de moeite nemen om te luisteren, om zich proberen te verplaatsen in de situatie van de woonwagenbewoners zal hulp nodig zijn. Hulp bij het invullen van formulieren en bij zaken waar wet- en regelgeving aan de orde komt. Men vergelijkt zichzelf met andere minderheidsgroepen en vindt dat andere groepen meer hulp en begrip krijgen. Men heeft het gevoel nergens bij betrokken te worden of pas in allerlaatste instantie als eigenlijk alles al besloten is.

Oplossingsrichtingen

Men wil graag weer terug naar de oude situatie waarin één of meerdere maatschappelijk werkers die reeds bekend zijn met de woonwagenwereld de belangenbehartiging uitvoeren.

3.6. Reactie woonwagenbewoners op het Cebeononderzoek

De woonwagenbewoners begrijpen niet wat er met deze cijfers gezegd kan worden. Het lijkt hen logischer om eens met woonwagenbewoners te gaan praten.

“Waarom vragen ze niet wat wij willen!”

“Je moet toch weten wat er in de mensen omgaat en dan pas kan je conclusies trekken of beleid maken.”

“Hoe kun je de gesprekken die wij nu voeren in cijfers kenbaar maken.”

Hoofdstuk 4 SAMENVATTING EN OPLOSSINGSRICHTINGEN VANUIT DE WOONWAGENBEWONERS UIT ENSCHEDE EN ZEEUWS-VLAANDEREN

4.1. Samenvatting

De woonwagengewoners van zowel Enschede als Zeeuws-Vlaanderen ervaren het volgen van onderwijs als zeer belangrijk. Men heeft van de geschiedenis geleerd waardoor ouders hun kinderen stimuleren om onderwijs te volgen. Voor Enschede is ook de stimulerende rol van de leerkrachten van de “kampschool” van belang geweest en hebben de bewoners het gevoel dat ze als groep elkaar ook stimuleren. In beide regio's nemen van de geïnterviewden geen (klein) kinderen deel aan het speciaal onderwijs.

De bewoners van Enschede maken bij de arbeidsmarktperspectieven een duidelijk onderscheid tussen jongeren en ouderen. In de beleving van de ouderen genieten de jongeren meer opleiding waardoor het vinden van werk makkelijker is. Ook hebben jongeren minder moeite met het werken in loondienst. Voor ouderen is de situatie moeilijker. Men heeft een weinig of lage opleiding en ambieert een functie met eigen verantwoordelijkheid en de ruimte om het naar eigen believen in te vullen. Dit lijkt voor officiële instanties zoals de sociale dienst, CWI of reïntegratiebedrijven niet te combineren te zijn hoewel de woonwagengewoners er zelf wel ideeën over hebben. De woonwagengewoners uit Zeeuws-Vlaanderen geven aan dat het voor zowel de ouderen als de jongeren moeilijk is om werk te vinden ondanks het feit dat de jongeren meer scholing hebben gehad. Ouderen zoeken werk als zelfstandige omdat dit aansluit bij hun capaciteiten. Voor jongeren kan het zowel als zelfstandige als in loondienst zijn met een lichte voorkeur voor zelfstandige. De bestaande wet- en regelgeving en de hiervoor bedoelde officiële instanties bieden niet de mogelijkheden om gezamenlijk op een creatieve manier naar nieuwe vormen van zelfstandig werk te zoeken. De speciale scholingsmogelijkheden die er waren voor woonwagengewoners zijn stopgezet.

Alle geïnterviewde woonwagengewoners missen creatieve hulp om nieuwe wegen te vinden. Men ervaart dwang van buitenaf doordat er niet wordt aangesloten bij hun mogelijkheden.

Een aantal woonwagengewoners in Enschede ervaart de slechte staat van eigen (overgenomen van de gemeente) wagens als probleem. Men weet niet meer hoe met de gemeente in overleg te treden om de situatie te kunnen veranderen. In hun ogen gebruikt de gemeente oneigenlijk argumentatie om veranderingen tegen te gaan, wordt men tegen elkaar uitgespeeld en voelt men zich bekocht door de koop van oude huurwagens. Door deze padstelling maakt men zich zorgen over de eigen toekomst en die van de jongeren. De jongeren willen ook graag op het centrum wonen maar worden door gebrek aan vakken en huurwagens gedwongen in een huis te gaan wonen waardoor alle wegen afgesloten lijken te zijn om ooit in een wagen op een centrum te komen staan.

In Zeeuws-Vlaanderen maakt men zich ook zorgen over de mogelijkheden die er voor jongeren zijn om in de nabije toekomst ook op een centrum te kunnen wonen. Men maakt strategische afwegingen om jongeren toch een plek op het centrum te geven. Niet vragen om een vak en een wagen. Maar alleen een vak (als deze over is) en daar zelf een caravan op plaatsen. Op een ander centrum zijn in overleg met de bewoners wel extra vakken aangelegd voor hun kinderen.

Door de afschaffing van de woonwagenwet heeft men het idee geheel aan de grillen van de gemeente te zijn overgeleverd. Men heeft geen enkel recht meer.

Alle woonwagenbewoners geven aan dat ondersteuning door beroepskrachten noodzakelijk is. Aan de ene kant omdat men moeite heeft met lezen en schrijven. Aan de andere kant omdat men een vertrouwd iemand wil hebben om vragen en antwoorden van derden te toetsen. Voor Zeeuws-Vlaanderen is de situatie officieel verslechterd doordat een ieder in zijn eigen gemeente hulp moet zoeken bij reguliere instanties. Die voorzieningen zijn weinig bekend met woonwagenbewoners en kunnen daardoor moeilijk hulp bieden. Officieus werkt het oude systeem nog wel maar voor hoe lang nog.

De afstand tussen woonwagenbewoners en instanties zoals gemeente, CWI en reïntegratiebedrijven is groot uitgezonderd het onderwijs. Niet luisteren, dwang, vooroordelen en niet serieus genomen worden zijn daar voor de woonwagenbewoners debet aan.

4.2. Oplossingsmogelijkheden vanuit de woonwagenbewoners

Binnen het onderwijs ervaart men geen problemen. De jongeren van de geïnterviewden doen het goed binnen het reguliere onderwijs.

Een grote groep heeft geen werk maar zou wel graag werk willen. Werk waarin ze hun kwaliteiten kunnen gebruiken en dat past binnen hun persoonlijke wensen. Men heeft daar zelf ideeën over maar kan deze niet zonder hulp van anderen in de praktijk brengen. Hulp die men vraagt bestaat uit luisteren, vertrouwen, stimuleren en meedenken om werk te vinden waarbij wordt uitgegaan van hun kwaliteiten en waarin men een grote mate van vrijheid heeft. Ook zou men graag initiatieven willen hebben zoals het starten als zelfstandige in combinatie met een aanvullende uitkering of deeltijdwerk waar naast een bestaan als zelfstandige kan worden opgebouwd. Zij die werken als zelfstandige zouden graag ook begeleiding na de opleiding willen krijgen. Men denkt aan een aanspreekpunt waar men als zelfstandige met vragen en voor praktische hulp terecht kan.

Op huisvesting zou men graag willen dat de lokale en landelijke overheid meer ingaan op de individuele woonwensen. Dat het niet uit zou maken of men in een huis, woongroep, flat, boot of wagen woont. Graag zou men in overleg met de gemeente een plan uitwerken zodat men er vanaf het allereerste begin bij betrokken is om gezamenlijk tot een reëel plan te komen.

De belangenbehartiging blijft noodzakelijk maar hoeft in Enschede niet veranderd te worden. Men is er erg tevreden over. In Zeeuws-Vlaanderen wil men graag weer terug naar de oude situatie waarbij een ervaren beroepskracht de gehele regio voor zijn rekening neemt.

4.3. Reactie van de woonwagenbewoners over het Cebeononderzoek

Men is gelaten over het feit dat er weer een rapport is over woonwagenbewoners. Een rapport waarin zij zich zelf niet herkennen, weer een negatieve lading heeft en waarin geen woonwagenbewoner aan het woord komt. Men vraagt zich ook af welke conclusie er getrokken wordt uit het rapport en door wie. Het grootste verschil

manifesteert zich op onderwijs. Men schrikt van de cijfers maar kan het niet plaatsen in de eigen omgeving. Voor de rest kan men er weinig mee. Men geeft aan dat alles plaatselijk zo verschillend is dat er geen landelijk beleid voor gemaakt kan worden. Wel kan de overheid randvoorwaarden creëren zodat gemeentes hun werk moeten doen vooral met betrekking tot huisvesting. Alleen rechten geven aan individuele burgers heeft weinig zin omdat men dan als eenling moet vechten tegen het systeem.

Hoofdstuk 5 CONCLUSIES EN NIEUWE WEGEN VANUIT DE INITIATIEFGROEP WOONWAGENBEWONERS

5.1. Conclusies

De Initiatiefgroep wil een aantal belangrijke conclusies onder uw aandacht brengen:

- De les van de geschiedenis in het onderwijs.
Bij het schrijven van de conclusies over onderwijs, moest de Initiatiefgroep denken aan de vraag van een geëmotioneerde staatssecretaris van onderwijs Karin Adelmund, tijdens een kamerdebat over witte en zwarte scholen, waarom niemand oog had voor de grote sprong vooruit die al gemaakt was door allochtone kinderen in het onderwijs. Hetzelfde gevoel bekruipt de Initiatiefgroep als ze in deze twee regio's de deelname aan het onderwijs ziet en de gedrevenheid en vanzelfsprekendheid van ouders om hun kinderen goed te laten leren omdat het hen zelf daar aan ontbroken heeft. Een mooi detail daarbij is dat men duidelijk aangeeft niet door dwang te stimuleren. Dwang die men zelf erg ervaart op vele terreinen
- De vooruitgang in het onderwijs is breekbaar
De Initiatiefgroep realiseert zich wel dat deze vooruitgang in het onderwijs breekbaar is. De arbeid in loondienst wordt gekenmerkt door korte contracten en uitzendwerk en zijn vaak banen met weinig perspectief. Ook zelfstandigen hebben vaak geen stevige positie. De vraag is hoe sterk deze bedrijven zijn en wat de consequenties van een mogelijke economische recessie zijn. Het speelt zich dus af in de marges van de arbeidsmarkt. Er wordt een inhaalslag gemaakt maar is bij lange na nog niet voltooid. Ondersteuning blijft nodig.
- Dwang
De geïnterviewden hebben duidelijk aangegeven dat ze dwang ervaren vanuit de samenleving vooral bij huisvesting en levensonderhoud. Dwang om te passen in regels en denkbeelden die bij instanties zoals overheid, CWI, reïntegratiebedrijven en gemeente als norm worden gehanteerd. Daarbij het gevoel dat men niet gerespecteerd wordt en dat niet gezocht wordt naar mogelijkheden die aansluiten bij de belevingswereld van de individuele persoon.
- De behoefte gehoord te worden
De dwang uit zich in het niet luisteren, vasthouden aan regels, beleid over en niet met woonwagengebwoners maken, negatieve berichtgeving in de media e.d. Hierdoor komt het dat tijdens de gesprekken in allerlei vormen steeds wordt aangegeven dat de woonwagengebwoners zich niet gehoord of gezien voelen. Het is een schreeuw om positieve aandacht: "Wie vraagt ons een keer wat we willen en wat we kunnen".
Het niet gehoord worden leidt tot verschillende gevoelens zoals boosheid, het langs je heen laten glijden, lichamelijke en psychische klachten. Men geeft aan dat het gevaar bestaat dat men zich gaat terugtrekken uit de samenleving en eigen wegen zoekt. Waarbij men zich realiseert dat dat in de praktijk ook al gebeurt.
- De vergelijking met andere minderheidsgroepen
Men vergelijkt zichzelf met andere minderheidsgroepen en vindt dat anderen meer hulp en begrip krijgen. Hierdoor gaan de groepen onderling elkaar met scheve ogen aankijken terwijl ze allen op een zelfde manier bejegend worden en in een zelfde positie verkeren. De beleving van woonwagengebwoners in dit verslag over de sociale dienst komen overeen met de ervaringen van

vluchtelingen en vrouwen die een bijstandsuitkering hebben.⁶ *Een aangepaste uitdrukking* hiervoor: twee honden vechten om een been en de derde loopt heen.

- De kracht van de woonwagenbewoners
Ondanks alles wat er gebeurt heeft men een enorme kracht in zich. Men komt naar de bijeenkomsten wetende dat ze alleen iets komen brengen voor de zoveelste keer. Weer hun verhaal, hun emoties voor een oor dat luisterend en meelevend is maar niets in de melk te brokkelen heeft en hun plaatselijke situatie niet kan veranderen. Ze vertrouwen hun belangenbehartiger en komen. En dat vertrouwen is de basis om daadwerkelijk dingen op een goed manier op gang te brengen met daarbij gebruik makend van de individuele krachten die aanwezig zijn.

5.2. Nieuwe wegen

Op grond van de bovenstaande analyse uit de gesprekken met woonwagenbewoners zal volgens de Initiatiefgroep een nieuwe weg gevonden moeten worden in een benadering die gebaseerd is op wederkerigheid - van kennis, verantwoordelijkheid, vertrouwen - en gelijkwaardigheid tussen overheid, instanties en woonwagenbewoners. In een op wederkerigheid en gelijkwaardigheid gebaseerde benadering moeten woonwagenbewoners daarom niet langer worden gezien als object van beleid, maar als competente mede-actoren in het ontwikkelen, uitvoeren en evalueren van beleid, inclusief de daaraan gekoppelde verantwoordelijkheden. Dat wil zeggen dat betrokkenen het beleidsproces als geheel, maar ook de verschillende stappen binnen dat proces moeten kunnen overzien en waar nodig medebeslissingsbevoegdheid krijgen. Met andere woorden: het formuleren en uitvoeren van beleid moet een gedeelde verantwoordelijkheid worden.

Wat betreft de inhoud van het beleid zal nadrukkelijk moeten worden aangesloten bij de wensen, motieven en overtuigingen van de betrokkenen zelf. Dat betekent dat de overheid zal moeten afzien van de praktijk tot dusver, waarin het denken en handelen van woonwagenbewoners steeds worden gearticuleerd in termen van achterstand en onaangepastheid, oftewel in termen van wat ze (nog) niet kunnen, willen en mogen. In plaats daarvan zal de overheid oog moeten ontwikkelen voor de wijze waarop woonwagenbewoners zelf op een positieve manier invulling en betekenis trachten te geven aan hun positie in de samenleving. Op deze manier kan de overheid ruimte en ondersteuning bieden aan wat woonwagenbewoners wel kunnen en willen.

Aandachtspunten uit de interviews zijn onder andere het ontbreken van nazorg bij het opzetten en uitvoeren van een zelfstandige onderneming, het gemis van trajecten naar werk die aansluiten bij de kracht en de mogelijkheden van de bewoners en het tekort aan standplaatsen.

Wil beleid enige kans van slagen hebben, zullen de uitgangspunten, de doelstellingen en de uitvoering van dat beleid moeten aansluiten bij de concrete situatie, de wensen, motieven en mogelijkheden van de (individuele) betrokkenen. En voor woonwagenbewoners staan vertrouwen, acceptatie, identiteit en respect op de voorgrond als het gaat om deel uit te maken van de samenleving. Het gaat bij hen niet om aanpassen aan waarin de integratie gedefinieerd wordt in termen van opleiding en werk.

⁶ Vanuit STAB wordt ook met deze doelgroepen gewerkt.

Met medewerking van:

Zeeuws-Vaanderen

Mevr. P. de Wulf
Dhr. M. de Wulf
Mevr. J. de Wulf
Dhr. A. Rokven
Dhr. R. Coremans
Dhr. K. Descendre
Mevr. E. Descendre
Mevr. P. Descendre
Mevr. A. Britting
Dhr. B. Cavé
Mevr. C. Coremans
Dhr. P. van Wanrooy
Mevr. P. van Wanrooy
Dhr. P. van Wanrooy
Mevr. M. van Wanrooy
Dhr. M. van Wanrooy
Mevr. O. van Driel

Dhr. L. Brusselaers (maatschappelijk
werk Hulst)

Enschede

Dhr. R. Brantenar
Dhr. C.F. Pril
Dhr. T.F. Pril
Dhr. F. Roode
Dhr. F. J. Pril
Dhr. R. Battels
Mevr. M.M. Gerrits
Mevr. A. Becks
Mevr. A. Hilferink
Mevr. J. van de Vorst
Mevr. E. Gerrits

Dhr. P. Jongbloed (Stichting
Dienstverlening Welzijn Enschede)